

Netzwerk Kind und Verkehr: Jahresbericht 2011



Die 13jährige Barbara nimmt's ironisch: Was soll ich mich dagegen wehren, wenn ein Lastwagen mir den Weg über den Fussgängerstreifen versperrt und ungebremst an mir vorbeirast. Er sorgt ja dafür, dass ich jeden Morgen «früsch gmlche Mhhh - Milch Patent CH - frisch von der Alp noch kuhwarm» auf dem Frühstückstisch habe. Diese Kinderzeichnung trifft – wie viele andere - den Kern der Aktivitäten des Netzwerks Kind und Verkehr. Geht es doch - wie schon so oft - um die Verdrängung der schwächeren Verkehrsteilnehmer aus dem Strassenraum. Das Netzwerk wehrte sich im vergangenen Jahr gegen die Verdrängung an verschiedensten Fronten.

Begegnungszonen

Seit einigen Jahren ist unter der Leitung von *Verkehrsteiner* Bern im Auftrag des SVI und des Bundesamtes für Strassen ein Bericht über Begegnungszonen in Bearbeitung. Im Rahmen der Begleitgruppe war es uns möglich, die grosse Bedeutung der Begegnungszonen für den Alltag und die Entwicklung der Kinder immer wieder hervorzuheben und in den Bericht einzubringen. (27.01) Der Abschluss des Berichts stösst jedoch seitens der Auftraggeber auf beträchtlichen Widerstand und ein Abschluss wurde bis anhin hinausgezögert. Begegnungszonen in Wohnquartieren sind für Kinder ein wichtiger Schritt im Hinblick auf die Rückeroberung eines kleinen Stücks alltäglichen Lebensraums. Es scheint aber, dass man den Kindern diesen Raum nicht zugestehen will. In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass sich auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung bei der Propagierung von Begegnungszonen in Wohnquartieren stark zurückhält.

Im „Netzwerk Kind und Verkehr“ sind folgende Organisationen vertreten: Schweizerische Vereinigung der Elternorganisationen (SVEO); Kinderlobby Schweiz; Kinderschutz Schweiz (ASPE/ASPI); Schule und Elternhaus S&E; Schweizerischer Verband der Mütterberaterinnen SVM; Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (Aefu); Kind und Spital (l'enfant & l'hospital; bambino & ospedale) (K&S); Hausfrauen und Hausmännergewerkschaft; Marie Meierhofer-Institut für das Kind (MMI); Verband Kindertagesstätten der Schweiz (KiTaS); Kinderbüro Basel; Gruppo per la moderazione del traffico nella svizzera italiana; igSpielgruppen Schweiz; Tagesfamilien-Verein Zürich; Kinderbüro Basel; Elternverein Muri; Tagesfamilienverein Bezirk Hinwil; Rue de l'Avenir.

Auch bei Revision der Strassenverkehrsgesetzgebung, STBV und BSSV, (10.05) kommt die Vernachlässigung der Begegnungszonen zum Ausdruck. In der Vernehmlassung zu diesen Gesetzen haben wir darauf hingewiesen, dass sowohl Verordnung wie Signalisation der Begegnungszonen widersprüchlich sind. Das Signal «Begegnungszone» gilt für zwei sehr unterschiedliche Situationen. So werden Begegnungszonen mit Zentrumsfunktion und grossem Verkehrsaufkommen - etwa grosse Plätze oder Einkaufsstrassen - mit dem gleichen Signal versehen wie Begegnungszonen in Wohnquartieren: Ein Signal auf dem sich spielende Kinder tummeln! In der Vernehmlassung forderten wir eine unterschiedliche Signalisation für beide Situationen.

Bei der Realisierung von Begegnungszonen in Wohnquartieren hat sich zudem gezeigt, dass die Behörden, die in der Verordnung enthaltenen Bestimmung, dass nur dort parkiert werden darf, wo ein Parkfeld eingezeichnet ist, sehr extensiv auslegen. Man belässt die Parksituation in den meisten Fällen, wie sie früher war und begnügt sich mit der vorgeschriebenen Einrichtung von Pforten. Dies hat zur Folge, dass die meisten Begegnungszonen dem ursprünglichen Zweck der Begegnung und dem Spiel in keiner Weise genügen. Die übliche, alternierend angeordnete Längsparkierung erlaubt es den Kindern nicht, den Strassenraum als Spielraum zu nutzen. Wir haben deshalb in der Vernehmlassung gefordert, dass die Verordnung neu eine Bestimmung enthalten müsse, in der für Begegnungszonen in Wohnquartieren explizit genügend Raum für Begegnung und Spiel vorgeschrieben wird.

Das Thema Begegnungszone war auch im Rahmen meiner Unterrichtstätigkeit (20.05) an der Hochschule Rapperswil ein bedeutsamer Teilaspekt: Es ist wichtig, junge Verkehrsingenieure und Planer anzuregen, gute, d.h. modellhafte Begegnungszonen in Wohnquartieren zu konzipieren. Leider gibt es nach wie vor kaum Begegnungszonen, die als Modell bezeichnet werden können.

Im Rahmen der Umwelttage Basel (26.05) konnten wir in einem gemeinsam mit Isabel Fricker - Kinderbeauftragte der Stadt Basel - durchgeführten Atelier die Bedeutung guter Begegnungszonen hervorheben. Das Gleiche taten wir im Rahmen der vom Erziehungsdepartement der Stadt Basel organisierten Tagung „Spielen verboten“ (22.09)

Wohnumfeld, Begegnungszonen und Bewegungsmangel

In einem Leserbrief (Tagesanzeiger:30.11) kritisierten wir einen Beitrag, in dem Übergewicht und Bewegungsmangel muslimischer Mädchen einseitig mit der Religion in Verbindung gebracht wurde. Unsere Kritik wurde von weiteren Leserinnen und Lesern bestätigt. Sie bezieht sich einerseits auf die problematischen Untersuchungsmethoden der ETH und andererseits auf die einseitig auf Massnahmen im Kindergarten und der Schule ausgerichteten Förderprogramme des Kantons Zürich sowie des Bundes. Die Tatsache, dass viele Kinder in Umgebungen aufwachsen, in denen es keine Möglichkeit gibt, sich im Freien zu bewegen und zu spielen, wird konsequent ausgeblendet. Der motorisierte Strassenverkehr als wichtigster Verursacher des Bewegungsmangels wird aus politischer Rücksichtnahme konsequent aus dem Massnahmenkatalog ausgeklammert. Die Massnahmen beschränken sich, abgesehen von ein paar guten Ratschlägen an die Eltern, auf den Kindergarten und die Schule (Purzelbaum, bewegte Schule). Viele Kinder sind aber bereits zu dick und leiden unter Bewegungsmangel, wenn sie in den Kindergarten kommen. Erforderlich sind Massnahmen im Wohnumfeld und auf den Quartierstrassen. Solche werden bereits im frühen Kindesalter wirksam und können Bewegungsmangel sowie Übergewicht wirkungsvoll verhindern. Die Kontroverse um Kinder muslimischer Herkunft in den Medien führte in der Folge zu Diskussionen mit dem Autor der ETH Studie und zu einem längeren Gespräch mit einem erfahrenen Sportlehrer, der eine ähnliche Position wie wir vertritt. (22.12)

Das Thema Bewegungsmangel stand auch im Zentrum der Vernehmlassung zum neuen Strassenverkehrsgesetz und zur Signalisationsverordnung (STBV/BSSV).(10.05) Das alte und geplante neue Gesetz sorgte dabei für Verwirrung. Es unterscheidet, ohne dies genauer zu formulieren, zwischen gezielten und spielerischen Aktivitäten. So bleibt Spiel und Sport auf wenig befahrenen Strassen erlaubt und die Eltern können den Kindern erlauben, die Quartierstrasse mit dem Dreirad oder Fahrrad spielerisch zu nutzen. Laut Gesetz ist es jedoch nicht erlaubt, ein Kind im Vorschulalter mit dem Fahrrad Bäcker an der gleichen Strasse zu schicken, um ein Brot einzukaufen. Die Unterscheidung zwischen gezielten und spielerischen Aktivitäten ist nicht einsichtig. Sie wurde nie befolgt und lässt sich nicht kontrollieren. In der Vernehmlassung wehrten wir uns gegen die Vorgaben und forderten, dass den Kindern die Nutzung von Fahrrädern und andern fahrzeugähnlichen Geräten auf Quartierstrassen grundsätzlich und ohne Alterseinschränkung erlaubt wird. Im Sinne eines Kompromisses könnte die unbegleitete Nutzung von Hauptstrassen mit dem Fahrrad erst ab einem bestimmten Alter geregelt werden. Wir gehen allerdings davon aus, dass vernünftige Eltern dies so oder so tun und den Kindern in Bezug auf ihr Spiel auf der Strasse räumlich klare Grenzen setzen. Kinder brauchen jedoch Raum, um ihre motorischen Fähigkeiten, die Körperkoordination, das Gleichgewicht usw. zu üben. Ist dies nicht der Fall, so werden sie im Alter von 8 oder 9 Jahren auf Grund ihrer Unsicherheit vermehrt Unfälle provozieren.

Der Tagesanzeiger hat auf unsere Anregung hin das Thema („Ohne Eltern kein Trottnett!“ 03.03) aufgegriffen, was zu einer empörten Welle von Reaktionen in den Medien über die Unmündigkeitserklärung der Eltern geführt hat.

Im Anschluss an eine Sendung von 10 vor 10 zum Thema Fahrradfahren veröffentlichte das Netzwerk eine Pressemeldung (07.07; Freischütz ,12.07 usw.). Die Pressemeldung wurde später von der Deutschen Fachzeitschrift *Verkehrszeichen* (November) übernommen. Ausgangspunkt der 10 vor 10 Sendung bildete die Feststellung verschiedener FahrradinstruktorInnen der Verkehrspolizei, dass die Kinder in motorischer Hinsicht die nötigen Fähigkeiten zum Fahrradfahren nicht mehr beherrschen würden. (Vor Jahren war dieses Thema bereits in der Stadt Biel aktuell, wo sich Instrukturen zeitweise weigerten, weiterhin Fahrradprüfungen abzunehmen) In der Sendung wies der Vertreter der Stadtpolizei Zürich auf die mangelnde Übung der Kinder hin, während der Vertreter der Verkehrspolizei der Stadt Winterthur die Eltern der Kinder für die mangelnder

motorischen Fähigkeiten der Kinder verantwortlich machte. In unserer Pressemeldung wiesen wir darauf hin, dass die Kinder tatsächlich kaum Übungsmöglichkeiten haben, weil die dazu nötigen Räume fehlen würden und der motorisierte Strassenverkehr zu gefährlich ist. Eltern können nicht über die öffentlichen Räume, etwa Quartierstrassen verfügen. Die Verantwortung dazu liegt eindeutig bei den Behörden.

Fehlender Spielraum und Selbstständigkeit

Fehlende Begegnungszonen und generell fehlender Spielraum in Wohnungsnähe führen aber nicht nur zu Bewegungsmangel, sondern fördern auch die Unselbstständigkeit der Kinder resp. eine übertriebene gegenseitige Eltern-Kind-Bindung. Die bekannte deutsche Autorin Susanne Gaschke forderte in der Wochenzeitung *Die Zeit* mehr Selbstständigkeit für die Kinder und weniger Überwachung. Sie erteilte den Eltern die Hausaufgabe, die Kinder täglich ins Freie zu schicken. In einer Antwort an Gaschke (Leserbrief „Die Zeit“ 22.09) bestätigen wir die Bedeutung dieser Forderung, machten zugleich darauf aufmerksam, dass die Autorin vergessen habe, das wichtigste Hindernis zur Erfüllung der Forderung den motorisierten Strassenverkehr vor der Haustüre zu erwähnen. In die gleiche Richtung ging ein grösserer Beitrag in der *TagesWoche*. In ihm wird das Verwöhnen der Kinder einseitig als Luxusproblem dargestellt („Helikoptereltern“). Unsere Entgegnung: Das Verwöhnen, die Überbehütung der Kinder sind weniger ein Luxusproblem als vielmehr das Ergebnis einer alltäglichen Situation. Wer durch den motorisierten Strassenverkehr gezwungen wird, seine Kinder über mehrere Jahre hinweg ständig an die Hand zu nehmen, riskiert eine starke gegenseitige Abhängigkeit. (02.12: Der Leserbrief erschien stark gekürzt.)

Die Bemühung des Netzwerks um die Rückeroberung des wohnungsnahen Raumes für die Kinder stösst immer wieder auf grossen Widerstand. Es wird versucht, den Eltern die Schuld am Bewegungsmangel und der Unselbstständigkeit der Kinder zuzuschieben. Umwelteinwirkungen und fehlende Verfügbarkeit der Eltern über öffentliche Räume werden nicht anerkannt. Einerseits wird von den Eltern erwartet, dass sie ihre Kinder an die Hand nehmen und für ihre Sicherheit sorgen, andererseits wird genau die daraus entstehende gegenseitige Abhängigkeit kritisiert. Eine weitere Tendenz besteht darin, die Schuld dem gesellschaftlichen Wandel anzulasten. Ganz als ob wir diesen gesellschaftlichen Wandel nicht selbst wesentlich mitgestalten würden.

Wohnumfeld und ausserfamiliäre Betreuung

Die Frage nach der Bedeutung des Wohnumfeldes stellt sich auch im Zusammenhang mit dem Wandel der Familie und dem wachsenden Bedarf an ausserfamiliärer Betreuung. Das Thema konnten wir im Zusammenhang der Fortbildungsreihe „Bewegung und Gesundheit“ an der Berufsbildungsschule in Basel eingehender beleuchten. (22.09) Die Ausführungen wurden gekürzt im *Kita Journal Nr. 5* unter dem Titel «Es braucht mehr als Purzelbäume!» veröffentlicht. (Der vollständige Vortrag ist einsehbar unter www.kindundumwelt.ch: Rubrik, *aktuell*.) In vertreten wir die Ansicht, dass das Wohnumfeld, resp. Bewegungsmöglichkeiten im nahen Umfeld auch bei zunehmender Abwesenheit der Kinder von grosser Bedeutung bleiben. Der Anteil an Vorschulkindern, die eine Kita besuchen, ist mit 13 Prozent nach wie vor klein. Er wird in den nächsten Jahren weiter wachsen. Viele Kinder, die eine Kindertagesstätte besuchen, tun dies zudem nur an ausgewählten Wochentagen. Am Abend und an den Wochenenden sind die Kinder zu Hause. Sie brauchen in diesen Zeiten ein gutes Wohnumfeld, in dem sie mit den Kindern aus der Nachbarschaft spielen können. Dies ist umso wichtiger als die Verankerung im Wohnumfeld und im Quartier und somit auch die Integration und nachbarschaftliche Hilfe durch eine zeitlich ausgedehnte auswärtige Betreuung der Kinder geschwächt wird.

Übersehen wird auch, dass es Kitas und anderen Formen ausserfamiliärer Betreuung zumeist an Räumen mangelt, in denen die Kinder sich frei bewegend und lärmend spielen können. Ein gutes Wohnumfeld stellt die einzigartige Möglichkeit dar, Kinder unbegleitet im Freien spielen zu lassen.

Die Aufsichtspflicht für fremde Kinder verhindert auch, dass man diesen die nötige Selbstständigkeit in Innen- und Aussenräumen zugestehen kann. So werden etwa bestehende Begegnungszonen von Kitas kaum je genutzt, auch wenn sie sich in unmittelbarer Nähe befinden.

Ideale Lösungen bieten jene Formen der ausserfamiliären Betreuung, die fest in ein Quartier oder eine familienfreundliche Siedlung integriert sind, von den Kindern früh selbstständig erreicht werden können und über gute Aussenräume verfügen, die von den Kitakindern und den Kindern der Umgebung gemeinsam genutzt werden.

Der Weg in den Kindergarten und die Schule als Wege ins Leben

Der Schulweg kann als Weiterführung des Wohnumfeldes betrachtet werden. Wer als Kind, lange bevor der Kindergarten oder die Schule beginnt, unbegleitet mit andern Kindern im Wohnumfeld spielen kann, - so zeigen es unsere Untersuchungen - wird von den Eltern auch sehr rasch nicht mehr begleitet. Diese Kinder sind selbstständig genug und haben bereits erste eigenständige Erfahrungen mit dem motorisierten Strassenverkehr gemacht, sodass ihnen die Eltern zutrauen, sicher in den Kindergarten oder die Schule zu kommen.

Diese Grunderkenntnis bot Ausgangspunkt für verschiedene Beiträge in Zeitschriften, Leserbriefen und Vorträgen. In der *Zeitschrift 4 bis 8* konnten wir übers ganze Jahr verteilt eine Beitragsreihe zum Thema Schulweg gestalten. Im Zentrum der Beiträge standen Kinderzeichnungen. Kinder beobachten genau und halten fest, was alles sie auf dem Schulweg erleben oder verpassen, wenn sie mit dem Auto in die Schule gefahren werden. Kinderzeichnungen sprechen unmittelbar

an und sind wertvolle Dokumente zur Förderung des zu Fuss-Gehens. Sie zeigen auch, dass der *Pedibus* keine Lösung darstellt. Geführt von Erwachsenen haben die Kinder niemals die Möglichkeit, jenen Reichtum an sozialen Kontakten und an Umwelterfahrungen zu machen, wie dies der Fall ist, wenn sie sich unbegleitet von Erwachsenen, allein oder in kleinen Gruppen auf den Weg machen. Diese Ansicht vertraten wir gemeinsam mit Stefanie Fuchs, Leiterin der Regionalgruppe des VCS Basel und Solothurn in einer Aussprache mit dem Zentralsekretariat der VCS in Bern. Das Thema *Pedibus*, das vom VCS eine besondere Förderung erfährt, stand dabei im Zentrum.

Kritisiert wurde der *Pedibus* auch anlässlich einer Tagung zum Thema Schulweg des VCS Aargau. (19.11) Wir müssen alles daran setzen, dass in der Schweiz weiterhin möglichst viele Kinder selbstständig in den Kindergarten und die Schule gehen können. Dies setzt voraus, dass die Gemeinden mit baulichen Massnahmen für sichere Schulwege sorgen und nicht die kostengünstige Gelegenheit ergreifen, etwa mittels *Pedibus* oder *Lotsendienste*, die Verantwortung an die Eltern abzuschieben.

Zur sicheren Schulwegplanung gehört wesentlich auch eine **koordinierte Verkehrs- und Bildungsplanung**. Es darf nicht sein, dass von Jahr zu Jahr immer wieder Schulen aufgehoben und bereits kleine Kinder den Kindergarten oder die Schule in einem andern Quartier oder einem andern Dorf besuchen müssen. Mit den Einrichtungen der Basis- oder Grundstufe bestehen heute Möglichkeiten, dafür zu sorgen, dass auch kleinere Dörfer, weiterhin eine eigene Schule führen können oder der Kindergarten im Quartier in eine Basis- oder Grundstufe umgewandelt werden kann. Oft stehen finanzielle Interessen im Vordergrund. Man will die Bedeutung einer **Schule vor Ort**, des Schulwegs sowie der Nachbarschaft und der Kontakte der Kinder im Quartier nicht sehen. Der gemeinsame Schulweg wie das Quartier und Wohnumfeld sind äusserst wichtige Lernumfelder und eine wichtige Basis für die Integration der Kinder. Sie dürfen nicht aus finanziellen Erwägungen zerstört werden. (Dazu auch der Beitrag „Herbst der Kindheit“, der an verschiedene Medienvertreter verschickt wurde. 23.11)

Fussgängerstreifen

Fussgängerstreifen sind ein zentrales Element des Schulweges. Fehlen sichere Übergänge auf Hauptstrassen, so werden die Eltern ihre Kinder zu Fuss oder mit dem Auto in den Kindergarten oder die Schule begleiten. Das Thema war für uns über das ganze Jahr hin aktuell, lange bevor sich gegen Ende Jahr zahlreiche Verkehrsunfälle auf Fussgängerstreifen ereignet haben. (30.08: Teilnahme an einer Tagung des Fussverkehrs zum Thema «Querungen») Ein wichtiges Übungsfeld bildete einmal mehr der eigene Arbeitsort Muri (AG). Im Rahmen von Bauarbeiten wurden wichtige Fussgängerstreifen in unmittelbarer Nähe eines Schulhauses schlecht unterhalten oder aufgehoben. Eine falsche Bausignalisation führte dabei zu einem Unfall, der von uns bereits ein Monat zuvor angekündigt worden war. (28.10; 08.11; 11.11 im Freischütz Muri)

Das Grundproblem der Fussgängerstreifen besteht darin, dass die verantwortlichen Behörden sowie viele Verkehrsfachleute fast ausschliesslich den Aspekt der Sicherheit sehen und rasch bereit sind, Fussgängerstreifen, die ihnen nicht sicher genug scheinen oder zu wenig frequentiert werden, aufzuheben. Man will, wie etwa die Beratungsstelle für Unfallverhütung unermüdlich verkündet, angeblich vermeiden, dass sich Fussgänger in «falscher Sicherheit» wiegen. Ehrlicher Weise müsste man aber betonen, dass es in den meisten Fällen ums Geld geht. Technisch gesehen kann man fast jeden Fussgängerstreifen weitgehend sicher gestalten, nur ist das oft mit Kosten verbunden. Da erweist sich natürlich das Argument der „falschen Sicherheit“ und der Vorschlag „Aufheben“ als höchst willkommen.

Die soziale Bedeutung eines Fussgängerstreifen wird nicht oder zu wenig anerkannt. Kaum jemand interessiert sich dafür, was ein Fussgängerstreifen für Kinder oder ältere Leute oder Behinderte bedeutet. Das Aufheben eines Fussgängerstreifens führt sehr rasch dazu, dass Kinder nicht mehr selbstständig in den Kindergarten oder in die Schule gehen oder in der Freizeit Freunde besuchen können. Die heftigen Diskussionen, die gegen Ende Jahr um die Sicherheit auf Fussgängerstreifen in den Medien einsetzt hat und in die sich auch das Netzwerk eingeschaltete (15.12; 19.12), verlief in diesem Sinne einseitig. Es sollten weniger die Unterhalts- und Beleuchtungsprobleme, geringe Frequenz usw., diskutiert werden als die Frage, was im Leben der Fussgänger, insbesondere der Kinder und anderer schwächerer Verkehrsteilnehmer ein Fussgängerstreifen bedeutet. Der einseitige, ja sture Blick auf Sicherheit führt nicht zu sinnvollen Lösungen, sondern letztlich zum Wegsperrern der schwächeren Verkehrsteilnehmer und somit zu Bewegungsmangel und sozialer Isolation.

Die Bereitschaft in das Wohlbefinden der Fussgänger und in ein gesundes Aufwachsen der Kinder zu investieren fehlt den Behörden und zuständigen Fachleuten weitgehend.

Eine besondere Dimension erhält die Fussgängerstreifen Thematik im Zusammenhang mit **neuen Verkehrskonzepten**. Der neuartige Versuch in Köniz, auf einer Hauptstrasse mit einer Frequenz von bis zu 20.000 Fahrzeugen pro Tag in eine Tempo-30-Strasse zu verwandeln und Dank der Aufhebung der Fussgängerstreifen den Durchlauf der Fahrzeuge zu verbessern, hat in Fachkreisen grosse Begeisterung ausgelöst. Viele möchten das Konzept nachahmen. Ein vor Bundesgericht ausgetragener Streit, ob das Konzept «Köniz» auch in Münsingen auf einer weit längeren Strecke durchgeführt werden darf, endete positiv. Entscheidend für die Bejahung war dabei die Tatsache, dass der Verkehrsfluss mit Tempo 30 gleich hoch oder gar noch besser ist, als mit Tempo 50. Dies gelingt jedoch nur, wenn die Fussgängerstreifen aufgehoben werden. Die Frage, ob Strassen mit einem hohen Verkehrsaufkommen von ca. 16'000 Fahrzeugen ohne Vortritt nur mit Hilfe eines Mittelstreifens auch von schwächeren Verkehrsteilnehmern, insbesondere von Kindern gequert werden kann, interessierte das höchste Gericht nicht. Von Interesse war ausschliesslich der möglichst rasche und ungehinderte Durchlauf der Motorfahrzeuge.

In diesen neuen Konzepten – sie sind vergleichbar mit **open space Konzepten** im Ausland – wird unermüdlich das sehr human klingende Argument des Miteinanders und der gegenseitigen Rücksichtnahme beschworen. Das tönt gut, erweist sich aber, was Kinder betrifft als nicht realistisch. Das Miteinander beruht dem «Zeichen geben», auf «Kontaktaufnahme mittels Blickkontakt» d.h. auf einer gegenseitigen Absprache, ob ein Fussgänger den Vortritt erhält oder ihm dieser vom

Motorfahrzeuglenker verweigert wird, hängt vollständig vom Goodwill des Motorfahrzeuglenker ab. Das Recht steht auf seiner Seite. Absurderweise werden hier Argumente und Verhaltensweisen beschworen, von denen bereits vor Jahren zum Teil die gleichen Fachleute festgestellt haben, dass sie nicht realistisch sind. Die diesbezüglichen Erkenntnisse führten damals zur Aufhebung des Zeichen-Gebens und Blickkontakts an Fussgängerstreifen. Gegenseitige Absprachen, so lautete das Hauptargumente, würden zu Missverständnissen und somit vermehrt zu Unfällen führen. Die grosse Begeisterung der Fachleute für die neuen Verkehrskonzepte haben sie nun einfach zur Seite geschoben. Die bereits erwähnte Diskussion mit dem Zentralvorstand des VCS (24.03), der den neuen Verkehrskonzepte ebenfalls positiv gegenüber steht, drehte sich auch um diese Fragen.

Der Blick in die Zukunft erweist sich unter diesen Vorzeichen als beängstigend: Setzen sich die neuen Konzepte durch, so steuern wir einer Zweiklassenverkehrssicherheitspolitik entgegen. Wer jung und fit genug ist, kann sich im Verkehr noch bewegen. Die andern, die Kinder und schwächere Verkehrsteilnehmer bleiben zu Hause sitzen.

Kritik an der Unfallstatistik

Die ständige Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs, die Bemühungen um die Aufhebung von Fussgängerstreifen, die zunehmende Komplexität der Verkehrsanlagen (siehe Tempo 30 auf Hauptstrassen, Kreisverkehrsanlagen) sowie die Besetzung der Wohnumfelder durch parkierte Fahrzeuge usw. machen deutlich, dass die Kinder immer mehr aus dem öffentlichen Raum verdrängt und in ihrer Entwicklung eingeschränkt werden.

Kinder - so unsere alte „banale Position“ -, die sich nicht im Strassenraum bewegen, verursachen auch keine Unfälle. In diesem Sinne wehren wir uns seit Jahren gegen die einfache Gleichung, die von den Verkehrsverbänden und Verkehrssicherheitsorganisation seit Jahren hervorgehoben wird, dass der Rückgang der Strassenverkehrsunfällen eine Folge der ergriffener Verkehrssicherheitsmassnahmen sei. Gegen diese Behauptung muss festgehalten werden, dass viele der so positiv hervorgehobenen Sicherheitsmassnahmen nur zu weniger Unfällen führen, weil sich schwächere Verkehrsteilnehmer nicht mehr auf die Strasse wagen und den Kindern die Nutzung des Strassenraumes verboten wird.

Immer wieder haben wir im vergangenen Jahr die geradezu rituell wiederholte Interpretation der Unfallgeschehens kritisiert (VERVE 10.05; Leserbrief 21.06; Tagung BFU 29.11; Leserbrief 09.12) Auch im Verkehrssicherheitsrat (02.09) steht das Thema seit langem auf der Traktandenliste, wurde jedoch immer wieder in die Pendenzen abgeschoben. In der letzten Sitzung hat nun der Verkehrssicherheitsrat ein kleines Vorprojekt für einen erneuten Antrag bewilligt. Die Vorarbeiten dazu wurden gemeinsam mit Käthi Diethelm (Velo Schweiz) und Daniel Sauter (Urban Mobility Research) in Angriff genommen. (08.11)

Der Widerstand gegen das Thema der Verdrängung ist offensichtlich. Lässt sich nämlich feststellen, was wir überhaupt nicht bezweifeln, dass ein beträchtlicher Teil des Rückgangs der Kinderunfälle im Strassenverkehr dem Verlust der selbstständigen Bewegungsfreiheit anzurechnen ist, gerät die Erfolgsgeschichte verschiedener Verkehrsorganisationen gründlich ins Wanken. Wegsperrungen heisst für Kinder zugleich fehlende soziale Kontakte, Bewegungsmangel und Übergewicht usw. Die daraus resultierenden Entwicklungsdefizite und Krankheiten müssen so gesehen zu einem beträchtlichen Teil dem motorisierten Strassenverkehr angerechnet werden. Folgt man dieser Argumentation, so löst sich auch das immer wieder angebrachte Argument, der motorisierte Strassenverkehr würde weit mehr an Steuern und Abgaben bezahlen als er tatsächlich Kosten verursache, in Luft auf.

Hoffnungsvoller Ausblick

Es gibt nicht nur negative Entwicklungen. Das Abschieben vieler Probleme auf den sozialen Wandel, den man nicht beeinflussen könne, trifft so nicht zu. Die breite Bewegung zur Einführung von Tempo 30 Zonen, die Schaffung von Begegnungszonen oder das Aufkommen autofreier Siedlungen sind deutliche Zeichen für eine Wende zu einer vernünftigen und somit auch kinderfreundlicheren Gestaltung unserer Umwelt. Es gibt keinen sozialen Wandel, der von irgend einem dunklen Schicksal gesteuert wird. Wir selbst haben es in der Hand, die Umwelt im positiven Sinne zu gestalten. Dazu drei zusätzliche Beispiele, die in diese Richtung weisen:

Kinderfreundlichkeit in den Gemeinden

Die UNICEF Schweiz hat vor längerer Zeit das Projekt *kinderfreundliche Gemeinden* geschaffen – wir haben bei der Entstehung beratend mitgearbeitet. Wie eine Tagung (31.11) gezeigt hat, entwickelt sich das Projekt positiv. Verschiedene Gemeinden bemühen sich, trotz beträchtlichen Aufwands um das von der UNICEF verliehene Prädikat.

Primano/Schritt-weise

Ein von der Stadt Bern begonnenes Projekt *Primano/schritt-weise* ist zwar primär ein Projekt für die Frühförderung und Integration von Kindern aus benachteiligten Familien, insbesondere von Immigranten. Das Projekt findet Anklang und hat Erfolg. In verschiedenen Gesprächen und im Rahmen der *Frühjahrskonferenz der Städteinitiative Sozialpolitik* haben wir eine Ausweitung des Projekts vorgeschlagen. Die Förderung bei *schritt-weise* erfolgt primär über Hausbesuche und Kontakte unter den betroffenen Familien. Angeregt wurde von uns eine Ausweitung der Förderung innerhalb des Wohnumfeldes, resp. Quartiers. Über die individuelle Förderung in der Wohnung hinaus soll versucht werden durch ein aktives Aufsuchen geeigneter Orte im Wohnumfeld, Kontakte mit andern Familien zu knüpfen, die das gleiche Wohnumfeld nutzen. Auf diese Weise könnte das nachbarschaftliche Netz und die gegenseitige Unterstützung gestärkt werden. Über Kontakte mit Quartierorganisationen und Verkehrsplanern sollte zudem, sofern nötig, das Wohnumfeld verbessert und

neue Kontakt Räume in der unmittelbaren Nachbarschaft (z.B. Begegnungszonen) geschaffen werden. Unsere Anregungen stiessen auf ein positives Echo. Es ist geplant, im Laufe der nächsten Jahre erste Versuche in dieser Richtung zu starten.

- Gemäss den Ergebnissen aus einer von uns durchgeführten Nationalfondsstudie bildet die Verkehrssituation im Wohnumfeld einen entscheidenden Faktor für das Gelingen einer guten Integration. Die Integration im Wohnumfeld hat zudem den Vorteil, dass sie bereits bei sehr kleinen Kindern einsetzen kann.

Kind und Raumentwicklung

Wie im letzten Jahresbericht angekündigt hat uns das Amt für Raumentwicklung des Kantons Aargau angefragt, das Konzept für zwei bis drei Kurzfilme zum Thema „Kind und Raumentwicklung“ für die Website www.zeittraumaargau.ch zu entwickeln. Das von uns vorgelegte Konzept wurde akzeptiert. In Zusammenarbeit mit der Firma VISAVISTA Basel wurden verschiedene Drehorte ausgewählt. Im Laufe des Jahres haben wir Situationen auf dem Schulweg, im Wohnumfeld und auf einer Begegnungszone gefilmt. Die Aufnahmen wurden unterdessen zu drei kurzen Filmen verarbeitet, die im Laufe der ersten Monate 2012 aufgeschaltet werden sollen. Im Zentrum der drei Filme steht die Erkenntnis, dass die Bedürfnisse der Kinder und die Bedingungen für ein gesundes Aufwachsen sehr gut übereinstimmen mit den Zielen der modernen Raumentwicklung, in deren Zentrum das verdichtete Bauen steht. (Zu diesem Thema konnten wir im Tagesanzeiger einen kurzen Analysebeitrag formulieren. 27.08) Diese Ausgangslage ist sowohl für die Kinder wie für die Raumentwicklung positiv zu werten. Beides, die Anliegen der Kinder wie jene einer zukunftsgerichteten vernünftigen Raumentwicklung haben es allerdings nicht einfach, sich gegenüber ungehemmten Wachstumsstrategien in den Gemeinden, die vor allem im Bau von Einfamilienhäusern zum Ausdruck kommt, durchzusetzen.

AGENDA

27.01.: Sitzung Projekt Begegnungszonen. Das Projekt steckt in Schwierigkeiten. Das Bundesamt für Strassen will noch Änderungen am Bericht.

03.02.: Tagung in Bern: Metron und Bundesamt für Raumentwicklung diskutieren die Agglomerationsplanung

22.02.: Teilnahme in der Jury eines Wettbewerbs. Sammlung von Ideen für die Verbesserung von Quartierstrassen in einem Quartier der Stadt Basel. Die eingegangenen Wettbewerbsbeiträge sind eher bescheiden.

Februar: Beitrag für die *Zeitschrift 4 bis 8, 1/2011* «Der Schulweg beginnt vor der Haustüre», Teil 1 einer Serie zum Thema „Schulweg“ analysiert anhand von Kinderzeichnungen

03.03.: Ein Hinweis des Netzwerks, dass Kindern das unbegleitete Fahren mit Trottinets, Kinderrädern etc. auf Quartierstrassen in der neuen Verkehrsgesetzgebung verboten werden soll, wird in einem grösseren Beitrag von Simone Rau im Tagesanzeiger «Ohne Eltern kein Trottinett» aufgegriffen. Der Beitrag löst eine Welle der Empörung in verschiedenen Zeitungen (NZZ am Sonntag vom 6. März etc.), im Fernsehen sowie Internet aus. Man kritisiert die Entmündigung der Eltern. Die späte Berichtigung des Bundesamtes für Strassen, dass dem - obwohl sich niemand daran hält - schon immer so war und gemäss Entwurf der neuen Verkehrsgesetzgebung so bleiben soll, vermindert die Empörung nicht. - Es ist davon auszugehen, dass die neue Gesetzgebung auf Grund des wachsenden Widerstandes das Verbot aufheben oder zumindest ändern wird.

18.03.: Sitzung des Verkehrssicherheitsrats in Olten. Mein Versuch anstelle eines Vertreters vom Strasse Schweiz FRG mit Caroline Beglinger (vcs) eine weitere Frau in die Verwaltungskommission zu wählen, wird abgelehnt. Neu werden 8 Männer neben 3 Frauen die Kommission dominieren. Vertreterinnen und Vertreter der schwachen Verkehrsteilnehmer sind weiterhin stark untervertreten. Eine Vertretung der Kinder fehlt weiterhin. Zudem verweigere ich dem Versuch, das Thema «Verdrängung schwächerer Verkehrsteilnehmer» von der Pendenzenliste zu streichen die Zustimmung.

24.03.: Besprechung beim Zentralsekretariat des VCS in Bern gemeinsam mit Stefani Fuchs (Leiterin der Regionalgruppe des VCS Basel/Solothurn). Wir wehren uns gegen Tempo 30 auf Hauptstrassen, wie dies auch von der VCS Zentrale begrüsst wird. Wir betonen, dass Tempo 30 auf Hauptstrassen nur eingeführt werden darf, wenn gleichzeitig die Fussgängerstreifen belassen werden. Gemäss Bundesgerichtsentscheid zu Münsingen ist dies nicht möglich. Im Weiteren wird von uns eine kritischere Beurteilung des Pedibus gefordert.

13.04.: Vorbesprechung beim Amt für Raumentwicklung des Kantons Aargau betreffs Konzept für Filme zum Thema „Kind und Raumentwicklung“

April: Beitrag für die *Zeitschrift 4 bis 8 Nr. 2/2011* «Die Schildkröte am Strassenrand», Teil 2 einer Serie zum Thema «Schulweg» analysiert anhand von Kinderzeichnungen

10.05.: Abschluss Vernehmlassung STBV und BSSV (VERVE) zuhanden des Bundesamts für Strassen

19.05: Teilnahme an der Frühjahrskonferenz der Städteinitiative Sozialpolitik «Die Soziale Stadt ist auch eine gesunde Stadt - Armut bekämpfen und Gesundheit fördern». In der Gesprächsrunde versuche ich, die Bedeutung des Raumes und im Besonderen des selbstständig erreichbaren Wohnumfeldes für die gesunde Entwicklung der Kinder hervorzuheben. Anregung zur Ausweitung des Projekts Primano/Schritt-weise.

20.05.: Hochschule Rapperswil (HSR) CAS Weiterbildung «Nachhaltige Mobilität». Betreuung des Themas „Kind und Verkehr“

26.05.: Umwelttage Basel. Gemeinsam mit Isabel Fricker (Kinderbeauftragte der Stadt Basel) Durchführung des Ateliers „Ich spiele...also bin ich!“

28.05.: Mitarbeit VCS Basel, Standbetreuung

30.05.: Mailkorrespondenz mit Katharina Egli (Suhr) zum Thema Begegnungszonen im Rahmen der Projekte „Primano“ resp. „schritt:weise“

07. und 08.06: Filmaufnahmen für Film «Kind und Raum» gemeinsam mit dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Aargau

17.06.: Visionierung/Schnittkonzept der Filmaufnahmen vom 7./8. Mai

21.06.: Leserbrief im Tagesanzeiger: «Der Bluff mit dem Unfallrückgang», Kritik an der von der BfU in der Tagesschau des Fernsehen SF1 veröffentlichten Unfallstatistik. Es wird, wie seit eh und je, nicht erwähnt, dass ein beträchtlicher Teil des Unfallrückganges bei Kindern darauf zurückgeführt werden muss, dass die Kinder nicht mehr ins Freie dürfen. Die Folge davon ist Bewegungsmangel etc.

29.06.: Filmaufnahmen in Neuenhof zum Thema „Kind und Raum“ gemeinsam mit dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Aargau

07.07.: Pressemeldung des Netzwerks «Viele Kinder gefährden sich im Verkehr, weil sie das Fahrradfahren nicht beherrschen» als Reaktion auf eine 10vor10 Sendung im Schweizer Fernsehen. Erscheint u.a. im *Freischütz* (12.07). Der wichtigste Grund für die Nichtbeherrschung des Fahrrades liegt in der fehlenden Übung. Kinder haben keinen Raum mehr in der Wohnumgebung, in dem sie ihre motorischen Fähigkeiten üben, erste Erfahrungen mit dem Strassenverkehr machen und das Fahrradfahren üben können. (Der Beitrag erscheint später auch in der Septemberrummer der Deutschen Zeitschrift *Verkehrszeichen*.)

08.07: Visionierung der Filme vom 29. September in Basel

Juni: „Strassen zum Spielen“, Im Gespräch mit Jean-Marc Heuberger. Mehrseitiger Beitrag in der *Zeitschrift babymag.ch*, S.36 – 39 zum Thema «Kind und Strasse» und «familienfeindlich Dörfer»

12.08.: Beitrag von Marco Hüttenmoser und Cornelia Kuster «Muri wird um(ge)fahren», Teil 3. einer mehrteilige Reihe zum Thema „Verkehr in Muri“ in der Regionalzeitung *Freischütz*, Doppelseite mit zahlreichen Bildern.

27.08.: „Freier Auslauf“, Analysebeitrag im Tagesanzeiger. Verdichtetes Bauen bietet Kindern ein besseres Umfeld als Eigenheime. Zur Bedeutung des Wohnumfeldes für die Entwicklung der Kinder und die Nachteile, der im Tierschutz verbotenen für die Kinder aber erlaubten Batteriehaltung.

30.08.: Teilnahme an der Tagung von Fussverkehr Schweiz in Biel zum Thema „Querungen“

02.09.: Sitzung *Verkehrssicherheitsrat*. Ein Antrag des Netzwerks zur Bildung einer Arbeitsgruppe «Verdrängung» wird abgelehnt. Ich erhalte aber den Auftrag in Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachleuten den Antrag bis zur Sitzung im März 2012 zu ergänzen.

13.09.: Ablehnung der Einrichtung eines Fussgängerstreifens führt zu einem Leserbrief im *Freischütz* «Für ein Verbot von Fussgängerstreifen fehlen die gesetzlichen Grundlagen». Hinweis auf die unterschiedliche Interpretation der VSI Normen. Wenn Eltern einen Fussgängerstreifen wünschen, werden sie immer wieder darauf aufmerksam gemacht, dass dies in der gegebenen Situation auf Grund der bestehenden Normen nicht möglich sei. Wird hingegen die Verkehrspolizei darauf hingewiesen, dass bestimmte Fussgängerstreifen etwa bei Bushaltestellen nicht der Norm entsprechen würden, heisst es jeweils «das sei ja nur eine Norm» und kein Gesetz. Wichtig ist bei entsprechenden Wünschen, dass man eine Ablehnungen schriftlich begründet werden muss, damit man gegen sie vorgehen kann.

20.09: Vortrag «Es braucht mehr als Purzelbäume!» im Rahmen der Fortbildungsreihe „Bewegung und Gesundheit“ des Erziehungsdepartement Basel. Es wird von mir das Thema Kind/Bewegung/Raumbedarf/Lärm im Zusammenhang der ausserfamiliärer Betreuung erläutert.

22.09.: Leserbrief in der Wochenzeitung «Die Zeit». Ergänzung zum Beitrag von Susanne Gaschke «Die Verkürzung der Kindheit». Gaschke betrachtet die Aufforderung an die Kinder „Geht raus spielen!“ als wichtige Hausaufgabe der Eltern. Die Autorin vergisst dabei allerdings darauf hinzuweisen, dass der Strassenverkehr das wichtigste Hindernis darstellt, um dieser „Hausaufgabe“ nachzukommen.

22.09: Vortrag „Kinder auf die Strasse!“ an der Tagung „Spielen verboten! – Kontroversen um Kinderfreundlichkeit.“ des Erziehungsdepartements Basel zum Thema. Wir erläutern die Bedeutung des Strassenraums für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. Ein Interview mit mir und Isabel Fricker zum Thema erscheint später in www.familienleben.ch

30.09.: Besprechung mit Pro Juventute. Wir erläutern das «Konzept für ein Projekt einer frühen Einführung der Kinder in die Umwelt». Das Projekt stösst bei Pro Juventute auf Widerstand, da es auch Veränderungen an der Umwelt fordert. Die Politik von PJ laute: Keine Veränderungen fordern, nur die Eltern darin unterstützen, mit den bestehenden Problemen besser fertig zu werden. Diese Einstellung wird etwa im Vergleich zu früheren Aktivitäten der Pro Juventute als äusserst reaktionär beurteilt.

September: Beitrag in der *Zeitschrift 4 bis 8 Nr. 9*, „Schulweggemeinschaften“, Teil 3 einer Serie zum Thema „Schulweg“ analysiert anhand von Kinderzeichnungen

28.10.: Freischütz Muri: Veröffentlichung des Mailverkehrs mit den Behörden nach einem Unfall auf einem Fussgängerstreifen. Im Rahmen von Bauarbeiten hatte die Bauherrschaft 30 Meter vor einem Fussgängerstreifen,

der direkt in ein Schulhaus führt, eine Ampelanlage eingerichtet. Als Folge davon entsteht täglich Stau beim Fussgängerstreifen. Die Kinder müssen die Strasse auf dem Fussgängerstreifen zwischen gestauten Fahrzeugen - zum grossen Teil mit laufenden Motoren - queren. Die Situation wird von uns kritisiert. In verschiedenen Mails verlangen wir, dass das Rotlicht versetzt wird. Die Behörden reagieren ablehnend. Ein Monat später wird an dieser Stelle ein Kind auf der zweiten Fahrbahn angefahren. Die Fahrzeuglenkerin verliert den Fahrausweis. Nach dem Unfall stellen wir der Regionalzeitung unsere Mails zur Verfügung. Die Behörden reagieren verärgert, schliessen den Fussgängerstreifen und zwingen die Kinder zu grösseren Umwegen.

29.10.: Weiterbildung Velo Schweiz. Leitung einer Arbeitsgruppe, Vortrag und Diskussion über die Grundlagen des Velofahrens

31.11.: Teilnahme an der Tagung der UNICEF „Kinderfreundlichkeit und die Gemeinden“ in Bern.“

Oktober: Beitrag in der Zeitschrift Kitas Journal, Nr.5: „Es braucht mehr als Purzelbäume!“, Gekürzte Fassung des Vortrages vom 20.9. im Rahmen der Veranstaltungsreihe «Bewegung und Gesundheit», Erziehungsdepartement Basel vom 20.9.2011

08.11.: «Nach Unfall mit einem Kind in Muri: Fussgängerstreifen wieder gesperrt» im Freischütz, redaktioneller Beitrag (Mitarbeit M.H.) (Vgl. 28.10)

08.11.: Beginn der Aufarbeitung des Themas «Verdrängung» mit Daniel Sauter (Urban Mobility Research) und Käthy Diethelm (Velo Schweiz) für den neuen Antrag an den Verkehrssicherheitsrat.

11.11.: Redaktioneller Beitrag im Freischütz (Mitarbeit M.H.) «Kinder zeigen uns den (Aus-)Weg», Reaktion der Kinder auf den aufgehobenen Fussgängerstreifen zum Schulhaus. (Vgl. 28.10 und 8.11)

19.11.: Vortrag zum Thema Schulweg beim VCS Aargau

23.11.: Im Anschluss an tödlich verunfallte Kinder im Kanton Bern veröffentlichen wir die Pressemeldung «Herbst der Kindheit». Wir erhalten verschiedene positive Rückmeldungen. Ob der Beitrag in einer Zeitung erschienen ist, wissen wir nicht.

25.11.: Wohler Anzeiger «Gemeindeporträts - Verkehrssicherheit», ½ Seite «Vermeintlich sichere Wege» gemeinsam mit Bénédicte Gueneau von der Arbeitsgruppe Kind und Verkehr, Muri

29.11.: Teilnahme an der Jahrestagung der BfU: Thema «Verkehrssicherheit in Dörfern und Städten: Haben wir die Fussgänger vergessen?». Die Zeit, das Problem zu diskutieren ist von vorherein stark eingeschränkt. Trotzdem melden wir uns mit einem kurzen Statement, in dem wir unsere Kritik an einer einseitigen und falschen Interpretation der Unfalldaten äussern.

30.11.: Leserbrief im Tagesanzeiger, Stellungnahme zu einem Beitrag über mangelnde motorische Fähigkeiten und Übergewicht fremdländischer Kinder («Muslim-Mädchen sind weniger sportlich») Kritik an der einseitigen Betrachtungsweise. Die Einflüsse des Wohnumfeldes und des Strassenverkehrs werden als wichtigste Ursachen des Bewegungsmangels aus falscher politischer Rücksichtnahme in sportmotorischen Untersuchungen konsequent ausgeklammert.

November: Beitrag in der Zeitschrift 4 bis 8, Nr. 11, „Wo man aussteigt, beginnt das Leben“, Teil 4 einer Serie zum Thema „Schulweg“ analysiert anhand von Kinderzeichnungen

November: Beitrag in der Zeitschrift Verkehrszeichen 3/11“Kinder beherrschen das Fahrradfahren nicht mehr“

01.12.: Interview ArgauerZeitung/Freiamt «Auch Tempo 30 ist für Kinder zu gefährlich», eine etwas aus dem Zusammenhang gerissene Übernahme (irreführender Titel) eines Interviews aus www.familienleben.ch

02.12.: Leserbrief in der TagesWoche. «Auch ohne Helikopter». Reaktion auf einen Beitrag über Eltern, die ihre Kinder verwöhnen. Die überhandnehmende Begleitung der Kinder durch die Eltern („Helikoptereltern“) könne nicht nur auf die Einstellung der Eltern zurückgeführt, sondern muss mit immer grösser werdenden Gefahren im Strassenverkehr und fehlendem Freiraum für Kinder in Verbindung gebracht werden. (Der Leserbrief erscheint nur verstümmelt)

09.12.: Leserbrief im Tagesanzeiger «Statistiken für Selbstlob», Kritik an der Interpretation der Unfallstatistik durch die BfU

15.12.: Leserbrief im Tagesanzeiger zum Thema Zebrastreifen «Handzeichen überfordern Kinder»

19.12.: Zwei Interviews auf der Internetseite der Aargauer Zeitung/Mittellandzeitung

a) «Fussgängerstreifen sind nicht per se gefährlich» Zu den Themen «Vortrittsrecht, Blickkontakt, rennende Kinder» usw.

b) «Wie sieht der Fussgängerstreifen von morgen aus?»- Stellungnahme zu verschiedenen – nicht befriedigenden - technologischen und ästhetischen Neugestaltungen von Fussgängerstreifen.

22.12.: Besprechung mit Sportlehrer Markus Fuchs zum Thema Bewegungsmangel/Strassenverkehr