

Jahresbericht 2006

Netzwerk Kind und Verkehr



Zum Bild: Mit der Aufgabe konfrontiert das eigene Wohnumfeld zu zeichnen, hat die Basler Erstklässlerin Jasmine neben dem eignen Wohnhaus noch vier weitere Häuser in der unmittelbaren Nachbarschaft gezeichnet. In diesen Häusern hat Jasmin zwei Spielkameraden. Die andere Seite der Strasse bleibt hingegen grau und undifferenziert, obwohl es auch dort Kinder hat, mit denen man spielen könnte oder mit denen man in die Schule oder den Kindergarten gehen könnte. - Die Zeichnung macht deutlich, wie stark Strassen und der motorisierte Verkehr die Wahrnehmung der Kinder, ihre Bewegungsfreiheit und ihre sozialen Kontakte einengen.

Im „Netzwerk Kind und Verkehr“ sind folgende Organisationen vertreten: Schweizerische Vereinigung der Elternorganisationen (SVEO); Kinderlobby Schweiz; Kinderschutz Schweiz (ASPE/ASPI); Schule und Elternhaus S&E; Schweizerischer Verband der Mütterberaterinnen SVM; Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (Aefu); Kind und Spital (l'enfant & l'hospital; bambino & ospedale) (K&S); Hausfrauen und Hausmännergewerkschaft; Marie Meierhofer-Institut für das Kind (MMI); Schweizerischer Krippenverband; Kinderbüro Basel; Gruppo per la moderazione del traffico nella svizzera italiana; igSpielgruppen Schweiz; Tagesfamilien-Verein Zürich; Kinderbüro Basel; Elternverein Muri; Tagesfamilienverein Bezirk Hinwil; Rue de l'Avenir.

Zum Mitgliederbestand des Netzwerks

Am 20. April 2006 hat der Vorstand von *Rue de l'Avenir* entschieden, dem Netzwerk Kind und Verkehr beizutreten. Mit dem *gruppo per la moderazione del traffico nella Svizzera italiana (gtm)* und den verschiedenen Verbindungen, welche die Gründungsmitglieder des Netzwerks in die französische und italienische Schweiz haben, ist das Netzwerk nun gesamtschweizerisch gut verankert. Mit insgesamt 17 zum Teil grossen und kleineren Organisationen hat das Netzwerk eine beachtliche Grösse erreicht. Auf Grund der verstärkten Bindung an die französische und italienische Schweiz wurde das Signet des Netzwerks neu dreisprachig gestaltet.

Nicht geglückt ist trotz verschiedener Anläufe der Versuch, auch die grossen vorschulischen und schulischen Organisationen zu einer Mitgliedschaft im Netzwerk zu bewegen. Die Organisation der Kindergärtnerinnen und Kindergärtner wollten ihren Entscheid vom Dachverband Schweizer Lehrerinnen und Lehrer abhängig machen, da ein Zusammenschluss der beiden Organisationen geplant ist. Letzterer lehnte den Beitritt mit der Begründung ab, dass sie sich auf ihre Kernaufgabe beschränken müssten und mit einem Beitritt die verfügbaren Kapazitäten überfordern würden.

Demgegenüber soll festgehalten werden, dass ein beachtlicher Teil der Überforderung der Lehrkräfte im Kindergarten und in der Schule darauf zurückzuführen ist, dass die Umwelt, in der die Kinder heute aufwachsen nicht mehr stimmt und die Kinder mit vielen und neuen Problemen in den Kindergarten und die Schule eintreten. Bewegungsmangel ist nur eines von ihnen. Das heisst, dass aus unserer Sicht der vermehrte Einsatz des Kindergartens und der Schule für sichere Schulwege und gute Wohnumfelder unumgänglich ist. Nur auf diese Weise kann es letztlich gelingen, die Überforderung der Lehrkräfte auf ein vernünftiges Mass zu reduzieren. - Was nützt es, wenn die Kinder, wenn sie in den Kindergarten oder in die Schule kommen bereits mit englischen Wortbrocken um sich werfen, umgekehrt aber den aufrechten Gang noch nicht recht beherrschen. – Das Netzwerk wird weiterhin Wege suchen, um schulische Organisationen stärker in die Anliegen des Aufwachsens der Kinder in einer gesunden und durch den Verkehr wenig gefährdeten Umwelt einzubinden.

Das Netzwerk vorstellen

Verschiedene Mitgliedorganisationen, so die Hausfrauen und Hausmännergewerkschaft, der Tagesfamilienverein Bezirk Hinwil und die Schweizerische Vereinigung der Elternorganisationen (SVEO), haben den Leiter des Netzwerks in diesem Jahr gebeten, an der Jahresversammlung im Rahmen eines Vortrages zum Thema „Kind und Verkehr“ das Netzwerk vorzustellen. Diese Aktivität ist auf Anfrage hin in beschränktem Ausmass weiterhin möglich.

Im diesem Zusammenhang entstand auch das Themenblatt „Kind und Verkehr“, das auf der Website der SVEO abrufbar ist.

Ein Forschungsprojekt zum Thema „Kinderverträglichkeit von Verkehrsanlagen“

Gemeinsam mit Klaus Zweibrücke, Dozent an der Hochschule für Technik Rapperswil und Ruedi Häfliger, Bereichsleiter Verkehrsplanung der Firma Metron in Brugg, hat der Leiter des Netzwerks ein Projekt zum Thema „Kinderverträglichkeit von Verkehrsanlagen“ beim Bundesamt für Strassen ein Projekt eingegeben. In diesem Projekt sollte insbesondere die Frage analysiert werden, ob Kinder durch komplexe verkehrstechnische Anlagen oder durch die Aufhebung von Fussgängerstreifen nicht aus dem Strassenraum verdrängt werden. In einem Brief vom 5. Mai hat das Bundesamt für Strassen das Gesuch abgelehnt. Die Kommission sei zum Schluss gekommen, dass das Thema grundsätzlich zu fördern wäre: *„Das Gesuch ist jedoch sowohl inhaltlich als auch hinsichtlich einen konkreten Nutzens – z.B. Normierung – nicht überzeugend.“* Es wird - so unsere Meinung - noch einige Überzeugungsarbeit brachen, bis auch Instanzen des Bundes bereit sind, das Thema der Verdrängung der Kinder durch den Strassenverkehr zur Kenntnis zu nehmen und auch genauer zu untersuchen. Wir hoffen, dass zu einem spätern Zeitpunkt ein ähnliches Projekt erneut eingereicht werden kann.

Kontakte mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

Am 19. April fand in Bern eine Besprechung des Koordinators des Netzwerks mit der Leiterin der Beratungsstelle für Unfallverhütung Frau Dr. Brigitte Buhmann statt. Die Diskussion konzentrierte sich auf die Frage, ob Massnahmen zur grösseren Verkehrssicherheit auch dann ergriffen werden dürfen, wenn diese die Kinder in ihrer Entwicklung, ihrer Bewegungsfreiheit und ihrer Selbständigkeit behindern.

Im Vordergrund stand dabei die Diskussion um die Aufhebung von Fussgängerstreifen und um die Förderung von Begegnungszonen. In einem gemeinsamen Protokoll wurden die folgende Aspekte hervorgehoben:

Dem Netzwerk geht es darum, die Perspektive, welche nur die Sicherheit der Kinder im Auge hat, auszuweiten. Sicherheitsmassnahmen müssen immer die Entwicklung der Kinder im ganzheitlichen Sinne im Auge behalten und dürfen die Kinder nicht zu stark eingrenzen, oder vom Geschehen auf der Strasse aussperren.

Frau Buhmann geht vom Auftrag der bfu aus, in dem der Sicherheitsaspekt im Vordergrund steht. Einschränkungen der kindlichen Bewegungsfreiheit und somit der Entwicklung der Kinder sind dabei nicht ausgeschlossen.

Konkret auf die Aufhebung von Fussgängerstreifen angesprochen hält Frau Buhmann fest, dass „für die bfu die Aufhebung eines Fussgängerstreifens nur nach einer genauen Abklärung der konkreten Situation (nicht nur Anzahl Fussgänger, sondern auch verkehrstechnische Kriterien wie Sicht, Markierung, Signalisation, Warteraum, ...) in Frage komme. Das heisst, eine Aufhebung komme nur in Frage, wenn es keine andere Möglichkeit gibt. Oft seien jedoch diese „anderen Möglichkeiten“, welche die Sicherheit der Fussgänger ohne Aufhebung des Fussgängerstreifens besser gewähren würden (z.B. Ampelanlage) teuer und würden von den Gemeinden nicht bewilligt.“

Man ist sich einig, dass die Aufhebung eines Fussgängerstreifens die letzte Möglichkeit darstellt. Wenn es keine andere Möglichkeit gibt, sperrt sich auch das Netzwerk nicht gegen die Aufhebung eines Fussgängerstreifens. (Eine vergleichbare Argumentation gilt, wenn es darum geht, neue Fussgängerstreifen einzurichten.)

Ergänzend verweist der Leiter des Netzwerks auf ein Konzept, „das von der bfu vor längerer Zeit publiziert wurde unterdessen aber in Vergessenheit geraten ist. In diesem Konzept wurde vorgeschlagen, dass Wohngebiete nicht nur in Tempo-30-Zonen umgewandelt werden sollten, sondern diese auch, wo immer möglich, mit Begegnungszonen durchsetzt werden sollten. Dieses Konzept wird vom Netzwerk als sehr wichtig erachtet. Tempo-30-Zonen seien zwar gut und wichtig. Sie genüchten jedoch nicht, wenn es darum geht, dass die Kinder auf Quartierstrassen wieder spielen können, was im Sinne einer guten motorischen Entwicklung unbedingt erforderlich ist.“

Britte Buhmann bestätigt, dass Begegnungszonen in Wohnquartieren derzeit keinen Schwerpunkt in der bfu bilden würden. Sie möchte das Thema mit den zuständigen Fachleuten diskutieren.

Gespräch mit dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Am 19. Januar 2006 findet in Bern eine Besprechung mit den Vertreterinnen des Verkehrsclub der Schweiz (VCS) Christine Steinmann, Rita Haudenschild und Stéphanie Penher und Marco Hüttenmoser als Koordinator des Netzwerks statt. Die Besprechung erfolgte auf beidseitigen Wunsch statt.

Beide Seiten sind sich einig, dass der VCS nicht Mitglied des Netzwerks werde, möchte hingegen auf anderen Ebenen Synergien nutzen. So soll gemeinsam mit dem Netzwerk eine Leonardo-Ausgabe zum Thema Begegnungszonen geschaffen werden. Diese gemeinsame Themenummer könnte über die verschiedenen Netzwerkorganisationen eine grössere Verteilung erreichen.

Im weitem kommt man überein, dass das Netzwerk den VCS über die verschiedenen Arbeiten informiert.

Wahl in den Expertenrat und das Ergebnis einer ersten Sitzung

In der Sitzung der Verwaltungskommission des Fonds für Verkehrssicherheit vom 8. März 2006 wurde Marco Hüttenmoser als Vertreter des *Netzwerks Kind und Verkehr* in den Expertenrat gewählt. Im Bestätigungsschreiben wird festgehalten, dass die ursprünglich vom Netzwerk geforderte Wahl in *die Verwaltungskommission auf absehbare Zeit nicht möglich sei, da die Verwaltungskommission vollzählig ist und keine Ersatzwahlen anstehen.*

Am 9. November konnte der Vertreter des Netzwerks erstmals an einer Sitzung des Expertenrats teilnehmen. Dabei handelte es sich nicht um eine Sitzung im Plenum, sondern in der *Arbeitsgruppe Geschwindigkeit.*

Aus der Sicht des Netzwerks wurden die folgenden Aspekte in die Sitzung eingebracht:

- *Je schneller innerorts gefahren wird, umso grösser ist nicht nur die Gefährdung der Kinder, sondern auch das Verdrängungspotenzial der Strasse. Das heisst, die Kinder können nicht mehr im Freien spielen und sich nicht mehr selbstständig bewegen.*
- Der Strassenverkehr und insbesondere die Geschwindigkeit ist der wohl wichtigste Verursacher von Bewegungsmangel, von sozialen Defiziten und mangelnder Eigenständigkeit bei Kindern.
- Der Fonds für Verkehrssicherheit kann und darf diesen Aspekt nicht ausklammern, Er darf sich nicht auf den Aspekt „Unfallgeschehen“ beschränken. Bewegungsmangel und geringes Selbstbewusstsein der Kinder sind zentrale Ursachen der Unsicherheit von Kindern im Strassenverkehr. Diese wiederum werden, wie erwähnt, wesentlich vom Strassenverkehr verursacht.
- **Als zentrale Forderung wird vom Vertreter des Netzwerks festgehalten, dass im Strassenraum in Zukunft keine verkehrstechnischen Massnahmen ergriffen werden dürfen, bevor abgeklärt ist, ob die ergriffenen Massnahmen, die Kinder und oder ältere Leute nicht einfach aus dem Strassenraum verdrängen.**

Im Protokoll, das im Anschluss an die Sitzung verfasst wurde, sind die vom Netzwerk vorgetragenen Positionen nicht enthalten. Am 22. Februar wird eine zweite Sitzung der Arbeitsgruppe Geschwindigkeit statt. In einer Aktennotiz sollen auf diese Sitzung hin die obigen Positionen nochmals festgehalten und die Forderung gestellt werden, dass sie ins abschliessende Arbeitspapier aufgenommen werden.

Ausblick

Insgesamt ergaben sich im vergangenen Jahr fruchtbare Gespräche. Als positiv kann insbesondere das Gespräch mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung hervorgehoben werden. Ob dem Gespräch auch entsprechende Taten folgen, muss vorerst offen gelassen werden.

Es zeigt sich aber, dass bei Strassenfachleuten wenig Verständnis für die Bedürfnisse der Kinder und die Anliegen einer gesunden Entwicklung vorhanden ist. Der ganze Bereich ist festgefahren und konzentriert sich auf eine „*Unfallverhütung um jeden Preis*“. Es interessiert wenig oder gar nicht, ob durch die ergriffenen Massnahmen die Kinder aus dem Strassenraum verdrängt werden und man damit schwerwiegende Defizite für deren Entwicklung riskiert. Für viele Fachleute ist allein ausschlaggebend, dass es weniger Unfälle gibt und der Motorfahrzeugverkehr weiter verflüssigt werden kann.

Es wird Aufgabe der nächsten Jahre sein, diese Position allmählich aufzuweichen und eine umfassende Sicht, in der die Bedürfnisse der Kinder mitberücksichtigt werden, zu erreichen.

Im Weiteren möchte das Netzwerk versuchen, schulische Institutionen verstärkt in die Thematik einzubinden.