



## Kinder auf dem Weg

„Auch das Kuscheltier läuft mit.“



Marco Hüttenmoser

Ennetbaden 2012

Sehr verehrte Damen und Herren

Zunächst möchte ich mich ganz herzlich für die Einladung bedanken. Ich freue mich, hier bei Ihnen in Ennetbaden zum Thema „Kinder auf dem Weg“ zu berichten.

Ich habe mich zunächst etwas gegen die Anfrage gesperrt, da ich Ihr Dorf nicht kenne. Da mir dann verdankenswerter Weise die Gelegenheit geboten wurde, Ennetbaden etwas kennen zu lernen, habe ich zugesagt. Ich habe Ennetbaden an zwei Tagen besucht, an einem der beiden Tage hat mich dabei Thomas Flory mit seiner grossen Erfahrung durchs Dorf geführt. Auch dafür grossen Dank. Es ist immer sehr spannend ein neues Dorf kennen zu lernen und die Bedürfnisse der Kinder, der Schulweg, sind dazu ein hervorragender Ausgangspunkt.

Natürlich ist es in zwei Tagen nicht möglich, ein Dorf wirklich kennen zu lernen, vor allem wenn es darum geht, die verschiedenen Wege, die Kinder im Alltag wählen, zu erkunden. Erschwerend kommt hinzu, dass wichtige Strassenabschnitte in der Umgebung der Schule sich zur Zeit im Umbau befinden und es auch nach dem Studium der Pläne nicht einfach ist, abzuschätzen, wie sich die Kinder mit der veränderten Situation zu recht finden werden.

Ich kann deshalb im Rahmen meiner Ausführungen Ennetbaden nur punktuell in meine Ausführungen einbeziehen. Es ist aber gut möglich, dass sich gerade hier Diskussionen und unterschiedliche Meinungen sich bilden werden, was ja auch gut ist.

## Einleitung

Ich werde von Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, nicht weniger als ein grundlegendes Umdenken, einen Paradigmenwechsel in Bezug auf das Thema „Kinder auf dem Weg“ fordern. Das ist nicht ganz einfach. Nachdem Eltern seit Jahrzehnten darauf hin bearbeitet werden, ihre Kinder an den Verkehr anzupassen, ist es schwierig, auf jemanden zu hören, der fordert, dass sich der Verkehr, das heisst, wir Erwachsene als Fahrzeuglenker und –lenkerinnen, sowie die Strassenbauer, den Kindern anpassen muss. Einer der Vizedirektoren des Bundesamts für Strassen hat mir vor Kurzem vorgeworfen, ich würde ein gefährliches Spiel spielen und sei dafür verantwortlich, dass Kinder wieder auf Hauptstrassen spielen würden. Ich habe angekündigt, ihm ein Lasso zu schicken, damit er all jene Kinder, die auf Hauptstrassen spielen, wieder einfangen könne... Doch im Ernst.

**Wir haben keine Alternative als dafür zu kämpfen, dass die Kinder wieder mehr Freiraum, mehr Bewegungsfreiraum erhalten, denn der motorisierte Strassenverkehr bedroht nicht nur das Leben der Kinder, sondern auch deren gesunde Entwicklung.**



2

Wie die gesunde Entwicklung und der Strassenverkehr zusammenhängen, deuten die ersten beiden Bilder, die ich hier in Ennetbaden gemacht haben an. Die Aufmerksamkeit der Kinder auf dem Weg gehört und darf nicht nur dem Strassenverkehr gehören. Die Gefühle der Kinder sind noch zu sehr an das gebunden, was sie im Kindergarten oder in der Schule erlebt haben. Sie wollen auf dem Weg auch ihr Kuschelobjekt pflegen, das sie kurz zuvor fertig gestellt haben und nach Hause tragen dürfen (TITELBILD) oder sie wollen das Gespräch mit ihren Wegkameraden pflegen und ihnen etwa erklären, was da ich der Schachtel steckt... (BILD 2)

Die Geschichte von Kind und Verkehr ist eine Geschichte der Verdrängung



3

### Beispiel 1: Verkehrserziehung

Nach einer ersten kritischen Phase um 1900 verweisen die Behörden noch auf die grosse Bedeutung des Spiels der Kinder in öffentlichen Räumen. So macht die Zentralschulpflege der Stadt Zürich in einem Protokoll vom 18. August 1894 darauf aufmerksam, dass „in den Städten die Jugend in der schulfreien Zeit für ihre Spiele so sehr auf die Strasse angewiesen ist“.

1923 verbietet die gleiche Behörden den Kindern das Fussballspielen auf Strassen und Plätzen sowie alle Ballspiele in ganz oder teilweise chassierten öffentlichen Anlagen.

1927 gibt das Polizei- und Schulamt der Stadt Zürich und die Auto-Sektion des Touring-Clubs der Schweiz das „Zürcher Verkehrsbüchlein“ heraus: Auf eher sanfte und liebevolle Art werden – nun nicht mehr erwünschte – Kinderspiele im Strassenraum dargestellt.

Um 1930 erscheint in Bern das Verkehrserziehungsbüchlein „Achtung!“ im Staatlichen Lehrmittelverein Bern: In ihm werden die Fahrzeuge in voller Aggressivität auf die Kinder losgelassen.

4

**(3) Die Geschichte von Kind und Verkehr ist eine Geschichte der Verdrängung.** Sie darf es nicht bleiben. Doch dazu zunächst ein kurzer Rückblick in die Vergangenheit. Der Schutzengel, sehr verehrte Damen und Herren, wurde wohl schon längst überfahren, die Kinder hingegen hat man in der Zwischenzeit in der Wohnung eingesperrt. In der Tierhaltung ist Batteriehaltung zwar verboten, wenn die Aufzucht der Kinder in Einzelhaft in der Wohnung erfolgt, so protestiert kaum jemand.

**(4) Beispiel 1: Verkehrserziehung FOLIENTEXT**



Beispiel Zürich 1927

5



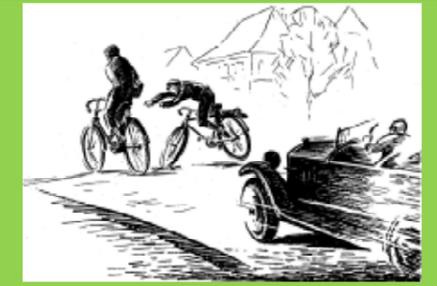
Beispiel Bern nach 1930

6



Beispiel Bern nach 1930

7



Aus dem Berner Verkehrsbüchlein um 1930: Verdrängung der Fahrradfahrer

8

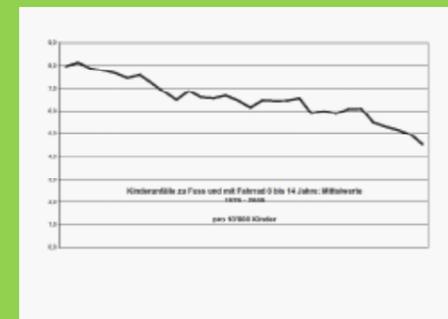
### Beispiel 2: Unfallstatistik

1. Trotz massiver Bemühungen der Behörden spielen die Kinder weiterhin im Strassenraum. Die Kinderunfälle im Strassenverkehr steigen deutlich an.
2. Seit 1976 bis 2005 sinken die Kinderunfälle im Strassenverkehr kontinuierlich.
3. Die Behörden und zahlreiche Verkehrsorganisationen (bfu, Tcs usw.) leiten daraus einen bedeutenden Erfolg ihrer andauernden Bemühungen um mehr Sicherheit im Strassenraum, an den Fahrzeugen und erzieherischen Massnahmen ab.
4. Unberücksichtigt bleibt dabei die These, dass die hohe Gefährdung der Kinder auf der Strasse, die Eltern veranlasst hat, die Kinder „aus dem Verkehr“ zu ziehen. Das heisst, Ihnen das Spiel im Freien zu verbieten.
5. Eine differenzierte Analyse der Unfallzahlen seit 1976 bis 2005 spricht deutlich für die These der Verdrängung.

Was sich nicht mehr auf der Strasse bewegt, kann auch nicht überfahren werden.

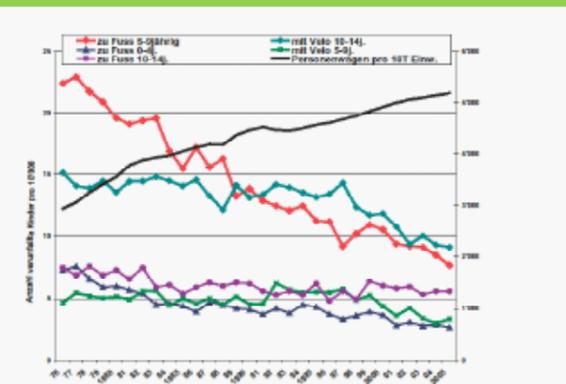
9

### (9,10,11) Beispiel 2: Unfallstatistik



Die offizielle undifferenzierte Statistik: Eine Zusammenfassung der Unfälle unterschiedlicher Altersgruppen und Mobilitätsarten ist sinnlos. Sie wird aber ständig benützt, um die These der Wirksamkeit von Sicherheitsmassnahmen zu stützen

10



Eine nach Mobilitätsart und kleineren Altersgruppen differenzierte Unfallstatistik zeigt, wie fragwürdig eine Zusammenfassung der aller Unfälle der 0-14 jährigen Kinder ist. Ein deutliche Rückgang lässt sich nur bei den 5-9-jährigen Kindern feststellen, sofern sie zu Fuss unterwegs sind (rote Linie).

11

### Beispiel 3: Kinderzeichnungen

Wie bereits das vorangehende Beispiel zum Thema Fahrrad fahren zeigt, kann man den Kindern nicht vor machen. Regt man sie dazu an Zeichnungen zu ihrem Verhältnis zum Strassenverkehr zu machen, wird das Thema Verdrängung zum wichtigsten Schwerpunkt.  
In einem Kinderzeichnungswettbewerb von 5853 drei- bis 14jährigen Kindern verdeutlichen 48 Prozent der Kinder, dass sie sich im Strassenverkehr mit höchst schwierigen Situationen konfrontiert sehen. Sie fühlen sich auf dem Weg, beim Spiel oder Fahrradfahren von den Motorfahrzeugen „an den Rand gedrückt“. – Kinder zeichnen, was sie sehen und empfinden!

12

### Beispiel 3: Kinderzeichnungen (Folie 12,13,14,15,16,17)



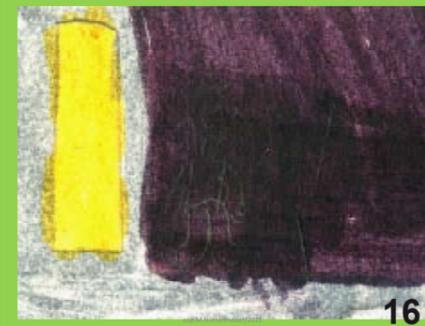
13



14



15



16



17

### DIE FOLGEN DER VERDRÄNGUNG (18)

Man kann nun argumentieren, was auch immer wieder gemacht wird (zum Beispiel von namhaften Vertretern des Bundesamtes für Strassen, der BFU, TCS), es sei doch gut, wenn die Kinder sich nicht mehr oder weniger im Strassenraum bewegen würden und so Unfälle verhindert würden.

Die Reaktion ist insofern bezeichnend als unsere Verkehrssicherheitsorganisationen inklusive Bundesamt für Strassen ausschliesslich daran interessiert sind, Unfälle im Strassenraum um jeden Preis zu verhindern und Unfälle mit Kindern erst recht, da sie dem öffentlichen Ansehen des motorisierten Strassenverkehrs schaden.

**Nicht akzeptiert wird, dass der motorisierte Strassenverkehr nicht nur das Leben der Kinder gefährdet, sondern auch deren gesunde Entwicklung. Und dies genau durch die seit einigen Jahrzehnten wirksame Verdrängung der Kinder aus dem öffentlichen Raum.**

Die Folgen der Verdrängung

18

a. Motorische Entwicklung

19

Dazu einige Beispiele:

a) Motorische Entwicklung (19)



20

Ein schlechtes, das heisst vom Motorfahrzeugverkehr bedrohtes Wohnumfeld blockiert die Kinder in ihrer motorischen Entwicklung. Wird es zu gefährlich, müssen sie in der Wohnung bleiben.



21

20: Erstarrung am Strassenrand, symbolisch festgehalten in einer Kinderzeichnung

21: Balanceakt auf Schaukel bei unbegleiteten Spiel... und

22: Kinder auf der Schaukel auf einem öffentlichen Spielplatz

(Hinter jedem Kind eine Grossmutter oder ein Grossvater...)

23: Bewegung und Ballspiel in einer guten Begegnungszone in der Stadt Basel



22



23



24

24: Besonders wichtig sind beruhigte Quartierstrassen für das **Erlernen des Velofahrens**. Verboten man dies Kindern unter neun Jahren, wie dies die **BFU gefordert hat**, so werden die Kinder die nötige Sicherheit nie gewinnen... Die Forderung lautet demnach: Dass Fahrradfahren nicht hinausschieben, sondern den Kindern **vor der Haustüre** geeignete Räume anbieten, die dies weitgehend gefahrlos ermöglichen. Also Begegnungszonen...

b. soziale Entwicklung

25



In guten Wohnumfeldern (Beispiel in Bremgarten AG) spielen bereits recht junge Kinder ohne Begleitung durch Erwachsene im Freien.

26



27

25: B. SOZIALE ENTWICKLUNG

(26) Der Besuch einer Krippe, einer Spielgruppe, des öffentlichen Spielplatzes...all das ist wichtig. **Diese Besuche können jedoch das selbstständige und unbegleitete Spiel im Wohnumfeld nicht ersetzen.** Ein gutes Wohnumfeld, das bereits kleine Kinder selbstständig erreichen können und von dort auch wieder allein zurückfinden, ist der einzige Ort, in dem bereits drei, vierjährige Kinder unbeaufsichtigt soziale Kontakte anknüpfen und auch selbstständig Konflikte austragen können. (27) Solche Räume sind nicht nur wichtig für die soziale Entwicklung der Kinder, sondern auch eine wichtige Vorbereitung für den eigenständig begangenen Weg in den Kindergarten und die Schule. – Unsere Untersuchungen haben auch gezeigt, dass fünfjährige Kinder in der Stadt und auf dem Land, die selbstständig im Wohnumfeld spielen können, **mehr als doppelt so viele Spielkameraden haben, als Kinder, die immer begleitet werden müssen, wenn sie ins Freie gehen.**

(28) SELBSTSTÄNDIGKEIT

(29:FOLIENTEXT 30,31) Der motorisierte Strassenverkehr, das mag sie überraschen, erweist sich als ein sehr wichtiges Hindernis für die Entwicklung einer eigenständigen kindlichen Persönlichkeit. Wenn ich als Mutter nicht die Möglichkeit habe, meinem Kind zu sagen, „so jetzt haus emol use! ...ufd Stross go spiele.“, so entsteht eine **gegenseitige Abhängigkeit zwischen Mutter und Kind und zwischen Eltern und Kind generell**, die sich so schnell nicht überwinden lässt. Die Tatsache, dass heute viele Mütter gezwungen ihre Kinder über Jahre hinweg an die Hand zu nehmen, kann als eine katastrophale Folge des überhandnehmenden Strassenverkehrs bezeichnet werden.

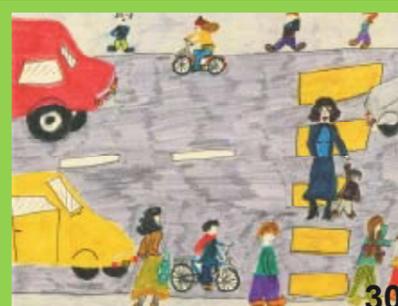
c. Selbstständigkeit

28



Wer gezwungen wird, sein Kind über Jahre hinweg an die Hand zu nehmen, macht es unselbstständig und wird selber von Kind abhängig!

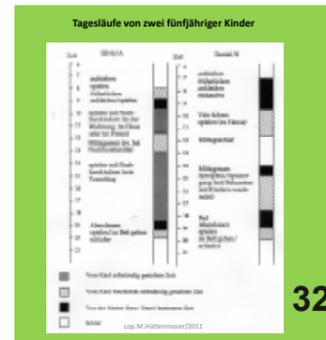
29



30



31



32

32 (Als kleiner Beleg: Tageslauf von zwei Kindern: Silvio kann unbegleitet im Freien mit andern Kindern spielen, während Daniel für jeden Schritt, den er ins Freie tun will, auf eine erwachsene Person angewiesen ist. – Ergänzung: Auch der Besuch einer Krippe oder eines Spielgruppe ändert nicht viel. Auch dort sind die Kinder beaufsichtigt und ihre Aktivitäten werden vielfach gesteuert. Damit sollen diese Institutionen nicht abgewertet werden. Ihre Bedeutung liegt darin, dass die Kinder mit vielen andern Kinder in Kontakt kommen...

Der motorisierte Strassenverkehr gefährdet nicht nur das Leben der Kinder, er beeinflusst auf massive Art auch deren gesunde Entwicklung. Kinder, die ein geringes Selbstwertgefühl aufweisen, sozial unsicher sind und sich auch motorisch ungeschickt bewegen, sind auch im Strassenverkehr erhöht gefährdet. Damit wird offensichtlich, wie sehr unsere Verkehrssicherheitspolitik (ASTRA;BFU;TCS usw.) in die Sackgasse führt: Verwehrt man den Kindern, den für eine gesunde Entwicklung nötigen Raum, weil dieser vom Strassenverkehr besetzt ist und man Unfälle um jeden Preis verhindern will, so führt dies letztlich zu einer erhöhten Gefährdung der Kinder.

33

33 Zwischenbilanz: Folientext

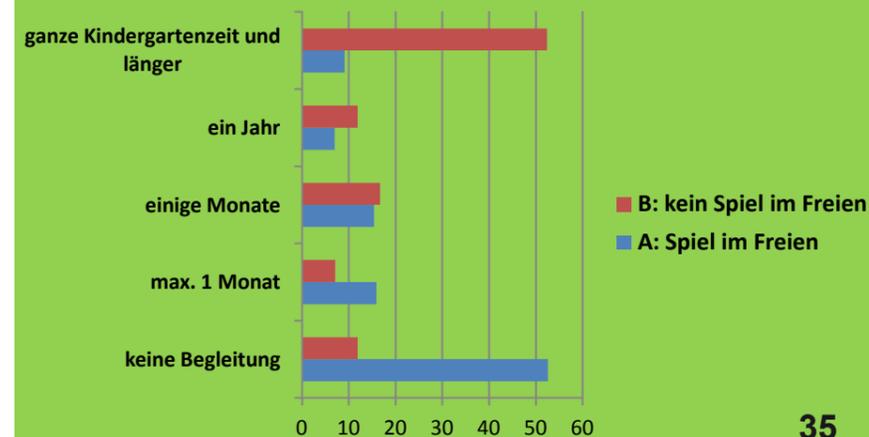
Was heisst dies für den Weg in den Kindergarten und die Schule?

34

34 FOLGEN FÜR DEN WEG IN DEN KINDERGARTEN UND DIE SCHULE

35 Ich habe bereits verschiedentlich angetönt, dass das Spiel, die Selbstständigkeit und somit das unbegleitete Spiel im Wohnumfeld für den Weg in den Kindergarten und die Schule eine bedeutende Rolle spielen. – In unserer Untersuchung konnten wir dies, wie die Grafik zeigt, belegen.

Dauer der Begleitung in den Kindergarten und Spiel im Wohnumfeld (N: A = 483/B = 93)



35

Man wirft den Eltern ständig vor, sie würden ihre Kinder verhätscheln und verwöhnen, vergisst dabei aber, dass die Umwelt und insbesondere der Verkehr eine sehr grosse Rolle spielen. **Ein anderes Ergebnis unserer Untersuchungen hat gezeigt, dass Eltern, die eine sehr enge Bildung zu ihren fünfjährigen Kindern haben, vorwiegend in Situationen wohnen, die es auf Grund des motorisierten Strassenverkehrs nicht erlaubt, die Kinder allein ins Freie zu lassen...**

Dieses Ergebnis ist wichtig.  
Werfen wir hier einen Blick  
Ennetbaden.

36

### 36 ENNETBADEN – Es ist hier Zeit erneut einen Blick auf Ennetbaden zu werfen.



37

37, 38 Sie kennen Ennetbaden natürlich weit besser als ich. Das Dorf besteht weitgehend aus Einfamilienhäusern, Terrassensiedlungen, einigen wenigen Reihenhäuser fast alle in Hanglage mit eigenen Gärten. (Eine Art Schlafgemeinde!)



38

39 Dazwischen liegen verschiedene gut ausgebaute Erschliessungsstrassen. Vereinzelt signalisiert mit Tempo 40, viele dieser Strassen verfügen einseitig über ein Trottoir, das allerdings, nicht selten plötzlich ausläuft oder an einer Mauer endet.



39

40 Zwischen einzelnen Häusergruppen hat es von Zeit zu Zeit steile Fusswege, oft in Treppenform. Grundsätzlich wäre es gemäss Strassenverkehrsgesetz erlaubt, dass sich die Kinder in der Freizeit auf diesen Strassen treffen, von den Quartierstrassen Besitz ergreifen und auf ihnen ausgiebig spielen könnten. – Dem ist jedoch, soweit ich es beurteilen kann, nicht so. Es gibt kaum Spuren von Kinderspiel im Strassenraum. So wie die Strassen ausgebaut sind, sind sie dazu auch nicht geeignet. Der gute Ausbau verleitet zum raschen Fahren. Öffentliche Spielplätze sind in Ennetbaden rar und jüngere Kinder können sie nicht selbstständig erreichen.



40

41 Die einzige Spur von Kinderspiel, die ich bei meinen zugegeben wenigen Besuchen in der Nähe einer Quartierstrasse gefunden habe, ist gut, mit einem Gitter abgesichert, damit ja kein Kind auf die Strasse gerät.



41

Grundsätzlich weist Ennetbaden eine Baustruktur auf, die Kinder in die Isolation führt und der Selbstständigkeit nicht förderlich ist, resp. seitens der Eltern enorme Anstrengungen erfordert, um ihre Kinder umfassend zu fördern.

Das muss nicht so bleiben. Selbst die ungünstige Baustruktur erlaubt Massnahmen, die zu wesentlichen Verbesserungen führen würden.

Begegnungszonen im Quartier

42



43



44

Der Schulweg  
Seine grosse Bedeutung liegt zunächst im sozialen Bereich

45



46



47

### 42 BEGEGNUNGSSZONEN

Ich kann hier nicht ins Detail gehen und ich bin nicht Verkehrsplaner. Aber selbst die vorläufige und kurze Einsicht, die ich ins Dorf hatte, erlauben es mir darauf hinzuweisen, dass man mit der Schaffung von Begegnungszonen in verschiedenen Quartierstrassen, vielen Kindern ohne grossen Aufwand jene Freiheit und jene Selbstständigkeit vermitteln könnte, die es für eine gesunde Entwicklung und auch für die frühe selbstständige Bewältigung des Weges in den Kindergarten und die Schule braucht.

43, 44 Herausgegriffen habe ich im Plan einen Teil der Schlierenstrasse und der Trottenstrasse. Vorhandene Querverbindungen oder zu schaffende Trampelpfade würden es erlauben, dass diese Strassenabschnitte von vielen Kindern erreicht werden könnten. Auch der Weg zum Spielplatz an der Trottenstrasse würde wesentlich verbessert. Ich erwähne diese Beispiele mit gewissen Vorbehalten. Die Situationen müssten noch genauer untersucht werden und es gibt gewiss noch weitere Quartierstrassen, die sich in Begegnungszonen umwandeln lassen.

### 45 DER SCHULWEG

46 Die grosse Bedeutung des Schulweges liegt im sozialen Bereich. Gehen die Kinder zu Fuss und in kleinen Gruppen in die Schule, so finden hier für Kinder wichtige Gespräche statt.

47, 48, 49 Man bespricht miteinander nicht nur, was einem in der Schule bevorsteht oder was sich da ereignet hat, sondern diskutiert auch über Erlebnisse, die das Wochenende geprägt haben. Man streitet miteinander und löst die Konflikte, ohne dass Erwachsene eingreifen müssen. Man lernt die Sprache, Redensweise anderer Kinder, auch solcher fremdländischer Herkunft kennen und verstehen. Dies ist in Muri so, wo ich es vor meiner Haustüre täglich beobachten (BILDER) kann... und.../.



48



49



50

50 und auch in **Ennetbaden**  
51 ...man nimmt sich gegenseitig an der Hand, wenn es gilt, eine Strasse zu queren.



51



59

**Ennetbaden hat zur Lösung dieses Problems durch gute Busverbindungen, Blockzeiten, Mittagstisch und Hort einiges beigetragen.**

59 Der Weg zum Mittagstisch ist derzeit durch Bauarbeiten allerdings recht schwierig. Insbesondere, wenn Fahrzeuge die Sicht zusätzlich versperren.

Der Schulweg ermöglicht es den Kindern ihre weitere Umwelt vertieft kennen zu lernen.

52

52 Ein weiterer wichtiger Aspekt bildet **das Kennenlernen seiner Umwelt**. Sind Kinder allein unterwegs, so kann man oft beobachten, wie sie ihre Umwelt erkunden.

53 Sei dies auch nur beim Zupfen an Gräsern.

54, 55 Oder, ein Beispiel aus Ennetbaden: Ein Kind holt sich aus dem nahen Bachbett einen Stock und macht sich mit ihm auf den Heimweg. – Es sind dies wichtige Prozesse der Integration in die Umwelt.

56 **Kinderzeichnungen zeigen**, wie der motorisierte Strassenverkehr, sie daran hindert, ihre Umwelt zu erkunden ... und der Mutter einen kleinen Blumenstrauss zu pflücken.



53



54



55



56

Der weite Schulweg und seine Alternativen: Blockzeiten, Bus, Mittagstisch und Hort

57

### 57 DER WEITE SCHULWEG

58 Einige Kinder in Ennetbaden haben einen **weiten Schulweg**. Dazu ist anzufügen, dass ein Schulweg laut verschiedenen Entscheiden des Bundesgerichts für die Kinder den altersgemässen Fähigkeiten „zumutbar“ sein muss. Ist dies nicht der Fall, ist die Gemeinde verpflichtet, eine Lösung anzubieten (Schulbus etc.). Zumutbarkeit ist allerdings schwierig zu definieren. Das Bundesgericht begnügte sich zumeist mit der Länge des Weges und der Zeit, die ein Kind für seinen Weg braucht. Ist ein Weg relativ lang, aber reich an Abwechslung und nicht durch den Strassenverkehr gefährdet, so ist er aus meiner Sicht eher zumutbar als ein kürzerer, durch den Strassenverkehr stark gefährdeter Weg, was jedoch vor Bundesgericht bis anhin nicht berücksichtigt wurde.



58



60



61



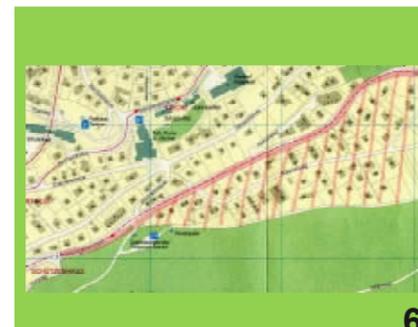
62



63



64



65

64, 65 (Plan) Eine **Ergänzung ist hier anzubringen**. Es betrifft **Ennet – Ennetbaden**. Die Abtrennung eines ganzen Dorfteils durch eine völlig **ungegliederte Rennstrecke** mit einer einzigen Unterführung finde ich geradezu „abszön“. Natürlich ist dieser abgeschnittene Dorfteil historisch gewachsen. Es handelt sich aber vor allem um eine **Fehlplanung**. Die **Ehrendingerstrasse** zeigt auf krasse Weise, was ich damit meine, **wenn ich immer wieder betone, dass nur überfahren werden kann, was sich auch im Strassenraum bewegt**. Diese Strasse kann kein jüngeres Kind unbegleitet queren, wenn es einen Freund besuchen will. Die Strasse illustriert auch die Forderung, die seitens der bfu erhoben wurde, dass die Hälfte der Fussgängerstreifen aufgehoben werden müssten, weil sie zu gefährlich sind. **So etwa, würden unsere Dörfer aussehen, wenn wir diese Anweisung befolgen würden**. Die Dörfer wären vollständig zerschnitten und dem Strassenverkehr ausgeliefert. Ab und zu – alle ein bis zwei Kilometer – gäbe es dann noch ein Loch, durch das man die Strasse unterqueren könnte.

Kein Mammataxi

66



67

### 66, 67 KEIN MAMMATAXI

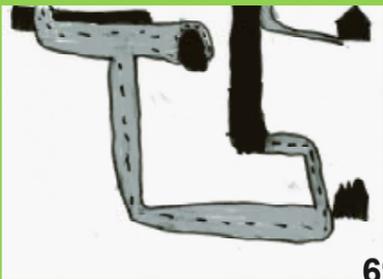
Ich kann hier gleich an die Ehrendingerstrasse anknüpfen und würde betonen, dass ich niemandem Vorwurf machen würde, wenn – wohnhaft ennet Ennetbaden - Kindergärtler oder Erstklässler mit dem Auto in die Schule gefahren werden.

Um richtig verstanden zu werden: Ein regelmässige Taxidienst ist die schlechteste Lösung für den Schulweg. Angeschnallt auf den Rücksitz werden die Kinder all ihrer wertvollen Schulwegerlebnisse – Naturbegegnungen, Schulwegfreundschaften – beraubt.

Bevor die Behörden oder die Verkehrspolizei sich darüber aufregen, dass Kinder von den Eltern oder Grosseltern in die Schule gefahren werden, müssen sie dafür sorgen, dass die Schulwege sicher und zumutbar sind.

Kinderzeichnungen sprechen eine deutliche Sprache

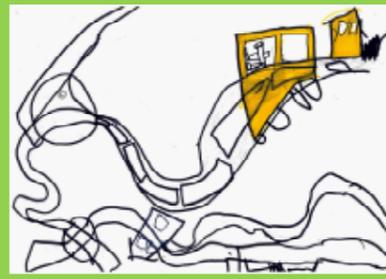
68



69

68 Was passiert, wenn Kinder regelmässig in den Kindergarten oder die Schule gefahren werden, lässt sich sehr schön in **Kinderzeichnungen** ablesen:

69,70,71,72



70



71

### 73 Fazit: .....Folientext

Ziel muss sein, dass die Kinder den Weg in den Kindergarten und später in die Schule, möglichst rasch allein resp. gemeinsam mit andern Kindern gehen können.

Es liegt primär an den Behörden, die Wege so zu gestalten, dass dies den Kindern möglich ist.

Dazu gibt es keine Alternativen.

73

### 74 Gestaltung: Details „Fussgängerstreifen“

Eine der wichtigsten und in letzter Zeit zugleich umstrittensten Massnahmen sind **Fussgängerstreifen**.

Die Tendenz verschiedener Verkehrssicherheitsorganisationen lautet „möglichst viele aufheben“. Gemäss bestehender Norm sollte ein Fussgängerstreifen in Spitzenstunden von 50 Personen gequert werden, ansonsten gilt er als unsicher. Der Beweis dafür, dass weniger begangene Fussgängerstreifen gefährlicher sind, wurde bis heute allerdings nicht erbracht. Sicher ist hingegen, Kinder, insbesondere jüngere Kinder sind auf Fussgängerstreifen angewiesen. Ohne sie können sie stärker befahrene Strassen nicht queren und müssen begleitet werden. (Ich habe zuvor das Beispiel der Ehrendingerstrasse erwähnt.)

Auch in Quartierstrassen, die auch wenn sie nicht sehr viel Verkehr aufweisen, oft aber rasch befahren werden, ist die schwierig. (75)

Wie muss man die Wege in den Kindergarten und in die Schule gestalten, damit die Kinder, sie selbstständig begehen können?

74

Kinder sind auf sichere Fussgängerstreifen angewiesen.

75



76

76 Das Beispiel stammt von der eigenen Strassen: Hier wurden satt an die Strasse Reihenhäuser gebaut. Auf der andern Seite hat es eine Wohnsiedlung mit Spielmöglichkeiten und Kindern. Die jüngeren Kinder aus der Reihenhaussiedlung können aber nicht selbstständig in die Siedlung gelangen, da zu rasch gefahren wird. Man muss sie begleiten. Finden sie aber den Weg nicht allein zurück und muss man bei ihnen bleiben und so bleiben die Kinder zu Hause...vor dem Fernseher sitzen.



77

77 In einer Analyse von gegen **900 Zeichnungen von Kindern im Alter von 3 bis 7 Jahren** zum Thema Strassenverkehr haben über 200 Kinder festgehalten, dass Dinge, die sie gerne in ihrer Nähe hätten, andere Kinder, Tiere, Blumen etc. immer auf der anderen Seite einer Strasse liegen, die sie nicht queren können. Eine Strasse zu queren, stellt an Kinder aber auch mit Hilfe eines Fussgängerstreifens hohe Ansprüche und löst bei ihnen Ängste aus.



78

78 So werden in vielen Kinderzeichnungen die gelben Streifen zu **eigentlichen Psychogrammen**. Die Streifen „ertrinken“ im schwarzen Asphalt (78).



79

79 Sie werden nur mit feinen **zerbrechlichen Strichen** angedeutet, oder



80

80, 81 Die Fussgängerstreifen werden **unendlich lang**, sodass das Ende unerreichbar scheint



81



82

82 Besonders eindrücklich die Zeichnung, wie ein Kind am Strassenrand steht und „beobachtet“ wie die gelben Streifen von Fahrzeugen **zusammengequetscht werden**. Leider sind diese Ängste und Befürchtungen nicht ohne.

**Wichtig ist trotzdem, dass Fussgängerstreifen nicht aufgehoben, sondern mit Mittelinseln und/oder Trotoirnasen sicher gemacht werden.**



83

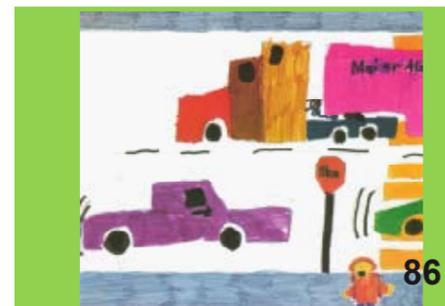
83 Bei meinem **Gang durch Ennetbaden** konnte ich natürlich nicht alle Fussgängerstreifen genauer analysieren. Aufgefallen ist mir dieser Streifen, der ganz einfach an eine „Mauer“ führt. Kinder und Erwachsene queren deshalb die Strasse neben dem Fussgängerstreifen, was ja nicht im Sinne der Massnahme ist. (Man erinnere sich hier an das bereits gezeigte Bild, in dem zwei Mädchen, die den gleichen Streifen queren einan-



84



85



86



87

84 Folie: **Zeichen geben...**

Der Ruf, die alte Regel, dass die Kinder am Fussgängerstreifen Zeichen geben und mit den Lenkerinnen und Lenkern Blickkontakt aufnehmen müssen, wurde in letzter Zeit immer lauter. Die Regel ist, was Kinder betrifft, falsch. Dies hat man nach vielen Untersuchungen festgestellt. Jüngere Kinder sind dazu nicht fähig.

85,86,87

Ein wichtiger, zumeist nicht erwähnter Grund, bildet die Tatsache, dass die Kinder, die **hinter getönten Scheiben** oft rasch heranfahrenden LenkerInnen kaum erkennen und schon gar nicht mit Ihnen Blickkontakt aufnehmen und sich verständigen können. Erneut sind es viele Kinderzeichnungen, die dies verdeutlichen. Die Kinder wissen natürlich genau, dass hinter dem Steuerrand Menschen sitzen. Die Fensterscheiben der Autos werden von den Kindern vielfach gezeichnet, aber wieder übermalt oder noch häufiger ganz dicht mit schwarzer Farbe hervorgehoben. Sie wollen damit sagen: Da sitzt jemand, aber ich kann ich nicht erkennen und schon gar nicht mit ihm Kontakt aufnehmen.

Über den Fussgängerstreifen rennen

88

88 **ÜBER DEN FUSSGÄNGERSTREIFEN RENNEN**

Liest man Protokolle von Unfällen mit Kindern beim Queren von Strassen auf Fussgängerstreifen, erscheint immer wieder der Satz, „**das Kind sei über die Strasse gerannt**“. Der Satz stammt vom Fahrzeuglenker, der Fahrzeuglenkerin und er trifft zumeist auch zu. Falsch ist jedoch, daraus die Konsequenz zu ziehen, die **Kinder würden einfach, ohne nach links und rechts zu schauen auf die Strasse resp. den Fussgängerstreifen rennen**. Genauere Beobachtungen machen deutlich, dass die Kinder sehr wohl am Strassenrand warten, bis die Fahrzeuge anhalten. Zu rennen beginnen sie erst, wenn sie den Fussgängerstreifen betreten haben, sei es, dass die – so vornehm wie sie sind, nicht wollen, dass die Fahrzeuge zu lange warten müssen, oder wohl noch eher, weil sie vor den heranfahrenden oder mit laufenden Motoren wartenden Fahrzeugen Angst haben.

89, 90, 91: **Das ist auch in Ennetbaden so.**



89



90



91

Gefährlich wird dies, weil die Kinder dabei vergessen, dass es noch eine **zweite Fahrbahn hat** und u.U. direkt vor ein Fahrzeug laufen. Noch gefährlicher wird es, wenn die Kinder bei Stausituationen zwischen zwei Fahrzeugen den Fussgängerstreifen queren und von den auf der zweiten Hälfte der Strasse heranfahrenden Fahrzeugen nicht gesehen werden. – Sinnvoll wäre hier die von mir vorgeschlagene Regel, dass man bei Stausituationen **nicht auf das vorangehende Fahrzeug aufschliessen darf**, um die Sicht auf den Fussgängerstreifen frei zu halten.

Die Grenzen der Verkehrserziehung

92

## 92 Grenzen der Verkehrserziehung

**93,94** Der Spiel- und Bewegungstrieb der Kinder ist äusserst gross und selbst die Sicherheitsbündel werden für Tänze im Strassenraum genutzt und lassen alle Gefahren vergessen. An einer Stelle hat man in Muri **gelbe Füsse aufgemalt**, um den Kindern anzuzeigen, wo sie eine Strasse ohne Fussgängerstreifen queren sollen. Kurz danach beobachteten wir, wie die Kinder die aufgemalten Füsse für Hüpfspiele benutzten.

**95** Oder wir beobachteten, wie Mädchen auf dem Heimweg **mit grosser Mühe Dohlendeckel aus dem Asphalt herausgrübelten**.

Alles ist interessant und dient dem Spiel, dient der unerschöpflichen kindlichen Neugier zur Exploration der Umwelt.

**Ist da Dressur ein Gegengift? Nein**

**96, 97** Man kann gewiss die Kinder durch ständiges Warnen und Einschränken vorsichtiger machen. Geht man allerdings zu weit, so geschieht das, was ich in **zwei Kinderzeichnungen** sichtbar machen möchte. Diese beiden Kinder sind derart auf die Gefahren des Strassenverkehrs fixiert, **dass sie in ihren Schulwegzeichnungen fast nur noch Ampeln und Fussgängerstreifen festhalten**. Alles andere ist wie verschwunden. Das ständige „Pass auf den Strassenverkehr auf!“ hat den Kindern Scheuklappen verpasst. Da stellt sich die Frage, „Was wollen wir?“ – Sicher gestaltete Schulwege mit langsam fahrenden Fahrzeugen?“ oder völlig angepasste Kinder, die ihre Umwelt nicht mehr kennen und sich so auch nicht integrieren können.



93



94



95



Alzu starker Druck und ständige Warnungen vor dem Strassenverkehr können dazu führen, dass die Kinder mit Scheuklappen versehen werden und nur noch Fussgängerstreifen und Ampeln sehen...und zeichnen.

96



97

Verkehrserziehung ist eine schwierige und delikate Angelegenheit. Sich damit begnügen, den Kindern von klein an – etwa auf dem Parkplatz vor dem Einkaufszentrum nachzurufen „Pass auf da kommt ein Auto“ oder ihm hinten nach zu rennen – ist keine echte Verkehrserziehung. Auch die geballte Ladung an Informationen und Drill, die kurz vor dem Eintritt in den Kindergarten oder in die Schule auf die Kinder losgelassen wird, ist keine echte Lösung.

**Was es braucht ist eine subtile Vorbereitung der Kinder auf den Strassenverkehr über viele Jahre hinweg.** Die Umwelt, in die Kinder heute hineinwachsen müssen ist äusserst komplex und weist mit dem Strassenverkehr Gefahren auf, die die Kinder nicht abschätzen können. Eine Einführung der Kinder in ihre Umwelt ist heute **unabdingbar**. Sie muss aber sehr subtil erfolgen. Kinder sind sehr neugierig und wollen ihre Umwelt genau kennen lernen. Wir können ihnen dabei von Anfang an behilflich sein, allerdings ohne Ängste zu wecken. Diese Aufgabe kann nicht in Gruppen erfolgen, sondern bleibt **Aufgabe der Eltern**. Wichtig ist dabei allerdings eine Doppelstrategie. Wenn immer wir als Eltern im Strassenverkehr Gefahren entdecken, gefährliche Kreuzungen, Fussgängerstreifen etc. so müssen wir uns bei den zuständigen Behörden melden, und zur Wehr setzen. **Dies muss früh erfolgen**, Jahre bevor die Kinder in den Kindergarten oder die Schule gehen, denn die Behörden – von Ennetbaden kenne ich sie nicht – haben die Tendenz möglichst vieles in den Schubladen verschwinden zu lassen. Und, man sollte sich nicht allein wehren, sondern in Gruppen zusammenschliessen.

Integration durch gute Bildungs- und Schulwegplanung

98

## 98 Integration durch gute Bildungs- und Schulwegplanung

Wer hat es nicht schon erfahren? Da gibt man sich alle Mühe, sein Kind frühzeitig auf den Weg in den Kindergarten oder die Schule vorzubereiten...und ist es soweit, entscheiden die Behörden, einen Kindergarten, eine Schule aufzulösen.

Das heisst: **Schulwegplanung wird oft von Bildungspolitischen Entscheiden durchkreuzt.**

**99 Sie kennen den aufgehobenen Kindergarten am Gärtnerweg.** Ich kenne die Diskussionen um diesen Kindergarten im Einzelnen nicht. Es ist aber grundsätzlich sehr bedauerlich, dass – derzeit vermehrt – Kindergärten oder Unterstufenschulhäuser in Aussenquartieren aufgehoben werden und in grosse Schulzentren integriert werden. Zumeist werden Kosten und organisatorische Argumente angeführt. **Zuwenig Kinder ist ein weiteres Argument. Dieses sticht insofern nicht als wir heute die Möglichkeit haben – im Aargau leider abgelehnt – in Grund- oder Basisstufen Kindergartenklassen gemeinsam mit der ersten und zweiten Klasse zu führen.** Dies sollte zumindest im Aargau dort erlaubt sein, wo es gilt Schulstandorte in Aussenquartieren oder kleinen Ortschaften zu erhalten.



99

Ein Grundmalaise ist, dass die Schule dem pädagogischen Wert des selbstständigen Schulweges zu wenig Bedeutung zumisst. Sie sieht nur die kontrollierten Lernprozesse der eigenen Institution. Das ist Grundfalsch: Wie ich gezeigt habe, geschieht auf dem Schulweg sehr viel, an sozialen Prozessen, an Umwelt- und Spracherfahrungen, was für den Unterricht sehr wichtig, ja unverzichtbar ist. Sicher, ab und zu braucht es Veränderungen von Schulstandorten. Sie sollten aber vorsichtig und unter Berücksichtigung der Schulwege erfolgen. Die Verkehrsplanung kann dem insofern entgegenwirken als sie darauf verzichtet, einzelne Wege als eigentliche Schulwege auszuzeichnen und zu versuchen festzulegen, wo die Kinder durchgehen müssen.



**100** Etwa durch flächendeckende Einführung von Tempo 30 im ganzen Dorf – mit ganz wenigen Ausnahmen. In Ennetbaden liesse sich dies gut realisieren. Tempo 40, wie es zum Teil besteht, ist heute überholt. **Nebst möglichst vielen Begegnungszonen, die der alltäglichen Begegnung und Bewegung der Kinder dienen. Erweitern Tempo 30 Strassen den Bewegungsradius der Kinder wesentlich. In einem kinderfreundlichen Dorf muss es nicht nur möglich sein, dass die Kinder selbstständig in den Kindergarten und in die Schule gehen, sondern auch, dass sie in der Freizeit Freunde und gute Spielorte besuchen können.**



**101** Zum Schluss zur Illustration die Schulwegzeichnung eines Kindes aus der Kleinstadt Biel. Dieses Kind hat keinen festgelegten Schulweg. Es geht bald hier, bald dort durch um alte Freude, Blumen, blühende Bäume zu besuchen und die in ein langweiliges Büro watschelnde Ente zu beobachten. Es kennt die verschiedenen Häuser, das Massage Haus, die Zahl der Briefkästen. Dem Strassenverkehr, der Hauptstrasse widmet es ein kleines Detail. – Dieses Kind fühlt sich in seinem ganzen Quartier zu Hause, ist integriert. – Das wünsche ich auch allen Kindern von Ennetbaden. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Weitere Angaben unter:

[www.kindundumwelt.ch](http://www.kindundumwelt.ch)

Dr. Marco Hüttenmoser  
Kirchbühlstrasse 6  
5630 Muri

Netzwerk Kind und Verkehr



102

Muri, 27. Mai 2012