

„Kinder auf dem Weg – selbständig und
Sicher durch Stadt und Gemeinde“

Marco Hüttenmoser, Forschungs- und Dokumentationsstelle
Kind und Umwelt, CH – Muri
Gemeindevernetzungsstellen 2015 in Wolfurt



„Kinder auf dem Weg – selbständig und sicher durch
Stadt und Gemeinde“

Vortrag von Marco Hüttenmoser am Gemeindevernetzungsstellen
in Wolfurt am 19.11.2015

Bewegung und Spiel sind das Lebenselixier der Kinder. Sie lassen sich schwerlich einsperren. Obwohl: In der Schweiz kann ein Viertel bis zu einem Drittel der Kinder bis im Alter von fünf Jahren Wohnung, Haus und Garten nicht unbegleitet verlassen.

Vor 33 Jahren habe ich im Rahmen einer grösseren Verkehrssicherheitsaktion darauf aufmerksam gemacht, dass der motorisierte Strassenverkehr Fussgänger nicht nur tötet, die Luft vergiftet, sondern auch die Entwicklung der Kinder massiv beeinträchtigt. Ich forderte einen Paradigmenwechsel weg von einseitig sicherheitstechnischen und den Lebensraum der Kinder einschränkenden Massnahmen zur Gestaltung einer kinderfreundlichen Umwelt. Der Strassenverkehr müsse den Kindern genügend Raum geben für eine gesunde Entwicklung. Der geforderte Paradigmenwechsel hat in der Schweiz trotz jahrelanger Bemühungen bis heute nicht stattgefunden...

Ich bin gerne hier ins Vorarlbergische gekommen und war vor kurzem gerne in Wien. Mit einiger Überraschung lese ich im neuen Leitfaden „Kinderfreundliche Mobilität“ (Zitat) „**dass in der Verkehrsplanung ein Paradigmenwechsel vorzunehmen ist, bei dem es nicht nur um Verkehrsraumgestaltung, sondern um Lebensraumgestaltung für Kinder geht.**“ Etwas später habe ich entdeckt, dass die Vorarlberger mit dem **Spielraumgesetz** noch schneller waren, wenn ich dort lese, dass das „**Gesetz zu einer offenen kinderfreundlichen Gesellschaft beitragen will**“ um „**Kindern verstärkt zu ermöglichen, über das Spielen im Freien ihre körperlichen, geistigen und sozialen Fähigkeiten zu erproben und zu entwickeln.**“ Zudem habe ich einen Blick in die zahlreichen „Spiel- und Freiraumkonzepte“ geworfen, die vieles im Sinne dieses Paradigmenwechsels bereits realisiert haben. – Herzliche Gratulation! Vieles von meine Ausführungen können Sie deshalb, verehrte Damen und Herren, als eine Verstärkung ihrer Bemühungen verstehen.

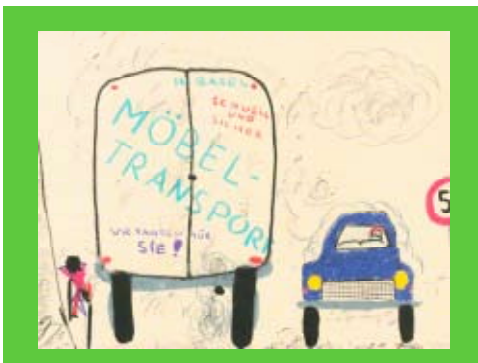
Ich werde im Rahmen meiner Ausführungen immer wieder **Kinderzeichnungen** zeigen, die aus verschiedenen Wettbewerben stammen. Zurzeit verfügt die Dokumentationsstelle Kind und Umwelt über 10'000 Kinderzeichnungen zum Thema „Kind und Verkehr“ und „Kind und Umwelt“. In einer Analyse von 5853 Kinderzeichnungen enthielten nur 15 Prozent der Zeichnungen keine konfliktreiche Gegenüberstellung von Kind und Verkehr. Alle andern waren von einer deutlichen Konfrontation, einer schwierigen Situationen und der fehlenden Möglichkeit, sich mit dem Fahrzeuglenker zu verständigen gekennzeichnet. Manchmal auch mit einem Schuss Humor!



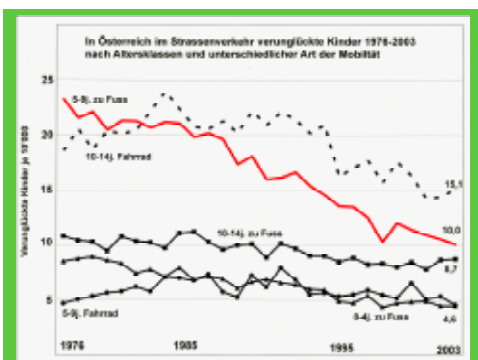
Warum es einen Paradigmenwechsel braucht!

Dazu ein paar Beispiele aus dem Kinderalltag:

- **Beispiel 1:** Bereits vor Jahren – 1975 – hat die Wiener Verkehrspsychologin Christa Michalik beobachtet, dass Kinder, wenn sie in Gruppen auf dem Weg sind, weniger auf den Straßenverkehr aufpassen, als wenn sie allein unterwegs sind. – Die Beobachtung ist zutreffend. Sollen wir daraus aber schliessen, den Eltern zu empfehlen, ihre Kinder allein in den Kindergarten oder die Schule zu schicken? – Sicher nicht! Der Schulweg, gemeinsam mit andern Kindern, ist sehr wichtig für die soziale Entwicklung der Kinder. - Das Beispiel zeigt eindrücklich wie unversöhnlich wichtige Grundbedürfnisse der Kinder mit dem der Forderung nach „Freier Fahrt für freie Bürger“ aufeinanderprallen.
- **Beispiel 2:** Es gibt wohl keine bessere Vorbereitung für geeignete Reaktionen auf heranfahrende Fahrzeuge, als das Spiel mit Bällen (Beobachten, Bremsen, den Ball einfangen mit den Händen oder Füßen). Dies wäre im Alltag vor allem auf Quartierstrassen möglich, wenn es nicht durch den fahrende und stehenden Verkehr verhindert würde
- **Beispiel 3:** Vor einigen Jahren haben sich die Verkehrsinstruktoren der Stadt Biel geweigert, weiterhin bei Schülern der 4. Primarklasse die Fahrradprüfung abzunehmen. Begründung: Die Kinder würden die motorischen Voraussetzungen zum Beherrschen des Fahrrades nicht mehr mitbringen.
- **Beispiel 4** geht in die gleiche Richtung: Vor kurzem veröffentlichten die Medien den Hinweis, dass im Kanton Bern jeder sechste Schüler durch die Fahrradprüfung rasselt. Die Erklärung dazu: „Wegen motorischer Defizite sind die Schüler nicht mehr in der Lage, gleichzeitig ein Handzeichen zu geben und die Spur zu halten“.



Verdrängung aus dem Strassenraum,



Die Verkehrsinstruktoren schieben die Schuld für die motorischen Defizite der Kinder beim Fahrradfahren den Eltern in die Schuhe: Sie würden zu wenig mit den Kindern üben. Mütter und Väter erfahren jedoch in ihrem Alltag, wie aufwändig es ist, mit den Kindern und dem Fahrrad geeignete Orte aufzusuchen, die für das Einüben des Fahrradfahrens geeignet sind. Zudem geht es dabei nicht nur um die Fähigkeit, das Fahrrad zu lenken, sondern um grundsätzliche motorische Defizite.

Weit einfacher, ja von selbst erwerben die Kinder die grundlegenden motorischen Fähigkeiten und das das Fahrradfahren, wenn sie „vor der Haustüre“ unbegleitet üben können, was sie denn auch unermüdlich tun. (Bild aus der Siedlung Pfaffenwies, die ich später noch kurz vorstellen werde.)

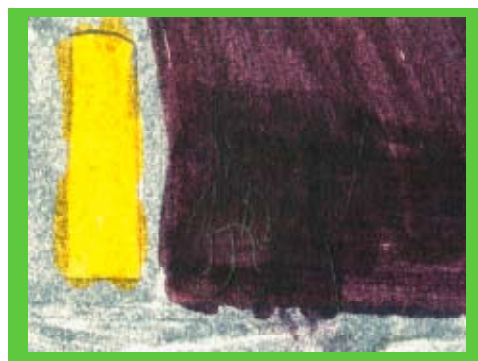
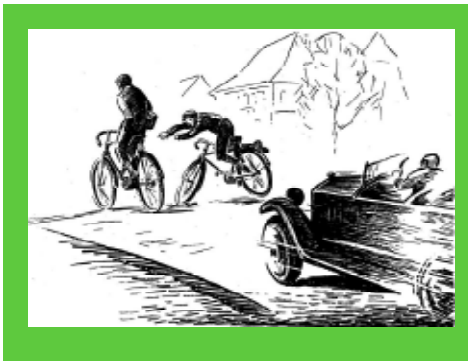
Die Verdrängung der Kinder aus dem öffentlichen Raum

Man könnte nun entgegnen, dass die Verkehrsunfälle mit Kindern seit 1976 kontinuierlich zurückgegangen sind. Das trifft zu, wenn man die Unfallzahlen von Kindern in der Gruppe 0 bis 16jährigen zusammenfasst, nicht aber wenn man die Unfallstatistik nach Altersgruppen aufteilt. Teil man in Gruppen auf, so zeigt sich sowohl in Österreich wie in der Schweiz das gleiche Bild: Zurückgegangen sind fast ausschliesslich und sehr deutlich die Unfälle bei den 5 bis 9jährigen Kinder. Dies lässt sich nicht, wie dies die Behörden zumeist tun, als Erfolg verstärkter Massnahmen in der Verkehrser-



ziehung, mit Temporeduktionen und baulichen Massnahmen erklären. Dies sind Massnahmen, die sich auf alle Altersgruppen auswirken. Die Erklärung lautet vielmehr, dass die 5 bis 9jährigen Kinder - vom ständig zunehmenden Verkehr bedroht-, nicht mehr ins Freie gelassen und ständig begleitet werden. Die Eltern haben ihre Kinder aus dem Verkehr gezogen.

Eindrücklich aufgezeigt wird der Verdrängungsprozess der Kinder aus dem Strassenraum in alten Verkehrserziehungsbüchlein, in denen deutlich festgehalten wird, dass der Strassenraum den Autos gehört und die Kinder dort nichts zu suchen haben. Ebenso eindrücklich halten den Verdrängungsprozess die Kinder selbst in ihren Zeichnungen fest. Auf äusserst fantasievolle Weise verdeutlichen die ZeichnerInnen, wie sehr sie sich an den Rand gedrückt (ja, über den Zeichnungsrand hinaus gedrückt) fühlen oder sich nachträglich wieder aus der Zeichnung entfernen.



Fazit aus der Unfallstatistik, der Geschichte und den Zeichnungen: „Was sich nicht auf der Strasse bewegt, kann auch nicht überfahren werden.“

Die Folgen der Verdrängung



Die Folgen der Verdrängung

Einige Folgen der Verdrängung haben wir bereits in unseren Beispielen angetönt. Der fehlende Raum für Ballspiele, für das Fahrradfahren und für die Bewegung generell führt in der Stadt und auf dem Land (Wo die Bälle unterdessen ebenfalls im Kaninchenstall eingesperrt wurden) zu gravierenden Defiziten.

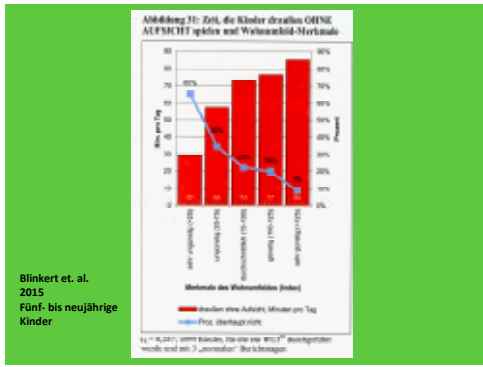
Dass der motorische Strassenverkehr die Bewegungs- und Entwicklungsmöglichkeiten der Kinder massiv einschränkt, lässt sich auch mit **Forschungsergebnissen belegen**.

- In einer von uns durchgeführten Intensivuntersuchung in 20 Familien mit fünfjährigen Kindern haben wir festgestellt, dass Kinder, die in einem Umfeld aufwachsen, welches ihnen nicht erlaubt, im Freien unbegleitet zu spielen, bereits mit fünf Jahren signifikante Defizite in ihrer motorischen Entwicklung aufweisen.

Eine Befragung bei über 1700 Eltern mit fünfjährigen Kindern in der Stadt Zürich bestätigte diese Ergebnisse: Während 50 Prozent der Kinder, die unbegleitet im Freien spielen können bei schönem Wetter 2 1/2 und Mehr Stunden im Freien sind, verbringen von den Kinder, die nicht unbegleitet ins Freie können, noch 10 Prozent so lange im Freien. - Spiel im Freien mit andern Kindern ist ganz wesentlich von viel Bewegung gekennzeichnet.

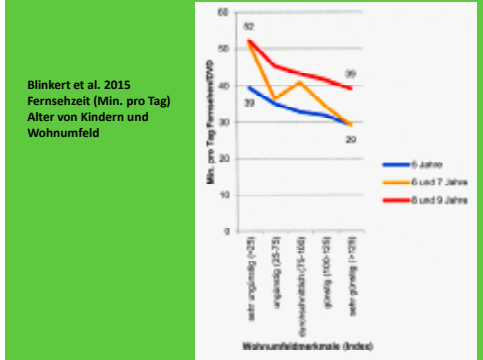
Motorische Leistung getrennt nach Population A und B					
Bereich	Mittelwerte Pop. A	Pop. B	Mittelwerte Pop. A	Pop. B	U-Test
Gesamtkörperliche Gewandtheit	8.4	7	12.8	8.2	38.8*
Fingermotorische Geschicklichkeit	4.9	4.5	11.8	9.2	37
Gleichgewichtswertigkeit	6.8	7.3	13.1	7.9	34.8*
Reaktionsfähigkeit	2.0	2.5	11.2	6.6	48.6
Spannkraft	3.7	3.1	13.2	7.5	39.8*
Geschwindigkeit der Bewegung	4.7	3.7	12.7	8.3	38
Genauigkeit der Bewegung	2.3	1.8	11.8	9.2	47
Total	27	23.1	12.8	8.2	37.8*

* signifikante Unterschiede nach Mann-Whitney (p < 0.05, N = 20)



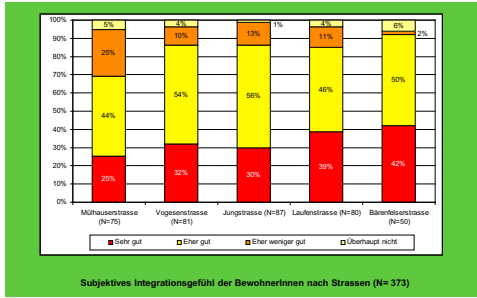
Blinkert et al. 2015
Fünf- bis neunjährige Kinder

Der Freiburger Soziologe hat in seiner neuen grossangelegten Untersuchung in sechs süddeutschen Städten das gleiche festgestellt: **Ist die Aktionsraumqualität gut, so spielen 5 bis 9-jährige Kinder im Schnitt zwei Stunden pro Tag unbeaufsichtigt im Freien. Ist sie hingegen sehr schlecht sind es noch 15 Minuten.** (Blinkert 2015). Wer zudem als Kind genügend gute Aktionsräume eigenständig erreichen kann, besucht auch deutlich mehr Freizeitangebote zur Bewegungsförderung. (Blinkert 2015; Sauter und Hüttenmoser 2006/2015). Die Kinder erhalten Spass an Bewegungsspielen und sind motiviert, ihre Fähigkeiten zusätzlich zu entwickeln.

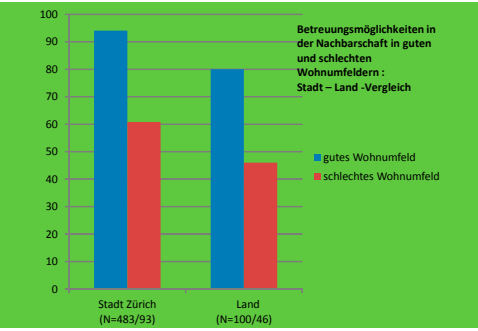


Blinkert et al. 2015
Fernsehzeit (Min. pro Tag) Alter von Kindern und Wohnumfeld

Auswirkungen des Mangels an Freiraum auf den Alltag und die Entwicklung der Kinder konnten in verschiedenen weiteren Bereichen festgestellt werden. So führt fehlender Freiraum zu **mangelnder Entwicklung der Selbständigkeit** und wie sowohl wir sowie Blinkert festgestellt haben **zu erhöhtem Medienkonsum**. Insgesamt fehlt den in „Einzelhaft in der Wohnung“ aufwachsenden Kindern die **Integration in der Nachbarschaft**. Dadurch werden auch die Eltern jüngerer Kinder stark belastet, da sie kaum nachbarschaftliche Hilfe etwa bei der Betreuung ihrer Kinder finden.

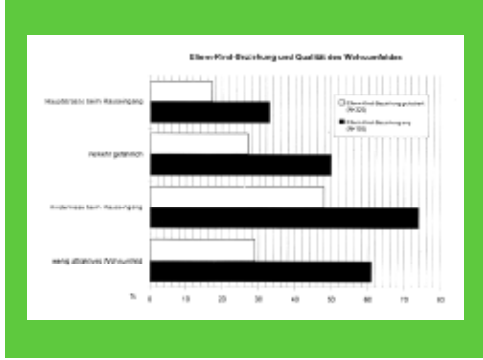


Sauter & Hüttenmoser 2006/2015



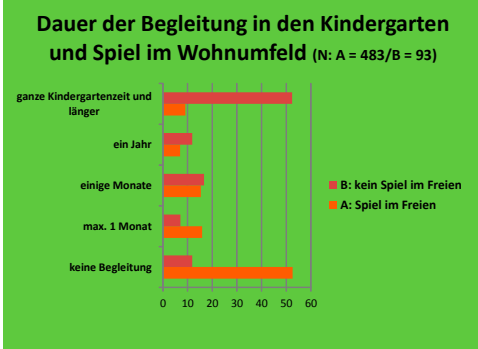
Hüttenmoser 2006

Selbständig unterwegs



Selbständig unterwegs

Was hat nun aber eine mangelhafte Entwicklung der Selbständigkeit mit dem motorisierten Strassenverkehr zu tun? – Sehr viel! Zunächst muss man feststellen, dass der motorisierte Strassenverkehr tief in den Alltag der Familie eingreift und selbst die Eltern-Kind-Beziehung beeinflusst. Wohnen Eltern mit ihren Kindern an einer stark befahrenen Strasse; haben sie keine Möglichkeit, die Kinder unbegleitet im Freien spielen zu lassen, **besteht die grosse Gefahr, dass sich eine krankhaft enge gegenseitige Beziehung entwickelt. Die Tatsache, über Jahre hinweg gezwungen zu sein, sein Kind immer an die Hand zu nehmen, bleibt nicht ohne Auswirkungen.** Wenn Eltern ihre Kinder ständig mit dem Auto in die Schule bringen, muss auch diese tiefer liegende Zusammenhang beachtet werden.

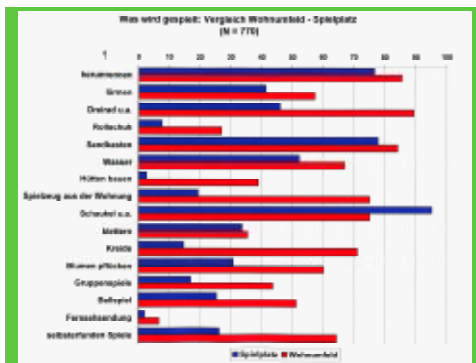


Gesunde Entwicklung braucht Raum

Neuere und ältere Untersuchungsergebnisse machen deutlich, dass Kinder, wenn wir wollen, dass sie sich gesund entwickeln und später auch komplexere Verkehrssituationen bewältigen können, genügend Freiraum benötigen. Deshalb braucht es den zu Beginn erwähnten Paradigmenwechsel. **Wie nun aber lassen sich in der heutigen Zeit bei ständig zunehmendem motorisiertem Verkehr kinderfreundliche Räume schaffen?**

Viele junge Eltern haben nach wie vor den Traum vom Einfamilienhaus mit Garten und sind überzeugt, dort für ihren Nachwuchs die idealen Bedingungen zu finden. Ein Fehlurteil! Das Einfamilienhaus auf dem Land führt in die Isolation. Der Geburtenrückgang hat dazu geführt, dass es in Wohnquartieren mit Einfamilienhäusern kaum mehr Kinder hat. Die Quartierstrassen sind zumeist von Autos verstellt und für das gemeinsame Spiel nicht geeignet. Spielkameraden können die Kinder nur in Begleitung besuchen. Kinder brauchen aber für ihre Spiele andere Kinder. Allein im Garten hört der Spass bald auf und die Kinder eilen zurück an den Rockzipfel der Mutter.

Auch öffentliche Spielplätze können von jüngeren Kindern nur in Begleitung besucht werden und diese sind wie der Garten für viele bei den Kindern sehr beliebte Spiele – Dreirad-, Velofahren, Ballspiele – wenig geeignet. Bei Konflikten wird zudem häufig interveniert. Die Grenzen ihrer Fähigkeiten können die Kinder dort kaum erproben.



Massnahmen für eine gesunde Entwicklung

Die motorischen und sozialen Fähigkeiten der Kinder entwickeln sich sehr früh! Wenn wir wollen, dass sich die Kinder später im Quartier, im Dorf und in der Stadt selbständig bewegen, müssen wir unmittelbar dort ansetzen, wo sie zu Hause sind: im Wohnumfeld.

Im unmittelbaren Wohnumfeld insbesondere in kinderfreundlichen Siedlungen sowie auf stark beruhigten Quartierstrassen (Spielsstrassen, Wohnstrassen und guten Begegnungszonen) finden die Kinder heute jene Räume, die sie für eine gesunde Entwicklung brauchen.

Dazu eine kurze Sequenz von Kinderzeichnungen.

Erstklässler der Stadt Basel erhielten kurz nach Schuleintritt die Aufgabe, ihr Wohnumfeld zu malen, zugleich zählten sie auf, wie viele Freunde und Spielkameraden sie in der Nachbarschaft haben.

- Dieser Knabe (Bild 1) kann nicht allein ins Freie. Er kennt sein Umfeld nicht und hat keine Spielkameraden in der Nachbarschaft
- Diese Zeichnerin (Bild 2) wohnt in einem Mehrfamilienhaus ohne Umfeld. Rundum wogt ein Strassenmeer inklusive Fussgängerstreifen. Sie hat nur Spielkameraden im gleichen Haus.





- Ein anderes Mädchen wohnt in einem Reihenhauses. (Bild 3) Spielen kann es in einem kleinen Garten hinter dem Haus. Seine Spielkameraden beschränken sich auf die drei Häuser in der unmittelbaren Nachbarschaft. Vor dem Haus hat es eine grössere Strasse: Alles, was auf der andern Seite der Strasse liegt bleibt undefiniert und grau.
- Eine weitere Zeichnerin (Bild 4) wohnt in einer kinderfreundlichen Siedlung mit einem grösseren Umfeld. Es kann allein im Freien spielen und zählte im Gespräch die Namen von 20 Spielkameraden auf. Es kennt auch die Bäume im Wohnumfeld, die Blumen, Spielgeräte und Tiere.



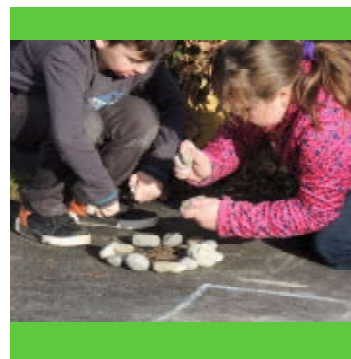
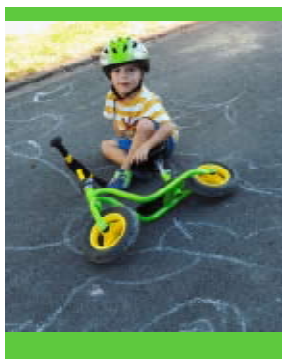
Verdichtet bauen für Kinder

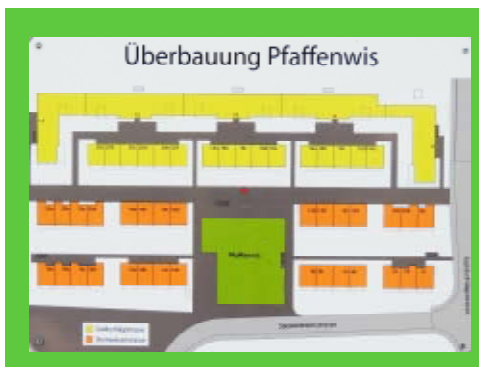
Auch wenn wir grössere Siedlungen für das Aufwachsen jüngerer Kinder als ideal bezeichnen, so müssen auch diese einige wichtige Bedingungen erfüllen, Dazu ein Beispiel aus meinem eigenen Wohnort.

Das **Kirchenfeld**, ursprüngliche eine grosse Wiese, deren obere Hälfte an einem Hang liegt. Es wurde in den vergangenen Jahren mit mehreren Mehrfamilienhäusern überbaut. Dazu die folgenden Bemerkungen:

1. Alle Strassen tragen den Namen Kirchenfeldstrasse „z.B. 23-29a,b,c,d ungerade Nummern“. Die Folge davon: Viel Suchverkehr, der die Kinder beim Spiel auf den kleinen Strassen gefährdet (Er herrscht Tempo 50; keine Verkehrsberuhigung)
2. Für den vorgeschriebenen Spielplatz wurde eine grössere Fläche längs einer Strasse reserviert, die in ein regionales Einkaufszentrum führt. Jüngere Kinder können dort nicht unbegleitet spielen. Folge: Der Spielplatz bleibt weitgehend leer.
3. Die Kinder haben allerdings eine der verschiedenen Sackgassen für sich erobert, die sie intensiv bespielen. Auch sehr junge Kinder spielen dort ohne Begleitung durch Erwachsene. Der kleine Spielplatz am Rande dieser Strasse wird von den Kindern kaum benutzt: Sie ziehen die Strasse vor.
4. Wieso gerade diese Strasse? Ein wichtiger Grund ist dafür ist die unmittelbare Erreichbarkeit: Die naheliegenden Wohnungen sind alle mit Laubengängen und einem separaten Treppenhaus direkt verbunden. Die Kinder können jederzeit nach Bedarf in die Wohnung zurück, ohne einen Schlüssel mitzunehmen.

Verdichtet bauen für Kinder





Als Ergänzung noch ein bereits erwähntes Beispiel, das ein besseres Konzept aufweist: Die **Siedlung Pfaffenwies** in der Agglomeration von Zürich (Schlieren). Es handelt sich hier um eine Kombination von Reiheneinfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern. Mit einer Ausnahme - einer Zufahrt zur unterirdischen Parkgarage - sind alle Wege, die die Siedlung durchqueren reine Fussgänger- resp. Spielwege. Sie werden von den Kindern rege benutzt. Im Zentrum wurde ein grosses Spielfeld eingerichtet, das von allen Seiten bereits von jüngeren Kindern gut erreicht werden kann. Der Weg ins Freie von den Reihenhäusern ist problemlos. Auch diese Siedlung hat zwei Nachteile: Die Einfahrt in die unterirdische Garage durchquert das Quartier und die Kinder, die in den Mehrfamilienhäusern wohnen stehen, wenn sie in die Wohnung zurück wollen vor geschlossenen Türen.

Als wichtiges **Fazit für die Verwaltung von Dörfern und Städten**: Man muss unbedingt versuchen:
a) möglichst viele gute Siedlungen zu bauen. Wenn möglich gemeinnützige und
b) man muss versuchen über einen Gestaltungsplan oder andere gesetzliche Vorgaben, die Planung und den Bau solche Siedlungen so zu steuern, dass die Kinder Spielräume erhalten, die sie selbständig erreichen können. Das Wohnumfeld ist, wie wir gezeigt haben, ein entscheidender Ausgangspunkt, damit die Kinder dazu fähig werden den Verkehr im Quartier zu bewältigen. Voraussetzung dazu ist eine enge Zusammenarbeit des Tiefbau- und Hochbauamtes in den Gemeinden und Städten.

Kinderfreundliche Türen



Begegnungszonen in Wohngebieten

Kinderfreundliche Türen

Kinder, insbesondere die jüngeren, müssen die Möglichkeit haben, jederzeit nach Bedarf in die Wohnung zurückzukehren. Ist dies nicht der Fall, so lässt man sie nicht allein ins Freie, was zu einem grossen Verlust an Bewegungszeit und Kontaktzeit mit andern Kindern führt. Im Rahmen unserer Recherchen haben wir realisiert, dass selbst in Blockrandbebauungen mit wunderschönen und für das Spiel bereits jüngerer Kinder geeigneten Innenhöfen alle Hinterausgänge geschlossen sind. Bei normalen Siedlungen mit Mehrfamilienhäusern ist dies heute selbstverständlich. Unsere Gesellschaft hat sich zuungunsten der Kinder eingebunkert. Nur für die Katzen ist vorgesorgt. Der freie Zugang zur eigenen Wohnung oder zur Wohnung einer dem Kind vertrauten Nachbarsfamilie ist von grosser Bedeutung. Wir haben deshalb gemeinsam mit einem Techniker ein Türöffnungssystem erarbeitet, das es den Kindern erlaubt, auch bei geschlossenen Türen jederzeit in die Wohnung zurückzukehren. Näheres dazu finden Sie in meiner Website.

http://www.kindundumwelt.ch/_files/TagungbfcDieTuer.pdf

Begegnungszonen in Wohngebieten

Selbstverständlich ist es nicht immer möglich und sinnvoll, bestehende Einfamilienhausquartiere in kinderfreundliche Siedlungen umzugestalten. Für diese Quartiere ist es besonders wichtig, dass sie in Tempo-30-Zonen eingebettet sind, die ihrerseits mit möglichst vielen Begegnungszonen, Wohn- oder Spielstrassen durchsetzt sind. In der Schweiz haben wir bekanntlich alle bestehenden Wohnstrassen in Begegnungszonen (Vortritt für Fussgänger, Tempo 20) umgewandelt. Leider! In Österreich haben Sie nach wie vor die Möglichkeit Wohnstrassen oder Spielstrassen einzurichten, die für das bewegte Spiel der Kinder die besseren Voraussetzungen bieten als Begegnungszonen. Da in der Schweiz die Begegnungszonen die Wohnstrassen ersetzt haben, ist dort auch das Spiel der Kinder erlaubt. Unklar ist allerdings der Unterschied zwischen Begegnungszonen in Wohnquartieren und solchen mit einer zentralen Funktion. Kaum jemandem wird es in den Sinn kommen, auf dem grossen Zentralplatz in Biel, Fussball zu spielen. Dies, obwohl im Signal spielende Kinder abgebildet sind.

Das Parkplatzproblem

Das Parkplatzproblem

Ungelöst ist sowohl in der Schweiz wie in Österreich das Parkplatzproblem. Laut Gesetz ist das Parkieren in Begegnungszonen nur auf eingezeichneten Parkfeldern gestattet. Im Leitfaden „Kinderfreundliche Mobilität“ werden parkende Autos auf Begegnungszonen zu Recht als sehr problematisch bezeichnet. (Es scheint, dass solche auch in Wohnstrassen möglich sind?)

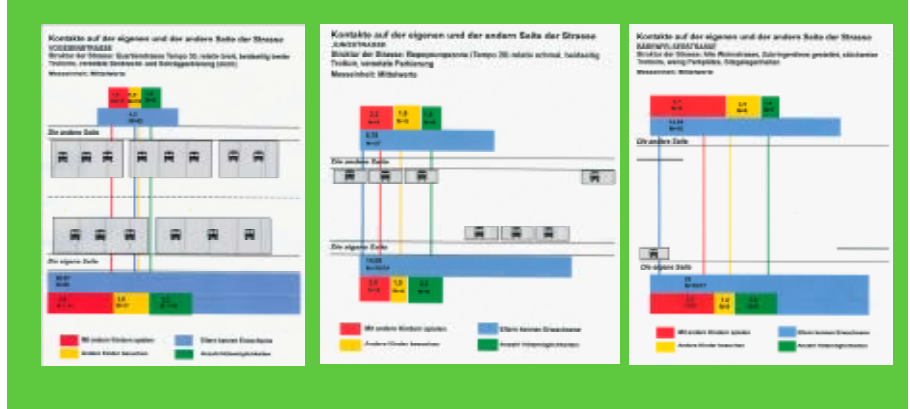
Wir haben in der Stadt Basel das Parkplatzproblem in Quartierstrassen etwas genauer unter die Lupe genommen. Die Ergebnisse lassen sich meiner Meinung nach auch auf Österreich übertragen. Der Druck von Anwohnern, eine Anwohnerparkkarte zu erwerben ist gross. Grund dafür ist nicht nur der Weg ins nächste Parkhaus, sondern auch der Preis: Eine Anwohnerkarte kostet im Jahr CHF 140.-. Ein Einstellplatz in einer Parkgarage CHF 130.- im Monat. Die Folge davon: Die Parkgaragen in den Quartieren sind schlecht genutzt. Der Druck der Anwohner und Pendler auf einen Parkplatz hat dazu geführt, dass sowohl die Tempo 30 Strassen wie die Begegnungszonen mit parkierten Fahrzeugen vielfach ganztags vollgepflastert sind. Ein ähnliches Problem entsteht, wenn auf Hauptstrassen – Fussgängerzonen, Begegnungszonen usw. – die Parkfelder vor den Geschäften entfernt und in die Seitenstrassen, wo Kinder wohnen verdrängt werden.

Am Strassenrand parkierte Autos gefährden die Kinder nicht nur beim Queren der Strasse, sondern beschränken auch das Spiel auf der Strasse und die Kontaktmöglichkeiten der Kinder zu den Kindern, die auf der andern Seite der Strasse wohnen.



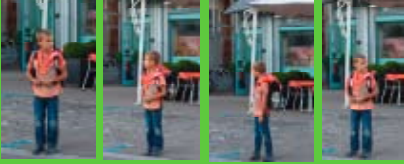
BILDER: Begegnungszone Langstrasse

1. Versetzte Parkierung
- 2 und 3 Verhindert das Betreten der Strasse für das Spiel
4. Vergleich: Kontakte zu Personen auf der andern Strassenseite im Verhältnis zur Anzahl Parkplätze.



Lösungsvorschläge gibt es. Ein gutes Beispiel dazu bildet die Blauensteinerstrasse in Basel, vormals eine Wohnstrasse, jetzt eine Begegnungszone: Die dort verwendete schräge Anordnung der Parkflächen hat dazu geführt, dass genau gleich viele Parkfelder vorhanden sind wie vor dem Umbau. Im mittleren Teil der Strasse bleibt dank der Schrägparkierung Platz für das Spiel der Kinder. Die parkierten Fahrzeuge wirken zudem als Puffer und verhindern eine rasche Fahrweise. Die Schrägparkierung bedingt allerdings eine genügende Strassenbreite.

Kinderfreundliche Querungen

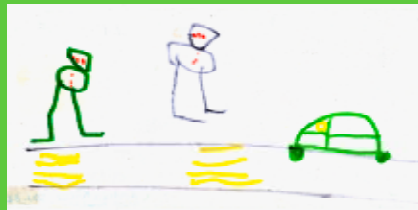


Kinderfreundliche Querungen

Eine breitere und stärker befahrene Strasse zu queren, ist für die Kinder – auch für grössere – ein Abenteuer. Oft beobachtet man Kinder am Strassenrand, wie sie nach rechts und nach links blicken, wie sie es gelernt haben, und sich doch nicht auf die Strasse wagen, auch wenn weit und breit kein Fahrzeug zu sehen ist. Möglicherweise hören sie irgendwo Motorengeräusche. Das Abenteuer des Querens ist auch in Kinderzeichnungen ein zentrales Thema.

Bildsequenz

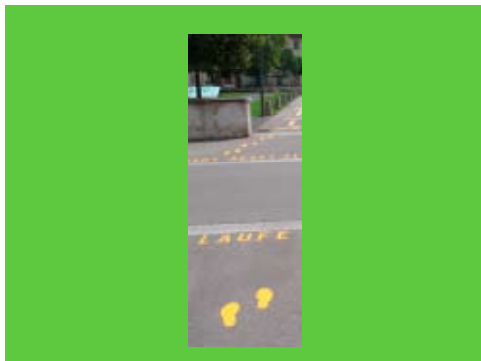
1. Die gelben Streifen versinken im rabenschwarzen Teerbelag
2. Die Striche des Fussgängerstreifen (Zebrastreifen/Schutzweg) sind zart und zerbrechlich, wie die Gefühle der Kinder
3. Die gelben Streifen werden in rasender Fahrt überfahren. (Niemand zeichnet das Rasen der Fahrzeuge so gut wie drei und vierjährige Kinder! Später wird alles fest...)
4. Der Fussgängerstreifen wird zum Psychogramm: Zwischen den Rädern der Autos werden die gelben Streifen zerquetscht.
5. und 6: Andere Kinder wiederum zeichnen Fussgängerstreifen übermässig lang und schmal. Was den Eindruck erweckt, dass sie nie enden und es unmöglich die Strasse zu queren



Trotz dieser Ängste: Die Kinder sind auf Querungshilfen, auf denen sie Vortritt haben angewiesen. In der Schweiz ist es derzeit Mode, möglichst viele Fussgängerstreifen aufzuheben, weil sich dort am meisten Unfälle ereignen. Eine Problemlösung ist dies nicht. Begründet wird die Entfernung häufig mit dem Argument, dass zu wenig Personen diese Fussgängerstreifen queren würden. Laut Verordnung müssen 50 Personen zu Spitzenzeiten eine Strasse queren, damit ein Fussgängerstreifen eingerichtet wird. Wir haben dies in unserem 7000 Seelendorf geprüft und festgestellt, dass von 80 Fussgängerstreifen nur gerade zwei diese Frequenz erreichen. Auch nach Österreichischer Norm mit 20 Querungen müssten bei uns die meisten aufgehoben werden. Ein Einhalten der Norm würde heissen, dass es in den meisten kleineren Ortschaften keine Fussgängerstreifen mehr gäbe. Allerdings gibt es keine Forschungsergebnisse, die glaubhaft belegen, dass wenig genutzte Fussgängerstreifen gefährlicher sind. Ohne Fussgängerstreifen müssen hingegen jüngere Kinder immer begleitet werden. Sie sind trotz beträchtlicher Ängste auf sie angewiesen.

Ein weiterer Irrtum: In Unfallprotokollen liest man immer wieder, dass die Kinder über den Fussgängerstreifen gesprungen seien. Dies ist nur bedingt zutreffend: Eigene Beobachtungen zeigen, dass die Kinder warten, bis die „Räder stehen“. Zu springen beginnen sie erst, wenn sie unmittelbar vor den Autos mit laufendem Motor stehen, ob aus Angst oder aus Zuvorkommenheit, die Lenker nicht zu lange warten zu lassen, bleibt unklar. Diese Beobachtung ist insofern relevant als sich Unfälle sehr oft erst auf der zweiten Fahrbahn ereignen.

Die besten Massnahmen gegen Unfälle sind im **Leitfaden** beschrieben. Aus meiner Sicht bieten insbesondere Einengungen des Strassenraumes (Trottoirnasen) oder bei stärker befahrenen Strassen die Regelung mit Lichtsignalanlagen die grösste Sicherheit.



In unserem Dorf und in verschiedenen andern Dörfern hat man damit begonnen, das örtliche Malereigewerbe zu unterstützen: Um Geld zu sparen, malt man Trottoirs nur mit Farbe auf die Strasse und statt sichere Fussgängerstreifen einzurichten, zeigt man den Kinder mit gelben Füssen an, wo sie die Strasse – ohne Vortritt – am besten queren können. Spannend ist an solchen Stellen, die Kinder zu beobachten: Sie beginnen, von einem goldenen Fuss zu nächsten zu hüpfen und vergessen den Verkehr völlig. - Kinder sind keine Fussgänger, viel eher, Tänzer und Spieler.

Blickkontakt

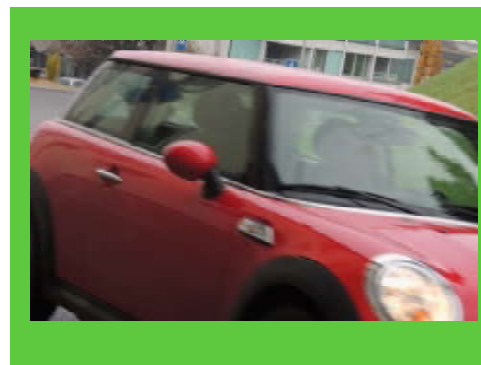


Blickkontakt?

Vor einiger Zeit hat der Schweizerische Fonds für Verkehrssicherheit eine sechs Millionen teure Medienkampagne unter dem Titel „Such Blickkontakt!“ gestartet. Die Kampagne wurde von mir heftig kritisiert, da Blickkontakt, das heisst, eine gegenseitige Kontaktnahme über über die Augen ist im Verkehr praktisch nie möglich ist. (Eine gewisse Rechtfertigung der Kampagne gibt es allerdings: Es ist in der Verkehrsplanung allgemein üblich vom Blickkontakt zu reden. Das ändert aber nichts daran, dass es ihn nicht gibt!)



Ein eindrücklichsten zeigen dies einmal mehr die Kinder in ihren Zeichnungen. Die Autoscheiben werden zumeist mit satter schwarzer Farbe ausgefüllt, die Autos werden als anonyme schwarze Kisten erfahren. Andere Kinder wiederum übermalen die Scheiben mit heftigen Farbstrichen.. – Die Unmöglichkeit von Blickkontakten ist kein „Kinderphänomen“: Man kann dies jederzeit am Strassenrand prüfen.



Queren ohne Fussgängerstreifen



Auf dem Weg in den Kindergarten und die Schule

In gewissen Gemeinden besteht die Tendenz Schulwegpläne zu erstellen, die bis hinein in die Quartiere festlegen, welche Wege die Kinder wählen sollten, wenn sie in den Kindergarten oder die Schule gehen. Das geht meiner Meinung nach zu weit. Sinnvoll finde ich, wenn, wie dies etwa in der Stadt Zürich praktiziert wird, Querungen über Hauptstrassen, die für die Kinder leichter zu bewältigen sind, speziell bezeichnet resp. empfohlen werden. Innerhalb des Quartiers sollten die Kinder ihre Wege frei wählen können. Sie wollen ja auch ihre Freunde abholen und mit ihnen gemeinsam zur Schule gehen. Grundsätzlich sollten die Strassen in den Quartieren so gestaltet sein, dass die Kinder sich überall frei bewegen und auch in der Freizeit Orte und Freunde weitgehend gefahrlos besuchen können.

Queren ohne Fussgängerstreifen

Eine breitere Strasse ohne Hilfsmittel, d.h. ohne Fussgängerstreifen zu queren, stellt an die Kinder sehr hohe Anforderungen. Selbst in Tempo 30 Zonen, wo Fussgängerstreifen nur in Ausnahmefällen, etwa vor Schulhäusern, erlaubt sind, sollten unserer Meinung nach Fussgängerstreifen vermehrt eingesetzt werden.

Noch schwieriger wird es in **Begegnungszonen mit Zentrumsfunktionen**. Ein Kindergartenkind den grossen Zentralplatz in Biel – Musterbeispiel für eine Begegnungszonen mit Zentrumsfunktion - unbegleitet queren zu lassen, ist wohl eine Zumutung. In der neuen Begegnungszone hier in Wolfurt ist dies wohl etwas einfacher, aber für Kinder immer noch schwierig. Hinzukommt dass in der Schweiz in Begegnungszonen immer maximal Tempo 20 herrscht, während in Österreich, so in Wolfurt, unter bestimmten Bedingungen auch Tempo 30 erlaubt ist.

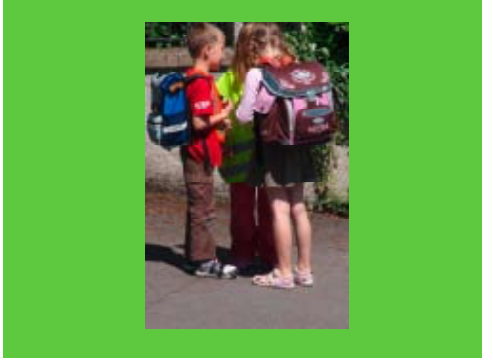
Soweit ich gesehen habe, ist im Gesetz auch das Vortrittsrecht der Fussgänger nicht klar geregelt. Es heisst nur, dass weder Fahrzeuge noch Fussgänger sich „gegenseitig behindern“ dürfen. Es geht hier, ähnlich wie beim Konzept des „Share space“ um ein Miteinander von Fussverkehr und motorisiertem Verkehr. Genau dieses Miteinander ist aber Kindern praktisch nicht möglich. Die an sich sympathische Idee des Miteinanders beruht auf dem „Blickkontakt“. Erwachsene können zwar einschätzen, ob ein langsam fahrenden Fahrzeugen abbremsst und damit zum Queren auffordert. Dies nicht etwa auf Grund von Blickkontakten, sondern auf Grund einer ganzheitlichen Beurteilung des Verhaltens des Fahrzeuges. Kinder können dies jedoch nicht. Mein Vorschlag wäre, dass auch in Begegnungszonen mit Zentrumsfunktionen flächiges Queren zwar erlaubt ist, der Vortritt der Fussgänger müsste gesetzlich festgelegt sein. Für die Kinder sollte jedoch, etwa bei wichtigen Schulwegen, Fussgängerstreifen, oder eine Art (Wohl) Furt eingerichtet werden.



Auf dem Weg in den Kindergarten und in die Schule



Das zu Fuss in die Schule gehen wird oft als Argument gegen Bewegungsmangel bezeichnet. Natürlich ist es immer gut, wenn Kinder sich bewegen. Beobachtet man aber die Kinder auf dem Schulweg, so wird rasch deutlich, dass nicht die Bewegung im Vordergrund steht, sondern der soziale Kontakt mit andern Kindern und das Kennenlernen ihrer Umwelt. Das Gehen der Kinder auf dem Weg zeichnet sich nämlich dadurch aus, dass man fünf Meter andern Kindern nachrennt, dann wieder stehen bleibt um miteinander zu diskutieren. Weit intensiver bewegen sich die Kinder beim Spiel, beim Radfahren im Wohnumfeld. Wichtiger für die Bewegung wird der Schulweg erst später, wenn die Kinder mit dem Fahrrad zur Schule gehen.



Wo man aussteigt, beginnt das Leben

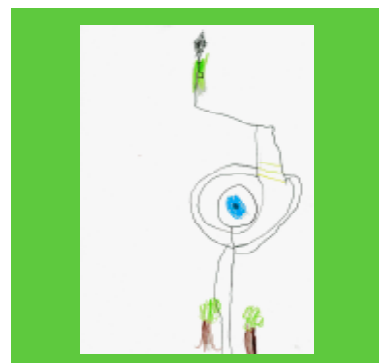
Wo man aussteigt, beginnt das Leben!

Seit einigen Jahren findet in den Medien und auch seitens der Polizei in der Schweiz ein eigentliches Mobbing jener Eltern statt, die ihre Kinder mit dem Auto in die Schule fahren. Wir wehren uns dagegen. Auch wenn, daran besteht kein Zweifel, die Fahrt im Auto in die Schule, die schlechteste aller Möglichkeiten ist, haben die Eltern vielfach berechnete Gründe und vor allem berechnete Gefühle, dies trotzdem zu tun. Einer der Gründe ist die Sicherheit vor Verkehrsunfällen. Auch wenn auch dies eine Illusion ist, denn es verunfallen mehr Kinder als Mitfahrer und als zu Fuss auf dem Schulweg.



Dazu noch Seitensprung in eine andere Kultur: Im Salento ganz im Süden Italiens bringen fast alle Eltern ihre Kinder mit dem Auto in die Schule. Vor der Schule entsteht vor Schulbeginn ein grosses Chaos. Die Strasse ist blockiert. Kein Grund zur Aufregung. Mitten drinn steht - zumeist mit den jungen Müttern schäkern - ein Polizist. Nach einer Viertelstunde ist der Spuk vorbei. Gefährlich ist die Situation nicht.

Weit besser als ein Herumhacken auf den Eltern scheint mir Aufklärung darüber, was das Kind verpasst, wenn es mit dem Auto gefahren wird und was es gewinnt, wenn es zu Fuss geht. Zum Beispiel mit Schulwegzeichnungen. Sie zeigen mit unerbittlicher Härte und einer die Eltern beeindruckende Weise auf, was Kinder auf dem Schulweg erfahren oder eben nicht, wenn sie mit dem Auto gefahren werden. Dazu ein paar Beispiele:





Die Zeichnungen machen deutlich, dass Kindern, die mit dem Auto in die Schule gefahren werden, die vielfältigen Umwelterfahrungen, die ein Kind zu Fuss machen kann, fehlen. Wobei es ja wiederum der motorisierte Verkehr ist, der die Kinder daran hindert, sich intensiv der sie umgebenden Natur zu widmen.



**In die Welt und das
Verkehrsgeschehen
hineinwachsen**

Ich komme zum Schluss.

Ich habe meine Ausführungen bewusst bei jüngeren Kindern begonnen. Mir scheint dies abgesehene von entwicklungspsychologischen Argumenten sehr wichtig. Es gibt, auch in der Schweiz verschiedene Freiraumprojekte, in denen die Wege und Strassen in den Quartieren sicherer, die öffentlichen Spielplätze attraktiver gemacht werden. Was aber zumeist fehlt, ist die Verbindung zu den Wohnungen und Wohnumfeldern. Hier klafft ein Loch, das es zu schliessen gibt. Was nützt der schönste Park rund um das Haus, was eine attraktive Wohnstrasse, wenn die Kinder sie nicht selbständig erreichen, sondern immer begleitet werden müssen. Ständig an die Hand genommen, bleiben die Kinder, wie erwähnt, unselbständig und gehen später auch nicht selbständig in den Kindergarten und die Schule. Eine kinderfreundliche Umwelt und Verkehrsplanung muss die verschiedenen Elemente nahtlos miteinander verbinden und so gestalten, dass sie von den Kindern erreichbar sind.

Vieles, was ich bis anhin gesagt habe, liegt weitgehend in der Hand der Behörden, Planer und Architekten. Sobald es um Raum geht, sind die Eltern und die Kinder weitgehend machtlos. Doch nicht ganz - und ich möchte mit meinen Überlegungen am Schluss noch einen Schritt weiter zurück gehen: Sobald ein Kind aufrecht stehen kann und beginnt davon zu springen, drängt es ins Freie. Hier beginnt die Aufgabe der Eltern. Sie müssen es begleiten und sich dafür viel Zeit nehmen, denn die Kinder sind gegenüber ihrer Umwelt offen. Sie bleiben alle fünf Meter wieder stehen, um etwas genauer zu betrachten und zu berühren. Eine - im Gegensatz zur oft hektischen Zielstrebigkeit der Erwachsenen -, äusserst wertvolle Offenheit. Auf diesen Spaziergängen in der Natur, im Dorf, am Strassenrand setzt für die Eltern eine äusserst wichtige Aufgabe ein, die ihnen niemand abnehmen kann. Die Welt ist komplex und verlangt Klärungen. Die Kinder haben viele Fragen, auch wenn sie diese noch nicht richtig formulieren können. Als begleitende Erwachsene müssen wir realisieren, was die Kinder interessiert, wo Klärungen erforderlich sind.

Unweigerlich wird auf diesen Spaziergängen auch der **Strassenverkehr** in den Blickpunkt des noch kleinen Kindes geraten. Hier gilt es mit besonderer Sorgfalt auf die Neugier des Kindes einzugehen. Es darf nicht sein, dass es beim Satz, den ein kleines Kind auf diesen Wegen am meisten hört „Pass auf es kommt ein Auto!“ bleibt. Bei diesem Hinführen des ganz jungen Kindes an die immer komplexer werdende Umwelt ist die Verantwortung der Eltern sehr gross. Sie muss subtil erfolgen, ohne beim Kind Ängste zu schüren. Keine einfache Aufgabe, da viele Eltern selber Angst haben.



Die Neugier der Kinder erweist sich als sehr guter Ansatzpunkt, um im Kind ein erstes noch einfaches Verständnis für das Geschehen auf der Strasse zu wecken, sei es, dass man es den Wind der vorbeifahrenden Fahrzeuge spüren lässt, oder ihm erklärt, dass ein auf dem Parkplatz vor dem Einkaufszentrum stehendes Auto mit dem Aufleuchten der roten Schlusslichter anzeigt, dass es wegfahren will...der Beispiele gibt es viele.

Bild: *Angst und Neugier liegen oft nahe beieinander. Erschrocken kehrt der Erstklässler dem Verkehr den Rücken zu. Umgekehrt kennt er die Fahrzeuge recht gut und zeichnet differenziert die Aufhängung zwischen dem Zugfahrzeug und dem Anhänger.*

Entdecken die Eltern auf diese Wegen Situationen, von denen sie überzeugt sind, dass ihr Kind die Situation auch noch als Kindergarten- oder Schulkind nicht bewältigen wird, so müssen sie bei den Behörden vorstellig werden. Am besten nicht allein, sondern gemeinsam mit andern Eltern. Hier ist viel Hartnäckigkeit erforderlich, denn Verbesserungen brauchen viel Zeit und oft erreicht man sie erst für seine Grosskinder. Was ja auch nicht schlecht ist.



Ganz zum Schluss noch ein versöhnliches Bild: Die neunjährige Selina hat es geschafft. Es ist ihr gelungen, sich in der doch recht grossen Stadt Biel zu integrieren. Dank der Möglichkeit, sich schon früh im Freien zu bewegen und ihre Wege in der Freizeit und später in die Schule selbständig unter die Füsse zu nehmen, ist das Quartier mit seinen Bewohnern, Häusern und der noch vorhandenen Natur zu ihrer Heimat geworden. Sie weiss, wo ihre Schulwegfreunde wohnen und wo sie früher gewohnt haben. Sie kennt viele Bäume, Pflanzen und Tiere in ihrem Quartier und erzählt uns in ihrer Schulwegzeichnung auch die Geschichte einer Ente, die in ein Büro watschelt.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Literaturhinweise

Für genauere Angaben konsultiere man die Website: www.kindundumwelt.ch. Von den meisten unserer Untersuchungen sind dort Kurzfassungen mit ausführlichen Literaturangaben veröffentlicht. Weitere Aspekte werden dort ausführlicher behandelt.

Ergänzend sei auf die folgenden Veröffentlichungen hingewiesen:

Blinkert, B., Höfflin, P., Schmider, A., Spiegel, J.: Raum für Kinderspiel. Eine Studie im Auftrag des Deutschen Kinderhilfswerk über Aktionsräume von Kindern in Ludwigsburg, Offenburg, Pforzheim, Schwäbisch Hall und Sindelfingen. Berlin 2015

Die Erziehungswissenschaftlerin Stamm, Margri hat in einem Internetbeitrag die grosse Bedeutung der eigenständigen Erkundung der Umwelt für die weitere Entwicklung und auch einen langfristigen Erfolg in der Schule betont: http://www.netzwerk-kinderbetreuung.ch/files/KWPYLN/stamm_2014_dossier_spiel.pdf