

Netzwerk Kind und Verkehr: Jahresbericht 2010



Das Bild des Säuglings mitten auf der Strasse einer Begegnungszone der Stadt Basel mag provokativ erscheinen. Eine verantwortungslose Mutter? Sie sitzt – im Bild nicht sichtbar – am Strassenrand und plaudert mit einer Freundin. Den roten Buggy hat sie vorsichtshalber vor dem auf der Strasse herum kriechenden Kind gut sichtbar aufgestellt.

Kinder brauchen Raum, so könnte man die vielfältigen Aktivitäten des Netzwerks Kind und Verkehr im vergangenen Jahr auf den Punkt bringen. Immer wieder, von welcher Seite man das Thema Kind und Verkehr auch anfasst, stösst man auf der Frage nach Raum. Wobei das Stichwort „Raum“ präzisiert werden muss: Raum allein genügt nicht. Kinder brauchen selbstständig erreichbaren Raum und sie brauchen öffentlichen Raum, in dem sie mit andern Kindern spielen können. Genügend Wohnraum ist zwar wichtig, sobald Kinder sich bewegen, sei es auch nur auf allen Vieren, drängen sie in Freie, zunächst begleitet und möglichst rasch auch allein. - Wir haben im vergangenen Jahr immer wieder versucht, wichtige Botschaften zum Bedarf der Kinder an öffentlichen Räumen in Vorträgen, zahlreichen Diskussionen, Zeitungsbeiträgen, veröffentlichten und nicht veröffentlichten Leserbriefen zu verbereiten. Eine wichtige Hilfe waren dabei – einmal mehr – Kinderzeichnungen. Etwa jene von Erstklässlern der Stadt Basel, die ihre Wohnumgebung zeichnen und dabei darüber berichteten, wie viele Freunde sie in der Nachbarschaft hätten und ob sie überhaupt allein ins Freie dürften. Das Ergebnis ist eindrücklich: Von 173 Erstklässlern können und dürfen fast 40 Prozent nicht unbegleitet im Freien spielen. Wer es kann, hat über 12 Spielkameraden, wer nicht noch etwas mehr als zwei! Die beiden angefügten Zeichnungen sprechen für sich. Dass ein beträchtlicher Teil unsere Kinder wie Batterieuhren gehalten wird, führt - wie die beiden Zeichnungen eindrücklich zeigen - auch zu bedeutsamen Defiziten in der Kenntnis ihrer näheren Umwelt. Es fehlt diesen Kindern grundsätzlich die Möglichkeit sich in die Welt zu integrieren.



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'hôpital; bambino & ospedale) (K&S); Hausfrauen und Hausmännergewerkschaft; Marie Meierhofer-Institut für das Kind (MMI); Verband Kindertagesstätten der Schweiz (KiTaS); 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.

Jahresbericht 2010

Die wichtigsten Aktivitäten des Netzwerks sind in der nachfolgenden Agenda aufgelistet und kurz beschrieben. Wir greifen hier drei zentrale Themenbereiche heraus.

1. Die Fähigkeiten der Kinder sich im Strassenverkehr zu recht zu finden und sicher zu bewegen darf sich nicht an fixen Stufen der kindlichen Entwicklung orientieren.

Der Konflikt, inwieweit fixe Entwicklungsstufen für Massnahmen zur grösseren Sicherheit der Kinder und der entsprechenden Gesetzgebung massgebend sein dürfen, trat bereits zu Beginn des Jahres in einer Sitzung mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) offen zu tage. Wie bekannt vertritt die bfu die Auffassung, dass Kinder erst ab vollendetem 8. Altersjahr das Fahrrad unbegleitet benutzen dürfen. Der Bundesrat hat in der Folge diese Meinung nach unten auf sieben Jahre korrigiert. Hinter derartigen Forderungen steht die klassische Devise, man müsse gewisse Entwicklungsprozesse abwarten, bevor man Kinder auf der Strasse spielen oder eben mit dem Fahrrad oder andern fahrzeugähnlichen Geräten herumfahren lässt. Alles andere sei unverantwortlich. Dieser insbesondere von der bfu, aber auch den meisten Verkehrsorganisationen vertretenen Meinung setzen wir entgegen, dass Kinder komplexe motorische, wahrnehmungsmässige und koordinierende Fähigkeiten nur lernen werden, wenn sie genügend Möglichkeiten haben, ihre Fähigkeiten im Alltag in spontan verfügbaren Räumen immer wieder mit viel Spass beim Spiel zu üben. Genau diese Räume, in denen ein Kind allmählich von Dreirad aufs Laufrad, auf Kinderfahrrad und dann auf ein richtiges Fahrrad umsteigen und die einzelnen Geräte beherrschen lernen, werden den Kindern vorenthalten. Räume um all das zu lernen gibt es nun weder in privaten Gärten, noch auf öffentlichen Spielplätzen, sondern im Wohnumfeld auf den naheliegenden Quartierstrassen. Verbietet man den Kindern die Nutzung dieser Räume oder verbaut diese mit parkierten Fahrzeugen, so werden später die neun- oder siebenjährigen Kinder, wenn sie unvermittelt und ohne Übung auf einfacheren Fahrzeugen auf das Fahrrad steigen, unsicher sein und vermehrt Anlass zu Verkehrsunfällen geben. Die entscheidenden Massnahmen für weniger Unfälle mit Kindern im Strassenraums sind nicht Verbote und gesetzliche Einschränkungen, sondern die Umgestaltung der Quartierstrassen in verkehrsberuhigte Zonen. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Einrichtung von Begegnungszonen.

2. Katzentore für Kinder?

Verschiedentlich standen im vergangenen Jahr die Wohnumfeldgestaltung und die Frage, wo sollen Familien mit kleinen Kindern wohnen, im Vordergrund. Viele Architekten, Landschaftsarchitekten, Spielplatzgestalter, Gartenarchitekten usw. geben sich grosse Mühe, die Umgebung von Wohnsiedlungen oder öffentlichen Spielplätzen kinderfreundlich und vielfältig zu gestalten. Ausgeklammert wird dabei zumeist die Frage, ob die Kinder diese Spielorte auch selbstständig erreichen können. Gemäss unseren Untersuchungen ist die selbstständige Erreichbarkeit die entscheidende Grösse. Ist sie nicht gegeben, so reduziert sich die Spiel- und Bewegungszeit der Kinder um ein mehrfaches. In einem guten Wohnumfeld spielen bereits drei und vierjährige Kinder drei und vier Stunden im Freien, wenn sie Wohnung und Garten allein verlassen können und dürfen. Neben den Gefahren des Strassenverkehrs spielen dabei auch die Haustüren und die Stockwerkhöhe eine bedeutende Rolle. Die Probleme der Stockwerkhöhe sind seit langem bekannt. Bereits unsere Untersuchung in der Stadt Zürich aus dem Jahr 1995* hat gezeigt, dass ab dem dritten Stockwerk nur noch 13 Prozent der fünfjährigen Kinder allein ins Freie können. Von insgesamt 926 fünfjährigen Kindern sind 12.5 Prozent, wenn sie in Freie wollen, auf die Hilfe Erwachsener angewiesen, weil die Haustüre zu schwer ist. 46.6 Prozent der Kinder können nicht selbstständig in die Wohnung zurück, weil die Haustüre immer geschlossen ist und für 15.7 Prozent der Fünfjährigen ist die Klingel zu hoch angebracht. Alles eigentlich „harmlose Probleme“, deren technische Lösungen längststen bereit stehen. Realisiert wurden die vorhandenen Technologien allerdings nur für Katzen. An einem Vortrag bei der Jahresversammlung einer namhaften sozialen Wohnbaugenossenschaft am 10. Mai wurde eine eingehendere Diskussion dieses Themas vermieden. Man hört zwar gerne, dass Wohnsiedlungen grundsätzlich die wohl besten Bedingungen für das Aufwachsen der Kinder darstellen, was durchaus zutrifft. Dass es aber auch bei Siedlungen Probleme gibt, wird verdrängt. Immerhin muss man festhalten, dass das Wohnen in oberen Stockwerken und die Probleme bei den Haustüren, dazu führen können, dass ein Kind ein bis zwei Jahre länger warten muss, bis es selbstständig in Freie kann, um dort seine sozialen und motorischen Fähigkeiten zu üben.

3. Gegen Aktivismus vor dem Schuleintritt

Der Schulweg bietet jedes Jahr Gelegenheit zu Diskussionen und Stellungnahmen. Stand im letzten Jahresbericht die Kritik des Pedibus im Vordergrund, so versuchten wir im vergangenen Jahr vermehrt auf grundsätzliche Aspekte der Schulwegproblematik hinzuweisen.

Alle Jahre wieder liest man in den Medien, stehe vor dem Schuleintritt die Polizei an schwierigen Übergängen, Elterngruppen protestierten gegen unsichere Schulwege, Behördenmitglieder umgekehrt gegen das überhand nehmende «Elterntaxi». Vergessen wird dabei, dass es um grundsätzliche Fragen geht, die mit kurzfristiger Hektik vor dem Schuleintritt nicht gelöst werden können.

Zunächst gehört es zu den zentralen Aufgaben der Eltern von heute, ihren Kindern im Hinblick auf ein die Entwicklung förderndes Hineinwachsen in unserer Gesellschaft die Umwelt in ihrem Reichtum und in ihren Schwierigkeiten zu vermitteln. Die Situation in unserer modernen Welt ist komplex. Der eigenständige Zugang bereits zur nächsten Umgebung ist jüngeren oft Kindern verwehrt. Es ist deshalb eine wichtige, leider aber vielfach noch nicht erkannte, Aufgabe der Eltern, den Kindern schon früh Zugang zur Umwelt zu vermitteln, ihnen die Welt, zunächst im Kleinen, vor der Haustüre, auf dem Weg in den Quartierladen oder den Spielplatz zu erklären. Dazu gehören auch die Strassen, der motorisierte Verkehr, der Fussgängerstreifen, das Trottoir usw. Es muss eine einführende Einführung sein, die viel Zeit in Anspruch nimmt. Angst ist dabei der schlechteste Vermittler. Aufmerksame Beobachtungen des kleinen Kindes erlauben erste Entscheide. Ab wann darf es selbstständig ins Freie, um dort mit andern Kindern zu spielen? Ab wann kann es selbstständig Freunde besuchen, die auf der andern Seite der Strasse wohnen? Zu den gemeinsam abgeschrittenen - nicht mit dem Auto abgefahrenen Wegen - gehört auch der künftige Weg in den Kindergarten. Beobachtet man als Mutter oder Vater Gefahren im Wohnumfeld und auf den Quartierstrassen, so muss man mit andern Eltern Kontakt aufnehmen und die Situation diskutieren. Eine gemeinsame Information des Gemeinderates und oder der Verkehrspolizei sollte durch Elterngruppen erfolgen. Fehlt die Bereitschaft der Gemeinde, Massnahmen zu ergreifen, was oft der Fall ist, kann durch Medienaktionen und das Sammeln von Unterschriften der Druck erhöht werden. Dieser Prozess braucht Zeit und lange vor dem Eintritt in den Kindergarten erfolgen. Die Schaffung einer die Entwicklung der Kinder fördernden Umwelt gehört heute zu den primären Aufgaben der Eltern. Aber auch die Behörden, die letztlich für ein gutes Wohnumfeld und gute Wege in den Kindergarten und die Schule verantwortlich sind, müssen gefordert werden. – Erfolge versprechen dabei nicht hektische Aktivitäten im letzten Moment, sondern nur langfristig eingeleitete Massnahmen.

Abschliessend noch eine erfreuliche Mitteilung: Im Anschluss an eine Tagung der Paul Schiller Stiftung in Aarau vom 24. September, an der das Netzwerk bei der Vorbereitung und der Durchführung beteiligt war, entschloss sich die Stiftung das Thema «Kinder und ihre Lebensräume» zu einem Schwerpunkt in ihrer Förderprogramm zu machen. Im Grundlagenbericht zur Tagung (S.66) sind 4 Säulen skizziert, die als Ausgangsbasis für Förderprojekte bilden. Es sind dies Öffentlichkeitsarbeit, Raumpolitik, Sozialraumentwicklung und Schule als Lebens- und Quartierraum. (Bezugsquelle: siehe Agenda vom 24.09)

Agenda 2010

28.01 Absage von Beat W. Zemp, Zentralpräsident (Dachverband Schweizer Lehrerinnen und Lehrer) auf eine weitere Anfrage betreffs Mitgliedschaft im Netzwerk: «Ihre Anfrage hat in der Geschäftsleitung eine Grundsatzdiskussion ausgelöst, wofür die Schule im Allgemeinen und der LCH im Speziellen zuständig ist. Damit Sie uns nicht falsch verstehen: Wir schätzen ihre Arbeit sehr und sind auch der Meinung, dass ein solches Netzwerk durchaus Sinn macht. Wir müssen aber Priorisieren und mit unseren Kapazitäten und Mitteln haushälterisch umgehen.»

07.02 Der Bericht „Lebensraum Tram“ wird in der Zeitschrift des Verbands Kindertagesstätten der Schweiz (KiTaS) publiziert. Gemeinsam mit andern haben wir dazu beigetragen, dass Gruppen mit kleinen Kindern weiterhin gratis öffentliche Verkehrsmittel benutzen dürfen. (Vgl. Jahresbericht 2009)

11.02 Sitzung mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung in Bern (mit Fussverkehr Schweiz). Die Konfliktpunkte zwischen der bfu und dem Netzwerk sind nach wie vor die gleichen. Die bfu geht von einem einseitigen und veralteten Konzept der kindlichen Entwicklung aus, in dem man versucht fixe Altersangaben für bestimmte Fähigkeiten festzulegen (z.B. für das Fahrradfahren). Im Gegensatz dazu betonen wir, dass die Fähigkeit, ein Fahrrad zu beherrschen sowie generell die Körperkoordination und motorische Geschicklichkeit wesentlich von den Übungsmöglichkeiten abhängig sind. Dazu braucht es aber genügend Räume, in denen ein Kind schon früh üben kann. Ein gutes Wohnumfeld und Begegnungszonen sowie geeignete Quartierstrassen sind eine wesentliche Voraussetzung für das Erlernen des sicheren Verhaltens im Verkehr und nicht - wie dies die Bfu postuliert - Verbote!

Der zweite Dauerkonflikt betrifft die fragwürdige Unfallstatistik. Seit Jahren wehren sich die bfu und auch das Astra, gegen unsere Forderung, das Ausmass der Verkehrsbeteiligung in der Unfallstatistik mit zu berücksichtigen. Man lehnt unsere Meinung ab, dass der Unfallrückgang bei Kindern wesentlich auf deren Verdrängung aus dem Strassenraum zurückzuführen ist, ab. Allerdings scheint sich hier allmählich ein Umdenken anzubahnen. Im Sinus-Report der bfu für das Jahr 2010 liest man den Satz: «Ob diese Entwicklung (der Rückgang der schweren Personenschäden bei den Kindern/Jugendlichen 0-17 Jahre und den Senioren über 65 Jahre : M.H.) auf eine rückläufige Exposition beider Altersgruppen zurückzuführen sind, kann angesichts der fehlenden Mikrozensus-Daten seit 2005 (Erhebungsrhythmus 5 Jahre) zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.» - Man scheint allmählich bereit zu sein, das Ausmass der Exposition in die Unfallstatistik einzubeziehen. Dabei ist allerdings festzuhalten, dass im Mikrozensus Daten für Kinder unter 6 Jahren nach wie vor fehlen und auch das Spiel der Kinder im Freien nicht erhoben wird.

18.02 Sanu (Biel) lädt uns zu einer Begleitgruppensitzung zum Thema «*Wohnumfeldgestaltung. Best Practice und Visionen für Entscheidungsträger*» ein. Es handelt sich um eine Fortsetzung der Bemühungen der Gesundheitsförderung des Kantons Baselland, welche im Herbst eine Tagung zu diesem Thema veranstalten wird. Im Zentrum unserer Argumentation steht das Thema «Erreichbarkeit». Was nützt die schönste Umgebung, wenn die Kinder nicht selbstständig hinkommen und ständig begleitet werden müssen. Natürlich ist eine kinderfreundliche Umgebung mit möglichst viel Natur wichtig. Zugleich muss auch gesichert sein, dass der Weg dorthin – unter Einschluss der zumeist geschlossenen Haustüren, der Stockwerkhöhe und der Gefahren des Strassenverkehrs bereits für jüngere Kinder ohne Begleitung möglich ist. Nur dank einer selbstständigen Erreichbarkeit kann sich eine gute Wohnumgebung positiv auf die Entwicklung der Kinder und das Wohlbefinden junger Familien auswirken.

20.02 Brief an Stadträtin Pedergana zum Bericht «*Raum für Bewegung und Sport in Winterthur*». Im Konzept fehlen die stärkere Beachtung des Strassenverkehrs, die vermehrten Einführung von Begegnungszonen mit wenig Parkfeldern und generell die Verbesserung der Erreichbarkeit von Spielmöglichkeiten. Gemäss Rückmeldung möchte man versuchen, den von uns monierten Aspekten vermehrt Beachtung zu schenken.

24.02 Leserbrief im Tagesanzeiger «Frühes Üben macht den Meister». Das Netzwerk wehrt sich gegen die im Rahmen von VIA SICURA vorgesehene Heraufsetzung des Alters auf 9 Jahre für die Benutzung eines Fahrrades. Es wird darauf hingewiesen, dass der Bundesrat diese, vor allem von der bfu vertretene Position nicht akzeptiert und das Alter nunmehr auf 7 Jahre festgesetzt hat. «Ein Verbot für Kinder unter 7 Jahren, unbegleitet stark befahrene Hauptstrassen zu benutzen, kann man akzeptieren», heisst es im Leserbrief. Wichtig wird allerdings sein, dass auf Nebenstrassen das Velofahren auch für jüngere Kinder weiterhin erlaubt bleibt. Der Bundesrat will in einer zusätzlichen Verordnung Ausnahmen festlegen. Diese Verordnung steht noch aus.

01.03 Regierungsrat Urs Hofmann (AG) macht sich stark für die *Integration* (links vom Februar 2010). In einem Brief vom 1. März mache ich ihn auf die grosse Bedeutung des Wohnumfeldes und somit des Strassenverkehrs für die Integration aufmerksam („Die Integration liegt auf der Strasse“). Hofmann reagiert in einem Mail positiv auf unsere Anregungen.

18.03 Sitzung des *Expertenrates*. Das Sekretariat des Fonds für Verkehrssicherheit ist im Umbruch. Fast alle Mitarbeiterinnen haben gekündigt. Die 2. Sitzung für 2010, die für den August vorgesehen war, wird abgesagt. Das Astra stellt an der Sitzung die Massnahmenvorschläge vor, die im Rahmen von VIA SICURA im Parlament behandelt werden sollen. Uns interessiert vor allem das Alter, in dem die Kinder ein Fahrrad benutzen dürfen. Der Bundesrat hat die ursprünglich vom ASTRA und der Bfu vertretene Altersgrenze von 9 auf 7 Jahre heruntersetzt. Er wird zudem in einer Verordnung noch Ausnahmen formulieren. Wie diese aussehen werden, ist noch nicht entschieden. Erwartet werden Ausnahmen für Nebenstrassen mit wenig Verkehr und verkehrsberuhigte Zonen.

24.03 „Treffpunkt“ Radio DRS mit Thomas Scherrer gemeinsam mit Elisabeth Müller (Unicef Schweiz) und mir als Vertreter des Netzwerks Kind und Verkehr zum Thema „Wie kinderfreundlich ist die Schweiz?“. Anstoss zur Sendung bot eine Pressemeldung (Tagesanzeiger vom 18.2. und 19.2), in der bekannt wurde, dass die Stadt Berlin im Landes-Immissionsschutzgesetz festgeschrieben hat, dass *Kinderlärm* erlaubt und kein Anlass für Prozesse mehr sein könne. Die Senatorin Kathrin Lompscher dazu: «Kinderlärm, ob auf Spielplätzen, in der Wohnung oder Kita, gehört zur kindlichen Entfaltung und Entwicklung dazu». Aus der Sicht des Netzwerks betonte ich im Laufe der Sendung insbesondere die grosse Bedeutung des Kinderspiels im Wohnumfeld. Dass dabei Kindergeschrei und Lärm entsteht ist selbstverständlich und muss toleriert werden.

März Beitrag für die Hintergrundseite *Familienpass/Region Basel* zum Thema „Der Schulweg: ein Weg in Leben“ mit verschiedenen Kinderzeichnungen. Betont wird eine grundsätzliche und frühzeitige Auseinandersetzung mit dem Thema Schulweg und generell Spiel im Freien.

20.04 *Treffpunkt Radio DRS* zum Thema «*Kinderunfälle im Strassenverkehr*». Argumentationslinie: Die Verkehrsunfälle mit Kindern sinken seit Jahren vor allem, weil die Kinder aus dem Strassenraum vertrieben werden. Dies erweist sich als kontraproduktiv. Die Kinder haben kaum mehr Möglichkeiten, sich richtig zu bewegen, sitzen vermehrt vor dem Fernseher oder dem Computer. Übergewicht, mangelnde soziale Kontakte in der Nachbarschaft, fehlende Integration und Wahrnehmung der Umwelt sind die Folge. Sinnvolle Gegenmassnahmen: kinderfreundliche Wohnumfelder in Siedlungen und vor allem gute Begegnungszonen auf Quartierstrassen mit wenig Parkplätzen.

27.04 Workshop der NGO-Allianz *Ernährung, Bewegung und Körpergewicht* in Bern. Mitarbeit im Workshop „*Kommunale Ebene*“. Die Bedeutung von Massnahmen im Verkehrsbereich für mehr Bewegung und ein geringeres Körpergewicht wird von der Gruppe anerkannt. Insbesondere die Schaffung guter – nicht von Parkplätzen verstellter – Begegnungszonen wird hervorgehoben: «Z.B. sollten die Kinder die Möglichkeit haben, direkt vor der eigenen Wohnungstüre ein solches Umfeld zu finden und es auch allein nutzen können. Dies impliziert einen innovativen Ansatz der Siedlungsplanung und Wohnbaupolitik...» (aus dem Protokoll der Arbeitsgruppe)

10.05 Referat an der Jahrestagung des *Schweizerischen Verbands für Wohnbau- und Eigentumsförderung* in Luzern zum Thema „Kinder- und familienfreundlich planen, bauen und wohnen“. Im Zentrum des Referats steht das Problem der Erreichbarkeit. Verdichtetes Bauen, familienfreundliche Siedlungen bieten Kindern zumeist gute Bedingungen für ein gesundes Aufwachsen. Die selbstständige Erreichbarkeit des Wohnumfeldes muss allerdings gewährleistet sein. Als ungünstig für Kinder erweisen sich Einfamilienhäuser. Sie führen junge Familien zumeist in die Isolation. Es sei denn die Häuser seien eingebettet in gut bespielbare Strassen (Begegnungszonen).

Mai Andreas Stäheli sucht für die *Verkehrskommission der Gemeinde Aesch/BL* nach Kinderzeichnungen für eine Schulwegbroschüre der Gemeinde. Man möchte mit ihr mithelfen, „Elterntaxis“ zu vermeiden. (Die Broschüre mit verschiedenen Kinderzeichnungen ist vor den Sommerferien erschienen.)

12. und 15.06 Stellungnahme zu einem Umfahrungsprojekt in Muri AG (Freischütz 15.06 und Mittellandzeitung 12.06). Ein vom *Elternverein Muri* - Mitglied des Netzwerks - ausgearbeitetes Projekt für eine kleine Umfahrung wird von der Gemeinde und Kanton übernommen, aber derart überritten erweitert, dass der Elternverein das neue Projekt ablehnt.

16.06 Teilnahme am Workshop „Diffusionskonzept Strassenverkehrsunfall-Statistik Schweiz“. Die Verkehrsunfallstatistik wird künftig vom *Bundesamt für Strassen ASTRA* und nicht mehr von Bundesamt für Statistik bearbeitet. Neu soll auch die Möglichkeit gegeben werden, Unfälle mit zusätzlichen Daten, etwa geografischer Art zu verknüpfen. Das Problem der Verknüpfung der Unfalldaten mit Daten über die Exposition im Strassenraum (Verdrängung) wird von mir aufgeworfen. Eine eigentliche Diskussion darüber findet nicht statt. Man steht dem Problem ratlos gegenüber und scheint nicht bereit, es anzugehen.

23.06 Besprechung mit Frau Jaccard von der *Unicef Schweiz*. Gespräch zum Projekt «Kinderfreundliche Gemeinde». Verschiedene Kriterien (Wohnumfeld, Parkplätze, Strassenverkehr, Mitbestimmung u.a.) werden miteinander diskutiert. Wir wollen die gute Zusammenarbeit weiterführen und uns gegenseitig informieren.

04.08 Interview von Muriel Gnehm, *Basler Zeitung*, mit mir „*Der Schulweg lehrt Verantwortung*“ mit verschiedenen Kinderzeichnungen: Im Zentrum des Gesprächs steht die grosse Bedeutung des Schulweges im Hinblick auf die Selbstständigkeit der Kinder und der eigenständigen Kontaktaufnahme mit andern Kindern sowie einer intensiven Naturbeobachtung. Diese Qualitäten sind nur möglich, wenn die Kinder selbstständig in die Schule gingen, nicht chauffiert würden. Auch eine Begleitung von Kindergruppen durch Erwachsenen (Pedibus!) ist keine Lösung.

07.08 «Wege in die Selbstständigkeit»: Interview im *focus* (Beilage des *Tagblattes* St. Gallen) von Sybil Jacoby mit mir illustriert mit Kinderzeichnungen. Ähnliche Schwerpunkte wie das Gespräch mit der Basler Zeitung.

13.08 *Aktion Schuljahresbeginn der Gruppe Kind und Verkehr* des Elternverein Muri (AG). Ziel der Aktionen: In mehreren ganzseitigen Berichten in der Regionalzeitung «Freischütz» soll die Gemeinde dazu angeregt werden, die Situation der Kinder zu verbessern. In einem ersten Bericht «*Wege ins Leben oder Überleben*» analysieren wir verschiedene Schulwege. Dabei machen wir insbesondere darauf aufmerksam, dass die in der Gemeinde anstelle der Einführung von Tempo 30 überall an Kreuzungen und Einmündungen die *Markierung des Rechtsvortritts aufgemalt hat*. Ein Vorgehen, das an unübersichtlichen Stellen ohne Trottoir die Fussgänger und insbesondere die Kinder auf dem Schulweg zusätzlich gefährdet. Wir fordern die Sanierung der gefährlichen Stellen durch weitergehende Massnahmen. Da wir in verschiedenen Gemeinden der Umgebung ein ähnliches Vorgehen beobachten, fordere ich den Vorsteher des Verkehrsdepartementes im *Kanton Aargau*, in den vorhandenen Merkblättern, den *Einsatz der Markierung des Rechtsvortritts einzuschränken*. In einem Schreiben von Regierungsrats Beyeler vom 9.11. heisst es: «Die Unterabteilung Verkehrsmanagement wird jedoch prüfen, ob in den erwähnten Merkblättern ergänzende Hinweise zu Anwendungsmöglichkeiten der Markierung Rechtsvortritt aufgenommen werden können».

23.08 In der Beilage „Bildung und Gesellschaft“ der *Neuen Zürcher Zeitung* erscheint der Beitrag „Hors-sol-Kinder“. Wir berichten über die Geschichte der Verdrängung der Kinder aus dem öffentlichen Raum und die Folgen des heute verbreiteten «bodenlosen Aufwachsens» der Kinder. Eine ausführliche Fassung des gleichen Beitrages mit zahlreichen Bildern befindet sich in meiner Website. http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/HorsSol10A4_000.pdf

21.09 Diskussionsplattform „*Schulwegsicherheit*“ in der *Stadtarena Biel*. Organisation: Sozialdemokratische Gesamtpartei Biel.

24.09 Teilnahme an der Tagung «*Kinder und ihre Lebensräume*» der *Paul Schiller Stiftung* im Naturama in Aarau und Leitung des Workshops «Auswirkungen von schlechten Aktionsraumqualitäten auf den Kinderalltag und die Entwicklung der Kinder». In der Arbeitsgruppen werden die Fragen, was es alles für eine kinderfreundliche Stadt, ein kinderfreundliches Dorf braucht. Im zweiten Teil steht die entwicklungspsychologische Bedeutung des Raumes, insbesondere des Wohnumfeldes

im Zentrum. Der Synthesebericht der Tagung kann bei der Paul Schiller-Stiftung bezogen werden. Der Grundlagenbericht von Gabriela Muri Koller kann im Internet eingesehen werden.
http://www.paul-schiller-stiftung.ch/pdfaktuell/pdf1_9631.pdf)

01.10 Aktion 2 des Elternvereins Muri AG zur Schulwegsituation „*Warum Eltern ihre Kinder zur Schule bringen*“ (ganzseitiger Bericht im *Freischütz* und grösserer Bericht in der *Aargauer Zeitung* „Freiamt“). Vor einigen Jahren schlug der Elternverein Muri der Gemeinde für die Marktstrasse, die unmittelbar vor dem Kloster durchführt und eine wichtige Einkaufsstrasse darstellt, Umbaupläne vor. Die Strasse sollte in eine Begegnungszone umgewandelt werden. Der Vorschlag fand bei der Bevölkerung Anklang und die Strasse wurde nach den Vorschlägen des Elternvereins umgebaut. Da die Gemeinde in der Zwischenzeit die Einführung von Tempo ablehnt hatte, weigerte sich der Gemeinderat auf der umgebauten Strasse Tempo 20 einzuführen. Da die Strasse direkt vor dem Unterstufenschulhaus liegt, haben die Kinder beim Queren grosse Probleme. Der Beitrag fordert mit verschiedenen Bildern erneut die Einführung der ursprünglich vorgesehenen Tempobeschränkung. Kritisiert wird im Beitrag auch die Bemühungen an verschiedenen Orten in der Schweiz (Köniz, Münsingen), auf Hauptstrassen mit Mittelstreifen oder vergleichbaren Markierungen Tempo 30 einzuführen und dafür auf Fussgängerstreifen zu verzichten, damit sich der Verkehrsfluss verbessere. Dieses Konzept, so unsere Meinung überfordere jüngere Kinder. Diese seien unfähig, bei einem hohen Verkehrsaufkommen derartig gestaltete Strassen zu queren. Die Eltern würden gezwungen, die Kinder zu begleiten, zu Fuss oder eben mit dem Auto.

Oktober Kidy, *Swissfamily* (deutsch und französisch). Statement zum Thema.: *Umwelterleben und Umwelterziehung von Kindern*. Im Zentrum steht die Aufmunterung an die Eltern, den Kindern schon früh einen neugierigen Zugang zur Umwelt zu ermöglichen. Dazu gehört auch der Einsatz der Eltern bei den Behörden, damit das Wohnumfeld und die umliegenden Quartierstrassen für die Kinder erreichbar und bespielbar werden.

02/03.11 Ausstrahlung eines Interviews am *Österreichischen Radio* unter dem Titel «*Auf der Strasse. Verkehrsfläche und sozialer Raum*» mit Matthias Haydn und Joanna Stockhammer. Schwerpunkte der Sendung: Geschichte der Vertreibung der Kinder aus dem Strassenraum, Integrationspotenziale im öffentlichen Raum: «Die Integration liegt auf der Strasse!» (Dauer der Sendung 2 x 30 Minuten.)
<http://www.criticalmass.at/forum/topic/o1-radiokolleg-auf-der-strasse>

06.11 Tagung *Primano* (Frühförderungskonzept zur Verbesserung der Bildungschancen sozial benachteiligter Kinder der Stadt Bern): Leitung der Arbeitsgruppe «nahes Wohnumfeld» gemeinsam mit dem Verkehrsplaner Rolf Steiner (Bern). Es wird angeregt, die Frühförderung von Kinder mit belastenden Familiensituationen über die konkreten Hilfeleistungen bei Hausbesuchen ins Wohnumfeld auszuweiten. Damit dies möglich wird, müssen durch intensive Quartierarbeit in Zusammenarbeit mit der Grünraum- und Verkehrsplanung gute Wohnumfelder geschaffen werden. Durch die konkrete Vermittlung von Kontakten in der Nachbarschaft kann vielfältig Nachbarschaftshilfe aktiviert werden, die die Wirkung der Hausbesuche wesentlich stärken und dauerhaft machen. Eine Kurzfassung der Einleitung zum Workshop ist im Internet:
http://www.primano.ch/fileadmin/user_upload/PDF/PrimanoEinleitung.pdf

10.11 Leserbrief im Tagesanzeiger zum Thema Tempo 30 auf Hauptstrassen «*Nur mit Fussgängerstreifen*». Der Entscheid des Bundesgerichts im Fall Münsigen die Einführung von Tempo 30 zuzulassen, führt zu Diskussionen und Verwirrung. (Tagesanzeiger vom 8.11) Der VCS und andere Gruppierungen halten den Entscheid für wegweisend und wollen nun auch auf andern Hauptstrassen Tempo 30 einführen. Selbstverständlich begrüsst auch wir die Möglichkeit, auf Hauptstrassen Tempo 30 einzuführen. Nur, der Bundesgerichtsentscheid hat einen schwerwiegenden Nachteil: Die Bewilligung wurde erteilt, weil der Kanton Bern im konkreten Fall nachweisen konnte, dass sich der Verkehrsfluss durch die vorgeschlagene Massnahme verbessern lässt. Dies, weil auf der ganzen Umbaustrecke die Fussgängerstreifen weggelassen werden: Eine Massnahme, die, wie bereits im Beitrag vom 1.10 betont, jüngere Kinder überfordert. Sie können auf diese Weise stark befahrene Strassen unbegleitet nicht mehr überqueren.

20.11. Werkstatt *VCS Aargau* zum Thema *Schulwegsicherheit*. Im Referat betone ich die grosse Bedeutung des Schulweges in sozialer Hinsicht und im Hinblick auf eine vertiefte Umweltwahrnehmung. Die zentralen Werte des Schulwegs sind jedoch nur wirksam, wenn die Kinder unbegleitet von Erwachsenen in den Kindergarten und die Schule gehen können.

30.12. Dario Manuetti, Leiter der Gruppe „*la città possibile*“ von *Turin* berichtet über die Projekte der seiner Gruppe, insbesondere über das «*passaporto*» (zone 30, piemonte strade sicure). In ihm werden Kinder in die Besonderheiten der Tempo-30-Zonen eingeführt. Sie lernen beobachten und werden angeleitet, die von den Autos gefahrenen Geschwindigkeiten zu messen und den Behörden über Probleme im Strassenverkehr zu berichten. Die Kontakte zwischen «*la città possibile*» in Turin und dem Netzwerk Kind und Verkehr bestehen seit längerer Zeit. Die Organisation in Turin möchte uns nächstes Jahr für einen Vortrag nach Turin einladen.

Kurzanfragen/Korrespondenz

5.01. Simon Krumm, Dortmund: Auskunft für eine Diplomarbeit zum Thema „Strategien zum Umgang mit den Interessen schwacher Verkehrsteilnehmer im Rahmen von *Share Space*.“

01.02 Anfrage: *Myclimate* möchte unsere Schulwegstudie „Ich gehe, also bin ich“ in ihren Lehrmittel auf eine DVD brennen. (bewilligt)

01.02 Auf eine kritische Anfrage hin betont Karin Grütter (*Aktion gesundes Körpergewicht, Kanton Baselland*), dass im Aktionsprogramm 2010 der Aspekt Bewegungsförderung im Wohnumfeld und in Begegnungszonen mitberücksichtigt werden soll. Man hoffe auf die Mitwirkung einiger Gemeinden.

09.02 Pasquale Steiner möchte in ihrer Wohngemeinde etwas zur Schulwegsicherheit beitrage. Sie fragt an, wie sie vorgehen solle. Ich rate Ihr u.a., Kontakt mit betroffenen Eltern zu suchen und mit der Schule, ev. Schulpflege und beim Gemeinderat schriftlich zu protestieren.

21.02 Anfrage von Natalie und Thomas Chiodi für das *Bulletin der Alternativen Zug* aus einem Beitrag von der Website Ausschnitte zitieren zu dürfen.

10.03 Beratung von Silvia Sutter: Master Arbeit an der ETH Zürich «Kinderfreundlichkeit in ehemaligen Industriequartieren.

04.08 Anfrage Marianne Senn: Wer ist für die Sicherheit der Schulweg zuständig. Meine Antwort: Grundsätzlich muss die Gemeinde für sichere und zumutbare Schulwege sorgen. Eignet sich aber ein Unfall, ist es äusserst schwierig mit einer Verantwortlichkeitsklage vor Gericht Recht zu bekommen. Was heisst im Detail „zumutbar“ und „sicher“?

14.08 Franziska Meyer möchte für Ihre im Lang Verlag erscheinende Dissertation einige Kinderzeichnungen zum Schulweg verwenden. Bewilligung erteilt.

11.10 Mitarbeit für die Broschüre der Verkehrsclubs Österreichs für eine Broschüre zum Thema «Wohnen und Mobilität»

Dezember: Die deutsche Zeitschrift «Verkehrszeichen» übernimmt unsere Stellungnahme zum Pedibus: «*Pedibus auf dem Schulweg: nicht sinnvoll und förderungswürdig.*»

Ausblick auf 2011

- Am 26. Mai finden in Basel die Umwelttage statt. Man hat uns für einen Workshop eingeladen.
- Die Arbeiten für die Vernehmlassung der Revision der neuen Verordnungen zur Strassenbenützung (StBV) und Signalisationsverordnung (BSSV) haben begonnen. Eingabetermin: Mitte Mai 2011
- Konzept und Beratung für zwei bis drei Kurzfilme für die Website *zeittraumaargau* mit der Firma VISAVISTA
- VSI Projekt zum Thema Schulweg: Anfrage der Firma Metron AG Brugg zur gemeinsamen Projekteingabe.

Muri, im März 2011