

Jahresbericht 2009

Netzwerk Kind und Verkehr



Wenn ich obiges Bild betrachte, kommt mir spontan die eigene Kindergartenzeit in den Sinn. Eine in die schwarz-weiße Ordenstracht gekleidete Schwester führte uns ab und zu ins Freie. Dazu mussten wir uns an einem langen Seil festhalten. Strassenverkehr gab es auf den von uns beschrittenen Wegen keinen. Es war Disziplinierung in Reinform. - Das oben reproduzierte Bild stammt aus der aktuellen Website des Kantons Zürich „leichter leben.“ Es geht dabei um eine neue, in der Westschweiz bereits verbreitete Art, die Kinder in den Kindergarten und die Schule zu begleiten. Das Ding heisst „Pedibus“: Vorne und hinten sorgt eine Mutter dafür, dass kein Kind ausschert. Dazu benutzt man ein Seil. - Vor einigen Jahren erfand ein findiger Amerikaner eine „Kinderleine“, mit der man - wie bei Hunden – die Kinder festband und ihnen je nach Verkehrssituation mehr oder weniger Spielraum gab. Ich war entsetzt und überzeugt, dass so etwas bei uns nie möglich sein werde. Ich habe mich getäuscht. Zwischen der Hunde-Kinder-Leine und dem Pedibus-Seil ist der Unterschied klein.

Im Bild tragen die meisten Kinder einen Schultornister, das heisst, der Weg führt in die Schule. Die Projektleitung von „leichter leben“ wünscht, dass möglichst viele Kinder auf diese Weise in den Kindergarten und die Schule begleitet werden. Eines der Kinder im Bild hat den Fotografen entdeckt. Es lacht freundlich. Der Rest schaut still vor sich hin oder auf den Boden...

Nicht nur der Kanton Zürich schwört auf Pedibus, auch andere Kantone tun es. Sie übernehmen damit Anregungen des Programms von Suisse Balance, das vom Bundesamt für Gesundheit initiiert wurde. Als Argument wird ins Feld geführt, dass die Kinder auf diese Weise lernen würden, mit dem Strassenverkehr umzugehen und sicherer ans Ziel gelangten. Sie könnten soziale Kontakte anknüpfen und würden dabei selbstständiger. Empfohlen wird der Pedibus bis ins Alter von 10 Jahren! – Abgesehen davon, dass vorübergehend eine etwas grössere Sicherheit entsteht und ein paar „Mamataxifahrten“ eingespart werden, sind die Argumente allesamt falsch! Die „falsche Seilschaft“ (ob mit oder ohne Seil spielt keine Rolle!) wird weder die sozialen Kontakte auf dem Schulweg fördern, noch die Kinder in die Gefahren des Strassenverkehrs einführen, noch sie selbstständiger machen, noch werden die Kinder damit auch nur ein Kilo Übergewicht auf dem Schulweg liegen lassen. Das Gegenteil ist der Fall: Der Weg zum Kindergarten oder in die Schule wird auf diese Weise zum Dressurakt. Die einzigen, die davon profitieren sind die Gemeindeverwaltungen. Sie sind noch so glücklich, wenn auf bauliche Massnahmen verzichtet werden kann, die es den Kindern erlauben würden, ohne Begleitung durch Erwachsene den Weg in den Kindergarten und in die Schule wirklich selbstständig zu gehen.

Jahresbericht für das Jahr 2009

Der kritisierte Pedibus ist nur ein kleines Detail aus dem Tätigkeitsfeld des Netzwerks im vergangenen Jahr. Die Massnahme ist symptomatisch für unsere verkehrsorientierte Gesellschaft und für viele Behörden, die alles daransetzen, die Kinder möglichst von der Strasse wegzusperren oder sie „an die Leine“ zu nehmen. Die Möglichkeit, selbstständig die nähere und weitere Umgebung kennen zu lernen und dabei viele neue Erfahrungen zu machen und viel zu lernen wird immer mehr eingeschränkt. All dies geschieht unter dem Deckmantel der Unfallverhütung. Dass es auch anders geht und man die Bewegungsfreiheit des motorisierten Verkehrs statt jene der Kinder einschränken kann, will man nicht sehen.

Die einzelnen Aktivitäten des Netzwerks, wie sie in der beigefügten Agenda aufgelistet und beschrieben werden, knüpfen in verschiedener Hinsicht an jene des Jahres 2008 an. Die Forderungen und Ziele sind grundlegend und verlangen ein Umdenken. In diesem Sinne wäre es verwegen, von Heute auf Morgen Änderungen zu erwarten. Es wird viel Hartnäckigkeit und Ausdauer brauchen, um auch nur ansatzweise einigen Forderungen zum Durchbruch zu verhelfen.

Anbei eine Zusammenfassung der wichtigsten Tätigkeitsschwerpunkte:

Das Thema der **Verdrängung der Kinder aus dem Strassenraum** stellt gleichsam den übergeordneten Rahmen dar, unter dem sich verschiedene Bemühungen der unterordnen lassen.

Zunächst geht es ganz einfach darum, die seit Jahren betriebene **Verdrängung statistisch zu erfassen**. Die heutige Unfallstatistik sowie auch die alle fünf Jahre durchgeführten Erhebungen des Mikrosensus erlauben dies nur ungenügend. So fehlen die Daten zur Mobilität der Kinder unter fünf Jahren vollständig. Erfasst wird im Mikrosensus zudem ausschliesslich die zielgerichtete Mobilität. Über das Spiel der Kinder im Freien – ein sehr wichtiger Aspekt für das Aufwachsen der Kinder – wissen wir nichts. Desgleichen wird nicht erfasst ob Kinder durch Erwachsenen begleitet werden oder nicht. In der Unfallstatistik des Bundesamtes für Strassen sowie der bfu werden die im Verkehr verunfallten Kinder pauschal in der Gruppe der 0 bis 14 Jährigen zusammengefasst. Eine völlig absurde Gruppierung: Man kann ein 4- oder 5jähriges Kind, das sich im Strassenverkehr bewegt nicht mit einem 14jährigen Jungen oder Mädchen vergleichen. Mit solch pauschalen Gruppenbildungen wird die Unfallstatistik manipuliert: Es ergibt bei den sogenannten „Kindern“ eine seit Jahrzehnten abfallende Unfallkurve. Löst man diese auf, ergibt sich ein völlig anderes Bild. Ein Bild, das deutlich darauf hinweist, dass die Unfälle nur zurückgegangen sind, weil die Kinder vom Strassenraum weggesperrt werden. (Vgl. Jahresbericht 2009 und www.kindundumwelt.ch) – Nachdem ich 2008 Gelegenheit hatte im Schweizerischen Expertenrat des Fonds für Verkehrssicherheit zum Thema „Verdrängung“ Stellung zu nehmen, versprach man mir zu ihm eine Tagung zu veranstalten. Derzeit steht das Thema immer noch auf der Pendenzenliste.

Die ständige Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs und der Versuch, diesen auch innerorts möglichst flüssig zu gestalten, führt zu neuen verkehrstechnischen Massnahmen, die aus der Sicht der Kinder nicht akzeptiert werden können. Dazu gehören bereits früher diskutierte Massnahmen wie die **Aufhebung von Fussgängerstreifen** oder die **Einführung von Tempo 30 auf Hauptstrassen innerorts, sofern gleichzeitig die Fussgängerstreifen aufgehoben werden**. Die deutsche Fachzeitschrift *Verkehrszeichen* gab mir im vergangenen Jahr Gelegenheit, das Thema „**neue Verkehrskonzepte**“, insbesondere die Idee des Miteinanders im Strassenraum ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, wie es im Konzept des **Shared Space** praktiziert wird, aus der Sicht der Kinder kritisch unter die Lupe zunehmen. (Bereits gibt es erste Anzeichen, diese vor allem Deutschland und andern nordischen Ländern verbreitetet Massnahme auch in der Schweiz einzuführen: Beispiel ein Vorstoss in Uster ZH.) Das Hauptproblem für Shared Space, aber auch andere Konzepte, die in der Schweiz eher verbreitet sind, liegt darin, dass jüngere Kinder sich weder durch Zeichengeben noch Blickkontakte mit den oft hinter stark abgetönten Scheiben versteckten Lenkern und Lenkerinnen verständigen können. Gegen ein grosses Verkehrsaufkommen können sich Kinder nur durchsetzen, wenn klare Vortrittsregelungen bestehen, wie dies bei einem Fussgängerstreifen der Fall ist.

Die neuartigen Verkehrskonzepte führen zu einer **Zweiklassenverkehrssicherheitspolitik** zugunsten des Motorfahrzeugverkehrs und junger Erwachsener. Kinder, ältere Leute und Behinderte werden ausgesperrt. Sie müssen begleitet werden oder ebenfalls ein Fahrzeug benutzen. Insbesondere Kinder bleiben zu Hause sitzen.

Ein weiteres wichtiges Thema des vergangenen Jahres waren erneut das **Wohnumfeld** und die **Begegnungszonen**. Das Wohnumfeld ist für eine gesunde Entwicklung in den ersten Lebensjahren ein entscheidender Ort. Die Kinder können ihre motorischen Fähigkeiten schulen und lernen ihre Umgebung kennen. Es war deshalb wichtig, dass sich das Netzwerk im Rahmen der Vernehmlassung für VIA SICURA mit Nachdruck gegen die Heraufsetzung des Alters für Rad fahrende Kinder zur Wehr gesetzt hat und auch andere Organisationen mit der Bitte anscrieb, dies ebenfalls zu tun. Hinter der Forderung nach einer Heraufsetzung des Alters steht vor allem die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Sie will dass Kinder erst nach dem vollendeten 8. Altersjahr auf der Strasse Radfahren dürfen und dies ohne Ausnahme. Das heisst Kinder dürften auch in Begegnungszonen und weitgehend verkehrsfreien Quartierstrassen das Fahrrad nicht benutzen. Ein solches Verbot würde sich äusserst negativ auf die motorische Entwicklung der Kinder und die Körperkoordination auswirken. Wie sich kurz vor Abfassung des Jahresberichtes gezeigt hat, war die bfu im Rahmen der Vernehmlassung fast die einzige Institution, die diese Forderung in einer derart absoluten Art gestellt hat. Der Bundesrat ist ihr vorerst nicht gefolgt: Das Alter für das Radfahren soll zwar auf 7 Jahre angehoben werden, aber Strassen in Tempo 30 Zonen sowie Radwege sind vom Verbot ausgenommen. Noch ist offen, wie das Ganze im Parlament diskutiert wird und wie die Verordnung letztlich aussehen wird. Das Netzwerk wird sich weiterhin für eine sinnvolle Regelung einsetzen.

Die „Auswirkungen des Wohnumfeld auf die motorischen Fähigkeiten der Kinder“ war auch Thema eines Vortrages zu dem ich vom österreichischen Fussgängerverein (Walk-space.at) nach Graz eingeladen wurde.

Die **sozialen Dimensionen des Strassenverkehrs** konnten im Rahmen einer Publikation des VCÖ (Verkehrsclub Österreich) eingebracht werden und die positiven Auswirkungen eines guten Wohnumfeldes und guter (!) Begegnungszonen auf den Familienalltag standen im Zentrum eines Vortrages und eines Workshop an der Tagung „Aktive Familienpolitik: Strategien der Umsetzung“ der Universität Bern – Es zeigt sich, dass zumindest gewisse Kreise in der Schweiz allmählich bereit sind, die negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Familienalltag in ihre Überlegungen einzubeziehen.

Besonders erfreulich im vergangenen Jahr war, dass eines der grössten Planungsbüros der Schweiz, die Metron AG in Brugg, im letzten Herbst eine ganze Tagung dem Thema **Strassenverkehr und Kinder** widmete. Das Netzwerk „Kind und Verkehr“ konnte bei der Vorbereitung der Tagung mitarbeiten. 200 Spezialistinnen und Spezialisten haben die Tagung besucht. Im Pressecommuniqué der Tagung werden die Verdrängung der Kinder und deren negative Auswirkungen auf die Entwicklungschancen als wichtigste Erkenntnisse hervorgehoben. – Dies ein Meilenstein im Umdenken gegenüber einem sturen Verkehrssicherheitsdenken, wie es vielerorts (z.B. bfu) nach wie vor praktiziert wird.

Das Netzwerk „Kind und Verkehr“ und seine Anliegen müssen in der Öffentlichkeit noch **besser bekannt werden**. Da ich viele Jahre mit der im Herbst 1998 verstorbenen Kinderpsychiaterin Marie Meierhofer zusammengearbeitet habe, konnte ich im vergangenen Jahr anlässlich des 100. Geburtstag dieser bedeutenden Kinderpionierin die Ausstellung „**Den Kindern ein Haus bauen!**“ realisieren.

Für Marie Meierhofer war der Strassenverkehr noch kein Thema. In ihren autobiografischen Notizen weist allerdings darauf hin, dass ihr behinderter Adoptivsohn Edgar selbstständig in den Kindergarten gehen konnten. Dies allerdings nur weil während des zweiten Weltkrieges kaum Motorfahrzeuge auf den Strassen der Stadt verkehrten. Marie Meierhofer hatte auch erkannt, dass die Kinder in Zukunft immer stärker mit Krankheiten und Probleme konfrontiert würden, die mit der Umwelt zusammenhängen. Eines ihrer Hauptanliegen für die Verbesserung der Lebenssituation der Kinder war eine engere Zusammenarbeit verschiedenen Fachrichtungen, insbesondere der Medizin und der Bildung zu erreichen. Sie tat dies über viele Jahre hinweg mit wenig Erfolg.

Hier liegen auch wesentliche Probleme des Netzwerks Kind und Verkehr. So ist kaum Bereitschaft sichtbar, dass zum Beispiele beim Problem des Bewegungsmangels und Übergewichts von Kindern das Bildungs- und Gesundheitsdepartement mit dem Strassenbauamt sowie der Verkehrspolizei gemeinsam Lösungsmöglichkeiten suchen würden.

Ganz im Sinnen einer solchen interdisziplinären Zusammenarbeit wurden auf der Aussenseiten der im öffentlichen Raum gezeigten Ausstellung „Den Kindern ein Haus bauen!“ die Aussagen von Marie Meierhofer über wichtige Bedingungen des Aufwachsens durch Aussagen von Organisationen ergänzt, die sich heute aus verschiedener Sicht um ein gesundes Aufwachsen der Kinder bemühen. Dazu gehörten zwingend auch Aussagen zum Thema „Kind und Verkehr“. – Die in Zürich, Bern und Baden gezeigte Ausstellung wurde von über 3000 Besucherinnen und Besuchern besucht. Sie kann unter www.marie-meierhofer.ch weiterhin vollständig eingesehen werden.

Ausblick

In diesem Jahr möchte das Netzwerk Kind und Verkehr erneut einen Anlauf nehmen, um die Zusammenhänge zwischen Strassenverkehr, Wohnumfeld und zunehmendem Überwicht der Kinder einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu machen.

Dazu kurz zusammengefasst unsere Ausgangsposition:

Bund und verschiedene Kantone haben in den letzten Monaten das Thema Übergewicht bei Kindern thematisiert und dazu verschiedenen Projekte initiiert. Das Bundesamt für Gesundheit schuf mit *Suisse Balance* eine Institution, die sich des Problems annehmen soll. Die Behörden befürchten zu Recht, dass aufgrund des zunehmenden Übergewichts bei Kindern enorme zusätzliche Gesundheitskosten anfallen werden. Obwohl die Datenlage derzeit noch schlecht ist, geht man davon aus, dass in der Schweiz bereits beim Eintritt in den Kindergarten etwa 20 Prozent der Kinder Übergewicht aufweisen. Bei Erwachsenen steigt der Anteil an Übergewichtigen inklusive Adipösen auf 30 Prozent und mehr an.

Im Ausland wird im Gegensatz zur Schweiz schon länger auf diesem Gebiet geforscht. Die Erprobung und Prüfung verschiedenster Massnahmenpakete haben dabei gezeigt, dass der Aufwand zur Reduktion von Übergewicht äusserst aufwändig ist. Die meisten grossen Projekte sind gescheitert. Alles weist darauf hin, dass es entscheidend sein wird, die Entstehung von Übergewicht von an Anfang an zu verhindern.

Die **Ursachen von Übergewicht** werden übereinstimmend in einer schlechten Energiebilanz gesehen. Das heisst: Die Energie, die man durch das Essen aufnimmt, wird nicht in Bewegung umgesetzt. Was die Kinder betrifft, so hat eine grosse Deutsche Langzeitstudie aufgezeigt (Donaldstudie, vgl. www.bll.de), dass die starke Gewichtszunahme bei jüngeren Kindern nicht mit falscher Ernährung erklärt werden kann. Die fettreiche Ernährung hat in den letzten Jahrzehnten abgenommen. In den Vordergrund rückt damit der Bewegungsmangel als zentrale Ursache von Übergewicht. Dabei dürfen Querverbindungen nicht übersehen werden: Fehlende Bewegungsmöglichkeiten etwa im Wohnumfeld führen, wie verschiedene Untersuchungen gezeigt haben zu mehr Fernsehkonsum, was seinerseits den Genuss insbesondere von Snacks fördert. Das Wohnumfeld erweist sich in diesem Sinne als Schlüsselvariable.

Um Übergewicht wirksam zu verhindern, ist die folgende Strategie erforderlich:

1. Massnahmen müssen sehr früh, d.h. vor dem Eintritt in den Kindergarten einsetzen.
2. Der Hauptakzent der Massnahmen muss – ohne eine gesunde Ernährung zu vernachlässigen – auf einer aktiven Förderung der Bewegungsmöglichkeiten für jüngere Kinder liegen.

Diese Erkenntnisse stärken die seit je vom Netzwerk Kind und Verkehr eingenommene Position, dass das Wohnumfeld für die Entwicklung der jüngeren Kinder von grösster Bedeutung ist. Eine bereits für jüngere Kinder selbstständig zugängliche und beispielbare Umgebung bietet nicht nur ein geeignetes Feld, um Übergewicht zu verhindern, sondern zugleich auch vielfältige Möglichkeiten selbstständig soziale Kontakte aufzunehmen und die Integration zu fördern. Im Wohnumfeld kann im Gegensatz zu den zahlreichen formalen Förderangeboten bereits jüngeren Kindern mit geringem Aufwand und geringen Kosten, eine in räumlicher und zeitlicher Hinsicht hervorragende Gelegenheit für die Förderung der motorischen und sozialen Fähigkeiten geboten werden. Das Angebot beruht zudem, was ein sehr grosser

Vorteil ist, im Wesentlichen auf der Eigentätigkeit der Kinder. Es braucht dazu nur geeignete Aussenräume (z.B. gute Begegnungszonen.)

Die grosse Bedeutung der näheren Umgebung für die motorische Entwicklung vertritt neuerdings auch Eva Martin-Diener von der Eidgenössischen Hochschule für Sport in Magglingen. Im publizierten Text zum Vortrag von Martin-Diener an erwähnten Metron-Tagung in Aarau heisst es: „*Sozioökonomische oder psychologische Einflussfaktoren auf das Bewegungsverhalten, welche sich bei Erwachsenen wiederholt als wichtig erwiesen haben, scheinen bei kleineren Kindern kaum eine Rolle zu spielen. Auch die ethnische Zugehörigkeit scheint offenbar erst bei Jugendlichen von Bedeutung zu sein. Hingegen verdichtet sich die Evidenz, dass der Zugang zu Bewegungsmöglichkeiten im Wohnumfeld tatsächlich wichtig ist. Eine aktuelle Literaturübersicht zu den Zusammenhängen zwischen den Eigenschaften des Wohnumfelds und dem Bewegungsverhalten von Kindern und Jugendlichen kommt zu folgenden Erkenntnissen...: Kinder, welche in der Nähe ihres Wohnorts Zugang zu Spielplätzen, Parks oder Sportanlagen haben, bewegen sich mehr. Weiter scheinen eine fahrradfreundliche Umgebung, Trottoirs und die wahrgenommene Sicherheit von Bedeutung zu sein.*“ – Zu ergänzen ist hier der von uns immer wieder hervorgehobene Aspekt der Erreichbarkeit: Die beste Wohnumgebung nützt wenig, wenn sie nicht bereits von jüngeren Kindern selbstständig erreicht werden kann.

Die hier skizzierte Diskussion ist, wie zu Beginn erwähnt, hoch aktuell. Analysiert man die verschiedenen von *Suisse Balance* geforderten und geförderten Projekte, mit deren Umsetzung in letzter Zeit verschiedenen Kantonen begonnen haben, so muss man feststellen, dass die meisten von ihnen die wichtigsten Kriterien nicht erfüllen. Abgesehen von gewissen Informationen an die Eltern jüngerer Kinder, von denen man kaum eine grössere Wirkung erwarten kann, konzentrieren sich alle Massnahmen im Kindergarten und in der Schule. Da aber bereits ein grosser Teil der Kinder beim Eintritt in den Kindergarten Übergewicht aufweist, kommen die Massnahmen zu spät. Dies widerspricht wiederum der Erkenntnis, dass einmal vorhandenes Übergewicht nur schwerlich und mit grossem Aufwand wieder abgebaut werden kann.

Der Hauptvorwurf des Netzwerks Kind und Verkehr an die Projekte von *Suisse Balance* und verschiedener Kantone, etwa das Projekt *leichter leben* des Kantons Zürich, besteht jedoch darin, dass Verbesserungen im Wohnumfeld, denen zweifellos die grösste Bedeutung für die Bekämpfung von Übergewicht zukommt, konsequent ausgeklammert werden

Der Grund dazu ist einfach zu eruieren: Er liegt darin, dass gute, insbesondere bewegungsfreundliche Wohnumfelder nur realisiert werden können, wenn auch die Problematik des **Strassenverkehrs** einbezogen wird. Massnahmen im Strassenverkehr sind politisch unbeliebt und entsprechende Forderungen deshalb ignoriert. Das bezeichnendste Beispiel dafür bilden die **Begegnungszonen**. Von *Suisse Balance* werden sie als Möglichkeit der Bewegungsförderung nicht erwähnt, im Projekt *leichter leben* des Kantons Zürich wird zwar auf sie hingewiesen. Dabei wird allerdings verschwiegen, dass die bis anhin realisierten Begegnungszonen – nicht nur in Zürich, sondern auch in Bern und Basel, für die Bewegungsförderung zum grössten Teil völlig ungeeignet sind, da sie von Parkplätzen verstellt sind.

Es besteht eine unerbittliche Front gegen die wissenschaftliche erhärtete Tatsache, dass der Strassenverkehr die motorische Entwicklung der Kinder entscheidend behindert und die wohl wichtigste Ursache des zunehmenden Übergewichts bei Kindern darstellt. Die Weigerung Begegnungszonen von Parkfeldern weitgehend zu befreien, die sture Forderung nach einem konsequenten Fahrradverbot für jüngere Kinder, die Bestrebung, Kinder auf dem Weg in den Kindergarten oder die Schule an die Leine zu nehmen (Pedibus), all das hängt damit zusammen, dass Kinder in Strassenräumen unerwünscht sind und um jeden Preis daraus vertrieben werden sollten.

Das Netzwerk Kind und Verkehr hat sich zur Aufgabe gestellt, die hier skizzierten Zusammenhänge im Jahr 2010 vermehrt einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu machen.

Muri, im Februar 2010

Agenda 2009

7. Januar: Mitarbeit an der Publikation des VCÖ (Verkehrsclub Österreich) „Soziale Aspekte von Mobilität“

2. Februar: Kontaktaufnahme mit Jan Mauer (*Kinderbüro der Stadt Freiburg*) betreffs Shared space Modell und dem Vorgehen bei der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen.

27. Februar: Besprechung mit Cornelia Hermann (*Kinderbüro in Basel*) betreffs weiterer Planung der Aktivitäten im Bereich Wohnumfeld, Strassenverkehr usw.

4. März: Abschluss der Vernehmlassung des Bundesamtes für Strassen VIA SIVCURA, Begleitschreiben an Bundesrat Leuenberger. Kernpunkte: Die Verdrängung der Kinder aus dem Strassenraum wird konsequent ausgeklammert. Für Kinder bedeutet dies eine Grundrechtsverletzung (Art 35Abs.1BV1). Als Beispiele werden erwähnt: Die Aufhebung von Fussgängerstreifen und das in VIA SICURA vorgesehene Verbot der Nutzung von Strassenräumen mit dem Fahrrad durch jüngere Kinder. Der Entscheid des Bundesrats ist noch offen.

12. März: Workshop mit der *Gesundheitsförderung Baselland (aktion gesundes körporgewicht)*. Im April erscheint als Ergebnis des Workshops ein umfangreicher Bericht „Bewegungsförderung im Wohnumfeld für Kinder und Jugendliche“. Der Bericht bezieht die Positionen des Netzwerks ausführlich mit ein. Die vom Kanton im Anschluss an den Bericht angekündeten Massnahmen erwähnen den zentralen Aspekt der Begegnungszonen und der Massnahmen im Strassenverkehr nicht. Es ist noch offen, ob im Rahmen der 2010 geplanten Pilotprojekte auch diese unserer Meinung nach entscheidenden Aspekte einbezogen werden. Auf die Rückfrage des Netzwerks beim Kanton Baselland erfolgt folgende positive Antwort: *Wir haben für das Jahr 2010 zwei Schwerpunkte: Zum einen laden wir Verantwortliche in den Gemeinden zu einem Weiterbildungstag zur Thematik Bewegungsförderung im Wohnumfeld ein, den „sanu“ für uns durchführen wird. Dieser wird im September stattfinden. (...) Das Thema Begegnungszonen ist auch dabei.*

Weiter suchen wir 2 Gemeinden, die Pilotprojekte realisieren möchten. Da arbeiten wir mit dem Kinderbüro Basel zusammen. Wir möchten Projekte fördern im Bereich „Schulweg“ und im Bereich „kinder- und bewegungsfreundliche Gestaltung von öffentlichen und halböffentlichen Räumen“, das könnte auch die Gestaltung einer guten Begegnungszone sein. Es kommt drauf an, welche Gemeinden sich bei uns melden, das Thema Verkehr ist uns generell sehr wichtig. Wir möchten v.a. mithelfen, aktive Gemeinden zu unterstützen und mit guten Beispielen weitere überzeugen zu können, dass es sich lohnt, etwas zu machen.“

13. März: Sitzung des *Expertenrates (Fonds für Verkehrssicherheit)*. Im Zentrum des ersten Teils der Sitzung steht die *Dachkampagne Geschwindigkeit „Slow down, take it easy“*, die sich an die Motorradfahrer richtet. Im zweiten Teil stellt die bfu ein Arbeitspapier zum Thema „Fussgängerstreifen“ vor. Seitens des Netzwerks „Kind und Verkehr“ wird kritisiert, dass die bfu Statistiken oft die absurde von 0 bis 14 Jährigen benutzen würden. Man könne nicht 4- oder 5jährige Kinder mit 14jährigen Jugendlichen vergleichen. Das Verhalten der beiden Altersgruppen am Fussgängerstreifen sei total unterschiedlich. Im Weiteren wird vom Netzwerk hervorgehoben, dass die Bedeutung eines Fussgängerstreifens nicht auf den Sicherheitsaspekt eingeschränkt werden dürfe. Fussgängerstreifen hätten im Alltag der Kinder eine sehr grosse Bedeutung (selbstständige Erreichbarkeit von Freunden, Spielmöglichkeiten etc.). Diese Aspekte müssten mit einbezogen werden, wenn es darum gehe, ob ein Fussgängerstreifen aufgehoben werden solle, oder mit baulichen Massnahmen sicher gemacht werden sollte. Die Anzahl Querungen, die oft als Vorwand für eine Aufhebung benutzt würden, habe demgegenüber eine geringe Bedeutung.

Am Schluss der Sitzung pocht das *Netzwerk Kind und Verkehr* darauf, dass das Postulat einer Tagung zum Thema „Verdrängung“, wie es in einer früheren Sitzung versprochen wurde, auf der Pendenzenliste bleiben müsse.

23. März: Gespräch mit dem *Migros Magazin Nr. 13* zum Thema Radfahren für Kinder: Als Vertreter des Netzwerks fordere ich zum Verzicht auf den Vorschlag von VIA SICURA und der bfu auf, der vorsieht, dass Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr auf den Strassen nicht mehr Fahrrad fahren dürfen. Der redaktionelle Begleitbericht zum Gespräch erweckt allerdings einen zwiespältigen Eindruck, da in ihm

die Fahrt von Kindern mit „Trailerbikes“ (ein an ein grosses Fahrrad angehängtes Kindervelo) berichtet wird. Derartige Fortbewegungsmittel fördern die selbstständige Beherrschung des Fahrrades und die dazu nötigen motorischen Fähigkeiten nicht.

18. Juni: Eröffnung der Ausstellung „Den Kindern ein Haus bauen!“ in Erinnerung an den 100. Geburtstag von Marie Meierhofer durch Stadtpräsidentin *Corine Mauch* am Limmatquai in Zürich. Die Ausstellung, die im Freien gezeigt wird, zeigt im Innenraum einen Überblick zum Leben und Werk der Kinderpionierin. Das Äussere der Ausstellung ist der Frage gewidmet, wie das Werk von Marie Meierhofer weitergeführt werden soll. Was brauchen die Kinder heute. Das *Netzwerk Kind und Verkehr* ist mit weiteren Organisationen präsent und stellt zentrale Forderungen auf. (Überblick in www.marie-meierhofer.ch)

11. August: Eröffnung der Ausstellung „Den Kindern ein Haus bauen!“ in Bern durch *Edith Olibeth* (Bildungs-, Sozial- und Sportdirektorin der Stadt Bern) auf der Münsterplattform.

24. August: Vortrag und Workshop an der Berner Fachhochschule für Soziale Arbeit an der Tagung „Aktive Familienpolitik: Strategien und Umsetzung“ zum Thema „Familiengerechte Gestaltung von Infrastrukturen“ und „Impulse für einer familiengerechte Verkehrsinfrastruktur“.

28. August: Eröffnung der Ausstellung „Den Kindern ein Haus bauen!“ in Baden durch *Andrea Voellmin* (Staatsarchivarin des Kantons Aargau) auf dem unteren Bahnhofplatz.

Während der Ausstellung in Zürich, Bern und Baden werden gratis Führungen angeboten. Am 29. Juni findet eine Führung für die MitarbeiterInnen des Sozialzentrums Heizenholz statt, am 17. August besuchen uns der Vorstand des Childcare Service Schweiz, am 25. August die MitarbeiterInnen der Kinderkrippe Tscharnergut, am 31. August eine Gruppe von Mütterberaterinnen und MitarbeiterInnen des Sozialzentrums Albisriederhaus Zürich und am 2. September eine Gruppe des Vorstandes der AG Elternbildung Untersiggenthal/Turgi.

24./25. September: Einladung durch den Österreichischen Fußgängerverein *Walk-space.at* zur Tagung „Qualitäten für FußgängerInnen - Raum für alle“ in Kooperation mit dem Kinderbüro Graz als Referent zum Thema „Auswirkungen des Wohnumfeldes auf die motorischen Fähigkeiten der Kinder“.

16. Oktober: *Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften*. Mitarbeit in der Weiterbildung zum Thema „Stadtraum Strasse“. Bearbeitung des Aspektes „Wer sind die andern? Bedeutung des Strassenraums für Kinder und Jugendliche.“

27. Oktober: Teilnahme an einem Workshop der *Universität Bern (IKAÖ)*: „Der Verkehr aus der Sicht der Kinder

28. Oktober: Vortrag *AG Elternbildung Untersiggenthal/Turgi* zum Thema „Kinder auf dem Weg - Raum für die Entwicklung der kindlichen Persönlichkeit“.

30. Oktober: Gemeinsame Aktion mit *Ulla Grob-Menges* vom *Verband Kindertagesstätten der Schweiz (KiTaS)*. Die Verkehrsbetriebe der Schweiz haben die kostenlose Beförderung von Kindergruppen gestrichen, resp. sie auf Reisen mit der eigenen Familie beschränkt. Die Koordinationsstelle bereitet unter dem Thema „Lebensraum Tram“ eine Dokumentation sowie ein Schreiben vor, mit dem die Rücknahme der Verordnung erreicht werden soll. Kurz vor dem Abschluss der Aktion berichtet der Verband öffentlicher Verkehr (VöV/UTP), dass die Einschränkungen 2010 wieder aufgehoben würden.

12. November: Mit Planungsbüro *Metron AG in Brugg* und dem Netzwerk bestehen seit längerer Zeit intensivere Kontakt. Die Metron möchte eine Tagung zum Thema „Kind und Verkehr“ durchführen. Es findet ein längeres Gespräch statt. Die Tagung wird unter dem Titel „Kinder auf die Strasse?“ auf den 12. November festgelegt. Über 200 Spezialistinnen und Spezialisten aus der ganzen Schweiz besuchen die Tagung. Der Koordinator des Netzwerks sowie *Cornelia Herrmann* vom Kinderbüro Basel werden als Referenten eingeladen. Im Pressecommuniqué der Metron AG wird die Tatsache, dass die Entwicklungschancen Kinder durch die Vertreibung aus dem Strassenraum stark beeinträchtigt werden, als wichtigste Erkenntnis der Tagung hervorgehoben. (siehe Beilage)

September - Dezember: Im Tagesanzeiger wird verschiedentlich über das Projekts des Kantons Zürich „leichter leben“ berichtet. Mit verschiedenen Massnahmen soll versucht werden durch gesündere Ernährung und mehr Bewegung, das drohende Übergewicht bei den Kindern und Erwachsenen zu bremsen resp. zu reduzieren. Die vorgeschlagenen Massnahmen stimmen weitgehend mit den Vorschlägen der *Suisse Balance* vom Bundesamtes für Gesundheit überein. Der Zusammenhang zwischen Strassenverkehr, Bewegungsmangel und Übergewicht wird dabei systematisch ausgeklammert.

In Begleitinformationen (*Prävention & Gesundheitsförderung im Kanton Zürich*) und in den Medien (so von *Gesundheitsdirektor Thomas Heiniger*) wird darauf hingewiesen, dass in der Stadt Zürich bereits 20 Prozent der Kindergärtler übergewichtig sei und dass – gemäss zahlreichen Untersuchungen – die grosse Gefahr bestehe, dass wer einmal zu dick sei, dies sein Leben lang bleibe. In Eingaben für Leserbriefe und einem Vorschlag für einen Analysebeitrag im Tagesanzeiger will das Netzwerk aufzeigen, wie widersprüchlich und unvollständig die vom *Kanton Zürich* und von *Suisse Balance* vorgeschlagenen Massnahmen sind: 1. Abgesehen von ein paar wenigen Ratschlägen an Eltern kleiner Kinder beziehen sich alle Massnahmen auf die Zeit nach dem Eintritt in den Kindergarten und in die Schule also auf einen Zeitpunkt, in dem bereits 20 Prozent der Kinder Übergewicht aufweisen. Einmal erworbenes Übergewicht würde ja gemäss eigenen Aussagen „lebenslänglich“ andauern.

2. Der wichtigste Möglichkeit auf die Entstehung von Übergewicht mit einfachen und kostengünstigen Mitteln bereits vor dem Eintritt in den Kindergarten wirkungsvoll Einfluss zunehmen, wird vom Kanton Zürich wie von *Suisse Balance* ausgeklammert. Gemeint ist damit die Einrichtung möglichst vieler und *guter* Begegnungszonen auf den Quartierstrassen. Die Schaffung der Möglichkeit, dass bereits kleine Kinder auf den Quartierstrassen im Wohnumfeld ohne ständige Begleitung durch Erwachsene spielen können, führt gemäss unseren Untersuchungen zu einer sehr grossen Steigerung der täglichen Bewegungszeit, was automatisch die Gefahr der Entstehung von Übergewicht verhindern würde.

3. Besonders ärgerlich und absurd ist der Vorschlag des Kantons Zürich und von *Suisse Balance*, den „Pedibus“ als ein Mittel zur Gewichtsreduktion auch in Deutschen Schweiz anzupreisen. (Siehe Einleitung zum Jahresbericht)

Die drei Beiträge, die das Netzwerk beim Tagesanzeiger einreicht, werden nicht veröffentlicht. - Die Aufgabe einer sachlichen Information der Öffentlichkeit über die wichtigsten Ursachen von Bewegungsmangel und Übergewicht sowie sinnvoller Gegenmassnahmen bleibt eine Hauptaufgabe des Netzwerks für die nächsten Jahre.

Diverses:

- Beitrag „*Shared space* – auf der Strecke bleiben die Kinder“ (in Verkehrszeichen März 2009, S. 16-19). „*Shared space*“ ist eine neuere Form der Verkehrsberuhigung. Sie zielt darauf ab, allein durch eine Neugestaltung des Strassenraumes und durch Weglassung von Parkplätzen eine deutliche Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu erreichen. Dies ohne Tafeln und ohne klare Vortrittregelung. Jeder Strassenbenützer muss sich mit dem andern verständigen. Als Vertreter des Netzwerks weise ich darauf hin, dass eine solche Verständigung – das viel gepriesene Miteinander von motorisiertem Strassenverkehr und Fussgängern – jüngere Kinder überfordere. Jüngere Kinder würden klare Regeln benötigen, an die sie alle halten.
- Kurzinterview im Beobachter zum Thema „Allein auf der Achse“. Der Beitrag behandelt das Thema, was es für Voraussetzungen braucht, damit ein Kind allein ein **öffentliches Verkehrsmittel** benutzen darf.
- Mailverkehr mit A. Vetter betreffs der **Aufhebung einer Spielwiese** in der Gewomag Siedlung in Feldmeilen.
- In der Zeitschrift *Und Kinder* (Nr. 84/Dezember 2009, 67-78) erschien von mir unter dem Titel „Vom Strassenverkehr aus dem öffentlichen Raum vertrieben und in ihrer Entwicklung behindert“ ein zusammenfassender Beitrag zu den Bemühungen der Dokumentationsstelle Kind und Umwelt (heute zugleich Koordinationsstelle des Netzwerks Kind und Verkehr) im Bereich „Kind und Verkehr“ seit 1982.