

## Netzwerk Kind und Verkehr: Jahresbericht 2012



Sabine besucht den Kindergarten. Sie hat gelernt den Weg dorthin allein zurückzulegen, muss aber eine stärker befahrene Strasse queren. Behilflich sind ihr dabei ein Zebrastrifen und eine Ampelanlage. In ihrer Zeichnung steht Sabine neben der Ampel gut sichtbar am Rand des Fussgängerstreifens. Mit weit aufgesperrten Augen blickt sie in die Richtung eines heranfahrenden Fahrzeugs. Wie aggressiv dieses auf den Fussgängerstreifen zusteuert, bringt die junge Zeichnerin darin zum Ausdruck, dass die Kühlerhaube des Autos weit in die gelben Streifen hineinragt. Hält es oder hält es nicht?, scheint sich Sabine zu fragen. Mit dem grossen roten Punkt in der Ampelanlage will Sabine vermutlich andeuten, dass das Auto anhalten müsste. Ein Detail macht die Schwierigkeiten des Kindes bei der Kommunikation mit dem Strassenverkehr sichtbar. Sabine weiss genau, dass sie, wenn sie etwas erreichen will, ihrem Ansprechpartner in die Augen schauen muss. Sie weiss auch, dass das heranfahrende Fahrzeug von einem erwachsenen Menschen gelenkt wird. Sie sucht den Kontakt, doch es gelingt ihr nicht. Die Zeichnerin bringt dies eindrücklich zum Ausdruck, indem sie die im blauen Fahrzeug rot umrandeten Fenster mit heftigen Strichen übermalt.

### Kinder beim Queren einer Strasse – bloss eine Frage der Sicherheit ?

Mit diesem Titel könnten wir die Arbeit des Netzwerks Kind und Verkehr im Jahr 2012 kennzeichnen. Neben verschiedenen andern Themen stand die Frage im Vordergrund: Was ereignet sich, wenn ein Kind eine Strasse queren will? Was soll es tun, um sein Verhalten auf ein heranfahrendes Fahrzeug abzustimmen? Was tun, wenn es keine Fussgängerstreifen hat? Dabei drängt sich die Frage nach der Bedeutung von Fussgängerstreifen für den Alltag und die Entwicklung der Kinder auf.

---

Im „Netzwerk Kind und Verkehr“ sind folgende Organisationen vertreten: Schweizerische Vereinigung der Elternorganisationen (SVEO); Kinderlobby Schweiz; Stiftung 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'hopital; 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; Elternverein Muri; Tagesfamilienverein Bezirk Hinwil; Rue de l'Avenir; Pro Velo Schweiz

Ausgelöst wurde die Thematik von verschiedenen Unfällen auf Fussgängerstreifen, die in den Medien ein grosses Echo gefunden haben. Wir haben uns bereits im Jahresbericht 2011 damit beschäftigt, doch die Diskussionen gingen im vergangenen Jahr weiter und wir wollen deshalb nochmals vertieft darauf eingehen.

Kinder haben, wie die Zeichnung Sabines und viele andere Kinderzeichnungen zeigen, grossen Respekt, ja vielfach Angst, beim Betreten eines Fussgängerstreifens. Beobachtungen zeigen, dass sie Fussgängerstreifen nur zögernd betreten. Wenn auf Grund polizeilicher Unfallprotokolle behauptet wird, dass bei bis zu 20% der Unfällen an Fussgängerstreifen die Kinder über die Strasse gesprungen seien, so erweist sich dies bei genauerem Hinsehen als Fehlinformation. Jüngere Kinder warten normalerweise, wie sie es gelernt haben, bis die Räder still stehen. Das Problem entsteht erst während des Querens. Die Kinder wollen die Autos nicht zu lange warten lassen oder sie haben Angst vor den laufenden Motorengeräuschen und beginnen zu rennen. Dabei vergessen sie, dass auf der zweiten Strassenhälfte ebenfalls Autos heranzufahren. Dieser Beobachtung entspricht, dass sich viele Unfälle auf Fussgängerstreifen erst auf der zweiten Fahrbahnhälfte ereignen. Besonders gefährlich wird es, wenn vor und hinter dem Fussgängerstreifen Autos mit laufenden Motoren im Stau stehen, die den über die Strasse gehenden zusätzlich Angst einflössen und die Sicht auf die zu springend beginnenden Kinder verdecken. Wir haben in diesem Sinne gefordert (3.11), dass Fahrzeuge bei Stau nicht aufschliessen dürfen, um die Sicht auf querende Fussgänger auf dem Zebrastreifen frei zu lassen.

## **Fussgängerstreifen sind gefährlich, also muss man sie aufheben!**

Die Angst oder Verunsicherung der Kinder an Fussgängerstreifen darf kein Grund sein, diese aufzuheben. Es gibt bis heute keine andere bessere bauliche Massnahme, die es Kindern erlauben würde, eine stärker oder rasch befahrene Strasse zu queren. Auch Sabine, die Autorin der Zeichnung, müsste ohne Fussgängerstreifen und eventuell ohne Ampel auf dem Weg in den Kindergarten von Erwachsenen begleitet werden. Ohne Fussgängerstreifen bleiben die Kinder zu Hause sitzen.

Hier spätestens zeigt sich, wie einseitig die Reaktionen der Verkehrspolizei, der bfu und des Bundesamtes für Strassen auf die gehäuften Unfälle auf Fussgängerstreifen sind, wenn daraus geschlossen wird, dass es zu viele Fussgängerstreifen habe und ein beträchtlicher Teil von ihnen aufgehoben werden müsse. Hinter dieser Forderung steht die Tatsache, dass man nicht ständig mit negativen Schlagzeilen über Unfälle auf Fussgängerstreifen konfrontiert werden will. Derartige Unfälle stellen, insbesondere wenn davon Kinder betroffen sind, den motorisierten Strassenverkehr und die verantwortlichen Behörden in ein schlechtes Licht. Sie treffen die Behörden in ihrer Kernkompetenz der Unfallverhütung. Die logische und durchaus wirksame Konsequenz: Möglichst wenig Fussgängerstreifen sollen neu einrichten und viele alte Fussgängerstreifen aufgehoben werden. Was beim Queren von Strassen neben den Fussgängerstreifen passiert, interessiert kaum und generiert keine Schlagzeilen in den Medien. Das ist zwar spitz formuliert. Betrachtet man aber die endlosen Diskussionen genauer, trifft es den Kern der Sache.

**Das Grundproblem besteht darin, dass die verschiedenen Organisationen der Verkehrssicherheit und das Bundesamt für Strassen nicht bereit und möglicherweise nicht fähig sind, die grosse soziale Bedeutung, die ein Fussgängerstreifen für die soziale Entwicklung von Kindern und deren Entfaltung zu selbstständigen Persönlichkeiten innehat, zu anerkennen und daraus verkehrspolitische Entscheide abzuleiten. Unsere Verkehrspolitik und die damit verbundenen Massnahmen sind derart auf die Frage der Unfallverhütung fixiert, dass ihr das Verständnis für die Bedingungen des Aufwachsens von Kindern völlig abgeht. Ein Kind benötigt für eine gesunde Entwicklung nicht nur Mütter und Väter, die es, so die Vorstellung der Verkehrssicherheitspolitiker, ununterbrochen an die Hand nehmen oder in der Wohnung einsperren und es so vor den Gefahren des motorisierten Verkehrs schützen. Ein Kind braucht Freiräume, die es selbstständig erreichen und wo es mit andern Kindern spielen und sich bewegen kann.**

Der Fussgängerstreifen erfüllt, neben einem guten Wohnumfeld, guten Begegnungszonen und baulichen verkehrsberuhigenden Massnahmen auf Quartierstrassen, eine sehr wichtige Aufgabe. Fehlt er und sind die Ränder der Quartierstrassen alle mit Autos verstellt, kann ein jüngeres Kind nicht mehr selbstständig die Strasse queren, um Spielkameraden auf der andern Strassenseite zu besuchen. Mit dem Beginn des Kindergartens oder der Schule erhöht sich zudem die Bedeutung der Fussgängerstreifen. Ohne sie wird es für einen grossen Teil der Kinder nicht mehr möglich sein, ohne Begleitung durch Erwachsene den Kindergarten oder später die Primarschule zu besuchen. Dies wiederum führt vermehrt zum Transport der Kinder im Auto und zu einer schwerwiegenden Desintegration der Kinder. Dabei genügt es nicht, wie dies die entsprechende Norm vorsieht, unmittelbar vor Kindergärten oder Schulen Fussgängerstreifen einzurichten. Das Schulwegnetz ist vielfältig und verteilt sich in feiner Verästelung auf ein ganzes Quartier oder Dorf. Hinzukommt, dass Kinder auch in der Freizeit unterwegs sind, um Freunde oder Spielplätze zu besuchen.

## **Verkehrspolitik ist zugleich und zwingend auch Sozialpolitik.**

Massnahmen im Strassenraum wirken für Kinder entwicklungsfördernd, wenn sie dafür sorgen, dass Spielräume für Kinder selbstständig erreichbar sind. Sie verhindern motorische Defizite sowie Übergewicht und damit enorme Kosten. Mit dem Beharren auf der Forderung, dass es für die Einrichtung oder den Erhalt eines Fussgängerstreifen eine bestimmte Anzahl Querungen braucht, stellt sich selbst das Bundesamt für Strassen auf einen einseitig sicherheitsorientierten Standpunkt. Dabei ist zu beachten, dass der Aspekt einer grösseren Unfallgefahr, die von wenig begangenen Fussgängerstreifen ausgehen soll, wissenschaftlich keineswegs abgesichert ist. Der dazu vom Bundesamt für Strassen angeführte wichtigste Beleg stammt aus US-Verhältnissen, die sich in keiner Weise mit der Situation bei uns vergleichen lassen. Die Absurdität der Forderung, dass ein Fussgängerstreifen gemäss Norm zu Spitzenzeiten zumindest von 40 bis 50 Personen

gequert werden müsse, zeigt sich darin, dass gemäss unseren Schätzungen bei einer Konsequenzen Anwendung dieser Norm in kleiner Gemeinden bis 7000 Einwohnern 80 bis 90 Prozent aller Fussgängerstreifen aufgehoben werden müssten. Damit erhärtet sich der Vorwurf, dass es weniger darum geht, Unfälle zu verhüten, sondern vielmehr Unfälle auf Fussgängerstreifen zu verhindern. Dies ist durch deren Aufhebung auf einfachsten zu bewältigen.

Richtig ist, dass Fussgängerstreifen kleine Bauwerke sind. Sie müssen gut beleuchtet und wenn immer möglich mit Mittelinseln und Warteinseln (Trottoirnasen u.a.) versehen sein. Das «Erbsenzählen», die Fussgängerfrequenz muss als Entscheidungskriterium wegfallen. Entscheidend ist, dass alle Quartiere untereinander gut miteinander durch sichere Fussgängerstreifen verbunden sind. Auch innerhalb der Quartiere braucht es überall dort wo wirksame verkehrsberuhigende Massnahmen fehlen, genügend Fussgängerstreifen. Dörfer, Wohngebiete, Stadtteile sind soziale Gebilde und soziale Aspekte müssen entsprechend den Vorrang vor dem motorisierten Verkehr erhalten. Alles andere erweist sich als höchst schädlich nicht nur für die Entwicklung der Kinder, sondern für die Entwicklung unserer Gesellschaft insgesamt und fördert deren Zerfall.

In diesem Sinne ist es höchste Zeit, dass die Verkehrsverbände, die bfu und das Bundesamt für Strassen umdenken und zu einer ganzheitlichen Betrachtung finden, das die Gesellschaft als soziale Gemeinschaft mit einbezieht und sich nicht einseitig an einer sich ständig weiter ausbreitende und alle Poren unserer Dörfer und Städte eindringenden Motorisierung ausrichtet. Die soziale Verantwortung unserer Politiker und Politikerinnen ist gefordert.

## Such Blickkontakt?

Ein Prozent der jährlichen Einnahmen der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung gehen an den Fonds für Verkehrssicherheit (FVS). Die Verwaltungskommission dieses Fonds legt die Schwerpunkte fest und entscheidet, welche Projekte gefördert werden sollen. Gemäss Reglement werden nur Projekte bewilligt, die «unfallverhütende Wirkung» beinhalten. Projekte hingegen, welche die soziale Bedeutung von Fussgängerstreifen oder die Bedeutung von Quartierstrassen für die Förderung der motorischen Fähigkeiten der Kinder“ untersuchen möchten, hätten keine Chance. Bereits hier im Reglement zeigt sich, wie einseitig die Strukturen unsere verkehrspolitischen Strukturen auf den Aspekt „Sicherheit“ ausgelegt sind. Diese Ausrichtung ist falsch und verfehlt letztlich die angestrebte Sicherheit. Dies zeigt sich sehr deutlich im Bereich der motorischen Fähigkeiten. Unterbindet man den Kindern das Spiel auf den Quartierstrassen, verbietet man ihnen die Nutzung des eines Fahrrades, wie dies die bfu anstrebte, so wird verhindert, dass die Kinder genau jene motorische Geschicklichkeit lernen, die es für eine sichere Beherrschung des Fahrradfahrens aber auch generell zur Beherrschung des eigenen Körpers stoppen, wenn ein Fahrzeug heranfährt usw. braucht.

Jedes zweite oder dritte Jahr finanziert der Fonds für Verkehrssicherheit eine grosse Werbekampagne (Kostenpunkt 6 Millionen SFR). Konzipiert und durchgeführt werden diese Kampagnen abwechslungsweise von den grossen Schweizerischen Verkehrsorganisationen, die wiederum im Verwaltungsrat des Fonds für Verkehrssicherheit mitentscheiden, welche Projekte bewilligt werden. Eine übergeordnete Kontrolle der Inhalte der Projekte fehlt. Die wenigen Projekteingaben, die wir einsehen konnten, waren denn auch äusserst rudimentär. Es geht bei diesen Projekten vor allem darum, dass sich die projektverfassenden Organisationen nach aussen mittels teurer Werbespots profilieren können.

Bei der im November 2011 gestarteten neuesten Kampagne „Such Blickkontakt“ kommt hinzu, dass ihr zudem eine Unfall verhütende Wirkung abgesprochen werden muss. Jeder – ganz gleich ob Erwachsener oder Kind -, der an den Strassenrand tritt und versucht mit den Lenkern heranfahrender Automobile Blickkontakt aufzunehmen, das heisst „sich gegenseitig in die Augen schauen“, wird rasch feststellen, dass dies praktisch nie oder erst aus sehr kurzer Distanz möglich ist. Wird nun, wie dies in der Kampagne der Fall ist, die Aufforderung «Such Blickkontakt» dazu benutzt, um das Queren an Fussgängerstreifen sicher zu gestalten, so muss dies als eine gefährliche Anweisung bezeichnet werden. Zutreffend wäre die Aufforderung, sich am Fussgängerstreifen so hinzustellen, dass man vom Fahrzeuglenker gesehen werden kann. Dabei muss man beobachten, ob das Fahrzeug derart abbremst, dass man das Betreten des Fussgängerstreifens wagen kann. Konzentriert man sich hingegen auf den Versuch, mit dem Fahrzeuglenker Blickkontakt zu erstellen, so konzentriert man sich auf das Falsche. Wenn die Autoren der Werbeaktion glauben, man könne mit Hilfe eines vermeintlichen Blickkontakts entscheiden, ob man den Fussgängerstreifen betreten kann oder nicht, so ist dies reine Kaffeleserei. Eine Werbekampagne, die inhaltlich derart fehl geht, darf nicht akzeptiert werden. Dass derartige Fehlleistungen überhaupt möglich sind liegt auch an den Strukturen des Fonds für Verkehrssicherheit und einer fehlenden externen wissenschaftlichen Absicherung der einzelnen Projekte.

Die Diskussion um Blickkontakt muss zudem in einen weiteren Zusammenhang gestellt werden. Der Blickkontakt hat in der zwischenmenschlichen Verständigung eine zentrale Funktion. Nun wir diese Art von Verständigung auf die Interaktion zwischen Fussgänger und Autolenker übertragen. Man will damit betonen, dass der motorisierte Strassenverkehr ein Partner, sei, mit dem man über Blickkontakt interagieren und sich absprechen kann. Zum Ausdruck kommt dies auch im so schön klingenden Werbespruch „Miteinander statt gegeneinander“. Das heisst man will den Motorfahrzeugverkehr vermenschlichen und ihn als sympathischen Partner darstellen. In neuen Verkehrskonzepten wie den in nordischen Ländern verbreiteten Share Space Konzepten oder bei uns im FLOZ Konzept kommt diese Art für Sympathie werbender Verkehrsorganisation voll zum Ausdruck. Das neuerdings in der Schweiz aufkommende FLOZ Konzept, das heisst «Fussgängerlose Ortszentren» baut einerseits auf einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 auf, erwartet andererseits dass die Fussgänger ohne Vortritt Plätze und Strassen bei einem Durchgangsverkehr von bis zu 20 000 Fahrzeugen mittels Absprache zwischen Fahrzeuglenker und Fussgänger queren. Die Aufnahme von Blickkontakt zwischen Lenker



und Fussgänger spielt dabei eine entscheidende Rolle. Das Verkehrskonzept baut damit auf etwas auf, das praktisch nie zustande kommt. Junge Erwachsene können sich möglicherweise mit dem Konzept arrangieren, Kinder sind in solchen Situationen jedoch völlig überfordert. Der motorisierte Verkehr kann mit derartigen Konzepten ohne Zweifel reibungsloser durch stark befahrene Zentren fliessen. Auf der Strecke bleiben hingegen einmal mehr die Kinder, die zu Hause sitzen bleiben oder auf eine Begleitung durch Erwachsene angewiesen sind. Die neuen Verkehrskonzepte beruhen weit mehr auf dem Versuche, den Motorfahrzeugverkehr in eine gutes, quasi zwischenmenschliches Niveau zu stellen. Die Realität, dass es sich bei den Autos um, wie dies etwa die Kinder sehen, «dunkle schwarze Kisten» handelt, die ein hohes Gefährdungspotenzial haben und keineswegs so harmlos sind, wie man dies gerne möchte, wird überspielt. Ganz im Dienst der Devise «Freie Fahrt für freie Bürger» oder umgekehrt mit der Forderung «Endlich an die Leine mit den Kindern».

**Einmal mehr müssen wir am Ende eines vergangenen Jahres feststellen, dass Verkehrssicherheit und Verkehrspolitik sehr viel mit Lobbyarbeit zu tun haben, letztlich aber das entscheidende Ziel, die heutige motorisierte Mobilität mit den Bedürfnissen des zu Fuss gehenden Menschen und insbesondere mit den Bedürfnissen der Kinder nach sozialen Kontakten und vielfältiger Bewegung in Übereinstimmung zu bringen oder zumindest verantwortbare Kompromisse zwischen den stark auseinanderstrebenden Bedürfnissen zu suchen, bei weitem verfehlt haben.**

## Agenda 2012

**01.01** Leserbrief *Sonntagszeitung*: Im Anschluss an verschiedene Unfälle auf Fussgängerstreifen fordert der Direktor des Bundesamtes für Verkehr in der Sonntagszeitung, dass zahlreiche Fussgängerstreifen aufzuheben seien. Wir verweisen in unserer Antwort auf die grosse soziale Bedeutung der Fussgängerstreifen für Kinder und ältere Leute. Die konkreten Unfälle der letzten Zeit hätten zudem nicht mit einer mangelhaften Einrichtung der Fussgängerstreifen zu tun, sondern mit dem Fehlverhalten der Autolenker.

**13.01** Leserbrief *Tages-Anzeiger*: Kritik an der Feststellung der bfu, dass es auf dem Land gemessen an der Anzahl Bewohner deutlich mehr Fussgängerstreifen gebe als in der Stadt, was mit der Forderung nach einer Aufhebung von Fussgängerstreifen verbunden wird. Im Leserbrief weisen wir diese Feststellung zurück. In der Stadt wohnt man dichter beieinander als auf dem Land, was den Bedarf an Fussgängerstreifen beschränkt. Die Unfälle auf Fussgängerstreifen der letzten Zeit, hätten wenig mit schlecht eingerichteten Anlagen zu tun, sondern vor allem mit der Unaufmerksamkeit der Fahrzeuglenker: Die Forderung nach Aufhebung von Fussgängerstreifen entpuppt sich immer mehr als Ruf, den Fahrzeuglenkenden, auch den unaufmerksamen, den telefonierenden, Pizza essenden, möglichst alle Hindernisse aus dem Weg zu räumen.

**25.01** Vortrag anlässlich der *Informationsveranstaltung „Schulwegsicherheit“ des Bildungs- und Baudepartements St. Gallen*. Titel: „Kinder auf dem Weg“. Text und Bilder des Vortrags befinden sich auf der Website [http://www.kindundumwelt.ch/de/\\_files/KinderAufDemWeg12StGallen.pdf](http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/KinderAufDemWeg12StGallen.pdf)

**27.01** Ausführliche Berichterstattung zur Tagung vom 25.01 im *Werdenberger & Obertoggenburger* mit Bildern von Kinderzeichnungen aus unserem Archiv.

**09.02** *Sitzung Bundesamt für Strassen Ittigen*: Verdrängung von Kindern aus dem Strassenraum - wie kann man sie messen? Am Gespräch nehmen teil: Anja Simma und Annemarie Içen (Bundesamt für Strassen, Fachbereich Unfalldaten); Kathrin Rebmann (Bundesamt für Statistik); Timo Ohnmacht (Bundesamt für Raumentwicklung, Mikrozensus) sowie die Gruppe, die im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit das Thema aufarbeiten soll: Käthi Diethelm (Velo Schweiz); Daniel Sauter (Urban mobility research, Zürich); Marco Hüttenmoser (Netzwerk Kind und Verkehr)  
Im Zentrum der Diskussion steht die Frage: Wie kann das Verdrängungspotential des Strassenverkehrs bzw. die Verdrängung mittels spezieller Analysen oder Ergänzungen der Unfallstatistik, resp. des Mikrozensus besser erfassen?

**19.02** Leserbrief: *NZZ am Sonntag*. Antwort auf die Forderung von Gottlieb E. Höpli, dass die Fussgänger an Fussgängerstreifen besser aufpassen und sich mit Zeichen und Blickkontakt verständigen müssten. Gegen das besser Aufpassen sei nichts einzuwenden. Das so schön klingende «Miteinander im Strassenverkehr» würde hingegen die Kinder völlig überfordern. Es ist ihnen nicht möglich, mit den hinter getönten Scheiben versteckten Lenkern Kontakt aufzunehmen und sich mittels Blickkontakt und Zeichengeben zu verständigen.

**20.02** Interview *Migros Magazin* (S.89): Auf die Frage nach den Gründen von Entzugserscheinungen durch iPad-Entzug verweisen wir darauf, dass bei Kindern, die in einem guten Wohnumfeld aufwachsen und im Freien mit andern Kindern spielen können, kaum derartige Entzugserscheinungen auftreten würden. Entscheidend sei, dass junge Paare, die sich Kinder wünschen, eine Wohnung in einem attraktiven Umfeld suchen würden. Der im Mailverkehr verschiedentlich von uns geäusserte Hinweis, dass es vor allem der Strassenverkehr sei, der zu höchst ungünstigen Wohnsituationen von Kindern geführt habe, wird vom *Migros-Magazin* aus dem Interview entfernt.

**20.02** In einer privaten *Zusammenkunft mit Remo Largo* diskutieren wir die Bemühungen des Netzwerks Kind und Verkehr für eine Verbesserung des Wohnumfeldes. Remo Largo benützt häufig das afrikanische Sprichwort, dass es für die Erziehung eines Kindes ein ganzes Dorf brauche. Er betont dabei, dass Kinder für eine gesunde Entwicklung vielfältige Beziehungen zu andern Kindern und Erwachsenen bedürfen. Auch wir greifen, angeregt von Largo, immer wieder auf dieses Sprichwort zurück und betonen, dass die Kinder über vielfältige zwischenmenschliche Beziehungen hinaus kinderfreundliche, d.h. weitgehend vom Verkehr befreite Räume brauchen. Remo Largo ist mit unserem Ansatz einverstanden,

meint aber, dass wir «dicke Bretter» bohren würden, was uns durchaus bewusst ist. Betont werden kann in diesem Zusammenhang, dass, wie wir nachweisen konnten, kinderfreundliche Wohnumfelder und Begegnungszonen zu vielfältigen nachbarschaftlichen Beziehungen führen. Es sind dies zudem Massnahmen, die sehr kostengünstig eingeführt werden können.

**01.03** Besprechung mit *Andreas Krebs (Institut für Bewegungswissenschaften und Sport ETH Zürich)* gemeinsam mit *Markus Fuchs (Sportpädagoge, Kanton Zürich)*. Das Gespräch kommt auf Grund unserer Kritik an den regelmässig erhobenen sportmotorischen Bestandesaufnahmen zustande. (Vgl. Jahresbericht 2011: Leserbrief («Muslim-Mädchen sind weniger sportlich»)). Wir bemängeln an den Untersuchungen, dass nicht erfasst wird, wie die Kinder aufwachsen. Aus unserer Sicht bildet die Möglichkeit ungehindert im Freien zu spielen, das wohl wichtigste Element zur Förderung der motorischen Fähigkeiten. Unsere Ansicht wird vom Sportpädagogen Markus Fuchs unterstützt. Krebs zeigt für unseren Ansatz zwar Verständnis, wird allerdings an der bisherigen Untersuchungsanlage festhalten.

**17.03** Mitte März werden nach längeren Diskussionen die vom Amt für Raumentwicklung des Kantons Aargau die 2011 erstellten Kurzfilme zum Thema «Kind und Raumentwicklung» für die Website [www.zeittraumaargau.ch](http://www.zeittraumaargau.ch) im Internet veröffentlicht. Die *Aargauer Zeitung* veröffentlicht zu dem in Muri entstandenen Film einen längeren Beitrag. Der Redaktor schreibt dazu: «Am Beispiel der Kirchbühlstrasse in Muri zeigt der neue Film, dass Kinder andere Bedürfnisse an den Raum haben als Erwachsene und er wirft Fragen auf: In welchem Zusammenhang stehen die Raumplanung und die Entwicklung der Kinder?...Wer hätte gedacht, dass in ländlichen Gebieten bis zum 5. Lebensjahr mehr Kinder das Haus nicht allein verlassen können als in manchen städtischen Gebieten? Was sind unsere gesellschaftlichen Interessen? Wollen wir Kindern eine gesunde Entwicklung gewährleisten?...Wollen wir dafür sorgen, dass sie gute, diskussionsfähige Mitglieder der Gesellschaft werden?»

**22.03** Besprechung mit *Gemeinderätin der Stadt Bern Edith Olibet*: Vorbereitung eines Projekts zur Verbesserung des Wohnumfeldes und der Nachbarschaftskontakte für benachteiligte Familien mit kleinen Kindern im Rahmen des laufenden Projekts *Primano*. Das weitere Vorgehen wird am Abend in der *Direktion für Bildung, Soziales und Sport der Stadt Bern* mit *Martine Scholer* und *Mona Baumann* diskutiert.

Am gleichen Tag unterbreiten wir im Rahmen einer Besprechung mit einer Mitarbeiterin der Organisation *Swiss Balance* unseren Wunsch bezüglich eines verstärkten Einbezugs des Themas Strassenverkehr in die Bemühungen der Organisation für mehr Bewegung für Kinder.

**23.03** Vortrag an der GV von *Pro Velo Region Wohlen* „Die Lust am Bewegen“.

**31.03** Ausführlicher *Mailverkehr* mit *Frau Dr. med. Conzelmann* auf Grund eines Vortrages in Luzern (Jahresversammlung SMV). Wir betonen, dass die Raumproblematik im Bereich der ausserfamiliären Betreuung von Kindern zu wenig Beachtung geschenkt wird. Frau Conzelmann bedankt sich für die Anregungen und will den Raumaspekt vermehrt in ihre Qualitätsbeurteilung von Kinderbetreuungseinrichtungen, die sie im Auftrag des Marie Meierhofer-Instituts für das Kind durchführt, einbringen.

**03.04** Anfrage für einen Vortrag in *Ennetbaden*: Die Situation der Kinder inklusive Schulwege in der Gemeinde sollen analysiert werden. Zur Vorbereitung des Vortrages werden verschiedene Besuche der Gemeinde und die Erstellung einer fotografischen Dokumentation vereinbart.

**04.04** Schulwegbeobachtungen in Ottenbach. Anfrage betreffs Abstimmung über den Autobahnzubringer aus dem Freiamt zur N4. Fertigstellung der Bild-Text- Dokumentation.

(Vgl. [http://www.kindundumwelt.ch/de/\\_files/ObfeldenOttenbachMedienorientierung.pdf](http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/ObfeldenOttenbachMedienorientierung.pdf))

**04.04** Korrespondenz mit Frau Bundesrätin Doris Leuthard betreffs Organisation des Fonds für Verkehrssicherheit.

**01.05** Positive Reaktion von Nationalrätin Jaqueline Fehr auf die vom Kanton Aargau ins Internet gestellten Filme zum Thema «Kind und Raumplanung». Wir treffen uns zu einem Gespräch im Bundeshaus. Beschluss: Frau Fehr wird sich im Nationalrat in der Fragestunde nach der Fertigstellung des neuen Berichts zu den Begegnungszonen erkunden und eine Interpellation bezüglich Verbesserung der Begegnungszonenverordnung in die Wege leiten. Die Interpellation enthält die Forderung nach einer getrennten Behandlung von Begegnungszonen in Wohngebieten und solchen mit Zentrumsfunktion sowie präziseren Vorschriften bezüglich Parkordnung für Begegnungszonen in Wohngebieten, damit die Kinder dort auch wirklich spielen können. Weiterer Diskussionspunkt betrifft die Organisation des Fonds für Verkehrssicherheit.

**Der Bundesrat lehnt in seiner schriftlichen Antwort (Curia vista vom 22.08) beide Anliegen ab. Er schreibt: «Ob und in welchem Rahmen eine Begegnungszone für das gemeinsame Spiel im Strassenraum und das Erlernen des Fahrradfahrens von kleinen Kindern geeignet und nutzbar ist, hängt primär vom Fahrzeugaufkommen ab.» – Die Antwort ist bezeichnend. Sie macht deutlich, wie sehr sich die Bedürfnisse der Kinder dem Strassenverkehr unterordnen müssen. Selbst im Wohnumfeld wird dem motorisierten Strassenverkehr absolute Priorität zumessen. Dabei muss darauf hingewiesen werden, dass Begegnungszonen in Wohngebieten einen adequate Ersatz für die alten Wohnstrassen darstellen sollten, in denen das Spiel und die nachbarschaftliche Begegnung oberste Priorität hatten. Die Bedürfnisse der Kinder nach Bewegung und einer gesunden Entwicklung scheinen den Bundesrat nicht zu interessieren.**

Die Behandlung der Interpellation im Plenum ist noch nicht erfolgt. Wir hoffen auf eine Korrektur.

**09.05** *Besichtigung von Ennetbaden* gemeinsam mit Thomas Flory, wohnhaft in Ennetbaden, Mitarbeiter Naturama Aarau.

**20.05** *Leserbrief NZZ am Sonntag*: Antwort auf den Beitrag «Schlechte Aussichten auf ein gesundes Leben.» «Es ist an den Erwachsenen die Umwelt so zu gestalten, dass Kinder ein gesundes Leben ermöglicht wird», schreibt der amerikanische Pädiater David Allen zutreffend. Übergewicht wird vor allem dadurch verursacht, dass die aufgenommene Nahrung je länger desto weniger verbrannt wird. Wir betonen im Leserbrief, dass die Hauptursache für diesen Missstand der motorisierte Strassenverkehr bilde. Im Mikrozensus 2010 wird zudem nachgewiesen, dass der Motorfahrzeugverkehr wesentlich am Übergewicht grosser Teile der Bevölkerung beiträgt. Wer viel mit dem Auto herumfährt hat auch Übergewicht. Ergänzen muss man, wer als Kind nicht die Möglichkeit hat, sich im Wohnumfeld zu bewegen, setzt Fett an, das sich nur mühsam wieder abbauen lässt. - Verkehrspolitik ist insofern wesentlich auch Gesundheitspolitik.

**24.05** **Eine erfreuliche Nachricht: Der Vorstand von Pro Velo Schweiz entscheidet sich, dem Netzwerk Kind und Verkehr beizutreten. Damit erfährt das Netzwerk eine wichtige Erweiterung. Bemühungen, den Kindern gute Bedingungen zu vermitteln, um schon früh die Möglichkeit zu erhalten, das Velo fahren zu lernen, bildet seit je ein wichtiges Anliegen des Netzwerks.**

**05.06** *Vortrag in Ennetbaden: „Kinder auf dem Weg.“* Eine Analyse der Wohn- und Schulwegsituation. Einladung durch den Elternrat der Gemeinde Ennetbaden. Der Vortrag beruht auf verschiedenen Besuchen der Gemeinde und einer ausführlichen fotografischen Dokumentation. Die Gemeinde Ennetbaden wäre sehr dazu geeignet Tempo 30 flächendeckend einzuführen und durch verschiedene Begegnungszonen den Kindern im Strassenraum mehr Bewegungs- und Spielraum zu verschaffen. Ein besonderes Ärgernis bildet die Ehrendingerstrasse, die auf höchst brutale Weise ein ganzes Wohnquartier vom Dorf abtrennt. Es besteht eine einzige Quermöglichkeit auf ca. 1.5 km stark befahrener Hauptstrasse. (Der vollständige Vortrag befindet sich auf der Homepage [http://www.kindundumwelt.ch/de/\\_files/EnnetbadenVortrag.pdf](http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/EnnetbadenVortrag.pdf) )

**15.06** Bericht über den Vortrag in der *Aargauer Zeitung* sowie ein Video-Interview auf der Homepage der Zeitung. Der Gemeinderat reagiert verärgert über unsere Vorstösse und lehnt eine weitere Zusammenarbeit ab.

**15.06** Ganzseitiger Beitrag mit Bildern gemeinsam mit *Cornelia Kuster* und der *Arbeitsgruppe Kind und Verkehr Muri* im *Freischütz*: «Zur Verkehrssituation in Muri IV: Die Kinder vom Chelebühl - oft zusammen unterwegs». In Bild und Text wird beschrieben, wie Kinder auf dem Schulweg eine Quartierstrasse nutzen, die stückweise über ein Trottoir verfügt, stückweise nicht. Die Diskussionen der Kinder untereinander sind vor allem dort sehr intensiv, wo sie sich über den ganzen Strassenraum ausbreiten können. Besteht ein Trottoir, so nutzen sie dieses konsequent, doch besteht die Gefahr, dass sie bei Interaktionen unvermittelt auf die Strasse ausweichen und sich dabei gefährden. Die Situation ohne Trottoir wird für die Kinder als weniger gefährlich beurteilt, da die Kinder mit ihren bunten Schultornistern von weitem sichtbar sind und die Motorfahrzeuge zum Abbremsen zwingen. Wichtig wäre allerdings in jedem Falle die Einführung von Tempo 30 auf den Quartierstrassen ( [http://www.kindundumwelt.ch/de/\\_files/Muri04.pdf](http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/Muri04.pdf) )

**Juni 2012**: Kolumne zum gleichen Thema wie im *Freischütz* vom 15.06 in *Kidy swissfamily*, „...da stand ein Lindenbaum“

**21.06** Sitzung *Direktion für Bildung, Soziales und Sport der Stadt Bern* mit *Martine Scholer, Mona Baumann* und *Max Singer* betreff Wohnumfeldprojekt in der Stadt Bern. Vorgängiger Besuch der Siedlung Blumenfeld, die einen möglichen Standort für das Pilotprojekt darstellt. Beschluss: Für das Projekt wird nicht die Siedlung Blumenfeld, sondern das *Fellergut* in Betracht gezogen. Das Fellergut wird in den nächsten Jahren renoviert, ein Teil ist bereits fertig gestellt, und bildet gemäss *Max Singer* ein geeignetes Objekt für das geplante Projekt.

**21.06** Im Anschluss an verschiedene Schulwegbeobachtungen in *Obfelden* wird eine Bild-Text-Dokumentation für die Gegner des Autobahnzubringers zur N4 fertiggestellt. Die Analysen vor Ort zeigen, dass die Umfahrung von Obfelden im Gegensatz zur Behauptung der Befürworter keinen Gewinn für die Schulwegsicherheit bringen wird. Die Hauptstrasse bliebe stark belastet und die Umfahrung würde kaum benutzt, es sei denn die ganze Hauptstrasse würde massiv beruhigt (Tempo 30, bauliche Massnahmen), was jedoch bei einem grossen Teil der Befürworter der Umfahrung auf enormen Widerstand stossen wird. Die Befürworter der Umfahrung würden Dinge versprechen, deren Realisation in keiner Weise gesichert ist. (Ganze Dokumentation siehe:

[http://www.kindundumwelt.ch/de/\\_files/ObfeldenOttenbachMedienorientierung.pdf](http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/ObfeldenOttenbachMedienorientierung.pdf)

**29.07** Antrag an den *Expertenrat des Fonds für Verkehrssicherheit*: Die für die Sitzung vom 31. August vorgesehene Verabschiedung des *bfu Sicherheitsdossiers 8a und 8b* zum Thema «Fahrradverkehr» soll verschoben werden. Begründung: «Seit dem Erscheinen der beiden Teilberichte hat sich die Situation grundlegend geändert. Vieles in den beiden Berichten ist bereits überholt. (z.B. Tabellen) Der National- und Ständerat haben im Rahmen von VIA SICURA eine weitergehende Einschränkung des Fahrradverkehrs für Kinder. Die *bfu* wünschte in der Vernehmlassung unbegleitetes Fahrradfahren für Kinder ohne Ausnahme bestimmter Strassensituationen auf das vollendete 8. Altersjahr festzulegen wurde abgelehnt. Hinter dieser Entscheidung steht die Auffassung, dass bereits jüngere Kinder möglichst viele und gute Gelegenheiten erhalten müssen, um im Quartier und Wohnumfeld das Fahrradfahren zu erlernen und auch ohne Begleitung durch Erwachsenen ausgiebig zu üben. Dieser Tatbestand wird in den verschiedenen Berichten der *bfu* nicht berücksichtigt. Die Berichte bauen auf einer veralteten Stufentheorie der kindlichen Entwicklung auf, gemäss der unabhängig von umweltlichen



*Gegebenheiten, ein bestimmtes Alter abgewartet werden um, um bestimmte Fähigkeiten zu erwerben. Dies trifft gerade für die für eine sichere Beherrschung des Fahrrades entscheidende motorische Entwicklung nicht zu. Entscheidend ist, dass die Gesellschaft den Kindern genügend geeignete Räume in der unmittelbaren Wohnumgebung und auf Quartierstrassen für das Üben des Fahrradfahrens zur Verfügung stellt. Fehlen diese Möglichkeiten, so können die Eltern wenig zur besseren Beherrschung des Fahrrades beitragen. Die Förderung von mehr Verkehrssicherheit beim Fahrradfahren beginnt somit bei strukturellen Bemühungen wie der Schaffung guter Wohnumfelder und möglichst vieler und guter, von Parkplätzen befreiten, Begegnungszonen oder verkehrsfreier Strassenabschnitte und nicht bei einer Auflistung möglicher Gefahren.»* – Unser Antrag auf Verschiebung des Traktandums wird vom der Leitung des Expertenrats des Fonds für Verkehrssicherheit abgelehnt. An der Sitzung wird jedoch entschieden, unsere Ausführungen trotzdem an die Verwaltungskommission weiterzuleiten.

**Juli 2013** In der *Ennetbadener Post* erscheint eine Zusammenfassung der Vortrages vom 5. Juni unter Titel „Die Strasse ist auch ein Spielplatz“

**25.08** Interview mit Robert Bossart von der *Neuen Luzerner Zeitung* erscheint als *Hintergrundseite* «*Elterntaxi: Bären-dienst für Kinder?*»

**31.08** *Pressekonferenz* der Gegner des *Autozubringers A4 Ottenbach/Obfelden* in Zürich. Das Netzwerk Kind und Verkehr lehnt den Zubringer ebenfalls ab, da er den Kindern nicht bringt. Wir sind als Referent an die Medienorientierung eingeladen.

**03.09** *Leserbrief Tagesanzeiger*: Ergänzung zum Analysebeitrag von *Erwin Haas „Aufruf zur Bescheidenheit“*, in dem der Autor zu Recht auf die fortschreitende Abkapselung des Einzelnen und den wachsenden Egoismus hinweist. Wir ergänzen, dass die Abkapselung schon sehr früh beginnt. So etwa im Wohnumfeld, in dem der Motorfahrzeugverkehr die selbstständige Kontaktnahmeder Kinder zu andern Kindern in der Nachbarschaft unterbindet.

**22.09** Mitteilung von Nationalrätin Jaqueline Fehr. Da sie nicht mehr Mitglied in der Verkehrskommission ist, wird sie ihre Kollegin Evi Allemann bitten, die Interessen des Netzwerks Kind und Verkehr und insbesondere das Thema Begegnungszone wahrzunehmen.

**26.09** Eine Anwohnergruppe der Ehrendingerstrasse erreicht eine *gemeinsame Begehung der Strasse mit dem Gemeindepräsidenten und dem Bauverwalter*. Wir nehmen ebenfalls an der Begehung teil. Die Wünsche der Anwohner nach zusätzlichen Massnahmen Verkehrsberuhigung und zusätzliche Querungsmöglichkeit, oder, sofern dies nicht möglich ist, Fussgängerstreifen mit Ampelanlage werden diskutiert. Die Behördenvertreter betonen, dass es sich um eine kantonale Strasse handle und die Möglichkeiten der Gemeinde beschränkt seien.

**29.09** *Brief an Regierungsrat Beyeler, BVU Aargau* mit der Bitte, sich im Rahmen der Erneuerung der *Ehrendingerstrasse in Ennetbaden* zu überlegen, wie die radikale Abtrennung eines Wohnquartiers vom Dorfkern durch verkehrsberuhigende Massnahmen und zusätzliche Übergänge beseitigt werden könnte.

**02.10** *Leserbrief im Freischütz zum Thema A4 Autobahnzubringer*. Reaktion auf einen positiven Bericht zum A4 Autobahnzubringen im Freischütz. Im Gegensatz zur Planung der Umfahrung von Sins fehlen beim Autobahnzubringer zur A4 die entscheidende Festlegung von Massnahmen innerorts sowohl in Ottenbach wie auch in Obfelden. Am Schluss wird die Umfahrung realisiert und verkehrsberuhigende Massnahmen innerorts werden abgelehnt. Ein Schildbürgerstreich.

**29.10** Antwort Regierungsrat Beyeler auf unseren Brief: Das Verkehrsaufkommen auf der Ehrendingerstrasse in Ennetbaden erlaube nur sehr beschränkte Massnahmen. Die Situation sei historisch bedingt und könne kaum verbessert werden. (Das heisst im Klartext: Die brutale Trennung eines ganzen Wohnquartiers vom Dorfkern bleibt bestehen.)

**02.11** Der *Verein wohnliches Muri Dorf* kämpft seit vielen Jahren um einen resp. zwei Fussgängerstreifen auf der Dorfstrasse. Bis anhin vergeblich. Bereits früher haben wir die Ortsgruppe darauf aufmerksam gemacht, dass es wichtig wäre, von der Gemeinde eine schriftliche Begründung für die Ablehnung zu erhalten. Auf einen erneuten Vorstoss erhält die Gruppe eine schriftliche Antwort. Die Gemeinde betont auf Grund einer Stellungnahme der Regionalpolizei und von Verordnungen des Kantons sowie der bestehenden Fussgängerstreifennorm, dass auf der Dorfstrasse kein Fussgängerstreifen eingerichtet werden könne. Die die Frequenzen von 40 – 50 Querungen in Spitzenstunden würden nicht erreicht. Die Ortgruppe gelangt an die Gruppe Kind und Verkehr des Elternvereins Muri und bittet um Zusammenarbeit. Wir entscheiden die wichtigsten Fussgängerstreifen in Muri zu überprüfen und stellen erwartungsgemäss fest, dass die wenigsten die in der Norm geforderten Frequenzen erreichen. Ergänzt durch Bilder erscheint im *Freischütz* eine ganzseitige Reportage zur Situation. (Mitarbeit Cornelia Kuster, Vreni Schwab, Walter Ehrensperger)

[http://www.kindundumwelt.ch/de/\\_files/FussgängerfrequenzenMedientext.pdf](http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/FussgängerfrequenzenMedientext.pdf)

Da uns bewusst ist, dass mit dem Argument der fehlenden Frequenzen in der ganzen Schweiz die Einrichtung von Fussgängerstreifen abgelehnt resp. deren Aufhebung gefordert wird, ergänzen wir den Bericht im Freischütz durch eine Internetrecherche, die wir gemeinsam mit dem Bericht im Freischütz an zahlreiche Mailadressen verschicken. Auch Frau Bundesrätin Leuthard orientieren wir in einem Schreiben. **Im Zentrum steht die Feststellung, dass in Gemeinden mit weniger als 7000 Einwohnern 80 bis 90 Prozent der Fussgängerstreifen aufgehoben werden müssten, wenn man die bestehende Norm konsequent angewendet würde.** Das Verwaltungsgericht des Kantons Aargau hat zudem in einem

Urteil vom 4. Juli 2012 die zentrale Bedeutung der Fussgängerfrequenz bestätigt. Gemäss unseren Recherchen gibt es bis heute keine wissenschaftliche Bestätigung, dass Fussgängerstreifen, die wenig Querungen aufweisen, gefährlicher seien als stärker begangene.

**03.11** Der Redaktor *Edy Schambron* schreibt im der *Aargauer Zeitung* einen Bericht zum Thema Fussgängerstreifen: «Sind in Muri 34 von 38 Zebrastreifen aufzuheben?» Der Bericht wird auch auf der Internetseite der Aargauer und verschiedenen andern Zeitungen verbreitet. Ein ausführlicher zusammenfassender Bericht erscheint in der Homepage der Basellandschaftlichen Zeitung.

**06.11** Interviews zum Thema Fussgängerstreifen: *Tele M1 im Regionaljournal* und *Radio Drs* im Regionaljournal am Mittag.

**09.11** Mailkorrespondenz: Stephan Huonder, zuständig für Rechtsfragen im Bundesamt für Strassen antwortet im Auftrag von Frau Bundesrätin Leuthard: „Ich bin nicht sicher, dass die Autoren des Berichts\* die darin enthaltenen Aussagen gleich wie Sie interpretieren. Ich werde der Sache aber nachgehen.“

\*»Fussgängerstreifen (Grundlagen)« des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSI: 2008/30)

**12.11** Am 8.11 startet der *Fonds für Verkehrssicherheit die Medienkampagne „Such Blickkontakt“*. Wir sind überrascht von der Fragwürdigkeit des Unterfangens. Zur Rückversicherung senden wir eine Mail an Antje Flade, derzeit die wohl bedeutendste Verkehrspsychologin in Deutschland. Sie antwortet wie folgt: «Was die Frage zum Blickkontakt betrifft: Eine allgemein gültige Definition dürfte es kaum geben, doch in jedem Fall beinhaltet ja ein Blickkontakt ein gegenseitiges in die Augen sehen. Und das ist nur bei einer bestimmten Distanz möglich. Legt man die Distanzzonen, die Hall definiert hat, zugrunde, der zwischen einer intimen, persönlichen, sozialen und öffentlichen Distanz unterschieden hat, denen er bestimmte Entfernungen zugeordnet hat, dann ist Blickkontakt bei öffentlichen Distanzen, die über 3,50 Meter hinausgehen, kaum möglich. Es muss mindestens soziale Distanz gegeben sein, d.h. ein Abstand zwischen 1,20 und 3,50 Metern. Man müsste das natürlich empirisch verifizieren, also eine Untersuchung dazu durchführen, so dass belegt ist, dass ein Fußgänger oder Radfahrer mit einem Autofahrer, der mehr als x Meter weg ist, in der Tat keinen Blickkontakt aufnehmen kann.»

**14.11** Wir reagieren auf den Start der *Medienkampagne des Fonds für Verkehrssicherheit* mit einem *Analysebeitrag* im Tagesanzeiger. Die Kampagne, Kostenpunkt sechs Millionen, liegt unserer Meinung nach falsch. Blickkontakte zwischen Fussgängern und Autolenkern am Fussgängerstreifen sind nur in seltenen Ausnahmesituationen möglich und wenn, dann zu spät. Entscheidend ist, dass der Fussgänger sich am Zebrastreifen so hinstellt, dass man ihn sehen kann. Er blickt Richtung heranfahrende Fahrzeuge und beobachtet, ob dieses genügend abbremst oder nicht. Bei Kindern besteht die zutreffende Regel, dass sie warten müssen bis die Räder still stehen. Der Versuch mit dem Fahrzeuglenker Blickkontakt aufzunehmen, lenkt vom Wesentlichen ab. Wir kritisieren zudem, dass derart teure Projekte nicht von externen Experten geprüft werden. – Wir erstellen eine *Dokumentation zum Thema „Blickkontakt“*, die wir mit verschiedenen Bildern illustrieren und den Medien und Fachleuten per Mail zustellen.

(Dazu: [http://www.kindundumwelt.ch/de/\\_files/Blickkontakt.pdf](http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/Blickkontakt.pdf))

**14.11** Reto Caveng (TCS Zürich) protestiert gegen meinen Analysebeitrag im Tagesanzeiger

**17.11** Niklaus Zürcher schreibt eine Antwort auf meinen Analysebeitrag im Tagesanzeiger, in der er die grosse Bedeutung des Blickkontakts nochmals hervorhebt. Zürcher ist gemeinsam mit Road Cross und dem VSR verantwortlicher Autor der Medienkampagne. Die Tages Woche sowie Kiddy Swiss Family bringen auf Ihren Websites Kurzfassungen unserer Kritik an den Medienkampagne „Such Blickkontakt“.

**20.11** Bericht in der Neuen Zuger Zeitung «Fussgängerstreifen überflüssig?»

**26.11** Abschlussitzung der *Begleitkommission Forschungsauftrag Begegnungszonen* (Auftraggeber: Bundesamt für Strassen/SVI) in Biel. Nach mehrjähriger Arbeit (Beginn 2007) wird der Bericht abgeschlossen. Die Schlussfassung muss noch vom Schweizerischen Verband der Verkehrsingenieure (SVI) abschliessend bewilligt werden. Wichtig ist, dass die Forderungen, man müsse die beiden grundsätzlich verschiedenen Arten von Begegnungszonen klar voneinander unterscheiden (zwei verschiedene Signale, ev. auch Verordnungen) und innerhalb von Begegnungszonen in Wohngebieten müsse genügend Platz für das Spiel und die Begegnung freihalten werden (auf einer Strecke von mindestens 20 Metern keine Parkfelder).

**30.11** An der Gemeindeversammlung in Ennetbaden gelingt es der von uns unterstützten Gruppe von Anwohnerinnen und Anwohnern den Antrag auf die Einrichtung eines zusätzlichen Fussgängerstreifens inklusive Ampelanlage durchzusetzen. Wie der für die Strasse zuständige Kanton auf diese Forderung der Gemeinde reagieren wird, ist offen.

**November 2012** Ende November erscheint die Publikation «*Gesundheitsfaktor Mobilität*» des *Verkehrsclubs Österreichs (VCO)*, zu dem wir den Teil „Ein sicheres Wohnumfeld macht Kinder mobil“ beigetragen haben.

**03.12** Brief von *Rudolf Dieterle, Direktor ASTRA*: Antwort auf mein Schreiben an Frau Bundesrätin Leuthard. **Dieterle betont, dass die Fussgängerfrequenz sehr wohl «zum massgebenden Kriterium» bei der Einrichtung oder Aufhebung von Fussgängerstreifen avancieren kann.** Er verweist dabei auf Studie von CH. Zeegert, Safety Effects of Market Versus Unmarked Crosswalks at Controlled Locations. U.S. Department of Transportation; 2005. Dieterle ergänzt: «Wenn keine Minimalwerte festgelegt würden, könnte an jedem Ort, an dem ein Fussgänger die Strasse quert und an dem die infrastrukturelle Bedingungen stimmen, ein Fussgängerstreifen markiert werden.»



**08.12** In unserem Antwortschreiben an Dieterle weisen wir darauf hin, dass dort, wo die infrastrukturellen Bedingungen stimmen, d.h. Quartiere miteinander verbunden werden sollten, sehr wohl Fussgängerstreifen eingerichtet werden müssen unabhängig von angeblichen Fussgängerfrequenz. Der von Ihm hervorgehobene Forschungsbericht von Zeegert analysiere mehrheitliche die Fussgängerstreifen auf mehrspurigen Strassen in den USA. Die Untersuchung muss, wie dies auch Aussagen von Scaramuzza (bfu) bestätigen, für die zumeist engen Schweizerischen Verhältnisse als irrelevant bezeichnet werden.

**Dezember 2012** Die von uns zusammengestellte *Dokumentation zum Thema „Blickkontakt“* erscheint auf Anfrage der Redaktion in der Deutschen Zeitschrift *Verkehrszeichen* 4/12

**Dezember 2012** In der Zeitschrift *Gesundheitstipp* Nr.12 erscheint ein ausführlicher Bericht zum Thema Fussgängerstreifen in Muri. Der Autor Christian Egg nimmt mir verschiedenen Betroffenen Kontakt auf. Er kontaktiert auch die Gemeinde, die verspricht, dass der Gemeinderat das Thema nochmals behandeln und mit den Betroffenen Kontakt aufnehmen werde. (Ein Versprechen das bis heute ,Mitte März 2013, nicht erfüllt wurde.)

S



*Kommentar zur Zeichnung: Robert hat sein Bein gebrochen. Er kann zur Zeit nicht mehr zu Fuss mit seinem Freund Beat in die Schule gehen, sondern wird von der Mutter in die Schule gefahren. Aus Sympathie fährt Beat ebenfalls mit. Das Auto wird zur schwarzen gefängsartigen Kiste: von der Natur auf dem Schulweg bleibt symbolische eine einzige Blume übrig.*