ZEIT ONLINE

Verkehrspolitik

Viel Platz für Autos, wenig Platz für Kinder

Immer mehr Autos in den Städten, das bedeutet immer weniger Freiräume für Kinder. Die Politik tut sich mit Reformen schwer. Eltern sind oft schon weiter.

Von **Paul Meerkamp**

30. Oktober 2023, 7:23 Uhr / 265 Kommentare /

Und wo ist noch Platz zum Spielen? © Wijnand Loven/Getty Images

"Als wir nach einem Spielteppich für unsere Tochter gesucht haben, haben wir keinen gefunden, der ihre Lebensrealität abbildet", sagt Lena Stöcker, Gründerin des Start-ups Spielwende. Auf den klassischen Straßenteppichen für Kinder gibt es viel Platz für Autos, Geh- und Radwege fehlen in aller Regel. Stöckers Partner Philipp Walter und sie entwarfen deshalb einen eigenen Teppich. Auf dem ist weiterhin Platz für Autos. Aber neben jeder Straße verlaufen Radwege, es sind Carsharing-Parkplätze und ein Bahnhof abgebildet.

"Wir wollen die Realität darstellen", sagt Walter. Sie wollten aber auch die Zukunft abbilden, in der ihre Tochter aufwachsen wird. Er vermutet: "Die Stadt von morgen wird nicht autofrei sein, aber es wird wahrscheinlich weniger Autos geben." In den vergangenen Wochen waren sie mit ihrem Prototyp-Teppich in Kindergärten zu Gast, zur Marktforschung und für Pressetermine, jetzt startet die Produktion. Die Realität hinkt ihrem Design jedoch etwas hinterher, Autos nehmen immer mehr Raum ein. Die Zahl der Pkw in Deutschland steigt und steigt.

Mitte der Siebzigerjahre gab es hierzulande rund 18 Millionen Autos [https:///www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2023/b_fzkl_zeitreihen.html?nn=3524712&fromStatistic=3524712&yearFilter=2023&fromStatistic=3524712&yearFilter=2023], inzwischen sind es fast 49 Millionen. Ihre Zahl wächst schneller als die Bevölkerung [https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-11/autodichte-deutschland-entwicklung-verkehrswende].

Der Trend zum Elterntaxi setzt sich fort

Das wirkt sich auf die Mobilität von Kindern aus, zum Beispiel auf die Schulwege. 1976 liefen noch 92 Prozent [https://www.unfallkasse-nrw.de/fileadmin/server/download/praevention_in_nrw/praevention_nrw_12.pdf] (PDF) der Erstklässler allein zur Schule, inzwischen kommt nur noch die Hälfte [https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Studien/Adipositas_Monitoring/Verhalten/HTML_Themenblatt_Aktive_Wege.html] der Grundschüler zu Fuß oder mit dem Rad zum Unterricht. "Wir erleben weiterhin steigende Zahlen von Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren", sagt Holger Hofmann. Er ist Geschäftsführer des Deutschen Kinderhilfswerks und fordert kinderfreundlichere Straßen und Städte [https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-09/elterntaxis-schulweg-verkehr-kinder-grundschule]. Seine Kollegen und er haben einen langen Katalog [https://www.dkhw.de/fileadmin/Redaktion/1_Unsere_Arbeit/1_Schwerpunkte/7_Kernforderungen/Kernforderungspapier_Kinderfreundliche_Stadt-_und_Verkehrsplanung.pdf] (PDF) mit dafür notwendigen Maßnahmen erarbeitet.

Städte und Gemeinden sollten zum Beispiel neue Spielstraßen unbürokratisch einrichten können. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts solle das Radfahren sicherer machen. Helfen könnten auch strengere Regeln für parkende Fahrzeuge. "Der ruhende Verkehr ist für Kinder eine große Gefahrenquelle", sagt Hofmann. Kinder sind zwischen den immer größer werdenden Fahrzeugen [https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/suv-trend-gelaendewagen-beliebtheit-grossstadt] kaum zu erkennen. Trotzdem gehört etwa das Falschparken an Kreuzungen zu den günstigsten Vergehen im Bußgeldkatalog: Wer sein Auto weniger als fünf Meter vor einer Ecke abstellt, muss zwischen 10 und 30 Euro zahlen.

Derzeit böte sich die Chance, die Bedingungen für Kinder zu verbessern. Sowohl das Straßenverkehrsgesetz als auch die Straßenverkehrsordnung werden überarbeitet [https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-06/stvg-reform-verkehrswende-volker-wissing]. Die neuen Fassungen wurden bereits vom

Zum Thema

SUV-Trend

Wo die dicken Dinger fahren

[https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/suv-trend-gelaendewagen-beliebtheit-grossstadt]

Bundestag beschlossen, beide müssen Ende November noch den Bundesrat passieren. "Kinder und Jugendliche wurden bei der aktuellen Verkehrsrechtsreform selbst nicht angehört", kritisiert Hofmann. Für junge Menschen werde sich wenig verbessern.

Rund zwölf Millionen unter 16-Jährige leben derzeit in Deutschland. Bei Wahlen haben sie keine eigene Stimme und sind für die Politik daher nur indirekt – über ihre Eltern – eine Zielgruppe. Eine Änderung bringen die Reformen im Verkehrsrecht aber immerhin mit sich: Kommunen sollen an Spielplätzen, vor Schulen und Kitas sowie entlang viel genutzter Schulwege leichter Tempo 30 festlegen können.

Andere Länder sperren Straßen vor Schulen, um Kinder zu schützen

Für Daniel Schüle, Geschäftsführer der Deutschen Verkehrswacht, geht das in die richtige Richtung. Er wünsche sich aber noch mehr Entscheidungsfreiheit für die Kommunen: "Um die Sicherheit und Eigenständigkeit von Kindern im Straßenverkehr zu erhöhen, brauchen wir vor allem innerorts eine Entschleunigung im Verkehrsraum und sichere Wege."

Holger Hofmann vom Deutschen Kinderhilfswerk vermisst bei den Reformbemühungen der Politik etwas ganz Bestimmtes. "Es wäre sehr sinnvoll, wenn auch Deutschland Schulstraßen einführen würde", sagt er. Die Idee wird in anderen europäischen Ländern populärer: Vor den Schulen werden die Straßen morgens, wenn der Unterricht beginnt, und nachmittags zum Ende des Unterrichts für Autos gesperrt.

Im Idealfall werden gleichzeitig Elternhaltestellen eingerichtet, an denen Kinder einige Meter entfernt sicher aus dem Auto aussteigen können, ohne dass das Elterntaxi andere gefährdet. Der Raum unmittelbar vor der Schule gehört auf Schulstraßen den Kindern, das morgendliche Verkehrschaos wird vermieden. Allein London hat in den vergangenen Jahren mehr als 500 Schulstraßen eingerichtet. Auch Österreich hat das Konzept 2022 in seine Straßenverkehrsordnung aufgenommen [https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet

/mobilitaetsmanagem/bildung/schulstrasse.html].

In Deutschland fordern Verbände [https://www.zeit.de/news/2023-08/24/adfc-elterntaxis-kritisch-nur-wenn-es-nicht-anders-geht], Verkehrsexperten [https://www.zeit.de/news/2023-09/14/elterntaxis-forscher-will-stvo-fuer-sperrungen-anpassen] und Eltern [https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/verkehr-sicherheit/verkehrssicherheit-nrw-eltern/] eine ähnliche Regelung – bisher ohne Erfolg. Dabei leben Kinder hierzulande gefährlich. "Durchschnittlich alle 18 Minuten kommt ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden", heißt es in einer Publikation [https://www.udv.de/resource/blob/79392/301996ec6a5a708916fd634f474c5577/79-grundlagen-der-kindlichen-verkehrspaedagogik-data.pdf] (PDF) der Unfallforschung der Versicherer. Jüngere Kinder verunglücken vor allem als Mitfahrer im Auto der Eltern. Mit zunehmendem Alter sind primär Kinder betroffen, die mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Die meisten Kinder bewegen sich zu wenig

Wenn Kinder nicht in Unfälle verwickelt sind, leidet ihre Gesundheit trotzdem unter dem steigenden Verkehrsaufkommen, weil ihre Bewegungsspielräume durch fahrende und parkende Autos schrumpfen. Die Mehrheit der Kinder hierzulande bewegt sich zu wenig. 80 Prozent der 11- bis 17-Jährigen [https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/5_Publikationen/Praevention/Berichte/BMG_Bestandsaufnahme_Bewegung_Kinder_und_Jugendliche_Kurzversion_bf.pdf] (PDF) sind weniger als die 60 Minuten pro Tag körperlich aktiv, die die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt. Viele sind deshalb schon von einfachen Bewegungsabläufen überfordert [https://www.zeit.de/news/2023-07/07/viele-kinder-haben-probleme-mit-sprache-und-motorik]. Weniger und langsamerer Verkehr könnte dazu beitragen, dass Kinder Wege wieder öfter zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen oder mehr Platz zum Draußenspielen finden.

Während sich Bund und Länder schwertun, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, sind einzelne Städte und viele Eltern schon weiter. Die Bewegung Kidical Mass, hinter der Umwelt- und Verkehrsverbände stehen, setzte sich in mehreren Städten damit durch, Schulstraßen zumindest testweise einzuführen. In Köln laufen derzeit Pilotprojekte vor vier Schulen [https://www.stadt-koeln.de/artikel/72337/index.html]. Im März soll Bilanz gezogen werden. In Essen ist immer freitags ein sogenannter Fahrradbus unterwegs [https://www.waz.de/staedte/essen/kampf-gegen-elterntaxis-fahrrad-bus-sammelt-schulkinder-ein-id239864119.html]. Dabei handelt es sich nicht um ein Fahrzeug, sondern eine

Gruppe von Kindern, die in Begleitung von Erwachsenen gemeinsam zur Schule radeln. Wer auf der Route dazukommen möchte, kann einfach mitfahren und muss sich nicht allein durch den Straßenverkehr kämpfen. Ähnliche Konzepte gibt es in vielen Städten, teilweise auch als Walking Bus, bei dem Kinder gemeinsam zur Schule laufen [https://www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-paderborn/paderborn/walking-bus-bewegter-schulweg-2802044].

Zum Thema

Elterntaxis

Nicht nur die Eltern müssen sich ändern

[https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-09/elterntaxis-schulweg-verkehr-kinder-grundschule]

Bis die Straßen dafür so gute Bedingungen bieten wie die auf dem Spielteppich von Lena Stöcker und Philipp Walter, dürfte es noch dauern. "Wir hoffen, dass das keine Utopie bleibt", sagt Walter. Die Gründer überlegen schon, was sie beim nächsten Design noch einbauen könnten. Ganz oben auf ihrer Liste steht eine Straßenbahnlinie. Dann wird der Umstieg vom Auto auf den Nahverkehr noch einfacher – zumindest beim Spielen im Kinderzimmer.