

## Heute vor 100 Jahren



**15. 5. 1914: Dritte Schweizerische Landesausstellung eröffnet.** Beim Bremgartnerwald im Westen der Stadt Bern präsentierte die Schweiz (15. 5.–15. 10. 1914) ihr soziales, ökonomisches und kulturelles Leben – Milchwirtschaft bis Heimatschutztheater. Über dem Eingang Mittelfeld: ein Fesselballon. Die Romandie kritisierte (vor Beginn des Ersten Weltkriegs im August) Deutschfreundlichkeit, etwa bezüglich der Ausstellungsarchitektur. Es kamen mehr als drei Millionen Besucher. Foto Keystone

## Einspruch

### Freude am Lernen, Mut für Französisch

Von Eva Hungerbühler und Dorothea Fuchs Wyder

Susanne Stettler, Mutter einer Schülerin der dritten Primarschulklasse, schreibt von ihrem Ärger über das neue Französischlehrmittel «Mille feuilles» («Stadtnotizen: Das Leiden der Französisch-Schüler», BaZ 2. 5. 2014). Ihre Argumente zeigen, dass sie die Prinzipien eines zeitgemässen Fremdsprachenunterrichtes nicht verstanden hat.

Wer in seinem Bekanntenkreis herumfragt, wird feststellen, dass selbst Leute mit Matura mit den eigenen Französischkenntnissen oft nicht zufrieden sind. Viele haben zudem schlechte Erinnerungen an den Französischunterricht. Es war viel Auswendiglernen von isolierten Wörterlisten, Büffeln grammatikalischer Ausnahmen sowie Lesen und Übersetzen von irgendwelchen Texten. Diese veralteten Methoden sind zum Glück in der Schule passé. Leider aber, wie wir lesen, nicht bei allen Kindern zu Hause.

Die Kinder sind in der sich schnell verändernden Welt darauf angewiesen, sich neuen Situationen rasch anzupassen. Dazu brauchen sie neue Lernwerkzeuge, eine Vielzahl von Strategien zum Lösen von anspruchsvollen Aufgaben, Freude am Lernen und vor allem Mut, auch Dinge anzupacken, die sie noch nicht ganz beherrschen. So sollen sie mit Kreativität ihre Lücken überwinden können. Das Ziel des Fremdsprachenunterrichtes in der Schule ist Offenheit und Ansporn lebenslang selbstständig das zu lernen, was die Situation erfordert.

«Mille feuilles» vermittelt Sprache mit genau dieser Haltung. Es tut dies mit echtem, kindgerechtem Textmaterial aus dem französischen Sprachraum. Die Kinder sollen vorerst nur verstehen, worum es im Text im Grossen und Ganzen geht. Im Rahmen des Unterrichts werden dann ausgewählte Textteile mit unterschiedlichen Methoden und Strategien bearbeitet, mit dem Ziel, dass die Kinder schrittweise immer mehr verstehen. Wenn man nach veralteter Methode eine wörtliche Übersetzung des ganzen Textes verlangt, ist dies hingegen in der Tat eine Überforderung.

### Dank alter Drillmethode wird ein Kind auf Französisch kein Risiko eingehen wollen und fehlerfrei schweigen.

Möglich, dass die Tochter von Susanne Stettler bis zum Ende der dritten Primarklasse mit der altmodischen Drillmethode ihrer Mutter eine bessere Aussprache hat, mehr Wörter korrekt übersetzen kann und über einen grösseren Wortschatz verfügt als ihre Klassenkameraden. Den Französischunterricht werden alle Kinder aber noch viele Jahre besuchen und die französische Sprache lesen und sprechen – hoffentlich ein Leben lang.

Wird dem Mädchen aber bereits zu Beginn vermittelt, es komme nur auf absolute Korrektheit an, und wird sie nicht dazu ermutigt, eigene Lösungen zu finden, dürfte sie am Ende ihrer Schulkarriere kaum in der Lage sein, ungehemmt Gespräche zu führen und sich zu trauen, auch schwierige Texte zu lesen. Denn auch die ehrgeizigsten Eltern können ihrem Kind nicht alle Wörter, Konjugationen und Betonungen der französischen Sprache eintrichtern. Viel eher wird es das Risiko, die schwierige und komplizierte französische Sprache zu sprechen, nicht eingehen wollen und – fehlerfrei schweigen.

Wie Eltern ihre Kinder beim Französischlernen wirklich unterstützen können, fasst der Schulverlag in der Elternbroschüre zusammen, die alle mit dem Lehrmittel erhalten.

Eva Hungerbühler ist Primarlehrerin und Ausbilderin für Fremdsprachen im Baselbiet; Dorothea Fuchs Wyder ist Englischdozentin an der Fachhochschule Nordwestschweiz.

## Briefe

### Verkehr weicht ins Quartier aus

**Autokilometer in der Stadt nehmen wieder zu/«Sinnvoller Ansatz, Verkehr einzudämmen»; BaZ 6./10. 5. 14**

Seit vielen Jahren versucht man in Basel, den Verkehr durch Abschottung von Quartieren auf die Hauptverkehrsachsen zu zwingen, um die Wohnquartiere zu entlasten. Leider blieb der Erfolg bisher aus: Pendler, Anwohner und ihre Besucher suchen nämlich nach wie vor nach den künstlich verknüpften Parkplätzen, wobei sie wegen der durch Einbahnstrassen erzwungenen Umwege länger im Quartier herumfahren, weitere Strecken zurücklegen und mehr Schadstoffe ausstossen. Dies vermerkt die Statistik als Verkehrszunahme.

In den letzten paar Jahren hat die Regierung durch systematische Verstopfung der Hauptachsen mit langlebigen, originellen Baustellen und Absperren noch einen draufgesetzt: Wer noch irgendwie innert nützlicher Frist von A nach B gelangen will, muss ins Quartier ausweichen, was wiederum als (eigentlich unechter) Mehrverkehr zu Buche schlägt. Die Regierung und Baudirektor Hans-Peter Wessels sind vermutlich die Einzigen, die sich über diese Entwicklung wundern. Ich wage die Prognose, dass die geplanten 31 zusätzlichen Massnahmen zur Verkehrsdröselung zu neuen Rekordwerten in der Verkehrsstatistik führen werden. Herzliche Gratulation im Voraus!

Werner Tschudi, Basel

### Gar nicht sinnvoll, sondern Schikane

Verkehrsexperte Rolf Steinegger äussert sich zu Absichten und Massnahmen, den Autoverkehr in der Stadt Basel einzuschränken. Neben einigen Vorschlägen, die diskutiert werden können, befürwortet er die Erstellungspflicht von Veloabstellplätzen auf privatem Grund. Wenn freilich private Hauseigentümer verpflichtet werden sollen, Veloparkplätze zu bauen, ganz ungeachtet, ob denn im Haus Personen wohnen, welche das Velo benutzen, so ist dies weder sinnvoll noch zielführend, sondern bloss Schikane.

Viel wichtiger und Hausaufgabe des Kantons Basel-Stadt wäre es, an den Zielorten in der Stadt Veloabstellplätze zu schaffen. Dazu braucht es allerdings keine Experten und auch keine Studien,

sondern nur jemanden, der einmal durch die Stadt läuft und sieht, wo ein Durcheinander von abgestellten Velos ist. An solchen Orten müssen mehr Veloabstellplätze erstellt werden.

Das Schikanieren mit den langen Rotlichtphasen, das unnötige Verengen von Strassen und unkoordinierte Baustellen auf Einfalls- und Ausfallachsen unserer Stadt sind keine bürgerfreundlichen Massnahmen, weil sie weder zu weniger Lärm noch zu weniger Schadstoffausstoss führen.

Patricia von Falkenstein, Basel, Grossrätin und Parteipräsidentin, LDP

### Verkehrswachstum ist kein Naturgesetz

Wenn sich der Verkehrsanteil des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Basel während immerhin zwei Jahren ohne spezielle Massnahmen reduziert hat, ist das ein Beleg dafür, dass ein Verkehrswachstum kein Naturgesetz ist.

Ohnehin ist es viel zu früh, um bereits nach drei Jahren eine Prognose abzugeben. Wichtig ist allerdings, dass nun ein griffiges Massnahmenpaket umgesetzt wird. Wenn wir künftig ein funktionierendes Verkehrssystem sicherstellen wollen, kommen wir nicht darum herum, Verkehrsmittel zu fördern, die bei verhältnismässig wenig Platzbedarf viele Menschen transportieren. Dies sind in jedem Fall Tram und Bus, Fuss- und Veloverkehr.

In diesem Sinne war die Annahme der Städte-Initiative nicht ein utopischer Wunschtraum, sondern ein sachlicher und wegweisender Entscheid der Basler Stimmbürger für die Zukunft.

Geri Wagner, Basel

### Hafen bräuchte gemeinsamen Willen

**Bundesrat droht Basel Nord zu versenken/Landesregierung scheint plötzlich Hafenausbau in Weil am Rhein zu favorisieren – Region wehrt sich für Projekt; BaZ 13. 5. 14**

Ohne einen längst fälligen, politischen Schulterschluss zwischen den beiden Halbkantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft geht auch noch der Rheinhafen bachab. Die Fusions-Skeptiker im Baselbiet sollten wirklich langsam erkennen, dass die schönen Freiheitsbäume nur Schatten spenden und keine gemeinsamen Probleme lösen.

Peter P. Bauer, Basel

### Verkehrssteuer dient Verkehrswegen

**Stromer wird Benziner/Basel besteuert Elektroautos nach Hubraum/Frage des Tages: Sollen Elektroautos steuerbefreit werden?; BaZ 10. 5. 14**

Endlich wird auch beim Verkehr die Steuergerechtigkeit eingeführt. Es kann nämlich nicht sein, dass eine Armada von Öko- und Elektrofahrzeugen die Verkehrsinfrastruktur abnutzt, ohne dafür zu bezahlen. Wer aus ideologischen oder sonstigen Gründen mit einem «sauberen» (was immer das bedeutet) Automobil die Strassen benützen will, soll das tun. Aber sicher nicht gratis beziehungsweise auf Kosten der Fahrzeugbesitzer mit herkömmlichen Autos. Denn die Verkehrssteuer hat grundsätzlich rein gar nichts mit Ökologie zu tun, sondern ist dafür gedacht, die Verkehrswege zu unterhalten.

Daniel Jauslin, Muttenz

### Reduzieren, aber nicht abschaffen

Die Fragestellung zur Besteuerung der Elektroautos ist doof. Sicher gehört diese Steuer auf ein vernünftiges Mass reduziert, aber gewiss nicht abgeschafft.

Willy Diggelmann, Basel

### Abenteuerliche Argumentation

**Einspruch: Die Wahrheit über eine kleine Krankenkasse; BaZ 7. 5. 14**

In seiner Replik auf einen Bericht in der Basler Zeitung vom 5. März 2014 legt der Waadtländer Staatsrat Pierre-Yves Maillard (SP) dar, dass der Zusammenbruch der Krankenkasse 57 (KK 57) auf die «absurden Mechanismen des Wettbewerbs» zurückzuführen sei. Was war da geschehen?

Im Jahr 2001 wurde diese Kasse von der Gewerkschaft SMUV (heute Unia), aber nicht von Pierre-Yves Maillard persönlich – das sei noch einmal hervorgehoben! – geführt. Die KK 57 verfügte über einen überdurchschnittlich gesunden Versichertenbestand und über mehr als genug Reserven. Eine Ausgangslage, wie sie im Versicherungsmarkt besser nicht sein könnte.

Zwei Jahre später präsentierte sie sich als Sanierungsfall ohne einen einzigen Rappen zur Risikoabsicherung. Das

Management wurde in der Folge ausgewechselt, und die Versicherung (die es heute noch gibt) erholte sich von den erlittenen Strapazen. Für Regierungsrat Pierre-Yves Maillard trägt der Wettbewerb die Schuld an diesem Zusammenbruch. Für jemanden wie mich, der während 20 Jahren in der Prämienkalkulation eines inzwischen 115 Jahre alten Versicherungsunternehmens tätig war, ist das eine einigermaßen abenteuerliche Argumentation.

Die SMUV-Kasse brach in dem Moment zusammen, als sie mittels einer Prämienreduktion ihren Kunden die überschüssigen Reserven zurückgeben wollte. Eine technische Operation, die andere Versicherer immer mal wieder und ohne entsprechenden Totalschaden durchführen. Es ist, wie wenn Sie mit 120 Kilometern in der Stunde die Handbremse ziehen. Der Schleuderunfall ist dann so gut wie sicher. Daraus nun aber den Schluss zu ziehen, unsere heutigen Personenwagen seien viel zu gefährlich gebaut, wäre genauso falsch, denn die Unfallursache ist die Nichtbeherrschung des Fahrzeugs. Was sich hier hingegen aufdrängt, ist der eindringliche Tipp an den fehlbaren Fahrzeuglenker, in Zukunft eben besser die Finger vom Steuer zu lassen.

Derselbe Tipp gilt für die Gewerkschaft Unia. Allerdings hat der Wettbewerb bereits automatisch und geräuschlos dafür gesorgt, dass eine fähigere Führungsscrew die Versicherten in ruhiger Fahrwasser lenken konnte. Im Falle einer Einheitskasse fehlt dieses spontane und effektive Korrektiv. Eine nicht besonders begabte Führung gilt es dann einfach auszuhalten. Auch betreffen deren Fehlentscheide nicht mehr nur 10 000 Personen, sondern eine ganze Kantonsbevölkerung!

Professor Konstantin Beck, Luzern, Leiter des CSS Instituts für empirische Gesundheitsökonomie

### An unsere Leserinnen und Leser

Über nicht veröffentlichte Briefe wird keine Korrespondenz geführt. Die Briefe sollten sich auf BaZ-Artikel beziehen. Die Redaktion behält sich vor, Texte zu kürzen. Bitte senden Sie die Briefe mit vollständigem Namen, Adresse und Telefonnummer (für Rückfragen). Vielen Dank. <http://verlag.baz.ch/leserbrief> oder per E-Mail: [leserbrief@baz.ch](mailto:leserbrief@baz.ch) Postadresse: Basler Zeitung, Leserbrief, Postfach 2250, 4002 Basel