

Kinder auf dem Weg: Mehr Sicherheit und mehr Bewegungsfreiheit

Marco Hüttenmoser



Vortrag anlässlich der Informationsveranstaltung „Schulwegsicherheit“ des Bildungs- und Baudepartements St. Gallen vom 25. Januar 2012

Sehr geehrte Damen und Herren
Sie haben mich gebeten, an Ihrer Informationsveranstaltung zum Thema „Schulwegsicherheit“ aus entwicklungspsychologischer Sicht zu sprechen, was ich sehr gerne tue und ich möchte mich an dieser Stelle für die Einladung bedanken.

Zunächst eine grundsätzliche Bemerkung.

Was die Verkehrssicherheit betrifft, so herrschen nach wie vor völlig veraltete Vorstellungen und Theorien über die Entwicklung der Kinder. Man glaubt immer noch an die alte Stufentheorie, in der das Leben der Kinder in zeitlich weitgehend festgelegte Abschnitte eingeteilt wird, um daraus Regeln, Verbote und Gesetze abzuleiten.

Das **Velofahren** ist ein typisches Beispiel dazu: Wer behauptet, dass Kinder erst mit 8 oder 9 Jahren das Fahrrad einigermaßen beherrschen würden und ihnen das Fahren vor diesem Zeitpunkt verbieten will, vergisst ganz einfach die Tatsache, dass „Übung den Meister macht“. Alle jene Kinder die keine Möglichkeit haben, das Fahren im Wohnumfeld und auf Quartierstrassen schon früh zu üben, werden es auch mit 9 Jahren nicht beherrschen und vermehrt Unfälle produzieren. BILD 4: Beispiel aus einer etwas abgelegenen Quartierstrasse in Zürich. Noch junge Kinder spielen auf verschiedenen Fahrrädern „Parkieren“. Dabei wechseln sie sich die Fahrzeuge immer wieder gegenseitig aus, sodass auch die jüngeren Kinder lernen, das Fahrrad zu beherrschen.

Einleitung: Entwicklungspsychologie und Verkehrssicherheit

2

Die Fähigkeit der Kinder, sich im Verkehr zurecht zu finden und sicher zu verhalten erfolgt weniger in zeitlich – entwicklungsbedingt fixierbaren – Stufen, sondern in Abhängigkeit von alltäglichen Erfahrungen, die ein Kind, zunächst in Begleitung der Mutter, des Vaters und später selbstständig in seiner Umwelt machen konnte.

3



4



5

Vor 30 Jahren habe ich im Rahmen einer Verkehrssicherheitsaktion der vormaligen Winterthur Versicherungen darauf aufmerksam gemacht, dass der Strassenverkehr nicht nur das Leben der Kinder bedroht, sondern auch die gesunde Entwicklung massiv beeinflusst. Das Beulendreieck (BILD 5) wurde dafür zum Symbol.

Der motorisierte Strassenverkehr gefährdet nicht nur das Leben der Kinder, er beeinflusst auch auf massive Art deren gesunde Entwicklung und verhindert damit, dass die Kinder ein sicheres Verhalten im Strassenverkehr lernen können.

6



7

Diese neue Erkenntnis konnte ich in der Folge verschiedenen Untersuchungen bestätigen.

Es kann deshalb nicht darum gehen, nur die Sicherheit im Auge zu behalten und Verbote anzuordnen. Massnahmen zu grösserer Sicherheit müssen zugleich den Kindern jene Bewegungsfreiheit gewährleisten, die es für eine gesunde Entwicklung braucht. (BILDER 7,8)

Ist dies nicht der Fall, so laufen wir in eine Sackgasse resp. eröffnen einen Teufelskreis. Wir produzieren Kinder, denen jene grundlegenden motorischen und sozialen Fähigkeiten fehlen, die es auch für einen sicheren Umgang mit dem Strassenverkehr braucht.



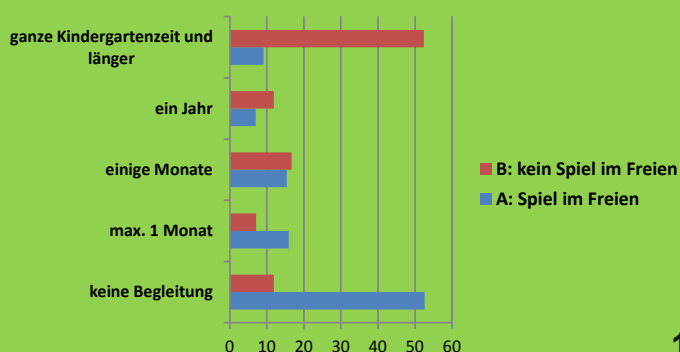
8

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

9

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

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



10

Im Rahmen dieser Untersuchungen konnte ich auch aufzeigen, dass fünfjährige Kinder, die mit andern Kindern im Wohnumfeld spielen können, ohne dass immer ein Elternteil daneben steht, sehr rasch unbegleitet in den Kindergarten gehen. (GRAFIK 10) Die Eltern gehen zudem davon aus, dass sie ihre Kinder auch nicht in die Schule begleiten werden. – Im Gegensatz zu Kindern aus schlechten Wohnumfeldern sind diese Kinder selbstständig genug und konnten im Wohnumfeld schon wichtige Erfahrungen mit dem Strassenverkehr machen.

Zur Bedeutung des Schulweges

11

Die grosse Bedeutung des Schulwegs liegt zunächst im sozialen Bereich

12



13



14



15

Zur Bedeutung des Schulwegs

Die grosse Bedeutung des Schulwegs liegt vor allem im sozialen Bereich sowie in den Umwelterfahrungen. Was die motorische Entwicklung betrifft, so ist die Bedeutung des Schulwegs geringer. Sicher, jeder Schritt zu Fuss ist besser als eine Fahrt im Auto, aber die 10 oder 15 Minuten, die Kinder in den Kindergarten oder die Schule „trölen“, tragen zum grossen Bewegungsbedarf der Kinder wenig bei. Als viel wichtiger erweist sich in dieser Beziehung ein gutes Wohnumfeld, in dem die Kinder sich bereits ab drei, vier Jahren in der Freizeit stundenlang intensiv bewegen.

Zur sozialen Bedeutung des Schulwegs

Der Schulweg wird oft unterbewertet. Man übersieht, wie wichtig die Gespräche der Kinder untereinander auf dem Schulweg sind: Erwartungen werden miteinander besprochen, Ergebnisse von Prüfungen, das Verhalten der Lehrpersonen wird ebenso diskutiert wie Ereignisse aus dem Familienalltag usw. (BILD 13)

Ein gegenseitiger Austausch braucht Raum. Ich wohne an einer schmalen Quartierstrasse, die zugleich ein wichtiger Schulweg ist. Die Strasse weist bald ein Trottoir auf, bald keines. Interessant ist nun, dass die Kinder, sobald ein Trottoir da ist, angepasst wie sie sind, es auch benutzen. Fehlt es, so breiten sich über die ganze Strasse aus und der gegenseitige Austausch wird lebendiger. (BILD 14, 15) Gefährlich wird die Nutzung des ganzen Strassenraums erst, wenn die Autos unangemessen rasch fahren. Die Kinder sind mitten im Strassenraum gut sichtbar.



16

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

17



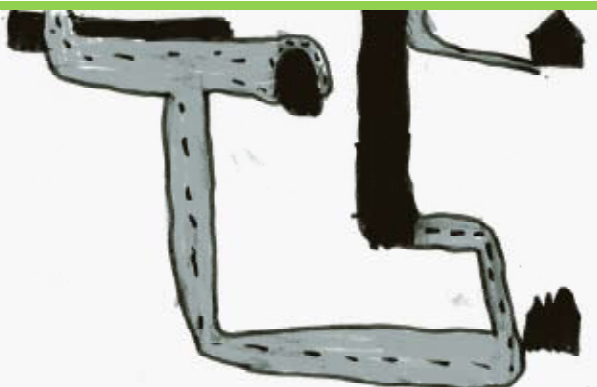
18



19

Kinderzeichnungen sprechen eine deutliche Sprache

20



21

Weit riskanter ist das Verhalten der Kinder auf dem Trottoir. Will man einem andern Kind unbedingt etwas mitteilen, neckt man einander, hat es Schnee oder Laub, entsteht Streit, so wird oft und unverhofft auf den Strassenraum ausgewichen. (BILD 16)

Die Motorfahrzeuglenkenden werden überrascht, weil sie glauben, dass die Kinder auf dem Trottoir bleiben würden.

Die Umwelt kennen lernen

Kinder erhalten auf dem Weg auch einen vertieften Einblick in die Umwelt. (BILD 18) Dabei ist wichtig, dass sie diese selbstständig erkunden, bei neuen Entdeckungen verweilen können. Im Gegensatz zu uns Erwachsenen haben die Kinder noch die Fähigkeit, sich kleinen uns unwichtig erscheinenden Dingen intensiv hinzugeben. Eine kostbare Fähigkeit, die wir bewahren sollten.

Der Motorfahrzeugverkehr darf die Kinder auf dem Schulweg, - zumindest auf Quartier- und Nebenstrassen - nicht daran hindern, ihre sozialen Kontakte zu pflegen und sich der Umgebung zu widmen. (BILD 19) Punktuelle Einschränkungen, etwa an und auf Hauptstrassen sind gewiss nötig und sinnvoll und werden von den Kindern auch akzeptiert.

Kinderzeichnungen zum Schulweg

Was den Kindern an Erfahrungen alles entgeht, wenn sie mit dem Auto in die Schule gefahren werden, zeigen Kinderzeichnungen. Dazu ein paar Beispiele (BILDER 21 -24)



22



23



24

Kein Mammataxi

25

Aus all dem folgt 1. Kein Mammataxi!

(BILD 26)

Es darf nicht sein, dass Eltern sich gezwungen sehen, auf Grund unsicherer Schulwege ihre Kinder mit dem Auto in die Schule fahren. Selbstverständlich gibt es auch überängstliche Eltern, die man von der Sicherheit der Schulwege überzeugen muss. Zugleich muss man sich fragen, ob diese Eltern die Möglichkeit hatten, ihre Kinder bereits vor dem Eintritt in den Kindergarten ins Freie zu lassen.



26

Pedibus, Lotsendienste sind keine Alternative

27

2. Kein Pedibus, keine Lotsendienste

Insbesondere der Pedibus – vorne eine Mutter, hinten eine Mutter, die aufpasst, dass ja kein Kind unerwartet aus der Kolonne ausbricht (am besten geht dies natürlich mit einem Seil!) (BILD 28) – stellt eine massive Einschränkung der Kinder dar. Da werden all jene wichtigen Erfahrungen, die Kinder auf dem Schulweg machen können, wenn sie zu ohne Begleitung durch Erwachsene mit andern Kindern gehen können weitgehend verunmöglicht. - Dass der Pedibus umgekehrt den Behörden gefällt und sie davon entlastet, wichtige bauliche Massnahmen zu ergreifen, sei nur nebenbei erwähnt.



28



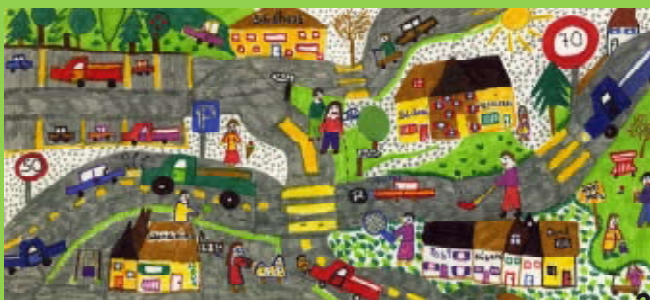
Ziel muss sein, dass die Kinder den Weg in den Kindergarten und später in die Schule, möglichst rasch allein resp. gemeinsam mit andern Kindern gehen können.

Es liegt primär an den Behörden, die Wege so zu gestalten, dass dies den Kindern möglich ist. Dazu gibt es keine Alternativen.

29

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

30



31



32



33

Die Quartierstrassen und die Übergänge auf Hauptstrassen müssen so eingerichtet sein, dass die Kinder selbstständig – ohne Elterntaxi, ohne Lotsendienste – sicher in die Schule kommen. Die sichere Gestaltung der Schulwege ist eine zentrale Aufgabe der Gemeinden und der Kantone.

Hinweise zu einer ausgewählten Anzahl konkreter Massnahmen zur Sicherung der Schulwege.

Die Einrichtung von Tempo 30 Zonen in Wohnquartieren betrachte ich als selbstverständlich. In vielen grösseren und kleineren Gemeinden auf dem Land ist dies aber nach wie vor heftig umstritten. (BILD 31: Verinselung) Zu Unrecht: Auf dem Land hat es wohl weniger Verkehr als in der Stadt, aber es wird – gerade auf verkehrsarmen Quartierstrassen – rasch gefahren. Schwere Verkehrsunfälle mit Kindern ereignen sich denn auch vermehrt auf dem Land und weniger in der Stadt.

Neuerdings kann man vielerorts in kleineren und grösseren Ortschaften im Strassenraum aufgemalte Rechtsvortrittsmarkierung (BILD 32 bis 35) entdecken.

Man glaubt damit, eine ähnliche Wirkung wie mit Tempo 30 zu erreichen. Ich betrachte dies eher als „Seuche“. Solche Markierungen machen zwar an übersichtlichen Einmündungen und Kreuzungen Sinn, fehlen hingegen Sicherheitsräume für Fussgänger und genügende die Sichtweiten, so werden die Fussgänger zusätzlich gefährdet. Die Fahrzeuglenkenden richten ihre Aufmerksamkeit in solchen Situationen nach links, um den Vortritt zu prüfen und fahren dann, ohne auf Fussgänger zu achten, um die Ecke. Die Fahrzeuge werden durch die Markierung zudem stark gegen den Strassenrand gedrückt (BILD 36), also dorthin, wo sich völlig schutzlos die Fussgänger befinden.



34



35



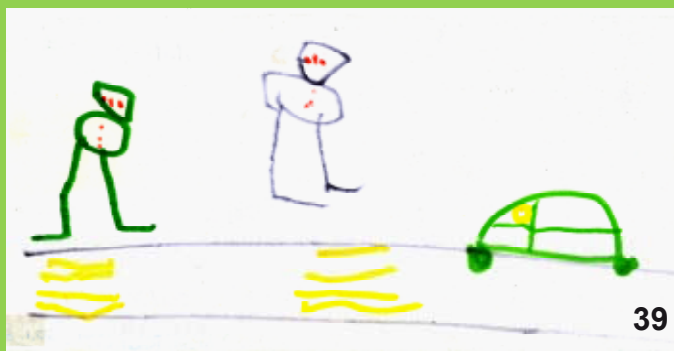
36

Kinder sind auf sichere Fussgängerstreifen angewiesen.

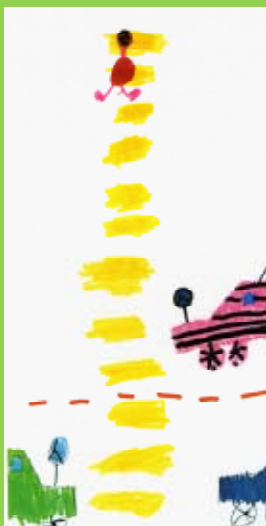
37



38



39



40

Kinder brauchen sichere Fussgängerstreifen

Ich kann es natürlich nicht lassen, ja betrachte es geradezu als Pflicht, hier auch das heisse Eisen „Fussgängerstreifen“ aufzugreifen. Für einmal aus Kindersicht.

Eine Analyse von 5853 Zeichnungen von Kindern im Alter von 3 bis 14 Jahren zum Thema Strasse zeigt, dass in 37 Prozent der Zeichnungen ein Fussgängerstreifen im Zentrum steht: Wenn immer sich Kinder im Strassenraum bewegen, sind Fussgängerstreifen von grösster Bedeutung. Eine zusätzliche differenziertere Analyse von 859 Zeichnungen 3 bis 6jährigen Kinder zeigt zudem, dass in fast einem Fünftel der Zeichnungen die Fussgängerstreifen so gestaltet sind, dass man auf grosse Unsicherheit der Kinder schliessen muss. Die gelben Streifen versinken im schwarzen Asphalt (BILD 38), sind nur mit feinen Strichen (39) angedeutet, viele Fussgängerstreifen sind unendlich lang und schmal (40,41) oder sie werden zwischen den heranfahrenden Autos zerquetscht (42).

Aus dieser Unsicherheit zu schliessen, man müsse einen Grossteil der Fussgängerstreifen aufheben, wie dies im Pressewald derzeit gefordert wird, ist grundfalsch! Kinder haben zwar vielfach Angst beim Queren eines Fussgängerstreifens, aber sie sind, wie sonst wohl niemand, auf die gelben Streifen angewiesen. Hat es keine, so können die Kinder die Strasse gar nicht mehr queren. Sie benötigen die Hand der Mutter oder des Vaters. Die Folge ist bekannt: Die Kinder werden in die Schule gefahren, bleiben in der Freizeit zu Hause (vor dem Fernseher) sitzen, statt sich zu bewegen und Freunde zu besuchen.



41



42



43

Man kann, wenn man will, mit regelmässigem Unterhalt (BILD 43: Präsentation der neuen BfU Kinderjacken auf einem miserabel gepflegten Fussgängerstreifen) und baulichen Massnahmen fast jeden Fussgängerstreifen genügend sicher gestalten. Aufheben ist kaum je nötig. Billig ist dies nicht immer. Wenn wir aber die Kosten für die Sanierung von Fussgängerstreifen mit jenen Milliarden vergleichen, die wir für den motorisierten Verkehr ausgeben, so sind die Ausgaben zugunsten schwächsten Verkehrsteilnehmer äusserst gering. Wenn wir zudem mitberücksichtigen, was uns die vom Strassenverkehr verursachten Defizite in der Entwicklung der Kinder letztlich kosten, wird es zum lohnenden Unternehmen.

Zeichen geben, Blickkontakt: sich gegenseitig verständigen...

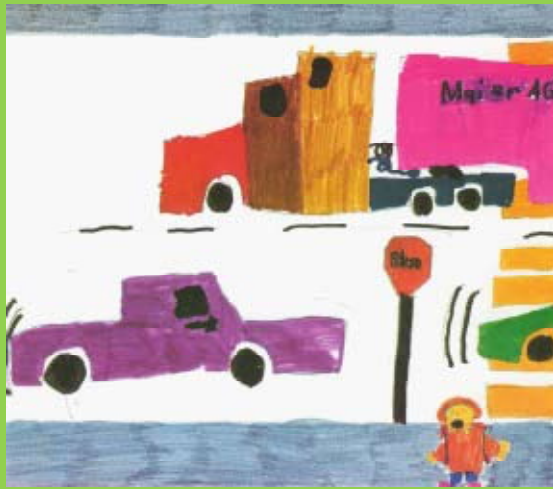
44



45

Miteinander, Blickkontakt, Zeichen geben

Man müsse, so eine weitere Forderung aus den Medien, die alte Regel wieder beleben, dass man vor dem Betreten eines Fussgängerstreifens mit den Fahrzeuglenkenden Blickkontakt aufnehmen und mit einem Handzeichen ankünde müsse, wenn man die Strasse queren will. Das sind, meine Damen und Herren, typische Forderungen von Erwachsenen, die keinerlei Verständnis für Kinder haben. Selbst als Erwachsene haben wir grösste Mühe, uns mit hinter den modisch getönten Scheiben versteckten und möglicherweise rasch heranfahrenden Fahrzeuglenkern und Lenkerinnen zu verständigen. Wie soll den Kindern möglich sein. Erneut machen es Kinderzeichnungen deutlich: Die Kinder übermalen die Autofenster mit kräftiger Farbe (BILD 45) oder betonen sie als schwarze Flächen. (BILD 46, 47)



46

So zeigt ein Viertel der erwähnten 859 Zeichnungen der 3 bis 6 Jährigen, dass sich das zeichnende Kind mit dem Fahrzeuglenker verständigen möchte, es aber nicht kann. Wer also eine bessere Kommunikation zwischen Fussgängern und Lenkern wünscht, mache den ersten Schritt und verbiete getönte Scheiben... Selbst, wenn dies möglich wäre (Es käme wohl zu einer Revolution bei allen in ihrem Intimraum zutiefst verletzten Fahrzeuglenkenden. Man könnte ja noch besser sehen, wenn sie am Handy hängen): die Kommunikation bliebe für Kinder sehr schwierig.



47

Neue Konzepte, wie Tempo 30 auf Hauptstrassen ohne Fussgängerstreifen sind eine Überforderung für jüngere Kinder.

48

Tempo 30 auf Hauptstrassen

Als Ironie unserer Zeit muss bezeichnet werden, dass zum Teil die gleichen Spezialisten der Verkehrssicherheit und Verkehrsplaner, die sich vor Jahren dafür eingesetzt haben, dass das Zeichnen geben und die Kontaktnahme am Fussgängerstreifen aufgehoben wird, nun mit viel Enthusiasmus moderne Verkehrskonzepte propagieren, die genau auf dem „Miteinander“, der gegenseitigen Kontaktnahme beruhen.

Es geht um Tempo 30 auf Hauptstrassen oder modisch ausgedrückt um „Share-Space-Konzepte“. Man hat realisiert, dass der Verkehrsfluss auf stark befahrenen Hauptstrassen besser wird, wenn man nur mit Tempo 30 fährt und gleichzeitig die Fussgängerstreifen weglässt. Realisiert etwa in Köniz, (BILD 49) mit bundesrichterlichem Entscheid bewilligt in Münsigen (BILD 50).

Ob Kinder Strassen bei einem täglichen Durchlauf von bis zu 20'000 Fahrzeugen solche Strassen noch selbstständig queren können, Interessiert weder die Verkehrsplaner noch die Bundesrichter. Wichtig ist nur, dass der Verkehrsfluss nicht ins Stottern gerät. Wir schreiten resp. besser „fahren“, so meine Meinung, einer Zweiklassenstrassenbaupolitik entgegen, bei der nur noch unbekümmerte Jugendliche und fitte Erwachsene die Strassen queren können. Behinderte, ältere Leute und insbesondere jüngere Kinder sollen, bitte schön, zu Hause bleiben.



49



50



52

Sinnvolle Planung der Schulorte. Kinder sollten in den ersten zwei, drei Jahren Kindergarten, Primarschule oder Grundstufe in eigenen Dorf oder Quartier besuchen und zu Fuss oder mit dem Fahrrad problemlos erreichen können.

Verzicht auf grössere Schulzentren auf der Unterstufe.

53

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Weitere Angaben unter:

www.kindundumwelt.ch

Dr. Marco Hüttenmoser
Kirchbühlstrasse 6
5630 Muri
Netzwerk Kind und Verkehr



54

Integration durch gute Schulwegplanung

Ich will meine Ausführungen nicht mit diesem etwas pessimistischen Blick in die Zukunft abschliessen, sondern mit der Zeichnung einer Drittklässlerin. (BILD 52)

Für dieses Mädchen bedeutet der Schulweg, resp. die vielen Schulwege sehr viel. Es weiss, wo seine Schulkameraden wohnen und wo sie früher gewohnt haben. Es kennt die Blumen, Bäume und Tiere, die es in seinem Quartier vorfindet und es wählt je nach Lust und Laune verschiedene Wege in die Schule, um all die geliebten Dinge aufzusuchen. Die „Ente“ die ins langweilige Büro watschelt, hat im Bild die grössere Bedeutung als der Strassenverkehr.

Das bezeichne ich als echte Integration. Wenn wir es den Kindern ermöglichen, mit geringem Unfallrisiko mit andern Kindern in den Kindergarten, die Schule zu gehen, leisten wir für Kinder, ganz gleich ob sie schweizerischer oder ausländischer Herkunft sind, einen weit wichtigeren Beitrag an die Integration – dies im umfassenden Sinne und nicht zuletzt auch in sprachlicher Hinsicht –, als mit zwangsverordneten Sprachkursen etc.

Noch eine letzte Bemerkung: Kinder sollten mindesten die ersten drei oder vier Jahre im eigenen Quartier oder Dorf in die Schule gehen können. Die Mittel dazu, auch den Quartieren und kleineren Dörfern die Schule zu erhalten, sind mit dem Konzept der Grund- oder Basisstufe gegeben. Leider tun wir aber vielerorts das Gegenteil und schaffen neue grosse Schulzentren. Der Schulweg und die nachbarschaftlichen Beziehungen, die für das Aufwachsen der Kinder so wichtig sind, bleiben dabei auf der Strecke.

Ich danke Ihnen für ihre Aufmerksamkeit.

Ps. Wichtige Literaturangaben und weitere Ergebnisse zum Thema finden Sie in der Website www.kindundumwelt.ch „Kind und Verkehr“

