

## 6.4 Kinder im Verkehr

Kinder in der Stadt, zumal in einer dicht bebauten, mit hohen Bevölkerungszahlen in zahlreichen Quartieren, sind in ihrem Lebensumfeld stärker durch Verkehr gefährdet als am Stadtrand oder in der ländlichen Region. Polizeiliche Unfallzahlen belegen das (Kiel: 359 Unfälle pro 100.000 Kinder; Land SH: 253 Unfälle pro 100.000



Kinder). Die starke Verkehrszunahme seit den 60er Jahren hat die Gefährdungspotentiale, in ein Verkehrsunfallgeschehen aktiv oder passiv verwickelt zu werden, erheblich verstärkt. Auch wenn begleitend und insbesondere in den letzten zwei Jahrzehnten viel zur Steigerung der Verkehrssicherheit unternommen wurde, bleibt erheblicher Handlungsbedarf, der allerdings nicht allein im System der Straßen gelöst werden kann. So geht es auch um die Erreichbarkeiten von Spielgelegenheiten, attraktiven Einrichtungen und Kinderorten abseits vom Hauptstraßennetz. Soweit Kinder den Straßenraum nutzen wollen, sollen und müssen, ist festzustellen, dass der Lebensraum vor allem in den gründerzeitlichen Altstadtquartieren durch die Flächenansprüche des fließenden und insbesondere des ruhenden Verkehrs stark eingeschränkt ist.

Als wesentliche Mängel sind festzuhalten:

- wenig Platz für Eltern mit Kinderwagen auf Gehwegen
- kaum Platz zwischen parkenden Kfz
- fehlende Mindestbreiten der Gehwege durch legalisiertes Gehwegparken
- kaum Fläche zum Spielen auf Gehwegen
- trotz flächendeckendem Tempo 30 in Wohngebieten zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten
- nicht situationsangepasste Geschwindigkeiten von Radfahrern auf Gehwegen
- nicht ausreichendes Angebot von gesicherten Querungstellen

Im Rahmen der Arbeit an Schulwegplänen ist bereits in den Schulwegkommissionen auf die Behebung der Mängel hingewiesen worden. Die Schulwegunfälle stellen sich in den letzten Jahren auf einem niedrigen Niveau dar. 2006 ereigneten sich lediglich 8 Schulwegunfälle. Die Vermeidung von Freizeitkinderunfällen wird zukünftig die größere Herausforderung sein. Hier ist in stärkerem Maße darauf

zu achten, dass die Belange von Kindern in der Verkehrsplanung Berücksichtigung finden. Bei der Standortplanung für Einrichtungen, die von Kindern genutzt werden, und bei der Freiraumplanung müssen aber auch die verkehrlichen Rahmenbedingungen im Sinne einer integrierten Planung erkannt und bedacht werden, um die Stadt nachhaltig kinder- und familienfreundlich zu gestalten.

### 6.4.1 Ziele

- Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass Kindern und Jugendlichen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird.
- Der ÖPNV ist stärker auf die Belange von älteren Kindern/Jugendlichen auszurichten.
- Kinder und Jugendliche sind bei Themen, die ihr Lebensumfeld betreffen, in angemessener Weise zu beteiligen.
- Eltern und Betreuer der Kinder (Kita, Hort und Schule) sind über die erforderliche Unterstützung der Kinder im Verkehr zu informieren.
- Jede Schule in Kiel ist in der Pflicht, mittels Schulwegeplänen die Kinder, die Jugendlichen und deren Eltern zu informieren. „Auf der Grundlage eines Schulkonferenzbeschlusses fertigt die Schulleitung in Zusammenarbeit mit dem Schulelternbeirat, den Polizeiverkehrslehrerinnen und -lehrern, den jeweils zuständigen Polizeidienststellen und den Kommunalbehörden einen Schulwegplan an und aktualisiert ihn ggf. jährlich. Die Erfahrungen von Eltern, Schülerinnen und Schülern sind zu berücksichtigen.“ (Erlass zur Verkehrserziehung vom 12.09.02 SH)
- Alle Verkehrsteilnehmer sind umfassend über Verkehrsregeln zu informieren (z. B. Radwegbenutzungspflicht oder Fahrradstraßen) und im Hinblick auf vorsichtige und rücksichtsvolle Verhaltensweisen im Verkehr zu sensibilisieren.

### 6.4.2 Grundsätzliche Anforderungen (Qualitäten)

Notwendig ist eine Verkehrsraumgestaltung, welche die Eignung für Kinder entsprechend ihrer Entwicklungsstufen berücksichtigt und Bewegungsräume für eine gesunde, motorische und soziale Entwicklung schafft. In den Wohngebieten, insbesondere in den hochverdichteten Altbauquartieren, werden diese Bewegungsräume stark durch den ruhenden Kfz-Verkehr eingeschränkt.

Kinderfreundliche Räume müssen nicht völlig gefahrlos gestaltet sein, denn „ohne Risiko gibt es keine Entwick-



lung“, aber die Risiken sollten erkennbar und zu bewältigen sein. Pädagogen sprechen hier von der notwendigen Entwicklung einer Risikokompetenz bei Kindern. Wichtig ist in erster Linie die Entschleunigung des motorisierten Verkehrs, denn die entscheidenden Restriktionen für die Spiel- und Entwicklungsmöglichkeiten von Kindern sind Menge, Geschwindigkeit und Platzbedarf des Autoverkehrs. Das heißt (in absteigender Reihenfolge):

1. Schrittgeschwindigkeit (7 Km/Std) in Wohnstraßen (Verkehrsberuhigte Zonen)
2. Tempo-30-Zonen, ggf. Tempo-30-Strecke Anordnungen
3. Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs in die Fahrbahn bzw. in Quartiersgaragen und Reduzierung des Gehwegparkens.
4. Verkehrsberuhigung von Hauptgeschäfts- und -Verkehrsstraßen (z.B. Tempo-20-Streckengebote)
5. Verminderung und möglichst Vermeidung von Trenn- und Barrierewirkung auf Hauptverkehrsstraßen (und Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen).

#### 6.4.3 Kriterien für attraktive Kinderorte

Die Anforderungen an den öffentlichen Raum sind stark altersgebunden. Sie sind abhängig von den Merkmalen und Vorlieben der Kinder und Jugendlichen. Ebenso sind geschlechtstypische Muster erkennbar: Jungen ergreifen und erobern tendenziell Räume, Mädchen verhalten sich eher beobachtend und wollen in Gemeinschaft mit Freundinnen lieber ungestört sein. Mit zunehmendem Alter weitet sich der Aktionsradius aus und die Bedürfnisse und Anforderungen sind differenzierter.

Für Vorschulkinder und Grundschulkindern hat der Straßenraum als Spiel- und Aufenthaltsraum eine hohe Bedeutung. **Kinderorte** sollten Aktivitäten zulassen, die viel Platz benötigen, wie Ball- und Fangspiele, Verstecken und Radfahren.

Für die älteren Kinder und Jugendlichen sind die Aufenthaltsorte und ihre Aufenthaltsqualitäten als Treffpunkte bedeutsam. Beliebte **Jugendorte** sind zentrale Plätze, die

Innenstadt, Einkaufsstraßen - das können auch Einkaufszentren sein - und Haltestellen des ÖPNV. Wohnstraßen dagegen sind für Jugendliche keine Aufenthaltsorte mehr.

#### Kriterien, die einen Ort im öffentlichen Raum zu einem attraktiven Spiel- und Aufenthaltsort machen, sind:

- ausreichender Bewegungsraum auch für raumgreifendes Spiel,
- Möglichkeit zur Interaktion mit Kindern und Jugendlichen, aber auch Erwachsenen,
- Möglichkeiten zur Umnutzung von Gegenständen und Räumen,
- Rückzugsmöglichkeiten,
- abwechslungsreiche Materialien und Elemente,
- keine einschränkenden Verbote, die nicht nachvollziehbar sind,
- objektive und subjektive Sicherheit,
- sichere und attraktive Vernetzung mit anderen Spiel- und Aufenthaltsorten.

#### 6.4.4 Qualitätsstandards

Nicht alle der vorgenannten Kriterien lassen sich im städtischen Raum immer optimal erfüllen. Ziel kommunaler Netzplanung sollte es aber sein, das Netz der öffentlichen Straßen und Wege so zu gestalten, dass die selbstständige Mobilität für Kinder und Jugendliche in ihrer Stadt, mindestens in ihrem Stadtteil, zu einem frühen Zeitpunkt, möglichst schon im Kindergartenalter, erleichtert wird und die Begleitung der Eltern weitgehend entbehrlich wird.

#### 6.4.5 Netzgestaltung

Wie bei jeder Netzgestaltung ist auch bei der Kinderwegeplanung zu berücksichtigen, dass ein sicheres und zusammenhängendes Netz entsteht und die Vernetzung von Wohn- und Spielorten gewährleistet ist. In absteigender Sicherheitsreihenfolge sollen folgende Netzelemente verwendet werden:

1. separat bzw. straßenunabhängig geführte Geh- und Radwege und verkehrsberuhigte Bereiche mit ausreichend sozialer Kontrolle.
2. Straßen mit mäßigem Verkehrsaufkommen mit höchstens Tempo-30 sowie mit Fußwegen ausreichender Breite; Radfahrer befahren die Fahrbahn im Mischverkehr
3. Andere Straßen mit ausreichend breiten Gehwegen und Radverkehrsanlagen.

## Qualität des Erschließungssystems in (neuen) Wohngebieten

Im direkten Wohnumfeld von Kindern ist zu beachten:

- Bei Erschließungssystemen den motorisierten Durchgangsverkehr vermeiden, wenn möglich ganz ausschließen, dem nichtmotorisierten Verkehr ein durchlässiges, engmaschiges Netz zur Verfügung stellen.
- Aus Kindersicht ist dabei der Erschließung mittels Sackgassen gegenüber Schleifensystemen der Vorrang zu geben.
- Vernetzung der Spielwege, z. B. durch Öffnen und Weiterführen von Sackgassen.

### Ruhender Verkehr

Ohne eine zumindest partielle Verlagerung der Parknutzung von den Gehwegen bzw. ganz aus dem Straßenraum auf andere - vornehmlich private - Stellplätze lässt sich die bessere Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrsraum für Kinder nicht verwirklichen. Deshalb ist von Bedeutung:

- Kein Gehwegparken auf den Hauptfußwegeachsen der Kinder und dort, wo Gehwegflächen potentiell als Spielflächen in Betracht kommen, z.B. in hochverdichteten Wohnquartieren.
- Freigabe von Parkplätzen in „verkehrsarmen“ Zeiten für die Nutzung als Spiel- und Aufenthaltsort (z. B. Skaten)

## Querungsstellen

Für stärker befahrene Straßen sind zusammenfassend folgende Hinweise abzuleiten und in die konkrete Abwägung vor Ort einzubringen:

- Querungshilfen sind in möglichst kurzen Abständen in Abhängigkeit von den Zielen von etwa 100 m (max. 200m) anzuordnen.
- als Querungshilfen sind unter Beachtung von straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen mit folgender Priorität einzusetzen:
  1. Lichtsignalanlagen,
  2. Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen), wenn die Beachtung durch Autofahrer gesichert ist,
  3. Vorziehen der Seitenräume bzw. Anordnung von Mittelinseln.

### 6.4.6 Kinderwegeplan

Bislang konnten in fünf Aktionen zur Kinderbeteiligung in Stadtteilen Kinderwegepläne erstellt werden. Für die Erstellung des Kinderwegeplans in Neumeimersdorf wurde eine Kinderbeteiligung in der Johanna-Mestorf-Schule durchgeführt. Es wird vorgeschlagen für jeden Stadtteil ähnlich wie am Beispiel Neumeimersdorf dargestellt, Kinderwegepläne zu erstellen. Diese Pläne sollten die wichtigsten Kinderorte und ein Kinderwegenetz enthalten, welches von den Kindern auch angenommen wird. Dieses Netz sollte daher weiterhin von Kindern aus dem Stadtteil zusammen mit der Verwaltung entwickelt werden.

Maßnahmen im Querverkehr	
Prüfung der Einrichtung einer LSA:	Grot Steenbusch/Radewisch; Grot Steenbusch in Höhe Grundschule Kieler Weg / Poggenbrügger Weg / Barkauer Str.
Fahrbahnverengung	Grot Steenbusch Höhe Bustorfer Weg
Fahrbahnverengung	Grot Steenbusch in Höhe Grundschule
mit Aufpflasterung	Kieler Weg Höhe Lütt Steenbusch Aufpflasterung
Massnahmen Längsverkehr	
Verbesserung der Oberflächenqualität	Kieler Weg
Ausschluss von parkenden Kfz auf Gehwegen	Kieler Weg
Verbesserung der Aufenthaltsqualität/soziale Sicherheit	
Attraktive Gestaltung für Kinder und Jugendliche	Umfeld des Einkaufszentrums am Grot Steenbusch
Verbesserung der Beleuchtungssituation	Separat geführter Geh- und Radweg entlang des Spielplatzes
Offenhaltung von Blickachsen	Separat geführter Geh- und Radweg entlang des Spielplatzes

## Kinderwegeplan am Beispiel Neumeimersdorf



Abb. 6-9 | Quelle: plan & rat, Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile 2006

Ebenfalls aufgeführt sind die Maßnahmen, die nötig sind, um die genannten Qualitätsstandards zu erreichen. Im Fall Neumeimersdorf sind dies vor allem fehlende oder für Kinder schlechter geeignete Querungseinrichtungen sowie Bereiche mit verbesserungswürdiger Aufenthaltsqualität.

In enger Abstimmung mit den Anforderungen für den allgemeinen Fußverkehr (siehe Kap. 6.1 Fußverkehr) wird vorgeschlagen, das gesamte Stadtgebiet im Hinblick auf die aufgeführten Qualitätskriterien zu untersuchen und Handlungskonzepte zu entwickeln.