

Medienkonferenz Pedibus, 15.10.2009

Hintergrundtext zum Beitrag von R. Kaufmann-Hayoz:
„Die soziale Bedeutung des Schulweges“

Zur Bedeutung von Mobilität aus entwicklungspsychologischer Sicht

Aktive Bewegung ist zunächst einmal Definitionsmerkmal und damit unabdingbare Voraussetzung für das Erkunden der Welt von frühester Kindheit an: Bewegungen und die damit verbundenen Sinneswahrnehmungen schaffen die Grundlage jeder Erfahrung und jeden Wissens über den eigenen Körper, Gegenstände, andere Menschen und den Raum, in dem sich alles abspielt. Kinder erschliessen sich ihre Umwelt in den ersten Lebensmonaten durch Blickbewegungen, ab etwa 4 Monaten zusätzlich durch das Hantieren mit Gegenständen und gegen Ende des ersten Lebensjahres durch eigene Fortbewegung. Dabei sind motorische, kognitive, emotionale und soziale Entwicklungsprozesse aufs Engste miteinander verflochten. In allen Phasen, besonders deutlich beobachtbar beim Erkunden des Raumes durch eigene Fortbewegung, stellt das Vertraute den „sicheren Hafen“ dar, von dem aus sich das Kind in die Welt wagt und zu dem es bei Ermüdung, Schmerz oder Angst immer wieder zurückkehrt. Diese regulierende Funktion kommt in erster Linie den primären Bezugspersonen zu, aber auch vertraute Gegenstände oder Orte können sie übernehmen.

Autonome Bewegung im Raum ist auch unabdingbar, um räumliches Wissen aufzubauen und sich im Raum orientieren zu können. Dies entspricht nicht nur der Alltagserfahrung, sondern wird auch durch zahlreiche entwicklungspsychologische Forschungen seit den 1980er Jahren belegt. Kinder bewältigen verschiedenste räumliche Aufgaben (zum Beispiel Erkennen von Landmarken, Zeichnen von Routen, Schätzen von Distanzen, Gegenstände wieder finden, usw.) umso besser, je länger und aktiver sie sich in den entsprechenden Räumen betätigen können. Dabei spielen die subjektiven Bedeutungen von Orten und Landmarken eine wichtige Rolle. Diese entstehen hauptsächlich dadurch, dass in einem Raum subjektiv sinnvolle Handlungen ausgeführt werden, durch die zwischen verschiedenen Orten und räumlich verteilten Objekten Bedeutungszusammenhänge gestiftet werden. Das zielorientierte Zurücklegen von Wegen stellt natürlich einen solchen „subjektiv sinnvollen“ Handlungszusammenhang dar.

Die Kinder verschwanden von der Strasse

Seit den 1960er Jahren wird in der Entwicklungspsychologie die Bedeutung des kindlichen Aktionsraums, d.h. des Raums rund um die eigene Wohnung, in dem sich Kinder selbstständig bewegen untersucht. Dabei wurde schon bald als Problem erkannt, dass insbesondere in Städten infolge elterlicher und baulicher Restriktionen kindliche Aktionsräume kaum mehr existierten, und dass es mit zunehmender Automobilität zu einer „Verinselung“ auch des kindlichen Lebensraums gekommen ist.

Strassen waren traditionell multifunktionale öffentliche Räume und dienten den Kindern immer auch als Spielplätze. Seit der Mitte des 20. Jahrhunderts wandelten sie sich jedoch immer mehr zu monofunktionalen, dem Auto vorbehaltenen Räumen. Die Aktionsräume der Kinder wurden zunehmend eingeschränkt, und zwar sowohl auf dem Land wie auch in den Städten: Viele Wohnumfelder erlauben ein unbeaufsichtigtes Spielen jüngerer Kinder ausserhalb der Wohnung nicht, Hauptstrassen verunmöglichen es ihnen, in der Nähe wohnende Kameraden zu besuchen und vieles andere mehr. Für die Schweiz hat Marco Hüttenmoser das Phänomen und die Folgen der Verdrängung der Kinder aus dem Strassenraum schon in den 1990er Jahren erforscht. Auch in vielen andern europäischen Ländern, in den USA und in Australien gibt es ausgedehnte Forschung dazu. Auch wenn der Strassenverkehr vermutlich nicht der einzige Faktor ist, der zum „Verschwinden der Kinder von der Strasse“ geführt hat, so ist er doch mit Sicherheit eine gewichtige Mitursache.

Die Einschränkung und Fragmentierung der kindlichen Aktionsräume sind einerseits wegen des Verlusts der *Vielfalt* von Erfahrungsmöglichkeiten (dazu gehören Naturerlebnisse ebenso wie soziale Begegnungen und spielerisches Üben motorischer Fähigkeiten) problematisch. Dass dies zu Defiziten der psychomotorischen Entwicklung führen kann, wurde verschiedentlich nachgewiesen. Andererseits wird der Verlust von *autonomen*, nicht von Erwachsenen kontrollierten und überwachten Aktivitätsräumen festgestellt, mit unerwünschten Auswirkungen v.a. im sozialen und emotionalen Bereich.

In den letzten Jahren beginnen die Bemühungen um „kinderfreundliche Städte“ und „sichere Schulwege“ allmählich Wirkung zu zeigen, z.B. durch die Einrichtung von Wohnstrassen, Begegnungszonen und ein besser ausgebautes Velowegnetz.

Der Schulweg

Das selbstständige Zurücklegen des Schulweges ist traditionell eine der „Entwicklungsaufgaben“, die Kinder mit der Einschulung, d.h. im Alter von 5 bis 7 Jahren, zu bewältigen haben. „Entwicklungsaufgaben sind Aufgaben, die sich den Angehörigen einer Gesellschaft in bestimmten Lebensperioden stellen und deren Erfüllung mit Stolz und Befriedigung verbunden ist. Mit der Entwicklungsaufgabe „Schulweg“ sind eine Reihe von Herausforderungen für Kinder, Eltern und Gesellschaft verbunden:

Kinder müssen lernen, ohne Gegenwart einer erwachsenen Bezugsperson

- sich im Raum zu orientieren und sich den Schulweg als Route zu merken,
- gewisse Regeln und Verhaltensweisen gegenüber andern Verkehrsteilnehmern zu beachten;
- Gefahren einzuschätzen und sich richtig zu verhalten,
- mit Ablenkungen umzugehen, denn der Schulweg muss ja zielorientiert (d.h. in einer gewissen Zeit) zurückgelegt werden,

- verschiedenste Herausforderungen im sozialen Bereich zu meistern, z. B. sich gegenüber fremden Erwachsenen angemessen zu verhalten oder Konflikte mit anderen Kindern auszutragen.

Eltern sind gefordert,

- ihre Kinder beim Erlernen der neuen Wege und beim Umgang mit Gefahren zu unterstützen ohne sie „in Watte zu packen“,
- schrittweise ihre Kontrolle zurückzunehmen und
- Vertrauen in ihre Kinder und in die Sicherheit des öffentlichen Raums zu haben.

Die *Gesellschaft* ist gefordert,

- die Sicherheit des öffentlichen Raums auch für Kinder zu gewährleisten, vorab durch infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der Schulwegsicherung,
- eine zeitgemässe Verkehrs- und Mobilitätserziehung zu ermöglichen,
- die räumliche Nähe von Wohnungen und Schulhäusern zu gewährleisten.

Schweizer Primarschulkinder legen pro Woche durchschnittlich 14 mal ihren Schulweg zurück. Sie legen dabei aber nicht nur Strecken zurück, sondern gewinnen 3 bis 4 Stunden an vielfältigen Erlebnis-, Erfahrungs- und Lerngelegenheiten:

- sie trainieren ihren Bewegungsapparat und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit,
- sie entwickeln eine räumliche Vorstellung ihres Lebensraumes und lernen, sich in ihm zu orientieren,
- sie üben ihre sozialen Kompetenzen, z.B. Kommunikationsfähigkeit, Einfühlungsvermögen, Durchsetzungskraft und Hilfsbereitschaft,
- sie haben Naturerlebnisse, indem sie verschiedenes Wetter erleben sowie Tiere und Pflanzen beobachten können,
- sie gewinnen insgesamt an Selbstständigkeit.

„Der Verkehr aus Sicht der Kinder“ – ein laufendes Forschungsprojekt

In einem Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesamts für Strassen untersucht die IKAÖ gegenwärtig gemeinsam mit Interface Luzern und verkehrsteiner Bern verschiedenste Aspekte im Zusammenhang mit der Mobilität und der Sicherheit von Primarschulkindern, insbesondere auf Schulwegen.

Einige Zwischenergebnisse:

- Schweizweit legen gegen 80% der Kinder ihren Schulweg normalerweise aktiv, d.h. zu Fuss, per Velo oder mit einem fahrzeugähnlichen Gerät zurück. Die Unterschiede zwischen den Sprachregionen sind dabei gross: 90% in der Deutschschweiz, 70% in der Romandie und 65% im Tessin.
- Das „Elterntaxi“ als normales Verkehrsmittel für den Schulweg ist in der Schweiz im Vergleich zum Ausland noch immer wenig verbreitet: 3% in der Deutschschweiz, 9% in der Romandie und 17% im Tessin.
- Dennoch legt jedes fünfte Kind den Schulweg mehrmals pro Woche im Auto zurück. Eltern geben dafür in erster Linie praktische Gründe an: man fährt sowieso denselben Weg, man hat nach der

Schule einen Termin, hat Gegenstände zu transportieren, usw. Weitere Gründe sind die Länge des Schulwegs, Wetter und Zeitersparnis. Verkehrsgefahren werden als Gründe von weniger als 10% der Eltern genannt, jedoch neigen Eltern, die den Schulweg ihres Kindes als gefährlich einschätzen, eher dazu, es relativ häufig mit dem Auto zu führen.

- Die Schulwege in den untersuchten Fallbeispielen der Deutschschweiz werden insgesamt nicht nur von Verkehrsingenieuren, sondern auch von der grossen Mehrheit der Eltern und Kinder als sicher beurteilt. Dennoch gibt es im Umfeld aller Schulhäuser einzelne kritische Stellen, die mit teilweise einfachen Mitteln verbessert werden könnten. Beim Entdecken solcher Stellen ist es wichtig, die Perspektive und Sicht der Kinder einzubeziehen.
- Das Einüben des Schulwegs mit den Kindern und das Gehen in Gruppen gehören zu den häufigsten Massnahmen, die Eltern treffen, um ihr Kind vor Gefahren auf dem Schulweg zu schützen.

Der auch in der Schweiz seit einigen Jahren feststellbare, wenn auch moderate Trend, dass Kinder häufiger im Auto zur Schule gefahren werden, dürfte hauptsächlich Ausdruck der insgesamt erhöhten Mobilität in unserer Gesellschaft, der gestiegenen Autoverfügbarkeit und vielleicht auch einer veränderten Auffassung dessen, wann ein Schulweg für ein Kind „zu lang“ ist, zuzuschreiben sein.

Weitere Informationen zum Projekt: <http://www.ikaoe.unibe.ch/forschung/kindundverkehr/>

Hinweise auf neue Literatur:

- Haefeli U., Kaufmann-Hayoz R. (2009): Aufwachsen mit dem Auto. Das 1950er Syndrom und die Mobilität von Kindern. In: Kirchhofer A., Krämer D., Merki Ch.M., Poliwoda G., Stuber M., Summermatter S. (Hrsg.): Nachhaltige Geschichte. Festschrift für Christian Pfister. Zürich: Chronos. S. 309-330.
- Limbourg, M. (2009): Was lernen Kinder auf dem Weg zur Schule? Verkehrszeichen, Jg. 25, Nr. 3, S. 7-10.
- Sauter, D. (2008). Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005. Bern: Bundesamt für Strassen.