



Gemeinsames Forderungspapier

„Kindern durch einen sicheren Schulweg eigenständige Mobilität ermöglichen“

Die Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ werden durch das Deutsche Kinderhilfswerk e.V. und den ökologischen Verkehrsclub VCD initiiert und koordiniert und durch den Verband Bildung und Erziehung (VBE) unterstützt. Gemeinsam setzen sich die Kooperationspartner dafür ein, dass alle Kinder ihren Weg zur Schule oder Kindergarten, wo es möglich ist, zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad zurücklegen.

Wir sind davon überzeugt, dass Kinder für ihr Aufwachsen und das Wahrnehmen von Teilhabe und Teilnahme in der Gesellschaft Autonomie und Orientierung im Raum brauchen. Es ist daher essenziell, diese Eigenschaften auch durch ein bewusstes Erleben des Schulweges zu fördern – unabhängig davon, ob sie in der Stadt oder im ländlichen Raum wohnen. Zudem wird so Freude an Bewegung vermittelt, ein Baustein im Sinne der nachhaltigen Mobilitätsbildung gelegt und die Umwelt geschont.

Wir sind uns bewusst, dass Ängste bestehen, Kinder den Schulweg allein bestreiten zu lassen und verstehen, dass es Gründe gibt, das Auto für den Schulweg zu nutzen. Dazu gehören lange Fahrwege, unübersichtliche oder gefährliche Verkehrssituationen oder mangelhafte Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. Die gelebte Praxis, regelmäßig ohne zwingenden Grund und ohne Fahrgemeinschaften das Auto zu nutzen, ist hingegen inakzeptabel. Denn dies schadet nicht nur Klima und Umwelt, sondern erhöht den Verkehr in Schulumnähe und insbesondere das Halten direkt vor der Schule, ggf. auch ordnungswidrig. Das provoziert Gefahrensituationen für andere Kinder. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass bestehende Gründe so weit wie möglich minimiert werden (z.B. unübersichtliche und gefährliche Verkehrssituation) und damit das Nutzen des Autos für den Schulweg die Ausnahme bleibt.

Wir kooperieren, um die gemeinsame Vision zu verwirklichen, dass Kinder ihre Bildungseinrichtung auf einem sicheren Weg eigenständig oder, wenn erforderlich, mit Unterstützung durch Erwachsene oder (ältere) Mitschülerinnen und Mitschüler bzw. Geschwister erreichen können. Die Voraussetzungen dafür sind jedoch vielerorts noch nicht gegeben und müssen erst neu geschaffen bzw. deutlich optimiert werden. Zudem braucht es einen Bewusstseinswandel der Art, dass es nicht die Kinder sind, die auf sich aufmerksam machen und hierfür zum Beispiel Warnwesten tragen müssen. Vielmehr müssen eine gleichberechtigte Teilhabe und Teilnahme aller am Straßenverkehr möglich werden mit Gewährung von Vorzügen für Gruppen mit besonderen Ansprüchen (z.B. jüngere Kinder, ältere Menschen). Das Bewusstsein dafür muss bei allen am Straßenverkehr Teilnehmenden, sowie den Eltern, Lehrkräften und politisch Verantwortlichen weiter gestärkt werden. Hierfür müssen alle am Verkehr Beteiligten und dafür Verantwortlichen zusammenwirken. Auf Verkehrsteilnehmende, die aufgrund ihrer Konstitution gefährdet sind (Körpergröße, Alter, Beeinträchtigungen), ist dabei besonders Rücksicht zu nehmen.

Wir fordern:**1) Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in Planungsprozessen sichern**

- Kindesinteressen müssen bei der Wegeplanung berücksichtigt werden. Dafür sind sie selbst durch geeignete Formate z.B. im Rahmen einer Spielleitplanung einzubinden, genauso wie für sie Sprechende (Eltern, Schulbehörden, Interessenvertretungen).
- Partizipation in Stadt- und Verkehrsplanungen muss in jeder Kommune verpflichtend erfolgen und daher in Bundes- und Landesgesetzen verankert und in entsprechenden Ausführungs- bzw. Verwaltungsvorschriften präzisiert werden.

2) Infrastruktur unter Beteiligung Aller planen, bereitstellen und anpassen

- Das Erstellen von integrierten Schulmobilitätsplänen (Schulwegplan sowie Lehrpläne für Mobilitätsbildung) und die dafür notwendigen Beteiligungsverfahren sind, wo noch nicht umgesetzt, gesetzlich zu verankern. Der integrierte Schulmobilitätsplan muss Teil des Schulwegkonzepts der Gemeinde sein.
- In den Nahverkehrsplänen müssen das Einzugsgebiet der Schule und die Schulzeiten so berücksichtigt werden, dass möglichst alle Schüler*innen bequem und ohne Zeitverlust zur Schule und wieder nachhause kommen. Dieser Schülerverkehr sollte möglichst gut in ein attraktives Gesamtangebot des ÖPNV integriert werden.

3) Bauliche Voraussetzungen schaffen und für Mobilität von Kindern optimieren

- Im Umfeld von Schulen, langfristig auf allen Straßen, müssen sichere Querungsmöglichkeiten (Zebrastreifen, Mittelinsel) geschaffen werden. Es ist darauf zu achten, dass mit Ampelschaltungen angemessene Querungszeiten bereitgestellt werden, die stets das Überqueren einer gesamten Straße für den Fußverkehr ermöglichen.
- Im gesamten Wohngebiet müssen ausreichend sichere und von den Kindern eigenständig nutzbare Fuß- und Radwege bereitgestellt werden.
- Es müssen ausreichend und qualitativ hochwertige Fahrrad-, Roller- und Anhängerstellplätze an Bildungseinrichtungen bereitgestellt, also ggf. nachgerüstet werden. Es braucht insbesondere sichere, leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten, die auch Witterungsschutz bieten. Dies ist in den Landesbauverordnungen zu verankern. Fahrradstellplätze müssen in der Stellplatzverordnung mit entsprechend höheren Anforderungen bedacht werden.
- In der Stadt und auf dem Land sind ausreichend dichte, sichere Fuß- und Radwegenetze zu errichten, um eine eigenständige Mobilität der Schüler*innen zu ermöglichen. Dies ist insbesondere dort notwendig, wo das ÖPNV-Angebot das Einzugsgebiet der Schule nicht ausreichend abdeckt.

4) Straßenverkehr wirksam begrenzen und Alternativparkplätze anbieten

- Das Halten und Parken vor Schulen muss verboten werden.
- Als alternative Parkmöglichkeit sind in zumutbarem Umkreis der Bildungseinrichtung Parkplätze für die Kinder begleitende Personen einzurichten. Diese sind mit einem dafür in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufzunehmenden Zusatzzeichen „Elternhaltestelle“ zu kennzeichnen.
- Alle Straßen, die laut Schulwegplänen von Kindern genutzt werden, sind prioritär fußverkehrs- und fahrradfreundlich zu gestalten. Auf ihnen muss Tempo 30 gelten.
- Die Einhaltung der genannten Maßnahmen ist stärker als bisher zu kontrollieren und bei Zuwiderhandlung durch deutlich höhere Bußgelder zu ahnden.
- Es sollte in der kommunalen Entscheidungskraft liegen, ob Schulstraßen (Sperrung für motorisierten Verkehr vor Schulbeginn und nach Schulende) eingeführt werden.

5) Kindern den Schulweg zutrauen und sie in ihrer Mobilität unterstützen

- Kinder erhalten altersangemessene Angebote der Mobilitätsbildung.
- Kinder müssen die Möglichkeit haben, ihren Wohnraum selbstständig zu erkunden und zu erlaufen. Dafür braucht es Zutrauen in die Fähigkeit des Kindes.
- Jüngere Kinder sind in ihrer eigenständigen Mobilität zu unterstützen.
- Eltern sind dazu aufgerufen, ihre Kinder dabei nicht technisch zu überwachen.
- Die Sicherheit der Mobilität ist durch technische Neuerungen zu unterstützen, zum Beispiel durch Abbiegeassistenten auch bei Pkw und Lkw.