

„Kinderfreundliche Straßen – Handlungsspielräume der Richtlinien zum Entwurf von Stadtstraßen“

**Dr.-Ing. Reinhold Baier,
BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Aachen**

Der Bezugsrahmen für die Beurteilung, ob eine Straße bzw. der gesamte öffentliche Verkehrsraum kinderfreundlich ist, ergibt sich aus den altersspezifischen Voraussetzungen und Fähigkeiten die Kinder – je nach Alter in unterschiedlichem Maße – in die Nutzung der Straßen einbringen können: Körpergröße, Körperkoordination, Geschwindigkeitswahrnehmung, Aufmerksamkeit, Erfahrungswissen.

Trotz der alters- und entwicklungsbedingten Benutzungsnachteile ist der öffentliche Raum ein wichtiger Entwicklungsraum für Kinder: Raum für Aufenthalt, Bewegung, Fortbewegung, soziale Kontakte, dies selten monofunktional sondern vielfach komplex überlagert.

Grundsätzlich sind Kinder überall im öffentlichen Raum anzutreffen, wenngleich in unterschiedlichem Ausmaß, zu unterschiedlichen Zeiten, mit unterschiedlicher Dauer. Der Aufenthalt von Kindern im öffentlichen Raum hat Konkurrenz bekommen von häuslichen Aktivitäten; das zu Fuß gehen und Radfahren zum Kindergarten, zur Schule, zu Freunden, zum Sportverein wird reduziert durch das „Eltern-Taxi“ - wegen tatsächlich oder gefühlt eingeschränkter sozialer und Verkehrssicherheit.

Die Präsenz von Kindern im Straßenraum unterliegt zusätzlich dem „demografischen Wandel“. Was einst z.B. als Wohnstraße mit Einfamilienhäusern für Kinder entworfen wurde, dient heute als überfüllter Parkplatz und wird in einigen Jahren zum Seniorentreff. Verkehrssicher gestaltete Schulwege verlieren morgen z.B. wegen Schulschließungen oder –zusammenlegung ihre Bedeutung, neue Wege entstehen entlang und über Hauptverkehrsstraßen, die niemand auf diese besondere Aufgabe vorbereitet hat.

Was bedeutet das nun für den Entwurf von Stadtstraßen? Die wichtigste Botschaft lautet: angesichts der Generationen überdauernden Lebensdauer von Straßen können und müssen sie nicht nur kinderfreundlich sondern auch seniorenfreundlich und insgesamt barrierefrei sein.

Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ folgen diesem Ansatz, indem sie relativ hohe Standards für Gehwegbreiten, Radverkehrsführung, Überquerbarkeit und Geschwindigkeitsdämpfung ohne „Einzelnachweis“ für eine Betroffenenengruppe fordern. Mit den empfohlenen Querschnitten für „Typische Entwurfssituationen“ geben die RAST Lösungen vor, die die Belange nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer durch geeignete Elementkombinationen berücksichtigen. Sollten diese im jeweiligen Anwendungsfall nicht zu einer passenden Lösung führen, bieten die RAST einen zweiten Weg des Straßenentwurfs nach dem Prinzip der sog. „städtebaulichen Bemessung“ an, bei der der Straßenraum von außen nach innen, also ausgehend von der städtebaulichen Nutzung und Nutzungsansprüchen des Fußgänger- und Radverkehrs entworfen wird.

Die RAST eröffnen damit hinreichende Handlungsspielräume, um nicht nur kinderfreundliche sondern insgesamt menschengerechte Straßen zu entwerfen.