

Stadt Heidelberg  
Dezernat II, Verkehrsreferat

**Leitlinien für eine kinderfreundliche  
Verkehrsplanung**

**Beschlussvorlage**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Be- schlussempfehlung	Handzeichen
Jugendgemeinderat	18.09.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Jugendhilfeausschuss	20.09.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	26.09.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	12.10.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die von den Kinderbeauftragten erarbeiteten Leitlinien für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung stellen eine „Checkliste“ dar, die bei allen Verkehrsentscheidungen als wichtige Interessenforderung verbindlich in die Abwägung einzustellen und – wenn immer möglich – zu berücksichtigen sind.*

## Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO 1		Sozialverträglicher Verkehr fördern <b>Begründung:</b>
SOZ 2		<b>Ziel/e:</b> Interessen von Kinder stärker berücksichtigen <b>Begründung:</b> Die Leitlinien wollen beide Ziele stärken <b>Ziel/e:</b>  <b>Begründung:</b>

### 2. Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Wie im 2. Abschnitt (Seite 3.2) ausgeführt, werden sich zahlreiche Zielkonflikte in der täglichen Arbeit ergeben, so z. B. UM 1 und MO 1 (Umwelt verbessern), wenn bei einseitiger Vergabe von Grünzeiten der Kfz-Verkehr nicht mehr abgewickelt werden kann und Staus zu höherer Umweltbelastung führen.

## **Begründung:**

### 1. Vorbemerkung

Die Verkehrssicherheit von Kindern, Senioren und Behinderten ist eine der wichtigsten Aufgabe aller Ämter und Behörden, die sich mit Planung, Organisation und Bewältigung der täglichen Mobilität befassen. Polizei, staatl. Straßenbauverwaltungen und die auf der kommunalen Seite Beteiligten (Tiefbauamt als Straßenbaulastträger, Verkehrsplanung beim Stadtplanungsamt, Verkehrsreferat als Untere Straßenverkehrsbehörde) widmen sich diesem Thema mit besonderem Einsatz. So sind auf Grundlage der Gemeinderatsbeschlüsse zum Verkehrsentwicklungsplan und zum Straßenräumlichen Handlungskonzept z.B. in den 90er Jahren flächendeckend mit allen Schulen Gespräche über die Schulwegsicherheit geführt und Maßnahmen durchgeführt worden. Mit Kindern und Jugendlichen gab es verschiedene Beteiligungsprojekte in den Stadtteilen. Das Kinderwegenetz Kirchheim wurde erarbeitet und in Teilen umgesetzt und PR-Kampagnen wie die „Aktion Stadtfairkehr“ initiiert. Das Agenda Büro unterstützt die selbstständige Mobilität von Kindern, zum Beispiel durch die Aktivitäten des Arbeitskreises „Clever unterwegs“. Die barrierefreie Gestaltung von Ampelanlagen wurde ebenso zum Standard im Stadtgebiet, wie die – laufende – entsprechende Umgestaltung von Haltestellen.

Nicht zuletzt diesem Einsatz ist es zu verdanken, dass in Heidelberg in den Jahren 2004 und 2005 keine Schulwegunfälle zu verzeichnen waren.

## 2. Stellungnahme zum Thesenpapier

Die Leitlinien enthalten Forderungen und Wünsche zum gesamten Spektrum des Verkehrsgeschehens, sowohl beim Individualverkehr (einschließlich Radfahrer und Fußgänger) als auch beim öffentlichen Personennahverkehr. Es werden Themenbereiche angesprochen, die in Heidelberg bereits flächendeckend verwirklicht sind (z.B. Tempo-30-Zonen in Wohngebieten) und solche, die es bei künftigen Entscheidungen zu beachten gilt.

Verwaltung und Kinderbeauftragte sind sich einig, dass diese Leitlinien eine „Checkliste“ darstellen, die bei allen Verkehrsentscheidungen als wichtige Interessenforderung verbindlich in die Abwägung einzustellen und - wenn immer möglich – zu berücksichtigen sind.

Einigkeit besteht auch darüber, dass es selbstverständlich daneben noch zahlreiche weitere Interessen anderer Beteiligten gibt und im Konfliktfall das Thesenpapier nicht „automatisch“ den Vorrang erhalten kann.

Angesichts der hohen Mobilität und der hohen Verkehrsdichte sind solche Interessenkollisionen mit Sicherheit zu erwarten.

Deshalb gilt es wie bisher keine pauschalen, einseitigen Vorgaben für alle Konfliktbereiche flächendeckend im gesamten Stadtbereich zu geben, sondern sich die jeweilige Situation vor Ort genau anzusehen. Nur diese punktuelle Betrachtung wird einem modernen Verkehrsmanagement gerecht. Dazu ein Beispiel:

Wenn an allen Kreuzungen die Fußgängerbeziehungen immer konfliktfrei, insbesondere zu rechtsabbiegenden Verkehrsströmen, geschaltet werden müssten, könnte über weite Strecken des Tages der Kfz-Verkehr nicht mehr abgewickelt werden. Andererseits ist es notwendig, bei besonderen Situationen (vor Schulen, Altersheimen etc.) die für Fußgänger unterstellte Gehgeschwindigkeit von 1,2 m/sek. an Lichtsignalanlagen deutlich herabzusetzen, um ein gefahrloses Überschreiten der Fahrbahn zu ermöglichen.

## 3. Weiteres Vorgehen

Es liegt auf der Hand, dass die Umsetzung der Leitlinien, besonders wenn sie in den Bestand eingreifen, nur mit der Bereitstellung erheblicher finanzieller Mittel zu verwirklichen sein wird.

Deshalb kann dies nur stufenweise und durch Priorisierung von Handlungserfordernissen geschehen. Auch hier gibt es Konsens mit den Kinderbeauftragten über das Vorgehen:

Zunächst gilt es, in jedem Stadtteil und dort in enger Zusammenarbeit mit den Elternsprechern und Leitern von Schulen und Kindergärten sowie den Kinderbeauftragten und sonstigen Gruppen die Defizite herauszuarbeiten und aufzulisten. Nach Prioritäten geordnet wird die Mängelliste abgearbeitet. Dieses Vorgehen hat sich in den 80er Jahren bei der stufenweisen Einführung der Tempo-30-Zonen deshalb bewährt, weil es Planungssicherheit für alle Beteiligten gab.

Zur Festlegung der Prioritäten für gezielte Maßnahmen und zur Vorstellung von Abwägungsentscheidungen der Verwaltung im Sinne der Leitlinien wird es halbjährlich Treffen mit den Kinderbeauftragten der Stadtteile geben.

Selbstverständlich würde eine allgemeine Haushaltsposition mit einem entsprechenden Ansatz die zeitnahe Umsetzung dieses Konzepts wesentlich erleichtern. Oft können einfache Maßnahmen wie z. B. Gehwegnasen, optimierte Ampelschaltungen, einfache Querungshilfen nachhaltig Abhilfe schaffen. Die Verwendung der Mittel wird ausführlich im Rechenschaftsbericht dargelegt werden.

**gez.**

**Prof. Dr. von der Malsburg**