Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 93 (1998)

Heft: 3

Artikel: Schulwege müssen gesichert werden : eine Aufgabe für Planer und Politiker

Autor: Strohm, David

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175823

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

A Lausanne, les enfants peuvent, dès l'âge de 9 ans, s'exercer durant les vacances à bien réagir face à la circulation routière, sur un parcours spécial (photo asl/Ringier).
Im Verkehrsgarten von Lausanne können Kinder ab 9 Jahren während der Schulferien richtiges Verkehrsverhalten einüben. (Bild asl/Ringier)

Un objectif essentiel pour l'aménagement et la politique

Sécurité sur le chemin de l'école

par David Strohm, Association droits du piéton ADP, Zurich (résumé)

L'augmentation continue du trafic individuel motorisé au cours de ces dernières décennies a considérablement limité la liberté de déplacement des usagers de la route les plus vulnérables: les enfants, les personnes âgées et les handicapés. Les dangers de la circulation routière ont des répercussions plus importantes qu'on ne le pensait jusqu'à présent sur le développement des enfants. Assurer la sécurité sur le chemin de l'école est par conséquent un objectif essentiel pour les parents, les pédagogues, les responsables de l'aménagement et les politiciens.

Nombre de parents accompagnent leur enfant sur le chemin de l'école de peur que celui-ci ne se fasse renverser par une voiture. Cette réaction, certes compréhensible, n'améliore toutefois pas la sécurité des enfants. Une étude scientifique a montré que les enfants d'âge préscolaire devraient pouvoir aller jouer et jouer seuls à l'extérieur de leur maison.

Dangers des routes

Selon les statistiques, sept enfants sont victimes d'un accident de la route chaque jour, sans compter les incidents mineurs. Les piétons représentent le quart des victimes des accidents de la route: la Suisse est ainsi dans le peloton de tête des pays dangereux pour les piétons.
Les accidents de la circulation routière impliquant des enfants ont lieu pour la plupart dans les localités. A la campagne, les accidents sont moins nombreux, mais plus graves. Les risques d'accident sont plus élevés pour les enfants en raison de la complexité de l'organisation de la circulation routière. Les routes larges sont dangereuses car elles incitent les véhicules à rouler trop vite. L'absence de trottoirs est également une cause d'accidents importante, ainsi que les sorties de places de parc et les véhicules mal parqués. De plus, les enfants évaluent les situations avec moins de précision que les adultes et un trafic important les déstabilise très vite. En cas d'accident pourtant, les conducteurs incriminent presque toujours l'inattention et l'imprévisibilité des enfants.
Selon la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) en vigueur depuis 1987, la sécurité des piétons doit être assurée notamment par la création et l'entretien de chemins. Il reste à cet égard encore beaucoup à faire pour modérer le trafic et pour rendre les rues plus sûres.

Mesures adaptées

L'Association droits du piéton (ADP) a rédigé un guide contenant des suggestions visant à améliorer la sécurité des enfants, des retraités et des handicapés dans la circulation routière. L'ADP souligne l'importance de publier les résultats des enquêtes effectuées et d'en informer la population dans le cadre de soirées spécialement organisées à cet effet. Cela facilite la prise de mesures adaptées et les contacts avec les autorités communales et cantonales compétentes ainsi que les associations de parents d'élèves et de quartier. Des mesures peu coûteuses et simples permettent souvent d'apporter de premières améliorations substantielles. Dans tous les cas, patience et persévérance doivent permettre de venir à bout des difficultés.

Eine Aufgabe für Planer und Politiker

Schulwege müssen gesichert werden

von David Strohm, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, Zürich

Die stete Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Verlauf der letzen Jahrzehnte hat die Bewegungsfreiheit der Schwächsten im Verkehr, namentlich von Kindern, Alten und Behinderten, massiv eingeschränkt. Gerade für die Entwicklung von Kindern hat die Gefährdung durch den Autoverkehr grössere Folgen als bislang angenommen. Die Sicherung von Schulwegen ist daher ein wichtiges Anliegen von Eltern und Pädagogen, von Planern und Politikern.

Die Angst, ihr Kind könnte unters Auto geraten, veranlasst immer mehr Eltern, den Nachwuchs auf dem Weg zum Kindergarten oder zur Schule zu begleiten oder gar mit dem eigenen Wagen dorthin zu bringen. Auch das freie Spiel mit Kameraden, vor dem Haus und auf der Strasse, wird vielen Kindern von verängstigten Eltern untersagt. So verständlich und richtig diese Reaktion auf die objektive Gefahr durch den Strassenverkehr auch ist, so wenig dient sie einer langfristigen Erhöhung der Sicherheit der Kinder.

Kinder brauchen Bewegung

Kinder brauchen für die eigene Entwicklung das Spiel und die freie Bewegung im Freien und auf dem Schulweg, um jene motorischen Fähigkeiten zu erwerben, die für sie im Verkehr (über-) lebenswichtig sind. In einer wissenschaftlichen Studie hat das Zürcher Marie-Meierhofer-Institut für das Kind nachweisen können, dass Kinder im Vorschulalter, die wegen des Verkehrs nicht allein ins Freie können oder dürfen, in ihrem Sprachverhalten, ihrer Motorik, ihrer Konfliktfähigkeit und in ihrer Selbständigkeit deutlich zurückgeblieben sind gegenüber gleichaltrigen Kindern, die hinaus können. Auch sind ihre sozialen Kontakte um ein Mehrfaches geringer als jene der Vergleichsgruppe.

Dass die Gefährdung von Kindern (und analog auch von anderen «Risikogruppen») im Verkehr nicht nur eine subjektive Wahrnehmung verängstigter Eltern ist, zeigt ein Blick auf die Unfallstatistik. Täglich verunfallen in der Schweiz im Schnitt sieben Kinder im Strassenverkehr und erleiden dabei Verletzungen oder sogar den Unfalltod. Fachleute rechnen wegen vieler nicht gemeldeter «Bagatell»-Fälle mit tatsächlich deutlich höheren Zahlen. In der Altersgruppe der Kinder bis neun Jahren gehören Verkehrsunfälle nach wie vor zu den häufigsten Todesursachen. Gemessen an ihrem Anteil an der Bevölkerung ist das Risiko, zu Fuss zu verunfallen, in der Gruppe der 5- bis 9-jährigen fünfmal grösser als bei Erwachsenen. Ähnlich hohe Werte gelten nur für die über 80-jährigen. Und trotz des gesetzlich garantierten Vortritts am Zebrastreifen sind ein Viertel aller Unfallopfer Fussgängerinnen und Fussgänger, womit die Schweiz im internationalen Vergleich einen Spitzenplatz einnimmt.

Die meisten Kinder verunfallen innerorts. Hier wohnen sie, hier spielen sie, hier gehen sie zum Kindergarten und in die Schule. Und hier entdecken sie ihren Wohn- und Lebensraum. Rund 40% aller Unfälle mit Kindern ereignen sich an Haupt- oder Durchgangsstrassen, was sich auf die höhere Verkehrsdichte, aber auch auf die dort gefahrenen, höheren Geschwindigkeiten zurückführen lässt. Zu meinen, die Situation sei auf dem Lande besser als in der Stadt, ist jedoch ein Trugschluss. Zwar treten Unfälle mit Kindern auf dem Land weniger häufig auf als in der Stadt, jedoch sind die Unfallfolgen oftmals schwerer und haben häufiger einen tödlichen Ausgang. Auffallend ist zudem, dass, je kleiner die Gemeinde, desto höher der Anteil der schwer verletzten Kinder an den Unfallopfern. Viele junge Familien, die unter anderem wegen des Stadtverkehrs aufs Land geflüchtet sind, erleben eine böse Überraschung.

Gründe für das höhere Risiko

Die Gründe für das höhere Unfallrisiko von Kindern liegen zum einen in den Strukturen unserer Verkehrswelt begründet, die vor allem auf die Erwachsenen und insbesondere auf die Motorisierten ausgelegt sind. Zu hohe Geschwindigkeiten, zu breite Fahrbahnen ohne Orientierungshilfen, mangelnde Beachtung des Vortrittsrechts für Fussgänger am Zebrastreifen, fehlende oder zu schmale Trottoirs, Parkplatzausfahrten, regelwidrig parkierte Fahrzeuge und eine zu hohe Verkehrsdichte sind wichtige Ursachen für die Gefährdung von Kindern. Zum anderen sind es die Kleinen selbst, die von der Komplexität des Systems Verkehr überfordert sind. Obwohl Kinder sich im Vergleich zu den Erwachsenen zwei- bis dreimal länger im Freien aufhalten und dabei oft erstaunlich weite Wege zurücklegen, verfügen sie aufgrund ihrer Körpergrösse und der geringeren Erfahrung nicht über die gleichen Chancen im Verkehrsalltag. Generell können Kinder Verkehrssituationen weniger gut einschätzen und

Was will die ARF?

Die Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger ARF setzt sich für einen menschenfreundlichen Fussverkehr in urbanen Gebieten ein. Fussgängerinnen und Fussgänger sollen ihre Ziele sicher und ohne Hindernisse erreichen können. Als nationale und vom Bund anerkannte Fachorganisation nimmt sie Partei für die Zufussgehenden in der Öffentlichkeit und Politik. Sie berät und informiert Interessierte, Fachleute und Behörden und veröffentlicht Publikationen. Die Adresse: ARF, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich, Tel. (01) 383 62 40, Fax (01) 383 97 88

fühlen sich, speziell bei hohem Verkehrsaufkommen, verunsichert und hilflos.

Lücken im Fusswegnetz

Was nach aussen als Unaufmerksamkeit oder Unberechenbarkeit von Kindern erscheint, ist oftmals schlicht Überforderung. Dabei stützt sich die Wahrnehmung der Erwachsenen auch auf die täglich in der Presse erscheinenden Unfallmeldungen, die den Vorfall in der Regel aus der Sicht des Lenkers beschreiben. Bekanntestes Beispiel ist das Kind, das hinter einem parkierten Auto die Strasse überqueren will. In der Zeitungsmeldung heisst es dann jeweils, das Kind sei unvermittelt hinter einem Auto auf die Strasse hervorgerannt; der Lenker habe trotz Vollbremsung die Kollision nicht verhindern können.

Die rechtliche Grundlage für die Sicherung von Fusswegen ist mit dem 1987 in Kraft getretenen Fuss- und Wanderweg-Gesetz (FWG) gegeben, das von Kantonen und Gemeinden die Schaffung und den Unterhalt von zusammenhängenden Fusswegen fordert. Diese Wege sollen unter anderem «Wohngebiete, Kindergärten und Schulen erschliessen und verbinden» und «möglichst gefahrlos begangen werden können». Obwohl dieser Auftrag eindeutig ist, finden sich auch heute noch grosse Lücken in zusammenhängenden Fusswegnetzen. Vorrang hat im Denken von Planern und der Politik der reibungslos fliessende, motorisierte Verkehr. In diesem Denkschema erscheinen verkehrsberuhigende Massnahmen und gesicherte Überwege für Fussgänger nach wie vor als Hindernis, wenngleich mittlerweile hier und dort ein Umdenken zu erkennen ist. Bedenklich erscheint vor dem Hintergrund des Gesetzestextes allerdings die zum Beispiel im Kanton Zürich zu beobachtende Praxis, wenig benützte Fussgängerstreifen aufzuheben, weil sie angeblich für die Fussgänger ein zu hohes Risiko darstellen (!).

Leitfaden für die Praxis

Die gesamtschweizerisch als private Fach- und Interessenorganisation tätige Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, ARF befasst sich in ihrer Tätigkeit intensiv mit den Anliegen von Kindern, Betagten und Behinderten im Verkehr. Für betroffene Eltern und Pädagogen, Verkehrsplaner und Politiker hat die ARF einen Leitfaden zur Schulwegsicherung erstellt, der Anforderungen an sichere und erlebnisreiche Schulwege auflistet und nützliche Ideen zur Selbsthilfe und zur Umsetzung von entsprechenden Massnahmen enthält.

Ausgehend von einer Befragung der betroffenen Schülerinnen und Schüler, ihren Eltern und Lehrern, empfiehlt der ARF-Leitfaden die gesammelten Ergebnisse publik zu machen, zum Beispiel im Rahmen einer Ausstellung im Schul- oder Gemeindehaus, eines Informations- und Diskussionsabends für die Betroffenen oder anlässlich einer Pressekonferenz. Die Erkenntnisse der Umfrage helfen, die notwendigen Massnahmen zu evaluieren und zu definieren. Dies können bauliche, organisatorische, verkehrstechnische oder ganz anders geartete Massnahmen sein. Die Öffentlichkeit schliesslich lässt sich für das Thema mit einem Aktionstag oder einer Aktionswoche sensibilisieren. Parallel dazu ist von den interessierten Personen der Kontakt mit den zuständigen Behörden auf Gemeinde- oder Kantonsstufe zu suchen. Unterstützung bieten oft auch die bestehenden Quartierorganisationen oder Elternvereinigungen.

In vielen Fällen lassen sich kleine, aber (lebens-) wichtige Verbesserungen der Sicherheit und die Zurückgewinnung von Lebensraum für die Kinder schon mit relativ bescheidenen Mitteln erreichen, beispielsweise mittels der Neu- oder Umbeschilderung von Strassen, durch die Einführung von Tempo 30 oder Schritttempo auf Quartierstrassen oder bei Schulwegübergängen. Voraussetzung dafür ist allerdings die Bereitschaft zur Kooperation seitens der Behörden. Die ARF empfiehlt, mit viel Ausdauer, Geduld und Beharrlichkeit dranzubleiben. Positiv auf den Erfolg der Bemühungen hat sich in der Vergangenheit jeweils die frühe Kontaktaufnahme mit den politisch Verantwortlichen in der Wohngemeinde ausgewirkt. Denn auch für diese ist die Verbesserung der Sicherheit für die jüngsten Gemeindemitglieder ein Anliegen, das Goodwill schafft.

Noch immer steht einem grossen Teil unserer Kinder kein lückenlos gesicherter Schulweg zur Verfügung. (Bild P. Lüthy/Ringier)
Le chemin de l'école n'est toujours pas sûr pour la plupart de nos enfants (photo P. Lüthy /Ringier).