

Verkehrsgerechte Kinder oder kindgerechter Verkehr?

Autor(en): **Wettstein, Felix**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **66 (1991)**

Heft 6: **Aussenräume**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-105829>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wie Verkehrsgerechte Kinder oder kindgerechter Verkehr?

Kinder sind Verkehrsteilnehmer: zu Fuss, per Velo oder mit Kinderfahrzeugen. Der wachsende Motorfahrzeugverkehr im Siedlungsgebiet kommt ihrer Art, sich fortzubewegen, häufig in die Quere. Sie sind bedroht und fühlen sich manchmal abgeschnitten. Deshalb muss der Verkehr insgesamt kindgerecht werden. Denn eine kindgerechte Wohnumgebung ist ganz allgemein eine menschengerechte Wohnumgebung.

Wenn Kinder zu Hause sind, dann sind sie meistens unter der Obhut ihrer Eltern. Wenn sie im Kindergarten oder in der Schule sind, dann in der Obhut der Kindergärtnerin oder der Lehrerin. Manchmal sind sie bei einer Tagesmutter, oder in der Spielgruppe, oder in einem Hobbykurs (Instrument, Ballett, Schwimmen usw.), oder bei Freunden zu Hause (vor dem Video?). Jedenfalls, und darauf wird Wert gelegt: Es hat immer eine erwachsene Person, welche im Moment gerade verantwortlich ist. Und vor allem bei jüngeren Kindern bricht diese Behütung auch dann nicht ab, wenn sie ausserhalb der Häuser sind: beim Spazierengehen, auf dem Spielplatz, auf dem Weg zum Einkaufen. Kurz: Es gibt kaum einen Moment im Laufe des Tages, während dem nicht gerade ein Erwachsenenauge oder -ohr dem Kind geliehen wird.

All die Orte, an denen sich Kinder aufhalten, sind oft wie Inseln über die Gegend verstreut. Eine Insel heisst Wohnung oder Haus, eine andere ist die Wohnung der Freundin, eine dritte der Kindergarten, eine vierte das Shopping-Center usw. Und dazwischen? Kennen die Kinder die Räume und Verbindungen zwischen diesen Inseln des Alltags? Mehr noch: Haben sie eine Beziehung zu den Zwischenräumen? Kennen sie sich da aus, fühlen sie sich geborgen?

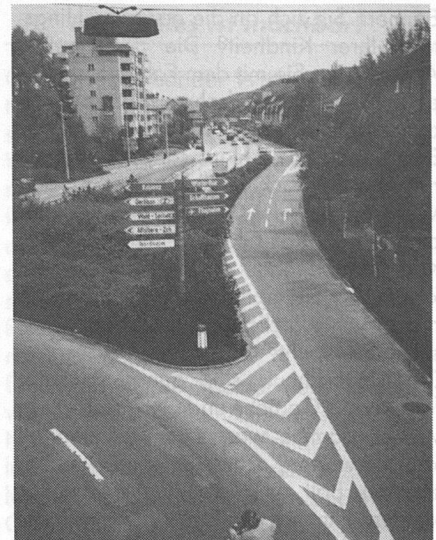
Sicherlich kennen sie die Verbindungen nicht, wenn sie den Weg nur im Auto oder im Schulbus zurücklegen. Sie kennen jene Strecken zumindest nur einseitig, die sie regelmässig an der Hand ihrer Mutter erleben. Denn, wenn Erwachsene von A nach B wollen, dann interessiert sie normalerweise nichts anderes, als diese Distanz möglichst direkt zurückzulegen. Kinder verhalten sich anders: sie gehen zwar auch von A nach B, aber sie lassen sich unterwegs immer wieder

überraschen, reagieren spontan auf äussere Reize, stellen das übergeordnete Ziel «direkt nach B» hinten und erfahren auf diese Weise ihre Alltagswege. Dieser Unterschied zwischen der kindlichen und der erwachsenen Art, Wege im Freien zurückzulegen, ist ganz entscheidend. Die Beziehung zwischen «Kind» und «Verkehr» kann nur so verstanden werden.

Welche Wege machen Kinder alleine?

Wenn praktisch der ganze Tag des Kindes in Institutionen und unter der Obhut von Bezugspersonen stattfindet, dann stellt sich die Frage, ob Kinder überhaupt noch unbegleitet draussen unterwegs sind, und vor allem: ob sie unbegleitet unterwegs sein sollen!? Der Schulweg (in der Folge wird immer auch der Weg zum und vom Kindergarten mitgemeint sein) ist eine der einzigen Möglichkeiten für Kinder, der Behütung zu entgehen. Er findet praktisch täglich statt, was die beste Voraussetzung dafür ist, dass er zu einem vertrauten und in diesem Sinne relativ «sicheren» Raum wird. Man sagt nicht vergebens, dass ein Kind diesen Weg wie seinen Hosensack kenne. Auch in der Hosentasche stecken Dinge, die nur die Trägerin oder der Träger der Hose selber kennen, die kleinen, geliebten Schätze. Auf dem Schulweg ist es genau dasselbe: Die fürs Erwachsenenauge unbedeutenden, unnützen oder gar unsichtbaren Ablenkungen machen den reichhaltigen Schatz aus!

Der Schulweg – und mit ihm die anderen Alltagswege, zum Dorfladen, zum Freund, zum Schwimmbad – sind nicht nur unter dem Aspekt von Sicherheit zu betrachten und zu beurteilen, sondern genauso als Erlebnisraum. Sicherheitsstreben dient, durchaus verständlich, dazu, Kinder vor Gefahren zu bewahren. Was Erwachsene dabei manchmal vergessen: sie prellen ihre Kinder um wertvolle Chancen! Im Extremfall wird der Bewahrungsaspekt derart dominant, dass ein Kind (konsequenterweise) auf allen Wegen begleitet oder chauffiert wird. Was Wunder, wenn sich ein solches Kind tatsächlich kaum selbständig bewegen kann: Es konnte es nie lernen. Nun ist es allerdings auch nicht die Lösung, die Kinder einfach so auf den Weg



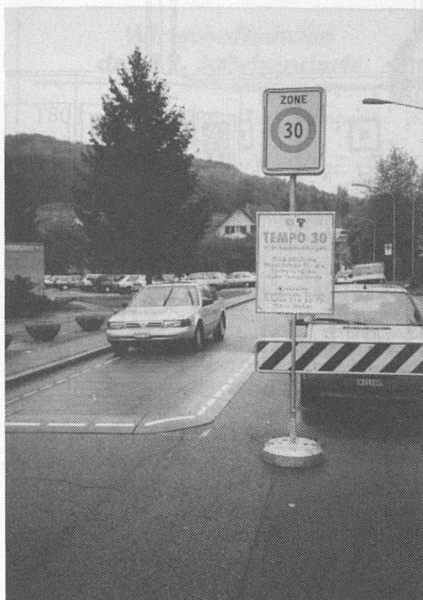
Verkehrsreiche Hauptverkehrsachse. Hier muss sich der Mensch – auch das Kind – den Gesetzen des Verkehrs anpassen.

zu schicken und sich selber zu überlassen. Wenn sich auch Kinder von Anfang an an eine Welt mit «neuen» Gefahren gewöhnen, sind die Gefahren doch real gewachsen, insbesondere diejenigen des motorisierten Verkehrs. Und damit stellt sich die grundsätzliche Frage: Wollen wir verkehrsgerechte Kinder oder wollen wir einen kindgerechten Verkehr?

Die Beziehung zwischen Kind und Verkehr

«Kind» und «Verkehr» sind, von Nahem betrachtet, nicht einfach einander gegenüberzustellen. Alle Kinder sind auch Verkehrsteilnehmer: zu Fuss, per Velo, Dreirad, Rollbrett, Rollschuhen usw. So gesehen wird jeder Mensch, jedes Kind, automatisch verkehrsgerecht, indem es am Verkehr teilnimmt. Das Problem ist natürlich der motorisierte Verkehr, die Autos, Busse, Lastwagen und Motorräder.

Kinder verkehrsgerecht machen wollen, heisst folgendes: Der Verkehr (hier also der Motorfahrzeugverkehr) wird als gegeben, unabänderlich betrachtet. Gemäss gängiger Verkehrsplanung heisst das sogar: unabänderlich wachsend. Kinder jedoch sind «formbare Masse», welche der unbeeinflussbaren Tatsache



Nicht der Verkehr – der Mensch ist gegeben. Zone 30 – als flächendeckende Massnahme zur Beruhigung des Verkehrs in Wohnquartieren (links). Rückgewinnung von Lebensräumen (rechts). Ein ehemaliger Parkplatz wird zum Begegnungsraum.

«Verkehr» angepasst werden müssen. Verkehrserziehung heisst also nicht etwa, dass der Verkehr erzogen wird. Üblicherweise heisst es ungefragt, dass Kinder (und nur sie) erzogen werden. Den Verkehr kindgerecht machen wollen heisst demnach folgerichtig: Die Kinder, ihre Art, sich im Freien zu bewegen, ihre Freude an Bewegung und Kommunikation, ihre wachen Sinne für interessante Ablenkungen, werden als unveränderbar betrachtet. Eine Parole dafür heisst: «Kinder sind nicht klein zu kriegen.» Der Verkehr jedoch, auch und gerade der Motorfahrzeugverkehr, ist formbar, beeinflussbar. Die Menge des Verkehrsaufkommens, die Art der Verkehrsmittel, die Geschwindigkeit usw. sind variable Grössen. Beeinflussbar ist auch das Verhalten von Lenker/-innen der Fahrzeuge, zum Beispiel deren Aufmerksamkeit. Verkehrserziehung wäre dann plötzlich Erwachsenenbildung. Bloss: Welche Erwachsenen würden von sich selber aussagen, dass sie Erziehung brauchen? In der Tat dürften die Variablen des motorisierten Verkehrs letztlich einfacher zu beeinflussen sein als diejenigen der kindlichen Art zu leben. Da Verkehrserziehung jahrzehntelang nur als Anpassung der Kinder an den Verkehr verstanden wurde (und teils noch wird), da Verkehrsplanung fast immer – auch heute noch –

Anpassung der Rahmenbedingungen an die wachsende Nachfrage nach Mobilität bedeutet, möchte dieser Beitrag ein wenig Gegensteuer geben. Das «Heil» liegt allerdings irgendwo in der Mitte. Zusammengefasst: **Es gibt ausgedehnte Verkehrsflächen, auf welchen der Verkehr den Kindern gerecht werden muss, und es gibt Verkehrsstränge, entlang derer die Kinder dem Verkehr angepasst werden müssen.** Zum zweiten Fall zählen insbesondere Ausserorts-Hauptstrassen und Bahnlinien. In einer Übergangzone liegen Innerorts-Hauptstrassen sowie wichtige Sammelstrassen. Alle übrigen Verkehrsflächen müssten so organisiert sein, dass sich der motorisierte Verkehr den nichtmotorisierten Fortbewegungen anpasst. Schliesslich gibt es noch jene Passagen, welche für den motorisierten Verkehr gesperrt oder nur in Ausnahmefällen (z.B. Rettungsfahrzeuge) offen sind. Aufgabe einer umfassenden Verkehrskonzeption wäre es nun, das ganze Netz von Verkehrsflächen (zum Beispiel innerhalb einer Gemeinde) gemäss dieser Einteilung zu markieren und zu charakterisieren. In einem ersten Schritt wäre dies eine Aufnahme des Ist-Zustandes, später kämen Überlegungen hinzu, ob einzelne Verbindungen aufgehoben, in ihrem

Charakter umgewandelt (z.B. bisher Hauptstrasse, künftig Quartierstrasse) oder neu geschaffen werden müssten (z.B. zusätzliche Fussverbindungen). Aber auch ohne Änderung der Einteilung gemäss Bestandaufnahme können bei jeder Kategorie bauliche oder organisatorische Verbesserungen zugunsten des Verhältnisses Kind und Verkehr erreicht werden. Das tönt ein wenig theoretisch, deshalb nachfolgend einige Beispiele zur Illustration.

Haupt- und Sammelstrassen innerorts

Üblicherweise gilt der Gedanke der Verkehrstrennung, das heisst, die Fahrbahnen (für Autos und Velos) sind von den Fussgängerbahnen (Trottoirs) getrennt. Überschneidungsbereiche sind Fussgängerstreifen und alle Abbiegebeziehungsweise Einmündungsspuren. Für die Aufmerksamkeit und für einen ruhigen Verkehrsfluss ist es sinnvoll, dass es etliche solcher Kreuzungen gibt. Insbesondere braucht es an allen «logischen» Orten Überquerungshilfen, welche für alle Verkehrsteilnehmer/-innen gut sichtbar sind. Sinnvolle Massnahmen sind z.B. «Eingangspforten» am Dorfrand (Mittelinsel, Bäume unmittelbar am Fahrbahnrand), Verzicht auf Busbuchten, seitliche Zungen oder Mittelinseln bei Fussgängerüberquerungen, enge seitliche Einmündungen in Verbindung mit Aufpflasterungen der Nebenstrasse bis auf Trottoirniveau. Auch Kreisel bei Kreuzungen von Hauptachsen, Mehrzweck-Mittelstreifen oder -Randstreifen wirken innerorts verkehrsberuhigend und erhöhen die Sicherheit. Radstreifen innerorts haben nicht nur Vorteile. Es kann der falsche Eindruck entstehen, dass die Fahrbahn für die Autos völlig frei von Hindernissen sei. Die Strassenräume werden breiter, was zu schnellem Fahren verleitet, und die Überquerungsdistanz zu Fuss vergrössert. Besser wäre, dass ungeübte Velofahrer/-innen das Trottoir mitbenützen dürfen, insbesondere, wenn dieses nicht durch Querstrassen unterbrochen ist. Gemäss gültigem Recht muss eine solche Lösung signalisiert sein.

Lesen Sie weiter auf S. 22.

Stopp-Kleber sind nützlich

Der Schweizerische Verband für Direktmarketing erwägt rechtliche Schritte gegen die Verteilung von Stopp-Reklame-Klebern für Briefkästen.

Kein solcher Kleber am Briefkasten bedeutet aber noch lange nicht, dass dort Werbung erwünscht ist und Beachtung findet. Dies zu glauben wäre eine Illusion.

In unserem Haus mit 26 Wohnungen zum Beispiel gibt es fünf oder sechs Bewohner, welche die Drucksachen sofort wegwerfen und unterhalb der Briefkästen liegenlassen. Die unerwünschte Papierflut findet bei ihnen keine Beachtung und wird schnurstracks und auf wenig elegante Art «entsorgt». (Irgend jemand wird sie dann schon wegräumen!)

Wäre es nun nicht einfacher, diese sechs Leute würden ihren Briefkasten mit einem Stopp-Kleber versehen – und so die Papierabfuhr jedesmal um ein paar Kilogramm Makulatur entlasten?

Ausserdem sollten natürlich auch regelmässige, adressierte Sendungen, welche nicht gewünscht werden, an den Absender zurückgesandt werden.

Die Mitgliedsfirmen des SVD würden durch diese sechs Stopp-Kleber überhaupt keine Einbusse und Schädigung erleiden. Es würde lediglich ein Nicht-

interessiertsein dokumentiert und völlig nutzlose Belieferung abgestellt.

Der riesige Abfallberg bedarf dringend der Verkleinerung. Wer keine Werbung wünscht, sollte dies den Verteilern auch klarmachen – durch den Stopp-Kleber an seinem Briefkasten!

PS: Könnten nicht Baugenossenschaften ihren Mietern solche Kleber anbieten?

H. Blättler, Zürich

An die Behinderten gedacht, «das wohnen» Nr. 4/91, S. 15

Herzlichen Dank für die Veröffentlichung des Beitrages über behindertengerechtes Renovieren. Wir hoffen, dass das Weitertragen dieser Idee – unter anderem in der Fachpresse – die Rücksicht auf Behinderte zur Selbstverständlichkeit werden lässt.

J.R., Neunkirch

Nach Videofilmvorführung Bauordnung geändert

Nach einer Vorführung des Videofilmes «Behinderungen» hat der Stadtrat von Bremgarten AG auch den privaten Wohnungsbau dem behindertengerechten Bauen unterstellt, und das Bremgartner Stimmvolk hat an einer ausserordentlichen Gemeindeversammlung dazu einstimmig Ja gesagt. Der neue Passus in der Bremgartner Bauordnung lautet:

«Öffentliche Gebäude, Verkehrswege, private Bauten mit erheblichem Publikumsverkehr und Mehrfamilienhäuser sind so zu gestalten, dass sie auch behinderten Personen, insbesondere Rollstuhlfahrern, zugänglich sind.»

Ein weiterer «Filmnachmittag» für die Zürcher Stadträtin Ursula Koch (Hochbau) und Stadtrat Willi Küng (Finanzen) mit ihren Chefbeamten bewirkte, dass auch die Stadt Zürich die Richtlinien für den städtischen Wohnungsbau anpasste. Verbilligungsleistungen sind jetzt nur noch vorgesehen, «wenn die Anforderungen für behindertengerechtes Bauen, insbesondere für die Anpassbarkeit aller Wohnungen, bei Neubauvorhaben vollständig und bei Umbauten und Renovationen wenn immer möglich erfüllt sind».

SFbB

Schluss von Seite 11

Beim Unterwegssein entlang Hauptachsen müssen Kinder zu ihrem eigenen Schutz zu einem aufmerksamen Verhalten «erzogen» werden. Drill ist passé, Kinder sind durchaus einsichtig und merken sich das, was ihnen einleuchtet. Und vor allem: Erwachsene Fussgänger und Velofahrerinnen sind ständig in ihrem Verhalten Vorbild, ob sie sich das gerade vornehmen oder nicht!

Erschliessungsstrassen, Quartierstrasse, Vorplätze usw.

«Die Trennung der Kategorien von Strassenbenutzern ist das Grundprinzip der Verkehrssicherheit.» Dieser Grundsatz der BfU-Schulwegsicherung muss innerhalb der Quartiere als überholt bezeichnet werden. Heute gehen die Bestrebungen klar dahin, dass es hier keine Trottoirs, Zebrastreifen usw. braucht, son-

dern allenfalls Belagswechsel, flache Rinnen, gestaltete Strassenräume mit Parkbuchten, Pflanzstreifen usw. Da allerdings viele Erschliessungsstrassen zu breit gebaut wurden, muss der Verkehr durch bauliche und organisatorische Massnahmen verlangsamt werden. Vor allem in diesem Bereich darf nicht erwartet werden, dass sich Kinder stets unter Kontrolle halten und vernunftgemäss handeln. Deshalb ist dies der wichtigste Ansatzpunkt für Verkehrserziehung von Autofahrerinnen und -fahrern. Aber die Gestaltung des Strassenraumes muss dies unterstützen, das heisst zu einer vorsichtigen Fahrweise anregen oder sogar zwingen. Tempo 30 in allen Siedlungsgebieten (Kantons- und wichtige Sammelstrassen als einzige Ausnahmen) ist eine notwendige Voraussetzung. Aber die Signalisation allein verbessert wenig, wenn die Strasse so gebaut ist, dass die Tempobeschränkung nicht einleuchtet.

Unter dem Aspekt von Sicherheit für Kin-

der, generell für Fussgänger/-innen, muss eine Balance gefunden werden zwischen optischen Elementen zur Strassenmöblierung und -verengung einerseits, Beseitigung von Sichtbehinderungen andererseits. Das heisst: Zugangswege zu den Häusern und den Aufenthaltsorten im Freien müssen von der Fahrbahn her überblickt werden können und umgekehrt müssen herannahende Fahrzeuge von den Vorplätzen her gesehen werden. Nur der Einzelfall ist hier die «richtige» Lösung.

Planung des Fuss- und Radwegnetzes

Anstelle von punktuellen Massnahmen ist ein flächendeckendes Vorgehen vorzuziehen. Planung soll also umfassend geschehen, die Realisation (und damit auch der Kostenanfall) schrittweise. Planung beginnt am besten nicht mit dem Plan, sondern zu Fuss, auf den tatsächlich not-