

Am Anfang war eine Beule

Die Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“ (KUM)

Aktivitäten zum Thema „Kind und Verkehr“.

Rückblick und Ausblick von Marco Hüttenmoser



Die Forschungs- und Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“ hat ihren Schwerpunkt in der Analyse und Erforschung der Beziehung jüngerer Kinder zur Umwelt. Dabei interessieren alle Aspekte dieser Beziehung entwicklungspsychologische, soziologische und kulturgeschichtliche. Von besonderem Interesse sind die Auswirkungen bestehender Umwelten auf die Entwicklung und auf die Gesundheit der Kinder.

Als Gründer und Leiter der Arbeitsstelle habe ich in Basel Kunstgeschichte, Psychologie und Soziologie studiert. Nach dem Studium folgten mehrere Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Vorbereitungsstufe der Hochschule für Bildungsforschung im Kanton Aargau. 1977 bis Ende 2003 arbeitete ich wissenschaftlicher Teilzeitmitarbeiter am Marie Meierhofer-Institut für das Kind. Gleichzeitig gründete ich die Forschungs- und Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“ (KUM). Vor ihrem Tod übergab mir Marie Meierhofer ihren gesamten schriftlichen Nachlass. Heute wird dieser von der Stiftung „Archiv Marie Meierhofer“ betreut, deren Geschäftsführer ich bin. Die Forschungs- und Dokumentationsstelle hat ihren Sitz an der Kirchbühlstrasse 6 in Muri (AG).

Aktivitäten der Arbeitsstelle im Bereich „Kind und Verkehr“



1979-1982: Die Stiftung für Schadenbekämpfung der Winterthur-Versicherungen gelangt an das Marie Meierhofer-Institut für das Kind mit der Anfrage zur Schaffung einer Verkehrserziehungsbroschüre für Eltern jüngerer Kinder. Das Institut überträgt mir diese Aufgabe. In Gesprächen mit der Stiftung einigt man sich, das Ziel der Kampagne zu ändern: Es sollen primär nicht die Eltern angesprochen werden, sondern die Motorfahrzeuglenker und -lenkerinnen. Ziel ist, diese Gruppe über die Bedürfnisse und Eigenheiten der kindlichen Strassenbenützer besser zu informieren. Es entsteht die Broschüre „Kinder kennen, heisst Kinder schützen“ (1982).

Die Arbeit wird von verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungen begleitet. Ins Zentrum rückt die These, dass der motorisierte Strassenverkehr die Entwicklung der Kinder stark beeinträchtigt. Im von mir und dem Grafiker Martin H. Eggmann geschaffenen „Beulendreieck“, wird die Philosophie der Aktion zusammengefasst: Die Kinder haben zu wenig Raum für eine gesunde und bewegungsreiche Entwicklung. Der Strassenverkehr engt die Kinder zu sehr ein. Die Behinderungen für die kindliche Entwicklung müssen „aufgebrochen“ werden. Dieser Ansatz wird in den folgenden Jahren zum Ausgangspunkt zahlreicher Aktivitäten der Forschungs- und Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“.

1989 – 1990: Erneut gelangt die Stiftung für Schadenbekämpfung mit einer Anfrage an mich. Sie hat in der ganzen Schweiz einen Zeichnungswettbewerb für Kinder durchgeführt. Insgesamt sind rund 6000 Zeichnungen zum Thema „Alltag im Strassenverkehr“ entstanden. Die Zeichnungen sollen analysiert und die Ergebnisse der Analyse in einer Broschüre dargestellt werden. Es entsteht die Broschüre „An den Rand gedrückt“. Die Zeichnungen bestätigen auf eindrückliche Weise, dass die Kinder in ihrem Alltag vom Verkehrsgeschehen stark beeinflusst und gelenkt werden. Die Kinder zeigen ihre Ängste auf, wenn sie auf der Strasse unterwegs sind oder dort spielen. Zugleich wird aber auch deutlich, dass die Strasse für die Soziali-



sation der Kinder ein sehr bedeutender Ort darstellt. Dort lernt man nicht nur auf selbstständige Art und Weise die weitere Umgebung kennen, sondern knüpft auch vielfältige Kontakte zu andern Kindern und Erwachsenen. Desgleichen lernen die Kinder – oft gemeinsam – sich im Verkehr auf die drohenden Gefahren richtig einzustellen und entsprechend zu verhalten.

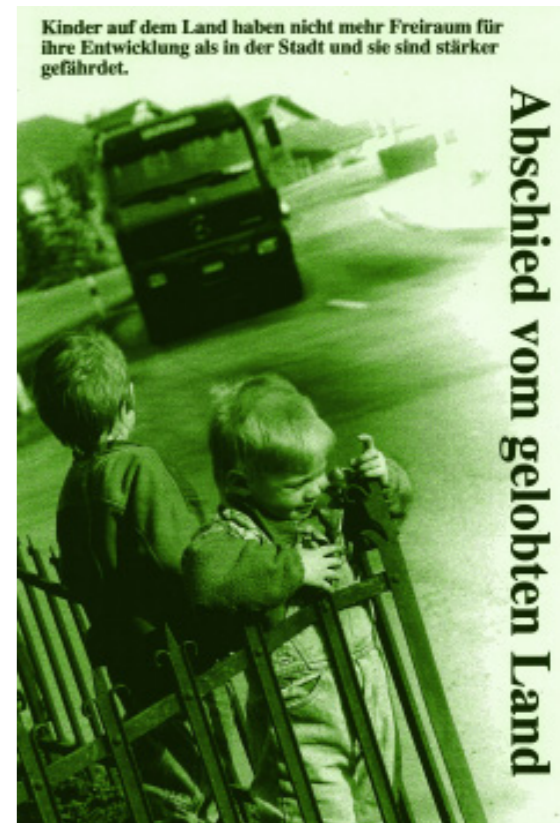
1990 – 1995: Die Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Alltag der Kinder sind deutlich und eindrücklich. Noch fehlen dazu allerdings entsprechende wissenschaftliche Untersuchungen. Im Nationalen Forschungsprogramm „Stadt und Verkehr“ (Nfp 25) ergibt sich die Möglichkeit, ein Projekt zum Thema „Das Kind in der Stadt“ einzureichen. Die Eingabe gelingt, die Stadt Zürich, wo die Untersuchungen durchgeführt werden sollen, trägt zur Finanzierung des Vorhabens bei und stellt zugleich eine wissenschaftliche Begleitgruppe zusammen. Gemeinsam mit Dorothee Degen-Zimmermann und Judith Hollenweger gelingt der Nachweis, dass Kinder, die in Umgebungen aufwachsen, die kein selbstständiges Spiel im Wohnumfeld erlauben und die Eltern zwingen, die die Kinder ständig zu begleiten, bereits im Alter von fünf Jahren deutliche Rückstände in der motorischen und sozialen Entwicklung sowie in Bezug auf die Selbstständigkeit aufweisen.

1992 – bis heute: Im Jahr 1992 wird in Muri ein Elternverein gegründet. Zugleich entsteht die Arbeitsgruppe „Kind und Verkehr“, deren inhaltlich fachliche Betreuung ich übernehme. In einer Vielzahl von Massnahmen und Vorstössen versucht die Gruppe, die Situation im Dorf und zum Teil auch in Dörfern der Umgebung für die Kinder zu verbessern. Wir organisieren gemeinsam Demonstrationen, machen Ausstellungen, führen eine grosse Schulwegerhebung durch und erarbeiten – zum Teil unter Beizug von Fachleuten – konkrete Massnahmen für verschiedene gefährliche Übergänge und Strassenabschnitte. Die konkrete Arbeit erweist sich als äusserst langwierig. Die Behörden, insbesondere der Kanton verschleppen die Realisierung der Massnahmen immer wieder. Erst nach zehnjährigem Einsatz wird die erste von uns vorgeschlagene Massnahme realisiert.

1995: Die Ergebnisse des Nationalfondsprojekts „Das Kind in der Stadt“ erregen einiges Aufsehen. Am 27. Oktober erfolgt eine Einladung nach Bern, wo der von mir entwickelte neue Ansatz mit dem Direktor und Vizedirektor der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) diskutiert wird. Der vor mir entwickelte Ansatz, der fordert, dass die Massnahmen zur grösseren Sicherheit auf der Strasse so gestaltet sein müssen, dass sie die Bewegungsfreiheit der Kinder nicht einschränken und eine gesunde Entwicklung der Kinder ermöglichen, wird von der BfU abgelehnt. Man will wie bis anhin sicherheitstechnische Erwägungen in den Vordergrund stellen.

1996: Von verschiedener Seite wird hervorgehoben, dass die Ergebnisse des Nationalfondsprojektes sich auf die – angeblich miserable – Situation jüngerer in der Stadt beziehen würden. Gemeinsam mit der Gruppe „Kind und Verkehr“ des Elternvereins Muri wiederhole ich wichtige Teile der Nationalfondsstudie in 5 ländlichen Ortschaften des Freiamts im Kanton Aargau. Die Ergebnisse sind deutlich: Es zeigt sich, dass auf dem Land bis im Alter von fünf Jahren noch mehr Kinder als in der Stadt unter Bedingungen aufwachsen, die für eine gesunde Entwicklung höchst ungünstig sind. Kann sich in der Stadt rund ein Viertel der Kinder im Wohnumfeld nicht selbstständig bewegen und mit andern Kindern spielen, so trifft diese Situation auf dem Land für rund ein Drittel der Kinder zu. („Abschied vom gelobten Land“)

1997 – 2002: Eine im Auftrag des Stadt Zürich gemeinsam mit Daniel Sauter in Leimbach durchgeführte Untersuchung zeigt, dass Kinder schon ab zwei Jahren in einem zeitlich grossen Ausmass im Freien spielen, sofern die Umgebung stimmt und die Kinder durch den Verkehr nicht gefährdet sind. Die Einführung von Tempo-30 in Leimbach kann diese bereits gute Situation nicht wesentlich verbessern. Sie bringt insofern einen Gewinn, als die Kinder auf dem Schulweg weniger gefährdet sind.



1999: Eine Gruppe junger Eltern in der Stadt Bern beginnt damit, Quartierstrassen gezielt für das Spiel und die nachbarschaftliche Begegnung zu nutzen. Grundlage für das Vorhaben bilden die Ergebnisse der von mir durchgeführte Nationalfondsstudie „Das Kind in der Stadt“. Der Vorstoss der Berner Gruppe führt zu verschiedenen Begegnungstrassen in der Stadt Bern. Der Vorstoss wird zugleich zum Ausgangspunkt der vom Bundesrat im Jahr 2002 erlassenen Verordnung für Begegnungszonen in Wohnquartieren. Die neue Verordnung erleichtert das Kinderspiel auf Quartierstrassen. Auf teure Massnahmen kann im Gegensatz zum älteren Modell der Wohnstrasse verzichtet werden. Die Fussgänger und spielenden Kinder haben absoluten Vortritt vor den Motorfahrzeugen, die mit maximal 20 Km/h verkehren dürfen.

2001 – 2004: Als Mitglied des Vorstandes von Fussverkehr Schweiz erhalte ich die Möglichkeit in einer Begleitgruppe den Entwurf für das neue Leitbild „Langsamverkehr“ mit den Verantwortlichen des Bundesamtes für Verkehr zu diskutieren. Es zeigt sich, dass der Entwurf den Bedingungen der Kinder im Alltag in keiner Weise entspricht. Mit einer Mailaktion bei zahlreichen Eltern- und Kinderorganisationen versuche ich, Rückendeckung für eine Verbesserungen des Leitbild zu erhalten. In einer zweiten Begleitgruppensitzung in Kappel am Albis (2004) zeigt sich, dass die Bemühungen Wirkung gezeigt haben. Noch ist allerdings nichts entschieden, die Bemühungen um ein besseres Verständnis von Kindern, wenn sie sich selbstständig im Strassenverkehr bewegen, muss weiter gehen.

2002 – 2003: Neuere Untersuchungen zur motorischen Entwicklung jüngerer Kinder zeigen, dass schwerwiegende Defizite vorhanden sind. In der Publikation „Und es bewegt sich noch!“ gelingt es aufzuzeigen, dass die Defizite wesentlich mit der stark eingeschränkten Bewegungsfreiheit jüngerer Kinder im Wohnumfeld zusammenhängen. Der Strassenverkehr spielt dabei eine entscheidende Rolle. - Die neuen Erkenntnisse werden an einer Presseorientierung am 1.11.2002 gemeinsam mit dem Bundesamt für Gesundheit und dem Bundesamt für Sport Magglingen den Medien vorgestellt. Das Bundesamt für Sport Magglingen beginnt in der Folge damit, sich erstmals für die Gruppe der jüngeren Kinder zu interessieren.

Die neuen Erkenntnisse führen dazu, dass ich für die Fraktion der Grünen im Kanton Aargau eine Motion zur Förderung der motorischen Fähigkeiten der Kinder formulieren kann (4.3.2003). Der Regierungsrat lehnt die Motion ab. Er findet, dass die Verantwortung für die Förderung der motorischen Fähigkeiten in erster Linie Aufgabe der Eltern und in zweiter Linie bei den staatlichen Bildungsinstitutionen liege und es nicht zum Aufgabenbereich der Regierung gehöre, durch Förderung von Begegnungszonen oder gefahrlosen Übergängen auf Hauptstrassen die Situation zu verbessern.

Eine zweite von mir formulierte Motion wird von der Nationalrätin Franziska Teuscher am 30.11.03 beim Bundesrat eingereicht. In ihr wird der Bundesrat aufgefordert, die Richtlinien der Wohnbauförderung auf ihre Familienfreundlichkeit zu überprüfen und Massnahmen zur Schaffung von Begegnungszonen in Wohnquartieren zu fördern. Der Bundesrat erklärt sich bereit, die Motion entgegenzunehmen.

2004 bis heute: Gemeinsam mit Daniel Sauter erhalte ich in einem zweiten Nationalfondsprojekt die Möglichkeit die integrativen resp. ausschliessenden Bedingungen öffentlicher Räume, insbesondere von Begegnungszonen genauer zu untersuchen. Die Ergebnisse werden im Herbst 2005 veröffentlicht.

Das Bundesamt für Verkehr verordnet eine Neuorganisation des Verkehrssicherheitsrates, zugleich wird ein Expertenrat für Verkehrsfragen geschaffen. In diesen beiden Gremien sollten alle wichtigen Institutionen, die



sich mit Verkehrsfragen beschäftigen vertreten sein. Ein Versuch, die Interessen der Kinder in diesen Gremien zu vertreten, scheitert. Die an einer unbeschränkten Förderung des privaten Motorfahrzeugverkehrs sind in ihnen nach wie vor übervertreten, ja mehr oder weniger unter sich. Die von Strassenverkehr eigentlich Betroffenen wie die Kinder, aber auch Behinderte, werden bleiben weiterhin ausgeschlossen.

Gemeinsam mit dem „Gruppo per la Moderazione del traffico della svizzera italiana“ und dem „Gruppo Convivenza Traffico in Capriasca“ führe ich eine Analyse von Schulwegzeichnungen durch. Die Zeichnungen der Kinder machen deutlich, dass der Zwang, mit dem Auto oder dem Schulbus in den Kindergarten oder in die Schule gefahren zu werden, zu einem bedeutender Erfahrungsverlust führt. Die Kinder haben kaum mehr Möglichkeiten, ihre weitere Umgebung selbstständig kennen zu lernen und dabei vielfältige Kontakte zu knüpfen und soziales Verhalten zu lernen. Auch erste Erfahrungen und Lernprozesse im Umgang mit dem motorisierten Strassenverkehr bleiben den Kindern vorenthalten.



„Wo man aussteigt, beginnt das Leben“ - Auf die leere - auf dem Rücksitz im Auto festgeschnallt „erfahrene“ - Strasse folgt in den Zeichnungen ein reiches Bild des Kinderspiels und der vielfältigen Kontakte untereinander. (Ausschnitt aus einem Bild des Tessiner Zeichnungswettbewerb.)

Die Idee eines Netzwerkes „Kind und Verkehr“

Die Diskussionen mit verschiedenen Bundesämtern sowie der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) bringen mich auf die Idee, ein Netzwerk „Kind und Verkehr“ ins Leben zu rufen. Das Netzwerk soll, da die entsprechende finanzielle Mittel fehlen, auf einer vereinfachten gegenseitigen Information (vorwiegend Mails) beruhen. Die meisten Vereinigungen der Elternbildung und Interessenverbände für die Rechte und Bedürfnisse der Kinder haben kaum die Möglichkeit, eigene Spezialistinnen oder Spezialisten für Verkehrsfragen in ihrer Institution zu integrieren. Sie werden demnach von den „zuständigen“ Instanzen nicht um ihre Meinung gefragt und ein Mitspracherecht kommt schon gar nicht in Frage. Die wichtigen Entscheide werden von den grossen Automobilverbänden, der Polizei und der Automobilindustrie in den zuständigen Gremien vorbereitet und unter beträchtlichem Druck verabschiedet. Mit einem Zusammenschluss verschiedener kindorientierter Verbände und Organisationen und einem an mich delegierten und vertraglich definierten Mandat, soll versucht werden, diese höchst unbefriedigende Situation zu verändern. Im November 2004 haben die Schweizerische Vereinigung der Elternbildung, die Kinderlobby Schweiz und der Verein „Kind und Spital“ mit mir einen entsprechenden Mandatsvertrag unterzeichnet. Es ist zu hoffen, dass weitere Vereinigungen folgen werden.

Hü/Muri, im Dezember 2004

Kontakt: info@kindundumwelt.ch

Kirchbühlstrasse 6, 5630 Muri