Fahrbahnverengung
* Einbeziehung von Vorgärten in diese Umgestaltung

Die auf diese Weise geschaffenen Übergangszonen erhöhen nicht nur die Sicherheit. Sie können auch - vor allem für kleinere Kinder - zu attraktiven Spielflächen werden. Eine solche Veränderung ist sicher nicht immer möglich, aber die hier bestehenden Möglichkeiten wurden noch viel zu wenig genutzt. Die Abbildung 41 zeigt, wie durch eine Kombination von verschiedenen gestalterischen Elementen eine für Kinder interessante Übergangszone zwischen Haus und Straße geschaffen werden kann.

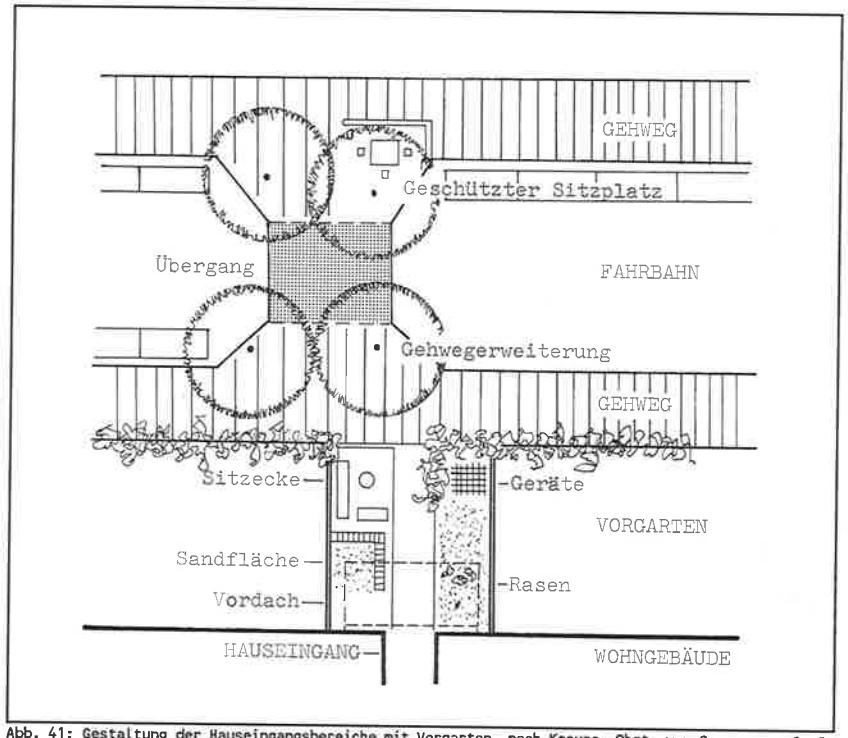


Abb. 41: Gestaltung der Hauseingangsbereiche mit Vorgarten, nach Krause, Ohrt, von Seggern, aaO. S. 111

In vielen innenstadtnahen Wohngebieten von Freiburg - z.B. in der Oberau, in der Wiehre und in Herdern - würden durchaus Möglichkeiten zur Umgestaltung bestehen. In diesen Wohngebieten haben viele Häuser einen Vorgarten, der eigentlich nur als Abstandsfläche

genutzt wird und im Frühjahr vielleicht als Lebensraum für Krokusse. Sehr oft ist ein solcher Vorgarten auch durch eine Hecke, einen Zaun oder Verbote für Kinder unzugänglich. Eine Umgestaltung würde voraussetzen, daß die Hauseigentümer dabei mitmachen. Es ist wohl nicht damit zu rechnen und auch nicht erwartbar, daß das spontan geschieht. Die Stadt müßte deshalb Anreize schaffen, sich an einer solchen Umgestaltung zu beteiligen. Denkbar wären z.B. der Ankauf von Vorgärten oder die Pacht von Vorgärten bzw. von Teilen davon durch die Stadt. Denkbar wäre aber auch eine gemeinsame Trägerschaft von Hauseigentümer und Stadt mit planerischer Betreuung durch die Stadt, Übernahme der Haftung, Subventionierung von Umbaumaßnahmen, Bereitstellung von Spielgeräten und Wartung der Spielzonen im Hauseingangsbereich durch die Stadt. Die Stadt könnte auch einen Wettbewerb veranstalten - "Wer hat den kinderfreundlichsten Vorgarten?" - einen Preis aussetzen oder eine Medaille verleihen. Auf diese Weise entstehen der Stadt wahrscheinlich Kosten, denen aber auch Einsparungen gegenüberstehen: dadurch, daß weniger Kinderspielplätze mit aufwendigen Geräten eingerichtet werden müssen. Eine solche Umgestaltung würde auch nicht nur den Kindern zugute kommen. Die Einrichtung von Übergangsbereichen würde die gesamten Sozialfunktionen im Wohnumfeld verstärken, also letztlich auch den Wohnwert insgesamt steigern.

zu (2) **Umgestaltung von Wohnstraßen in Wohn-Spiel-Straßen**[11]

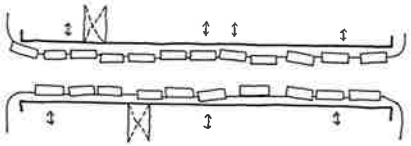
Eine grundlegende Verbesserung der Situation von Kindern in den verdichteten Altbauquartieren ist nur möglich, wenn die heutigen Wohnstraßen in Wohn-Spiel-Straßen umgewandelt werden. Was darunter zu verstehen ist und wie diese Umwandlung in mehreren Schritten erfolgen könnte, zeigt die Abbildung 42.

In der Endstufe wären für diese Wohn-Spiel-Straßen vor allem zwei Gestaltungsmomente charakteristisch:
* Es gibt Straßenspielbereiche, die für den Verkehr unzugänglich sind.
* Es gibt Mischflächen, die zwar befahren werden können, auf denen aber Fußgänger und spielende Kinder eindeutig und zweifelsfrei den Vorrang haben ("Spielstraßen").

[11] Wir folgen der Terminologie des BuBauMin. Der Begriff "Wohn-Spiel-Straße" ist umfassender als der Begriff der "Spielstraße".

Heutige Wohnstraße:

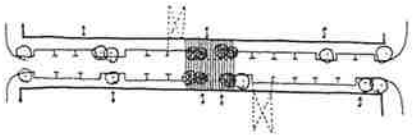
Die Gehwege sind durch Autos verstellt und nicht bespielbar. Die Fahrbahnen sind unangemessen breit, schnell befahrbar und damit gefährlich. Der Straßenraum ist unbegrünt und trist.



Wohn-Spiel-Straße

1. Stufe der Umgestaltung:

Die Gehwege stehen für den Fußgängerverkehr und für das Kinderspiel wieder zur Verfügung — sofern erforderlich baulich gesichert. Die Zonen um die Hauseingänge sind erweitert. Der ruhende Verkehr erhält besondere Flächen auf der Fahrbahn, die dadurch verengt wird. Der Straßenraum ist mit Bäumen bepflanzt.



Wohn-Spiel-Straßen

2. Stufe der Umgestaltung:

Der ruhende Verkehr wird zur besseren Übersichtlichkeit umgeordnet. Die Straßenflächen sind weitgehend zu gemeinsam von Fußgängern und Fahrzeugen genutzten Mischflächen umgestaltet. An den Hauseingängen sind dem Kfz-Verkehr unzugängliche Spielflächen vorhanden. Der Straßenraum ist begrünt.

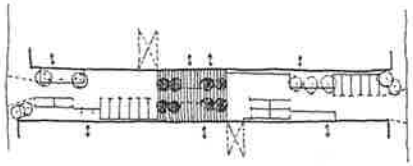


Abb. 42: Umwandlung von Wohnstraßen zu Wohnspielstraßen, Quelle: Kinderfreundliche Umwelt...Schriftenreihe des Bundesmin.f.Raumordnung, Bauwesen u. Städtebau, aaO, S. 101

Straßenspielbereiche: kreative Nutzung von Kreuzungen und Sackgassen

In den verdichteten Wohngebieten sollten möglichst viele Straßenräume in Kinderspielbereiche umgewandelt werden. Diese Bereiche müßten für den Verkehr vollständig abgeriegelt sein. Ein Befahren darf grundsätzlich nicht mehr möglich sein. Dazu bieten sich Kreuzungen an, und die in sie einmündenden Straßen müßten zu Sackgassen werden. Ein solches Programm ist nicht flächendeckend möglich, aber in den Stadtgebieten der Wiehre, in Herdern und im Stühlinger würden sich durchaus Chancen zu einer stärkeren Nutzung dieser Möglichkeit bieten. Die Abbildungen 43 und 44 zeigen, wie solche Spielbereiche eingerichtet werden könnten.

Gewinn an Spielfläche im Straßenraum durch Abriegelung von Einmündungen /Kreuzungen bzw. durch Unterbinden von Fahrbeziehungen.

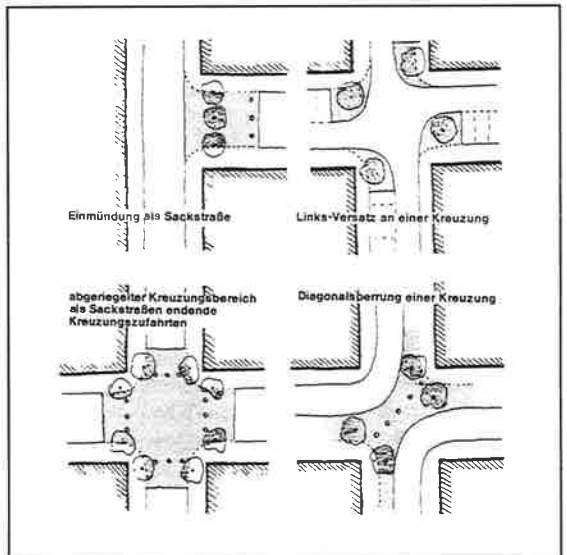


Abb. 43, Quelle: Kinderfreundliche Umwelt..., Bundesmin.f.Raumordnung, Bauwesen u.Städtebau, aaO, S. 96

Gewinn von Kinderspielzonen durch Einrichtung von Sackgassen.

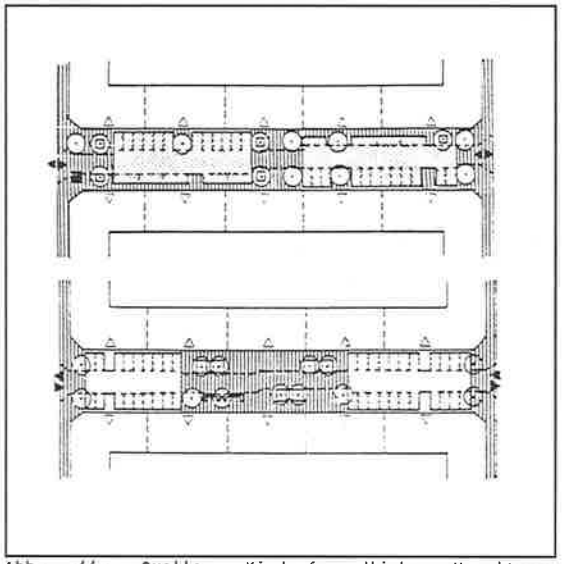


Abb. 44, Quelle: Kinderfreundliche Umwelt..., Bundesmin.f.Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, aaO, S. 96

Spielbereiche dieses Typs sollten für Spielaktivitäten vorgesehen werden, die im Hauseingangsbereich nicht möglich sind und auch eine entsprechende Ausstattung aufweisen: Geräte, Angebote für Bau- und Herstellungsspiele, Bereiche für Regelspiele, eine Kommunikationszone. In allen Wohnquartieren sollten als Mindestversorgung Straßenspielbereiche im Abstand von 30 bis 50 Metern angestrebt werden.

Unsere Untersuchung hat gezeigt, daß gerade in den Wohngebieten mit schlechter Aktionsraumqualität die Versorgung mit öffentlichen Spielplätzen sehr schlecht ist. Wir müssen davon ausgehen, daß das im Prinzip auch kaum veränderbar ist. Es ist schwer vorstellbar, wie es möglich sein sollte, in den verdichteten Altbauquartieren um die Innenstadt weitere *konventionelle* Spielplätze anzulegen. Deshalb ist es besonders wichtig, in diesen Wohngebieten Straßenspielbereiche einzurichten.

Mischflächen mit Vorrang für spielende Kinder und Fußgänger ("Spielstraßen")

Da Straßen in den Wohnquartieren in einer minimalen Weise auch Erschließungs- und Anliegerfunktionen wahrnehmen müssen, wäre es utopisch, für die verdichteten Wohnquartiere eine Lösung zu fordern, die den motorisierten Verkehr gänzlich verbannt. Es ist aber möglich, die Akzente anders zu setzen und zwar dadurch, daß der Aufenthalts- und Freizeitfunktion in diesen Straßen unzweideutig der Vorrang eingeräumt wird. Das setzt eine entsprechende Verkehrsregelung voraus - "Spielstraßenschild" - und muß durch gestalterische Maßnahmen unterstützt werden, z.B. dadurch, daß die für Wohnstraßen bislang übliche Trennung in eine Fahr- und Gehzone aufgehoben wird. In Freiburg gibt es bereits einige Wohnstraßen, bei denen das praktiziert wird und die Straße in eine "Wohn-Spiel-Straße" umgestaltet wurde. Und unsere Untersuchung zeigt, daß dieser Ansatz außerordentlich erfolgreich ist. In den Straßen mit "Spielstraßenregelung" spielen Kinder erheblich länger draußen ohne Aufsicht als in vergleichbaren Straßen mit Tempo-30-Regelung. Gestalterische Elemente von Wohn-Spiel-Straßen sind u.a.: eine durchgängige Straßenebene, eine besondere Färbung des Belags, Poller, Pflanzkübel, Beete, Schranken, Schwellen, Spielgeräte. Die den Raum definierenden und nicht als "Geräte" eingeführten Elemente können z.T. auch von Kindern beim Spielen genutzt werden. Besonders wichtig ist, daß auf diese Weise Freiflächen für Kinder entstehen, ohne daß es zu einer Abdrängung in Kinderreservate kommt. Der Kraftfahrzeugverkehr ist zwar nicht völlig verbannt, aber er muß sich unterordnen - ist "ungern gesehener Gast". Es ist sicher nicht möglich, diesen Straßentyp flächendeckend einzuführen, aber es ist sehr viel mehr möglich, als bisher schon realisiert wurde. Als generelle Maxime ist zu fordern, daß es in allen Wohngebieten und verteilt über das gesamte Quartier solche Wohn-Spiel-Straßen geben muß. Jedes Kind im Vor- und Grundschulalter müßte in seinem Streifraum - also in einer Entfernung von 100 bis 150m zur Wohnung - Zugang zu einer solchen Straße haben. Die Versorgung mit Wohn-Spiel-Straßen ist für das Aufwachsen unter urbanen Bedingungen mindestens so wichtig wie die Versorgung mit konventionellen Spielplätzen und in den verdichteten Wohngebieten dürfte es auch sehr viel leichter möglich sein, diesen Typ von Freiraum zu schaffen als weitere Spielplätze einzurichten.

zu (3) Wohnstraßen mit Tempo 30: Entschärfung von Gefahrenpotentialen

Es ist davon auszugehen, daß unter den heutigen Bedingungen in den meisten Wohnquartieren eine flächendeckende Einführung von Straßenspielbereichen und/oder Mischflächen mit Vorrang für Kinder nicht durchsetzbar ist und unter verkehrspolitischen Bedingungen auch nicht möglich sein wird. Nichtbefahrbare Flächen als Straßenspielbereiche werden sich nur punktuell einrichten lassen. Und es wird weiterhin Straßen geben, bei denen

der Fahrbereich vom Fußgängerbereich deutlich abgegrenzt sein muß. Für diese Straßen in Wohngebieten wurde in Freiburg flächendeckend die Tempo-30-Regelung eingeführt.

Effektive Kontrolle der Tempo-30-Regelung

Unsere Untersuchung hat gezeigt, daß bereits eine solche Verkehrsberuhigung zu einer spürbaren Verbesserung geführt hat. Allerdings wurde auch deutlich, daß sich für die kleineren Kinder (5 bis 8 Jahre) damit noch keine grundlegende Änderung ergeben hat. Besonders beklagt wurde von vielen Eltern, daß die Tempo-30-Regelung in Wohngebieten viel zu wenig eingehalten wird. Man kann sogar den Standpunkt vertreten, daß eine Tempo-30-Regelung, die von einer ausreichend großen Minderheit nicht eingehalten wird, das Gefahrenrisiko erhöht. Die Kinder gewöhnen sich unter dieser Bedingung an das von der Mehrheit berücksichtigte Tempo 30 und sind nicht auf die Raser vorbereitet, die mit sehr viel höheren Geschwindigkeiten daherkommen. Das mindeste, was für Wohngebiete gefordert werden muß, ist deshalb eine effektive Kontrolle der Temporegelung.

Sperrung von Wohnstraßen für den Durchgangsverkehr

Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 kann die Situation für Kinder in der hier untersuchten Altersgruppe aber erst dann nachhaltig verbessern, wenn nicht nur das Tempo gedrosselt, sondern auch das Verkehrsaufkommen deutlich verringert wird. Das dürfte aber nur möglich sein, wenn alle Wohnstraßen mit Tempo-30-Regelung konsequent für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Diese Straßen dürfen nur noch von Anliegern befahren werden. Das hat verschiedene Konsequenzen. Zum einen wird das Verkehrsaufkommen deutlich verringert. Selbst bei Tempo 30 (faktisch fast immer Tempo 40) werden Eltern ihre fünf- bis neunjährigen Kinder nicht auf die Straße lassen, wenn die Verkehrsdichte zu groß ist. Zum anderen können durch die Sperrung von Straßen für den Durchgangsverkehr informelle Kontrollprozesse wirksam werden, von denen Kinder profitieren. Es ist anzunehmen, daß sich das Fahrverhalten ändern wird, wenn nur noch Anliegerverkehr zulässig ist. Der Kraftfahrer, der eine Wohnstraße befährt, sollte dort auch zuhause sein. Er wird von Nachbarn beobachtet und die Kinder auf der Straße sind vielleicht seine eigenen Kinder oder die Kinder von Nachbarn. In Freiburg gibt es zahlreiche Straßen mit Tempo-30-Regelung, die als "Schleichwege" benutzt werden, z.B. die Schützenallee und Oberrieder Straße, Kartäuserstraße, Mozartstraße, Urbanstraße, Hauptstraße, Bernhardstraße. Die Tempo-30-Regelung in diesen Straßen bringt nicht sehr viel, weil das Verkehrsaufkommen noch immer viel zu hoch ist und weil die Tempobeschränkung oft genug nicht beachtet wird. Und aus den genannten Gründen - fehlende soziale Kontrolle, fehlende Eigenbetroffenheit - scheint bei vielen Kraftfahrern auch jedes Verständnis für diese Regelung zu fehlen. Für

Wohngebiete, durch die "Schleichwege" führen, würde sich die Situation erst dann spürbar verändern, wenn diese Straßen für den Durchgangsverkehr völlig gesperrt werden. Eine Tempo-30-Regelung ohne konsequente Ausschaltung des Durchgangsverkehrs ist ein Widerspruch in sich. Die Spielmöglichkeiten für Kinder werden nicht spürbar verbessert. Es ist insofern sogar mit einer Verschlechterung zu rechnen, als durch den verlangsamten Verkehr die Belastung durch verkehrsbedingte Emissionen zunehmen kann. Eine Sperrung von Tempo-30-Straßen für den Durchgangsverkehr würde natürlich die Verkehrsbelastung auf anderen Straßen verstärken. Es müßte deshalb überprüft werden, ob und in welchem Umfang das für die Anwohner dieser Straßen zumutbar ist. Dabei sollte berücksichtigt werden, daß in den meisten dieser Bündelungsstraßen bereits jetzt die Verkehrsbelastung sehr hoch ist und für Kinder so gut wie keine Chance besteht, draußen zu spielen. Eine weitere Zunahme des Verkehrs würde vermutlich zumindest unter dem Gesichtspunkt der Aktionsraumqualität für Kinder keine spürbare zusätzliche Verschlechterung mit sich bringen.

Unterstützung von Temporegelungen durch gestalterische Maßnahmen

Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in allen Wohngebieten ist eine sehr wichtige Maßnahme, die in Verbindung mit mehr Kontrolle und mit einem Verbot für den Durchgangsverkehr auch zu spürbaren Veränderungen führen kann. Es ist aber allgemein bekannt, daß eine Verringerung der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeit allein durch Verkehrsschilder und mehr Kontrolle nicht erreichbar ist. Derartige Regelungen bedürfen zusätzlicher gestalterischer Maßnahmen, die das allgemeine Erscheinungsbild der Straße, ihre Abmessung und den Verlauf der Fahrgasse betreffen. Noch immer zu wenig genutzte Möglichkeiten sind wechselseitiges Parken und der damit verbundene Fahrbahnversatz. Besonders wichtig ist, daß die Gehwege für Fußgänger freigehalten werden: durch Poller und Pflöcke, Kästen, Bäume und Grünbeete. Wenn das erreichbar ist - übersichtliche Gehwege mit einer ausreichenden Breite, effektive Reduzierung des Fahrtempos - können diese dem Verkehr nach wie vor zur Verfügung stehenden Wohnstraßen eine für Kinder wichtige Funktion übernehmen: Sie können zu gefahrlos begehbaren Wegen werden, auf denen Kinder die für sie geeigneten Spielorte im Wohnquartier erreichen können.

Verringerung von Belastungen durch den ruhenden Verkehr

Kraftfahrzeuge sind auch dann eine Belastung, wenn sie nicht der Mobilität dienen - was für den bei weitem größten Teil ihrer Lebensdauer der Fall ist. Sofern sie nicht in Garagen oder auf privaten Stellplätzen untergebracht sind, werden sie auf öffentlichen Flächen geparkt, beeinträchtigen das Straßenbild, nehmen Platz weg und gefährden Kinder. Auf den ruhenden Verkehr in Wohnvierteln als Gefahrenquelle wurden wir von sehr vielen Eltern hingewiesen. Kinder erleben den Straßenverkehr ganz anders als Erwachsene. Sie sind kleiner und ihr Blickwinkel ist deshalb ein anderer. Kinder sind in ganz besonderem Maße durch den ruhenden Verkehr gefährdet. Die am Straßenrand geparkten Fahrzeuge sind alles andere als harmlos. Sie nehmen Kindern die Sicht und wenn dann noch die für Kinder typische Spontaneität von Bewegungsabläufen berücksichtigt wird, muß deutlich werden, was für eine erhebliche Gefahrenquelle durch parkende Fahrzeuge in Wohnquartieren geschaffen wird. Auch die Verdrängung von Fußgängern und Kindern durch parkende Fahrzeuge darf nicht hingenommen werden. Nach der Straßenverkehrsordnung ist es nicht zulässig, den Gehweg zum Parken zu benutzen - es sei denn, es ist ausdrücklich gestattet. Die Normwirklichkeit sieht aber ganz anders aus und Normverletzungen werden meistens stillschweigend geduldet - mit der Konsequenz, daß schon gar kein Unrechtsbewußtsein vorhanden ist, wenn der Gehweg so zugeparkt wird, daß er kaum noch benutzbar ist. Dieser Flächenraub wird dann in vielen Wohnstraßen auch noch legalisiert: durch Flächen auf Gehwegen, die ausdrücklich für das Parken freigegeben sind. Zumindest in den Wohnstraßen mit Tempo-30-Regelung sollten parkende Fahrzeuge grundsätzlich auf den Fahrbereich der Straße verwiesen werden. Wenn dadurch die Fahrbahn verengt wird oder sich die Straßenführung ändert, muß das als ein wünschenswertes Resultat betrachtet werden, da es zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit beiträgt.

Für alle Wohngebiete muß auch die Bewirtschaftung und Verknappung von Parkplätzen zu einer Selbstverständlichkeit werden. Auf diesem Gebiet hat die Stadt Freiburg für die innenstadtnahen Wohngebiete bereits eine begrüßenswerte Initiative ergriffen. Die Kontingentierung von Parkraum darf sich aber nicht nur auf die innenstadtnahen Quartiere beschränken, sondern muß auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden. In Freiburg läßt sich sehr gut beobachten, wie der ruhende Verkehr sich wellenartig von den innenstadtnahen Quartieren zu den etwas außerhalb gelegenen verlagert und dort ganz neue Belastungen entstehen läßt.

Exkurs: Sachzwänge oder Verteilungskämpfe?

Alle unsere Vorschläge sind im Prinzip sehr moderat. Sie haben kaum etwas mit einer "autofeindlichen Utopie" zu tun, sondern sind Vorschläge, die eher auf eine vernünftige und faire Koexistenz von Kraftfahrern und Fußgängern hinauslaufen. Wir rechnen aber damit, daß diese Vorschläge doch von vielen als zu weitgehend empfunden werden, als einseitig und unausgewogen. Zur Begründung wird man vermutlich darauf hinweisen, daß es doch immerhin "Sachzwänge" gäbe. Dazu möchten wir folgendes feststellen: *Es gibt keine Sachzwänge, aber es gibt einen Verteilungskampf.* Wer Politik machen will, kann es nicht allen Recht machen. Wer eine kinderfreundliche Stadt will, muß wissen, daß er sich auf einen Verteilungskonflikt einläßt. In diesem Konflikt geht es um ein knappes Gut, den städtischen Raum. Und Eltern und Kinder scheinen in diesem Konflikt von vornherein schlechte Karten zu haben: In Freiburg und in anderen Großstädten sind sie eine Randgruppe. Nur noch in 17 % der Freiburger Haushalte leben Kinder. Dagegen gibt es nahezu in jedem Haushalt ein Kraftfahrzeug, in manchen sogar mehr als eines. Die "Mehrheitsverhältnisse" sprechen also gegen die Kinderpartei und wenn es der Mehrheit dann auch noch gelingt, ihre Interessen als Sachzwänge darzustellen, ist ziemlich sicher, daß sich nichts ändern wird. Alle Erwachsenen waren zwar einmal Kinder und müßten eigentlich genügend Phantasie mitbringen, um sich in die Situation von Kindern hineinzuversetzen, die nicht mehr draußen spielen können, die auf ständige Betreuung angewiesen sind oder auf die Medien als Ersatz für eigene Erfahrungen. Es scheint aber so, als ob der "Aufstieg" zum Erwachsenen mit ganz ähnlichen Verdrängungen verbunden ist wie sozialer Aufstieg. Auch soziale Aufsteiger vergessen gerne und leicht die eigenen bescheidenen Ursprünge. Um Sachzwänge geht es also nicht, wohl aber um Prioritäten. Wenn man nur will, sind alle unsere Vorschläge zur Verkehrsberuhigung realisierbar: kinderfreundliche Hauseingangsbereiche, Straßenspielbereiche, Wohn-Spiel-Straßen, für den Durchgangsverkehr gesperrte Wohnstraßen, gestalterische Maßnahmen zur Temporeduzierung, Parkraumbegrenzungen... Jede dieser Empfehlungen ist aber nur realisierbar, wenn andere Ansprüche zurückgesteckt werden. Was die eine Seite gewinnt, muß die andere abgeben. Es hat gar keinen Sinn, diesen Konflikt zu beschönigen oder zu harmonisieren.

Wer glaubt, daß hinter diesen Fragen Sachzwänge stehen, dem sei ein kleines Gedankenexperiment empfohlen: Er braucht dazu nur den Spieß umzudrehen. Mit genau der gleichen Plausibilität könnten auch die Interessen von Kindern als Sachzwänge in die Diskussion gebracht werden - mit dem Ergebnis, daß sich dann "zwei Sachzwänge" gegenüberstehen würden. Welcher Sachzwang ist dann zwingender? Sicher der, der die mächtigeren politischen Resourcen mobilisieren kann. Der "Sachzwang" des motorisierten Individualverkehrs besteht ja wohl im wesentlichen in der noch immer mehrheitsfähigen Zumutung, auf Kosten