



Wer ein offenes Ohr für die Bedürfnisse – aber auch für die Ideen – der Kinder hat, plant und gestaltet Strassenräume, in denen man sich gerne bewegt und aufhält. In unserem Dossier befassen wir uns mit guten Erfahrungen, begleiten eine Pedibus-Linie im Zug und erfahren, warum Kinder und ältere Menschen ähnliche Anliegen haben. Und wir akzeptieren, dass Geduld wichtig ist, wenn Kinder selbständig werden sollen – insbesondere beim Velofahren.

Auf Augenhöhe der Kinder





Foto: Fabian Löffel / setimage.ch

L WARTE

Vor dem Überqueren der Strasse immer stehen bleiben. Der Randstein ist der Stopstein.

Die französische Tageszeitung «Libération» veröffentlichte im vergangenen Februar ein Dossier «Moi, mioche et gênant» (deutsch.: «Ich, das störende Kind»), das sich der zunehmenden Verdrängung der Kinder aus dem öffentlichen Raum widmet. Das Phänomen scheint immer verbreiteter zu sein: In Zügen, Restaurants oder Hotels gibt es exklusive Erwachsenenbereiche mit dem vermeintlichen Versprechen von Stille und Ruhe.

Und doch... Wo Kinder sind, ist Leben! Mit ihrem Verhalten und ihrer Raumnutzung bieten die Jüngsten einen anderen Blickwinkel auf den öffentlichen Raum. Auf dem Schulweg, aber auch in Parks und auf Strassen dienen die Bedürfnisse der Kinder als Orientierungspunkt für die Gestaltung einer inklusiveren Stadt. Wo sich verletzlichere Gruppen angstfrei bewegen, profitieren alle.

Recht auf Partizipation

Die UN-Kinderrechtskonvention wurde 1997 von der Schweiz ratifiziert. Sie stützt das Recht aller Kinder, in guten Bedingungen und in Sicherheit aufzuwachsen, ihr Potenzial zu entfalten, gehört zu werden und ernst genommen zu werden. Laut UNICEF ist die Bilanz der Schweiz noch gemischt. «In der Schweiz wird die Kinderrechtskonvention aufgrund des Fehlens einer nationalen Umsetzungsstrategie mangelhaft erfüllt. Darüber hinaus besteht in unterschiedlichen Themenbereichen Entwicklungspotenzial. Beispielsweise bei der Umsetzung des Partizipationsrechts. In der Schweiz besteht zwar seit einigen Jahren ein Trend hin zu partizipativen Verfahren in der Raum- und Mobilitätsplanung. Dabei werden Kinder und Jugendliche jedoch selten als eigene Nutzengruppe mit altersspezifischen Bedürfnissen betrachtet und entsprechend beteiligt. Zudem werden selten Beteiligungsformen gewählt, die dem Alter und den Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen entsprechen», erklärt Nadine Junghanns, Spezialistin «Kinderfreundliche Lebensräume» bei UNICEF Schweiz und Liechtenstein.

Strassen von Kindern für Kinder

Die Anwesenheit von Kindern auf der Strasse ist ein informeller Indikator für Lebensqualität. Ein Raum, in dem sich die Jüngsten bewegen, treffen und gemeinsam spielen, ist ein Raum, in dem es sich gut leben lässt. Am besten erreicht man dies, wenn man die Kinder in die Diskussion einbezieht. Von Camille Marion

Wo sind die Kinder?

Das Kind wieder in den Mittelpunkt unserer Städte und Dörfer zu rücken, ist eine grosse Herausforderung. In den letzten Jahrzehnten hat sich der öffentliche Raum unter dem Einfluss des Bevölkerungs- und Verkehrswachstums verändert. Diese Entwicklung wirkt sich direkt auf die Gewohnheiten der Jüngsten aus. Die Zeit, während der Kinder draussen unbeaufsichtigt spielen, hat stark abgenommen: von vier Stunden täglich in den 1970er-Jahren auf durchschnittlich weniger als eine halbe Stunde heute.

Aufgrund der Omnipräsenz des Autos wird der Raum, in dem die Kinder leben und spielen, zunehmend eingegrenzt – um nicht zu sagen geschlossen.

Durch den Wunsch, die Sicherheit zu erhöhen, werden Kreativität und Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Auch bezüglich Mobilität hat sich das Verhalten entsprechend verändert. «Weil der öffentliche Raum zu Fuss oder mit dem Velo weniger zugänglich ist, lässt sich ein Rückgang der selbstständigen Mobilität von Kindern feststellen», erklärt Nadine Junghanns, Spezialistin «Kinderfreundliche Lebensräume» bei UNICEF Schweiz und Liechtenstein.

Können sich Kinder nicht mehr ohne Begleitung bewegen, leidet ihre physische und psychische Entwicklung darunter. «Wenn Kinder weniger Zeit im Freien verbringen, erhöht dies das Risiko für einen Bewegungsmangel. Damit verbunden sind negative Auswirkungen auf die motorischen und kognitiven Fähigkeiten», fährt Junghanns fort. «Sie können die Gefahren im Verkehrsraum weniger gut einschätzen.»

Sichere Räume zum Spielen

Im Bewusstsein dieser Herausforderungen überdenken Gemeinden ihre Gebiete und deren Gestaltung und beziehen die Bedürfnisse der Jüngsten mit ein. Die Überlegung geht oft vom Wunsch aus, den Schulweg sicherer zu machen und den Kindern zu ermöglichen, diesen zu Fuss zu gehen. Der Schulweg spielt in der Tat eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Kinder, repräsentiert aber bei Weitem nicht alle ihre Wege.

Können sich Kinder nicht mehr ohne Begleitung bewegen, leidet ihre physische und psychische Entwicklung darunter.

Die inklusive Stadt fordert dazu auf, in Netzwerken und Strömen zu denken, sodass die Lebensräume der Kinder miteinander verbunden werden, ohne sie aber losgelöst von denen der übrigen Bevölkerung zu betrachten. Die Sicherheit ist eine zentrale Herausforderung, die sich erheblich auf andere Merkmale des öffentlichen Raums auswirkt. Wo man sich sicher fühlt, hat man mehr Freude, sich zu bewegen, einen Stopp einzulegen und – warum nicht – zu spielen?

Das ist jedenfalls die Vision von Pro Juventute mit ihrem Konzept der «bespielbaren Stadt». Zur Förderung des Wohlergehens der Kinder ermutigt Pro Juventute die Gemeinden, von einer Trennung der Räume für Kinder wegzukommen und stattdessen ein Netzwerk an miteinander verbundenen Strassen und Räumen zu schaffen, wo Kinder sich bewegen und spielen können. In der bespielbaren Stadt sind die Kinder in Bewegung, entfalten ihre Kreativität, machen sich den Raum zu eigen und sind im Alltag sichtbar – so wie die Erwachsenen. Ob durch eine Spielmarkierung am Boden, die Auswahl des Stadtmobiliars oder die Anschaffung klassischer Spiele (Schach, Mühle usw.), das Spiel verändert den Bezug zur Umwelt – nicht nur für Kinder.

In diesem Sinne will die Initiative «Kinderfreundliche Gemeinde» von UNICEF das Recht der Kinder auf Mitwirkung bei allen für Kinder relevanten Angelegenheiten verankern. Die kinderfreundliche Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums spielt dabei eine zentrale Rolle. Junghanns erklärt: «Die Zusammenarbeit zwischen planerischen Stellen und Fachstellen des Kinder- und Jugendbereichs ist bei einer kindgerechten Planung essenziell. Letztere leisten wichtige Übersetzungsarbeiten von den Kindern zu den Planenden.»

Kinder mitreden lassen

Mehr noch als eine Übersetzung empfiehlt UNICEF, die Kinder direkt in die Planung miteinzubeziehen, da so das Spektrum ihrer Bedürfnisse besser zu Tage gefördert werden kann. Es gehört zu den Aufgaben der Behörden, die Kinder als Spezialistinnen und Spezi-

alisten zu sehen, ihnen zuzuhören und sich in ihre Lage zu versetzen. Dies wird von der Kinderrechtskonvention, welche die UNO vor 35 Jahren verabschiedet hat, untermauert. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass das Mitwirkungsrecht von Kindern nur zaghaft umgesetzt wird (siehe Kasten).

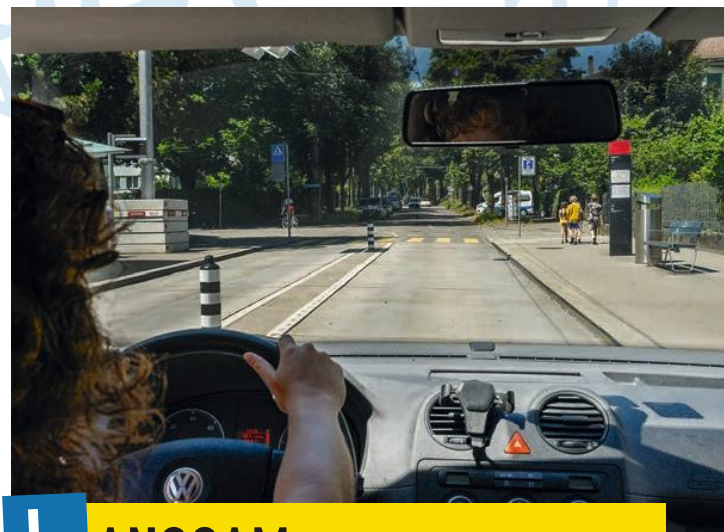
Bestimmte Massnahmen wie zum Beispiel die vom VCS seit vielen Jahren erarbeiteten Mobilitätskonzepte Schule haben sich jedoch bewährt. Dank verschiedener geeigneter Werkzeuge – Fragebogen, Diskussionen, Zeichnungen – bereichert die Erfahrung der Kinder die Analyse der Erwachsenen und es können massgeschneiderte Empfehlungen abgegeben werden.

Gute Beispiele aus Basel

Der Kanton Basel-Stadt ist Vorreiter in Bezug auf Massnahmen von Kindern für Kinder. Die Behörden arbeiten nämlich eng mit dem Kinderbüro zusammen, einer Fachstelle für Kinderbeteiligung, die sich auf die UN-Kinderrechtskonvention stützt.

Die Projekte des Kinderbüros zielen darauf ab, die Kinder in den sie direkt betreffe den Bereichen – wie der Gestaltung des öffentlichen Raums – miteinzubeziehen. Der Leitfaden «Auf Augenhöhe 1,20 m» ist ein bemerkenswertes Beispiel, das mit dem Preis «Rue de l'Avenir» 2019 ausgezeichnet wurde. Das Dokument umfasst acht Leitsätze für eine kinderfreundliche Planung. Der Leitfaden ist das Ergebnis einer bereits im Jahr 2006 im Quartier St. Johann initiierten Massnahme, wo sich täglich mehr als 500 Kinder bewegen. So führt die Abteilung Raumplanung Basel in Begleitung des Kinderbüros eine sozialräumliche Analyse des Quartiers durch. Zeitgleich organisiert sie Erkundungsbesuche speziell für Kinder, damit diese ihre Beobachtungen und Überlegungen teilen können.

Das Kinderbüro trägt ferner dazu bei, dass die Stimme der Kinder von den Behörden gehört wird. So können dank des Projektes «Kinder mit Wirkung» jedes Jahr vierzig Schülerinnen und Schüler der 2. bis 6. Klasse ihre Ideen für eine kinderfreundliche Stadt einreichen. In der letzten Ausgabe haben die Teilnehmenden vier Massnahmen vorgeschlagen: mehr Orte zum Spielen und Sporttreiben, besser definierte und spielfreundlichere Begegnungszonen, weniger Passivrauchen im öffentlichen Raum sowie grünere und weniger zubetonierte Schulhöfe. Diese Forderungen wurden an das Basler Erziehungsdepartement gerichtet, das den Kindern in diesem Frühling über seine Bereichsleiterin Sarah Thnen eine Antwort zukommen liess. Sie hat ihnen insbesondere vorgeschlagen, ihr Modell der «bespielbaren Strasse» den zuständigen Fachpersonen der Verwaltung vorzustellen und ihre Ideen zu Bienenstöcken oder Gärten rund um die Schulen ihren Lehrerinnen und Lehrern mitzuteilen. «Ihr seid fast jeden Tag auf einem Pausenplatz und ihr seid in diesem Thema die Spezialistinnen und Spezialisten!» ■



L ANGSAM

Fahren Sie vorausschauend und langsam, wenn mit Kindern im Strassenraum gerechnet werden muss.



(Un-)klare Regeln

Tempo-30- und Begegnungszonen, Velo- und Schulstrassen: In verkehrsberuhigten Zonen herrscht gleichsam eine babylonische Sprachverwirrung. Auch die jeweils geltenden Verkehrsregeln sind mitunter unklar. Das VCS-Magazin sagt, was gilt. Von Andreas Käsemann

Gerade 35 Jahre ist es her, als der Bundesrat die Grundlage geschaffen hat, um in Wohnquartieren Tempo-30-Zonen einzurichten. Das war der eigentliche Startschuss zur Verkehrsberuhigung. 1990 entstand dann in Winterthur die erste Tempo-30-Zone. Viele weitere im ganzen Land folgten. Mittlerweile gibt es in der Stadt Zürich rund 370 Kilometer Strassen in Tempo-30-Zonen. Die Entwicklung wird auch angekurbelt durch Vereinfachungen: 2023 ist die Gutachtenpflicht entfallen, welche zuvor langwierige Bewilligungsprozesse verursachte.

Unterdessen wohnen rund 40 Prozent der Schweizer Bevölkerung an einer

Tempo-30-Zone und geniessen deren Vorzüge. Niemand möchte zum alten Temporegime zurück.

30 ist das neue 50

«Wohnquartiere sind lebenswerter geworden», blickt VCS-Verkehrssicherheitsexperte Michael Rytz zurück. «Mit 30 km/h wird der Verkehrslärm gegenüber Tempo 50 halbiert. Schulkinder, Velofahrerinnen und Fussgänger fühlen sich sicherer.» Tatsächlich sinkt die Zahl der schweren Unfälle nach Einführung von Tempo 30 um ein gutes Drittel.

An Einmündungen und Kreuzungen gilt in Tempo-30-Zonen Rechtsvortritt – sofern keine andere Regelung signalisiert ist. Ausserdem haben Fahrzeuge – mit der gebotenen Vorsicht – auch dann Vortritt, wenn die achtjährige Lena zur Schulfreundin auf die gegenüberliegende Strassenseite wechselt oder Rentner Bieri im Bioladen vis-à-vis einkaufen gehen will. Fussgängerstreifen, welche ihnen Vortritt gewähren würden, sind praktisch nicht existent.

Solche sind nämlich in der «Verordnung über die Tempo-30-Zonen» explizit ausbedungen: «Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig», steht da geschrieben. Ausnahmen sieht der Artikel allerdings vor: etwa bei Schulen und Altersheimen. Auch vor dem Bundeshaus in Bern ist ein Fussgängerstreifen aufgemalt – trotz Tempo-30-Zone. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt!

Wo es keinen Fussgängerstreifen gibt – in Tempo-30-Zonen also fast überall – haben Fahrzeuge Vortritt. Velos ebenso wie Autos, Last- und Lieferwagen oder Motorräder. Wird Fussgängerinnen und Fussgängern Vortritt gewährt, ist das Goodwill. «Dessen sind sich viele nicht bewusst. Das kann gelegentlich auch auf eigentlich ruhigen Quartierstrassen zu heiklen Situationen führen», sagt Verkehrssicherheitsexperte Rytz.

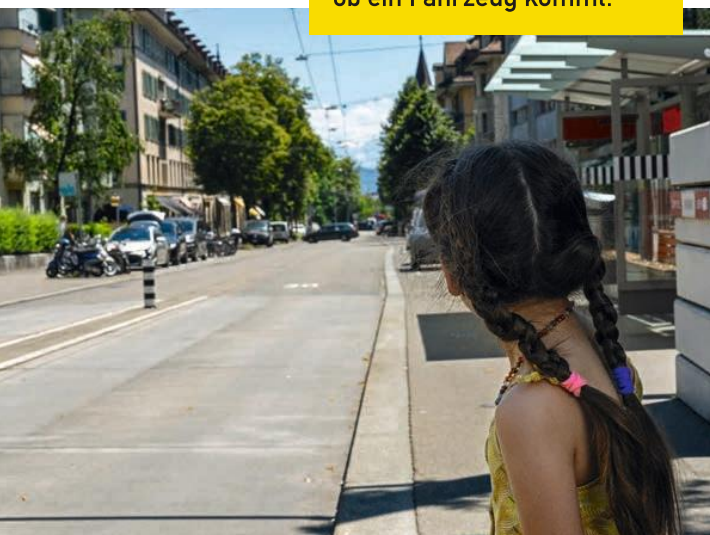
Strasse als Begegnungsort

Anders ist das Vortrittsrecht in den Begegnungszonen geregelt. Deren Premiere gründet in einem Versuchsbetrieb in Burgdorf, wo 1995 die «Flanierzone» getestet wurde. Das Konzept funktionierte gut und wurde 2002 als «Begegnungszone» in die Signalisationsverordnung überführt.

In der Begegnungszone gilt 20 km/h als maximale Geschwindigkeit. Auch ebenda sieht das Gesetz keine Fussgängerstreifen vor; dennoch haben Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt vor allen Fahrzeugen, betont Michael Rytz: «Die Verordnung verlangt, dass Begegnungszonen deutlich erkennbar sind.» Oft ist zusätzlich zum Strassenschild ein gut sichtbares «20» auf die Strasse gemalt. Häufig hat die Einfahrt einen Tor-Charakter. Weitere Gestaltungselemente weisen darauf hin, dass gemächliches Fahren angezeigt ist. «Häufig stellt man überdies bei der Fahrt durch einen solchen Abschnitt ganz automatisch fest, dass hier das Leben und nicht der Verkehr Vorrang hat. Da entdeckt man hier einen Ping-Pong-Tisch oder ein Dreirad und dort einen Grill oder ein Hockeytor.»

LUEGE

Auf beide Seiten schauen, ob ein Fahrzeug kommt.



Gedacht ist das Limit von 20 km/h natürlich in erster Linie für motorisierte Fahrzeuge. Indes schaffen sportliche Radfahrerinnen und Radfahrer selbst ohne Motor locker ein höheres Tempo. Sie riskieren in der Begegnungszone ebenfalls, gebüsst zu werden.

Velostrassen ohne Sonderrechte für Velos

Neueren Datums ist das Konzept der Velostrasse, welches auf mehreren nationalen Pilotversuchen basiert. Die Berner Behörden bezeichneten die Strecken bei deren Einführung 2016 als «Velo-Komfortrouden, auf denen auch das Nebeneinanderfahren möglich ist.» Der Bund ermöglicht Velostrassen seit 2020. Michael Rytz: «Velostrassen sollen gute Fahrradverbindungen in Tempo-30-Zonen ermöglichen. Sie werden vor allem in Städten immer häufiger eingerichtet.»

Viele Verkehrskonzepte, welche wir in der Schweiz kennen, wurden meist bereits länger zuvor im Ausland installiert.

Allerdings sind Velostrassen – anders als deren Bezeichnung vermuten lässt – nicht ausschliesslich für Radfahrerinnen und Radfahrer reserviert. Neben ihnen teilen sich auch alle anderen Verkehrsteilnehmenden den Platz – selbst Parkplätze müssen nicht weichen, wenn eine Velostrasse eingerichtet wird.

Der Hauptunterschied zur normalen Strasse: Der Rechtsvortritt an Einmündungen ist konsequent aufgehoben. «Radfahrenden steht so eine sichere und unterbrechungsfreie Verbindung zur Verfügung», sagt Rytz. Der Vortrittsentzug wird an Einmündungen mittels Signal und Haifischzähnen angezeigt; die Velostrasse wird durch grosse Velopiktogramme verdeutlicht.

Sperrzone Schulstrasse

Während die Velostrasse auf einem niederländischen Verkehrskonzept gründet, hat die Schulstrasse ihren Ursprung in Italien. 1989 entstand die erste Schulstrasse in Bozen. VCS-Schulwegexpertin

Alice Gentile erklärt: «Schulstrassen werden in Quartieren mit Schulhäusern eingerichtet. Die Schulstrasse ist grundsätzlich befahrbar, wird aber morgens, mittags und nachmittags für den Autoverkehr gesperrt.» Also dann, wenn Schülerinnen und Schüler eintreffen oder nach Hause gehen. Das temporäre Fahrverbot kann auf einer Signalisation angezeigt oder durch einen versenkbaren Poller verdeutlicht werden.

Gentile ist überzeugt vom Konzept der Schulstrasse: «Sie bietet ein sehr hohes Sicherheitsniveau in unmittelbarer Nähe der Schule, wo sich die meisten Kinder aufhalten. Das ist auch ein Pluspunkt für besorgte Eltern.» Für die Schülerinnen und Schüler wird es mit der Schulstrasse noch attraktiver, ihren

Weg zur Schule zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen. Ausserdem hat sich bestätigt, dass die Sperrung zu den neuralgischen Zeitpunkten einen positiven Nebeneffekt hat: «Es gibt weniger Elterntaxis und damit weniger gefährliche Manöver und unübersichtliche Situationen.» Aufgrund der besseren Verkehrssicherheit und weil die tägliche Sperrung der Schulstrasse bloss während kurzer Zeit gilt, sei überdies die Akzeptanz des Konzepts bemerkenswert gross.

Nachahmen erwünscht

Viele Verkehrskonzepte, welche wir in der Schweiz kennen, wurden meist bereits länger zuvor im Ausland installiert. Pioniere für die bekanntesten Beispiele waren Deutschland, Belgien und die Niederlande. Abkupfern ist also ausdrücklich erlaubt. Auch in Bereichen, welche nicht vor allem dem Aspekt der Verkehrssicherheit dienen.

Eine interessante Idee wären etwa die Umweltzonen, welche Stockholm



STOPP

Halten Sie vollständig an, wenn Kinder mit Vortritt die Strasse überqueren wollen.



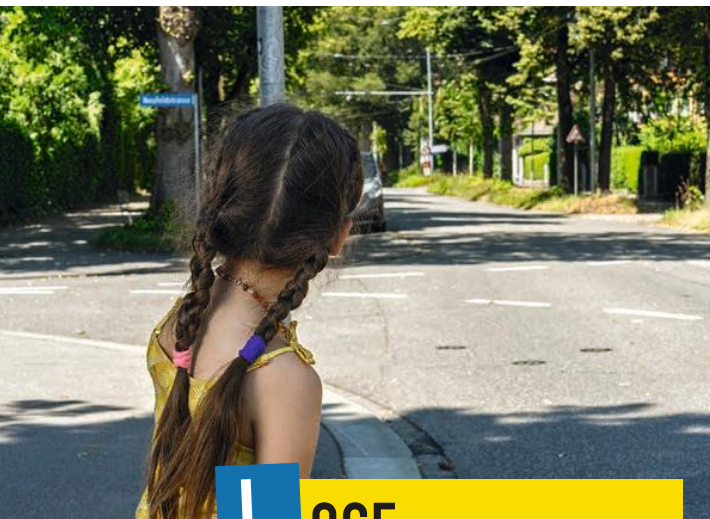
seit 1996 kennt. In Umweltzonen sind Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoss (z.B. Stickoxide oder Feinstaub) nur beschränkt erlaubt oder ganz verboten. Die Idee wurde von Berlin, Hannover und Köln übernommen – auch Milano und Bologna führten die Sperrzone für Dreckschleudern früh ein.

In der Schweiz sind Umweltzonen derweil nur punktuell ein Thema: Genf hat 2020 eine Einschränkung eingeführt, gemäss der das Zentrum nur noch mit einer speziellen Umweltplakette – dem «StickAIR» – befahren werden darf, sobald die Luftverschmutzung einen bestimmten Schwellenwert überschreitet. Eine permanent gültige Umweltzone ist zurzeit in Basel im Gespräch. Das Projekt ist allerdings bislang nicht spruchreif – dem Vernehmen nach wartet man auf das Okay aus Bern.

Umweltzonen haben freilich den Nachteil, dass sie nur begrenzt und sehr lokal Wirkung entfalten, dort aber die Luftqualität merklich verbessern. Ungleich wichtiger ist indes der indirekte Effekt, wenn statt eines neuen SUV emissionsärmere Fahrzeuge oder Elektroautos gekauft werden – oder im Idealfall gleich auf den öffentlichen Verkehr oder das Velo umgestiegen wird. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher des VCS Schweiz. Er hätte als Fussgänger in der Tempo-30-Zone gerne Vortritt – möglichst noch bevor er ins Altersheim zieht.

Die Kinderzeichnungen in diesem Dossier entstanden im Rahmen der VCS Mobilitätskonzepte Schule.



L OSE

Gut hinhören. Manchmal hört man etwas, das man nicht sieht.

Im Versammlungssaal des Schulhauses in Lax (VS) herrscht eine angespannte Stimmung. Vor drei Jahren sassen die Eltern bereits einmal am selben Ort. Damals hatten sie einstimmig beschlossen, dass ein Schulbus ihre Kinder in die Schule ins benachbarte Fiesch fahren soll. Der alternative Vorschlag der Gemeinderätin Andrea Imhasly, den Schulweg mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGBahn) zurückzulegen, blieb chancenlos.

Heute ist es anders. In den nächsten Jahren wird gebaut auf der Kantonsstrasse zwischen Lax und Fiesch. Ab Schulbeginn werden die jüngeren Kinder in Begleitung einer erwachsenen Person mit dem Zug in die Schule fahren. Heute Abend unterschreiben die Begleitpersonen ihren Anstellungsvertrag für diesen Pedibus – oder eben Pedizug – mit der Gemeinde.

Lösungen werden gesucht ...

Die Eltern äussern im Saal ihre Bedenken. Während der Hochsaison sind die Züge der MGBahn oft überfüllt und verkehren mit Verspätung. Wie bringt man die Kinder in den übervollen Zug? Schaffen es die vierjährigen Kindergartenkinder, die Strecke vom Schulhaus Fiesch zum Bahnhof in sportlichen zehn Minuten zurückzulegen? Gerade im Winter, wenn sie noch Skihosen und Winterausrüstung anziehen müssen?

Der anwesende Gemeinderat ist sich der Schwierigkeiten bewusst. Aber der Fahrplan ist klar. Ab dem neuen Schuljahr wird gestartet und bei Bedarf werden Verbesserungen vorgenommen. Der Kontakt mit der MGBahn und der Schule in Fiesch ist gut und lösungsorientiert. Das bestätigt auch MGBahn-Medien-

sprecher Christoph Anderegg: «Wir verstehen die Sorgen der Eltern sehr gut und stehen im regelmässigen Austausch mit Schule und Gemeinde. Uns ist bewusst, wie wichtig die Pünktlichkeit gerade bei Schulbeginn ist und werden das aufmerksam beobachten. Die Pünktlichkeit auf dem Abschnitt ist im Vergleich mit anderen bereits heute hoch. Zudem liegen die meisten betroffene Verbindungen ausserhalb der touristischen Hauptreisezeiten.»

... und «Zückerli» verteilt

Eine der Begleitpersonen, die an diesem Abend den Vertrag unterschreibt, ist Peter Burgener. Er ist mehrfacher Grossvater, die Lager Kinder kennen ihn gut, er wohnt wie die meisten von ihnen oberhalb der Kantonsstrasse. Burgener sieht keine Schwierigkeiten bei der Begleitung der Kinder. Er habe zugesagt, weil sich zu wenig jüngere als Begleitpersonen gemel-

det hätten. Sobald sich das ändere, werde er seinen Platz freigeben, erzählt er.

Seine Schwiegertochter, Jasmine Burgener, ist froh, dass die Schulkinder bis zur zweiten Klasse von einer erwachsenen Person begleitet werden. Da auch die älteren Kinder in Fiesch zur Schule gehen, befürchtet sie, dass die jüngeren die älteren nachahmen und die Sicherheitsregeln beim Überqueren der Kantonsstrasse oder beim Ein- und Aussteigen in den Zug vergessen könnten.

Für die Kinder beginnt ein Abenteuer. Und ein «Zückerli» gibt es obendrein: Das kostenlose Streckenabo ist auch in der Freizeit gültig – in Fiesch gibt es ein Schwimmbad ...

Vom Goms ins Mattertal

Was zwischen Lax und Fiesch in diesem Jahr startet, gibt es in einem anderen Tal im Wallis seit 2013. Kurz vor den Sommerferien besuche ich die Pedibus-

Pedibus feiert Geburtstag

Pedibus feiert in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen. Während Pedibus in der Romanie weitum bekannt ist, kennt man ihn in der Deutschweiz noch weniger gut. Beim «Schulbus auf Füssen» werden jüngere Schulkinder von einer erwachsenen Person begleitet. Es gibt ihn in vielen Varianten. Eine Pedibus-Linie kann von Eltern oder Gemeinden ins Leben gerufen werden. Pedibus kann als Engagement von Freiwilligen oder im Anstellungsverhältnis durchgeführt werden. Als Begleitpersonen kommen Eltern, Grosseltern, Senioren und Seniorinnen oder Menschen mit Migrationshintergrund in Frage. Pedibus kann die soziale Vernetzung und Integration innerhalb einer Gemeinde stärken. Pedibus ist eine organisatorische Massnahme, die es Kindern ermöglicht, sich in Begleitung einer erwachsenen Person Verkehrskompetenz anzueignen. Pedibus kann auch als temporäre Massnahme bei unzumutbaren Verkehrssituationen, wie z. B. Baustellen, eingesetzt werden.

Waren Sie ein Pedibus-Kind?

Zum 25-Jahr-Jubiläum möchte der VCS Menschen porträtieren, die als Kinder mit einem Pedibus unterwegs waren. Wir freuen uns über eine Nachricht an coordination.pedibus@ate.ch



© VCS / Barbara Rehmman

Ein Pedibus auf dem Weg zum Zug: Im Wallis gibt es zwei «Pedizug»-Linien.

Zuglinie zwischen Randa und Täsch im Mattertal, die von der Gemeinde Randa organisiert wird.

Wer die Strecke kennt, wird es bestätigen: Die Fahrt vom Goms ins Mattertal ist eine Reise wert: Kultur- und Naturlandschaften, Sicht auf die Berge und immer wieder urchige, von der Sonne schwarz-braun gefärbte Lärchenholz-Stadel und Wohnhäuser, stellenweise ruckelnd unterwegs mit Zahnradantrieb und schwindelerregendem Ausblick in zerklüftete Täler.

Beim Bahnhof Randa erwartet mich Daniela Imboden. Sie wird heute die Kinder zum Zug begleiten. Mein Zug ist mit zwei Minuten Verspätung angekommen. Es könnte sein, dass auch der Folgezug Verspätung hat. Bei mehr als zehn Minuten Verspätung bestellt Imboden ein Taxi für die Kinder. Heute ist das nicht notwendig.

Eine angenehme Zusammenarbeit ...

Der Zug fährt ein. Erst dann geht Imboden mit den Kindern los, von der Mehrzweckhalle über die Strasse und die Treppe hinunter zum Bahnhof. Imboden zeigt ein Sperrband, das beim Treffpunkt bei der Mehrzweckhalle über die Zufahrt gespannt werden kann. An manchen Tagen warten 40 Kinder hinter dem gespannten Band, bis der Zug einfährt.

Der Bahnhof Randa soll 2027 umgebaut werden. Denn er ist gefährlich für die Kinder, weil der Zugang zum Gleis 2 nur durch Überqueren von Gleis 1 möglich ist. Da die MGBahn einspurig fährt, halten zwei Züge gleichzeitig. Bei der

Rückfahrt von Täsch steigen die Kinder deshalb an der Zugspitze ein. So können sie in Randa das Gleis hinter dem stehenden Zug überqueren.

Anderegen von der MGBahn freut sich über die angenehme und konstruktive Zusammenarbeit mit der Gemeinde und den Schulen. Anfang Schuljahr besuche jeweils ein Zugbegleiter oder eine Zugbegleiterin die Schulregion Zermatt-Täsch-Randa für eine Schulung. Dabei werden Sicherheitstipps gegeben, insbesondere für die anspruchsvolle Ein- und Ausstiegssituation in Randa. Das Lok- und Zugpersonal sei für die Transporte der Schulkinder sensibilisiert und unterstütze bei Bedarf. Während der Tourismus-Hochsaison und der Stosszeiten verkehren die Züge jeweils mit der maximalen Anzahl Wagen.

... und eine treue Seele

Die Schulkinder aus Randa reisen selbständig und werden beim Aussteigen in Täsch von Alzira Maria Da Silva Costa Carvalho in Empfang genommen. Sie ist quasi die treue Seele: Sie begleitet die Schulkinder seit 2013 bis zu viermal am Tag sicher durch das Bahnhofareal Täsch zur Schule. Demgegenüber sind in Randa bis zu 17 Begleitpersonen abwechslungsweise im Einsatz.

Aldo Brantschen von der Gemeinde Randa informiert,

dass die MGBahn früher einen Zugteil für die Kinder reserviert hatte. Das sei nicht mehr möglich, da die Reservierung für die Strecke Visp-Zermatt gelten würde. Die Schülerinnen und Schüler besetzen den Zug jedoch nur während fünf Minuten auf einer Strecke von vier Kilometern. Die Kindergartenkinder aus Randa werden von einem Taxi nach Täsch gefahren.

Sobald Da Silva Costa Carvalho die Kinder entlässt, rennen sie den Weg hoch zur Schule. Alles hat bestens geklappt. Ich freue mich über die Pedibus-Projekte in Lax und Randa. Die Kinder üben ab Schulbeginn das richtige Verhalten im Verkehr. Es gibt keine bessere Möglichkeit, Kinder für den Strassenverkehr fit zu machen. Der beste Schutz für das Kind heisst üben, üben, üben – zu Beginn in Begleitung einer erwachsenen Person. Das ist Pedibus: Begleitet. Zu Fuss. Zur Schule. Und geht auch mit dem Zug. ■

Barbara Rehmman ist Projektleiterin Schulwegsicherheit und eine Verfechterin für ein Recht auf einen Schulweg zu Fuss. Die erlebten Abenteuer ihres eigenen Schulwegs sind ihr in lebendigster Erinnerung.

KEINE HANDZEICHEN



Verzichten Sie auf Handzeichen, damit sich die Kinder auf den übrigen Verkehr konzentrieren können.





L AUFE

Erst gehen, wenn kein Fahrzeug kommt oder wenn die Räder stillstehen. Nie rennen und beim Überqueren weiterhin auf den Verkehr achten (Kontrollblick).

Für Kinder und ältere Menschen

Erstmals hat der VCS parallel ein Mobilitätskonzept für Seniorinnen und Senioren und für Schulen erstellt, und zwar in Ecublens, einer Vorstadtgemeinde mit Grossbau- stellen und Projekten für Fussgängerzonen. Erste Rück- meldungen fallen ermutigend aus. Von Alice Gentile und Alice Genoud

Gefährliches Überqueren von Stras- sen, Unübersichtlichkeit, hohe Ver- kehrsbelastung, vorbeibrausende Fahr- zeuge: Kinder zu Fuss haben zahlreiche Herausforderungen zu meistern, die auch ältere Leute davon abhalten, zu Fuss unterwegs zu sein.

Zusammen mit dem VCS betrat Ecublens (VD) im Westen von Lausanne Neuland: Die sich rasch entwickelnde Waadtländer Gemeinde mit über 13 000 Einwohnerinnen und Einwohnern be- auftragte den VCS, 2023 und 2024 ein Mobilitätskonzept Schule und parallel dazu ein Mobilitätskonzept für Senio- rinnen und Senioren zu erstellen – in einem so grossen Rahmen eine Premiere.

Die Stadt umgestalten

Die vom VCS seit vielen Jahren entwik- kelten Mobilitätskonzepte gehen alle von der Feststellung aus, dass unsere Städte und Gemeinden den verletzlich- sten Verkehrsteilnehmenden, den Kin- dern und den älteren Menschen, nicht gerecht werden. Im Rahmen eines par- tizipativen Ansatzes wurden deshalb

rungsvorschläge. Damit lassen sich die Wege sicherer gestalten.

So auch in Ecublens, wo das Echo auf den Aufruf des VCS überaus rege und engagiert ausfiel: 800 Seniorinnen und Senioren sowie 1500 Schulkinder und Eltern beantworteten die Fragebögen. Der Ablauf wurde teilweise generati- onenübergreifend gestaltet, bezog sich aber phasenweise auch separat auf die beiden Anspruchsgruppen, um deren spezifi- sche Probleme besser zu erfassen. Zum Abschluss erhielt die Gemeindeverwal- tung einen umfassenden Bericht. Dessen Ergebnisse wurde den Seniorinnen und Senioren an einem Abschlussnachmittag vorgestellt, den Eltern und ihren Kindern mit einem Sensibilisierungsflyer, der auch sinnvolle und weniger sinnvolle Gewohn- heiten für den Schulweg aufzeigte.

Mehr Sitzgelegenheiten, weniger Elterntaxis

Dass zu wenig Sitzgelegenheiten (vor al- lem an steileren Stellen) und Toiletten zur Verfügung stehen, gehört ebenso zu den grössten Hindernisse für die älteren

kehrachse durch Geschäfts- und Wohn- viertel. Der VCS hat deshalb Bushalte- stellen überprüft und Verbesserungen vorgeschlagen, aber auch mögliche Stel- len für sanitäre Anlagen ausgewiesen.

Die von Eltern und Schulkindern aufgezeigte Hauptproblematik war der Autoverkehr rund um die Schulanlagen von Ecublens. Der Verkehr, vor allem der von den Elterntaxis herrührende, ist das grösste Problem. Der VCS hat darauf verschiedene Massnahmen vorgeschla- gen, um den Verkehr fernzuhalten und die Elterntaxis einzuschränken. Dazu gehören Strassensperrungen, das Ver- schieben von Kiss-and-ride-Zonen und Sensibilisierungskampagnen.

Zusätzlich hat der VCS 113 gefäh- rliche Stellen im Detail analysiert und spe- zifische kurz-, mittel- und langfristige Lösungen vorgeschlagen, etwa das Ver- bessern der Sicht, die sichere Gestaltung von Fussverbindungen, die Anpassung von Kreuzungen oder Verkehrssignalen usw. Das erarbeitete doppelte Mobili- tätskonzept ist aus VCS-Perspektive ein Pilotprojekt. Eine erste Bilanz zeigt das hohe Potenzial eines solchen kombinier- ten Ansatzes. ■

Der Verkehr, vor allem der von den Elterntaxis herrührende, ist das grösste Problem.

Über-65-Jährige sowie Schulkinder und deren Eltern gebeten, heikle Stellen kon- kret zu benennen und aufzuzeigen, wo sie in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Aufgrund seines Fachwissens erarbeitet der VCS auf dieser Grundlage Verbesse-

Menschen wie Probleme beim Umsteigen vom Bus auf die Metro. Schwierigkeiten haben sie auch mit den für ein sicheres Überqueren allzu kurzen Grünphasen an den Fussgängerstreifen der Avenue du Tir-Fédéral, einer vielbefahrenen Ver-

Weitere Informationen unter www.mobilitaetskonzept-schule.ch und www.mobilitesenior.ch/plan-de-mobilite-seniors

Alice Gentile und Alice Genoud sind Projektleiterinnen im Genfer Bureau romand des VCS. Sie haben die beiden Mobilitätskonzepte für Ecublens erarbeitet.

Wenn Kinder Räder bekommen

Von Nelly Jaggi

Velofahren ist kinderleicht. Velofahren auf der Strasse eine oft gefährliche Herausforderung. Über den (langen) Weg von den ersten Fahrversuchen bis zur ernstzunehmenden Velotour.

Zum gefühlten hundertsten Mal rufe ich: «konzentrieren.» Innerhalb von weniger als vier Stunden. Wir sind auf dem Velo unterwegs von Bern nach Solothurn, zwei Elternteile und der Siebenjährige. Es sind flache 40 Kilometer, zu meist auf Velowegen und Nebenstrassen. Mit Sandwiches und allerlei Süsskram ist die Laune trotz der Strapazen gut.

Aber beginnen wir von vorne. Kinder lernen heute auch dank Trotтинetts und

Dazu ein paar Fakten: Kleinkinder erkennen nicht, ob ein Fahrzeug steht oder fährt. Sie nehmen Gefahren häufig nicht wahr oder erkennen sie nicht als solche. Das Richtungshören ist erst mit sechs bis sieben Jahren vollständig entwickelt. Kleinere Kinder können Geräusche, die von der Seite und von hinten kommen, noch nicht lokalisieren. Bei einem Erstklässler, einer Erstklässlerin ist das Blickfeld erst zu etwa 70 Prozent ausgebildet. Erst mit

zu fahren. Am liebsten auf dem Weg zur Schule. Dann doch lieber freihändig Velofahren... Die Schule erlaubt das Trotтинettfahren auf dem Schulweg zum Glück (noch) nicht.

Zurück zur Velofahrt nach Solothurn: Der Blick des Siebenjährigen bleibt immer seltener beim Geschehen vor dem eigenen Rad und schweift immer öfter und länger wahlweise zum Vogel oben links, zum E-Bike-Fahrer oder auch gleich in die eigene Welt. Auch der Blick der Eltern schweift zunehmend länger als nötig über die Wiesen oder (auch neidvoll) zu den Rennvelofahrerinnen, die uns eben überholt haben – «konzentrieren, alle!» ■

Dass Abwärtsfahren Spass macht und Bremsen überbewertet wird, ist bei Kleinkindern zuverlässiger Grundsatz.

Laufrädern früh Velofahren. Trotтинettfahren ist möglich, sobald sich das Kind selbstständig auf zwei Beinen halten kann. Erste Versuche auf dem Laufrad, sobald die Beine lang genug sind, um auf beiden Seiten den Boden zu berühren. Dass Abwärtsfahren Spass macht und Bremsen überbewertet wird, ist bei Kleinkindern zuverlässiger Grundsatz. Seitens Eltern braucht das entweder starke Nerven oder gute Sprintfähigkeiten. Es gilt auch: Aufwärtsfahren ist mühsam. Da werden Kind (und Trotтинett oder Laufrad!) gerne getragen.

Fehlende Voraussetzungen

Beim Siebenjährigen wurde der Wunsch früh wach, ein richtiges Velo (aka Pedalvelo) zu fahren. Eine erste Gelegenheit ergab sich am dritten Geburtstag einer Kita-Freundin. Tatsächlich fuhr er nach einer halben Stunde ohne Hilfe die ersten Meter. Für den anwesenden Elternteil war allerdings rasch klar, dass es von diesen ersten Metern im Park bis zum Velofahren auf der Strasse noch ein langer Weg würde.

zehn Jahren können Kinder Geschwindigkeiten annähernd richtig einschätzen.

Diese Kombination aus mangelnden Fähigkeiten und vorhandenen Gefahren machen das Fahren auf der Strasse (und oft schon das Fahren auf dem Trottoir) zu einer herausfordernden Aufgabe – für alle Beteiligten. Es braucht viel Übung. Eignen tun sich Sonntagvormittage, etwa um ungestört das Fahren im Kreisverkehr oder das Queren einer Kreuzung mit Lichtsignalen zu üben. Fährt das Kind an einem sicheren Ort, schont es die Nerven, auch mal wegzuschauen. Freihändig fahren ist gar nicht schwierig.

Vorhandener Wille

Bekanntlich ist die Entwicklung nicht gradlinig. Beim Siebenjährigen kam jüngst der Wunsch auf, wieder Trotтинett

GEDULD

Geben Sie den Kindern die Zeit, die sie brauchen, und bleiben Sie so lange stehen, bis die Kinder die Strasse überquert haben.

