

Zeitschrift: Schweizer Schule
Herausgeber: Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz
Band: 52 (1965)
Heft: 23

Artikel: Erziehung und Strassenverkehr
Autor: Joss, Hannes
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-538143>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.12.2024

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

und zeigt sehr früh eine eigene Fähigkeit und Bereitschaft, fromm zu sein. Es gibt schlecht beratene Eltern, die ihr Kind nicht religiös beeinflussen wollen und um der Freiheit willen kein Wort von Gott sagen, «bis es selbst groß genug ist». Sie sperren den wesentlichsten Bereich menschlicher Orientierung und Bergung aus und vergewaltigen so im Namen der Freiheit das anvertraute Leben. Wenn das Optimum religiöser Erziehung der Kindheit versäumt wird, fehlt dem späteren Religionsunterricht der Wurzelboden, um festzuwachsen (‹Religionsunterricht› ist an sich schon ein zweifelhafter Begriff aus der Aufklärungszeit. Wenn überhaupt, so kann Frömmigkeit gewiß nicht in der gleichen Weise ‹unterrichtet› werden wie Lesen, Schreiben und Rechnen). Wo soll der Mensch in seiner Lebensnot später den absoluten Halt finden, wenn ihm Gott nie eine bestimmende Wirklichkeit war? Es fällt auf, welche Fülle von religiöser Traumproduktion oft aus der Tiefe von religionslos erzogenen Neurotikern sprudelt, die in ihrer Lebensangst zum Psychotherapeuten kommen. Hier ist etwas verschüttet worden. C. G. Jung gibt einen unverdächtigen Zeugen ab, wenn er gesteht: «Unter allen meinen Patienten jenseits der Lebensmitte, das heißt jenseits 35, ist nicht ein einziger, dessen endgültiges Problem nicht das der religiösen Einstellung wäre» (16, Seite 16).

Wenn sich die Erziehung der Angst als wirksamer Waffe bedient, so wird immer die Seele des Kindes verletzt. Wo aber noch der Katechismus zur Aufrechterhaltung des wahnwitzigen Systems mißbraucht wird, dort steuert auch die religiöse Erziehung auf ihr Gegenteil zu. Im liberalen Haus droht man: «Nachbars schwarzer Hund wird dich beißen, wenn du nicht brav bist!» Im katholischen Haus tritt dann der ‹liebe Gott› an die Stelle des Wauwau: «Das ist die Strafe Gottes! Das mußt du jetzt beichten!» Usw. – Gott als furchtbare Drohung! Daß hier der religiöse Grundakt, die freie Liebeszuwendung zu Gott im Grunde erstickt und das Christentum auf den Kopf gestellt wird, sieht jeder Vernünftige ein. Aber welches Unheil stiftet bis heute die viel berufene ‹streng-religiöse› Erziehung (gemeint ist: mit Angst und Zwang)! Wie viele Gotteshasser, wie viele Zwangsneurotiker, wie viele brave Kirchgänger, deren Frömmigkeit nichts als eine lebenslängliche freudlose Pflichterfüllung bleibt; die im Grunde nicht an die frohe Botschaft glauben können, daß Gott auch den Sünder liebt; daß

Gott die schwere Sünde verzeiht ohne unsere Kompensation; daß wir erlöst sind! Auf das Stichwort ‹Gott› assoziieren sie gemütsmäßig mit Gewissensangst und verstandesmäßig: «Der gerechte Richter» (wobei ‹gerecht› eher klingt wie ‹gerächt›). Es bedarf gewiß aller Mühe, um eben in der religiösen Erziehung den Primat der Liebe zu retten. In der Stiftung der schlichten Liebe zum unendlich gütigen Vatergott wird allein dem Kind jene letzte Bergung gegeben, die es später die unaufhebbare Bedrohung durch sein Leid, seinen ständigen Abschied, seinen Tod und selbst seine eigene Schuld noch heil überstehen läßt.

Volksschule

Erziehung und Straßenverkehr

Hannes Joß, Lehrer, Winterthur

In Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Lehrerverein und der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung führte die *Zürcher Kantonale Mittelstufen-Konferenz* am 24. und 25. September in Zürich eine *Arbeitstagung* für die Lehrerschaft gemeinsam mit den Verkehrsinstruktoren von Stadt und Kanton Zürich durch.

Nach der Eröffnung der Tagung durch A. Witzig, Präsident der ZKM, begrüßte der ‹Hausherr› Dr. Erwin Kunz, Präsident der Kreisschulpflege Schwamendingen, an die hundert Gäste und Teilnehmer aus den Gemeinden des Kantons Zürich.

Der Tagungsleiter A. Zeitz, *Übungslehrer und Sachbearbeiter der Lehrerseminarien für Verkehrserziehung BfU/SLV*, betonte, diese Tagung sei als Beispiel der Zusammenarbeit gedacht. Die Lösung der Probleme unserer Zeit bedarf der Mitarbeit aller.

In seinem Grundsatzreferat

‹*Erziehungsprobleme im Zeitalter der Motorisierung*› sprach Prof. Dr. Th. Bucher, *Seminarleiter, Rickenbach-Schwyz*, aus psychologischer, pädagogischer und theologischer Sicht zuerst über Segen und Gefahr der Verkehrsmittel.

Das Fahrzeug, das Hungersnöte verhindert, bessere Bildung ermöglicht und die Menschen einander näher bringt, kann zum Selbstzweck werden, wenn ihm andere, ranghöhere Dinge geopfert werden. Es raubt Zeit und Ruhe, bringt Lärm und Luftverschmutzung und macht den Schöp-

fer des Motors zu dessen Sklaven. Identifiziert sich der Mensch mit seinem Wagen, wird er kalt-schnäuzig, zum *«homo automobilensis»*. Das Motorfahrzeug vermag Menschenleben zu retten, aber es fordert auch Opfer. Das prestigeeuchtige Bemühen des jungen Menschen bis zum dreißigsten Altersjahr entsteht oft aus nicht verarbeiteten Minderwertigkeitskomplexen: Starker Motor = starker Mensch; oder anders: halbstarker Motor + Mensch + Gas = Herrgott und Straßentyrann. In Wirklichkeit aber ist dieser Straßentyrann ein Nichts. Doch lärmende Motorräder verkaufen sich besser.

Später hat falsches Verhalten im Straßenverkehr auch andere Wurzeln: die Flucht des Menschen vor sich selber und der Ziel- und Inhaltslosigkeit des Lebens. Besonders in der zweiten Lebenshälfte können Unfälle oft *«arrangiert»*, also unbewußte Selbstmorde sein. Der tiefere Grund ist die Flucht vor Gott, dem wir aber immer wieder in die Arme stürzen.

Die Ichhaftigkeit des Menschen ist wohl die Hauptursache aller Verkehrsdelikte. Ein Ichhafter fährt drauflos, und alle andern sind unfähige Fahrer, denen man die Fahrbewilligung entziehen sollte. Auch Fußgänger sind ichhaft: *«Ich zahle meine Steuern und lasse mir von einem roten Lämpchen nicht befehlen!»* Manchmal sind sogar Verkehrsorgane ichhaft und handeln ohne existentielles Interesse und ohne Gewissensverpflichtung.

So hastet der ichhafte Mensch seinem Ziele zu und findet sein Glück nicht. Es ergeht ihm wie Goethes Zauberlehrling, und man möchte Pascal zitieren: *«Alles menschliche Unglück stammt aus dem Unglück, daß der Mensch nicht ruhig in seinem Zimmer zu bleiben vermag.»*

Es ist notwendig, den Menschen zur inneren Freiheit zu erziehen. So kann er Bewegung und Ruhe bewußt als Gegensätze erleben. Der Mensch ist für die Weite geschaffen, nur der Spießbürger und Banause bleibt hinter dem Biertisch. Wir denken an die großen Straßebenutzer wie Odysseus, Alexander der Große, Marco Polo, Ikaros und die Astronauten der Gegenwart, an die Pilger, Wanderburschen, Soldaten, Piloten, Wanderer, Reisende und Weltenbummler unserer Tage. Bewegung und Ruhe sind die zwei Pole, die zwei Brennpunkte einer Ellipse. *«Gott gab uns die Zeit, von Eile hat er nichts gesagt.»* – *«Alles Hasten ist vom Teufel, Geruhsamkeit kommt von Gott.»* Wir

müssen die Ruhe erfahren, erleben und genießen, und dazu braucht es Zeit. Wir müssen rasten statt hasten, der Ruhe standhalten und unserer Sinnmitte nicht entfliehen, denn die Ruhe ist unsere schönste Tätigkeit. Der Tag der Ruhe wäre der Sonntag.

Die Synthese von Bewegung und Ruhe ist der *Rhythmus*, der auf einfache Art im Wandern erlebt wird. Beim Wandern ist das Unterwegssein wichtiger als das Ziel. Man kann *«Weisheit erwandern»* (Goethe) und erlebt dabei tastend die Form der Erde mit dem ältesten Sinn des Menschen. – Wie können wir nun zu einem sinnvollen Gebrauch der Verkehrsmittel gelangen, die ja nur Mittel zum Zweck sind? Indem wir selbständig und wirhaft werden! Wirhaft sein heißt sachliches Sicheinfügen. Selbständigkeit erlangen wir durch bewußte *«Konsumskese»* zum Beispiel den Verkehrsmitteln gegenüber. Wenn wir *einer* Sache wirklich begegnen wollen, müssen wir 99 andere weglassen. Der zeitweilige Verzicht auf die Verkehrsmittel, dann, wenn man sie nicht wirklich braucht, ist nur ein Mittel, Herr seiner selbst zu werden. Das Verhalten auf der Straße ist eine Sache des Charakters. Alle Bereiche des Lebens haben mit Verkehrserziehung zu tun. Verkehrserziehung ist mehr als Verkehrsunterricht.

Es gilt drei Dinge zu beherrschen: Das Fahrzeug, die Vorschriften, das Wichtigste aber ist die Beherrschung seiner selbst.

Die Eltern müssen, auch durch ihr Vorbild, schon das kleinere Kind anhalten, Verkehrsregeln auch dann, wenn es scheinbar nicht nötig ist, einzuhalten. Nur so können sich die Menschen die richtigen Reflexe angewöhnen.

Die Verkehrsordnung bindet auch im Gewissen. Verkehrsübertretung ist Sünde, Verstoß gegen das fünfte und siebente Gebot, Verstoß gegen Anstand, Höflichkeit, Fairness und Nächstenliebe. Auch auf der Straße gilt: Alles was ihr wollt, das euch die Menschen tun, das tut auch ihnen. Wir müssen zum *«christlichen Gentleman»* erziehen. (Das Gleichnis vom Barmherzigen Samariter ist ein Gleichnis aus dem damaligen Straßenverkehr.) Rücksicht auf den Nächsten wächst aus der Liebe zum Nächsten.

In Deutschland, wo die Kirche begonnen hat, sich mit den Problemen des Straßenverkehrs zu befassen, wurde eine *«Bruderschaft der Straße»* ins Leben gerufen. Diese Bruderschaft führt keine

Mitgliederlisten. Mitglied ist jedermann, der drei Grundsätze beachtet:

Bete kurz vor der Fahrt!

Fahre anständig!

Hilf auf der Straße!

Der christliche Gentleman handelt aus dem Gewissen, der Liebe und der Demut. Demut ist Mut zum Dienen und eine enorm männliche und frau-liche Eigenschaft. Der christliche Gentleman macht auch keinen Lärm, denn er trägt der Menschheit Sorge und erhält ihr Raum, wo er kann. Er zeigt auf der Straße, daß er nicht von der Straße ist.

Nach dieser Grundsatzbesinnung folgten drei Kurzvorträge. K. Schaub, Vizepräsident der ZKM, sprach über *«Die Aufgabe von Schule und Lehrerschaft im Lichte der zürcherischen Schulgesetzgebung»*.

Schule und Elternhaus haben die Pflicht, Kinder vor Unfällen zu bewahren. Es ist möglich und nötig, Erziehung zu richtigem Verhalten im Verkehr in der Schule durchzuführen. Die Instruktion erfolgt durch den Fachmann (Polizei), die Verantwortung für die Verkehrserziehung bleibt beim Lehrer, auf dessen Vorbild ein besonderes Gewicht gelegt wird. Aller Unterricht muß auf die Umwelt des Kindes abgestimmt sein. In der heutigen Umwelt des Kindes spielt der Verkehr eine immer größere Rolle. Für die Schule stellen sich folgende Probleme: Schutz des Kindes vor Unfällen – Das Kind als Straßenbenützer – Das Kind als zukünftiger motorisierter Verkehrsteilnehmer. Bestimmte Verhaltensweisen dazu müssen durch die Schule aus- oder vorgebildet werden. Wer wirklich erzogen ist, ist auch verkehrserzogen. E. Grob, Verkehrsinstruktor der Kantonspolizei Zürich, erklärte den

Werdegang der Verkehrsinstruktion im Kanton Zürich, dessen Ziel es heute ist, jede Klasse im Kanton einmal jährlich zu besuchen. Die Verkehrsinstruktoren des Kantons überwachen zusammen mit der Lehrerschaft auch den Schülerverkehrsdienst, besitzen einen transportablen Jugendverkehrsgarten und führen Radfahrerprüfungen für Schüler durch. Bei Fahrradkontrollen muß heute nur noch jedes sechste Schülerfahrrad beanstandet werden, früher jedes dritte. Mit den Streifenwagen wird auch das Verhalten der Schüler auf der Straße überwacht. An Elternabenden in den Gemeinden werden Verkehrsprobleme besprochen, wodurch die Zusammenarbeit zwischen Elternhaus, Schule und Polizei gefördert wird.

Polizeiwachtmeister J. Meyer, Verkehrsinstruktor der Stadtpolizei Zürich, umriß den Werdegang der Verkehrsinstruktion in der Stadt Zürich. Die Stadt Zürich ist gegenwärtig in acht Instruktionskreise eingeteilt. Ein Schüler hat somit die ganze Schulzeit denselben Instruktor. Jede Klasse wird einmal jährlich besucht, die Kindergärten in Zukunft sogar zweimal. Verkehrssünder werden in Zürich seit 1950 an einem schulfreien Nachmittag zur Nachinstruktion aufgeboten, die keine Strafe, sondern eine nochmalige Belehrung und Nacherziehung sein will. Die Zahl der Kinderunfälle in der Stadt Zürich ist kleiner geworden. (1964 verunfallten 8486 Erwachsene und 327 Kinder, 1950 waren es noch 677 Kinder.)

Im Anschluß an diese Ausführungen zeigte *Verkehrsinstruktor O. Ingold*, Kantonspolizei, eine *Lektion* mit einer sechsten Primarklasse: *Linksabbiegen auf einer Kreuzung*.

Anschließend hatten die Kursteilnehmer Gelegenheit, nach freier Wahl eine *Schulstunde* zum Tagungsthema zu besuchen, wobei gezeigt wurde, wie das Problem «Erziehung und Straßenverkehr» in den normalen Unterricht fruchtbar und ohne zusätzliche Belastung der Schule einbezogen werden kann. Zwei Lehrer zeigten es am Beispiel von Biblischer Geschichte und Sittenlehre, zwei in Heimatkunde und zwei im Sprachunterricht. Verkehrserziehung ist kein Fach, sondern ein Unterrichtsprinzip, das in der Schule immer wieder von allen Seiten her beleuchtet wird.

In einer kurzen

Turnlektion «Beweglichkeit – eine Forderung des heutigen Verkehrs»

zeigte *Hs. Futter*, Vizedirektor des Oberseminars, acht Übungen, an denen die Schüler Reaktion, Einordnung, sofortige Anpassung an eine neue Situation und andere «Verkehrsqualitäten» auf packende und begeisternde Weise übten.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen, zu dem die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung Kursteilnehmer, Referenten und Gäste geladen hatte, sprach

Dr. F. Schorer, Direktor des Lehrerseminars Langenthal, über

«Kinderunfälle im Lichte der Entwicklungspsychologie».

Der moderne Mensch vermag nicht den Boden des ganzen Lebens zu überblicken. Not und Tod sind weitgehend aus dem Bewußtsein des Kindes und auch des Erwachsenen verschwunden. Die Kultur und die Zivilisation haben es dazu gebracht, daß das Kind vor dem eigenen Garten schon nicht mehr sicher ist. Es gilt, dem Kind zu helfen, ihm wieder Lebensraum zu schaffen, ein Reservat, in dem es sich tummeln kann. Mit Abwehren allein ist nicht viel geholfen. Wir müssen das Kind auch behüten auf seinem täglichen Weg und es auf die Gefahren aufmerksam machen.

Für die verschiedenen Kindesalter kennen wir typische Verkehrsunfälle. *Kleine Kinder*: unmotiviertes Rennen auf die Straße. Spielunfälle auf der Straße (Ball, Velo, Trottinett). Kinder müssen spielen, aber sie spielen am falschen Ort. Spielplätze und Verkehrswege sind also sauber zu trennen. *Später*: Wenig Fußgängerunfälle, meist Velounfälle (Disziplinlosigkeit, zu rasch, zu zweit auf einem Velo). *Dann*: Beim Schulentlassen wird das Verkehrsmittel oft zum Renommiermittel. (Krach mit dem Chef = Töff und losbrausen, Wagen der Eltern.)

«Der jetzigen Drangwelt fehlt das klare Ziel» (Prof. Lutz). Was können wir tun? Beim Kleinkind müssen wir ohne langes Raisonieren Re-

flexe schaffen. Auf der oberen Stufe soll eine konkrete *Unfallsituation* der Ausgangspunkt der Bemühungen sein.

Verkehrserziehung ist kein Kinderspiel. Sie ist ein Ernstfall. Dies gilt für uns alle: Wenn du in deinen Wagen steigst, dann trittst du in den Dienst ein, einen strengen Dienst, den Dienst am andern. Auf der Straße sein, das ist ein Dienen, da gibt es keine persönlichen Wünsche und Spielereien.

Darauf zeigte Verkehrsinstruktor *Jean Meyer* mit Erstklässlern ein *Beispiel der Verkehrsinstruktion* auf der Straße. Die Kinder übten das Überqueren eines Zebrastreifens auf einer befahrenen Straße unter Führung des Polizisten, zu zweit und einzeln. Sie lernten dabei rechts auf dem Streifen zu gehen, selbst zu entscheiden, wann die Bahn wirklich frei sei (luege – lose – laufe!), und das Sichbedanken beim anhaltenden Autofahrer.

Unter dem Thema

«*Vom Feldweg zur Ausfallstraße*»

beschrieb *A. Zeitz* als Beispiel die rasche Entwicklung des Schulkreises Schwamendingen, das vor zwanzig Jahren ein Schulhaus mit acht Lehrern besaß (heute sind es 160 Lehrer). Beim neuesten Schulhaus war die Schülerunterführung bereits ins Projekt einzubeziehen.

A. Zeitz führte in Zürich interessante Untersuchungen durch:

1. Die Lehrerschaft der ganzen Stadt (über tausend) zeichneten auf besonderen Plänen die Wege der Schüler auf und markierten nach ihrer subjektiven Entscheidung alle neuralgischen Punkte. Dies führte zu Schulhausergebnissen, Quartiererergebnissen und schließlich zu städtischen Ergebnissen.

2. Davon unabhängig erfolgte eine Abklärung durch die Verkehrsinstruktoren als Vergleichs- und Bearbeitungsbasis.

3. Dazu lieferten Polizei und Versicherung besondere Rapporte von Kinderunfällen.

4. Auf einem Gesamtplan wurden die Teilbearbeitungen aufgetragen und die Kinderunfälle nach ihrer Art durch besondere Signete gekennzeichnet.

5. Gleichzeitig wurde eine allgemeine Umfrage mittels Fragebogen durchgeführt.

Diese Bearbeitungen dauern seit acht Jahren an und werden weiter ausgewertet, und es ergaben sich praktisch verwertbare Ergebnisse sowohl für die Verkehrsinstruktion als auch für Sicherungsmaßnahmen, vor allem aber für den weiteren Aufbau und Ausbau des Gesamtproblems «Er-

ziehung und Straßenverkehr». Zwar sind Gefährdungen nur mittelbar zu erfassen, und es besteht bis jetzt keine zuverlässig meßbare Kausalität zwischen Verhalten, Vorkahrungen und Unfällen. Man arbeitet daran, den alterstypischen Unfällen mit den als tauglich befundenen Mitteln zu steuern, so der Gefährdung durch das unbedachte Rennen und überraschende Betreten der Fahrbahn. Es nützt zum Beispiel nicht allein, sichtbehindernde parkierte Fahrzeuge zu entfernen, selbst Ziersträucher in Schulanlagen müssen versetzt und Ausgänge entsprechend angelegt werden.

Es gibt auch allgemein verbreitete Fehlschlüsse, die widerlegt werden konnten, wie etwa «... bekanntlich passieren die meisten Kinderunfälle auf dem Schulweg». Die Untersuchung ergab, daß nur etwa ein Fünftel aller Kinderunfälle in einem Zusammenhang mit dem Schulweg stehen. Die erfreuliche Abnahme der Verkehrsunfälle mit Schulkindern darf aber keine der vielseitigen Bemühungen erlahmen lassen. Wenn auch keine Einzelmaßnahme als Erfolgsprinzip angesprochen werden kann, so scheint doch, daß das Zusammenwirken aller Kräfte und Faktoren positive Ergebnisse zu zeitigen vermag. Es gilt, Verkehrsbewußtsein, Risikobewußtsein und Verantwortungsbewußtsein zu schaffen.

Die Lehrerschaft kann in jeder Beziehung nur gewinnen durch die Beschäftigung mit diesen Fragen. Zudem ist diese Mithilfe ein weiterer Dienst an der Öffentlichkeit.

Die anschließende Diskussion wurde rege geführt. Von besonderem Interesse war die Frage über die Kompetenz des Lehrers bei der Bestrafung von Verkehrssündern.

Anschließend zeigte *A. Zeitz* Filmstreifen über das Verhalten von unbeobachteten Schülern und Erwachsenen im Straßenverkehr. Kurz vor den Stoßzeiten wurden vor Schulhäusern und bei Kreuzungen (z. B. Bellevue) Filmkameras montiert, die Sünder und Gerechte völlig objektiv aufnahmen. Dabei zeigte sich, daß das Verkehrsverhalten der Schüler meist viel besser ist als das der Erwachsenen.

Am Samstag zeigte Lehrer *W. Mülli* ein *Beispiel der Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei*, indem er mit seiner sechsten Klasse die gestrige Lektion des Polizisten «Linksabbiegen auf einer Kreuzung» im Sprachunterricht auswertete und vertiefte.

Von besonderem Interesse für alle Teilnehmer war das anschließende *Podiumsgespräch* «*Gesetzgebung und Verantwortung*», das auch gleichzeitig noch die Möglichkeit zur offenen Diskussion bot.

Polizeihauptmann *Ad. Ramseyer*, Chef der Ver-

kehrsabteilung, Basel-Stadt, beleuchtete das Thema unter dem Gesichtspunkt

«*Gesetzgebung des Straßenverkehrs und Schule*».

Wir besitzen heute 373 Artikel über den Straßenverkehr, es werden noch etwa 150 Artikel über technische Vorschriften hinzukommen. Das Ausland kommt mit viel weniger Bestimmungen aus. Man hätte wohl dem Schweizer etwas mehr Verantwortung überlassen können. Die Vorschriften sind so unüberblickbar, daß man besser zum «Handbuch» greift.

Kinderunfälle geschehen meist mit Motorfahrzeugen. Neue Vorschriften gelten vor allem dem Schutz der Kinder. Ihnen gegenüber bestimmt das Gesetz eine besondere Sorgfaltspflicht. Das Kind ist der schwächste aller Verkehrsteilnehmer. Der Motorfahrzeugführer muß diese Gefährdung in seine Fahrweise einbeziehen. Er hat in der Nähe von spielenden Kindern sein Tempo zu mäßigen. Kinder im Bereich der Straße sind zu warnen, wenn sie nicht auf den Verkehr achten. Im vorschulpflichtigen Alter dürfen Kinder noch nicht radfahren. Das Spielen auf der Straße ist verboten und auf dem Trottoir nur, wenn Fußgänger und Verkehr nicht behindert werden. (Also keine Ball- und Fangspiele.) Trottinets gehören nicht auf die Straße und behindern auf dem Trottoir sehr oft die Fußgänger. – Eine Gefahr sind auch die längs der Straße parkierten sichtbehindernden Autos. Winterthur hat mit seiner Gebühr einen Weg zur Lösung eingeschlagen.

M. Jenni, dipl. Ing. ETH SIA, Ingenieur für Planung und Verkehrstechnik, leistete seinen Diskussionsbeitrag unter dem Thema:

«*Orts- und Straßenplanung, Verkehrssicherheit*».

Heute können autonome Wohneinheiten geschaffen werden, bei denen Bedürfnissen des täglichen Bedarfs wie Einkauf, Schule usw. ohne Überqueren einer Hauptstraße Rechnung getragen wird. Oft sind aber auch bei neuen Städten und Quartieren die Zellengrößen nicht so ideal, daß der Fußgänger keinen dicht oder schnell befahrenen Straßenzug überschreiten muß.

Ein besonderes Problem bilden die Fußgängerunterführungen. 1964 wurden fünfzig Fußgängerunterführungen neu gebaut (einige Tausend waren in Parlament, Presse usw. gewünscht worden). Bei diesen fünfzig haben nur wenige das örtliche Fußgängerproblem wirklich gelöst: Bis zu 100% der Erwachsenen benützen sie nicht.

Doch die Schulkinder sind oftmals den Erwachsenen Beispiel, welche ihren «alten Wechsel», wie das Wild, eben nicht aufgeben wollen. Wir müssen auch klar unterscheiden zwischen notwendigen und «politischen» Unterführungen. Es scheint auch dem freiheitlichen Fußgänger zu widersprechen, «untendurch» zu müssen (über der Fußgängerunterführung beim Bahnhof Lausanne befindet sich neuerdings wieder ein Fußgängerstreifen samt Polizist).

Dr. A. Ledermann, Zentralsekretär Pro Juventute, beleuchtete das Thema unter dem Gesichtspunkt «*Raum zum Leben, weg von der Straße*»

und sprach über Freizeitanlagen und Spielplätze. Das Leben des Kindes heißt spielen. Leider ist in keinem einzigen Baugesetz, in keinem einzigen Kanton, der Zwang zum Bau von Spielplätzen eingebaut, wie zum Beispiel in Deutschland oder in Dänemark (Vorschrift Kopenhagen: Bei einem Haus für mindestens acht Wohnungen ein Platz zum Spielen). «Wo man einen Säulstall baut, baut man einen Auslauf, für den Menschen nur Autoabstellplätze, aber keine sogenannten Kinderabstellplätze. Nachträglich baut man dann oft einen Sandplatz für zwei bis drei Hunde oder Katzen, meist hat es dann keinen Sand darin. Dies als trauriger Ersatz für den Kinderspielplatz.» – Spielstraßen sind ganz abzulehnen: Das Kind gewöhnt sich das Spielen auf der Straße an – und Politiker gewöhnen sich an die billigste und schlechteste Lösung.

Auf die Frage, wie man Freizeitanlagen baue, antwortete Dr. Ledermann, man müsse nach Pestalozzi bei allem unten anfangen. Wir müssen endlich schalldichtere Wohnungen bauen, in denen die Kinder wirklich spielen können. Die Kinderzimmer sollen quadratisch gebaut werden (keine schlauchartigen Kinderschlafzimmer), denn die erste Spielfläche des Kindes ist der Fußboden. Wir müssen zu Hause leben, nicht nur essen und schlafen. Auch der «Auslauf» gehört zur Wohnung, der Spielplatz. Heute baut man sehr oft Freizeitghettos. Wir zerstören damit die Familie. Spezialisierte Freizeitanlagen sind falsch. Wir wollen keine Altershäuser und Jugendhäuser und auch keine Hobbyfanatiker erziehen. Bücherratten und Fußballer, Bastler und Sportler, alt und jung, die ganze Familie soll im öffentlichen Freizeitzentrum sich finden. Das geeignete Gebäude wäre zum Beispiel auch das «offene» Schulhaus, das zwei Zwecken dienen kann, für die es ja nicht gleichzeitig gebraucht wird.

σχολή heißt ja Bildung, aber auch Freizeit und Muße. Im *Schulhaus* kommt alles zusammen, denn dies alles ist Erziehung.

M. Schärer, Lehrbeauftragter für Schulgesetzkunde am staatlichen Oberseminar, stellte seinen Diskussionsbeitrag unter das Thema:

«*Schulgesetzgebung und Verantwortung*».

In origineller Weise wurden, unseres Wissens zum erstenmal, die beiden Verkehrsträger Straße und Schiene in ihren Verkehrsproblemen verglichen. Das Verkehrsproblem auf der Schiene ist heute im ganzen gelöst. Die Bahn ist schuld, wenn sie den Unschuldsbeweis nicht leisten kann. Ihre aktiven Verkehrsteilnehmer sind alles Professionale (Lokomotivführer, Zugführer usw.). Gefährdete können nur die Notbremse ziehen. Für jede bestimmte Operation ist *ein* ganz bestimmter Verantwortlicher. Bei der Bahn ist die Anonymität verschwunden. Der Verantwortliche wurde klar herausgeschält. Auf der Straße aber tummeln sich Unzurechnungsfähige, Normale, Anormale mit verschiedenen Geschwindigkeiten und verschiedenen physikalischen Wuchten. Die Straße ist ein Kind geworden, das man nicht wachsen sieht. Jedes Jahr werden im Kanton Zürich rund zehntausend neue Fahrzeuge in Verkehr gesetzt und ebensoviele Prüfungen abgenommen. Prof. Bleuler sagte einst, einen Normalen und einen Verrückten könne man leicht unterscheiden, wenn man ihnen bei laufendem Hahn den Auftrag gebe, eine Badewanne auszuschöpfen. Der Normale stellt zuerst den Hahn ab. Wir aber drehen den Hahn sogar noch weiter auf und bringen immer mehr Fahrzeuge in den «ungelösten» Verkehr. Baufachleute, Planer, Polizei, verschiedene Straßenbenützer und Schule, niemand ist für das Ganze verantwortlich. Wir haben zum Beispiel keine verantwortliche Kommission «Straße» in einem Dorf. Wir leiden unter der Schizophrenie: Planer am einen Ort und Steuerzahler (der nicht zahlen will) am andern. Es ist unsere Aufgabe, Anwälte des Kindes zu sein, das sich nicht selber verteidigen kann. Wir brauchen den Blick für das Gesamtphänomen Straße und keine Ämter, die einzeln für sich trachten, Gräben aufzureißen und einzeln für sich trachten, sie wieder zu schließen. Wir müssen die Grenzen des Menschen erkennen lernen und sehen, daß der Pubertierende und der Senilisierende nicht dasselbe Verkehrsverhalten haben. Lernen wir, unsere Instinkte auch dem Verkehr anzupassen? Der Londoner ist ein per-

fekter Großstädter, ist es seit Generationen; der Zürcher ist immer noch ein verhinderter Bauer. Die Umgewöhnung dauert Generationen.

Alle Sprecher waren sich darin einig, daß es nicht darum gehe, für den Verkehrsunterricht, das Zähneputzen, die Gesundheitserziehung usw. in der Schule einen speziellen Fachunterricht zu erteilen. Es gehe darum, das Kind für die Welt von heute und morgen zu *erziehen*. Der Lehrer, der sich ins Schneckenhaus der sogenannten reinen Schule verkriecht, erzieht nicht für das Leben, zu dem auch die Verkehrserziehung als integrierender Bestandteil gehört.

Zum Abschluß der äußerst anregenden Tagung sprach Prof. Dr. H. Burkhardt vom Oberseminar Zürich über «*Heimatkundliches Wandern*», das von der Straße wegführen will. Der Redner zeigte an ausgewählten Lichtbildern, was Anschauungsunterricht erzieherisch bedeutet und wie er durchgeführt werden kann. Die Lehrerbildung sollte durch geeigneten Ausbau dieser ganzheitlichen Bereicherung des Menschen vermehrt Rechnung tragen.

A. Witzig, Präsident der Zürcher Kantonalen Mittelstufenkonferenz, dankte dem Organisator und Tagungsleiter A. Zeitz, der Beratungsstelle für Unfallverhütung und dem Schweizerischen Lehrerverein für die Arbeitstagung, der Polizei und der Lehrerschaft für die Mithilfe, den Behörden für die wohlwollende Unterstützung und das entgegengebrachte Interesse, vor allem aber den Referenten, Gästen und Teilnehmern für die aktive Mitarbeit an dieser reichhaltigen Tagung.

Sonderschulung um jeden Preis?

Eine kleine Illustration von Heinrich Nufer, Kinderdorf Pestalozzi, Trogen.

Welcher Lehrer hat in seiner Schule keine Sorgenkinder? Wäre es nicht für das Kind und die Schule vorteilhafter, dieses einer Sonderschule zuzuweisen, das ist die Frage, mit der sich jeder Lehrer von Zeit zu Zeit befassen muß. Die stoffliche Überforderung der Normalschule, der Druck der öffentlichen Meinung und nicht zuletzt die erfolgreiche Tätigkeit unserer Sonderschulen machen die Entscheidung leider nicht allzu schwer. Ich möchte dieses «leider» mit einem persönlichen Erlebnis illustrieren.

In der Gesamtschule meines ersten Wirkungsortes saß ein solches Sorgenkind. Es war in der siebten Klasse und hieß Meieli. Von Jahr zu Jahr