



Der Tanz mit dem Bündel

Vortrag von Dr. Marco Hüttenmoser, KUM Muri AG
zur Gründung des Netzwerks „Kind und Verkehr“
am 1. September 2005 in Lenzburg

Der Tanz mit dem Bändel

oder

Was heisst kindergerechte Sicherheitspolitik?

„Der Tanz mit dem Bändel“ – der unbändige Bewegungs- und Spieldrang der Kinder – fordert uns heraus. Seit Jahren! Die Frage lautet: Was heisst es, eine kindergerechte Sicherheitspolitik zu betreiben? Wie sollte diese aussehen? Die Frage der Sicherheit bezieht sich dabei nicht nur auf den Strassenverkehr, auch wenn dieser im Vordergrund steht. Auch die Sicherheit der Kinder auf Spielplätzen, in der Wohnung, im Wohnumfeld ist Thema. Die Grundlage bleibt immer die gleiche: DAS KIND.

Mit meinen Ausführungen möchte ich die wichtigsten Grundlinien einer kindergerechten Verkehrssicherheitspolitik aufzeigen. Zugleich werde ich begründen, warum es das am 1. September 2005 öffentlich gegründete Netzwerk „Kind und Verkehr“ dringend braucht.

Eine kindergerechte Sicherheitspolitik muss, so unsere zentrale Forderung, die Rechte und Bedürfnisse der Kinder berücksichtigen. Sie muss die gesunde Entwicklung der Kinder fördern und darf diese nicht behindern.

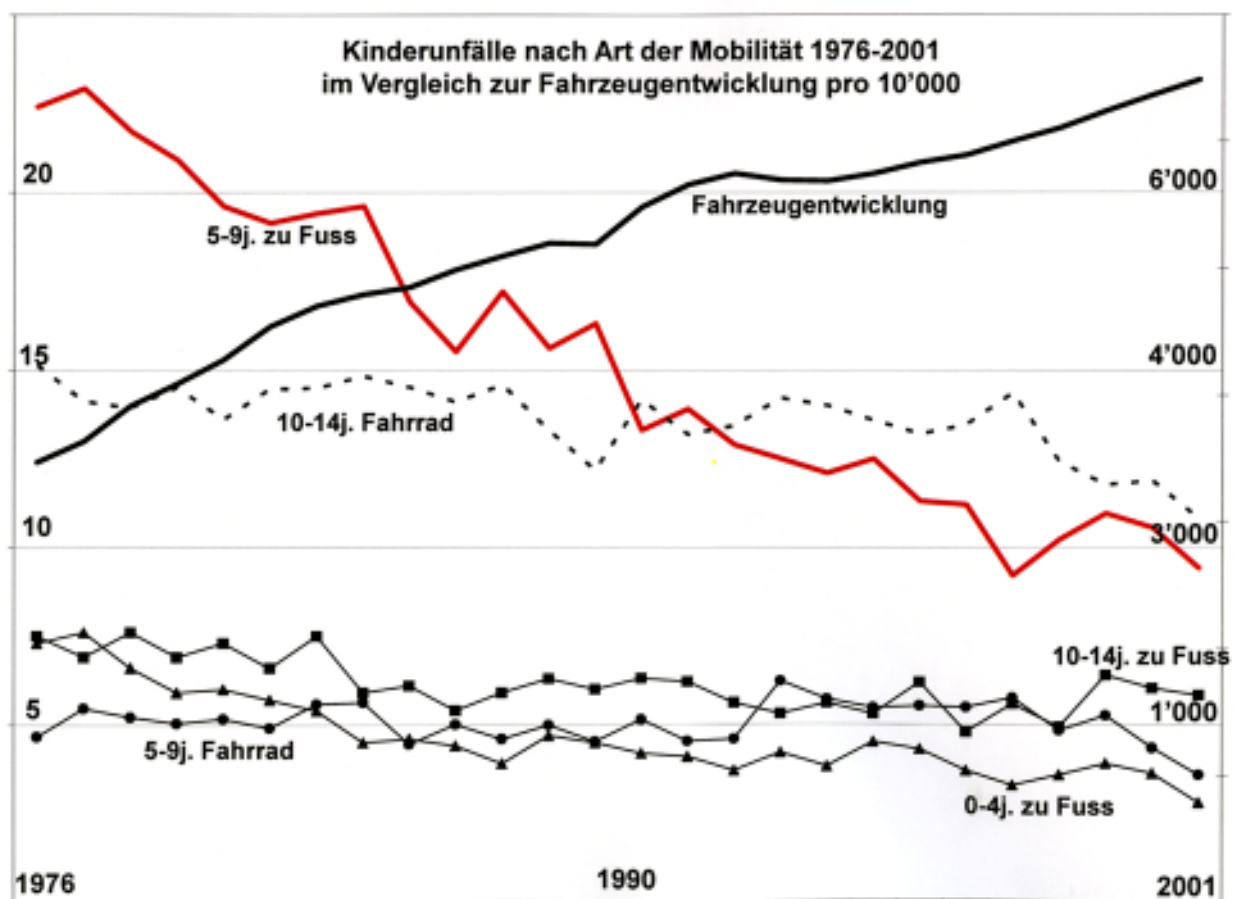
I

Wo steht das Kind in der schweizerischen Verkehrssicherheitspolitik?

Das Kind einerseits und der Verkehr andererseits bilden in unserer Sicherheitspolitik zwei erratische Blöcke, die kaum miteinander vereinbar sind. Auf der einen Seite -sind die Kinder, die als unberechenbar bezeichnet werden, dabei aber nur ihrem natürlichen Bewegungsdrang nachgeben. Auf der andern Seite ist der Strassenverkehr, der, so die Meinung der Verantwortlichen, unter allen Umständen funktionieren, d.h. fliessen muss.

Dieser unvereinbare Gegensatz bildet seit Jahrzehnten die Grundlage unserer Verkehrspolitik. Er kommt etwa dann Ausdruck, wenn zur Zeit des Schulbeginns das übliche Lamento über Kinderunfälle erklingt und auf mehr oder weniger fantasievolle Weise an Fahrzeuglenker und die Eltern appelliert wird, doch mehr auf die Kinder am Strassenrand zu achten.

Zwar wird von verantwortlicher Seite immer wieder hervorgehoben, dass man viel erreicht habe: Erziehungsprogramme für Fahrzeuglenker, im Kindergarten und an Schulen, Öffentlichkeitsarbeit, Massnahmen beim Fahrzeug- und Strassenbau etc. hätten bewirkt, dass die Kinderunfälle im Verkehr in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen seien. – Tatsächlich?



Dem ersten Teil kann man, wie die vorgehende Grafik zeigt, zustimmen: Die Unfälle auf der Strasse mit Kindern sind tatsächlich zurückgegangen. Fragt sich nur wieso? Gemeinsam mit Daniel Sauter habe ich das Unfallgeschehen der letzten 20 Jahren genauer analysiert. Dabei stellten wir fest, dass sich der Rückgang der Unfälle insgesamt, auf einen sehr deutlichen Rückgang bei den jüngeren Kindern, den fünf- bis neunjährigen Kinder beschränkt und dies nur bei Kinder, die zu Fuss unterwegs sind. Bei allen andern Altersgruppen und Mobilitätsarten ist die Anzahl Unfälle in den letzten 20 Jahren weitgehend konstant geblieben.

Im Klartext heisst dies: Die so sehr angepriesene Wirksamkeit der ergriffenen Massnahmen ist mehr als fraglich. Es ist völlig unwahrscheinlich, dass sich diese nur auf die zu Fuss gehenden jüngeren Kindern auswirken.

Die eigentliche Ursache des Rückgangs liegt auf der Hand, wird aber verschwiegen: Die ständige Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs und die damit erhöhte Unfallgefahr hat dazu geführt, dass die Eltern die jüngeren Kinder vermehrt an der Hand nehmen, sie mit dem Auto in den Kindergarten oder in die Schule fahren und sie nicht mehr im Freien spielen lassen.

Was sich nicht auf der Strasse bewegt, oder ständig an der Leine geführt wird, kann auch nicht überfahren werden.



Der 8jährige Robin zeichnete eine sehr lange Zeichnung (Auschnitt). Sie enthält vor allem Strasse. Ganz am Rande zeichnete er auch sich selber. Für seinen Kopf hatte es aber keinen Platz mehr auf dem Zeichnungsblatt. Er hat ihn ausgeschnitten und aufgeklebt, so dass er nun über das Zeichnungspapier hinausragt. - Ein Beispiel dafür, wie fantasievoll und eindringlich uns Kinder deutlich machen, dass sie im Strassenraum keinen Platz haben.

Das heisst die Verkehrssicherheitspolitik der letzten 20 Jahre erweist sich als eine **Politik der Verdrängung**. Der Mächtigere, der motorisierte Strassenverkehr, vertreibt den Schwächeren, die Kinder, aus dem ursprünglichen Lebensraum „Strasse“. Wie die gezeigte Statistik verdeutlicht, ist dieses Vorgehen in Bezug auf das Unfallgeschehen höchst wirksam.

Die Vertreibung erfolgt nicht „einfach so“, unwillentlich, unbewusst und ohne bösen Willen, sondern ganz konkret durch eine Vielfalt verkehrstechnischer und gesetzlicher Massnahmen. Dazu ein paar Beispiele:

- Der Verkehr muss fliessen...unter allen Umständen. An Kreuzungen und bei wichtigen Fussgängerquerungen hat man deshalb damit begonnen, die alten Ampeln zu entfernen und **Kreisverkehr** einzurichten. Wenn Kinder sich zuvor auf einfache Weise durch Warten auf das „grüne Männlein“ den Vortritt verschaffen und sicher und weitgehend ohne Angst die Strasse überqueren konnten, müssen sie sich heute den Vortritt zunächst mit einem kräftigen Schritt auf den Zebrastreifen hin erkämpfen. Vor allem aber wissen sie in der Mitte des Zebrastreifens angekommen nicht mehr, ob ein Auto aus dem Kreisel nun abbiegt oder weiterfährt. Das heisst, an die Stelle eines einfachen und sicheren Vorgehens ist Unsicherheit und Angst getreten. Die verantwortlichen Behörden beteuern und bestätigen: Es gäbe weniger Unfälle. Sie haben aber nie kontrolliert, „wer denn da noch den Weg über den Kreisel nimmt“! Die Eltern hingegen sehen sich gezwungen, dank der schwierigen Situation, ihr Kind an die Hand zu nehmen, es mit dem Auto in die Schule zu fahren.

- **Fussgängerstreifen** sind für Kinder eine wirkungsvolle Hilfe. Bei einfachen und übersichtlichen Situationen mit wenig Verkehr braucht es keine Ampeln. Nach Links und ab der Mitte nach Rechts schauen, kann ein Kind mit einiger Übung lernen und im Alltag anwenden. Sofern sich die Fahrzeuglenker und -lenkerinnen regelkonform verhalten, ist die Gefahr eines Unfalles gering.

Ob, wo und wie ein Fussgängerstreifen eingerichtet werden soll, bestimmt die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) in ihren Normblättern. Diese Normen sind zwar rechtlich nicht verbindlich, sie werden aber von den Kantonen und Gemeinden zumeist wie „heilige Kühe“ beachtet.

Für die Fussgängerstreifen ist die Norm SN 640 241 massgebend. Nimmt man nun das, was dort geschrieben steht ernst, so müssten in kleineren Gemeinden alle Fussgängerstreifen abgeschafft werden. Es heisst in dieser Norm nämlich, dass keine Fussgängerstreifen eingerichtet werden sollen, wenn in der Spitzenstunde oder innerhalb jener drei Stunden, in denen eine Strasse am häufigsten überquert wird die Frequenz deutlich kleiner ist als 50 Personen. Tatsächlich gibt es in kleineren Dörfern und Weilern kaum Fussgängerstreifen und die Forderung nach solchen wird mit Berufung auf die bestehende Norm zumeist abgelehnt. Wie Sie wissen, besteht bei der Verkehrspolizei die Tendenz Fussgängerstreifen gegen den Widerstand der Bevölkerung aufzuheben. Man hält sie für zu gefährlich. Sie würden, weil zu wenig frequentiert, von den Motorfahrzeuglenkern nicht beachtet. Dass man solch unsichere Fussgängerstreifen durch zusätzliche Massnahmen – zum Beispiel durch Einengungen der Fahrbahn, Warnblinklampen u.a. oder notfalls durch selber bedienbare Lichtsignalanlagen usw. sicher machen kann wird nicht erwogen. - Mit der Aufhebung von Fussgängerstreifen gibt es selbstverständlich weniger Unfälle. Die Kinder kommen nicht oder nicht mehr unbegleitet über die Strasse. Sie müssen zu Hause bleiben oder werden von den Eltern in den Kindergarten oder in die Schule gebracht.

Ich wiederhole mich: Wo niemand eine Strasse quert, gibt es auch keine Unfälle mit Fussgängern. So einfach ist es, die Unfallstatistik aufzubessern.

- Ein etwas abstrakteres, weniger gut fassbares aber nicht weniger wirksames Beispiel bildet die „**Aufsichtspflicht**“. Wenn ein jüngeres Kind unvermittelt auf die Strasse rennt und einen Unfall verursacht oder beim Spiel in der Wohnstrasse einem Auto einen Kratzer versetzt, können die Geschädigten geltend machen, dass die Eltern oder die zuständigen Betreuer ihre Aufsichtspflicht vernachlässigt hätten und für die Gutmachung des Schadens aufkommen müssen.

In Deutschland ist es in der Zwischenzeit so weit, dass man ein Kind kaum mehr allein in den Kindergarten schicken darf. In der Schweiz sind die Gerichte zum Glück noch zurückhaltend mit entsprechenden Urteilen.

Der Druck seitens der Juristen, die Aufsichtspflicht der Eltern bei Unfällen gelten zu machen, ist jedoch beachtlich. Bereits 1992 forderte der Tessiner Jurist Gabriello Patocchi (Il pedone 1992), dass der tägliche intensive Verkehr nach vermehrter Verpflichtung der Verantwortlichen zur Überwachung der Kinder ruft. In einer neueren Dissertation (Zürich 1996, S. 155ff) hat Matthias R. Heierli nachgedoppelt. Er schreibt: „Wenn man... zum Schluss kommt, dass kleinere Kinder im heutigen Strassenverkehr überfordert sind, und die Auffassung vertritt, dass Angewöhnung an den Verkehr ein Prozess ist, der sich über Jahre hinzieht und auch durch intensiven Unterricht nicht entscheidend beschleunigt werden kann, so gelangt man unweigerlich zur Auffassung, dass kleine Kinder im Strassenverkehr nicht allein gelassen werden dürfen. Ereignen sich Unfälle, eben weil kleine Kinder von ihren Eltern allein auf die Strasse gelassen werden, so müssten auch sie zur Rechenschaft gezogen werden, da sie ihre Fürsorgepflicht vernachlässigt hatten.“

Vergessen wird bei derartiger Argumentation die übergeordnete Pflicht des Staates, das Überleben und die Entwicklung des Kindes sicherzustellen. Dies ist im Artikel 6 der UNO-Kinderrechtskonvention festgehalten.

Auch die Schweiz hat sich zur Einhaltung und Umsetzung der Kinderrechte verpflichtet. Noch deutlicher wird es im Artikel 31, der das Recht des Kindes auf Freizeit, Spiel und die Beteiligung am kulturellen und künstlerischen Leben beinhaltet.

Setzt sich die Auffassung durch, dass die Eltern alleine die fürsorgerische Verantwortung tragen müssen und werden sie zum Beispiel gezwungen, ihre Kinder in den Kindergarten zu begleiten. Würde dies heissen, dass das geltende Recht eine Erziehung der Kinder zur Unselbständigkeit fordert und fördert.

Erlauben Sie mir hier einen Seitenblick auf die Sicherheitsfrage in öffentlichen und halböffentlichen Räumen, etwa **Kinderspielplätze**, zu werfen:

Seit dem ersten Januar 1999 gilt für die Einrichtung von Kinderspielplätzen auch für die Schweiz die Europäische Norm EN 1171. Ist ein öffentlicher oder halböffentlicher Spielplatz nicht normgerecht eingerichtet, können bei einem Unfall die Betroffenen die Eigentümer und Unterhaltspflichtigen des Spielplatzes zur Verantwortung ziehen.

Es ist gewiss nichts dagegen einzuwenden, dass die Funktionsfähigkeit und der Zustand von Spielgeräten untersucht und die Geräte regelmässig gewartet werden müssen. Hervorstehende Nägel und Schrauben, versteckte gefährliche Schäden am Holz usw. müssen vermieden werden. Wenn die Regelungen jedoch dazu führt, dass etwa ganze Spielplätze nur für bestimmte Altersgruppen zugänglich sind oder bestimmte natürliche Risiken wie Klettern usw. nicht mehr oder nur in sehr beschränkten Ausmass möglich sind, geht die Verregelung eindeutig zu weit.

Als Beispiel sei hier der Spielplatz **Zelgli in Dübendorf** erwähnt. Ein Besuch des Spielplatzexperten der BFU führte dort zu folgenden Massnahmen und Forderungen

- Der Kletterbaum (Bild links) wurde derart zurückgestutzt, dass er für Kinder kaum mehr interessant ist. Ebenso wurden bei einem jungen Baum, der später als Kletterbaum dienen sollte, die unteren Äste abgesägt, damit die Kinder nicht hoch klettern können. (Bild rechts)



- Die in einen Hügel eingebauten Steine (Bild oben) wurden als zu gross beurteilt. Der Hügel muss gemäss Gutachten abgeflacht werden. Das Gleiche gilt für die Arena auf der andern Seite des Hügels (Bild unten).



II

Braucht es ein Netzwerk Kind und Verkehr?

Nach all dem, was ich bereits gesagt habe, ist dies eigentlich eine rhetorische Frage. Ich stelle fest, dass sowohl die Verkehrssicherheitspolitik wie die Sicherheitspolitik in Bezug auf die Gestaltung halböffentlicher und öffentlicher Räume an den Bedürfnissen der Kinder und den Erfordernissen für eine gesunde Entwicklung vorbei gehen. Unter dem Vorwand Unfälle zu vermeiden wird seit Jahren eine Verhinderungs- und Vertreibungspolitik betrieben.

Ein weiteres Argument kommt hinzu:

Die Behörden und Organisationen, von denen wichtige Entscheide bezüglich Sicherheit der Kinder im Strassenverkehr gefällt werden, ignorieren die Bedürfnisse der Kinder.

So ist keine all jener Organisationen, die sich seit vielen Jahren für die Interessen der Kinder einsetzen, in einem der massgebenden Gremien vertreten und wurde von diesen auch nicht um Mitarbeit angefragt. Dies, obwohl die Kinder die vom Strassenverkehr am stärksten betroffene Gruppe ist und Kinder auch am häufigsten zu Fuss unterwegs sind.

Dies beginnt bereits bei der **Vernehmlassung** die das Bundesamt für Strassen vor wichtigen Entscheiden jeweils durchführt: Von gegen 150 Organisationen und Institutionen, die angefragt werden, befindet sich keine Organisation, die die Interessen der Kinder vertritt.

Die für Sicherheitsfragen im Verkehr wichtigsten Organisationen, der **Fond für Verkehrssicherheit FVS** (Präsiert vom Bundesamt für Strassen), die neu geschaffene „**Expertengruppe Verkehrssicherheit**“ mit 40 Mitgliedern sowie der **Verkehrssicherheitsrat (VSR)** werden von verkehrsorientierten Organisationen dominiert. Die Interessen und Bedürfnisse der Kinder werden nicht wahrgenommen.

Finanziell werden diese Organisationen durch einen Teil der Prämien (0.75%) der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung getragen. Jährlich sind dies immerhin rund 17 Millionen Schweizer Franken. Auch wenn der FVS eine Stiftung ist, geht es um öffentliche Gelder.

Der Fonds für Verkehrssicherheit sowie der Verkehrssicherheitsrat wurden vor kurzem reorganisiert und die Expertengruppe „Verkehrssicherheit“ neu geschaffen: Die darin vertretenen Organisationen sind weitgehend die gleichen wie jene der alten Gremien.

Ein Antrag von Fussverkehr Schweiz, einen Vertreter der Kinderinteressen in die Expertengruppe Verkehrssicherheit aufzunehmen wurde vor einigen Monaten abgelehnt.

Anmerkung: Man kann sich leicht vorstellen was passieren würde, wenn gar die Mitsprache der Kinder selbst gefordert wäre. Dabei ist auch diese im Artikel 12 der Kinderrechte festgeschrieben: Das Recht des Kindes, seine Meinung zu allen seine Person betreffenden Fragen oder Verfahren zu äussern und gewiss zu sein, dass dies Meinung auch mitberücksichtigt wird.

Wie ungeschickt die Verkehrssicherheitsgremien Kinderinteressen wahrnehmen und vertreten, zeigen etwa die folgenden Beispiele:

Der Fonds für Verkehrssicherheit hat für die laufende und künftige Sicherheitsarbeit als kinderrelevante Themen „passive Sicherheit“ und „Schulwegsicherheit“ festgelegt.

Bei der „**passiven Sicherheit**“ geht es darum, dass Kinder möglichst wie „bunte Vögel“ eingekleidet auf die Strasse gehen, respektive dort „herumflattern“. Dass dies nur funktioniert, wenn die Kinder kostenlos mit reflektierenden Materialien „Bändeli“ und Jacken eingekleidet werden, ergibt sich von selbst. Dass damit die verschiedenen Organisationen, die in den entscheidenden Gremien sitzen damit ihre Werbung finanzieren, wie sie dies seit Jahrzehnten tun, wird nicht laut ausgesprochen.

Die Einkleidung von Kindern als bunte Vögel und zugleich deren Missbrauch als Werbeträger unter dem Vorwand grösserer Sicherheit, stellt nicht nur eine Erniedrigung der Kinder dar, sondern ist auch eine Verletzung der Menschenrechte und der Rechte der Kinder.

Wohin die Behandlung des Themas „**Schulwegsicherheit**“ durch die zuständigen verkehrsorientierte Gremien führt, zeigt die mit Unterstützung des Fonds für Verkehrssicherheit vom TCS im Jahr 2000 realisierte Broschüre „Sind so kleine Füsse“. In dieser Broschüre wird die Verantwortung für die Sicherheit der Kinder auf die Eltern, insbesondere die Mütter abgeschoben. Das zentrale Motto der Broschüre lautet: Mit mehr Zuwendung der Mütter an die Kinder lassen sich die Verkehrsprobleme lösen. Geliebte Kinder sind auch im Verkehr sichere Kinder.

Bereit beim ersten Erscheinen der Broschüre haben wir heftig protestiert. Mit einem Brief an den Bundesrat und Radiosendungen erreichten wir, dass der Fonds für Verkehrssicherheit seine finanzielle Beteiligung zurückzog. Die Broschüre liegt immer noch vor auf. Die Startauflage betrug 25'000 Exemplare. Die Mitfinanzierung durch den Fonds wird nach wie vor erwähnt. Neuerdings wird die Broschüre auch durch die BFU in den Medienmitteilungen angepriesen.

Die Broschüre muss als logische Folge davon bezeichnet werden, dass von den zuständigen Gremien, heikle Themen wie „Schulwegsicherheit“ und generell „Kinder im Verkehr“ an Organisationen vergeben werden, die von den Bedürfnissen und Rechten der Kinder keine Ahnung haben.

Ich komme zum 3. und letzten Punkt meiner Ausführungen:

III

Was heisst nun kindergerechte Sicherheitspolitik und worin liegen die Ziele des Netzwerks Kind und Verkehr?

Ich habe zu Beginn das Bild einer Sicherheitspolitik gezeichnet, die von zwei erratischen Blöcken ausgeht: Hier die unberechenbaren Kinder dort der Strassenverkehr, der unter allen Umständen fliessen muss. Dieser Ausgangspunkt führt zu einer einseitigen Machtpolitik, in der die Kinder unter dem Vorwand, Unfälle verhüten zu wollen, konsequent aus dem Strassenraum vertrieben werden.

Der Ausgangspunkt ist falsch:

Kinder sind nicht unberechenbar, sondern sie werden durch den motorisierten Strassenverkehr zu defizitären, unberechenbar scheinenden Wesen geformt.

Untersuchungen der letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass der Strassenverkehr die Entwicklung der Kinder wesentlich beeinflusst. Kinder, die in Wohnumfeldern aufwachsen, die durch den Strassenverkehr gefährdet sind, weisen bereits mit fünf Jahren im Vergleich zu andern Kindern deutliche Defizite auf in Bezug auf ihre motorische und soziale Entwicklung, sowie in Bezug auf ihre Selbstständigkeit.

Das heisst anders formuliert: Durch den Strassenverkehr benachteiligte Kinder sind nicht fähig, einen sinnvollen Umgang mit dem Verkehr zu erlernen, weil ihnen das Erlernen der dazu nötigen Fähigkeiten und der Erwerb der nötigen Selbstsicherheit durch den Strassenverkehr verbaut wird.

Diesen Teufelskreis muss eine kindergerechte Sicherheitspolitik durchbrechen. Alles andere führt in die Sackgasse. Das heisst: Der Strassenverkehr muss den Kindern zunächst jenen Raum, jenen Spiel- und Kontaktraum zur Verfügung stellen, den sie für eine gesunde Entwicklung brauchen. Die gesunde Entwicklung bildet den Ausgangspunkt dazu, dass die Kinder lernen können, mit den Gefahren im Strassenverkehr umzugehen

Das Beispiel der Bieler Stadtpolizei, die sich weigert den Kindern weiterhin Verkehrsunterricht im Fahrradfahren zu erteilen, mag dies gut illustrieren. Genau jenen Kinder wird dieser Unterricht verwehrt, die in ihrem Wohnumfeld, auf der Quartierstrasse, keine Gelegenheit haben, mit dem Dreirad, dem Trottinett, dem Stützradfahrrad oder beim Fussballspiel die nötigen Voraussetzungen in Bezug auf das Gleichgewicht und die Körperkoordination und die Reaktionsfähigkeit zu erwerben.

Wenn in diesem Zusammenhang mehr Bewegung in Krippen und im Kindergarten oder etwa „fünf Turnstunden“ gefordert werden, so muss ich beifügen, dass sich das Problem der motorischen Defizite auch mit zehn Turnstunden nicht lösen lässt. Die Defizite entstehen bereits vor dem Eintritt in den Kindergarten und in die Schule. Kindern, denen die Freude an der Bewegung durch eine unwirtliche und vom Verkehr dominierte Umwelt genommen wurden, lassen sich nur schwerlich mittels aufgesetzten Bewegungsprogrammen integrieren. Statt die Schule, den Kindergarten und die Familie mit ständig neuen Forderungen zu überfordern – Es gibt da ja auch noch den schiefen Turm von Pisa usw. – muss das Übel des Bewegungsmangel dort angepackt werden, wo es entsteht: im fehlenden, resp. vom Verkehr dominierten Raum im Wohnumfeld. Familie, Krippe, Kindergarten und Schule sind nicht die „Flickbuden unserer Gesellschaft“.

Das heisst, der motorisierte Strassenverkehr muss den Kindern entgegenkommen. Sicherheitspolitik betreiben heisst zunächst „Entwicklungsförderung“.

Diese Entwicklungspolitik besteht zunächst ganz einfach im Verfügbar-Machen geeigneter Spiel- und Begegnungsräumen im Wohnumfeld. Jedes Kind muss von klein an die Möglichkeit erhalten, zunächst begleitet, dann unbegleitet im unmittelbaren Wohnumfeld zu spielen, sich zu bewegen und mit andern Kindern und Erwachsenen selbstständig Kontakt aufzunehmen.

Nebst allem Negativen, das ich bis anhin über die Schweizerische Verkehrssicherheitspolitik gesagt habe, gibt es auch Ansätze zu gewissen Neuerungen, die unseren Forderungen unter bestimmten Bedingungen entsprechen.

- In vielen Gemeinden werden heute die Wohngebiete flächendeckend in **Tempo-30-Zonen** integriert. **Gut realisierte** derartige Zonen geben den Kindern, wenn sie auf ein Ziel hin unterwegs sind, mehr Bewegungsfreiheit und grössere Sicherheit.
- Als Ergänzung zu den Tempo-30-Zonen braucht es weiterhin **kindersichere Übergänge bei Hauptstrassen** (Fussgängerstreifen mit Trottoirnasen, Blinkanlagen oder, wenn nötig mit Ampeln.)
- **Begegnungszonen in Wohnquartieren** erlauben den Kindern das Spiel auf der Strasse und gewähren ihnen den Vortritt vor dem motorisierten Verkehr. Begegnungszonen bewähren sich allerdings nur, wenn durch eine konsequente Umgestaltung des Strassenraums auch tatsächlich Begegnungs- und Spielraum entsteht.



So nicht: Wenn Begegnungszonen völlig mit parkierten Autos verstopft sind, kann keine Spiel- und Begegnungsfläche entstehen. Vorallem wenn sie die Kinder selbstständig erreichen sollte, ohne Autos zu verkratzen.

- Meine Erläuterungen zeigen, welche Raum- und Verkehrspolitik nötig ist, um dem Anspruch der Kinder gerecht zu werden. Es müssen Räume gestaltet werden, in denen eine gesunde Entwicklung möglich ist. Wohngebiete müssen grundsätzlich in Tempo-30-Zonen integriert und mit möglichst vielen Begegnungszonen, die ihren Namen verdienen, durchsetzen werden. Darüber hinaus muss ein fein verästeltes Netz von Fusswegen und Trampelpfaden die verschiedenen Begegnungszonen mit einander

verbinden. Kindersichere Wege führen zu Spielplätzen, in denen die untersten Äste der Bäume noch vorhanden sind und es Kletterhügel gibt usw., die unterschiedlich hohe Ansprüche an die Fähigkeiten der Kinder stellen. Innerhalb dieser - von der grössten Gefahr, dem Motorfahrzeugverkehr, gut abgesicherten Zonen – gibt es Risiken unterschiedlicher Art für Kinder unterschiedlichen Alters. Alles sichern zu wollen, ist absurd, denn ohne Risiken gibt es keine Entwicklung. Mit Motorfahrzeugen, die auf der Strasse im Schrittempo verkehren, können sich bereits kleine Kinder arrangieren, genauso wie die Autolenker und -lenkerinnen mit spielenden Kindern. Absolute Sicherheit gibt es nicht. Selbst ein sehr vorsichtig fahrender Vater kann unter unglücklichen Umständen das eigene Kind vor dem Garagenplatz überfahren (wie dies ja auch auf einsamen Bauernhöfen nicht selten vorkommt). Mit solchen Risiken müssen und können wir leben.

Die Kinder unserer Gesellschaft haben ein gesundes Lebensumfeld nicht nur verdient sondern auch ein Recht darauf. Dies durchzusetzen betrachtet das am ersten September 2005 gegründete Netzwerk als wichtigstes Ziel. Im Rahmen des Netzwerks werden wir nun zunächst mit den für die Sicherheitspolitik in der Schweiz verantwortlichen Personen und Organisationen Kontakt aufnehmen und angemessene Mitsprache und Mitbestimmung fordern. Gemeinsam mit diesen Organisationen wollen wir einen Weg zur Realisierung einer kindgerechten Sicherheitspolitik suchen.

Der „Tanz mit dem Bändel“ geht weiter, muss weiter gehen...

Zum Schluss noch das „Quiz des Tages“ (nächste Seite: Anhang)

Literatur:

Heierli, Matthias Richard: Die Bedeutung des Vertrauensprinzips im Strassenverkehr und für das Fahrlässigkeitsdelikt. Diss. Universität Zürich, Zürich 1996

Patocchi, Gabriello: Il pedone e l'automobilista, ZStR 1992 (109), S. 121ff

Touring Club der Schweiz: Sind so kleine Füsse.... Zur Psychologie der Sicherheit der Kinder im Strassenverkehr,, Vernier 2000. Die Koordination der Inhalte dieser Broschüre erfolgte durch die „Internationale Akademie für Humanwissenschaften und Kultur, Psychologisches Institut für Friedensforschung und Friedenserziehung, Walenstadt, Sargans, Zürich

Weitere Hinweise findet man unter der Internetseite: www.kindundumwelt.ch

Adresse des Autors:

Dr. Marco Hüttenmoser

Dokumentationsstelle Kind und Umwelt

Kirchbühlstrasse 6

5630 Muri

info@kindundumwelt.ch

Quiz des Tages

Letztes Jahr stiegen die Kinderunfälle an Fussgängerstreifen um 13 Prozent.

Was tun die Behörden dagegen?

Antwort:

Sie werden unfallträchtige Fussgängerstreifen überprüfen und gemäss Norm 640241 des Verbands Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) aufheben.

Folgen der Massnahme:

Hunderte von Kindern kommen nicht mehr allein über die Strasse, in die Schule, zu ihren Freunden. Sie müssen von der Mutter/dem Vater über die Strasse gebracht werden. Sie bleiben in der Wohnung sitzen, schauen vermehrt fern, sind sozial isoliert, werden unbeweglich und dick.

Die Forderungen des Netzwerks:

Keine Aufhebung von „gefährlichen“ Fussgängerstreifen. Unfallgefährdete Übergänge werden sicherer gemacht durch eine Einengung der Strasse, durch Trottoirnasen, Blinkanlagen usw. oder notfalls durch eine Ampel!

