

Zwei neue Broschüren von Fussverkehr Schweiz: Schulwegsicherung & Einkaufen zu Fuss und mit dem Velo

Der Schulweg ist ein Erlebnisort und beinhaltet eine Vielzahl von wichtigen Lernfunktionen: die Verbesserung des räumlichen Wahrnehmungsvermögens, der motorischen Fähigkeiten, die richtige Einschätzung von Situationen im Strassenverkehr und das Erwerben von Sozialkompetenz. Die Broschüre zeigt auf, wie ein sicherer Schulweg gemeinsam mit den Kindern geplant und geübt werden kann und welche Ansprechpartner und Arbeitsschritte zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen der Fachtagung von vom 18. Juni 2009 in Grenchen mit dem Themenschwerpunkt „Einkaufen zu Fuss und mit dem Velo“ präsentierten Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz die neue Publikation zur Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr, welche Empfehlungen für den Bau und Umbau enthält. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Fussverkehr Schweiz

www.fussverkehr.ch

Schulwegsicherung

www.schulweg.ch

Download der Schulweg-Broschüre

www.fussverkehr.ch/schulweg-presse.php

Pro Velo Schweiz

www.pro-velo.ch

Fachtagung „Einkaufen zu Fuss & Velo“

www.fussverkehr.ch/news.php#fachtagung

Mobilité piétonne édite deux nouvelles brochures : Sécurité sur le chemin de l'école & faire ses courses à pied ou à vélo

Le chemin de l'école est un lieu d'expérience et d'apprentissage - à la prise de conscience de son environnement, au comportement dans la circulation et aux relations sociales. L'Association Mobilité piétonne a publié (en allemand) une brochure expliquant comment planifier, avec les enfants, un itinéraire qui les amène à l'école en toute sécurité. L'association suisse des piétons et Pro Velo Suisse ont également édité une brochure sur l'accessibilité des commerces à pied et à vélo, avec des recommandations pour les constructions et les transformations. Ce document a été présenté dans le cadre de la journée thématique du 18 juin 2009, à Grenchen, qui a été consacrée à ce thème. (langue: français & allemand)

Pour plus d'informations:

Mobilité piétonne

www.fussverkehr.ch/fr/

Journée technique du 18 juin 2009

www.fussverkehr.ch/fr/newsf.php

Brochure « sécurité sur le chemin de l'école » (en allemand)

www.fussverkehr.ch/schulweg-presse.php

Pro Velo Suisse

www.pro-velo.ch

01.07.2009

Zürich, 03. Juni 2009

Pressemitteilung

Sicher zur Schule: Neue Broschüre zur Schulwegsicherung

«Fussverkehr Schweiz» veröffentlicht eine neue Broschüre zur Sicherung des Schulwegs – damit Kinder und Jugendliche auch in Zukunft zu Fuss zur Schule gehen können. Der Schulweg ist für die Persönlichkeitsentwicklung von Kindern von grosser Bedeutung und hilft, das Mindestmass an täglicher Bewegung zu erreichen. Täglich werden im Schweizer Strassenverkehr mehr als fünf Kinder verletzt. Ein Viertel der Unfälle geschieht auf dem Schulweg. Deshalb ist eine kontinuierliche und nachhaltige Schulwegsicherung unverzichtbar.



Ein Stück Lebensweg

Studien belegen, dass Kinder, die ihre Schule selbst erreichen, ein besseres räumliches Wahrnehmungsvermögen aufweisen. Sie gewinnen zudem an motorischer Selbständigkeit und Beweglichkeit, lernen Situationen richtig einzuschätzen und bekommen Vertrauen in die eigene Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit. Der Schulweg zu Fuss ist zudem umweltfreundlich und fördert in hohem Mass die Sozialkompetenz.

Die Krux mit dem Elterntaxi

Die objektiv vorhandenen Gefahrenstellen und subjektive Ängste veranlassen viele Eltern, Ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen. Diese gut gemeinte „Dienstleistung“ fürs Kind ist jedoch ein Bärenienst mit Auswirkungen auf dessen Gesundheit und Entwicklung.

Schulwegsicherung und frühe Verkehrserziehung

Hier setzt die neue Broschüre „Sicher zur Schule – sicher nach Hause“ von «Fussverkehr Schweiz» an: Sie zeigt auf, wie eine sichere Schulweg-Route geplant und mit den Kindern geübt werden kann. Ansprechpartner werden genannt und die verschiedenen Arbeitsschritte der Schulwegsicherung unter Einbezug der Kinder vermittelt. Für eine frühe Verkehrserziehung im Elternhaus werden zudem einfache Grundübungen beschrieben.

Den Weg zur Schule gemeinsam erhalten

Mit einer breiten Allianz von Familien, Schulen, Schulbehörden, Polizeikorps und deren Verkehrsinstruktion kann der Schulweg zu Fuss gefördert werden. Damit kann der Teufelskreis von Bewegungsmangel und Übergewicht, Umweltbelastung und Verkehrsstaus und Wissens- und Erfahrungsdefizite wirksam angegangen werden.

Hinweis an die Redaktionen

Ein ausführlicheres Mediendossier inklusive einer Downloadversion der Broschüre und Bildmaterial in hochauflösender Qualität finden Sie unter: www.fussverkehr.ch/schulweg-presse.php

Bezug der Broschüre: info@fussverkehr.ch

«Fussverkehr Schweiz», Pascal Regli, Verkehrsplaner SVI

Weitere Informationen:

«Fussverkehr Schweiz»

Pascal Regli
Projektleiter

Thomas Schweizer
Geschäftsleiter «Fussverkehr Schweiz»

pascal.regli@fussverkehr.ch

043 488 40 37

Klosbachstr. 48 /8032 Zürich

thomas.schweizer@fussverkehr.ch

043 488 40 32

Mobilité piétonne

Association suisse des piétons

Mobilità pedonale

Associazione svizzera dei pedoni

Zürich, 3. Juni 2009

Mediendossier zur neuen Broschüre von «Fussverkehr Schweiz»

„Sicher zur Schule – sicher nach Hause. Das ABC der Schulwegsicherung“

Der Schulweg

Der Schulweg bietet Abwechslung

Der Stundenplan diktiert einen fixen Tagesablauf. So bleibt dem Kind der Schulweg als einer der Freiräume, die es braucht: Es unterliegt keiner direkten Eltern- oder Lehrerkontrolle. Kinder benutzen gerne verschiedene Schulwege. Die Wahl hängt von unterschiedlichen Faktoren wie Freundinnen und Freunden, Jahreszeiten oder Stimmungen ab. Ebenso variiert die Wahl des Verkehrsmittels: zu Fuss, mit Trottinett oder Velo.

Erleben und Erlernen

Erleben und Erlernen sind eng miteinander verknüpft. Die Strasse als Lernort wird häufig unterschätzt. Die auf dem Schulweg gemachten Umwelterfahrungen bringen das Kind der Erwachsenenwelt näher. Das Kind beginnt an der Welt teilzuhaben und entwickelt so Schritt für Schritt die eigene Identität. Auf dem Weg zum Kindergarten oder zur Schule erwerben Kinder wichtige Fähigkeiten. Sie gewinnen an motorischer Beweglichkeit und an Selbständigkeit. Sie lernen Situationen richtig einzuschätzen und bekommen Vertrauen in die eigene Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit. Studien belegen, dass Kinder, die ihre Schule selbst erreichen, ein besseres räumliches Orientierungsvermögen entwickeln.

Gemeinsam gehen

Kinder gehen ihren Schulweg nicht gerne alleine. In Gruppen lässt sich der Weg spielend zurücklegen. Gesprächsstoff sind Ereignisse und Probleme aus dem Kinderalltag. Die Hausaufgaben, Prüfungen und Noten in der Schule sind ebenso von Belang wie das Fernsehen und private Dinge. In diesen Gesprächen werden auch Grenzen und Tabus ausgelotet, z.B. Themen wie Sexualität oder Ungehorsam.



Zu Fuss für mehr Gesundheit

Gehen ist eine äusserst gesunde Fortbewegungsart. Selbst kurze Schulwege helfen den Kindern, das Mindestmass an täglicher Bewegung zu erreichen. Die Weltgesundheitsorganisation WHO empfiehlt mindestens 30 Minuten täglich für alle Menschen, für Kinder sollten es aber wesentlich mehr sein. Insgesamt bewegen sich heute viele Kinder zu wenig:

- Laut WHO haben 40 % der Primarschulkinder einen schwachen Kreislauf oder erniedrigte Blutdruckwerte.
- Jedes fünfte Kind in der Schweiz ist übergewichtig, 4% sogar fettleibig.
- Bei den Kindern in der Schweiz ist die motorische Leistungsfähigkeit in den letzten Jahrzehnten zurückgegangen.
- Die motorischen Defizite führen zu Folgen für unser Gesundheitssystem.

Wenn immer mehr Kinder mit dem Auto gebracht werden, steigt aber auch die Gefährdung für die anderen Kinder:

- Vor Kindergärten und Schulhäusern parkierende Fahrzeuge stellen eine Zusatzgefahr für Kinder dar.
- Die Verkehrssicherheit ist im Auto keineswegs grösser. Die Wahrscheinlichkeit mit dem Auto zu verunfallen ist grösser als zu Fuss.

Gehen entlastet die Umwelt

Die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Fahrrad hat gegenüber dem Auto entscheidende Vorteile für die Umwelt: Bei einem Schulweg von 2 km Länge und 200 Schultagen werden ohne «Eltern Taxi» ca. 160 Kilogramm CO² pro Schulkind und Jahr eingespart. Zudem ist die Luft im Auto häufig noch schlechter als draussen. Messungen haben im Vergleich zum Trottoir um ca. 40% - 60% höhere Kohlenmonoxid und Stickstoff-Konzentrationen im Innenraum der Autos ergeben. Zudem bewegen sich Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, ohne Lärmemissionen durch die Strassen.

Kinderunfälle im Strassenverkehr

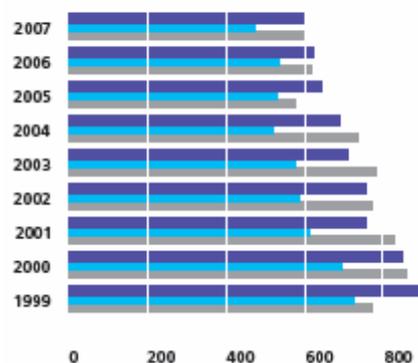
Kinder sind im Verkehr gefährdet

Täglich werden im Schweizer Strassenverkehr mehr als fünf Kinder verletzt. Strassenverkehrsunfälle sind die häufigste Todesursache bei Kindern. Ein Viertel aller Kinderunfälle geschehen auf dem Schulweg. Die Dunkelziffer eingerechnet, ist damit zu rechnen, dass pro Jahr rund 1'300 Kinder auf dem Schulweg verletzt werden.

Heute verunfallen gleich viele Kinder zu Fuss wie als Mitfahrende im Auto, obwohl die Kinder mehr Zeit zu Fuss im Strassenraum unterwegs sind. Positiv ist, dass seit den letzten 20 Jahren die Zahl der Unfälle und die Unfallschwere kontinuierlich abnehmen. Neben all den technischen Verbesserungen an Fahrzeugen und Infrastruktur – z.B. durch verkehrsberuhigende Massnahmen – sind zwei

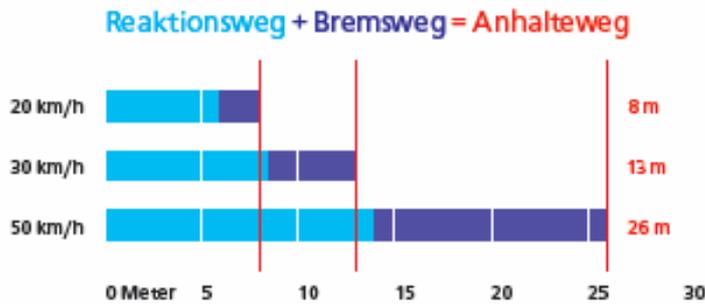
Faktoren für die sinkende Anzahl verletzter oder getöteter Kinder verantwortlich: Die Kinder halten sich weniger im Freien auf als früher, und sie werden vermehrt von den Eltern begleitet.

Verletzte und getötete Kinder, bis 14 Jahre nach Verkehrsteilnahme von 1999–2007



Langsamer Verkehr ist sicherer

Die Geschwindigkeit ist ein zentraler Risikofaktor im Verkehr. Zum einen führt eine Geschwindigkeitserhöhung zu viel längeren Anhaltewegen: Dort, wo ein mit 30 km/h fahrendes Auto nach einer



Vollbremsung stillsteht, hat bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h noch gar keine Temporeduktion stattgefunden. Zum anderen führt eine Erhöhung der Kollisionsgeschwindigkeit zu einem überproportionalen Anstieg der Verletzungen bei Zufussgehenden: Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von

30 km/h besteht eine Sterbewahrscheinlichkeit von 12%; bei 50 km/h beträgt sie 70%.

Gründe für die Gefährdung

Die Verkehrswelt ist von ihrer Struktur her grösstenteils auf die Erwachsenen und insbesondere auf den motorisierten Verkehr zugeschnitten. Während die Strassen ein zusammenhängendes Netz für die Fahrzeuge bilden, werden die Wege der Zufussgehenden immer wieder durch Fahrbahnen unterbrochen. Oft fehlen Querungshilfen. Problematisch sind auch Fahrzeuge, die illegal auf dem Trottoir abgestellt werden und Kinder somit zwingen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Oftmals fehlt den Kindern ein Strassenraum (z.B. Begegnungszonen) mit relativ ungefährlichem Verkehrsaufkommen, wo sie den Umgang mit dem Verkehr in geeigneter Umgebung lernen können.

Die Ursachen von Unfällen liegen häufig nicht bei den Kindern, sondern im Fehlverhalten der Erwachsenen. Dazu zählen AutofahrerInnen, die am Fussgängerstreifen nicht anhalten. Auch Erwachsenen sind physische Grenzen gesetzt. Das menschliche Auge kann maximal drei Punkte pro Sekunde fixieren. Bei hohen Geschwindigkeiten und bei vielen wahrzunehmenden Eindrücken – wie es innerorts oft der Fall ist – wird das Auge überfordert. Es «übersieht» gefährliche Situationen, wie etwa das Kind am Strassenrand.

Gut ausgebaute Strassen und die passive Sicherheit des Autos (Airbag, ABS etc.) verleiten zusätzlich zu einer erhöhten Geschwindigkeit und Risikobereitschaft.

Wie verhalten sich unsere Kinder?

Kinder sind anders

Kinder reagieren anders, sind empfindlicher und verletzlicher als Erwachsene. Die Kenntnis über die Besonderheiten unserer Kinder ist daher Grundlage der Schulwegsicherung und einer kindergerechten Verkehrsplanung.



Typische Verhaltensweisen

- Kinder sind im Durchschnitt langsamer unterwegs als Erwachsene, können aber abrupt Richtung und Gehgeschwindigkeit ändern.
- Kinder verfügen über einen hohen Bewegungsdrang und sind stark von ihren Gefühlen beeinflusst.
- Kinder sind spontan und ungeduldig. Eine typische Verhaltensweise ist das plötzliche Überqueren der Fahrbahn ohne Beachtung des Verkehrs.

- Kinder sind unterwegs zwar aufmerksam, jedoch lässt die Konzentration mit der Zeit nach.

Körpergrösse

- Aufgrund der geringeren Körpergrösse haben Kinder eine andere Perspektive als Erwachsene und können nicht über fahrende oder parkende Autos hinwegsehen.
- Der Körperschwerpunkt liegt höher als bei Erwachsenen, weshalb Kinder schnell die Balance verlieren.

Sehen und Hören

- Das Blickfeld von Kindern im Vor- und Primarschulalter ist etwa 35% kleiner als das der Erwachsenen.
- Die Nah- und Fernbereichsumstellung des Auges verläuft langsamer.
- Bis zum Schuleintritt ist das Hörvermögen vollkommen ausgebildet. Allerdings sind Kinder noch nicht in der Lage, wahrgenommene Geräusche zu lokalisieren.

Motorische Fähigkeiten

- Eine begonnene Bewegung kann von Kindern häufig nicht sofort abgebrochen werden. Zudem ist die Reaktionszeit verlangsamt.
- Kindern fällt es schwer, mehrere Dinge gleichzeitig zu tun. Die Koordinierung von Sehen und Laufen entwickelt sich allmählich. Ein Kleinkind kann beispielsweise beim Rennen nicht nach links oder rechts schauen.
- Kinder beherrschen die Technik des Velofahrens noch nicht vollständig.

Wahrnehmung

- Bis zum 10. Lebensjahr ist es Kindern nicht möglich, die Geschwindigkeit und Entfernung von Fahrzeugen einzuschätzen.
- Kinder können sich schwer räumlich orientieren sowie links und rechts noch nicht voneinander unterscheiden.
- Kinder verstehen nicht, dass ein Auto nicht sofort anhalten kann und einen Bremsweg benötigt.

Neben den entwicklungsbedingten Besonderheiten der Kinder sind die strukturellen Bedingungen der Wohnumfelder wichtig: Wer sich bereits als kleines Kind unbegleitet im Wohnumfeld bewegen kann und sich an den langsam fahrenden Motorfahrzeugverkehr gewöhnen konnte, ist rascher fähig, den Weg in den Kindergarten oder in die Schule selbstständig zu gehen.

Verkehrserziehung für den Schulweg zu Fuss

Verkehrserziehung beginnt im Elternhaus

Kinder lernen am besten, wenn sie etwas selbst ausprobieren und unmittelbar erfahren dürfen. Sie lernen auch gut, wenn vertraute Personen wie die Eltern oder Grosseltern das richtige Verhalten vormachen und die Versuche der Kinder, etwas richtig zu machen, lobend kommentieren.

Einige wenige einfache Regeln lassen sich aufstellen:



- Am Anfang reicht es, sicheres Verhalten im Strassenverkehr im Alltag nicht kommentarlos zu praktizieren, sondern es immer wieder zum Thema zu machen.
- Das Kind wird aufgefordert, gemeinsam mit den Eltern zu handeln.
- Es soll nach und nach zu selbständigem Handeln aufgefordert und genau über seinen Leistungsstand beobachtet werden.

Stehenbleiben als Grundübung

Von den ersten Schritten des Kindes an sollten Eltern im Strassenverkehr immer und überall da, wo Gefahren drohen könnten, stehen bleiben.

Zweijährigen kann man schon erklären, warum man stehen bleibt und schaut. Dreijährige sollte man selbst in beide Richtungen schauen und dabei ihr eigenes Verhalten kommentieren lassen. Je älter das Kind wird, desto mehr kann ihm die Entscheidung zur Überquerung überlassen werden.



Strasse selbständig queren



An gefahrenen Quartierstrassen kann das Queren der Fahrbahn geübt werden. Wenn das Kind am Trottoirrand angehalten hat, muss es zuerst nach links schauen. Von dort droht die grösste Gefahr.

Dann mehrmals deutlich nach links und rechts, bis es sicher ist, dass die Fahrbahn frei ist. Zum Schluss noch einmal kurz nach links schauen und dann die Fahrbahn zügig – ohne zu rennen – geradeaus überqueren.

Altersgerecht üben

Die nachfolgenden Altersangaben sind als grobe Orientierungshilfe zu verstehen – jedes Kind ist verschieden in seiner Entwicklung.

Ab 2 Jahren Auf dem Trottoir gehen. Die sicherere Seite des Trottoirs ist innen – an Häusern und Gärten entlang.

Ab 3 Jahren Am Trottoirrand halten. Unterschied zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn klarmachen.

Ab 4 Jahren Die Strasse überqueren. Ausschliesslich übersichtliche und wenig befahrene Strassen queren.

Ab 5 Jahren Am Fussgängerstreifen und Lichtsignal queren. Weg in den Kindergarten üben und im Wohnquartier allein unterwegs sein.

Ab 6 Jahren Zwischen Sichthindernissen die Strasse queren.

Planen und üben ist das A und O

Der Weg zur Schule sollte von den Eltern und dem Kind gemeinsam geplant und festgelegt werden. Gewählt werden sollten insbesondere verkehrsarme Strassenzüge mit Geschwindigkeitseinschränkungen, die gleichzeitig auch gute Sichtverhältnisse gewährleisten.

Gut organisierte Gemeinden oder Schulen bieten Schulwegpläne an. Ausserdem ist es die Aufgabe der Gemeinden, ganze Quartiere schulwegsicher zu machen. Nach der Planung und Festle-

gung einer sicheren Route ist es wichtig, dass Eltern und Kinder den ausgesuchten Weg vor Beginn des Kindergartens oder der Schule mehrmals gemeinsam in beiden Richtungen begehen.

Gut sichtbare Kleidung tragen

Die Zahl der Verkehrsunfälle auf Schulwegen steigt jeweils von Oktober bis Februar an. Bei Dunkelheit, Dämmerung und schlechten Wetterverhältnissen werden Kinder leichter übersehen. Helle Kleidung, das Sicherheitsdreieck sowie Reflektoren an Schulthek und Kleidung helfen, dass Kinder auch in der Dämmerung gut erkennbar sind.

Der Schulweg mit dem Velo

Wenn es darum geht, ob ein Kind mit dem Velo zur Schule fahren darf, so haben die einzelnen Gemeinden je eigene Regeln, die bestimmen, unter welchen Umständen dies erlaubt ist. Oftmals werden zwischen der 4. und 6. Klasse Fahrradprüfungen durchgeführt. Ab dann können die Kinder den Schulweg mit dem Velo in der Regel sicher bewältigen, wobei – ähnlich wie bei den Schulwegen zu Fuss – die empfohlenen Routen benützt werden sollten.

Schulwegsicherung

Ziel der Schulwegsicherung muss es sein, dass Kinder den Schulweg möglichst ohne Angst (subjektiv sicher) und ohne Gefährdung (objektiv sicher) zurücklegen können. Die Angst veranlasst jedoch viele Eltern, die Kinder mit dem Auto zur Schule zu fahren, nicht mehr draussen spielen zu lassen oder vermehrt zu begleiten. Diese Reaktion der Eltern ist auf den ersten Blick nachvollziehbar, führt aber im Gesamteffekt nicht zu mehr Sicherheit: Kinder brauchen die Freiheit des Aufenthalts im öffentlichen Raum und auf dem Schulweg für die persönliche Entwicklung. Es ist belegt, dass Kinder, die nicht alleine ins Freie können, im Sprachverhalten, der Motorik, der Konfliktfähigkeit, der Selbständigkeit und der Anzahl der Sozialkontakte zurückbleiben – verglichen mit Kindern, die selbständig ins Freie können.

Aufgaben der Schulwegsicherung



Verkehrserziehung



Verkehrstechnische Massnahmen



Verkehrsüberwachung

Verkehrserziehung ergänzen

Das Verhalten der Kinder vollzieht sich vor konkreten Rahmenbedingungen. Dazu gehören die Verkehrsvorschriften, die baulichen Gegebenheiten und das Verhalten der anderen, insbesondere der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen. Viele gefährliche Situationen werden durch falsch gebaute oder gestaltete Strassenanlagen hervorgerufen.

Umgekehrt kann die Bereitschaft der Kinder, sich richtig zu verhalten, durch eine gute Gestaltung erhöht werden: Sind beispielsweise gesicherte Querungsstellen dort vorhanden, wo sie nötig sind, werden sie auch benutzt. Auch das Verhalten der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen hängt von der baulichen Gestaltung der Verkehrswege ab. Die Erfahrung zeigt, dass es nicht reicht, eine

niedrigere Geschwindigkeit (z.B. Tempo 30) zu signalisieren. Deshalb sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Wohnumfeldverbesserung sowie die Überwachung des Verkehrs durch Polizei und Verkehrsbehörden wichtig, damit sich die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf tiefem Niveau bewegen.

Die AnsprechpartnerInnen

Schulwegsicherung ist eine Gemeinschaftsaufgabe vieler verschiedener Akteurgruppen. Eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten erlaubt es, die Probleme frühzeitig zu erkennen und gemeinsam nach Lösungen zu suchen, die gezielt umgesetzt werden. Folgende Akteure sind wichtig:

- Schule und Schulbehörden (erste Anlaufstelle)
- Die Eltern
- Die Kinder (kennen die Probleme auf dem eigenen Schulweg am besten. Ihre Sicht bei der Schulwegsicherung, z.B. in Form einer Schulwegbefragung, muss einbezogen werden)
- Zuständiges Amt (z.B. Tiefbauamt oder Bauamt, teils Fachstellen für Fuss- und Veloverkehr)
- Die Polizei
- Die Mitglieder der Verkehrsinstruktion
- Verschiedene Organisationen (können mit ihrem Fachwissen zu einer gelungenen Schulwegplanung beitragen – Vgl. Anhang der Broschüre)

Schülerbefragung und Schulwegplan

Weshalb eine Schülerbefragung?

Schülerbefragungen und ergänzende Elternbefragungen haben sich bei der Organisation der Schulwegsicherung gut bewährt. Erfahrungen zeigen, dass eine Schülerbefragung im Rahmen des Schulunterrichts mit überschaubarem Organisations-, Zeit- und Finanzaufwand durchgeführt werden kann. Da die Kinder im Kindergarten und den ersten Primarklassen noch zu klein sind, müssen die Beobachtungen der Eltern miteinbezogen werden.

- Kinder haben eine andere Sicht auf den Verkehr. Sie kennen den Weg, den sie täglich gehen, am besten.
- Erwachsene sehen mit ihrer Routine und Erfahrung die Probleme, die Kinder im Strassenverkehr überfordern, oft nicht mehr.
- Die Vielfalt der Wege, die die Kinder begehen, muss mit einbezogen werden.



Was soll herausgefunden werden?

- Angaben zum Verhalten auf den Schulwegen (welche Verkehrsmittel, Begleitung durch die Eltern etc.) sowie zu den wichtigsten Schulrouten
- Gefahrenstellen im Strassenverkehr aber auch die für die Kinder wichtigen Treffpunkte und attraktiven Orte

Die Broschüre beschreibt Form und Inhalt eines Fragebogens, die Umfragetechnik sowie Auswertung und Darstellung der Resultate.

Was ist ein Schulwegplan?

Ein Schulwegplan zeigt die verkehrsberuhigten Quartiere sowie die für Kinder sichersten und angenehmsten Wege zur Schule und macht auf problematische Stellen oder Strecken aufmerksam.

Ein fertig gestellter Plan dient einerseits der Verkehrserziehung: Er entfaltet eine Wirkung, wenn er von Eltern und SchülerInnen beachtet, verstanden und in ein Schulwegtraining eingebettet wird. Andererseits weist er auf Gefahrenstellen hin, die kurzfristig umgangen und mittelfristig mittels Massnahmen beseitigt werden müssen. Idealerweise erhalten Eltern einen Schulwegplan rechtzeitig vor Schulbeginn. Die Broschüre beschreibt die notwendigen Elemente eines Schulwegplans.

Pedibus und Lotsendienst

Eltern organisieren den Schulweg



Die Eltern können die Schulwege zu Fuss selber organisieren: Dies ist mit wenig Aufwand möglich und in der Praxis vielfach erprobt. Die Kinder werden dabei unterstützt, den Schulweg in einer kleinen Gruppe gemeinsam zurückzulegen. Anfänglich werden die Kinder noch durch eine erwachsene Person begleitet. Voraussetzung ist die Selbstorganisation der Eltern. Diese Massnahme eignet sich vor allem, um die ersten Monate der Schulzeit abzudecken. Der Begleitservice kann dann schrittweise ausgedünnt werden und fällt mit der Zeit ganz weg.

Pedibus – «Autobus auf Füßen»

Wo die Selbstorganisation der Eltern nicht funktioniert oder andere Gründe dafür sprechen, dass der Begleitservice konstant angeboten werden muss, besteht die Möglichkeit, einen Pedibus einzurichten. Der Pedibus funktioniert wie ein Schulbus. Er steuert nach festem Fahrplan bestimmte signalisierte Haltestellen an und führt die «zusteigenden» Kinder zur Schule und zurück. Auch der Pedibus ist jedoch als Übergangslösung zu betrachten. Die Broschüre beschreibt die Organisation eines Pedibus im Detail.



Verkehrstechnische Massnahmen

Bei der Umsetzung von Massnahmen zur Schulwegsicherung sind die unterschiedlichen Funktionen einer Strasse zu berücksichtigen. Man unterscheidet verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen.

Verkehrsorientierte Strassen

Auf verkehrsorientierten Strassen stehen Massnahmen im Vordergrund, die versuchen mittels Strassenraumgestaltung die Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Typische Massnahmen sind etwa die Gestaltung von Eingangstoren bei der Ortseinfahrt, Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre, Fussgängerschutzinseln, visuell mit Velostreifen verengte Fahrbahnen (sogenannte Kernfahrbahnen) und das Angebot von genügend breiten Fussgängerflächen.

Entlang von verkehrsorientierten Strassen innerorts soll der Fussverkehr auf einer für ihn bestimmten und genügend breiten Verkehrsfläche geführt werden.

Mit einer Trottoirüberfahrt werden die Zufussgehenden gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr vortrittsberechtigt und mit mehr Komfort über eine Einmündung geführt.

Für die Überquerung auf der Strecke sind Fussgängerstreifen mit Mittelinseln empfehlenswert.

Siedlungsorientierte Strassen

Auf siedlungsorientierten Strassen werden die Sicherheit und die Wohnqualität durch Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion verbessert. Dadurch wird ein besseres Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr auf der einen und dem motorisierten Individualverkehr auf der anderen Seite ermöglicht. Mit Tempo 30-Zonen, Begegnungszonen und/oder zusätzlichen baulichen Verkehrsberuhigungselementen kann die gewünschte Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.



Medienmitteilung vom 19. Juni 2009

Zu Fuss oder mit dem Velo – auch diese Kunden wollen Könige sein

Die in den letzten Jahren heftig geführte Diskussion um die Anzahl Parkplätze bei Einkaufsgeschäften hat in den Hintergrund gerückt, dass mehr als die Hälfte der Einkaufswege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird. Um diesen Anteil zu vergrössern, sollen das Wegnetz und die Infrastruktur im Umfeld des Ladens zielgerichtet auf dieses wichtige Kundensegment ausgerichtet werden, so die Forderung der beiden Fachverbände «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz». An einer gemeinsamen Fachtagung – unter dem Patronat des Bundesamtes für Strassen – haben Vertreter von Migros, Coop und Volg mit Verkehrsplanenden aus Städten und Gemeinden über die zentralen Aspekte für eine Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Einkaufsverkehr diskutiert.

Eine gute Erschliessung der Einkaufsgeschäfte ist für alle Detaillisten ein entscheidender Faktor des wirtschaftlichen Erfolgs. Zu den Erschliessungsanforderungen des motorisierten Verkehrs bestehen zahlreiche Grundlagen, für den Fuss- und Veloverkehr fehlen diese jedoch weitgehend, obwohl 53% aller Einkaufswege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Die beiden Fachverbände «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz» haben zu diesem Thema eine Publikation verfasst:

«Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr – Empfehlungen für den Bau und Umbau»

Diese wurde bei den grossen Detailhandelsunternehmen in Vernehmlassung gegeben und gestern anlässlich einer gesamtschweizerischen Tagung in Grenchen vorgestellt. Nach einer Begrüssung durch Boris Banga, den Stadtpräsidenten von Grenchen, diskutierten Vertreter von Migros, Coop und Volg sowie Baufachleute, Bewilligungsbehörden und Verkehrsplanende über die Chancen und Hindernisse bei der Umsetzung.

Fazit: In der Kürze liegt das Potenzial

Im Fokus einer optimalen Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr steht einerseits der "gute" Standort und andererseits eine direkte und attraktive Wegführung aus dem näheren Einzugsgebiet bis zum Ladeneingang.

Besondere Beachtung braucht die Wegführung im Nahbereich des Ladengeschäftes. Eine Trennung vom motorisiertem Verkehr ist anzustreben, damit auch Kinder und alte Leute sicher zum Eingang finden und sich nicht zwischen parkierten Autos ihren Weg bahnen müssen. Bei

grösseren Läden kann manchmal mit einem zweiten Eingang dieses Problem gelöst und gleichzeitig das fussläufige Einzugsgebiet vergrössert werden.

Einkaufen hat auch eine soziale Funktion. Attraktive, vor Witterung geschützte Vorplätze eignen sich für einen kleinen Schwatz und stärken damit die Beziehung der Kundschaft zu "ihrem" Laden. Für die Velofahrenden sind sichere und attraktive Zufahrten sowie geeignete Veloabstellplätze notwendig. Diese sollen gedeckt und auch mit Anhänger zugänglich sein. Abstellplätze in zu grosser Distanz oder in Untergeschossen sind ungeeignet und werden schlecht akzeptiert.

Dass oftmals Details für den Kaufentscheid von grosser Bedeutung sind, muss den Detailhandelsvertretern nicht erklärt werden. Dies gilt auch für die Erschliessungsanforderungen und die Verkehrsmittelwahl.

Ausführliche Informationen zum Thema sowie Bildmaterial siehe
<http://www.fussverkehr.ch/einkauf.php>

Literatur

«**Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr – Empfehlungen für den Bau und Umbau**», Herausgegeben von «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz», mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Juni 2009

«**Accessibilité des commerces à pied et à vélo - Recommandations pour les constructions et les transformations** », éditeur « MOBILITE PIETONNE » et « PRO VELO SUISSE », avec le soutien financier de l'Office fédérale des routes (OFROU), juin 2009

Bezug als Papierversion CHF 25.-
Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
Pro Velo Schweiz, Bollwerk 35, 3011 Bern

Bezug digital:
<http://www.fussverkehr.ch/einkauf.php>
http://www.pro-velo.ch/brosch/index_d.php

Für Rückfragen

Fussverkehr Schweiz
Thomas Schweizer
043 488 40 32; thomas.schweizer@fussverkehr.ch)

Pro Velo Schweiz
Manon Giger
031 318 54 14, manon.giger@pro-velo.ch