

Jahresbericht 2007

Netzwerk Kind und Verkehr

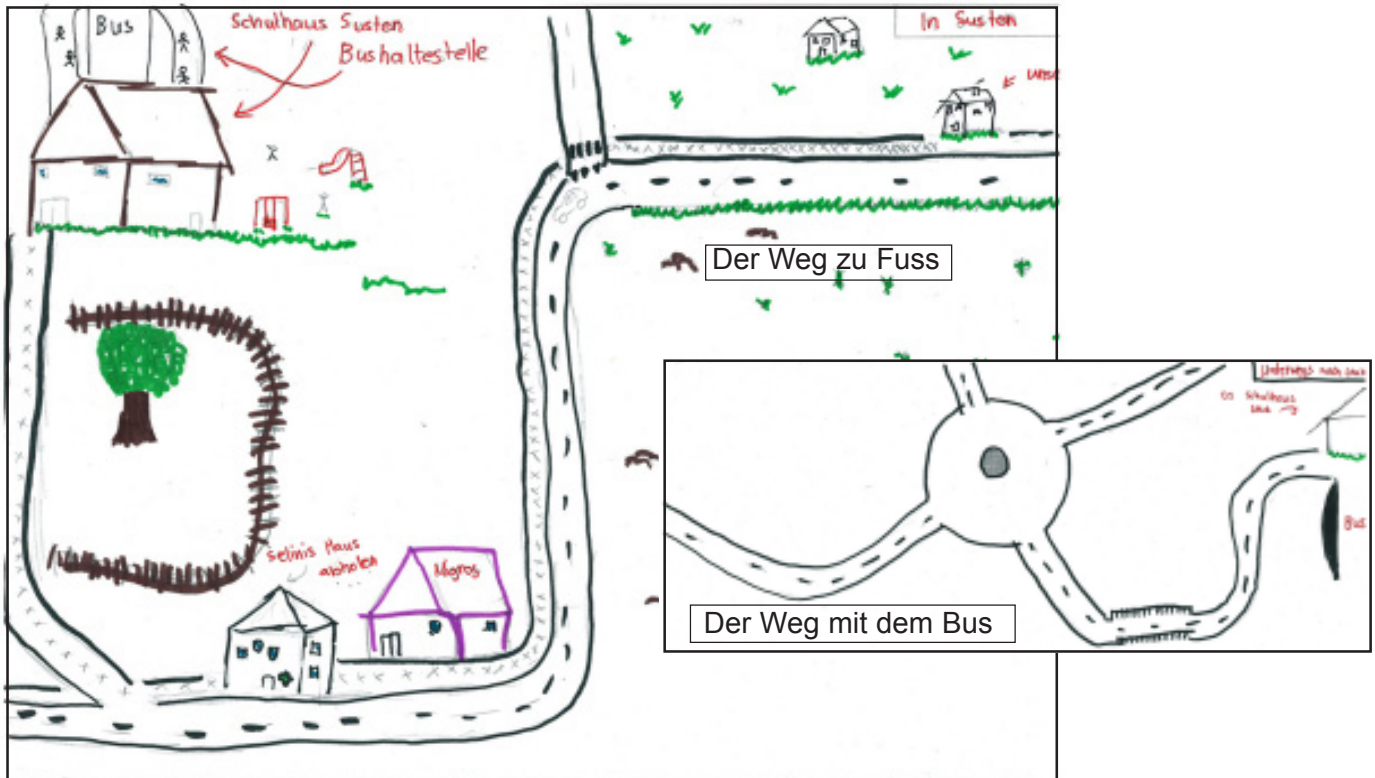


Bild: Im Bus zur Schule (Leuk, 5. Klasse)

Im Oktober 2007 erstellten 190 Kinder der Kindergärten und Schulen von Leuk eine Zeichnung zum Thema Schulweg. Da in Leuk viele Kinder mit dem Schulbus in die Schule fahren, war es interessant die Zeichnungen mit früher analysierten Zeichnungen zu vergleichen. Im Gegensatz zu Schulwegzeichnungen von Kindern, die mit dem Auto in die Schule gefahren werden, zeigt sich bei den Kindern, die mit dem Bus in die Schule fahren, dass sie vor allem den Weg bis zur Bushaltestelle darstellen. Der im Bus zurückgelegte Weg bleibt hingegen weitgehend leer. In der hier abgebildeten Zeichnung hat das Mädchen aus der fünften Klasse den Schulweg in zwei Teile aufgegliedert. Zunächst zeichnet es differenziert den Weg bis zur Bushaltestelle. (Bild links)

Der zweite Teil des Schulweges (Bild rechts), der mit dem Bus zurückgelegt wird, bleibt hingegen fast leer. Das Zentrum der Zeichnung füllt eine imposante Kreisverkehrsanlage.

Die insgesamt 79 Zeichnungen von Kinder, die mit dem Bus in die Schule fahren, zeigen deutlich: Die Fahrt mit dem Auto oder dem Bus lässt kaum Umwelterlebnisse zu. Die Dinge fliegen vorbei, können nicht abgesehen, abgetastet, kurz richtig erfasst werden. Sie werden in den Zeichnungen nicht dargestellt. Es fehlt den Kindern die Möglichkeit, sich in ihre Umwelt zu integrieren, sich dort heimisch zu fühlen, was als Mangel an Integration verstanden werden muss und letztlich in die Heimatlosigkeit führt:

Wo man aussteigt, beginnt das Leben.

Tätigkeitsbericht

Die Aktivitäten des Netzwerks kreisten im Jahr 2007 um die Bereiche **Fussgängerstreifen**, „**zu Fuss in die Schule**“ und **kinderfreundliches Wohnumfeld (Begegnungszonen)**. **Damit sind Räume angesprochen, die für ein gesundes Aufwachsen der Kinder eine wichtige Aufgabe einnehmen.**

Fussgängerstreifen

Auslöser der Diskussion um Fussgängerstreifen bildeten die Bestrebungen der Verkehrspolizei des Kantons Zürich, verschiedene, ihrer Meinung nach gefährliche und zu wenig benutzte Fussgängerstreifen abzuheben. Die Diskussion schwappte in der Folge auch in andere Kantone über, etwa den Kanton Aargau. Ich habe mich auf verschiedene Weise bemüht, die Bedürfnisse und Rechte der Kinder in diese Diskussion einzubringen. Dazu einige Details.

a) Kanton Aargau

Am 26. April 2007 fand in Windisch auf Einladung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt eine Informationsveranstaltung unter dem Titel „Fussgängerstreifen: Gelb ist nicht immer sicher!“ statt. Vordergründig wurde dabei erklärt, dass man zwar die Fussgängerstreifen nicht aufheben will, sie müssten gut geplant und sicher sein. Die Tagung zeigte allerdings, dass man intensiv über Modelle nachdenkt, die Fussgängern auch ohne Streifen eine sichere Querung ermöglichen sollten. Im Vordergrund stehen dabei Mittelinseln ohne Fussgängerstreifen oder „flächige Querungen“ (BfU). Vorgestellt wurde das Modell in Köniz, wo die Geschwindigkeit auf der wichtigste Durchgangsstrasse mit sehr viel Verkehr auf Tempo 30 reduziert und durchgehend mit einem breiten Mittelstreifen versehen wurde. Unfälle habe es dabei bis anhin keine gegeben und der Verkehr sei deutlich flüssiger geworden.

Obwohl an der Tagung keine Diskussion stattfand, habe ich versucht im Anschluss an die einzelnen Referaten die Sicht der Kinder einzubringen: Querungen ohne Vortritt sind bei regem Verkehr grundsätzlich eine Überforderung für jüngere Kinder. Man kann von jüngeren Kindern nicht erwarten, dass sie sich ohne Vortritt gegenüber einem Verkehrsaufkommen von 15-20'000 Fahrzeugen durchsetzen. Derartige Massnahmen würden die Eltern vermehrt dazu zwingen, ihre Kinder zu begleiten. Die Kinder müssten vermehrt zu Hause bleiben. Bewegungsmangel, mehr Fernsehkonsum, Mangel an sozialen Kontakten, Übergewicht sind die Folge.

Da die Berichterstattung zur Tagung in der Mittellandzeitung (MZ vom 28. April 07) sehr einseitig war und kritische Anmerkungen ausblieben, verfasste ich einen Leserbrief, der in gekürzter Form erschien (MZ vom 1. Mai 2007). Eine ungekürzte Fassung des Leserbriefes erschien am gleichen Tag im Freischütz.

b) Kanton Zürich

Die Entfernung von Fussgängerstreifen durch die Verkehrspolizei im Kanton Zürich ist ein Dauerbrenner. Dank heftiger Reaktionen aus der Bevölkerung gelingt es allerdings immer wieder entfernte Fussgänger wieder zu erstellen.

Besonders heftig war die Diskussion in Herrliberg. (Benjamin Styger, Tagesanzeiger vom 19.12. 2006) Fussgängerstreifen werden dort systematisch überprüft und man handelt nach der „Faustregel“: **„Ein Streifen macht nur dann Sinn, wenn er pro Stunde von mindestens 200 Fahrzeugen und 50 Fussgängern überquert wird“**. (Diese Faustregel steht derzeit noch in der VSS Norm SN 640 241)

Ein weiterer Bericht erschien im Tagesanzeiger vom 13. April. Anlass waren entfernte Fussgängerstreifen in Oerlingen, Wädenswil usw. Der Verfasser des Beitrages René Donzé bat mich dabei um eine Stellungnahme. Dabei verwies ich darauf, dass entfernte Fussgängerstreifen Eltern zwingen würden ihre Kinder zu begleiten. Die in den Normen formulierte Faustregel von 50 Fahrzeugen pro Stunde sei absurd. Würde sie konsequent befolgt, hätten alle kleineren Ortschaften keine Fussgängerstreifen mehr. Mit Mittelinseln und insbesondere Trottoirnasen liesse sich die Sicherheit auch bei geringem Verkehrsaufkommen wesentlich verbessern.

Der zuständige Redaktor bat mich zudem für den Tagesanzeiger einen Tribünenbeitrag zum Thema zu verfassen, der am 14.4. 07 im Tagesanzeiger erschien.

Was der Fussgängerstreifen bringt

Von **Marco Hüttenmoser***

Landauf, landab tauchen seit einigen Jahren Strassenarbeiter auf und kratzen Fussgängerstreifen vom Strassenbelag, oder die Streifen werden bei Erneuerungen nicht mehr aufgemalt. Besonders beliebt ist diese Aktivität im Kanton Zürich. Fussgängerstreifen auf Strassen, die nicht stark befahren und nicht allzu oft begangen werden, seien zu gefährlich; die Fahrzeuglenker und -lenkerinnen würden sie übersehen, sagt die Kantonspolizei. Ergo kratzt man die Markierung weg und verweist stolz darauf, dass die Zahl der Unfälle an Zebrastreifen – nach einem starken Anstieg in den letzten Jahren – gebremst wer-

den konnte. Diese «Logik» beschränkt sich nicht auf Fussgängerstreifen: Sie beherrscht die Unfallstatistik seit Jahrzehnten. Es lässt sich nämlich nachweisen, dass der Unfallrückgang bei Kindern über die letzten 30 Jahre vorwiegend darauf zurückzuführen ist, dass sich die Kinder deutlich weniger im Strassenraum bewegen. Und was sich dort nicht bewegt, kann auch nicht überfahren werden.

Sicherheit lässt sich anders erhöhen

Kein Zweifel, es gibt gefährliche Fussgängerstreifen. Zugleich gibt es aber auch viele Möglichkeiten, sie sicherer zu machen und den Bedürfnissen der Kinder, aber auch alter Leute und behinderter Personen anzupassen. Hat man sich schon überlegt, die Mittellinie vor Fussgängerstreifen durchzuziehen und so das Überholen zu verhindern? Grössere Sicherheit bieten Temporeduktionen und die Einengung von Strassen (Trottoirnasen) bei Zebrastreifen oder eine Mittellinsel. Ebenfalls sicherer sind Übergänge mit Ampeln.

Beginnt man aber, derartige Massnahmen zu diskutieren, wird deutlich, dass es um Macht und Geld geht. Jene, die das Sagen haben, sperren sich gegen Hindernisse im Ablauf des Verkehrsflusses. Für Strassen werden Berge versetzt und Täler gefüllt – für Kinder, ältere Fussgänger und Behinderte ist jeder Rappen zu viel.

Es stellt sich die entscheidende Frage: Was bedeutet ein Fussgängerstreifen für den Alltag der Kinder, älterer Menschen und behinderter Personen? Was bedeutet er für das Aufwachen der Kinder?

bleiben wir bei den Kindern. Einen Fussgängerstreifen aufzuheben, heisst für sie, dass sie als vier- oder fünfjährige Kinder ihre Gschpäni auf der anderen Seite der Strasse nicht mehr besuchen können, um mit ihnen zu spielen. Sie müssen warten, bis die Mutter Zeit hat, sie auf den nächsten öffentlichen Spielplatz zu begleiten. Stattdessen bleiben sie vor dem Fernseher sitzen und vertilgen Snacks. Die Kinder können nicht mehr mit ihren Kameraden in die Schule gehen, sondern werden von der Mutter im Zweitwagen in den Kindergarten und später in die Schule gefahren. Das Gewicht auf der Waage steigt, die Beweglichkeit und die Lust, mit andern Kindern zu spielen, nehmen ab. Man gehört als dickes und unbewegliches Kind ja sowieso immer zu den Verlierern.

Es ist wissenschaftlich gesichert, dass Kinder, die Haus und Wohnung nicht selbstständig verlassen können, um im Freien zu spielen – in der Stadt und auf dem Land ist dies ein Drittel bis ein Viertel der Kinder –, bereits im Alter von fünf Jahren in ihrer motorischen wie sozialen Entwicklung sowie in ihrer Selbstständigkeit deutliche Defizite aufweisen. Der Strassenverkehr ist die wichtigste Ur-

sache dieser katastrophalen Entwicklung. Die Aufhebung von Fussgängerstreifen ist, neben dem allgemein gesteigerten Verkehrsaufkommen und den fehlenden Spielmöglichkeiten im unmittelbaren Wohnumfeld, jene Massnahme, die der gesunden Entwicklung der Kinder und ihrem Weg in die Selbstständigkeit am stärksten entgegensteht.

Erziehung zur Unselbstständigkeit

Wir können nichts anderes als unselbstständige Kinder und Jugendliche erwarten, wenn die Mütter ihren Sohn oder ihre Tochter über Jahre hinweg immer an der Hand nehmen müssen oder sie ständig ins Auto verladen, weil es keine sicheren Strassenquerungen gibt. Es sind dies – und damit ist der Teufelskreis perfekt – zugleich jene Kinder, die keine Gelegenheit haben, sich allmählich an das Verkehrsgehen im Strassenraum zu gewöhnen und den Umgang mit den Motorfahrzeugen zu lernen.

Ist uns die gesunde Entwicklung der Kinder tatsächlich weniger wert als ein paar Kübel Farbe oder ein paar Tausend Franken, um Fussgängerstreifen sicher zu machen? Sind der reibungslose Verkehrsfluss, die freie Fahrt für freie Bürger, von grösserer Bedeutung als gesunde Kinder?

www.kindundumwelt.ch



Marco Hüttenmoser ist Leiter der Forschungs- und Dokumentationsstelle Kind und Umwelt in Muri AG und Koordinator des Netzwerks Kind und

Verkehr, in dem sich 17 grosse Organisationen zusammengeschlossen haben. (TA)

Ein erster Erfolg der Diskussion scheint sich abzuzeichnen. So vermerkte der Regierungsrat des Kantons Zürich in seiner Antwort auf eine Anfrage von Markus Brandenberger, dass die Kantonspolizei die Entscheidungsgrundlagen derzeit überprüfe: „**Das endgültige Ergebnis liegt noch nicht vor. Immerhin zeichnet sich schon heute ab, dass das Kriterium der Frequenzen (Fahrzeug- und Fussgängeraufkommen) zukünftig nicht mehr im Vordergrund stehen wird.**“

Am 8. August stellt die BfU im Tagesanzeiger die neue reflektierende Jacke vor. Die Fotografie zeigt DJ Bobo mit Kindern in der neuen Jacke auf einem Fussgängerstreifen. Den Verantwortlichen entging es bezeichnenderweise, dass der Fussgängerstreifen, auf dem das Werbefoto gemacht wurde, sich in äusserst schlechtem Zustand befindet.



In einer Replik vermerke ich am 11. August im Tagesanzeiger: „*Nichts dagegen, wenn Kinder rundum reflektierende Jacken tragen, solange die Kinder nicht von Automobilclubs und andern Organisationen als lebende Werbeträger missbraucht werden. Das Bild zum Beitrag zeigt jedoch, wie der Hase läuft. Kinder müssen aufgerüstet werden, während die Behörden die Fussgängerstreifen vergammeln lassen. Er ist nicht nur ausgefranst und hat seine Leuchtkraft längst verloren. Er hört auch auf, bevor die andere Strassenseite erreicht ist. Man hat es bei der letzten Strassenreparatur einfach unterlassen, den Fussgängerstreifen wieder aufzumalen. (...)*“

Eine etwas anders gelagerte Diskussion erfolgt über die Aufhebung von **Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen** (Tagesanzeiger Online vom 9. August). Anlass zum Streit bietet ein aufgehobener Fussgängerstreifen in Wipkingen auf einer Strasse, die von vielen Kindern überquert werden muss, wenn sie in den Kindergarten gelangen wollen. Die Polizei argumentiert damit, dass in Tempo-30-Zonen grundsätzlich keine Fussgängerstreifen aufgemalt werden. Das Verbot von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen räumt allerdings auch Ausnahmen bei Schulen und Heimen ein. Das Grundproblem zur Errichtung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen bilden zwei einander widersprechende Vorschriften. In Tempo-30-Zonen darf man die Strassen grundsätzlich überall queren. Hat es jedoch einen Fussgängerstreifen, so muss man diesen benützen, wenn er näher als 50 Meter liegt. Es bestehen Bemühungen, die 50 Meter-Regel aufzuheben, da sich doch niemand an sie halten. Gegenüber Fussverkehr, der diese Meinung vertritt, äusserte ich Bedenken: Das Wegfallen der 50-Meter-Regel führt auch zur Aufhebung die Vorbildspflicht von Erwachsenen gegenüber Kindern. – Eine geeignete Lösung für das Problem muss noch gesucht werden.

Die Auseinandersetzungen um Fussgängerstreifen zeigen, dass es sich lohnt, sich zu wehren. Dazu können die folgenden Argumente ins Feld geführt werden.

- **Es gibt praktisch keine Situation, in der Fussgängerstreifen durch bauliche Massnahmen nicht sicherer gemacht werden können.**
- **Eine Aufhebung von Fussgängerstreifen ist in den wenigsten Fällen eine Alternative. Es geht dabei nicht nur um die Frage der Sicherheit, sondern zugleich um die Bewegungsfreiheit und gesunde Entwicklung der Kinder.**
- **Neue Entscheide und Massnahmen in der Verkehrspolitik – Aufhebung der 50 Meter Regel, Schaffung von Tempo 30 Hauptstrassen ohne Fussgängerstreifen – können sich auf die Chancen der Kinder am Verkehr teilzunehmen und sich im Freien selbstständig zu bewegen sehr gravierend auswirken. Es kann derartigen Modellen und Entscheiden nur zugestimmt werden, wenn gewährleistet ist, dass sie die Sicherheit *und* die Bewegungsfreiheit der Kinder gewährleisten.**

„Zu Fuss in die Schule“

Das zweite Thema, das vom Netzwerk verschiedentlich bearbeitet wurde, ist der Schulweg zu Fuss.

Im März 2007 startete Anne Wegmüller vom VCS Bern gemeinsam mit der Stelle Kinderhexe & Zaubermann, der römisch-katholischen Kirchgemeinde Bern und Umgebung, der Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei Bern die Aktion „Erlebnis Schulweg – ohne Auto“. Die Projektleiterin bat mich, da eine finanzielle Beteiligung am Projekt nicht möglich war, zumindest um ideelle Unterstützung. Grundsätzlich war ich mit den Ideen und Zielen der Aktion einverstanden, forderte aber, dass gleichzeitig Massnahmen ergriffen werden müssen, um die Schulwege auch sicherer zu machen. Es gehe nicht an, ausschliesslich die Eltern zu bearbeiten, ihre Kinder zu Fuss in den Kindergarten und in die Schule zu schicken, ohne gleichzeitig Bemühungen in die Wege zu leiten, die zu grösserer Schulwegsicherheit führen oder dies zumindest zu fordern. Die Projektleitung fand den von mir geforderten „Spagat“ zu schwierig. Eine engere Zusammenarbeit blieb aus.

Die Bemühungen der Behörden, insbesondere verschiedener Kantonspolizeien, die Eltern davon abzuhalten, ihre Kinder mit dem Auto in die Schule zufahren, wurde für das ganze Jahr zum zentralen Thema. Als Koordinator des Netzwerkes versuchte ich immer wieder gegen die Einseitigkeit der Kampagne anzukämpfen, was nicht sehr einfach war.

In den Medien setzte die Diskussion des Themas erwartungsgemäss im August vor dem Schuleintritt ein. Verschärft wurde die Diskussion durch die Entführung und Ermordung Ylenias. (Aargauer Zeitung vom 9. August, „Sind Eltern zu ängstlich?“ und S. 26/27 „Angst ist ein schlechter Erzieher“). In der differenzierten Berichterstattung von Nicolas Gattlen wird jedoch betont, dass die Schulwege sicher sein müssen: „Die Verkehrssituation muss den Kindern angepasst werden und nicht umgekehrt.“

In einem Beitrag im Tagesanzeiger „Mami soll nicht mehr Taxi spielen dürfen“ (11.8.07) meldet sich die Kantonspolizei Zürich zu Wort. Der Verkehrsinstruktor Aplanalp vermutet hinter dem Argument der Verkehrssicherheit, mit dem die Eltern die Fahrt zur Schule rechtfertigen würden mehr „Bequemlichkeit und die Angst von Mutter

und Vater, ihre Kinder loszulassen“. – In einem Leserbrief vom 17. 8 entgegnete ich dieser einseitigen Perspektive wie folgt:

„Es ist ohne Zweifel von grösster Bedeutung, dass die Kinder nach ein paar Tagen oder Wochen, an denen der Vater oder die Mutter sie in aller Ruhe zu Fuss in die Schule begleitet und auf möglich Gefahren aufmerksam gemacht haben, den Weg in die Schule oder den Kindergarten unbegleitet unter die Füsse nehmen können. Wenn die Polizei aber das Gefühl hat, die Eltern seien einfach zu bequem und hätten es verpasst, ihre Kinder loszulassen, so macht sie sich das zu einfach. Selbständigkeit ist nicht einfach ein Geschenk des Himmels, sondern sie braucht auch Raum. Eine grosse Untersuchung in der Stadt Zürich hat gezeigt, dass von jenen Eltern, deren Kinder schon früh im Freien unbegleitet spielen können, nur gerade 10 Prozent angeben, sie würden ihre Kinder über die ganze Kindergartenzeit hinweg begleiten. Von jenen Eltern aber, deren Kinder nicht allein ins Freie dürfen, weil dort das Verkehrsgeschehen zu gefährlich ist, wollen über 50 Prozent der Eltern ihre Kinder die ganze Zeit begleiten. – Wenn der motorisierte Strassenverkehr die Eltern zwingt, ihre Kinder über Jahre hinweg an die Hand zu nehmen und überall hin zu begleiten, müssen wir uns nicht wundern, dass wir unselbständige Kinder und Eltern haben, die ihre Kinder nicht loslassen wollen. Schuld daran ist die Überflutung der Wohnquartiere mit dem Strassenverkehr und die geringe Bereitschaft von Behörden, autofreie Zonen zu schaffen oder gute kinderfreundliche Begegnungszonen auf Quartierstrassen einzurichten. Auch wer sich weigert, Tempo-30-Zonen in Quartieren flächendeckend einzurichten, wer Fussgängerstreifen vergammeln lässt oder gar aufhebt oder weitere Schikanen, z.B. Kreisverkehr, auf wichtigen Schulwegen baut, hat kein Recht darauf, von den Eltern zu fordern, dass sie ihre Kinder zu Fuss in die Schule schicken.“

Kurz danach meldete sich Sacha Batthyany von der NZZ am Sonntag und bat um ein Gespräch. Ich informierte ihn ausführlich über die Bedeutung des Schulwegs und stellte ihm Kinderzeichnungen zur Verfügung. Der dank den Kinderzeichnungen eindrückliche Bericht „Die erste Reise des Lebens“ wurde in der NZZ am Sonntag vom 19. August veröffentlicht. Der Bericht, der ohne Möglichkeit ihn vorher einzusehen, veröffentlicht wurde, erwies sich als äusserst einseitig. Der Autor begnügte ich darauf zu betonen, dass die Eltern „zu faul“ seien und ihre Kinder zur Unselbständigkeit erziehen würden. – Ein Protestleserbrief meinerseits erschien nur in radikal gekürzter Form (NZZ am Sonntag 26.8.)

Umfassender berichtete hingegen im Internet „Swissinfo“ (20.8.07). Dort wird u.a. erwähnt, dass eine Gemeinde, die nicht flächendeckend Tempo 30 einführe, nicht das Recht habe die Eltern aufzufordern, die Kinder nicht mit dem Auto in die Schule zu bringen.

Etwa gleichzeitig nahm die Redaktion von 10vor10 mit mir Kontakt auf. Nach ausführlicher Vorinformation (Leserbrief Tagesanzeiger, Protestschreiben an NZZ am Sonntag) kam ein Aufnahmeteam nach Muri. Obwohl ich das Team auf gefährliche Übergänge zum Schulhaus aufmerksam gemacht habe, interessierte sich das Team nur für Eltern und Grosseltern, die vorfahren, um ihre Kinder/Enkelkinder abzuholen. Ein längeres Interview mit mir, wird auf zwei der Sätze gekürzt. Einige wenige Kinderzeichnungen wurden gezeigt. Auf mein Protestschreiben hin an die Redaktion von 10vor10 meldete sich einige Wochen später der Leiter der Sendung und entschuldigte sich. Auch er habe die Sendung nicht gut gefunden.

Am 18. Oktober hatte ich an der Tagung „Meglio a piedi“ die Möglichkeit, auf Einladung des Netzwerkmitglieds *gruppo per la moderazione del traffico nella Svizzera italiana* zum Thema Schulweg mit einem Referat und einem Workshop eine umfassendere Darstellung der Schulwegproblematik zu erörtern.

Am 28. November fand in Leuk auf Einladung der Schuldirektion und des schulärztlichen Dienstes ein Informationsabend zum Thema „*Schulweg als Chance*“ statt. Dr. med. Herbert Roten referiert über Bewegungsmangel und Übergewicht, während ich an Hand von Schulwegzeichnungen, die die Kinder von Leuk für diesen Anlass angefertigt haben, die Schulwegthematik erläutere. (siehe Einleitung)

Die Auseinandersetzung mit der Schulwegthematik lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- **Eine einseitige Betrachtungsweise des Schulweges führt zu gegenseitigen Beschuldigungen (Die Eltern seien faul, die Polizei unternehme nichts bezüglich Schulwegsicherheit u.a.), die nicht weiter führen.**
- **Die Schulwegproblematik muss ganzheitlich betrachtet werden: Damit ein Kind allein resp. mit andern Kindern zu Fuss in den Kindergarten oder die Schule gehen kann, braucht es einerseits sichere Schulwege. Diese beinhalten vor allem Temporeduktionen in Quartierstrassen (Tempo-30-Zonen) und sichere Übergänge auf Hauptstrassen. Andererseits braucht es seitens der Kinder eine gewisse Selbstständigkeit, Erfahrungen im sozialen Umgang mit andern Kindern, und eine genügende Körperbeherrschung.**
- **Wenn nun seitens der Behörden den Eltern vorgeworfen wird, dass die Kinder nicht genügend selbstständig und in motorischer Hinsicht noch sehr unsicher seien, so fallen diese Vorwürfe zu einem grossen Teil auf die Behörden zurück.**

- Erziehung braucht Raum: Eine gesunde motorische und soziale Entwicklung sowie genügend Selbstständigkeit sind schwer erreichbar, wenn Kinder im vorschulischen Alter Wohnung und Haus nicht selbstständig verlassen und im nahen Wohnumfeld mit andern Kindern spielen können.

Der Weg zu Fuss in den Kindergarten ist ein Ziel, dass eine gesunde Entwicklung im Vorschulalter voraussetzt. Die Kinder in diesem Alter sind auf genügend Freiraum, in dem sie ihre Fähigkeiten selbsttätig entwickeln und erproben können angewiesen.

Bewegungsfreundliche Wohnumfelder und Siedlungen

Das Wohnumfeld spielt für das Aufwachsen der Kinder, für eine gesunde Entwicklung eine zentrale Rolle. Der Einsatz des Netzwerks für ein gutes Wohnumfeld war deshalb auch im Jahr 2007 ein wichtiges Anliegen. Dies zeigt auch, wie oben dargestellt, eine ganzheitliche Auseinandersetzung mit dem Schulweg. Wer ein gutes Wohnumfeld hat, wird später auch mit grosser Wahrscheinlichkeit allein in den Kindergarten und die Schule gehen.

Am 10. Juni erschien in der NZZ am Sonntag der Beitrag „Wo Kinder sich wohl fühlen“ von David Strohm, bei dem wir mitwirken konnte. In ihm darin davon abgeraten, unbesehen von der Stadt aufs Land zu ziehen. Eine genaue Analyse des Wohnumfeldes muss Umzugsentscheiden mit Kindern vorangehen.

„Stadt oder Land“ war auch Thema eines Beitrags im Migros-Magazin vom 26. November 2007. Die Autorinnen des Beitrages haben eine sehr idyllische Situation auf dem Land einer ebenfalls positiven Stadtsituation gegenübergestellt. Bei diesem Ausgangspunkt war es schwierig, die Leser und Leserinnen davon zu überzeugen, dass es eine sehr kritische Prüfung des Wohnumfeldes braucht, bevor man von der Stadt aufs Land zieht.

Ein kritischer Beitrag zum Wohnumfeld hat Beatrix Mühletaler für eine Beilage „Wohnen und Gesundheit“ der Zeitschrift *Wohnen* vom Dezember 2007 verfasst. Mühletaler stellt vor allem die gesundheitlichen Aspekte (Lärm, Luft, Mobilfunk usw.) einer schlechten Wohnlage dar, widmet aber auch dem Wohnumfeld und dem Strassenverkehr einen wichtigen Teil.

Unter dem Titel „Trautes Heim“ hat Claudia Merki einen Beitrag für die Zeitschrift *Fritz und Fränzi* vorbereitet, in dem die Wohnumfeldproblematik in unserem Sinne kurz beschrieben wird.

Am 28. März fand am Inselspital in Bern der Workshop „Gesunde Ernährung und Bewegung“ statt. Organisiert wurde die Tagung von Public Health Schweiz, Cardio Vasc Suisse, Schweizerische Gesellschaft für Ernährung, Netzwerk Gesundheit und Bewegung Schweiz (HEPA), Forum Obesity Schweiz und Radix Gesundheitsförderung. Ich nahm als Vertreter des Netzwerks Kind und Verkehr teil und habe versucht, zunächst in der Arbeitsgruppe „Setting Gemeinde“ sowie im Plenum die grosse Bedeutung der Bewegung und des Wohnumfeldes hervorzuheben. Es ist zu hoffen, dass entsprechende Bemühungen aufgenommen und realisiert werden.

Im Anschluss an das Konzept des Bundesrates für eine Sportpolitik in der Schweiz hat das Bundesamt für Sport – nicht zu letzt auf einen Vorstoss meinerseits aus dem Jahre 2002 hin (Und Kinder „Und es bewegt sich doch!“) – entschieden, in der *Abteilung Raum und Infrastruktur* bewegungsfreundliche Siedlungen und Wohnumfelder zu fördern. Der Abteilungsleiter Toni von Mühlönen umschrieb die Ziele des Projektbereiches wie folgt: „ **Wir werden uns für bewegungsfreundliche Siedlungen und insbesondere bewegungsfreundliche Wohnumfelder einsetzen. Vor bald 50 Jahren haben wir noch auf vielen Strassen der Stadt Fussball gespielt. Aktuelle Studien zeigen, was wir alle wissen: Heute haben viele Kinder nicht mehr die Möglichkeit, vor dem Haus mit andern Kindern zu spielen. Dies führt zu Defiziten in der körperlichen und sozialen Entwicklung, die später kaum mehr ausgeglichen werden können. Wir müssen nichts tun, als ihnen sicheren und „einladenden „Spielraum“ zur Verfügung zu stellen.**“ (Informationsbroschüre „Raum & Infrastruktur“ des Bundesamtes für Sport o.D.)

Von Mühlönen übernahm damit exakt die Positionen, die in verschiedenen Forschungsprojekten der Dokumentationsstelle Kind und Umwelt seit 1995 von mir vertreten wird. Es sind dies auch jene Erkenntnisse, die in der Folge zur Gründung des *Netzwerks Kind und Verkehr* geführt haben.

In der Zwischenzeit fand im Bundesamt für Sport ein Wechsel in der Leitung statt und nach einigen viel versprechenden Anfängen und Projekten im Bereich „Bewegungsfreundliche Siedlungen und Wohnumfelder“ wurde der Bereich gestrichen. Das Bundesamt für Sport hat sich damit eindeutig von prophylaktischen Massnahmen verabschiedet. Der Bereich Familie und jüngere Kinder wird weiterhin sträflich vernachlässigt. Die Kinder werden, wenn sie in den Kindergarten und die Schule kommen weiterhin – und dies wohl in zunehmenden Ausmass – Defizite aufweisen, die „später kaum mehr ausgeglichen werden können“ (Von Mühlönen).

Im Anschluss an diese Entwicklung innerhalb des Bundesamtes für Sport fand eine Besprechung mit Oliver Studer dem Leiter des Netzwerks Gesundheit und Bewegung Schweiz hepa.ch statt. Wir kamen überein, dass er prüfen werde, ob Bedeutung des Wohnumfeldes für eine gesunde Bewegungsentwicklung und die Integration an einer der nächsten Tagungen der hepa vorgestellt werden kann.

Eine positive Entwicklung kündete Edith Olibet (Sozialdirektorin der Stadt Bern) in einem Interview im Tagesanzeiger (28. 11.07) an: Integration soll neu und umfassend verstanden werden. Unter dem Titel „Auf dem Weg zur sozialen Stadt“ liest man im Bericht „*Sozialpolitik öffnen und vernetzt handeln. Städteinitiative Sozialpolitik: Strategie 2015*“ (www.staedteinitiative.ch) folgenden Text: „*Integrationspolitik braucht nicht zwingend einen neuen institutionellen Rahmen. Was sie auf jeden Fall braucht, ist Raum. Soziale Integration hat viel zu tun mit der Möglichkeit, Räume und Freiräume zu nutzen. Mit der Möglichkeit, im Wohnumfeld den Nachbarn zu begegnen. Hier – im Sozialraum – greifen Massnahmen für Integration. Sollen sich Kinder gut entwickeln, sollen sich Jugendliche und Erwachsene mit ihrem Quartier identifizieren, soll sich tragende Nachbarschaft bilden können, sind unwirtliche Quartiere aufzuwerten.*

Entscheidend sind Räume für Kinder. Viele Kinder können aufgrund des Motorfahrzeugverkehrs, mangelnder Freiräume und weit entfernter Spielmöglichkeiten nur in Begleitung Erwachsener aus dem Haus gehen. Diese Kinder verbringen nur halb so viel Zeit im Freien wie Kinder, die unbegleitet draussen spielen können. Sie bleiben im Haus, isoliert von anderen Kindern, oft auch allein, sich selbst und Medienkonsum überlassen. Kinder die nicht unbegleitet mit andern Kindern spielen können, weisen bereits im Alter von fünf Jahren messbare Defizite in ihrer motorischen und sozialen Entwicklung und in Bezug auf ihre Selbständigkeit auf.

Kinder sollen von Kindern lernen können. Im Wohnumfeld der Quartiere braucht es genügend Freiraum, Raum für Begegnungen und selbst bestimmte Tätigkeiten von Kindern und Jugendlichen. Im Spiel mit Gleichaltrigen wird die lokale Sprache von selbst erlernt. Auch fremdsprachige Erwachsene lernen schneller, wenn der Spracherwerb einen konkreten Bezug zu ihrem Alltag hat. Mit der Schaffung von Begegnungszonen lassen sich mit verhältnismässig geringen Mitteln Integrationspotenziale aktivieren. Gleichzeitig erhöht sich die Lebensqualität für alle.

(S. 23ff)

Diese Aussagen decken sich vollständig mit den Bemühungen des *Netzwerks Kind und Verkehr*. Die Autorinnen und Autoren des Berichts verweisen in diesem Zusammenhang auch auf eine Publikation, die ich im Jahr 2003 (Und Kinder Nr. 72, s.5ff) veröffentlicht habe. Ergänzend kann man beifügen, dass die gleiche Politik auch für kleinere Ortschaften von zentraler Bedeutung wäre.

Diverses

- Noch im Dezember 2006 stellt Lioba Schneemann in der Zeitschrift „Kidy“ (Nr. 24, 2006) das *Netzwerk Kind und Verkehr* und seine Bestrebungen eingehend vor.
- Die Kinderlobby Schweiz veröffentlicht im KIZ (2/07) den Jahresbericht des *Netzwerks Kind und Verkehr*
- Vortrag an der GV von IG Velo der Region Basel (15. März)
- Wie bereits berichtet hat der Schweizerische Verband Verkehrsingenieure (SVI) das vom *Netzwerk Kind und Verkehr* gemeinsam mit der *Hochschule für Technik Rapperswil* und der *Metron AG Brugg* eingereichte Forschungsprojekt im Jahr 2006 abgelehnt. (Siehe Jahresbericht 2006). Bereits damals erfolgte der Hinweis, dass das Thema wichtig sei und eine öffentliche Ausschreibung erfolgen werde. Die Ausschreibung erfolgte im Februar 2007 unter dem Titel „Der Verkehr aus der Sicht der Kinder“. Die Forschergruppe der ersten Eingabe hat sich erneut zusammengeschlossen. Sie wurde durch Daniel Sauter *Urban Mobility Research* ergänzt. Das bereits bestehende Projekt wurde ergänzt und erneut eingereicht. Der Forschungsrat hat das Projekt erneut abgelehnt: Man ist offensichtlich nicht bereit, das Thema der Verdrängung der Kinder aus dem Strassenraum und deren Folgen für die Entwicklung als zentrales Moment im Verhältnis von Kind und Verkehr anzuerkennen.
- Die FEVR (European Federation of Road Traffic Victims) hat von den Vereinigten Nationen den Auftrag erhalten die Verordnung betreffs Sicherheit der Kinder (Safety of children, Annex 8 of RE1) zu überarbeiten. Dazu beauftragt wurde das Kommissionsmitglied Rolf Strassfeld. Er bat mich, gemeinsam mit ihm die Änderungen vorzunehmen. In einer Sitzung soll der erneuerte Annex vermutlich noch dieses Jahr verabschiedet werden.
- Eine Anfrage von Herrn Durrer (IG Velo Zürich) zur Vorbereitung einer Volksinitiative, in der u.a. der Verkehrunterricht im Kindergarten und in der Schule von 2 auf 8 Lektionen erhöht werden soll, wurde von mir skeptisch beurteilt. Zunächst müsse man sich fragen, ob die im Verkehrsunterricht vermittelten Inhal-

te und das Vorgehen noch den heutigen Anforderungen entsprechen, bevor der Unterricht aufgestockt würde.

- Teilnahme am Fachforum „Kinder planen Verkehr“ organisiert vom Mega!phon anlässlich der Zürcher Umwelttage vom 8. Juni.
- Gesprächspartner in der Sendung des SWR2 von Hans-Volkmar Findeisen „Kindheit in Europa (9) – Vom Schwinden der Erfahrungen und Überfahrungen“. (Ausgestrahlt am 30.11.07 um 10.05)

Ausblick

Die Schwerpunkte für das Jahr 2008 sind klar. Die Bemühungen um sichere Fussgängerstreifen und gegen deren Aufhebung werden weitergehen. Im Rahmen des Expertenrates des Fonds für Verkehrssicherheit muss das Thema „Verdrängung der Kinder aus dem Strassenraum“ diskutiert werden.

Im Zentrum stehen die Bemühungen des Netzwerks um sichere und bewegungsfreundliche Wohnumfelder und Siedlungen für Kinder. Hier soll das Gespräch mit dem Bundesamt für Sport (Beilage: Brief an Bundesrat Schmid) gesucht werden. Sinnvoll wäre hier die Zusammen mit dem Städteverband „*Städteinitiative Sozialpolitik: Strategie 2015*“.

Muri, Ende Dezember 2007