

Netzwerk Kind und Verkehr Jahresbericht 2013



Das alte Lied

**„Das Kind gehört an die Hand der Mutter. Die Strasse gehört den Fahrzeugen“
wird nach wie vor gesungen...**

Die zwölfjährige Melanie beobachtet in ihrer Zeichnung genau – vielleicht hat sie es als kleines Kind selbst erfahren – wie Erwachsene die Kinder über die Strasse „schleifen“ und damit dem Missmut der Jüngsten wecken und ihr Selbstwertgefühl schwächen. Doch, was bleibt ihnen anderes übrig: Die Strasse gehört den Autos. Kinder haben da nichts zu suchen.

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'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; Elternverein Muri; Tagesfamilienverein Bezirk Hinwil; Rue de l'Avenir; Pro Velo Schweiz

Zur Erinnerung

Am 18. August 1884 als in Zürich der Autoverkehr aufkam, betonte die Zentralschulpflege der Stadt, dass „in den Städten die Jugend in der Freizeit für ihre Spiele so sehr auf die Strasse angewiesen ist.“ Am 23. Juni 1923 verbietet die gleiche Instanz den Kindern das Fussballspiel auf Strassen und Plätzen sowie alle Ballspiele in ganz oder teilweise chaussierten öffentlichen Anlagen. Um 1930 erscheint im staatlichen Lehrmittelverlag Bern das Unterrichtsmittel „Achtung“. In den Bildern dieser Broschüre rasen die Fahrzeuge wie wild auf im Strassenraum sich bewegende Kinder los. Die im Büchlein aufgeführten zehn Gebote enden mit der lapidaren Feststellung: „Die Strasse gehört den Fahrzeugen“.

Gewiss, es hat sich in den letzten 100 Jahren einiges geändert. Der Verkehr hat massiv zugenommen. Andererseits hat man vielerorts Tempo 30 Zonen eingeführt und diskutiert über Begegnungszonen (Agenda: Oktober), wobei letztere ihrem ursprüngliche Zweck entgegen noch weitgehend vom Autoverkehr besetzt sind und für das Spiel der Kinder als ungeeignet bezeichnet werden müssen. Auch wenn die Bemühungen des Bundesamtes für Strassen, möglichst viele Fussgängerstreifen, die für das selbstständige soziale Leben der Kinder und für Schulwege von grösster Bedeutung sind – aufzuheben, vorerst gescheitert sind (Agenda 28.07), gehen die Anstrengungen der Verkehrspolizei, möglichst viele Fussgängerstreifen aufzuheben, weiter. Der Widerstand, in Wohngebieten Tempo 30 Zonen einzuführen, ist insbesondere in ländlichen Gebieten nach wie vor sehr gross. Rechtsvortrittmarkierungen auf Quartierstrassen erfolgt vielfach im Widerspruch zur Sicherheit von Fussgängern. (Agenda 09.05) Die Liste liesse sich beliebig verlängern. – Die bereits 1930 gemachte Feststellung, dass der Strassenverkehr den Fahrzeugen gehört und die Kinder weg müssen, gilt nach wie vor!

Überholte Annahmen zur Entwicklung der Kinder

Natürlich wird die Forderung, dass die Kinder aus dem Strassenraum verschwinden müssen, heute nicht mehr so plakativ erhoben. Man wählt den Umweg über angebliche Erkenntnisse der kindlichen Entwicklung, die besagen, dass Kinder bis zu einem bestimmten Alter nicht fähig seien, eine Strasse selbstständig zu queren oder das Fahrrad auf Grund der natürlichen Entwicklung bezüglich Wahrnehmung und motorischen Fähigkeiten nicht beherrschten und deshalb von Erwachsenen begleitet werden müssten. Neben Verkehrsplanern – und natürlich den Vertretern der Autolobby – nehmen insbesondere auch Juristen diese Position ein. So hat uns René Schaffhauser, langjähriger Herausgeber des Jahrbuches zum Strassenverkehrsrecht einen Beitrag zum Thema Kinder als Radfahrer zugestellt, in dem er seinem Ärger über die im Rahmen von Via sicura gefallenen Entscheiden Ausdruck verleiht. Ich habe René Schaffhauser in einem Brief geantwortet, den ich hier veröffentliche:

Geschätzter Herr Schaffhauser

Sie haben mir vor einiger Zeit den Sonderdruck „Kinder als Radfahrer à la Via sicura“ zugestellt, wofür ich mich herzlich bedanken möchte. Ihre Analyse des politischen Prozesses ist sehr differenziert und gut. In einem Punkt – ich möchte hier nur auf das Problem des Alters der Kinder eingehen – bin ich nicht mit Ihrer Argumentation einverstanden. Sie gehen von gesicherten Ergebnissen der Entwicklungspsychologie aus, die die kindliche Entwicklung vorzeichnet und somit auch die Fähigkeiten der Kinder, in welchem Alter sie die für das Fahrradfahren nötigen Kompetenzen erworben haben. Zwar wird immer darauf hingewiesen, dass es hier grossen Spielraum gibt und dass das eine Kind gewisse Kompetenzen deutlich früher als ein anderes erwirbt.*

Das Grundproblem, das ich seit 1982 vertrete und das nur allmählich ins allgemeine Bewusstsein tritt, besteht nun darin, dass der motorisierte Strassenverkehr wesentlich daran beteiligt ist, dass viele Kinder bestimmte für den Strassenverkehr entscheidende Kompetenzen stark verzögert oder gar nicht erwerben, resp. erwerben können. Dies trifft im Besonderen für das Fahrradfahren zu. Selbst Ihre „Kronzeugin“ Maria Limbourg verweist auf diesen Einfluss. So schreibt sie etwa 2008 in der Broschüre „Kinder unterwegs im Strassenverkehr“ (S. 20): - „Die starke Verkehrsbelastung in vielen Wohngebieten wirkt sich negativ auf die Lern- und Entwicklungsbedingungen der Kinder aus. ...- Von diesen negativen Auswirkungen sind die psychomotorische Leistungsfähigkeit, die kognitiven Fähigkeiten, das Sozialverhalten und die Selbstständigkeit betroffen. – Durch Defizite in diesen Bereichen vergrössert sich auch das Unfallrisiko sowohl im Verkehr als auch in anderen Lebensbereichen.“ Auf den gleichen Teufelskreis machen auch Funk und Anita Wiedemann (in: Sicherheit von Kindern im Strassenverkehr, Ifes, Nürnberg 2002) aufmerksam. Sie schreiben, „dass die derzeitige Verkehrssituation die Ausbildung verkehrsnotwendiger motorischer Fähigkeiten massiv einschränkt. Kinder können sich auf Grund des Strassenverkehrs weniger frei bewegen als dies für ihren Entwicklungsstand angemessen wäre. Durch diese fehlende Bewegung sind sie jedoch als Verkehrsteilnehmer noch gefährdeter.“ (S. 17) (Wichtig neuerdings: Antje Flade: Der rastlose Mensch, Springer, Wiesbaden 2013)

Man kann nun, etwas spitz formuliert sagen: Je mehr und je schnelleren Verkehrs es insbesondere in Wohnquartieren gibt, umso stärker verzögern sich die für verkehrsgerechtes Verhalten notwendigen Kompetenzen bei den Kinder. Das Festhalten an bestimmten Zeiträumen, in denen die Kinder zu verkehrsgerechtem Verhalten, zu sicherem Fahrradfahren fähig sind, erweist sich in diesem Sinne als absurd. Trotzdem hält etwa Limbourg an solchen Zeiträumen fest und widerspricht somit sich selbst.

Für die Gesetzgebung ergeben sich nun aus diesen Erkenntnissen beträchtliche Probleme, wie es sich in besonderem Ausmass beim Fahrradfahren zeigt: Je später der Gesetzgeber den Kindern das Fahrradfahren erlaubt resp. die Räume, in denen sie es selbstständig tun dürfen, einschränkt, umso später werden sie die dazu notwendigen Fähigkeiten erwerben. Das Problem lässt sich meiner Meinung nur räumlich lösen. Geht man davon aus, dass eine gesunde Entwicklung, die auch die spätere Verkehrstüchtigkeit miteinschliesst, wichtiger ist als die ungehinderte Nutzung von Motorfahrzeugen, so muss die Gesellschaft den Kindern die dazu notwendigen Freiräume zugestehen. Dazu gehören insbesondere das Wohnumfeld und die Wohnquartiere. Hier wachsen die Kinder auf und müssen vor dem motorisierten Strassenverkehr den unbedingten Vortritt erhalten. Konkret heisst dies: Wohngebiete müssen in Begegnungszonen umgewandelt werden oder zumindest in eine gemischte Form von Tempo 30 Zonen und Begegnungszonen. Das Dilemma besteht darin, dass Machtverhältnisse die Szenerie beherrschen. Sie sind etwa darin sichtbar, dass die meisten Begegnungszonen in Wohnquartieren als Parkplätze missbraucht werden. Die Verkehrsgesetzgebung muss in diesem Sinne einen schwierigen Balanceakt ausüben. In diesem Sinne ist die bestehende Regelung für Kinder gar nicht so schlecht. Sie erfordert allerdings vermehrten Druck auf die Gemeinden, die Wohnquartiere mit verkehrstechnischen Massnahmen sicherer zu machen.

Mit freundlichen Grüssen

Marco Hüttenmoser

**René Schaffhauser: Kinder als Radfahrer à la Via sicura, in Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013, S. 305 – 343*

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die mediale Diskussion um den seit längerer Zeit festgestellten Rückgang Velo fahrender Kinder und Erwachsener sehr einseitig diskutiert wird. In zahlreichen Leserbriefen wird vor allem die Forderung nach einer besseren Infrastruktur für Velofahrer und –fahrerrinnen gefordert. Dass der Rückgang hingegen wesentlich auf die schlechten Bedingungen für Kinder, im Wohnumfeld die Grundlagen für das Velofahren erlernen zu können, wird übergangen resp. vergessen. Wir haben deshalb mit verschiedenen Statements versucht, ergänzend einzugreifen. Die Forderung nach einer besseren Infrastruktur fürs Fahrradfahren ist dabei gewiss richtig, aber die Grundlagen fürs Radfahren, die in der frühen Kindheit gelegt werden, gehen dabei vergessen. (Agenda 25.07; 05.08)

Die Grunderkenntnis der deutlichen Abhängigkeit kindlicher Kompetenzen im Strassenverkehr muss natürlich auch berücksichtigt werden, wenn man, wie dies die bfu zur Zeit tut, einen „Kompetenzkatalog Verkehrsbildung“ erarbeiten will. Wir haben in der Begleitgruppe dieses Vorhabens versucht, diesen Aspekt einzubringen. Man kann nicht Kompetenzziele formulieren, ohne zugleich den Weg zu diesen Kompetenzen aufzuzeigen und dabei auch die dazu nötigen räumlichen Bedingungen und verkehrstechnischen Massnahmen zu fordern. (Agenda 18.04; 05.06; 05.11; 11.12)

Elternmobbing im Zusammenhang mit den Diskussionen um das Mama- oder Papataxi.

Die Verteidigung des Schulweges ist ein altes Anliegen des Netzwerks Kind und Verkehr. Seit Jahren fordern wir sichere Schulwege und wollen, dass die Kinder den Weg in den Kindergarten und in die Schule selbstständig unter die Füsse nehmen können. Der Schulweg bildet eine zentrale Lebenserfahrung und ermöglicht dem Kind wichtige Schritte in die Selbstständigkeit. – Nun sahen wir uns im vergangenen Jahr der grotesken Situation ausgesetzt, dass mit unseren seit Jahren geäusserten Argumenten Eltern, die ihre Kinder von Zeit zu Zeit in die Schule fahren, scharf angegriffen werden. Ja, man kann von einem eigentlichen Mobbing sprechen. Bezeichnend ist dabei, dass die ganze Schuld den Eltern zugewiesen wird und die angreifenden Behörden und die Polizei ausschliesslich auf die Eltern losgeht und überhaupt keinen Bedarf sieht, die Verkehrssicherheit auf den Schulwegen zu verbessern. Wir haben versucht dieser einseitigen Schuldzuweisung entgegenzuwirken. In der ziemlich festgefahrenen Situation war dies allerdings schwierig und verschiedene Stellungnahmen in den Medien wurden zurückgewiesen. Eine der abgewiesenen Stellungnahmen an die NZZ am Sonntag vom 4. September möchten wir hier veröffentlichen:

Die Eltern sind an allem schuld!

Eine Welle der Entrüstung geht durch die Medien und durch die Parlamente! Eltern, die ihre Kinder in die Schule fahren! – Geht's noch! Eltern, die ihre Kinder falsch ernähren und es nicht zulassen, dass sie sich im Freien austoben. Die Folge: Zu dicke Kinder und wir müssen bezahlen! – Geht's noch!

Einzelne für gesellschaftliche Missstände verantwortlich zu machen und als Sündenböcke zu stigmatisieren, hat offensichtlich etwas Befreiendes.

Dass jene, die den Eltern zu hart an den Karren fahren, selber Tag für Tag mit dem Auto zur Arbeit fahren oder einkaufen gehen, auch wenn im Haushalt nur ein paar Eier fehlen, interessiert niemanden.

Dass vom Morgen früh bis am Abend spät am Fernsehen den Kindern Süssigkeiten und Dickmacher so vorgeführt werden, dass sie diese unbedingt haben wollen, interessiert niemanden.

Wie sollen junge Eltern mitten in diesem Bombardement verführerischer Werbung ihre Kinder zu einer gesunden Ernährung erziehen? Wie soll ich, wenn den ganzen Tag, selbst auf Quartierstrassen Auto an Auto vorbeirauscht, mein Kind zum Spielen ins Freie lassen? Oder ohne grosse Ängste allein zu Fuss in den Kindergarten oder in die Schule schicken? Auch Eltern, vor allem junge Eltern, sind in die heutige von Konsum und unbeschränkter Mobilität geprägte Gesellschaft hineingewachsen.

Erziehung braucht Raum, Freiraum für Kinder. Nicht irgendwo, sondern vor der Haustüre. Erziehung braucht auch Freiräume vor dem ständigen Konsumdruck. Wenn ich als Mutter oder Vater meinem Kind alle Verlockungen ständig verbiete, vergifte ich letztlich auch meine Beziehung zum Kind. Wenn ich gezwungen werde, mein Kind über Jahre hin weg an die Hand zu nehmen, weil der Strassenverkehr zu gefährlich ist, mache mein Kind von mir abhängig und mich vom Kind.

Um den Kindern eine gesunde Zukunft zu gewähren, in der sich frei bewegen, gesund und schlank bleiben, braucht es nicht Sündenböcke, sondern tiefgreifende gesellschaftliche Veränderungen.

Einmal mehr verweisen wir in diesem Zusammenhang auch darauf, dass der Pedibus keine echte Lösung darstellt (Agenda: November; Vgl. auch 14.01; 19.08; 25.08)

Hoffnungsvolles

Zum Schluss noch zwei hoffnungsvolle Bemerkungen. So schrieb Brigitte Buhmann anlässlich der Preisübergabe an die Stadt Bellinzona („Engagierte Gemeinden“) den bemerkenswerten Satz: „Je früher die Kinder zu Fuss unterwegs sind, desto schneller lernen sie, sich im Verkehrs sicher zu bewegen.“ Wir hoffen, dass die bfu diesen Satz ernst nimmt. Er führt nämlich – ernsthaft durchdacht – zu einer völlig neuen Sicherheitspolitik, die den räumlichen Bedingungen (Begegnungszonen, Tempo 30 usw.) und den Verkehrssicherheitsmassnahmen im Strassenraum (viele Fussgängerstreifen) gegenüber fragwürdigen verkehrserzieherischen Massnahmen absolute Priorität ein. (Agenda: 11.12)

Eine zweite positive Bemerkung betrifft den vor Kurzem – nach langen Streitereien) vom Bundesamt für Strassen veröffentlichten Bericht zu den Begegnungszonen, in dem für solche Zonen in Wohnquartieren Freihaltbereich für das Spiel der Kinder gefordert werden. (Agenda Oktober)

Beim Schreiben dieses Jahresberichtes pfeifen die Vögel bereits vorzeitig ihre Frühlingslieder. Es ist ein anderes Lied als das zu Beginn vermerkte. Wir sind skeptisch, ob auch unsere Verkehrspolitiker und -politikerinnen ein neues Lied zu Gunsten der Kinder anstimmen werden. Aber hoffen kann man immer.

M.H. Muri im März 2014

Agenda 2013

Agenda 2013

14.01 Beitrag in der NZZ zum Thema: „Elterntaxi“ trotz Einwänden immer beliebter. Viele Eltern halten den Schulweg ihrer Kinder nur unter Begleitung für zumutbar.“ Der Beitrag der Journalistin Susanna Ellner verweist auf verschiedene gesellschaftliche Entwicklungen (Zweitautos, spezielle Tagesschulen für Expatskinder, kulturelle Unterschiede) die das Bringen und Holen der Kinder aus der Schule fördern würden. Christine Steinmann (VCS) verweist auf die Möglichkeit des Pedibus. In Übereinstimmung mit dem Zürcher Volksschulamt verweise ich darauf, dass sich eine Begleitung durch die Eltern in den Kindergarten auf eine kurze Zeit beschränken sollte. Der Pedibus verkomme sehr rasch zum Dressurakt und verhindere das selbstständige Lernen im Umgang mit dem Strassenverkehr. Zudem würden die Behörden auf wirkungsvolle Massnahmen zugunsten der Kinder verzichten, wenn sie sehen, dass die Eltern das Problem in die Hand nähmen.

06.02 *Leserbrief Tagesanzeiger: Stellungnahme zur Diskussion um Tempo 30 statt Lärmschutzfenster. Hinweis, dass Tempo 30 auf Hauptstrassen nicht nur den Lärm reduziert, sondern ein Quartier auch wohnlicher und sicherer macht. Fussgängerstreifen auf Hauptstrassen mit Tempo 30 müssten nicht entfernt werden, sofern diese nicht in Tempo 30 Zonen integriert sind. Tempo 30 Hauptstrassen eingebettet in Begegnungszonen könnten als Ideal für die Sicherheit und vielfältige Bewegungsmöglichkeiten der Kinder sowie die Integration generell bezeichnet werden.*

27.03 Sitzung des Expertenrats des Fonds für Verkehrssicherheit: Auf meinen Antrag hin findet eine Diskussion der Blickkontaktkampagne statt. Meine Kritik ist grundlegend. Ich fasse an dieser Stelle die wichtigsten Argumente nochmals zusammen:

- 1. Der Expertenrat wurde im Vorfeld nie über die Kampagne informiert. Es war insofern nicht möglich dazu Stellung zu nehmen.*
- 2. Meine Kritik ist fundamental: Blickkontakt, so wie er auch von den Autoren der Kampagne in der Website definiert wird, findet praktisch nie statt. Mit der Aufforderung, den Blickkontakt zu suchen, wird der Fussgänger auf eine falsche und insofern gefährliche Spur gelenkt. Er muss nicht den Blickkontakt suchen, sondern beobachten, ob ein Fahrzeug genügend abbremst, bevor er den Fussgängerstreifen betritt.*
- 3. Selbst wenn in Ausnahmefällen Blickkontakt zustande kommen sollte, ist das Fahrzeug bereits zu nahe und selbst ein vorhandener Blickkontakt, im Sinne eines sich gegenseitigen in die Augen schauen, gibt keinen Aufschluss darüber, ob ein Fahrzeuglenker wirklich anhält oder ob ein Fussgänger nun den Fussgängerstreifen betritt oder nicht.*
- 4. Die Frage eines Abstimmens des Verkehrsgeschehens insbesondere der Kommunikation zwischen Fussgängern, Velofahrern und Motorfahrzeuglenkern ist nicht nur für das Verhalten am Fussgängerstreifen wichtig, sondern auch im Hinblick auf derzeit neue Verkehrskonzepte wie FLOZ, das Verhalten in Begegnungszonen in Zentrumsbereichen, Share Space Modellen etc. All diese Modelle bauen auf einer gegenseitigen Abstimmung via Blickkontakt ab, resp. des so schönfärberisch bezeichneten „Miteinander statt Gegeneinander“.*
- 5. Die Kommunikation zwischen Motorfahrzeugen, Fussgängern und Velofahrern ist ein offenes Problem, das mit der Forderung nach Blickkontakten nicht gelöst, sondern vielmehr auf verschwommen Weise überdeckt wird.*
- 6. Was die Kampagne „Such Blickkontakt betrifft, so würde ich einen Abbruch der Übung befürworten.*
- 7. Diese Fehlleistung hat meiner Meinung auch damit zu tun, dass die eingegebenen Projektentwürfe zumeist sehr rudimentär sind. Man sucht vor allem gute Koalitionen. Missglückt eine Eingabe, so können die grossen Organisationen, die ja alle im entscheidenden Verwaltungsgremium vertreten sind, damit rechnen, dass sie beim nächsten Projekt wieder berücksichtigt werden.*
- 8. Dem Entscheid für grössere Projekte müsste aus meiner Sicht die Prüfung des Vorhabens durch unabhängige Experten vorangehen und auch im Expertenrat diskutiert werden.*

Erwartungsgemäss wird meine Kritik in der Sitzung nicht, resp. nur teilweise akzeptiert. Vereinzelt wird anerkannt, dass Blickkontakt zwischen Fussgängern und Autolenkern nicht, resp. nur im seltenen Fall stattfinden kann. Im Gegensatz zu meiner Meinung betrachtet man die Aktion jedoch nicht als gefährlich. Meinerseits betone ich nochmals, dass Anweisungen zum richtigen Verhalten im Strassenverkehr präzise sein müssen. Die Suche nach Blickkontakt lenkt hingegen ab und weckt falsche Erwartungen „Man hat mich ja gesehen, also kann ich gehen.“ Genau aus diesem Grunde betonen VerkehrsinstruktorInnen den Kindern gegenüber, dass sie warten müssen, bis die Räder still stehen. Erwachsene können hingegen schon früher als Kinder beurteilen, ob ein Fahrzeug genügend abbremst. Dies aber nicht auf Grund von Blickkontakten.

10.04 Vortrag in Brugg anlässlich der GV der IG Verkehrssicherheit Brugg mit dem Titel „Schulwegsicherheit beginnt vor der Haustüre“.

12.04 Bericht zum Vortrag in Brugg in der Aargauer Zeitung

18.04 Bericht im Generalanzeiger zum Vortrag in Brugg

18.04 Anfrage von Talin Stoffel Kita.ch: Die BFU möchte parallel zur Initiative Schule 21 einen Kompetenzkatalog für Verkehrsbildung aufstellen und bildet dazu eine Begleitgruppe. Frau Stoffel fragt mich, ob ich diese Aufgabe übernehmen würde. Ich sage zu, betone dabei, dass ich das ganze Netzwerk Kind und Verkehr vertreten werde. Die Sitzungen finden im September und Oktober statt.

05.06 Begleitgruppensitzung bfu Bern zur Erstellung eines Kompetenzkataloges für Verkehrsbildung. Die Diskussion ist sehr angeregt. Von verschiedener Seite wird das Unterfangen der bfu in Frage gestellt. Auch aus der Sicht des Netzwerks, das nur in Bezug auf die Altersgruppen der 0 – 3 und 4 – 8 jährigen Kinder Stellung nimmt, erweist sich das Vorhaben als fragwürdig. Wir haben im Hinblick auf die Sitzung im Dezember ein Diskussionspapier verfasst, das wir hier wiedergeben:

Bfu: Kompetenzkatalog Verkehrsbildung

Man hat uns gebeten, im Anschluss an den ersten Workshop zum ersten Arbeitspapier Stellung zu nehmen. Als Vertreter des Netzwerks Kind und Verkehr und im Auftrag der Kindertagesstätten Schweiz beschränke ich mich für die Altersgruppen 0-3 und 4-8 Stellung zu nehmen.

Wir betrachten die Formulierung von Kompetenzen im Verkehrsbereich in der vorschulischen Altersgruppe als unerwünscht. Die Formulierung derartiger Kompetenzen führen direkt zur Verhaltensschulung, wie sie bis anhin in Anlehnung an das Programm Kind und Verkehr der Deutschen Verkehrswacht auch von der bfu in ihren Broschüren propagiert wird. „Üben und nochmals üben“ steht dabei im Zentrum mit dem letztlich vielfach beobachtbaren Effekt, dass jüngere Kinder am Fussgängerstreifen stehen, den Kopf nach links und rechts drehen ohne wirklich zu beobachten, ob ein Auto kommt oder nicht. Zumindest ein langfristiger Erfolg derartiger Schulung konnte bis anhin nicht nachgewiesen werden.

Jüngere Kinder lernen vor allem dadurch, dass ihnen anregende Umgebungen angeboten werden, in denen sie selbsttätig aktiv werden, ihre Neugier stillen und die Lösung auftauchender Fragen selbstständig erproben können. Die Rolle der Erzieherin, des Erziehers besteht dabei darin, das Verhalten der Kinder zu beobachten und bei auftauchenden Fragen unterstützend zu beraten. Respektive durch entsprechende Rückfragen, Probleme zu orten.

Der motorisierte Strassenverkehr bietet selbstverständlich diese Möglichkeit nur sehr beschränkt. Das heisst nur unter der Bedingung, dass eine erwachsene Begleitperson ein Kind im Strassenverkehr begleitet. Jüngere Kinder können nicht gruppenweise an den motorisierten Strassenverkehr herangeführt resp. mit ihm vertraut gemacht werden. Damit erweisen sich Kitas, Kindergärten und Spielgruppen als ungeeignet dafür, Kinder in realistischen Situationen in die Gefahren des Strassenverkehrs einzuführen. Diese Aufgabe obliegt bei jüngeren Kindern bei den Eltern.

Die meiner Meinung nach einzige sinnvolle Möglichkeit, Kinder in vorschulischen Institutionen an den Verkehr heranzuführen liegt in der Verfügbarkeit von Spielmaterialien, die Kinder dazu anregen können, sich mit dem Verkehrsgeschehen auseinanderzusetzen. Der Erzieher, die Erzieherin greift dabei erst ein, wenn die Kinder dies wünschen oder offensichtlich nicht weiterkommen. Die Formulierung konkreter Kompetenzen ist hier fehl am Platz.

Ein vergleichbares Vorgehen gilt für Eltern, wenn sie sich mit jüngeren Kindern im Strassenverkehr befinden. Die Absicherung vor gefährlichem Fehlverhalten hat hier selbstredend eine grosse Bedeutung. Auch für Erwachsene, die kleine Kinder im Strassenverkehr begleiten, sind die Formulierung eines Kompetenzkataloges und entsprechender Verhaltensschulungen nicht sinnvoll. Weit wichtiger ist es, das Verhalten des Kindes zu beobachten, auf seine Neugier am Verkehr zu reagieren und auf subtile Weise das Verständnis des Kindes am motorisierten Strassenverkehr zu fördern.

Ein sinnvolles Heranführen jüngerer Kinder an den Strassenverkehr ist jedoch nur möglich, wenn zwei Dinge erfüllt sind. Kinder müssen die Möglichkeit haben ihre motorischen, kognitiven und sozialen Fähigkeiten so zu entwickeln, dass sie befähigt werden, auf den motorisierten Strassenverkehr richtig zu reagieren. In Kitas und anderen vorschulischen Institutionen werden diese Grundfähigkeiten gefördert. Eine wichtige Voraussetzung bildet hier allerdings, dass die Kinder geeignete Räume zur Verfügung haben, in denen sie ihre motorischen, kognitiven und sozialen Fähigkeiten eigenständig erproben und fördern können. Aufsichtspflicht und einengende

Räumlichkeiten stellen hier an vorschulische Institutionen eine grosse und vielfach nicht erfüllbare Herausforderung. Das gleiche gilt auch für die Situation der Kinder, wenn sie zu Hause sind. Ein grosser Teil der Kinder kann bis zum 5. Lebensjahr Haus und Wohnung nicht selbstständig verlassen und muss ständig begleitet werden. Dies führt die bedeutsamen Defiziten in der motorischen, sozialen und kognitiven Entwicklung und bildet somit ein grosses Hindernis bei der Heranführung von Kindern an den motorisierten Strassenverkehr.

Weit sinnvoller als die Formulierung von Kompetenzen, die ein Kind in bestimmtem Alter erreichen sollte, wäre deshalb, wenn sich die bfu dafür einsetzen würde, dass den Kindern geeignete Wohnumfelder für das alltägliche Spiel mit andern Kindern sowie frühe Begegnungen mit einem weitgehend gefahrlosen Strassenverkehr möglich sind, zur Verfügung stehen. Als wichtige Aufgaben sehen wir hier nicht nur die Prüfung der Sicherheit von Spielplätzen im Wohnumfeld und in öffentlichen Anlagen, wie dies die bfu bereits macht, sondern auch die Prüfung der selbstständigen Erreichbarkeit solcher Anlagen. Von besonderer Bedeutung ist die Schaffung von Begegnungszonen in Wohngebieten. Diese dürfen nicht - wie bis anhin der Fall - als Parkplätze missbraucht werden, sondern müssen so gestaltet sein. Dass die Kinder dort tatsächlich auch spielen können. Die bfu hat in dieser Beziehung bis heute kaum etwas unternommen.

Die Vorbereitung jüngerer Kinder auf den Verkehr ist wesentlich ein räumliches und verkehrstechnisches Problem. Ohne entsprechende Massnahmen erreichen die Kinder die nötigen Grundfähigkeiten für eine sinnvolle Auseinandersetzung mit dem Strassenverkehr nicht. Viel wichtiger als die Formulierung von Kompetenzen erachten wir deshalb den Einsatz der bfu in Hinblick auf die Schaffung räumlicher Bedingungen, die den Kindern das Hineinwachsen in unsere vom Verkehr dominierte Gesellschaft erlauben. Dies bedeutet für die bfu auch eine Abkehr von einer als stur und rücksichtslos zu bezeichnenden Haltung, die ausschliesslich darauf ausgerichtet ist, Unfälle zu verhindern.

09.05 Anfrage betreffs unklarer Strassensignalisation in Muri von Peter Müller Buttwil. Meine Antwort verweist auf verschiedene Probleme bei der Signalisation, die durch unüberlegte Markierung des Rechtsvortritts auf Quartierstrassen entstanden sind. Ich verweise auf eine frühere Intervention bei Regierungsrat Beyeler (AG). Leider wurde die kantonale diesbezügliche Verordnung nie angepasst. Die bestehende Sucht auf allen Quartierstrassen eine Rechtvortrittsmarkierung anzubringen widerspricht vielerorts den Vorschriften betreffs Sichtbarkeit.

16.05 Vortrag CAS nachhaltig Mobilität an HSR Hochschule f. Technik Rapperswil. Die Ausbildung für künftige VerkehrsplanerInnen findet alle zwei Jahre statt und wir können dort regelmässig zum Thema „Kind und Verkehr“ ausführlich berichten.

14.06 Ganzseitiger reich illustrierter Beitrag in der Regionalzeitung Der Freiamter. Im Beitrag wird eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes und Einbezug der Parkes der Villa Wild gefordert. Die geplante Überbauung des Parks durch die Gemeinde sollte verhindert, der kostbare Grünraum mit wertvollem Baumbestand erhalten bleiben.

30.06 Bericht von R. Bossart in der Zentralschweiz am Sonntag. Auf Grund eines ausführlichen Gesprächs mit mir und Daniel Sauter nimmt der Redaktor das Thema auf, über das wir bereits früher unter dem Stichwort „Hors-Sol-Kinder“ (NZZ) berichtet haben. Er skizziert die Geschichte der Kinder im Strassenraum und verweist darauf, dass der immer wieder hervorgehobene Rückgang an Kinderunfällen auf der Strasse vor allem darauf zurückzuführen ist, dass die Kinder aus dem Strassenraum vertrieben wurden. Eine Entwicklung, die nicht nur für Städte, sondern auch für das Land zutrifft. Sie führt zudem zu Bewegungsmangel, motorischen Defiziten und zu allzu starken Abhängigkeiten der Kinder von Erwachsenen, resp. zur Unselbstständigkeit der Kinder.

25.07 Leserbrief im Tagesanzeiger. Antwort auf Diskussionen um den starken Rückgang bei der Velonutzung von Kindern (TA vom 22. Juli). Während in der Diskussion um diesen Rückgang vor allem auf fehlende Velowege und -streifen hingewiesen wird, machen wir darauf aufmerksam, dass die Kinder zu wenig Raum im Wohnumfeld haben, um ihre Freude am Fahren zu verstärken und unermüdlich zu üben. Als Massnahme gegen den Rückgang bei den Velo fahrenden Kindern werden mehr Begegnungszonen, die nicht von parkierten Autos verstellt sind und gute Wohnsiedlungen gefordert. Die so geförderten motorischen Fähigkeiten würden später der allgemeinen Verkehrssicherheit der Heranwachsenden zugutekommen.

28.07 Leserbrief NZZ am Sonntag: Am 21. Juli berichtet die NZZ am Sonntag über Pläne des Bundesamtes für Verkehr, die aufzeigen, wie in Zukunft die Kantone in Zukunft die Fussgängerstreifen ausgestalten müssten. Vorgesehen sind eine beidseitige Beleuchtung während der ganzen Nacht und eine Erhöhung der minimalen Sichtweite von Fussgängerstreifen innerorts von 55 auf 100 Meter, im weitem die Pflicht, ab einer Strassenbreite von 7,5 Metern eine Mittelinsel einzurichten. – In unserem Leserbrief weisen wir darauf hin, dass die geplanten Massnahmen garantiert dazu führen würden, dass ein grosser Teil der Fussgängerstreifen innerorts verschwinden werden. Die Leidtragenden derartiger Massnahmen sind die schwächeren Verkehrsteilnehmer

insbesondere die Kinder. – Weit einfacher, billiger und wirksamer ist die Reduktion der Geschwindigkeit innerorts auf Tempo 30. – Wie zu einem späteren Zeitpunkt mitgeteilt wurde, sind die Pläne des ASTRA in einer Schublade verschwunden und werden hoffentlich nicht weiterverfolgt.

05.08 Interview mit dem Migros-Magazin zum Thema Velofahren. Wir können im Gespräch ausführlich darauf eingehen, wieso wir den massiven Rückgang von Velo fahrenden Kindern (gemeint sind damit alle Arten von Kinderfahrzeugen) beängstigend finden. Velofahren macht den Kindern schon früh Spass und bildet einen ersten Höhepunkt für die motorische Entwicklung. Als Hauptgrund für diese Entwicklung bezeichnen wir den in der Stadt wie auf dem Land bestehenden Mangel an Räumen, die Kinder für ein selbstständiges Herumfahren und Üben fehlen. Motorische Defizite sind die Folge und wer als Kind das Velo nicht benutzt wird es auch als Erwachsener kaum tun. Als Gegenmassnahme stehe an erster Stelle die Schaffung guter Begegnungszonen.

05.08 Auf Anfrage von Susan Edthofer pro juventute verfasste ich einen Beitrag für den Blog des elternclubs.ch. Er wird am 5. August aufgeschaltet: <https://www.elternclubschweiz.ch/blog?page=2>

19.08 Die Diskussion um das „Mama-Taxi“ und die sich häufenden Schuldzuweisungen an die Eltern, sowie die Abweisung verschiedener diesbezüglicher Leserbriefe führen zur Entscheidung, unter dem Titel „Droht die Abschaffung des Schulweges“ eine breitgestreute Medienmitteilung zu verschicken. Swissfamily hat die Medienmitteilung in ihre Website übernommen: http://www.swissfamily.ch/artikel/1550_droht_die_abschaffung_des_schulweges.html

20.08 Interview 20Minuten.CH zum Thema Mami-Taxi sind für Kinder nicht förderlich. Hinweis auf Überbetreuung der Kinder und deren Folgen wie Bewegungsmangel, Übergewicht und eine massive Abhängigkeit der Kinder von erwachsenen Betreuern.

25.08 Leserbrief Tagesanzeiger: „Mama-Papa-Taxi – Schulweg wird hochstilisiert“ – Ich wehre mich gegen die allgemeine Verurteilung von Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto in die Schule fahren. Ich verweise auf verschiedene Gründe, die durchaus dazu berechtigen, dies zu tun. Man will mit dem Hinweis auf das Problem des Elterntaxis vom eigentlichen Problem, der ständigen Gefährdung der Kinder im Strassenverkehr ablenken. Die Bemühungen um Aufhebung von Fussgängerstreifen und der nach wie vor grosse Widerstand gegen die Einführung von Tempo 30 würden jene entlarven, die auf die Eltern „losgehen“.

Oktober: Nach jahrelangen Vorarbeiten erscheint der Bericht des Bundesamtes für Strassen: Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung. (Forschungsauftrag SVI 2006/002) In der Begleitkommission haben wir uns aktiv dafür eingesetzt, dass Begegnungszonen in Wohngebieten nicht von parkierten Fahrzeugen verstellt werden dürfen. Diese Forderung wurde in den Bericht aufgenommen. Die Parkierung in Begegnungszonen sollte so angeordnet werden, dass genügend grosse Zwischenbereiche für Aufenthalt und Spiel frei bleiben. (20 bis 30 Meter). Bericht S. 57-58)

Oktober: In den „Münchener Stadtgesprächen“ erscheint ein Beitrag zum Thema „Abenteuer Schulweg“. Die Autorin Joy Mann benützt Kinderzeichnungen aus unserem Archiv und Texte aus der Schulweguntersuchung, die wir unter dem Titel „Ich gehe also bin ich!“ (www.kindundumwelt.ch) für den VCL gemacht haben.

06.11: Sitzung II Begleitgruppe bfu Kompetenzkatalog Verkehrsbildung: Nach eingehender Diskussion wird das Unternehmen, auch für die jüngste Gruppe der 0 – 3 jährigen Kinder Kompetenzen festzulegen, gestrichen. Das Vorhaben schien mir in dieser Altersgruppe als besonders problematisch.

November: Der Beobachter (Nr. 22, 2013) widmet dem Thema „Generation Angsthase. Überbehütet: So schaden die Eltern den Kindern“ einen ausführlichen Hauptbeitrag. Im Editorial verweist Andres Büchi auf unsere Ausführungen zum Thema „Hors-Sol-Aufzucht“, die, so meint Büchi, beide Seiten, Eltern und Kinder, nur verunsichere. Im Hauptbeitrag beleuchten Tanja Polli, Daniel Benz und Birthe Homann das Thema „Kinder unter der Käseglocke“ aus unterschiedlicher Sicht. Am Schluss gehen auch sie auf die „Hors-Sol-Kinder“ – Thematik ein. Sie verweisen auf meine Kritik an Unfallpräventionsaktionen des Bundes oder auch des VCS, etwa den Pedibus. Man zitiert meine Aussage: „Nicht mehr Mutterliebe und Überwachung braucht das Kind, sondern mehr selbstständig erreichbaren und vom Strassenverkehr wenig gefährdeten Raum.“

02.12 Besprechung mit Zeno Steuri, Jugendsozialwerk BL in Liestal: Wir besprechen gemeinsam mögliche Zusammenarbeit. Steuri möchte ein Projekt mit Kinderzeichnungen durchführen.

02.12 Gesundheitsförderung Baselland orientiert über verschiedene Projekte im Rahmen der Gesundheitsförderung: 2. Staffel gesundes Körpergewicht. Von besonderem Interesse sind für das Netzwerk die Massnahmen des Kinderbüros Basel zum Thema „Kind und Raum“.

11.12 Sitzung mit Frau Barbara Schürch und Patrick Eberling beide bfu betreffs „Kompetenzkatalog Verkehrsbildung“. Wir erhalten positive Rückmeldungen für unsere Ansichten (siehe 05.06). Es wird aber betont, dass ich zu vieles zu rasch anstreben würde. Meinerseits betone ich, dass auch in die bfu allmählich Bewegung komme und man die völlig überholte Ansicht, dass man die Kompetenzen der Kinder im Verkehr auf Grund bestimmter Entwicklungsschritte bestimmen könne, langsam aufgeben. So schreibt Brigitte Buhmann anlässlich der Laudatio Bellinzona (Preisübergabe 2013 „Engagierte Gemeinden“): „Je früher die Kinder zu Fuss unterwegs sind, desto schneller lernen sie, sich im Verkehr sicher zu bewegen.“ – Diese Feststellung gilt selbstredend auch für jüngere Kinder etwa für das Wohnumfeld und für das Erlernen des sicheren Velofahrens. Die Konsequenzen in Bezug auf die Praxis müssen allerdings erst noch gezogen werden. Sie lauten: Mehr Raum für Kinder im nahen Wohnumfeld, in dem sie ihre motorischen Fähigkeiten fördern und auch erste Begegnungen mit einem weitgehend gefahrlosen Motorfahrzeugverkehr (max. Tempo 20) machen können.



Das neue Lied !

Begegnungszone in Basel