

## Kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung

Vorstandsbeschluss vom 16.05.2022 auf Basis der Empfehlungen des Vorstandsausschusses Kinder und Jugendliche

### Einführung

Das Leben und die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Zwar hat die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder in den Jahren bis 2010 deutlich abgenommen, gleichwohl kommt noch heute im Durchschnitt alle 23 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr in Deutschland zu Schaden. So sind es jährlich seit 2010 mehr als 20.000 Kinder, die auf deutschen Straßen verunglückten, im Jahr 2020 48 davon tödlich.

Unfälle mit Kindern und Jugendlichen geschehen überwiegend an Hauptverkehrsstraßen und verteilen sich über das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz. Insbesondere als zu Fuß Gehende sind sie im Hinblick auf ihre Verkehrsleistung überproportional gefährdet.

Aufgrund mangelnder Erfahrung, eines noch unausgeprägten Risikobewusstseins und eines daraus resultierenden Fehlverhaltens sowie der autozentrierten Verkehrsplanung gehören Kinder zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Hinzu kommt, dass Kinder im Straßenverkehr mit Aufgaben konfrontiert werden, von denen sie viele nicht bewältigen können. Wissenschaftlich unbestritten ist, dass die Fähigkeiten von Kindern zum sicheren Umgang mit komplexen Verkehrssituationen bis etwa zum 14. Lebensjahr begrenzt sind.

Ein wesentlicher Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit lag in der Vergangenheit auf der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung von Eltern und Kindern. Dabei wird jedoch häufig der Straßenverkehr in seinem Ist-Zustand als gegeben hingenommen und von Kindern und Eltern eine Anpassung des Verhaltens erwartet. Die Anforderung, eine barrierefreie und kindgerechte Infrastruktur zu schaffen, kommt bei dieser Grundannahme zu kurz.

Im Sinne der Vision Zero müssen alle Potentiale ausgeschöpft werden, um Kindern und Jugendlichen eine sichere eigenständige Mobilität zu ermöglichen. Sie haben wie alle Menschen ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem. Dazu gehört ganz zentral die Gestaltung eines Ver-

kehrsräume, der die Belange und Kompetenzen von Kindern und Jugendlichen im Hinblick auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr berücksichtigt.

## Empfehlungen

1. Die Berücksichtigung der Belange und Fähigkeiten von Kindern bei der Infrastrukturgestaltung muss zum Planungsgrundsatz werden: Durch straßenbauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen ist die Unfallgefahr für Kinder und Jugendliche zu minimieren.
2. Baulich abgetrennte Geh- und Fahrradwege sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. Tempo 30 oder verkehrsberuhigte Bereiche sind im Umfeld von Kindergärten, Spielplätzen, Schulen und auch an den ausgewiesenen Schulwegen nach den Schulwegplänen unerlässlich. Zudem sind bauliche oder geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auch zwingend im Bereich des übrigen Hauptverkehrsnetzes erforderlich, wenn dort besondere Gefahrenmomente für Kinder und Jugendliche erkennbar sind. Hierfür benötigen die Kommunen erweiterte rechtliche Rahmenbedingungen in der StVO.
3. Geschwindigkeitsbegrenzungen an Gefahrenstellen besonders im Umfeld von Kindergärten, Schulen und Spielplätzen sollten durch straßenbauliche Maßnahmen zur Herabsetzung der Geschwindigkeit sowie den Einsatz stationärer Geschwindigkeitsüberwachung durchgesetzt werden. Eine Verkehrsüberwachung durch die Polizei und die zuständigen kommunalen Ordnungsbehörden darf sich nicht auf den Schuljahresbeginn beschränken, sondern ist eine Daueraufgabe. Es wird empfohlen, Dialogdisplays mit dynamischer Rückmeldung zur gefahrenen Geschwindigkeit als Ergänzung zu den zuvor beschriebenen Maßnahmen einzusetzen.
4. Länder und Kommunen werden angehalten, die Einrichtung von Elternhaltstellen vor Schulen und Kitas im Bedarfsfall zu fördern. Dabei muss sichergestellt werden, dass durch zusätzliche Fahrwege keine neuen Verkehrsprobleme erzeugt werden. In einer Mindestentfernung von 250 Metern zur Schule wird je nach Größe der Schule die Einrichtung von drei bis fünf Stellplätzen als Elternhaltstellen empfohlen.
5. Um Kindern ein selbstständiges Queren von Fahrbahnen zu ermöglichen, sind gut sichtbare und für Kinder begreifbare Que-

rungsstellen einzurichten. Dazu sind je nach Örtlichkeit Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln oder vorgezogene Aufstellflächen vorzusehen und auch in der Dämmerung gut erkennbar zu gestalten. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sollten hierfür zeitgemäß angepasst werden. Sie erschweren den Kommunen und anderen Akteuren durch unnötige Hürden - etwa bei der Einrichtung von Fußgängerüberwegen - die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort.

6. Die Sicht an und auf Querungsstellen muss gewährleistet sein. Deshalb müssen Sichthindernisse entfernt und das Halten und Parken von Fahrzeugen möglichst baulich unterbunden werden. Dazu können die Seitenräume baulich vorgezogen und/oder vertikale Elemente wie Poller, Fahrradabstellanlagen etc. eingesetzt werden. Halt- und Parkverstöße müssen gerade in den Morgenstunden zu Unterrichtsbeginn konsequent und dauerhaft überwacht werden. Die frei zu haltenden Sichtfelder sollten in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß RAS festgelegt werden. Um die Sicht auf zu Fuß Gehende an Kreuzungen und Einmündungen zu verbessern, ist das im § 12 StVO geregelte Halt- und Parkverbot auf je zehn Meter bei 30km/h; zwanzig Meter bei 50km/h von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten zu erweitern.
7. Die Bedeutung von Schulweg- und Radschulwegplänen soll wesentlich stärker in den Fokus gerückt werden. Die Sicherheit der in Schulwegplänen ausgewiesenen Infrastruktur sowie die Umgebung von Kitas sollte durch eine prioritäre Anwendung der bewährten Instrumente verbessert werden: Befolgung der Gestaltungshinweise der aktuellen Entwurfsregelwerke; regelmäßige Durchführung von Verkehrsschauen, insbesondere Nachtverkehrsschauen; vorrangige Umsetzung baulicher und verkehrsregelnder Empfehlungen von Unfallkommissionen sowie Durchführung von Bestandsaudits. Auch Ortsbegehungen im Rahmen eines Fußverkehrs-Checks sollten vermehrt zur Begutachtung einer kinderfreundlichen Infrastruktur eingesetzt werden. Die Instandhaltung und Pflege von Rad- und Gehwegen inkl. Grünpflege und Winterdienst ist für eine sichere Verkehrsteilnahme von Rad fahrenden Kindern erforderlich. Das Erstellen von integrierten Schulmobilitätsplänen sollte gesetzlich verankert werden.
8. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Planung von Bauvorhaben haben Kinder ein Recht auf Mitsprache und Beteiligung. Ihnen ist, angemessen und entsprechend des Alters und der Reife, Gelegenheit zur Äußerung zu geben. Dabei sollten die Landesregierungen die örtlichen Behörden mit Leitfäden, Praxisbeispielen und Fortbildungsangeboten unterstützen.

## Erläuterungen

Zu 1.

Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen. Daraus folgt der Auftrag an alle beteiligten Behörden, für alle Menschen, die sich im Straßenverkehr fortbewegen, ein sicheres Verkehrssystem bereitzustellen. Dieses Recht auf sichere Fortbewegung gilt auch und gerade für Kinder als besonders schutzbedürftige Menschen. Eine klare, übersichtliche, nachvollziehbare und fehlerverzeihende Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsregelung und Geschwindigkeitsbeschränkung kommt dabei allen Verkehrsteilnehmenden zugute. Nur wer Gefahren erkennt, kann sich entsprechend darauf einstellen. Verkehrsanlagen sind daher verständlich und übersichtlich zu gestalten. Sie müssen für alle am Verkehr Teilnehmenden barrierefrei, erkennbar und begreifbar sein. Als eine geeignete Maßnahme bietet sich die Schaffung eines möglichst konfliktfreien Verkehrsraumes im Sinne des "Designs für alle" an, der allen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine sichere Verkehrsteilnahme ermöglicht. Der Verkehrsraum sollte generell von außen nach innen geplant werden. Auch die Integration des subjektiven Sicherheitsempfindens in Planungsprozesse muss erfolgen.

Diese genannte Empfehlung übersetzt die für alle zuständigen Behörden verpflichtende Vorschrift aus der VwV-StVO in einen Planungsgrundsatz und macht damit auf die bestehende staatliche Verpflichtung, eine kindgerechte Infrastruktur bereitzustellen, aufmerksam.

Zu 2.

Das Schutzbedürfnis von Kindern kommt besonders zum Tragen, wenn sie selbst zu Fuß oder mit dem Rad, Tretroller oder ähnlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Gerade die Verkehrssituation auf Schul- und Kitawegen, an Kitas und Schulen mit Risikofaktoren wie Gedränge, Ablenkung vom Verkehrsgeschehen durch das Aufeinandertreffen mit anderen Kindern, Müdigkeit, Emotionen etc. erhöht das Schutzbedürfnis noch einmal.

Eine baulich abgetrennte Wegeführung werden hier gemeinsam mit Maßnahmen der Verkehrsberuhigung als wirksamste Abhilfe hervorgehoben, um Konfliktsituationen mit dem motorisierten Verkehr zu minimieren bzw. Reaktionsmöglichkeiten durch geringere Geschwindigkeit auszunutzen und Schadenspotenziale verringern.

Bezogen auf die Verkehrsteilnahme als Pkw-Insassen wird weiter unten gesondert auf die Ein- und Ausstiegssituation eingegangen.

Zu 3.

Geschwindigkeitsbegrenzungen an Gefahrenstellen im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Spielplätzen können dazu beitragen, schwere Unfälle zu vermeiden. Die Durchsetzung reduzierter Geschwindigkeiten durch bauliche Maßnahmen oder eine regelmäßige Überwachung durch die Polizei ist dabei Voraussetzung für eine Minderung des Unfallrisikos für Kinder im Straßenverkehr.

Eine bloße Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen kann aufgrund des besonderen Schutzbedürfnis von Kindern im Umfeld von Kitas und Schulen im Sinne der Vision Zero nicht als ausreichend angesehen werden. Kinder haben nicht nur das Recht auf ein formal sicheres, sondern auf ein tatsächlich sicheres Verkehrssystem. Daher sind Baulastträger und die für Verkehrsüberwachung zuständigen Kommunen und die Polizei gleichermaßen gefragt, einen vor Ort dauerhaft wirksamen Maßnahmenmix aus baulichen Lösungen und Überwachung abzustimmen, um die Gefährdung durch zu schnellen motorisierten Verkehr weitest möglich auszuschließen. Eine Ergänzung dieser Maßnahmen durch die Aufstellung von Dialogdisplays mit Anzeige der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit oder situativer Hinweise hat sich in der Praxis als wirksam bewährt.

Bringen vorgenannte Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg, sollte es in der kommunalen Entscheidungskraft liegen, ob Schulstraßen (temporäre Sperrung vor Schulbeginn und -ende) nach österreichischem Vorbild eingeführt werden.

Zu 4.

Grundsätzlich sollten sich Kinder selbstständig und sicher im Verkehrsraum bewegen können. In den vergangenen Jahren war jedoch zu beobachten, dass die selbstständige Mobilität von Kindern auf dem Schulweg abgenommen hat. Diese Entwicklung resultiert nicht ausschließlich aus langen und unsicheren Schulwegen, sondern zu einem großen Teil auch aus dem Verhalten der Eltern, die ihre Kinder aus Angst vor Unfällen und Übergriffen mit dem Auto direkt bis vor die Schule fahren. Verbotswidriges Halten oder riskante Wendemanöver vor Schulen sind häufig die Folge. Ein solches Verhalten der Eltern behindert dabei nicht nur andere Verkehrsteilnehmende, sondern gefährdet schlussendlich auch die Kinder selbst. Um dieser Entwicklung zu begegnen, sind insbesondere die Kommunen aufgefordert, für (verkehrs-)sichere Schulwege zu sorgen. Gleichwohl kann das „Elterntaxi“ in manchen Regionen alterna-

tivlos sein. Dort ist die Möglichkeit der Einrichtung sogenannter Elternhaltestellen im näheren Umfeld der Schule zu prüfen und ggf. durch die Kommunen zu unterstützen.

Auch gut ausgebaute und instandgehaltene Fuß- und Radwege sowie ausreichend und qualitativ hochwertige Fahrradstellplätze an Schulen und Kitas tragen dazu bei, dass auf unnötige Fahrten mit dem „Elterntaxi“ verzichtet werden und sich zugleich ein Bewusstsein für eine nachhaltige und sichere Mobilität bei den Kindern und Jugendlichen entwickeln kann.

Zu 5.

Überall dort, wo nach örtlicher Verkehrssituation ein Bedarf für Kinder besteht, die Straße zu überqueren, müssen besonders sichere Überquerungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Kinder große und schwere Schulranzen, Sportbeutel und Zeichenblöcke tragen und Rängeleien Teil kindlichen Verhaltens sind. Gerade Mittelinseln an stark befahrenen Straßen und neben Straßenbahnen erfordern eine bauliche Trennung etwa durch Fußgängerbügel.

Wo immer die Möglichkeit besteht, sind Mittelinseln mit Fußgängerüberwegen zu kombinieren. An Lichtsignalanlagen sollte der Fußverkehr möglichst konfliktfrei mit eigenen Signalphasen geführt werden; insbesondere dann, wenn erforderliche Sichtfelder auf zu Fuß Gehende nicht freigehalten werden können (z.B. bei Häuservorsprüngen), bei viel Abbiegeverkehr oder hohen Abbiegegeschwindigkeiten sowie zweistreifigem Abbiegen. An innerörtlichen Kreuzungen mit Fußverkehr sollte zudem auf zügig befahrbare Abbiegeföhrungen (z.B. große Abbiegeradien oder freie Rechtsabbiegeföhrungen) verzichtet werden.

Bei Lichtsignalanlagen, die ein mehrzügiges Queren einer großen Straße mit Mittelinseln vorsehen, ist zu beachten, dass Kinder von der mehrstufigen Signalisierung überfordert sein können und das Umschalten einer dahinterliegenden Ampel als Aufforderung zum Losgehen fehldeuten können.

Entsprechend der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) sollten ergänzend akustische Signalgeber installiert werden. „Grünphasen“ sollten so getaktet werden, dass es zu Fuß gehenden Kindern möglich ist, die gesamte Fahrbahn zu überqueren und nicht nur die halbe Furlänge, wie es die RiLSA derzeit vorsieht.

Zu 6.

Kreuzungen, Knotenpunkte und Querungsstellen müssen frei von Sichthindernissen sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Kinder den Verkehr aus einer anderen Höhe wahrnehmen als Erwachsene und mehr Zeit benötigen, die Verkehrssituation zu erkennen. Neben Werbetafeln oder

Bäumen können vor allem parkende Fahrzeuge die Sicht auf querende zu Fuß gehende Kinder versperren. Deshalb muss an definierten Querungsstellen das Parken von Fahrzeugen möglichst baulich ausgeschlossen und ein Zuwiderhandeln entsprechend überwacht und geahndet werden.

Praxishilfen für die Gestaltung stellt der DVR hier bereit: [https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/verkehrssicherheit-fuer-entscheider/Verkehrssicherheit-fuer-Entscheider\\_Sicher-Ueberqueren-durch-gute-Sichtbeziehungen.pdf](https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/verkehrssicherheit-fuer-entscheider/Verkehrssicherheit-fuer-Entscheider_Sicher-Ueberqueren-durch-gute-Sichtbeziehungen.pdf)

Das an Kreuzungen und Einmündungen geltende Halt- und Parkverbot aus § 12 StVO sollte wie vor 2020 auf den Schnittpunkt der Fahrbahnen bezogen werden. Auch wenn aus planerischer Sicht gute Gründe für diese Änderung gesprochen haben mögen, ist im Sinne der alltagspraktischen Einhaltung dieser Norm eine Vereinfachung sinnvoll. Das Halt- und Parkverbot sollte auf zwei Pkw-Längen (zehn Meter) ausgeweitet und damit vereinfacht werden. Vgl. dazu auch Beschluss vom 28.10.2020 „Verbesserung der Sicherheit für zu Fuß Gehende“, <https://www.dvr.de/ueber-uns/beschluesse/verbesserung-der-sicherheit-fuer-zu-fuss-gehende>

Zu 7.

Zur Planung und Überprüfung von Straßenverkehrsinfrastruktur und die damit korrespondierenden verkehrsrechtlichen Anordnungen steht den Behörden ein umfassender Katalog an verpflichtenden und empfohlenen Maßnahmen zur Verfügung. Gerade der Begutachtung der Infrastruktur vor Ort durch Verkehrsschauen oder Fuß- und Radverkehrs-Checks kommt eine wichtige Bedeutung zu, wobei zu berücksichtigen ist, dass Kinder einen beträchtlichen Teil ihrer Wege in der Dämmerung zurücklegen.

Sämtliche aufgeführten Maßnahmen sind wirksam und fachlich anerkannt, benötigen aber für die Durchführung personelle und finanzielle Ressourcen. Das Schutzbedürfnis von Kindern muss bei der Zuweisung dieser Ressourcen Berücksichtigung finden, denn anders als Erwachsene können sie Gefahren eben nicht durch erhöhte Vorsicht ausgleichen, sondern sind der gegebenen Infrastruktur besonders ausgeliefert.

Zu 8.

Kinder haben ein eigenes Recht auf eine sichere Verkehrsinfrastruktur. Daher sind sie, auch im Sinne der UN-Kinderrechtskonvention (KRK) und § 3 des Baugesetzbuchs (BauGB) angemessen und entsprechend des Alters und der Reife an jeglichen Planungsmaßnahmen zu beteiligen. Diese Empfehlung stellt für die örtlichen Behörden eine große Herausforderung dar, weshalb eine Unterstützung durch die Landesregierungen

geordert wird. Auch Eltern, Lehrkräfte, Schulbehörden, Polizei und zivilgesellschaftliche Interessenvertretungen sollten an der Wegeplanung beteiligt sein.

Gez.

Prof. Dr. Walter Eichendorf  
Präsident