

Hors-Sol-Kinder

Marco Hüttenmoser, Netzwerk Kind und Verkehr

Hühner haben ihren Auslauf – von Gesetzes wegen – Kinder nicht. Immer mehr Kinder werden aus dem öffentlichen Raum verdrängt, wo die Motorfahrzeuge weitgehend ungehemmt herumfahren und beim Parkieren die letzten Spielräume in Beschlag nehmen. In der Schweiz kann - in der Stadt wie auf dem Land - ein Viertel bis zu einem Drittel der Kinder Wohnung, Haus und Garten bis im Alter von fünf Jahren nicht unbegleitet verlassen. Der Strassenverkehr wird von 85 Prozent der Eltern in der Stadt und 76 Prozent der Eltern auf dem Land als wichtigste Ursache für das Verbot, Kinder unbegleitet im Freien spielen zu lassen, bezeichnet. (1) Wir züchten Hors-Sol-Kinder heran. Die Kinder bleiben in der Wohnung sitzen, werden über viele Jahre hinweg ständig an die Hand genommen oder im Kindersitz festgeschnallt überall hingefahren. Die Folgen für die Entwicklung sind gravierend: Bereits mit fünf Jahren zeigen die Kinder gravierende Defizite in der motorischen und sozialen Entwicklung sowie in ihrer Selbstständigkeit und der Wahrnehmung ihrer Umwelt. (2) Kinder ohne selbstständige Erfahrungen in der näheren Wohnumgebung werden von den Eltern auch weit länger in den Kindergarten oder die Schule begleitet. Die Hors-Sol-Aufzucht führt zu einer verstärkten gegenseitigen Abhängigkeit zwischen Eltern, insbesondere Mutter und Kind und zu einer verzögerten Integration. (3)



Ein Schulanfänger, der Wohnung und Haus nicht unbegleitet verlassen darf, zeichnet sein Wohnumfeld.



Claire ist eines von 173 Kindern, die neu in die Schule eingetreten sind. Claire wohnt in einem Mehrfamilienhaus an einer stark befahrene Strasse und kann nicht unbegleitet im Freien spielen. Sie hat keine Spielkameraden in der Nachbarschaft. Der Lehrerin berichtet sie zu ihrer Zeichnung: „Vor dem Haus ist eine Strasse. In etwa 200 m Distanz ist ein Spielplatz, zu dem ich nicht allein gehen kann.“

Die Zeichnung von Chantal ist rudimentär. Da gibt es nur eine graue Fläche, welche die Strasse darstellt und ein mehrstöckiges Haus, in dem Chantal wohnt. Ganz oben am Rand etwas blauer Himmel und die Sonne. Sich selbst stellt Chantal gross neben das Haus.



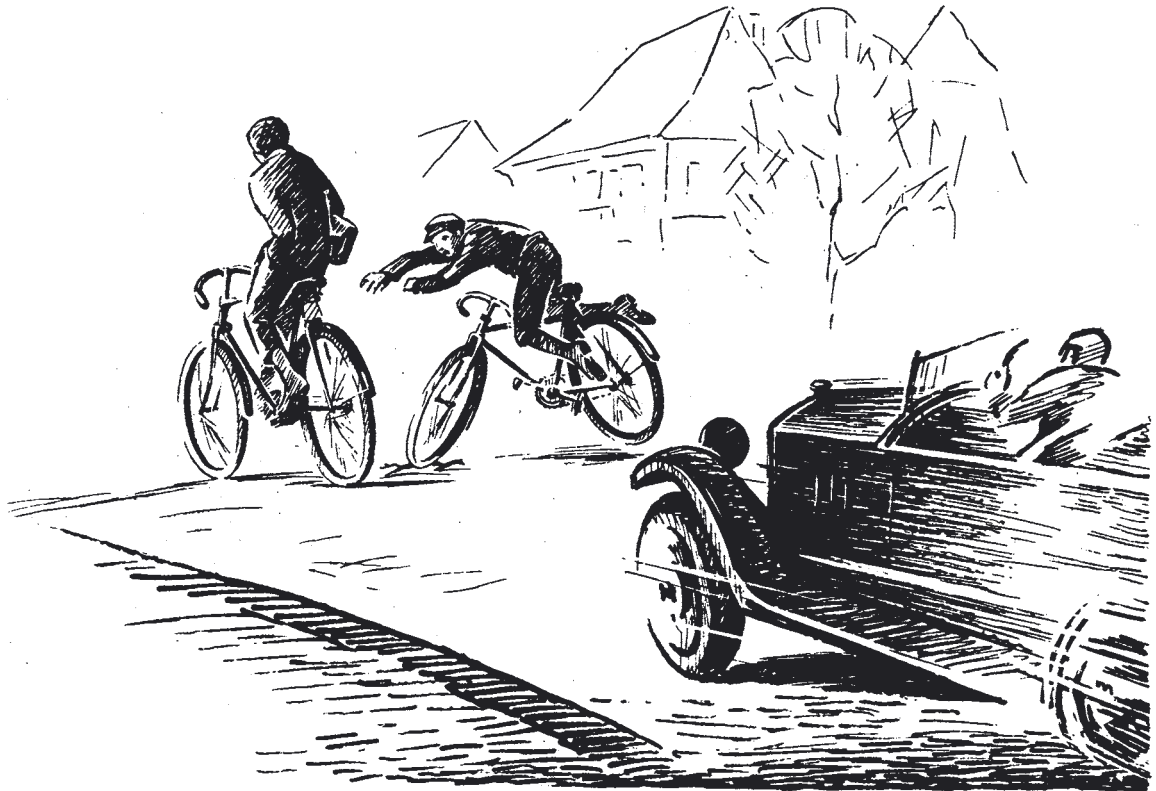
Beatrice geht ebenfalls zum ersten mal in die Schule. Sie wohnt in einer grösseren Siedlung. Sie kann unbegleitet im Freien spielen und hat 10 bis 20 Spielkameraden. Der Lehrerin berichtet sie zu ihrer Zeichnung: „Ich spiele meistens mit meinen Freundinnen Sonja und Seraina. Auf dem Hof hat es eine Schaukel, eine Rutschbahn, einen Ping-Pong-Tisch, einen Sandkasten und eine Basketballkorb.“

Ein sehr reichhaltiges und fröhliches Bild: Die Umgebung des Hauses ist mit vielen spielenden Kindern, Spielgeräten, Blumen, Tieren und einem grossen Baum bevölkert. Im Vordergrund die Zeichnerin selbst mit einer ihrer Freundinnen und einer grossen Puppe.

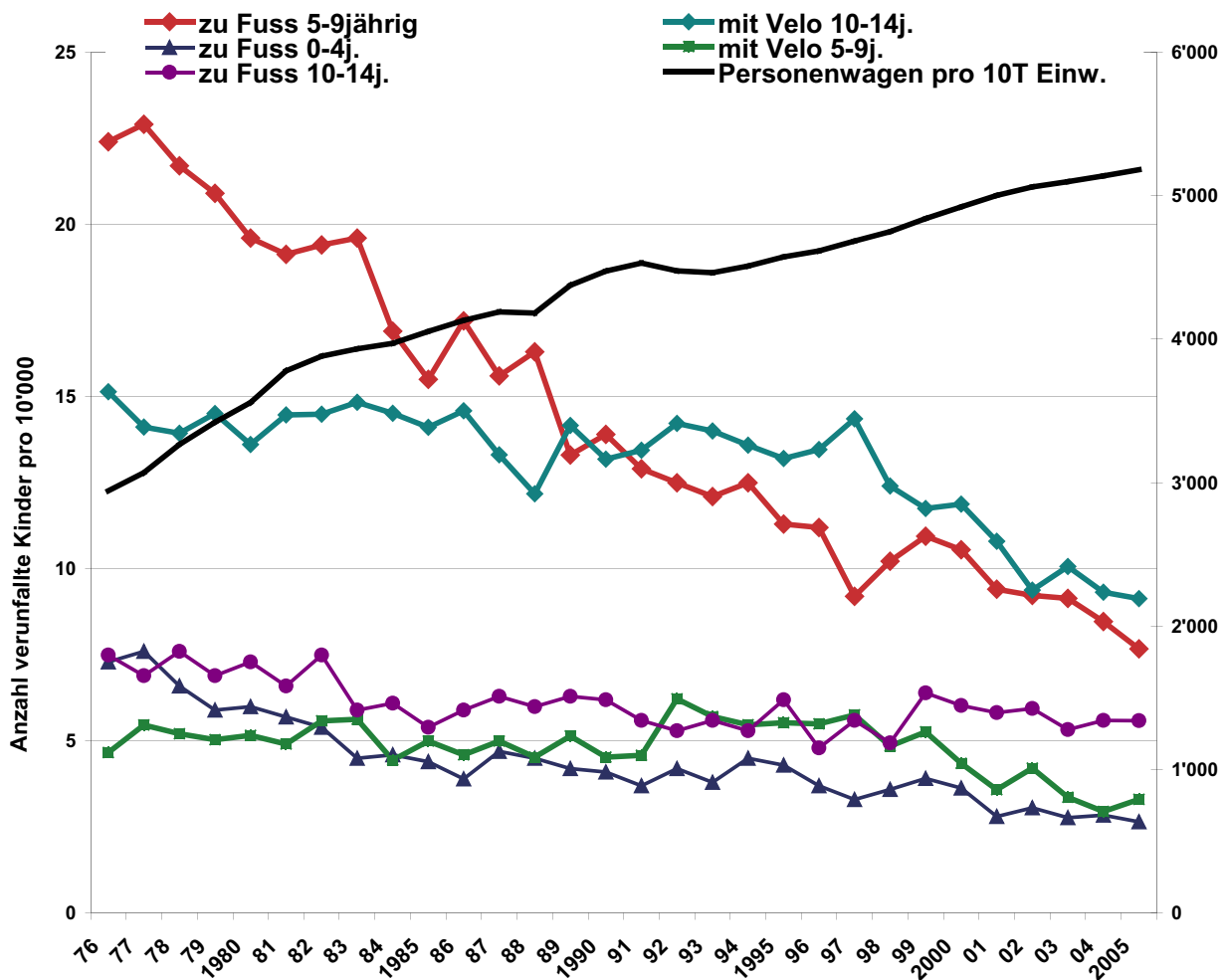
Im Rahmen des Forschungsprogramms „Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere“ (NFP 51) von Daniel Sauter und Marco Hüttenmoser (Zürich 2006) (3) zeichnen 173 Kinder der ersten Klasse der Primarschule ihr Wohnumfeld. Zugleich zählten die Kinder auf, wie viele Spielkameraden sie in der Nachbarschaft haben. Kinder, die unbegleitet im Freien spielen können, haben durchschnittlich 12 Spielkameraden, wer nicht im Freien spielen kann, hat noch deren zwei. Kinder, die im Freien spielen können, zeichneten durchschnittlich 12 Spiel- oder Naturobjekte. Kinder, die diese Möglichkeit nicht haben, kann, zeichneten durchschnittlich noch zwei Objekte.(3)

Aus dem Verkehr gezogen

Im Jahr 1894 hob die Zentralschulpflege der Stadt Zürich noch hervor, wie wichtig es sei, die Kinder auf den Strassen und Plätzen der Stadt spielen zu lassen. 19 Jahre später verbot die gleiche Instanz den Kindern das Spiel im Strassenraum. (4) In den Abbildungen des Verkehrserziehungsbüchlein „Achtung!“ der Unterrichtsdirektion des Kantons Bern, das um 1930 erstmals erscheint, werden im Strassenraum spielende Kinder von aggressiv heranrasenden Motorfahrzeuge richtig gehend gejagt. Die Strasse gehörn nun nach offizieller Auffassung den Motorfahrzeugen. Die Kinder liessen sich allerdings nicht so einfach aus ihrem angestammten Spielraum vertreiben. Erst mit dem ständigen Ansteigen der Kinderunfälle bis in die 70er Jahre begannen die Eltern damit, ihre Kinder „aus dem Verkehrs“ zu ziehen. Die Kinderunfälle auf den Strassen sanken in der Folge kontinuierlich.



Die Interpretation des Rückganges der Unfallzahlen ist bis heute kontrovers. Das Bundesamt für Strassen, die Beratungsstelle für Unfallverhütung sowie die Verkehrsverbände heben in schöner Regelmässigkeit ihre Verdienste bei der Bekämpfung der Strassenverkehrsunfälle hervor. Die von ihnen ergriffenen, respektive unterstützten Massnahmen – sicherere Motorfahrzeuge, mehr Verkehrserziehung usw. – seien ein grosser Erfolg. Zur Seite geschoben wird die banale Tatsache, dass das, was sich nicht mehr im Strassenraum bewegt, auch nicht überfahren werden kann. Eine differenzierte Analyse Unfallstatistik zeigt zudem, dass der deutliche Unfalrückgang bei den Kindern nur für die Altersgruppe der 5-9-jährigen zu Fuss gehenden Kinder zutrifft. Bei den andern Altersgruppen und Arten der Mobilität haben die Unfälle proportional zur Kinderzahl seit 1976 praktisch nicht oder nur geringfügig abgenommen. (Tabelle) Der so hoch gelobte Unfalrückgang bei Kindern beschränkt sich demnach auf jene Gruppe von Kindern, die bei zunehmender Gefahr, nicht mehr allein ins Freie darf, oder eben an die Hand genommen wird.(5) Weniger Unfälle dank weniger Bewegungsfreiheit, dank mehr Hors-Sol-Kindern. Das alljährlich wiederkehrende Lob der angeblich so erfolgreichen Verkehrssicherheitsmassnahmen erweist sich als Lüge. - *Die Beratungsstelle für Unfallverhütung zieht jeweils im Frühling Bilanz über die Zahl der Skiunfälle des vergangenen Winter: Da heisst es jeweils, wenn es wenig Unfälle gab, schön und sinnvoll „Es hatte ja kaum Schnee...“*



Grafik: Unfallentwicklung im Strassenverkehr bei 0 bis 14 jährigen Kindern. Eine differenzierte Zusatzauswertung der offiziellen Daten des Bundesamtes für Statistik nach Altersgruppen und verschiedenen Mobilitätsarten. Erstellt von Daniel Sauter und Marco Hüttenmoser

Die Kinder an die Leine nehmen!

Es war im Jahr 2002: Die Schweiz lag einmal mehr im Winterschlaf und setzte tüchtig Fett an, während im Ausland heftig über Bewegungsmangel und Übergewicht bei Kindern und Jugendlichen diskutiert wurde. Um die Ruhe zu stören, gruben die sportmedizinischen Daten der Aushebungen der Jahre 1988 bis 2001 von jährlich über 30'000 jungen Schweizer Männern aus. Die Tatsache, dass diese Daten verstreut über die halbe Schweiz teils in Kellern vergammelten war allein schon ein Skandal, das Ergebnis ebenfalls. Dieses zeigt, was etwa das Klettern betrifft, einen Rückgang der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit innerhalb von 13 Jahren um 17 Prozent. Hinzukommt, dass im gleichen Zeitraum die Anzahl junger Männer, die zum Vornherein von den Turnprüfungen dispensiert wurden, von 5.7 Prozent im auf 16 Prozent angestiegen war. – Man muss wohl davon ausgehen, dass bald einmal ein überwiegender Teil der jungen Schweizer Männer ganz am Boden bleiben wird. Die Kletterprüfung wurde in der Zwischenzeit abgeschafft, wie auch die Kletterstangen auf Schulhausplätzen. Man will sich ja nicht blamieren.

Der massive Rückgang motorischer Leistungsfähigkeit und die Tendenz zu Übergewicht führten in der Folge beim Bundesamt für Gesundheit und bei verschiedenen Kantonen zu hektischen Aktivitäten. Untersuchungen zeigten, dass Übergewicht nicht ein spezifisches Problem der Jugendlichen ist, sondern bereits bei kleinen Kindern einsetzt. (5) So hat man in der Stadt Zürich festgestellt, dass bereits 20 Prozent der Kinder Übergewicht aufweisen, wenn sie in den Kindergarten eintreten. Übereinstimmend ist man auch der Meinung, dass einmal angesetztes Fett nur schwerlich und mit grossem Aufwand wieder reduziert werden kann. (6)

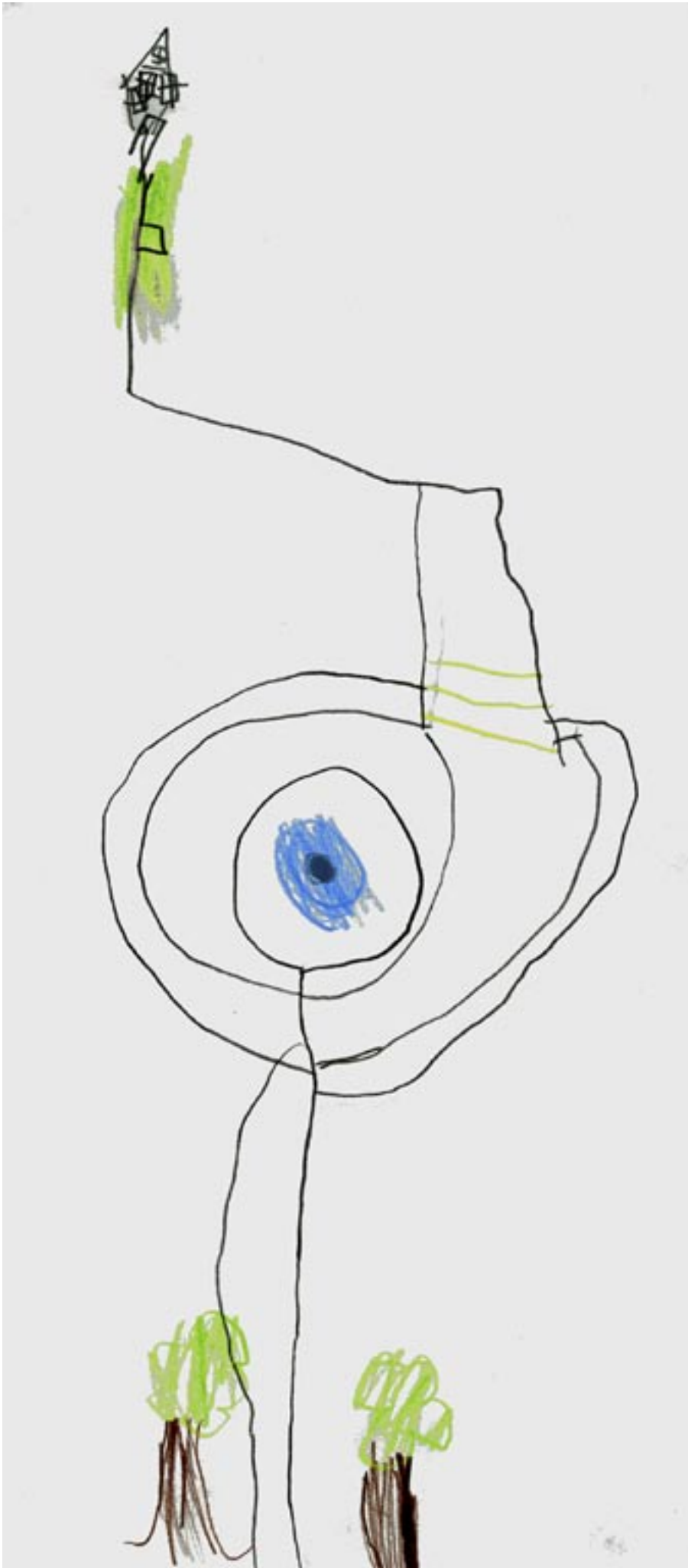
Was ist von den Massnahmen, die vom Bundesamt für Gesundheit (www.suissebalance.ch) oder dem Kanton Zürich (www.leichter-leben-zh.ch) vorgeschlagen werden, zu halten? Man tut überall ein wenig, aber nichts, was wirklich nützt! Etwas Information für die Eltern, bessere Ernährung an schulischen Institutionen (eigentlich selbstverständlich!), dazu ein paar Hopsprogramme im Kindergarten („Purzelbaum“) usw. Vor allem wird die Situation des Bewegungsmangels von den Sportlehrern genutzt, um mehr Turnstunden zu fordern. Vollständig ausgeklammert werden aus politischer Rücksichtnahme Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrs auf Quartierstrassen und im Wohnumfeld. Einzig der Kanton Baselland (www.agk.bl.ch) zeigt ansatzweise Interesse an der Tatsache, dass Bewegungsmangel ein Problem des fehlenden Raumes ist.

Die meisten vorgeschlagenen Massnahmen setzen erst im Kindergarten oder in der Schule ein. Dies widerspricht der Tatsache, dass einmal erworbenes Übergewicht nur sehr schwer reduziert werden kann. Einmal mehr wird die Lösung der Probleme, die auf Grund gesellschaftlicher Missstände entstanden sind, dem Kindergarten und der Schule - beides Institutionen, die bereits mit Aufgaben überfordert sind – übertragen. Statt die Ursachen anzugehen, die zu Bewegungsmangel, Übergewicht und Defiziten in der sozialen Entwicklung geführt haben, schiebt man sie vor sich hin bis sie nicht mehr lösbar sind.

Eine besondere „Perle“ unter den vorgeschlagenen Massnahmen bildet der Pedibus. Da will man, angeblich um zu verhindern, dass die Kinder von den Eltern mit dem Auto in den Kindergarten oder die Schule gebracht werden, dass – vorn eine Mutter, hinten eine Mutter – die Kinder in grösseren Gruppen, am besten an einem Seil, durch den Verkehr gelotst werden. Dieser absurde Vorschlag, der in der Zwischenzeit auch von seinem Erfinder, dem Australier David Engwicht, als Sackgasse bezeichnet wird (www.lesstraffic.com/Articles/Traffic/wbstalled.htm), erweist sich als kontraproduktiv. Bei den lokalen Behörden ist der Pedibus erwartungsgemäss hochwillkommen. Er macht es einfach, Pläne für bauliche Massnahmen zur grösseren Sicherheit von Schulwegen in der Schublade verschwinden zu lassen. Ausgenützt wird einmal mehr die „unerschöpfliche“ Liebe der Mütter zu ihren Kleinen, welche das Problem „sicherer Schulweg“, das eine zentrale Aufgabe der Behörde darstellt, löst. Ein subtiles, erklärendes und angstfreies Hinführen der Kinder an den Strassenverkehr ist in der Pedibusgruppe nicht möglich. Die Angelegenheit wird für die Kindern - nicht nur in schwierigen Verkehrssituation - zum Drill. Unselbstständigkeit wird gefördert. Was Bewegungsmangel und Übergewicht betrifft, so ist der Weg in den Kindergarten und in die Schule kaum von Bedeutung: Mit 10- oder 20minütigem gemütlichem Schlendern in die Schule werden weder motorische Fähigkeiten gefördert noch ein paar Gramm Übergewicht abgebaut. Entscheidend für den Schulweg sind die vielen Möglichkeiten intensiver Wahrnehmungen von Tieren, Natur und die selbstständige Kontaktaufnahme mit andern Kinder sowie Begegnungen mit fremden Erwachsenen. All das ist in der geführten Pedibusgruppe nicht möglich.

Mit dem Auto in die Schule.

Zwischen 6 bis 8 Prozent der 6 bis 14jährigen Kinder werden in der Schweiz mit dem Auto in die Schule gefahren. (Dazu: Daniel Sauter: www.kindundumwelt.ch /Aktuell) Bei den jüngeren Kindern fehlen die Daten. Dies ist im Vergleich mit dem Ausland ein sehr guter Wert. Es gilt alles daran zu setzen, dass dies so bleibt. Die wichtigste Aufgabe obliegt dabei den Behörden. Sie müssen mit baulichen Massnahmen dafür sorgen, dass die Schulwege sicher sind. Den Eltern obliegt die Pflicht, den Kindern von klein an auf subtile und einfühlsame Weise das Geschehen auf der Strasse zu erklären und sie auf gefährliche Stellen in der nähern und weitem Umgebung der Wohnung immer wieder aufmerksam zu machen. Dies ist wichtig, denn Fahrten mit Auto und Kindern müssen wenn immer möglich vermieden werden. Die Fahrt mit dem Auto in die Schule verhindert nicht nur wichtige soziale Erfahrung, sondern auch das intensive Erleben und Erfahren vielfältiger Dinge, Blumen, Bäume, Tiere auf dem Weg. In zahlreichen Zeichnungen zum Thema Schulweg machen die Kinder deutlich, was sie auf dem Schulweg alles sehen und erleben oder eben verpassen.



Zum Bild:

Die Schulwegzeichnung des 7jährigen Samuel kann als eindrücklicher „Wahrnehmungsparcour“ bezeichnet werden. Die Zeichnung macht deutlich, dass Kinder nur Dinge in ihren Zeichnungen festhalten bei denen sie verweilen können. Was im Auto festgeschnallt vorbeifliegt, bleibt nicht haften.

Samuel wird immer mit dem Auto in die Schule gefahren. Sein Wohnhaus hat er gezeichnet, das Ziel der Fahrt, das Schulhaus, mit zwei Bäumen angedeutet. In der Mitte der Zeichnung ein Verkehrskreis, in dessen Zentrum sich ein Wasserspiel befindet. Vor dem Kreis drei feine gelbe Striche, ein Fussgängerstreifen, vor dem man von Zeit zu Zeit anhalten muss. Insgesamt bleiben Samuel von der ganzen Fahrt in die Schule jene Dinge haften, bei denen man anhält oder vor denen man sehr langsam vorbeifährt. Für Samuel, wie für die andern Kinder, die ständig herumgefahren werden, beginnt das Leben dort, wo man aussteigt.

www.kindundumwelt.ch:Kind
und Verkehr.

Die Lösung liegt auf der Strasse

Nicht mehr Mutterliebe braucht das Kind, sondern mehr Raum, selbstständig erreichbaren und selbstständig nutzbaren Raum. Die Zuwendung von Mutter und Vater zu den Kindern muss sich vermehrt darauf konzentrieren, die Kinder in die heute komplexe Umwelt einzuführen und diese ihnen so zu vermitteln, dass sie früh fähig werden, ihre Umwelt selbstständig zu erkunden und im Spiel zu nutzen. Eine derart zentrale Aufgabe kann man nicht an eine Gruppe delegieren.

Diese Forderung hat allerdings einen Haken, liegt doch die Hauptursache dafür, dass die Eltern ihre Kinder nicht unbegleitet im Wohnumfeld spielen lassen im gefährlichen Strassenverkehr, den die Eltern schwerlich ändern können.

Stimmt das Wohnumfeld und können die Kinder unbegleitet im Freien spielen, so gehen sie auch rasch allein in den Kindergarten und in die Schule. In unserer Untersuchung in der Stadt Zürich konnten 52 Prozent der Kinder, die in einem guten Umfeld aufwuchsen, von Anfang allein in den Kindergarten gehen. Von Kindern aus ungünstigen Wohnumfeldern sind es noch knapp 12 Prozent. Noch deutlicher äussern sich die Eltern in Bezug auf eine langfristige Begleitung: Nur 9 Prozent der Eltern von Kindern aus einem guten Wohnumfeld sind der Meinung, ihre Kinder über die ganze Kindergartenzeit und länger begleiten zu müssen. Ist hingegen das Wohnumfeld schlecht, vertreten 52.4 Prozent der Eltern diese Meinung. (1) – Ein gutes, selbstständig bespielbares Wohnumfeld erweist sich als hervorragender Weg in die Selbstständigkeit und zu einem verkehrssicheren Verhalten. Wo der Motorfahrzeugverkehr langsam fährt und auf spielende Kinder Rücksicht nimmt, wird es möglich, mit fahrenden und herumstehenden Fahrzeugen erste Erfahrungen zu machen.

Die Schweiz ist weitgehend verbaut! Da gibt es noch Möglichkeiten des verdichteten Bauens. Siedlungen sind denn auch die beste Möglichkeit, den Kindern ein geeignetes Wohnumfeld zu bieten und die Chancen gesunden Aufwachsens zu erhöhen. Voraussetzung ist allerdings, dass die Aussenräume von den Kindern unbegleitet erreicht und die Haustüren selbstständig bedient werden können. Das klingt banal, ist es aber keineswegs. In der Stadt Zürich - Stichproben auf dem Land zeigen ein ähnliches Bild - hat ein grosser Teil der fünfjährigen Kinder unüberwindbare Probleme beim Hauseingang: Für 12.5 Prozent der Kinder ist die Haustüre zu schwer, 46.6 Prozent der Kinder benötigen einen Schlüssel und für 15.7 Prozent der Kinder ist die Klingel zu hoch angebracht. All das führt dazu, dass die Kinder oft ein paar Jahre warten müssen, bis sie unbegleitet ins Freie können. Die Bewegungszeit der Kinder wird dadurch um ein mehrfaches reduziert. - Für die Katzen setzen wir die ganze moderne Technik ein, damit sie ungehindert ein und aus können. Kinder interessieren uns aber kaum. (1)

Viel Raum gibt es auf den Strassen, insbesondere den Quartierstrassen. Hier bestehen die besten Möglichkeiten, den Kindern die für ihre Entwicklung dringend nötige Bewegung und sozialen Kontakte zu vermitteln.

Vor Jahren gab es noch Wohnstrassen, in denen sich die Kinder frei bewegen konnten. Eine gute Sache. Die Anforderungen an Wohnstrassen waren hoch - keine Trottoirs, keine Parkplätze – und sehr teuer im Bau. Dies führte dazu, dass niemand mehr Wohnstrassen einrichtet hat. Der Bund folgte dem Trend und schuf im Jahr 2002 mit den Begegnungszonen ein neues Modell. In Begegnungszonen, die ausser Pforten keine baulichen Veränderungen erfordern, haben Fussgänger und spielende Kinder Vortritt. Fahrzeuge dürfen nur mit Tempo 20 verkehren und ausschliesslich auf eingezeichneten Parkfeldern abgestellt werden. Leider entwickelte sich die an sich sinnvolle Errungenschaft zum Trauerspiel: Der grösste Teil der bis heute in Wohnquartieren realisierten Begegnungszonen sind mit Fahrzeugen verstellt, weil die Behörden überall Parkfelder eingezeichnet haben. Einmal mehr hat es der machtvolle Motorfahrzeugverkehr fertig gebracht, die Kinder aus dem Strassenraum zu vertreiben. Dies auf Kosten einer gesunden Entwicklung, mit den Folgen von Bewegungsmangels, massiv ansteigendem Körpergewicht, geringer Sozialkontakte, geringer Kenntnis der eigenen Umwelt und zunehmend fehlenden Integration.

Die Hors-Sol-Kinder bleiben unterdessen vor dem Fernseher sitzen, statt im Freien zu spielen. Dort schnappen eifrig englische Worthappen auf, bis sie versehen mit zahlreichen Defiziten und bald einmal des aufrechten Ganges unfähig in die Flickbuden Kindergarten oder Schule eingeliefert werden.



Die Stadt Basel verfügt über viele Begegnungszonen, so auch die Jungstrasse (Bild). Das Problem ist nur, dass die eingezeichneten Parkfelder, belassen wurde. Die Strasse wird alternierend von parkierten Auto flankiert, die den Kindern den Zutritt zur Strasse verwehren. Hinzukommt der allabendliche Schleichverkehr durch die Strasse. Was tun die Kinder? Sie spielen auf der Strasse, wenn Erwachsene das Spiel vor dem Strassenverkehr absichern. Oder sie spielen auf dem Trottoir und stellen dort zum Beispiel das nach, was sie alltäglich erleben: Autokolonnen. (3)

Begegnungszonen: Nicht nur für Kinder!

Das Forschungsprojekt „Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere“ von Daniel Sauter und Marco Hüttenmoser (NFP 51) (3) enthält die Daten von 425 Personen verschiedenster Altersgruppen und Schichtzugehörigkeit, zudem wurden Verkehrszählungen und intensive Beobachtungen in verschiedenen Strassen durchgeführt. Ein zentrales Ergebnis sei an dieser Stelle hervorgehoben: *Je verkehrsberuhigter und attraktiver die Strasse, das heisst, je weniger Motorfahrzeugverkehr, je geringer dessen Geschwindigkeit und je geringer die Parkplatzdichte, desto grösser sind im Allgemeinen die Integrationspotenziale. Begegnungszonen weisen wesentlich mehr Integrationspotenziale auf als die Tempo-30 Zone und diese wiederum mehr als die Tempo-50 Strasse. Dies zeigt sich zum Beispiel in Bezug auf die Nachbarschaftskontakte. BewohnerInnen verkehrsberuhigter Strassen haben deutlich häufigere und intensivere soziale Beziehungen zu ihren NachbarInnen, insbesondere auch zu jenen auf der anderen Strassenseite, als BewohnerInnen anderer Strassen. Die Trennwirkung der Strasse nimmt vor allem für Kinder deutlich ab. Trotz der häufigeren und intensiveren Interaktionen fühlen sich die Befragten in den Begegnungszonen nicht sozial kontrollierter.* Man kann diese Ergebnisse auch mit dem Satz zusammenfassen:

„Die Integration liegt auf der Strasse!“

Anmerkungen

- 1) Hüttenmoser Marco und Dorothee Degen-Zimmermann: Lebensräume für Kinder., NFP 25, Zürich 1995 und Hüttenmoser, Marco: Kein schöner Land. In: Und Kinder Nr. 54, 1996, Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich
- 2) Hüttenmoser, M., Degen-Zimmermann, D. und Hollenweger J.: Zwei Welten. Zwischenbericht NFP 25, Masch.- Manus. 1992
- 3) Sauter Daniel und Marco Hüttenmoser: Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. NFP 51, Zürich 2006. www.kindundumwelt.ch
- 4) Protokoll der Zentralschulpflege Zürich vom 18. August 1894 und 23. Juni 1923: in: Hüttenmoser Marco: Die Vertreibung aus dem Paradies. *Und Kinder* , Nr. 43, 1991, Marie Meierhofer-Institut für das Kind.
- 5) Hüttenmoser, Marco: Was heisst kindergerechte Sicherheitspolitik. In: *Verkehrszeichen 7/05*, s. 25-29
- 5) Club of Cologne, Consensus-Erklärung „Bewegungsmangel bei Kindern – Fakt oder Fiktion, Köln 4. Dezember 2003; Ruth Jahn im Gespräch mit Paolo Colombiano und Kurt Murer (beide ETH Zürich) in: „Sanitas“, Der „bewegte Mensch“, 2010,2
- 6) Marco Hüttenmoser: Und es bewegt sich noch, *Und Kinder Nr. 70*, Marie Meierhofer-Institut, Zürich 2002