

Jahresbericht 2008

Netzwerk Kind und Verkehr



Barbara, 13 Jahre alt, hat ihre Erlebnisse auf der Strasse in einer auf den ersten Blick luftig fröhlichen Zeichnung festgehalten. Was so „luftig“ erscheint erweist sich allerdings als Abgase und aufgewirbelter Staub. Die auf schmalen Rädern aufgebockten Fahrzeuge, eines ein Lastwagen, das andere ein SUV, sind mit hoher Geschwindigkeit unterwegs. Das Tempo 50 Signal ist halbiert. Möglicherweise will Barbara uns damit zeigen, dass man sich nicht daran hält. Sich selbst zeichnet Barbara auf einem zerbrechlich wirkenden Fahrrad, vom mächtigen Lastwagen ganz an den Rand gedrängt. - Die bedrängte Barbara nimmt es mit feiner Ironie: „WIR FAHREN FÜR SIE!“ schreibt sie mit kapitalen Lettern auf den Lastwagen. - Die Kunden der „SCHNELL UND SICHER“ gelieferten Waren ahnen wohl kaum, mit welcher Umweltverschmutzung und mit wie vielen aus dem Strassenraum verdrängten Kindern das direkt ins Wohnzimmer gelieferte Sofa verbunden ist. Babara hat es in seiner Zeichnung festgehalten.

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 Hausmännnergewerkschaft; 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.

Tätigkeitsbericht

Die Aktivitäten des Netzwerks kreisten im Jahr 2007 um die Bereiche „**Bewegungsmangel und Strassenverkehr**“ sowie das nach wie vor hoch aktuelle Problem der „**Verdrängung der Kinder aus dem Strassenraum**“. Der Tätigkeitsbericht wird ergänzt durch eine „Agenda“, in der in zeitlicher Reihenfolge all Aktivitäten kurz aufgelistet und zum Teil erläutert werden. Den Abschluss des Berichts ergänzen zwei Dokumente aus den Aktivitäten der Geschäftsstelle in den Medien. - Ein Blick ins Internet zeigt, dass das „Netzwerk Kind und Verkehr“ in der Zwischenzeit gut vertreten ist. Sogar in Dokumenten Norddeutschlands wird unser Netzwerk zitiert.

Bewegungsmangel und Strassenverkehr

Bewegungsmangel und StrassenverkehrDas Jahr 2008 war insgesamt recht bewegt. Zunächst standen verschiedene Bemühungen, einer breiten Öffentlichkeit aufzuzeigen, dass Bewegungsmangel und Übergewicht bei Kindern wesentlich auch damit zu tun hat, dass die Kinder über **zu wenig** selbstständig erreichbaren Raum zum Spielen verfügen können. Diese Räume für jüngere Kinder müssen sich in unmittelbarer Nähe der Wohnung befinden. Sie sind wichtig für die gesunde motorische Entwicklung und die sich allmählich entfaltende Selbstständigkeit. In einem Workshop zum Thema „Selbstständigkeit braucht Raum“ an einem Elternbildungstag (15. März) musste ich erfahren, dass selbst Eltern diesen Zusammenhang nicht klar ist. Sie wehren sich verständlicherweise gegen das Loslassen der Kinder. Oft aus Angst, es könnte ein Verkehrsunfall passieren.

Ganz anders sind die Gründe, warum die Behörden, den Zusammenhang zwischen Bewegungsmangel, Übergewicht und Strassenverkehr nicht einsehen wollen. Einerseits ist es die Angst der Politiker vor der Verkehrslobby. Man wagt es nicht, sich stärker für sichere Räume – zum Beispiel gute Begegnungszonen einzusetzen -, da man wieder gewählt werden will. Andererseits herrscht nach wie vor der Irrglaube, dass derartige Massnahmen sehr teuer sind, was gerade bei der wichtigsten Massnahme – bei Begegnungszonen in Wohngebieten - nicht zutrifft.

Wie sehr das Thema Bewegungsmangel und Freiraum wie eine „heisse Kartoffel“ hin und her geschoben wird, zeigen unsere Auseinandersetzungen mit dem Bundesamt für Sport. Obwohl das Bundesamt selber das Projekt „Bewegungsfreundliche Siedlungen“ - bei dem allerdings das Wort Strassenverkehr kaum je erwähnt wurde - initiiert hatte, wurde das Projekt beim ersten Windstoss wieder gestrichen. Bundesrat Schmid bereut zwar in einem längeren Interview mit dem Tagesanzeiger, dass das BASPO kein Geld habe, sich auch um jüngere Kinder zu kümmern, schiebt aber das Problem gleich an des Bundesamt für Gesundheit weiter. Der „schwarze Peter“ hat auch auf Bundesebene gut ausgestattete Wohnungen. – Das Thema bleibt aktuell. Es wird noch viele Bemühungen kosten, bis die Erkenntnis reift, dass es für eine gesunde Entwicklung der Kinder auch ausserhalb der Wohnung viel Raum sowie wenig und nur langsam fahrenden Verkehr braucht.

Verdrängung aus dem Strassenraum

Neben dem Thema Bewegungsmangel und Übergewicht stand das Thema der Verdrängung der Kinder aus dem Strassenraum im Zentrum unserer Bemühungen. Natürlich ist es schwierig, rückwirkend nachzuweisen, dass der deutliche Rückgang der Kinderunfälle im Strassenraum seit 1976 wesentlich mit dem Verschwinden der Kinder aus dem Strassenraum zu tun hat und weit weniger mit den in den letzten Jahrzehnten ergriffenen Verkehrssicherheitsmassnahmen. Es fehlen in der Schweiz dazu die notwendigen Daten. Dass sich der starke Rückgang der Unfälle jedoch fast ausschliesslich auf jüngere Kinder bezieht, wenn zu Fuss unterwegs sind, ist jedoch ein starkes Argument für die Vertreibung der Kinder von der Strasse. Die Kinder dürfen nicht mehr unbegleitet ins Freie, um dort mit andern Kindern zu spielen.

Einen Nachweis, dass die oft viel gelobte Reduktion der Verkehrsunfälle nur eine scheinbare ist, lässt sich bei den 10 bis 14jährigen Kindern erbringen, wenn diese mit dem Fahrrad unterwegs sind. Hier beginnt der Rückgang der Unfälle erst in den 90er Jahren. Neuere Untersuchungen des Mikrozensus zeigen nun, dass im gleichen Zeitraum, auch das Fahrradfahren in dieser Altersgruppe stark abgenommen hat.

Das Thema ist wichtig: Behörden und Automobilverbände loben sich selber ständig und betonen, wie wirkungsvoll die von ihnen getroffenen Massnahmen der Verkehrssicherheit seien. Dass die Unfälle zurückgegangen sind, weil die Kinder sich nicht mehr im Strassenraum aufhalten und es nicht mehr wagen, mit dem Fahrrad herum zu fahren, interessiert die Verantwortlichen nicht. Hauptsache ist, es gibt weniger Unfälle. Auch wenn der Preis für weniger Unfälle, Übergewichtige und motorisch ungeschickte Kinder, sowie eine massive Reduktion an sozialen Kontakten im Wohnumfeld heisst. Zu einem wesentlichen Element der Verdrängung der Kinder aus dem Strassenraum gehört selbstverständlich die nach wie deutliche Tendenz, angeblich gefährliche Fussgängerstreifen aufzuheben. Dass damit viele Eltern gezwungen werden, ihre Kinder in den Kindergarten oder in die Schule zu begleiten und die Kinder nicht mehr die Möglichkeit haben, ihre Freundinnen und Freunde in der Freizeit selbständig aufzusuchen, ist nicht von Interesse. Das Netzwerk vertritt hier die Position, dass sich fast jeder Fussgängerstreifen so sicher gestalten lässt, dass er nicht mehr übermässig gefährlich ist. Allerdings verlangt dies bauliche Massnahmen und es geht nicht, ohne dass der Verkehrsfluss gebremst wird.

Diese Zusammenhänge einem möglichst grossen Kreis von Interessierten, sowie einer breiten Öffentlichkeit einsichtig zu machen, war im vergangenen Jahr ein zentrales Anliegen der Geschäftsstelle. Die nachfolgend abgedruckte Agenda belegt dies. Wichtig ist dabei, dass möglichst viele verschiedene Gruppen informiert werden.

Nach einer Verzögerung und einem Hinausschieben von Sitzung zu Sitzung gelang es endlich im August letzten Jahres, das Thema der „Verdrängung“ im **Expertenrat des schweizerischen Fonds für Verkehrssicherheit** in einem kurzen Referat vorzustellen (Beilage). Die Reaktionen waren - bei einer nur kurzen Diskussion - eher positiv. Man versprach mir, das Thema im Rahmen einer Tagung grundsätzlich zu behandeln. Ich werde den Expertenrat bei Gelegenheit an dieses Versprechen erinnern.

Sowohl das Thema „Verdrängung“ wie jenes des „Zusammenhanges zwischen Bewegungsmangel und Strassenverkehr“ wurde im vergangenen Jahr auch in zahlreichen weiteren Gremien vorgestellt und in Leserbriefen und Zeitungs- wie Zeitschriftenartikeln erläutert. Die Ansprechpartner waren dabei sowohl Fachleute (Verkehringenieure, angehende Sportwissenschaftler, Verkehrspolitikern und –politikerinnen wie Forschende) und Eltern.

Ausblick

Die beachtliche Tätigkeit der ehrenamtlich aktiven Geschäftsstelle des Netzwerks darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es noch sehr viel zu tun und zu kämpfen gibt.

In den letzten Monaten ist unter den Verkehrsplanern eine Euphorie für neue Modelle der „Verkehrberuhigung“ ausgebrochen, die aufhorchen lässt. Unter dem Deckmantel einer Verkehrsberuhigung, die auch den Fussgängern dienen soll, werden stark befahrene Hauptstrassen mit Tempo 30 Beschränkungen versehen, zugleich werden alle Fussgängerstreifen aufgehoben. Vergleichbare Vorstellungen werden derzeit in Deutschland unter den Namen „open space“ oder „shared space“ Konzepten erprobt. Überlegt man sich, wie fünfjährige und ältere Kinder eine Hauptstrasse mit einem Verkehrsaufkommen von über 10'000 Fahrzeugen pro Tag ohne Vortritt überqueren sollen, auch wenn diese einen Mittelstreifen aufweisen, kommt man rasch zum Schluss, dass dies nicht ohne grosse Probleme und Ängste der Kinder möglich ist. Auch derartige Modelle führen zu einer Verdrängung der jüngeren Kinder aus dem Strassenraum.

Der Ausblick in die nächsten Jahre soll nicht ohne eine Bemerkung über das weitere Vorgehen des Netzwerks Kind und Verkehr abgeschlossen werden.

Zunächst möchte ich als Gründer und Koordinator des Netzwerkes feststellen, dass vieles nur möglich war, weil die Interessen der Dokumentationsstelle Kind und Umwelt sich weitgehend mit jenen des Netzwerkes übereinstimmen. Das Netzwerk ermöglicht der Dokumentationsstelle eine gewisse Breitenwirkung und eine grössere Akzeptanz in den Medien. Die Dokumentationsstelle stellt umgekehrt Fachwissen und Arbeitszeit in erheblichem Ausmass zur Verfügung. Ich betrachte dies insgesamt als eine echte Win-Win-Situation und möchte mich bei den Mitgliedern des Netzwerkes für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken.

Der Preis des Vorgehens ist ebenfalls klar: Vieles muss ich als Koordinator unternehmen, ohne mich zuvor bei den Mitgliedern des Netzwerkes absichern zu können. Eine andauernde Rückversicherung würde den Prozess blockieren und verunmöglichen. Solange Einigkeit in den angestrebten Zielen

herrscht, ist dies wohl kein Problem. Zudem haben alle Mitglieder des Netzwerks die Möglichkeit sich stärker einzubringen. Wünschbar wäre insbesondere eine stärkere Verbreitung in den Medien. Als Koordinator bin ich überfordert, die Medienberichte aus verschiedenen Regionen zu verfolgen. Als Ansprechpartner stand mir bis anhin vor allem der Tagesanzeiger inklusive Magazin zur Verfügung. Dies ist zwar die grösste Schweizerische Tageszeitung, aber eine Ausweitung auf andere Medien wäre wünschbar. In beschränktem Ausmass ist dies auch möglich. So habe ich im vergangenen Jahr auf Anfrage des Kinderbüros Basel auf die Unfallstatistik der Stadt Basel reagiert und in der Basler Zeitung einen Leserbrief platziert. Das Beispiel könnte Schule machen. Es würde allerdings heissen, dass ich bei wichtigen regionalen Ereignissen von den Mitgliedern rasch informiert würde.

Abschliessend möchte ich mich nochmals für das mir entgegengebrachte Vertrauen im vergangenen Jahr bedanken.

Marco Hüttenmoser

Muri, den 2. Januar 2008

Anhang:

AGENDA 2008

24. Januar: Katrin Hafner veröffentlicht auf der Seite „Leben“ des Tagesanzeigers einen eindrücklichen Bericht über ein adipöses Kind „Annia fand selber auch, dass sie zu dick sei“. Die Geschäftsstelle reagiert auf den Bericht in einem Leserbrief im Tagesanzeiger „Kinder brauchen mehr Bewegungsraum“ (25. Januar): In ihm wird darauf aufmerksam gemacht, dass Bewegungsmangel und Übergewicht bei Kindern wesentlich auf den Strassenverkehr zurückzuführen sind.

28. Januar: Leserbrief in der Basler Zeitung „Kinder und Strassenraum“, Kommentar zur Unfallbilanz 2007 in der Stadt Basel. Der Leserbrief wird von der Geschäftsstelle auf eine Anfrage des Kinderbüros Basel verfasst.

Auseinandersetzungen mit dem Bundesamt für Sport:

29. Januar: In Absprache mit den Mitgliedern des Netzwerks wird ein Protestschreiben an Bundesrat Samuel Schmid verfasst. Anlass: Das Bundesamt für Sport hat das wegweisende Projekt „*Bewegungsfreundliche Siedlungen*“ aufgehoben.

8. Februar: Der Tagesanzeiger veröffentlicht auf Grund eines Gespräches mit mir einen längeren Beitrag zum Thema unter dem Titel „Sportförderung vernachlässigt dicke Kinder“.

27. Februar: Bundesrat Schmid antwortet an das Netzwerk. Er hebt hervor, dass die „Förderung bewegungsfreundlicher Siedlungen keine Kernaufgabe des BASPO“ sei. Man jedoch weiterhin Beratungsleistungen erbringen wolle.

27. Februar: In einem ausführlichen Gespräch mit dem Tagesanzeiger bemerkt Bundesrat Schmid, dass er nicht die Mittel hätte, um die Aufnahme der 5- bis 10-Jährigen ins Jugend + Sport-Programm zu finanzieren: „Ich hätte gerne mehr Geld im Bereich Gesundheitsförderung...um Einfluss auf die Bewegungsaktivität der jüngsten Generation zu nehmen“.

18. März: Erneut in Absprache mit den Mitgliedern des Netzwerks erfolgt ein zweites Schreiben an Bundesrat Schmid. Er wird dazu aufgefordert gemeinsam mit den andern Bundesämtern eine „*Taskforce Bewegungsmangel*“ in die Wege zu leiten.

1. Februar: In der Zeitschrift „Fritz und Fränzi“ erscheint der Bericht von Claudia Merki „Vorsicht Traumhaus“ mit der durch uns vermittelten Aufforderung, bei der Wahl eines Hauses das Wohnumfeld besser zu beachten.

25. Februar: Seminar für die Ausbildung der Sportlehrer der Universität Basel (Masterausbildung) zum Thema „Kind und Verkehr“.

13. März: Sitzung Expertenrat des Fonds für Verkehrssicherheit. Das Thema „Verdrängung aus dem Strassenraum“ wird einmal mehr vertagt, obwohl protokollarisch festgehalten war, es zu behandeln.

15. März: „Elternbildungstag Region Baden“, Workshop „Selbständigkeit braucht Raum“ – Was ist ein kinderfreundliches Wohnumfeld.

3. bis 5. April: Jahrestagung „City for children“: Statement zur Bedeutung des Wohnumfeldes unter dem Aspekt der Erreichbarkeit.

5. April: Arena Gespräch mit der Zeitschrift Kidy/Swissfamily zum Thema „Schulweg“. Das Gespräch erscheint in der Nr. 34 Juni 2008

28. Mai: Vortrag an der Netzwerktagung der hepa in Magglingen. Thema „Integration durch Bewegung im Wohnumfeld“.

Juni: Kolumne „Mehr Sicherheit und mehr Bewegungsfreiheit“ in Kiddy/Swissfamily Nr. 34, Juni 2008 (siehe Beilage)

24. Juni: Sitzung der Begleitkommission des Forschungsprojektes „Begegnungszonen: Empfehlungen für die Planung und Umsetzung des Bundesamtes für Strassen“.

28. Juni: Beratung von Monika Neuhöfer. (City for children): Vorbereitung einer Dissertation zum Thema „Kind und Wohnumfeld/Kind und Verkehr“

18. August: Beratung von Regula Woehle: Diplomarbeit als Mütterberaterin zum Thema Bewegung/Raum/Spielplatzgestaltung

28. August: Sitzung Expertenrat des Fonds für Verkehrssicherheit. Vortrag zum Thema „Verdrängung“ (siehe Beilage)

29. August: Leserbrief im Freischütz „Die Schulwege sind nach wie vor zu wenig sicher.“

25. September: Besprechung Gabi Muri. Frau Muri bearbeitet für eine Stiftung einen Überblick zu den Themen „Kind und Raum, Wohnumfeld, Freizeit“.

3. Oktober: Referent an der ZHW in Winterthur. Weiterbildung von Strassenfachleute zum Thema „Innerörtliche Hauptstrassen als Stadträume gestalten“. Thema des Referates: „Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen“.

29. Oktober: Besichtigung und Diskussion verschiedener Strassensituationen mit dem Tagesanzeiger im Zürcher Oberland. Zeitungsbericht und umfangreiche Diskussion im Internet zum Thema „Fussgängerstreifen“. (abrufbar unter der Website des Tagesanzeigers. Stichwort „Fussgängerstreifen“ unter „suchen“ eingeben.)

7. November: Kurzinterview mit Jürg Schmid, Redaktor des Tagesanzeigers zum Thema „Veloverbot“ für jüngere Kinder. Eine Kindergärtnerin aus Winterthur wehrt sich wie wir gegen den Vorschlag das Alter der Kinder, in dem sie ein Fahrrad benutzen dürfen heraufzusetzen. BFU und Road Cross begrüssen die Massnahme.

27. November: Beratung von Frau Testuri (Metron AG, Windisch): Vorbereitung einer Tagung zum Thema „Kind und Verkehr“ 2009/2010

3. Dezember: Kontaktaufnahme mit der Redaktion des Tagesanzeigers im Anschluss an eine Vielzahl verschiedener Leserbriefe und einem redaktionellen Beitrag „Schafft die Zebrastreifen ab!“. Die Redaktion gibt der mir den Auftrag, einen Beitrag auf der Seite „Analyse“ zu schreiben. Dieser erscheint am 3. Dezember unter dem Titel „Schafft doch die Kinder ab!“ (siehe Beilage)

Zusätzlich: Regelmässige Sitzungen im Vorstand von Fussverkehr Schweiz, in dem die Geschäftsstelle die Interessen der Kinder vertritt.

Bericht im Tagesanzeiger „Schafft doch die Kinder ab!“ vom 3. Dezember

KINDER SIND AUF ZEBRASTREIFEN ANGEWIESEN: DER RUF NACH ABSCHAFFUNG IST FALSCH - EINE REPLIK

Schafft doch die Kinder ab!

Von Marco Hüttenmoser*

Der TCS hat mit seiner Polemik gegen gefährliche Zebrastreifen etwas erreicht. Der Ruf nach deren Abschaffung wird laut (TA vom 27. November). Von einer Untersuchung mit wissenschaftlichem Anspruch kann bei der TCS-Publikation allerdings keine Rede sein: Wer mit derart kleinen Fallzahlen arbeitet, dass zwei oder drei tödliche Unfälle auf Zebrastreifen zu frappanten Ausschlägen führen, macht sich ungläubwürdig.

Es gibt bis heute kein Modell, mit dem man Zebrastreifen ersetzen könnte. Es sei denn, man huldigt einer Verkehrssicherheitspolitik, die ausschliesslich auf erwachsene Fussgänger ausgerichtet ist.

Das Modell, das vor allem im Kan-

ton Bern erprobt wird - Tempo 30 auf Hauptstrassen mit Mittelstreifen -, überfordert Kinder und ältere Leute. Insbesondere kleinere Kinder können sich bei diesem Modell, das für Strassen mit bis zu 20 000 Fahrzeugen pro Tag vorgesehen ist, nicht durchsetzen. Sie haben keinen Vortritt und müssen sich das Überqueren der Strasse durch Handzeichen oder einen frechen Schritt Richtung Strasse erkämpfen.

Überforderte Verkehrsteilnehmer

Selbst die vor Jahren eingeführten Begegnungszonen ohne Fussgängerstreifen in Gemeindezentren, bei denen Tempo 20 und Vortritt für Fussgänger vorgeschrieben sind, funktionieren bei grösserem Verkehrsaufkommen nicht wirklich. Wer schon einmal auf dem Zentralplatz in Biel war, diesem viel gelobten Prototyp ei-

ner Begegnungszone, würde kaum auf die Idee kommen, ein fünf- oder auch ein siebenjähriges Kind allein über diesen Platz zu schicken.

Das deutsche Modell, bei dem alle Zebrastreifen nach einem Umbau der Strassen aufgehoben werden, Tempo 50 jedoch beibehalten wird, ist stark umstritten. Damit das Modell für erwachsene Fussgänger einigermaßen funktioniert, müssen alle Parkplätze am Strassenrand aufgehoben werden. Es muss absolute Übersicht herrschen! Die Folge: Alle Autos werden in Seitenstrassen, wo viele Leute wohnen, verstaubt. Kommt hinzu, dass schwächere Verkehrsteilnehmer überfordert sind mit der Aufgabe, sich der Situation stets anzupassen.

Zur Rechtfertigung der neuen Modelle wird immer wieder darauf hingewiesen, dass es kaum Unfälle gebe. Es stimmt: Die Zahl der Verkehrsunfälle

mit jüngeren Kindern ist seit Jahrzehnten stark rückläufig. Anders verhält es sich indes bei Jugendlichen. Eine differenzierte Analyse der Unfälle macht deutlich, dass es nicht primär Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Verkehrserziehung sind, die zu weniger Unfällen von Kindern geführt haben - es ist vielmehr das Verschwinden der Kinder aus dem Strassenraum. Die Eltern nehmen die Kinder an die Hand, fahren sie mit dem Auto da und dort hin oder sperren sie in der Wohnung ein.

Vor dem Fernseher statt im Freien

Die Folgen sind erschreckend: Die Kinder bleiben vor dem Fernseher sitzen, haben kaum mehr Bewegung und werden dicker und dicker. Sie haben kaum mehr Freunde in der Nachbarschaft, weil sie nicht allein ins Freie

dürfen. Ein Kennenlernen der Umgebung und ein Hineinwachsen in die Umwelt ist kaum mehr möglich. Eine natürliche Integration findet nicht mehr statt. Die Kosten für eine subventionierte Integration und gegen drohende Krankheiten in Folge des Übergewichts der Kinder explodieren.

Eine Aufhebung der Fussgängerstreifen würde diese Entwicklung noch verstärken. Wenn wir bei derart Autozentrierten Modellen bleiben, ist letztlich kein kinderfreundliches Leben mehr möglich. Als Alternative bliebe nur die Abschaffung der Kinder. Da Kinder bekanntlich teuer sind, bestünde zumindest für ein paar Jahre - bis uns die Mittel für die AHV ausgehen - die Möglichkeit, statt eines Kindes einen Zweitwagen anzuschaffen.

* Marco Hüttenmoser ist Koordinator des Netzwerks Kind und Verkehr.

Mehr Sicherheit und mehr Bewegungsfreiheit



Man kann auch übertreiben! Es ist sicher gut, wenn im Haushalt Medikamente und die schärfsten Messer so versorgt sind, dass kleine Kinder keinen Zugriff haben. Kürzlich war ich jedoch in der Wohnung von Freunden mit kleinen Kindern: Alle Ecken und Kanten in der Wohnung waren mit Schaumstoff verklebt. Es könnte sich ja einmal eines der Kleinen den Kopf anschlagen. Völlig ernüchtert war ich nach dem Besuch eines Spielplatzes. Die Gemeinde forderte von den Eltern, die den Spielplatz eingerichtet hatten, dass die untersten Äste der Bäume abgeschnitten und ein leichter, mit grossen Steinen versehener Hang, eingeebnet werden müssen. Sicherheitsvorschriften! Die neuen Verordnungen für Spielplätze umfassen mehrere Ordner. – Man kann auch übertreiben und Kinder von wichtigen Erfahrungen abhalten.

Noch extremer treiben wir es im Strassenverkehr

Gemäss offizieller Lesart ist es dank verschiedenartiger Sicherheitsmassnahmen gelungen, die Unfälle mit Kindern im Strassenverkehr seit 1970 massiv zu senken. Schaut man allerdings genauer hin, so wird deutlich, dass der Rückgang an Unfällen nur die jüngeren Kinder betrifft, die zu Fuss unterwegs sind, bei allen andern ist die Unfallrate etwa gleich geblieben. Die Erklärung ist einfach: Nicht die von den Behörden und Automobilorganisationen so hoch gelobten Verkehrssicherheitsmassnahmen haben zum Unfallrückgang beigetragen, sondern die Kinder sind ganz einfach nicht mehr auf der Strasse, weil es zu viele Autos hat oder die Autos zu schnell fahren. Was sich nicht mehr auf der Strasse bewegt, kann bekanntlich auch nicht überfahren werden.

Die Verantwortlichen haben die Rechnung allerdings ohne den Wirt gemacht haben: Heute leiden 15 bis 20 Prozent der Kinder an Übergewicht, wenn sie in den Kindergarten kommen. Die Forschung hat gezeigt, dass nicht falsche Ernährung und nicht das Fernsehen als Hauptursache bezeichnet werden können, sondern mangelnde Bewegung. Die Kinder haben keine Räume und vor allem keine Wohnumfelder mehr, in denen sie sich selbstständig und sicher bewegen können.

Viel oder rascher Verkehr im Wohnumfeld führt bei jüngeren Kindern jedoch nicht nur zu Übergewicht, sondern auch zu

deutlichen Defiziten in der motorischen und sozialen Entwicklung. Ist hingegen die Situation im Wohnumfeld gut, so haben nicht nur die Kinder, sondern auch die Eltern viele und gute Kontakte in der Nachbarschaft und es gibt doppelt so viele Betreuungsmöglichkeiten: Die Integration liegt zu einem wichtigen Teil auf der Strasse.

Seit über 20 Jahre kämpfe ich darum, dass die Kinder im Wohnumfeld und insbesondere auf den Quartierstrassen wieder mehr Bewegungsfreiraum erhalten. Doch man stellt sich taub. Kämpfte ich bis anhin allein, so unterstützen mich heute 17 im Netzwerk Kind und Verkehr vereinigte Organisationen (weiterer Zuwachs erwünscht!).

«Die Lösung des Problems ist einfach und spottbillig: Es braucht möglichst viele gute Begegnungstrassen – Tempo 20, Vortritt für spielende Kinder – in allen Wohnquartieren.»

Unsere Gesellschaft ist vor die Frage gestellt, ob sie die Kinder weiterhin in zunehmendem Ausmass in der Wohnung mit all den negativen Folgen für ihre Entwicklung einsperren will, oder ob sie bereit ist, dafür zu sorgen, dass die Kinder nicht nur sicher sind, sondern zugleich auch mehr Bewegungsfreiheit erhalten.

Die Lösung des Problems ist einfach und spottbillig: Es braucht möglichst viele gute Begegnungstrassen – Tempo 20, Vortritt für spielende Kinder – in allen Wohnquartieren. Verschiedene fortschrittliche Städte haben damit begonnen, derartige Zonen einzurichten. Allerdings sind die meisten der neu signalisierten Quartierstrassen für die Begegnung und das Spiel der Kinder ungeeignet, da man darauf verzichtet hat, Parkplätze entweder aufzubeheben oder sie neu zu organisieren. Ein Ball, der auf ein Auto «täuscht» genügt zumeist um den Kindern das Spiel auf der Strasse zu verbieten, oder es zumindest stark einzuschränken. Veränderungen beginnen bekanntlich im Kopf, etwa in der Bereitschaft der Anwohnerinnen und Anwohner 20 oder 50 Meter zu Fuss zu gehen, bis sie dorthin gelangen, wo «ihre heilige Kuh», das Auto parkiert ist.

*Marco Hüttenmoser, 66, ist Inhaber der Forschungs- und Dokumentationsstelle Kind und Umwelt und Koordinator des von ihm gegründeten Netzwerks Kind und Verkehr. www.kindundumwelt.ch Er gestaltete unter anderem eine Broschüre mit dem Titel «Mehr Bewegungsfreiheit und weniger Unfälle», die kostenlos in drei Sprachen bestellt werden kann: Telefon 052 261 11 11.