

Engagiert für kindgerechte Mobilität – Ein Gespräch mit Katalin Saary

[Katalin Saary](#) ist Bauingenieurin und seit 1990 in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung tätig. Seit 2014 ist sie selbstständig, seit 2017 als Inhaberin des [Planungsbüros „Mobilitätslösung“](#). Ein Schwerpunkt ihrer Arbeit liegt auf der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie auf der Frage, wie öffentlicher Raum für alle Menschen insbesondere für Kinder sicher und attraktiv gestaltet werden kann.

Im Interview spricht sie darüber, was kindgerechte Mobilität ausmacht und wie Städte und Gemeinden dazu beitragen können, dass Kinder sich sicher und selbstständig bewegen können.

1. Was bedeutet kindgerechte Mobilität für Sie?

Kindgerechte Mobilität bedeutet für mich, dass Kinder sich sicher und selbstaktiv im öffentlichen Raum bewegen können. Dass sie ausreichend Platz auf Gehwegen haben, statt im Gänsemarsch zwischen Hauswänden und parkenden Fahrzeugen stecken zu bleiben. Dass sie Straßen sicher queren können und dass es Räume gibt, in denen sie spielen und sich treffen können.

2. Wie würden sich Straßen, Plätze und Wege im öffentlichen Raum verändern, wenn sie tatsächlich für Kinder geplant wären?

Kinder können Geschwindigkeiten erst ab etwa 12 bis 14 Jahren sicher einschätzen. Im Grundschulalter brauchen sie zum Beispiel noch ungefähr die doppelte Zeit, um zu entscheiden, ob eine Zeitlücke ausreichend ist die Straße zu queren. Das Sichtfeld von Grundschulkindern ist zudem kleiner und ihre Gehgeschwindigkeit ist aufgrund ihrer Körpergröße geringer.

Damit Kinder sicher und selbstaktiv in der Stadt mobil sein können, braucht es daher ein grundsätzliches Umdenken.

Verkehr muss anders geregelt und öffentliche Flächen müssen neu verteilt werden:

Tempo 30

- Tempo 30 sollte als städtische Regelgeschwindigkeit gelten, mit Ausnahmen auf ausgewiesenen Strecken. Geringere Geschwindigkeiten erhöhen die Sicherheit und ermöglichen grundsätzlich auch eine gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr. Aktuell müssen Grundschüler*innen bis zum Alter von acht Jahren auf dem Gehweg radeln und dürfen dies bis zum Alter von zehn Jahren. Aber ab 10 Jahren müssen Kinder und Jugendliche mit dem Fahrrad auf der Straße fahren, wenn es keine Radinfrastruktur gibt. Bei Tempo 50 ist das nicht sicher möglich.

Querungsstellen

- An Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen sollten Wartezeiten verkürzt und Grünzeiten verlängert werden. Das bedeutet: Kinder sollten nicht länger als 30 Sekunden warten müssen und die Grünzeit sollte entweder eine Gehgeschwindigkeit von 0,8 m/s zugrunde legen (statt in der Regel 1,2 m/s) oder intelligent durch den Einsatz von Kameras, Detektoren oder KI gesteuert werden.
- Eigene, baulich separate Spuren für rechtsabbiegenden Verkehr („Freie Rechtsabbieger“) müssen konsequent zurückgebaut und dürfen nicht mit Verweis auf Kosten schöngeredet werden. Häufig ist dies durch einfache bauliche Maßnahmen auch ohne umfassenden Umbau möglich.
- An Querungsstellen ohne Lichtsignalanlage sollte die Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ, Zebrastreifen) die erste Option sein. Das ist auch in Tempo 30 Zonen möglich, mit oder ohne Mittelinsel.
- An allen Querungsstellen müssen ausreichend große Sichtfelder vorhanden sein, damit Kinder gut sehen und selbst gut gesehen werden können. Wenn dafür Straßenparkplätze entfallen, darf das kein Hinderungsgrund für Querungshilfen wie Fußgängersignalanlagen /FSA, Ampel), Fußgängerüberwege (FGÜ, Zebrastreifen) mit oder ohne Mittelinsel oder Gehwegvorziehung („Gehwegnase“) sein. Fehlen solche Hilfen, steigt das Unfallrisiko, auch weil Zufußgehende und insbesondere Kinder sehr umwegempfindlich sind. Schon Abstände von mehr als 100 Metern werden häufig schlecht akzeptiert.

Gehwege

- Gehwege müssen ausreichend breit und frei nutzbar sein. Die Regelbreite eines Gehwegs beträgt 2,50 Meter, die freie Gehbahn sollte 1,80 Meter breit sein. Je nach Fußverkehrsaufkommen und Randnutzungen wie Geschäftsauslagen oder Außengastronomie wird deutlich mehr Platz benötigt. Entsprechende Werte nennen die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), die derzeit aktualisiert werden. In vielen Städten fehlen regelkonforme Gehwege. Seitenräume werden durch Mülltonnen, parkende Autos, abgestellte Fahrräder und E-Roller, Geschäftsauslagen oder Außengastronomie belegt. Dadurch wird die nutzbare Breite häufig so stark eingeschränkt, dass eine sichere Nutzung nicht mehr möglich ist. Eine erste Maßnahme wäre daher, den gebauten Gehweg konsequent frei von parkenden Fahrzeugen, abgestellten Fahrrädern und E-Rollern zu halten und bei schmalen Gehwegen Stellflächen für Mülltonnen auf der Fahrbahn anzubieten. Auf wichtigen Fußverkehrsrouten kann bei geringem Kfz-Verkehr (maximal 50 Kfz pro Stunde) auch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs eine Option sein. Wenn größere Umbaumaßnahmen z.B. durch eine grundhafte Erneuerung der Straße anstehen, wäre das die Gelegenheit dann mindestens einseitig den Gehweg auch in erforderlicher, regelkonformer Breite herzustellen.

3. Wie schneiden unsere Städte und Gemeinden im Hinblick auf eine kindgerechte Verkehrsplanung sowie die Berücksichtigung von Spielräumen ab? Wo sehen Sie aktuell die größten Herausforderungen?

An der Umsetzung hakt es bundesweit, weil die Anforderungen zwar bekannt sind, dem Auto aber häufig mehr Rechte zugesprochen werden als Kindern. Durch immer größer werdende Fahrzeuge wird immer mehr Platz zum Fahren und Parken benötigt. Das erschwert die Teilhabe an sich, beschränkt die selbstaktive Mobilität und beeinträchtigt die Lebensfähigkeit der Städte insgesamt. Flächen wiederum sind in der gebauten Stadt nicht vermehrbar, was bedeutet, dass die Zunahme an Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr zu Lasten des nicht-motorisierten Verkehrs gehen. Aufenthalts- und Spielflächen werden an den Randgedrängt und das regelwidrige Parken auf dem Gehweg wird toleriert. Eine weitere problematische Entwicklung ist die Zunahme von E-Scootern auf dem Gehweg, sowohl fahrend als auch stehend (oder liegend).

In Summe fehlt dadurch Platz, um zu spielen oder um Fahrradfahren zu lernen und mehr. Um die Situation zu verbessern, würde in vielen Fällen die konsequente Umsetzung bestehender Gesetze und Regelwerke genügen. Um das Wegenetz zu qualifizieren, genügt oft die konsequente Umsetzung der StVO, um diese von Parken freizuhalten. Auch die temporäre Sperrung von Straßen ist grundsätzlich immer möglich. Straßenverkehrsbehörden haben jedoch oft Sorge vor vermuteten Widerständen und lehnen solche Maßnahmen daher in der Regel ab. Zebrastreifen werden mitunter mit der Begründung abgelehnt, Autofahrende würden sich nicht an die Regelung halten. Wenn Straßenräume überplant werden, dann müssen die Flächen für Bewegung und Aufenthalt auch attraktiv gestaltet sein. Klimaanpassung mit blau-grüner Infrastruktur und Nahmobilität sollten stets zusammengedacht werden und der Bemessungsmaßstab die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sein. An der Umsetzung scheitern Kommunen aktuell jedoch häufig.

4. Welche Verantwortung tragen Schulen, Eltern und Kommunen, um sichere und selbstständige Bewegungsräume für Kinder zu schaffen? Welche Rolle spielen Schul- und Kita-Wege dabei?

Kurz gesagt: Es braucht ein konsequent umgesetztes schulisches Mobilitätsmanagement.

Kommunen sind für eine sichere Infrastruktur verantwortlich. Sie setzen die geltenden Regelungen um. Neben der StVO betrifft das zum Beispiel auch die in vielen Gemeindeordnungen verankerte Beteiligung von Kindern und Jugendlichen. Zudem sollten sie Schulen bei der Erstellung von Schulwegplänen unterstützen. In Hessen ist dies beispielsweise verbindlich in einem Erlass geregelt.

Noch wichtiger sind jedoch eine kontinuierliche Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung. Diese wurde an vielen Schulen auf wenige Grundlagen in der 1. Klasse und die Radfahrausbildung in Klasse 4 reduziert, mit entsprechenden Folgen: Aufgrund fehlender motorischer Kompetenzen kann die Radfahrausbildung häufig nur noch im Schonraum stattfinden. Immer mehr Kinder bestehen die kleine Prüfung anschließend nicht. Das hat langfristige Folgen, denn diese Kinder sind später als Jugendliche dennoch mit dem Fahrrad oder ab 14 Jahren mit dem E-Roller unterwegs. Und das häufig auf dem Gehweg – aus Unwissenheit oder aufgrund von Ängsten, auch der Eltern. Dort behindern und gefährden sie wiederum andere. Hier sind Schulen und Eltern gleichermaßen gefragt, als Vorbilder und Unterstützer*innen. Durch gemeinsame Alltagswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad sowie durch aktive Unternehmungen mit der Familie lernen Kinder von Anfang an, wie sie sich sicher verhalten und ihre eigenen Grenzen einschätzen können. In der Schule kann Mobilitätsbildung in allen Fächern und Jahrgangsstufen stattfinden. Durch das eigene Vorbild wäre noch deutlich mehr möglich.

5. Welche Unterschiede gibt es zwischen Stadt und Land im Hinblick auf kindgerechte Mobilität und welche Maßnahmen wären jeweils besonders wichtig?

Im ländlichen Raum sind Gehwege häufig noch schmaler und der ÖPNV ist schlechter ausgebaut. Das führt dazu, dass deutlich mehr Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden (Elterntaxis) als in der Stadt.

Die grundlegenden Maßnahmen unterscheiden sich jedoch nicht: breitere Gehwege, bessere Radinfrastruktur, sichere Querungsanlagen dort, wo Querungsbedarf besteht sowie ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV.

6. Wie können Kinder stärker in Verkehrs- und Stadtplanung einbezogen werden und welche guten Beispiele und Projekte gibt es bereits?

Gute Beispiele sind selten. Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist in Planungsprozessen zwar festgeschrieben, unter anderem im BauGB, eine adäquate Umsetzung findet jedoch häufig nicht statt. Oft werden die von Kindern und Jugendlichen benannten Themen kleingeredet oder nicht konsequent aufgegriffen.

Positiv finde ich die Beteiligung von Schüler*innen im Rahmen der hessischen Schulmobilitätspläne oder bei der Erarbeitung der Schulradrouten (www.besserzurschule.de). Das Projekt endet jedoch voraussichtlich Ende dieses Jahres, die Landesförderung wird mit Verweis auf die kommunale Aufgabe beendet.

7. Was ist Ihnen noch wichtig zu sagen zur Umsetzung kindgerechter Mobilität?

Städte, die die Mobilitätsbedarfe von Kindern in den Fokus stellen, können nur gewinnen. Infrastruktur- und Klimaschutzmaßnahmen, die Kindern helfen, kommen allen Menschen zugute, die selbstaktiv mobil sind. Durch eine echte Mobilitätsbildung werden Kinder und Jugendliche befähigt, selbstbestimmt zu entscheiden, wie sie mobil sein wollen.