

Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt

Basel, den 23. März 2005

P 211 „Mehr Sicherheit für Kinder auf der Strasse“

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 20. Oktober 2004 die Petition „Mehr Sicherheit für Kinder auf der Strasse“ an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition

*Es gibt viele Strassen, auf denen die Autos über Tempo 60 fahren. Deshalb werden viele Kinder und andere Lebewesen angefahren. Wir wollen, dass die **Autos langsam fahren**, denn so kann man den Kindern Freude machen. Sie kommen dann besser zur Schule und zu Freunden. Es geht um die **Sicherheit**, weil Kinder auch manchmal auf der Strasse spielen und es dann auch mehr Unfälle gibt. Die Kinder haben Angst und getrauen sich nicht mehr, auf der Strasse zu spielen.*

*Wir wollen den Politikern und Politikerinnen zeigen, dass es viele Strassen gibt, die für Kinder gefährlich sind und mit ihnen einen **Rundgang** machen. Und vielleicht könnten wir das mit den Politikern und Politikerinnen bessern. Zum Beispiel könnte man anstatt ein neues Haus zu bauen einen Zebrastreifen machen. Zuerst sollte die Stadt **kinderfreundlicher werden** und dann erst verschönert werden.*

Dem Petitionstext lag ein Schreiben mit Aussagen und Kommentaren der Kinderversammlung des Kinderbüros Basel (Bearbeitung: Kinderbüro Basel) bei. Darin werden verschiedene Strassen und Kreuzungen aufgeführt, welche die Kinder aus ihrem Wohnumfeld oder als Schul- oder Freizeitweg sei es in negativer als auch in positiver Hinsicht kennen. Allgemein wünschen sich die Kinder beim Überqueren von Strassen oder Kreuzungen einen klaren Überblick und dass ihnen dafür genügend Zeit zur Verfügung steht. Ausserdem würden die Kinder eine Quartierstrasse auch gerne mal zum Spielen benutzen.

2. Entstehung der Petition

Das Kinderbüro arbeitet mit Kindern und bearbeitet mit ihnen verschiedene Themen. Das Thema Strasse und Verkehr löste bei den Kindern eine Diskussion über die Sicherheit auf den Strassen aus. Die Kinder fragten Passanten auf der Strasse, ob sie der Meinung seien, die Sicherheit von Kindern auf der Strasse sei gefährdet. Von denjenigen, die der Aussage zustimmten, erbaten die Kinder eine Unterschrift. Da-

raus entstand die Idee, die Anliegen der Kinder als Petition den zuständigen Politikerinnen und Politikern vorzulegen. Zur Übergabe der spontan auf der Strasse gesammelten Unterschriften an Vertreterinnen und Vertreter der Petitions- und der Umwelt- und Verkehrs- und Energiekommission, lud das Kinderbüro am 1. September 2004 zu einem Lunch ein. Die Kinder erklärten den Anwesenden, was sie am Verkehr stört und zeigten ihnen auf einem anschliessenden, gemeinsamen Spaziergang einige konkrete Beispiele.

Auf Bitte der UVEK hat sich die Petitionskommission bereit erklärt, die Petition als alleinige Kommission zu behandeln.

3. Abklärungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission führte Telefongespräche mit der Verkehrsabteilung des PMD (Prävention), einem Basler Augenarzt und sie nahm Kontakt mit der Abteilung Familie, Jugend und Prävention des Justizdepartements auf. Von dieser wurde ihr der Bericht über die Situation der Familie im Kanton Basel-Stadt, eine Untersuchung in den Quartieren Breite, St. Alban und St. Johann von Nathalie Bucher und Meinrad Perrez aus der Schriftenreihe des Justizdepartementes Basel-Stadt vom August 2000 zugestellt. Diesem Bericht konnte sie insbesondere auf den Seiten 18, 111 ff. und 140 ff. Vorschläge für ein kinderfreundliches Basel entnehmen. Schliesslich kontaktierte die Petitionskommission das Marie Meierhofer-Institut in Zürich und fragte nach dem Vorhandensein von schweizerischen Studien zum Thema „Kindergerechte Verkehrsplanung“ und wurde auf Dr. Marco Hüttenmoser, Dokumentationsstelle Kind und Umwelt, Muri AG, ehemaliger Redaktor der Zeitschrift „und Kinder“ des Marie Meierhofer-Instituts in Zürich und Spezialist zum Thema „Kind und Verkehr“, verwiesen, der sich in verdankenswerter Weise Zeit nahm für eine Stellungnahme zur vorliegenden Petition.

3.1 Kinder im Strassenverkehr: biologische und psychische Besonderheiten; gefährdete Entwicklung

Auf Grund der eingeholten Informationen kann festgestellt werden: Das optische System bei Kindern ist erst ab 12 Jahren ausgereift. Ein Kind hat bis etwa zum 10. Altersjahr ein eingengteres Gesichtsfeld als Erwachsene, es kann sich daher schwerer den nötigen Überblick über das Verkehrsgeschehen schaffen und hat zum Beispiel Schwierigkeiten, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Es sieht Autos, die von der Seite kommen später als eine erwachsene Person. Umgekehrt sind Kinder von Autofahrenden durch ihre Grösse schwierig zu erkennen. Kinder realisieren dies nicht und glauben, wenn sie die Autofahrenden sehen, müssten auch diese sie sehen. Ein Kind hat zudem Schwierigkeiten damit, zu erkennen, aus welcher Richtung ein Geräusch kommt und ob sich dasselbe nähert oder entfernt. Es entwickelt diese Fähigkeit erst im Primarschulalter. Ein Kind ist durch schnell wechselndes Interesse leicht ablenkbar. Es kann nur schwer entscheiden, worauf im Moment am meisten zu achten ist. Die Reaktionen von Kindern im Strassenverkehr hängen ausserdem stark von ihrer momentanen Gefühlslage ab. Besonders seelische Belastungen erhöhen den Grad der Unaufmerksamkeit. Kinder können auf Grund der genannten psychologischen und physiologischen Voraussetzungen nur schwer zwischen gefährlich und ungefährlich entscheiden.

Dr. M. Hüttenmoser präzisiert hierzu wie folgt: „Die Diskussion um entwicklungsbedingte Benachteiligung und Gefährdung der Kinder im Strassenverkehr wurde bereits vor über 30 Jahren geführt. Damals forderte auf Grund der Erkenntnis, dass Kinder erst mit 10 Jahren biologisch genügend entwickelt sind, die Schwedin Stina Sandels eine konsequente Trennung der Kinderbereiche von den Verkehrsbereichen. In den nachfolgenden Jahren haben verschiedene deutsche Forscher diese These widerlegt. Bei der Überprüfung verschiedener Verkehrserziehungsprogramme wiesen sie nach, dass man bereits dreijährige Kinder durch ein entsprechendes Verhaltenstraining dem Verkehr anpassen kann und sich somit auch Unfälle verhindern lassen.

Unter Mitarbeit verschiedener namhafter Forscher und Forscherinnen bin ich 1982 im Rahmen der Aktion „Kinder kennen, heisst Kinder schützen“ zur Schlussfolgerung gekommen, dass es zwar zutrifft, dass man die Auswirkungen gewisser biologischer Nachteile des Kindseins durch Verhaltenstraining beseitigen oder zumindest mildern kann. Entscheidend darf jedoch nicht die Frage sein, ob dies möglich ist und ob damit Unfälle verhütet werden können, sondern ob ein derartiges Training für die Entwicklung der Kinder sinnvoll ist.

Dazu einige erläuternde Beispiele:

Kinder widmen sich den ihnen auf der Strasse oder am Strassenrand begegnenden Menschen und Dinge in hohem Ausmass. Das heisst, sie „verlieren sich“ an die Umwelt und vergessen dabei alles, was darum herum geschieht. Diese typische Umweltvergessenheit der Kinder kann durch entsprechendes Verhaltenstraining sehr wohl beeinflusst, resp. stark reduziert werden. Indem ich dem Kind dauernd sage, du darfst Dich auf dem Schulweg nicht der Katze am Strassenrand widmen, sondern Du musst immer den Verkehr im Auge behalten, beeinflusse ich die Umweltscheuheit der Kinder und vermittele ihm Scheuklappen.

Ähnliches gilt im Bereich des Sozialverhaltens. So weiss man, dass Kinder, wenn sie in Gruppen in den Kindergarten oder in die Schule gehen, in einem grösseren Ausmass unfallgefährdet sind, als wenn sie allein gehen. Das heisst, sie interessieren sich für andere Kinder, vergessen sich, spielen, streiten miteinander, lösen Konflikte ...bei all dem vergessen sie die Gefahren des Strassenverkehrs. Aus dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit müssten die Eltern dafür sorgen, dass ihre Kinder allein in den Kindergarten und in die Schule gehen und nicht gemeinsam mit andern Kindern, respektive ich bringe die Kinder mit dem Auto in die Schule oder den Kindergarten.

Ein drittes Beispiel. Das Spiel im Strassenraum vor dem Wohnhaus, wie es noch vor 20 oder 30 Jahren üblich war, ist die wohl wichtigste Möglichkeit die grobmotorischen Fähigkeiten und die Reaktionsfähigkeit zu fördern. Ein Kind, das nie gelernt hat, auf einen heran fliegenden Ball richtig zu reagieren, ihm auszuweichen, ihn zu fangen, hat auch grosse Probleme auf heranfahrende Fahrzeuge angemessen zu reagieren. Das heisst: die Katze beisst sich in den Schwanz. Der Strassenverkehr vor der Haustüre verhindert die Förderung und Entfaltung wichtiger motorischer Fähigkeiten, die entscheidend zu grösserer Sicherheit im Strassenverkehr beitragen würden.“

3.2 Verkehrsunfälle mit Kindern; Unfallstatistik

Zur Zeit sind laut Statistik die Unfälle in Basel-Stadt, bei denen Kinder involviert waren, rückläufig. Dies trifft laut Dr. M. Hüttenmoser bezüglich der ganzen Schweiz zu, er führt aber kritisch dazu aus, dass Behörden und Automobilverbände versuchten Kapital zu schlagen, in dem sie darauf hinweisen würden, dass die von ihnen geförderten Massnahmen (Verkehrserziehung, Verbesserungen an Fahrzeugen und Strassen, Öffentlichkeitsarbeit usw.) sich positiv ausgewirkt hätten. Vor einiger Zeit habe er nachgewiesen, dass dies nicht zutrifft.

Eine genauere Analyse der Verkehrsunfälle mit Kindern der letzten 20 Jahre zeige, dass sich der Rückgang an Unfällen auf die Gruppe der fünf- bis neunjährigen Kinder beschränke, sofern diese zu Fuss unterwegs seien. Alle andern Gruppen von Kindern seien in etwa noch im gleich hohen Ausmass gefährdet, wie vor 20 Jahren.

Dieses Ergebnis könne nur so interpretiert werden, dass es nicht die von den Behörden ergriffenen Massnahmen seien, die zu einer Reduktion der Unfälle geführt hätten, sondern ganz einfach die Tatsache, dass mit der Zunahme des Verkehrs und der Erhöhung der Gefährdung der Kinder, die Eltern die jüngeren Kinder nicht mehr allein ins Freie liessen und sie zudem vermehrt an die Hand nehmen würden.

Massnahmen zu grösserer Sicherheit von Fussgängern und Kindern, seien nicht genügend abgesichert, wenn an Orten, wo sie ergriffen worden sind, sich weniger Unfälle ereigneten. Typische Beispiele seien etwa die Aufhebung von Fussgängerstreifen aus Sicherheitsgründen (etwa weil zu wenig Fussgänger über die Strasse gehen) oder die Einrichtung von Kreisverkehr auf Schulwegen. In beiden Fällen bestehe kaum Zweifel, dass sich weniger Unfälle ereignen würden, aber beide Massnahmen führten dazu, dass Kinder (u.U. auch ältere Leute) in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden. Fehle ein wichtiger Fussgängerstreifen auf dem Weg in die Schule oder in den Kindergarten, so müssten die Eltern die Kinder begleiten, weil die Kinder nicht mehr über die Strasse kämen. Auch Kreisverkehr sei für jüngere Kinder zu Fuss oder auf dem Fahrrad zu komplex und löse Angst aus. Mit der Einschränkung der Bewegungsfreiheit verunfallten zwar weniger Kinder, aber zugleich sei ihre gesunde Entwicklung gefährdet. Sie würden vermehrt begleitet oder ins Auto verfrachtet und würden unselbstständig bleiben. Sie litten an Bewegungsmangel, würden zu dick, was wiederum später unser Gesundheitssystem stark belaste.

In einer grossen Nationalfondsstudie (Das Kind in der Stadt 1995) und einer Nachfolgestudie auf dem Land („Abschied vom gelobten Land, 1996) habe er nachgewiesen, dass in der Schweiz in der Stadt rund ein Viertel der Kinder bis im Alter von fünf Jahren Haus, Wohnung und Garten nicht unbegleitet verlassen dürfe. Auf dem Land sei die Situation – es habe zwar weniger Verkehr, doch werde schneller gefahren – noch schlechter. Hier könne nur etwa ein Drittel der Kinder bis im Alter von fünf Jahren Wohnung, Haus und Garten unbegleitet verlassen.

In einer Intensivstudie habe er zudem an einer kleineren Gruppe von Kindern nachweisen können, dass das Aufwachsen von Kindern in einem Wohnumfeld, das kein unbegleitetes Spiel im Wohnumfeld zulasse, die Kinder bereits im Alter von fünf Jahren deutliche Rückstände in Bezug auf ihre motorische und soziale Entwicklung sowie in Bezug auf ihre Selbstständigkeit aufweisen würden. Diese Ergebnisse verwiesen deutlich darauf, dass bei verkehrstechnischen Massnahmen nicht nur der Sicherheitsaspekt beachtet werden dürfe, sondern es müsse in aller Deutlichkeit die

Forderung aufgestellt werden, dass eigentlich jedes jüngere Kind in seiner Wohnumgebung Raum brauche, den es selbstständig erreichen und wo es unbegleitet mit andern Kindern aus der Nachbarschaft spielen könne.

Schaue man genauer hin, und prüfe man die entsprechenden Statistiken, so werde recht deutlich ersichtlich, dass, was die Kinderunfälle betreffe, vor allem der Freiraum der Kinder und somit deren Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt worden seien. Eine derartige Unfallverhütung könne man nicht akzeptieren. Da brauche es ein Umdenken.

3.3 Was ist zu tun?

Dem Bericht über die Situation der Familie im Kanton Basel-Stadt ist auf Seite 18 zu entnehmen: „Dass die Wohnqualität bzw.- umgebung für das Wohlbefinden von Kindern bedeutsam ist, zeigte u.a. eine österreichische Untersuchung mit 10-jährigen Kindern (Wilk 1996). Für die Kinder ist es wichtig, dass es genügend Spielmöglichkeiten im Freien gibt, die sich in unmittelbarer Nähe zum Wohngebäude befinden und gefahrlos erreichbar sind. Ausserdem sollten die verschiedenen Spielorte gut miteinander vernetzt sein. Dies ermöglicht es den Kindern, ihren Erfahrungsraum zu erweitern und fördert ihre Autonomie (Flade, 1987; Blinkert, 1993; Busch, 1995; Wild 1996). Die Kinder sollten ausserdem die Möglichkeit haben, sich genügend lange im Freien aufhalten zu können. (.....) Ebenso sollten (für die soziale Entwicklung der Kinder) genügend Spielkamerad/innen im Quartier vorhanden und erreichbar sein sowie insgesamt wenig Gefahren bestehen.“

Weiter fordert der Bericht auf Seite 140 für ein kinderfreundliches Basel-Stadt mehr und bessere Spielmöglichkeiten für Kinder und weniger Gefahren. Oft sei die Auswahl an Spielmöglichkeiten zu klein, die Kinder könnten nur selten unbeaufsichtigt spielen, zuviel vorhandene Gefahren und veraltete Spielplätze seien vorhanden. Gefordert seien deshalb mehr Spielstrassen, das Daraufachten, dass immer wieder kleine Spielorte, auch bei Neu- und Umbauten oder Umgestaltungen vorhanden sind oder entstehen, bessere Spielplätze, das Verbundensein von Spielorten untereinander, Verkehrsberuhigungsmassnahmen und die Einführung einer Kinderfreundlichkeitsprüfung, wie sie in europäischen Grossstädten bekannt ist.

Dr. M. Hüttenmoser meint: „Selbstverständlich gibt es viele verkehrstechnische Massnahmen, die kinderfreundlich sind und den Kindern zugleich eine grössere Bewegungsfreiheit erlauben. Sie haben allerdings den Nachteil, dass der Verkehr weniger flüssig verkehren kann. Aber, was ist wichtiger? Eine gesunde Entwicklung unserer Kinder oder die uneingeschränkte Freiheit der Automobilisten? Beispiele wären: Ampelanlagen bieten Kindern eine grössere Sicherheit und mehr Bewegungsfreiheit als Kreisverkehr oder einfache Fussgängerstreifen. Inseln in der Mitte von Fussgängerstreifen sind weniger sicher als mit Trottoirnasen eingeengte Fahrbahnen. usw..“

3.4 Was ist schon getan worden, was wird noch geplant?

Laut Bericht über die Situation der Familie im Kanton ist im Zuge der Werkstatt Basel die vermehrte Einrichtung von Begegnungsstrassen gefordert worden. Im Früh-

ling 2000 ist erstmals ein Strassenabschnitt (Realpstrasse) zu einer Strasse mit Spielmöglichkeit umgestaltet worden, ohne dass bauliche Massnahmen ergriffen werden mussten. Der Rahmenkredit „Wohnumfeldaufwertung“ hat verschiedene Massnahmen zur Schaffung von wohnlichen Quartierplätzen und Freiräumen vorgesehen. Eine weitere Forderung der Werkstadt Basel war, dass Schulkinder sicher zur Schule und auf Spielplätze gelangen können, wobei vor allem Velowege berücksichtigt werden sollten. Die flächendeckende Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren, zum Teil verbunden mit zusätzlichen geschwindigkeitsdämpfenden Massnahmen wie Schwellen und ähnlichem, ist seit kurzem abgeschlossen. Des weiteren wurde im Rahmen des Aktionsprogramms Stadtentwicklung (APS) die Situation für Fussgänger (vor allem derjenigen Orte, welche bisher nicht allen Sicherheitsaspekten entsprachen) flächendeckend erfasst. Mit dem Rahmenkredit zur Förderung des Fussverkehrs (Zeitraum: 2005-2014) sollen zudem bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Situation von Fussgängern finanziert werden. Ziel ist ein Netz von sicheren und attraktiven Fusswegen im gesamten Siedlungsgebiet.

Dr. M. Hüttenmoser untersucht zur Zeit gemeinsam mit Daniel Sauter in einem Nationalfondsprojekt die Auswirkungen verschiedener Arten von Strassenräumen auf Integration, respektive Ausschluss. Mittels eingehender Beobachtungen und Befragungen versuchen die beiden Herren herauszufinden, welche Wirkungen Strassen auf das nachbarschaftliche Verhalten und das Bewegungsverhalten haben. Die Ergebnisse dieses Forschungsprojektes werden allerdings erst im Herbst dieses Jahres vorliegen.

Basels Gesamtkonzept, was Begegnungszonen betrifft, erachtet Dr. M. Hüttenmoser als recht gut. Gemäss seiner Einschätzung genügt es jedoch nicht, wenn pro Quartier nur 2-3 Begegnungszonen eingerichtet werden. Die Forderung sei vielmehr, dass eigentlich jedes Kind für ein gesundes Aufwachsen Freiräume ausserhalb von Haus, Wohnung und Garten braucht. In der Stadt sei jedoch derartiger Raum vielfach nur auf den oft grosszügig ausgebauten Quartierstrassen vorhanden. Wohnsiedlungen, die bessere Voraussetzungen bieten, gebe es vor allem im Zentrum nur wenige.

4. Erwägungen der Petitionskommission

Bei der Behandlung vorliegender Petition ist der Petitionskommission bewusst geworden, welches brisante Thema hinter der von den Kindern spontan vorgenommenen und als Petition eingereichten Unterschriftensammlung steckt, nämlich dasjenige einer kindergerechten Verkehrsplanung. Die Petitionskommission hat, da nicht über spezifische Sachkenntnisse zum Thema Verkehr verfügend, vorliegenden Bericht im Rahmen ihrer Möglichkeiten abgefasst. Sie stellt auf Grund der von ihr eingeholten Informationen folgendes fest:

Der stetig steigende Anspruch auf grösstmögliche Mobilität unserer (Erwachsenen)-Gesellschaft, welcher eine Verkehrsumwelt schafft, die in den wenigsten Fällen auf die Bedürfnisse der Kinder abstellt, sondern eher für das Vorankommen der Automobilisten und des öffentlichen Verkehrs gestaltet wird, gefährdet die Kinder im Strassenverkehr. Die vor allem auf Erwachsene abgestimmte Verkehrswelt trifft auf kindliches Verhalten, das dann als Fehlverhalten taxiert wird, aber auf Grund der kindlichen Fähigkeiten und Bedürfnisse, wie Bewegungs- und Spieldrang, völlig „normal“ ist.

Auf Grund der erhaltenen Informationen muss festgestellt werden, dass der Verkehr nicht nur das Leben der Kinder in hohem Ausmass, sondern deren gesunde Entwicklung auch im sozialen Bereich gefährdet. Setzt man sich ein kindergerechtes Verkehrskonzept zum Ziel, hat dieses Argument eine entscheidende Bedeutung.

Vorschläge, was getan werden muss, damit Kinder sicher *und* gesund aufwachsen können, hat die Petitionskommission nicht selbst erarbeitet, sondern sie stützt sich auf die im oben erwähnten Bericht über die Situation der Familie im Kanton Basel-Stadt festgehaltenen Forderungen für ein kinderfreundliches Basel und auf Empfehlungen von Dr. M. Hüttenmoser, wobei festzustellen ist, dass diese sich im Wortlaut zum Teil decken oder zumindest sehr ähnlich lauten.

Eine kindergerechte Verkehrsplanung, welche dem natürlichen Bewegungsdrang und den sozialen Bedürfnissen von Kindern gerecht wird, muss demgemäss unter anderem folgendes umfassen:

- Die Einrichtung guter und funktionierender Begegnungszonen. Diese sollen auch als Spielorte konzipiert werden. Diese Spielorte und/oder Begegnungszonen sollten überall dort entstehen, wo viele Kinder leben. Sie können mit einfachen baulichen Veränderungen auskommen, so dass der finanzielle Aufwand gering ist. Sie müssten allerdings so gestaltet werden, dass sich Fahrzeuglenkende der speziellen Strassenart durchaus bewusst werden und sie sich an die vorgegebene Geschwindigkeit halten müssen. Im Rahmen des APS sollen 2002-2005 pro Quartier ca. 2-3 geeignete Strassen in Begegnungszonen umgewandelt werden. Der Entscheid, ob eine Strasse in eine Begegnungszone umgewandelt wird, liegt u.a. bei den Anwohner/innen des betreffenden Strassenzuges, so werden darin auch Familien mit Kindern miteinbezogen. Wenn man bedenkt, dass jedes Kind für ein gesundes Aufwachsen Freiräume ausserhalb von Haus, Wohnung und Garten braucht, ist die im Rahmen des APS vorgesehene Anzahl solcher Begegnungszonen pro Quartier noch zu wenig breit gestreut.
- Spielorte und/oder Begegnungszonen sollten untereinander vernetzt sein und in Tempo-30-Zonen eingebettet werden. Letztere erhöhen die Sicherheit auf dem Weg in den Kindergarten und in die Schule, aber auch zu Kameraden im Quartier. Dazu braucht es die strikte Durchsetzung der Tempo 30-Regelung und entsprechend dazu vermehrte Kontrollen, so dass weniger Gefahren vom Strassenverkehr ausgehen.
- Auch wenn an einer Begegnungszone oder in einer Wohnsiedlung fast keine Kinder wohnen und der Raum nicht entsprechend genutzt werden kann, heisst dies nicht, dass man die Einrichtung solcher Zonen auf Situationen beschränken sollte, wo junge Familien wohnen. Auch ältere Leute und viele Erwachsene schätzen die Situation der Begegnungszone.
- Übergänge auf Hauptstrassen und wichtigen Wegen in die Schule und in den Kindergarten müssen wenn möglich mit Ampelanlagen oder mindestens mittels Trottoirnasen gesichert werden. Der Nachteil, dass dadurch der Verkehr weniger flüssig verkehren kann, muss im Hinblick auf das Wohl der Kinder in Kauf genommen werden.
- Das nähere Wohnumfeld hat eine entscheidende Bedeutung für die Entwicklung der Kinder. Da es wohl schwer zu realisieren wäre, jeder jungen Familie ein optimales Wohnumfeld zu ermöglichen, erweisen sich zusätzliche Massnahmen als sinnvoll und wichtig. Junge Familien müssten bei der Suche nach einer geeigneten

ten Wohnung beraten werden. Bis anhin wurde im Zusammenhang mit dem Ziel, attraktive Wohnungen für junge Familien schaffen zu wollen, meistens die Anzahl Zimmer als einer der wichtigsten Punkte ins Feld geführt. Ebenso wichtig ist das unmittelbare Wohnumfeld. Also, ob zum Beispiel in unmittelbarer Nähe des Wohnortes eine genügend grosse Auswahl an Spielmöglichkeiten für Kinder vorhanden sind, die gefahrlos erreichbar sind. Dazu bräuchte es eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Vermittlungsstellen, die jungen Familien vermehrt solche Wohnlagen zu günstigen Bedingungen zuweisen können.

- Eine Kinderfreundlichkeitsprüfung für staatliches Planen und Handeln ist in den Verwaltungsstellen generell einzuführen. Dafür braucht es weder ein neues Prüfungsverfahren, noch die Schaffung neuer Stellen. Das Umsetzen der entsprechenden Anliegen und Bedürfnisse beginnt in den Köpfen. Es bedingt ausserdem eine gut funktionierende, koordinierte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen betroffenen Verwaltungsstellen. Wird zum Beispiel geplant, einen Platz oder eine Strasse neu oder um zu gestalten, müssten im Vorfeld nicht nur die Planenden, sondern auch die Experten für Verkehrssicherheit zusammen sitzen. Sie müssten die Bedürfnisse der Kinder mit in ihre Gestaltungsideen einfliessen lassen, wobei nicht nur Schönheit, sondern auch Sicherheit für die angestrebte Lösung im Vordergrund stehen müssten.

Die Petitionskommission bittet den Regierungsrat, diesen Forderungskatalog, der keineswegs als vollständig zu betrachten ist, im Hinblick auf die jetzt und in Zukunft heranwachsende Generation entgegenzunehmen und dafür zu sorgen, dass entsprechende Lösungen erarbeitet werden.

5. Antrag der Petitionskommission

Die Petitionskommission beantragt, die vorliegende Petition an den Regierungsrat zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission
Die Präsidentin:

A. Lachenmeier