

# Kinder auf die Strasse!

Zum Thema „Kind und Verkehr“

**Dr. Marco Hüttenmoser, Netzwerk Kind und Verkehr**

**Vortrag an der Tagung „Kinder auf die Strasse?“ in Aarau vom 12.11.2009 der Metron AG**

Wie Sie sehen, habe ich hinter den Titel der Tagung ein Ausrufe- statt ein Fragezeichen gesetzt.

Damit ist – aus der Sicht des Netzwerks „Kind und Verkehr“, dessen Koordinator ich bin – auch alles klar. Der Strassenraum in Wohnquartieren muss für Kinder zurückerobert werden. Das Wohnumfeld - und dazu gehören wesentlich die Quartierstrassen -, so die Hauptthese meiner Ausführungen, ist für eine gesunde Entwicklung der Kinder derart wichtig, dass diese Räume dem Spiel der Kinder wieder geöffnet werden müssen.

Wenn jemand ein verfassungsmässig garantiertes Anrecht hat, sich ausserhalb von Wohnung, Haus und Garten frei und nicht ständig von Erwachsenen betreut zu bewegen und zu spielen, dann sind es die Kinder.

Das Grundrecht der persönlichen Freiheit schützt in Art.10 der Bundesverfassung die Bewegungsfreiheit sowie die körperliche Unversehrtheit und Art. 12 ergänzt, dass dies in besonderem Masse für Kinder und Jugendliche gilt: Sie haben Anspruch auf Förderung ihrer Entwicklung.

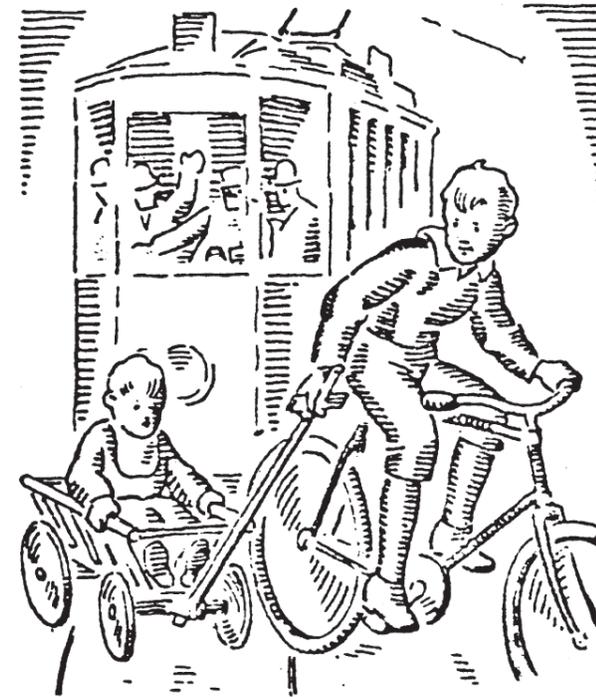
Bezüglich Bewegungsfreiheit deckt die Verfassung nur Aspekte ab, die elementare Erscheinungen der Persönlichkeitsentfaltung darstellen. So ist beispielsweise die persönliche Freiheit durch ein Verbot des Motorboot Fahrens oder mit dem Mofa zur Schule zu fahren, nicht tangiert.

Wenn hingegen jüngere Kinder Wohnung und Haus nicht unbegleitet verlassen können, um im Freien zu spielen, weil der Strassenverkehr vor der Haustüre zu gefährlich ist, so ist dies, wie ich in meinen Ausführungen aufzeigen werde, ein massiver Eingriff in die Persönlichkeitsentfaltung und in das Recht der Kinder auf eine angemessene Förderung ihrer Entwicklung.

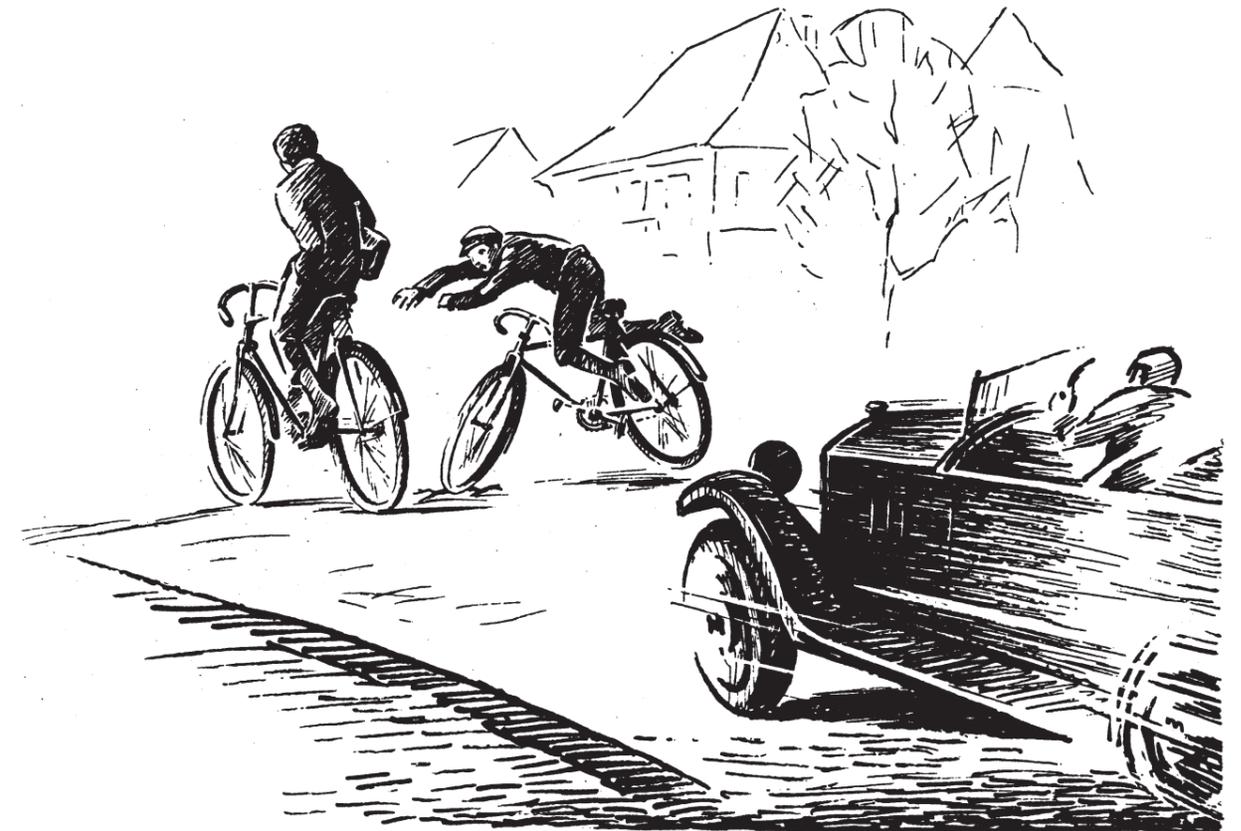
## **1. Der Strassenverkehr hat die Kinder aus ihrem angestammten Spielraum vertrieben.**

Die Strassen wurden ursprünglich nicht für den motorisierten Verkehr gebaut. Es gab sie lange vor dem Automobil und sie wurden von jeher von den Kindern intensiv für das Spiel genutzt. Die bezüglich Alter und Geschlecht gemischte nachbarschaftliche Spielgruppe war über Jahrhunderte hinweg eine wichtige Sozialisationsinstanz. Hier bewegte man sich ausgiebig und lernte den Umgang miteinander. Wohnumfelder inklusive Quartierstrassen sind jene Orte, wo die Kinder schon früh unter sich sein können und unabhängig von erwachsenen Autoritäten die Umwelt kennen lernen.

Die Vertreibung der Kinder aus dem Strassenraum begann in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Zunächst – 1926 – sanft, wie dies etwa das älteste Verkehrsbüchlein der Stadt Zürich zeigt, wenige Jahre danach, wie es das Berner Verkehrsbüchlein zeigt, höchst aggressiv. Immer härter wird im Laufe der Zeit die Behauptung vertreten: „Die Strasse gehört den Fahrzeugen“.



Bilder  
oben: Verkehrsbüchlein 1926 Zürich  
unten: Verkehrsbüchlein um 1930 Bern

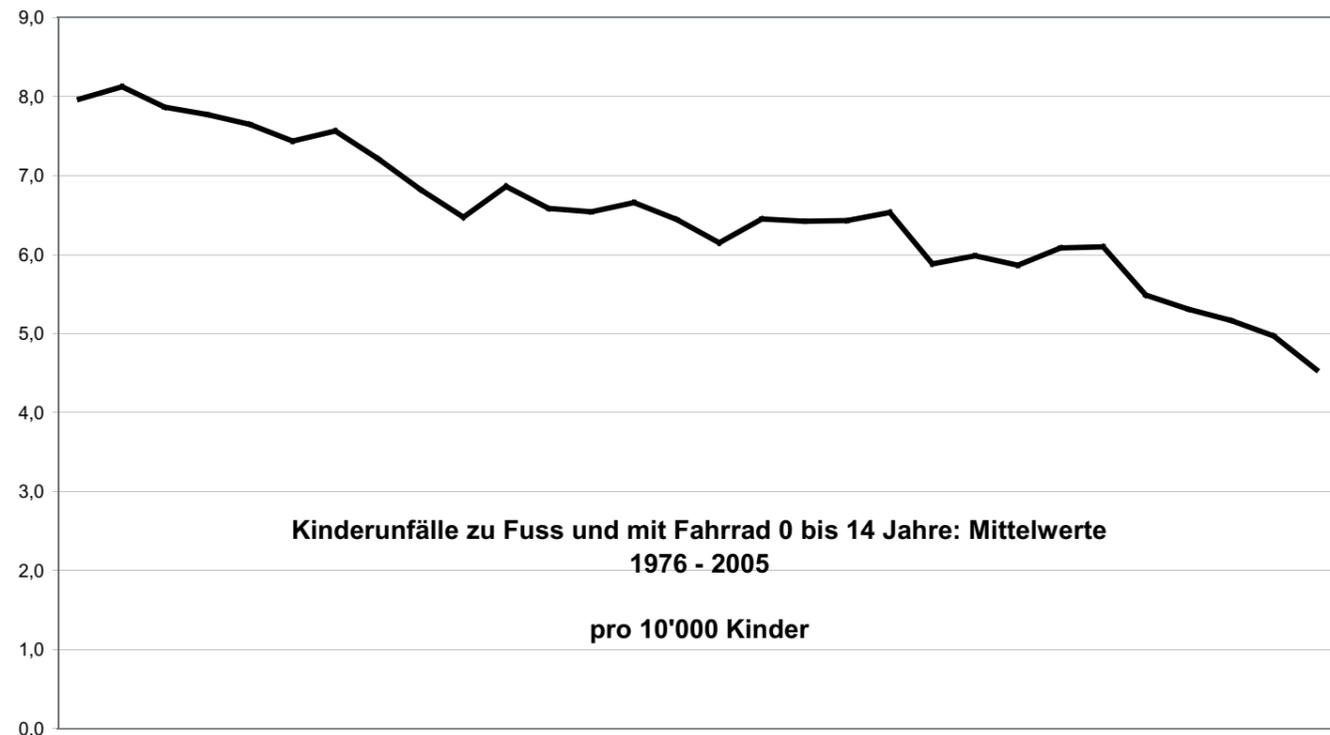


## 2. Vertreibung der Kinder aus dem Strassenraum unter dem Vorwand der Unfallverhütung.

Das ist bis heute so geblieben! Was sich heute als Verkehrssicherheitspolitik bezeichnet, war und ist in Bezug auf Kinder weitgehend eine Politik der Vertreibung. Man begriff - selbstverständlich ohne es zuzugeben -, dass Kinder, wenn sie von der Mutter festgehalten oder in der Wohnung eingesperrt werden, kaum Opfer oder Verursacher von Verkehrsunfällen werden. Und das war den Behörden, der Verkehrspolizei, den Automobilverbänden etc. am Wichtigsten: Kinderunfälle müssen um jeden Preis vermieden werden. Alles andere schadet dem Image des Motorfahrzeugverkehrs.

Das mag prononciert klingen, lässt aber belegen: Zum Beispiel mit der Unfallstatistik.

**Grafik 1: Kinderunfälle Mittelwerte pro 10'000 Kinder 1976 - 2005**



Gemäss Bundesamt für Strassen, der BfU und zahlreicher Verkehrsverbände gingen die Unfallzahlen seit 1976 auf Grund von Verkehrssicherheitsmassnahmen in schöner Regelmässigkeit zurück. Man ist stolz auf den Rückgang und lobt sich alle Jahre wieder ob des grossen „Erfolges“.

Was von dieser Behauptung übrig bleibt, wenn man die offiziellen Zahlen differenzierter betrachtet, habe ich gemeinsam mit Daniel Sauter aufgezeigt (1):

**Grafik 2: Kinderunfälle Mittelwerte pro 10'000 Kinder seit 1976 – 2005 aufgeteilt nach verschiedenen Altersgruppen und Mobilitätsarten**

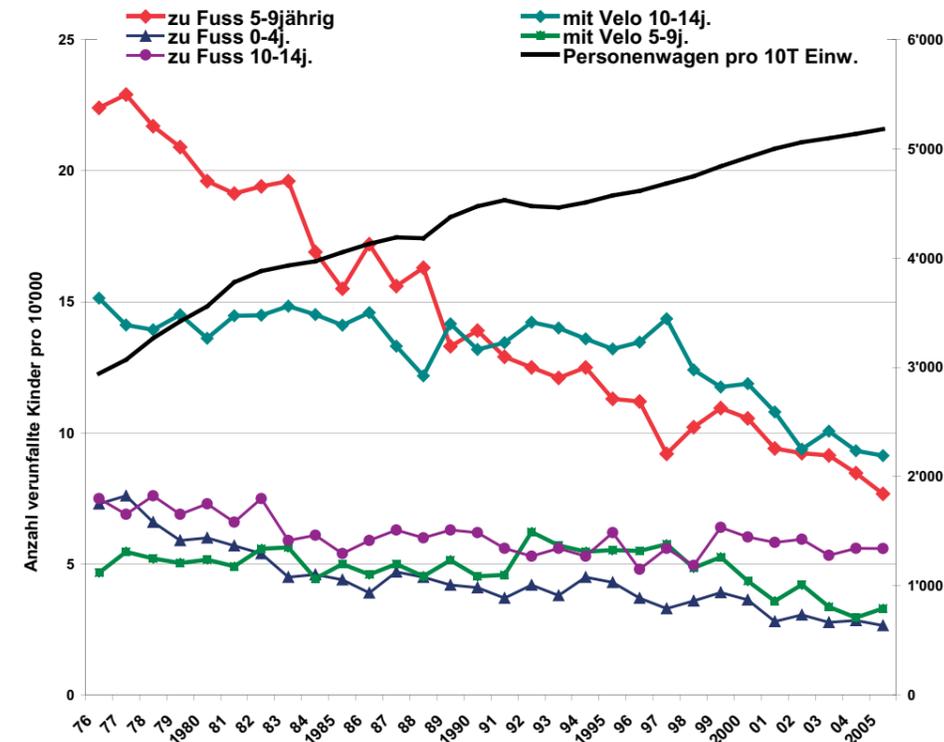
Ohne ins Detail zu gehen, verweise ich auf die rote steil abfallende Linie bei den zu Fuss gehenden 5-9-jährigen Kindern. Der massive Unfallrückgang bei dieser Altersgruppe ist die eigentliche Ursache, dass sich in der offiziell verwendeten Statistik, die verschiedene völlig verschiedene Altersgruppen zusammenfasst, eine so schön abfallende Entwicklungslinie ergibt.

Abgesehen von den Fahrrad fahrenden Kindern, auf die ich noch zu sprechen komme - hat bei allen andern Mobilitätsarten und Altersgruppen die Unfallrate pro 10'000 Kinder seit 1976 kaum abgenommen. Mit den immer wieder lobend erwähnten Verkehrssicherheitsmassnahmen kann diese unterschiedliche Entwicklung nicht erklärt werden! Die einzig plausible Erklärung liegt in der Tatsache, dass sich in der Gruppe der zu Fuss gehenden Fünf- bis Neunjährigen jene Kinder befinden, die man an die Hand nimmt und nicht mehr allein ins Freie lässt, wenn es vor der Haustüre zu gefährlich wird.

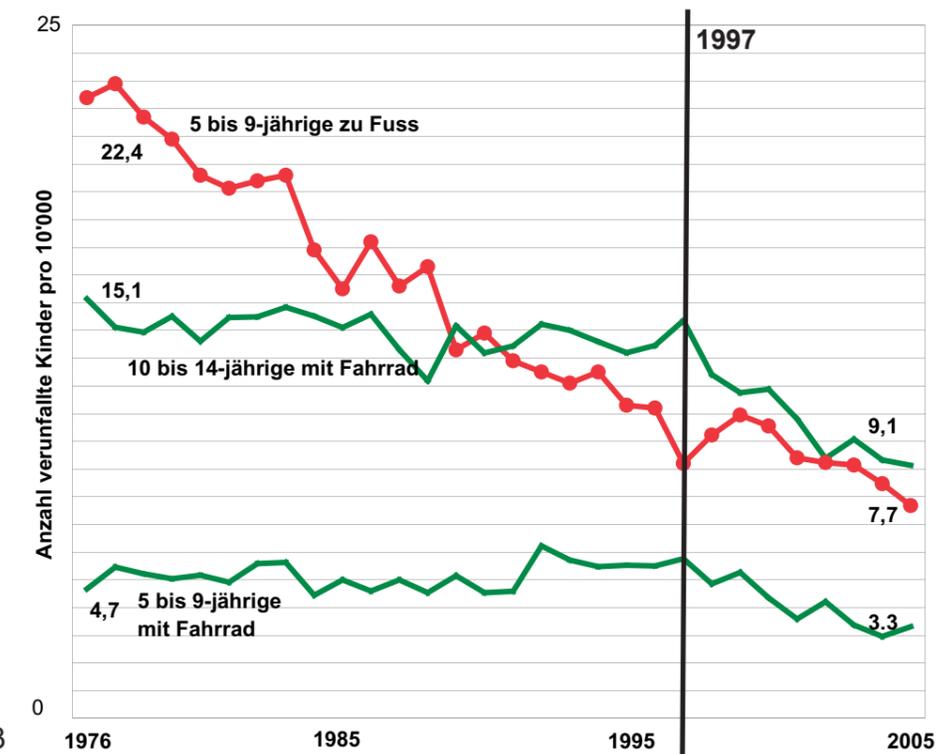
Zahlreiche Untersuchungen im Ausland haben den Rückgang der Kinderbeteiligung am Verkehrsgeschehen belegt. Man hielt es bislang allerdings nicht für nötig, diesen Rückgang mit der Unfallentwicklung in Verbindung zu setzen. In der Schweiz hat man es bis heute nicht einmal für nötig gefunden, die verschiedenen Mobilitätsarten jüngerer Kinder im Alltag zu erfassen.

**Grafik 3: Unfallentwicklung bei Fahrrad fahrenden Kindern pro 10'000 nach Altersgruppen 1976 – 2005**

Meine Interpretation, die positive Unfallentwicklung käme wesentlich durch die Verdrängung der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Kinder, aus dem Strassenraum zustande, findet bei den Fahrrad fahrenden Kindern eine zusätzliche Bestätigung. Dazu nochmals die gleiche Grafik in reduzierter Form.



Grafik 2



Grafik 3

Im Gegensatz zu den zu Fuss gehenden 5-9jährigen Kindern (rote Linie), bleiben die Unfallzahlen bei den Fahrrad fahrenden Kindern bis 1997 (grüne Linien) in etwa gleich. Von diesem Zeitpunkt an deutlich sinken sie deutlich. Aus der Analyse der Daten der Microzensen der letzten Jahre durch Daniel Sauter (2) wissen wir nun, dass das Fahrrad fahren in allen Altersgruppen, auch in der Gruppe der 6 bis 15 Jährigen etwa im gleichen Zeitraum um gegen 40 Prozent zurückgegangen ist. Die banale Feststellung „Was sich nicht auf der Strasse bewegt, kann auch nicht überfahren werden“ gilt auch hier. Man muss davon ausgehen, dass der ständig zunehmende motorisierte Verkehr im Laufe der Zeit – deutlich später als bei den eher jüngeren zu Fuss gehenden Kinder – nun auch die Fahrrad fahrenden Kinder in zunehmendem Ausmass aus dem Strassenraum verdrängt hat.



Kinderzeichnung: „Wir fahren für Sie!“ Das Kind auf dem Fahrrad ganz links am Rand.  
Noch sind es keine 60 Töner!

Wenn sich die Beratungsstelle für Unfallverhütung in einer Medienmitteilung vom 19. Februar 2008 „erfreut“ darüber zeigt, dass seit 2003 die Anzahl getöteter Fahrradfahrer gesunken sei, ist dies gelinde gesagt eine Frechheit. Es zeigt einmal mehr wie stur und starr die massgebenden Instanzen auf Unfallzahlen fixiert sind und sich für die kontinuierliche Verdrängung der schwächeren Verkehrsteilnehmer aus dem Strassenraum überhaupt nicht interessieren. Täte man dies nämlich, so würde das ganze schöne Haus der seit Jahrzehnten hochgejubelten Verkehrssicherheitsmassnahmen in sich zusammenbrechen.

### 3. Die Folgen der Verdrängung

Der nicht zugegebene Prozess der Verdrängung und dessen Auswirkungen auf die Unfallentwicklung müssen nicht nur offen gelegt werden, sondern es muss zudem auf die schwerwiegenden Folgen der Verdrängung hingewiesen werden.

Der Verlust des Spielraumes insbesondere im Wohnumfeld durch den ständig zunehmenden und mehr Platz beanspruchenden Motorfahrzeugverkehrs führt zu einer bedeutenden Beeinträchtigung der Entwicklungschancen der Kinder.

Dazu ein knapper Rückblick:

Bereits 1982 habe ich im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion „Kinder kennen heisst Kinder schützen“ als erster die These aufgestellt, dass der Strassenverkehr nicht nur das Leben, sondern auch die Entwicklung der Kinder gefährdet. Insbesondere würden dabei auch die Entwicklung jener Fähigkeiten beeinträchtigen, die es braucht, um später Verkehrssituationen sicher zu bewältigen.



In der Folge konnte ich mit verschiedenen Mitarbeiterinnen in verschiedenen Untersuchungen zunächst in der Stadt Zürich und anschliessend auf dem Land die grosse Bedeutung des Wohnumfeldes wissenschaftlich belegen.

Kinder, die in einem Wohnumfeld aufwachsen, in dem der Strassenverkehr nicht zulässt, dass sie unbegeleitet ins Freie gehen, sind im Alter von fünf Jahren, sowohl in ihrer motorischen wie sozialen Entwicklung stark beeinträchtigt. Diese Kinder bewegen sich nicht nur weit weniger im Freien und sitzen auch deutlich länger vor dem Fernseher und haben kaum Spielkameraden in der Umgebung. Die Spiele, die sie auf dem öffentlichen Spielplatz in Begleitung Erwachsener ausüben, sind für Ihre Entwicklung von weit geringer Bedeutung als die Spiele im Wohnumfeld. Auch die Erwachsenen profitieren von einem Wohnumfeld, in dem die Kinder spielen können: Sie haben weit mehr Nachbarschaftskontakte und mehr Nachbarschaftshilfe. Ein schlechtes Wohnumfeld hingegen verdoppelt den Freizeitverkehr an Wohnenden. Insgesamt ist die Situation der fünfjährigen Kinder auf dem Land schlechter als in der Stadt.



**Kinderzeichnung: Verinselung der Kinder auf dem Land. Die Strasse trennt. Wo immer sei durchgeführt passiert Schreckliches**

*In diesem Zusammenhang sei eine Nebenbemerkung erlaubt: Es gibt derzeit eine ganze Reihe von Projekten, in denen der Bewegungsmangel und das Übergewicht von Kindern thematisiert wird und mittels praktischer Vorschläge verhindert werden soll. Völlig unverständlich ist dabei, dass Vorschläge für Verbesserungen im Wohnumfeld unter Einbezug des Strassenverkehrs, in keinem Projekt berücksichtigt werden. Man zieht es vor, sich einmal mehr die Eltern, den Kindergarten und die Schule vorzuknöpfen, die bereits von bestehenden Aufgaben überfordert sind. Beratungen der Eltern, Hopsprogramme im Kindergarten und in der Schule lösen die Probleme nicht. Sie werden kaum ein Kind vom bereits vorhandenen Übergewicht befreien. - Es braucht Massnahmen im Strassenraum und keinen Pedibus, (BILD) in dem die Kinder am Gängelband in den Kindergarten und in die Schule geführt werden. Dabei lernen sie weder ihre Umwelt kennen, noch Verkehrssituationen besser bewältigen, noch erzielen sie Fortschritte im Umgang mit anderen Kindern.*



aus: [www.leichter-leben-zh.ch](http://www.leichter-leben-zh.ch) : Bewegungsförderung und gesunde Ernährung. Angebote für Schulen und Prävention & Gesundheitsförderung im Kanton Zürich, Nr. 25, Juni 2009

Erwähnt sei noch ein letztes Projekt, dass ich gemeinsam Daniel Sauter, unter dem Titel „Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere“ durchführen konnte. In ihm wurden alle Altersgruppen einbezogen. Es bestätigte sich dabei einmal mehr, dass das Integrationspotenzial verkehrsberuhigter Zonen sehr gross ist. - Ein Zusatzproblem wurde in dieser Untersuchung deutlich: Werden Tempo 30 Strassen und Begegnungszonen mit Parkplätzen verstellt, so entsteht eine Art „Mauer“ zwischen den beiden Strassenseite. Je nach Art und Ausmass der parkierten Fahrzeuge nehmen die Kontakte der Kinder wie der Erwachsenen zu Personen, die auf der andern Strassenseite wohnen, massiv ab. Parkplätze auf Quartierstrassen und in Begegnungszonen – ein „politisches Piece der Résistance“ – verhindern nicht nur das Spiel der Kinder im Strassenraum, sondern auch wichtige Prozesse der Integration.

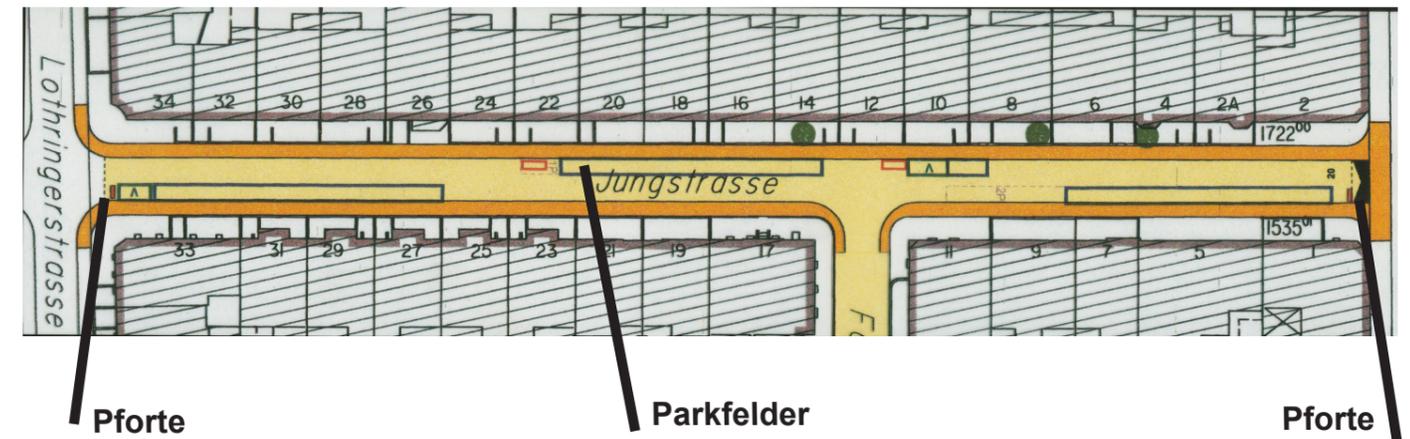


Bild oben: Plan einer typischen neuen Begegnungszone. Die bereits bestehenden versetzt angeordneten Parkplätze wurden belassen. Anfangs und Ende der Strasse wurde ein Pforte aufgestellt. Die versetzten Parkplätze versperren den Kindern den Zugang zur Strasse (Bild unten) und das Spiel auf ihr. Beliebte Ballspiele werden rasch verboten, wenn der erste Ball an ein stehendes Auto knallt.



## Schlussfolgerungen

### 1. Zum Thema Verdrängung

Das Problem der Verdrängung der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Kinder aus dem Strassenraum wurde bis heute unterschätzt und vernachlässigt. Dies hat zu starken Verzerrungen in der Unfallstatistik und zu einer groben Fehlbeurteilung der üblichen Verkehrssicherheitsmassnahmen geführt.

Das Ausmass der Verdrängung und der Wandel des Mobilitätsverhaltens müssen regelmässig auch bei Kindern ab vier Jahren unter Einbezug ungezielter Bewegungen im Alltag (z.B. Spiel im Strassenraum) erhoben werden. Die Ergebnisse müssen mit der Entwicklung der Unfalldaten in Beziehung gesetzt werden.

### 2. Zum Aufwachsen der Kinder im Strassenverkehr

Der bedeutsame Einfluss des motorisierten Strassenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder müssen anerkannt und weiter erforscht werden.

Der Einfluss des Strassenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder muss zu einem Paradigmenwechsel in der Verkehrspsychologie führen. Man kann nicht mehr - wie heute noch üblich - fragen, welche Fähigkeiten Kinder im Verkehrsgeschehen in einem bestimmten Alter normalerweise beherrschen, da diese immer schon vom Strassenverkehr beeinflusst sind. Wenn zum Beispiel die Verkehrsinstruktoren bei Fahrradprüfungen feststellen, dass ein grosser Teil der Kinder bestimmte Grundfähigkeiten wie etwa Gleichgewicht, Körperkoordination nicht mehr beherrschen, so hat das wesentlich damit zu tun, dass die Kinder im Wohnumfeld nicht mehr mit Fahrrädern herumfahren können, weil es zu viel Verkehr hat. (Oder ihnen dies – wie in Via Sicura vorgesehen – verboten werden soll!)

Wer derartige Prozesse nicht sehen will, bemüht sich nicht ernsthaft um die Sicherheit der Kinder im Strassenverkehr.

Wir müssen im eigenen Interesse dafür sorgen, dass die Kinder schon in frühem Alter genügend Freiraum erhalten, in dem sie wichtige Entwicklungsprozesse selbstständig im täglichen Spiel üben können. Halten wir hingegen am bisherigen Verdrängungsprozess fest, wird sich die Situation der Kinder weiter verschlechtern. Immer mehr Kinder werden nicht mehr fähig sein, komplexe Verkehrssituationen eigenständig und sicher zu bewältigen.

### 3. Massnahmen im Strassenraum

Die verbreitete Einführung von Tempo 30 in den letzten Jahren ist positiv hervorzuheben. Sie ist eine der wenigen Massnahmen, die gleichzeitig die Sicherheit und die Bewegungsfreiheit der Kinder erhöhen. Sie kommt vor allem bereits grösseren Kindern zu gute: Grössere Sicherheit und Bewegungsfreiheit auf zielgerichteten Wegen. Entscheidende Entwicklungsprozesse erfolgen bei den Kindern sehr früh. Der wichtigste Ort an dem diese gefördert werden können, ist das Wohnumfeld.

Dies setzt bestimmte Massnahmen voraus:

- a) Kinder und Fussgänger müssen auf Quartierstrassen in Wohngebieten grundsätzlich Vortritt vor dem Motorfahrzeugverkehr erhalten
- b) Das Ausmass des motorisierten Strassenverkehrs auf Quartierstrassen muss in Grenzen gehalten, Schleichverkehr muss unterbunden werden.
- c) Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge muss der Situation angepasst sein: 20 km/h sind oberste Grenze.
- d) Die für Kinder freigegebenen Quartierstrassen dürfen nicht mit Parkplätzen verstellt werden. Die in Begegnungszonen übliche Regelung, dass nur auf eingezeichneten Parkfeldern parkiert werden darf, genügt nicht. Für das Kinderspiel - auch für grobmotorische Aktivitäten wie Ballspiele, Fahrradfahren etc. - muss zwingend Raum freigelassen werden.

Mit zunehmendem Alter wird der Aktionsradius der Kinder grösser. Deshalb müssen für die Querung von Hauptstrassen kindergerechte Lösungen gefunden werden. Dabei gilt der Grundsatz, dass neue Konzepte wie „Tempo 30 auf Hauptstrassen mit Mittelstreifen ohne Fussgängerstreifen“ oder „Share space-Konzepte“, bevor sie eingeführt werden an konkreten Modellvorhaben mit Vor- und Nachuntersuchungen, mittels Befragungen und Beobachtungen eingehend auf ihren Verdrängungsfaktor geprüft werden

müssen. Die blossen Überprüfung des Unfallgeschehens sowie der gefahrenen Geschwindigkeiten vor und nach dem Umbau einer Strasse genügen nicht.

„Die Strasse trennt“, zweifellos, das lässt sich auch mit tausenden von Kinderzeichnungen belegen. Wir müssen dafür sorgen, dass die andere Seite der Strasse nicht grau und unbestimmt bleibt (Kinderzeichnung).



Das siebenjährige Mädchen, das diese Zeichnung gemacht macht, kann in seiner Nachbarschaft zwei Freundinnen besuchen und mit ihnen im Garten hinter dem Haus spielen. Konsequenterweise hat es bei der Aufgabe, sein Wohnumfeld zu malen, nur jene Häuser bunt bemalt, in denen es seine Bewohner kennt. Die andere Seite der Strasse und die Kinder die dort wohnen, kann es nicht besuchen. Die Häuser werden nur mit feinen Strichen angedeutet und alles bleibt unbestimmt und grau.

Genauere Daten zu den Forschungsprojekten befinden sich in verschiedenen Beiträgen in meiner Website [www.kindundumwelt.ch](http://www.kindundumwelt.ch) unter den Stichworten „Kind und Verkehr“ und „aktuell“.

Muri, den 3. November 2009