

Gegen Elterntaxis

Grüne wollen autofreie Zone vor Schulen

Fraktion fordert in Positionspapier zahlreiche Verkehrsinstrumente und Modellversuche für Bremen

Bremen. Schulstraßen, geschützte Fahrradstreifen oder verkehrsberuhigte Bereiche – die Bremer Grünen-Fraktion hat in einem Positionspapier neun verschiedene Maßnahmen und Modelle aufgelistet, die den Verkehr familienfreundlicher machen sollen. Im Fokus der verschiedenen Ansatzpunkte steht die Sicherheit von Schülern und Kindern. „Der Gedanke ist, alte Instrumente stärker zu nutzen und ganz neue Instrumente auszuprobieren“, sagt Ralph Saxe (Grüne). Eines der Ziele: die Zahl der sogenannten Elterntaxis der „Generation Rücksitz“ vor den Bremer Schulen reduzieren.

Die steigende Zahl der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, bereitet nicht nur in Bremen den Schulleitungen, Eltern und der Polizei Sorgen. Zu Schulbeginn führt viel Verkehr vor den Bildungseinrichtungen zu Problemen: Autos in zweiter Reihe, hektisches Aussteigen und vom stockenden Verkehr genervte Fahrer schaden der Sicherheit. Aus diesem Grund haben die beiden Grünen-Bürgerschaftsabgeordneten Matthias Güldner (bildungspolitischer Sprecher) und Ralph Saxe (verkehrspolitischer Sprecher) gemeinsam ein Verkehrskonzept für Bremen entwickelt.

Eine der Forderungen in ihrem Papier ist ein Pilotprojekt Schulstraßen. Das sieht vor, dass in der Straße ein temporäres Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge zum Schulbeginn zwischen 7.45 und 8.15 Uhr gilt. Neben Verbotstafeln gibt es physische Absperrungen wie etwa Gitter. Kinder sollen so die letzten Meter auf dem Weg zur Schule ungehindert vom motorisierten Verkehr zu Fuß gehen können. „In Wien gab es einen sehr erfolgreichen Verkehrsversuch“, sagt Saxe. Für behinderte Kinder, unmittelbare Anwohner oder Härtefälle müsse die Straße aber befahrbar sein. Ein solches Durchgangsverbot soll an ausgewählten Schulen in Modellprojekten getestet werden.

Dabei steht für die Grünen aber nicht nur die wichtige Sicherheit der Kinder im Vordergrund. Güldner hebt die Bedeutung des eigenständigen Schulweges von Kindern hervor. „Erwiesenermaßen steigt der Lernerfolg, wenn sich die Kinder mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule bewegen“, so Güldner. Es fördere die Selbstständigkeit, die Gesundheit und Bewegung. In Deutschland gibt es Schulstraßen laut den Grünen nicht, in Bozen (Südtirol) seit mehr als 20 Jahren. Die Zahl der auf dem Schulweg verletzten Kinder soll dort seitdem um fast die Hälfte gesunken sein.

Ebenfalls ein neuer Ansatz, den der Senat prüfen soll, sind Familienstraßen. Dabei gibt es in verkehrsberuhigten Bereichen mit Schrittgeschwindigkeit zusätzliche Elemente wie Bordsteinabsenkungen, weniger Parkplätze oder Sitzbänke und Spielfelder auf und neben der Fahrbahn. Es soll ein flexibles Modell sein, welches von den Anwohnern unterstützt wird und schnell veränderbar ist, wenn beispielsweise die Zahl der Kinder abnimmt.

Neben den zwei neuen Modellen, die in Verkehrsversuchen erprobt werden sollen, geht es den Grünen auch um Maßnahmen, die den Verkehrsraum nicht nur zum Abstellen und Befahren durch Autos nutzen, sondern für mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit sorgen. So fordert Saxe beispielsweise ein Radfahrer-Überholverbot für Autos auf Fahrradstraßen. Zudem will er Durchgangsverkehre vermindern oder eine Höchstgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern auf Bremer Fahrradstraßen. Doch damit nicht genug: Ein weiterer Punkt fordert die Suche nach Standorten für geschützte Fahrradstreifen (Protected Bike Lanes).

Auch das in Bremen kaum verwendete Instrument Bewohnerparken soll laut den Grünen wieder verstärkt genutzt werden. Bei dem Modell können Bewohner einen Parkausweis erwerben, wenn sie ihren Hauptwohnsitz in dem entsprechenden Bereich haben. Der Bereich darf maximal eine Ausdehnung von 1000 Metern haben. „Das Instrument ist gut geeignet, um in geeigneten Bereichen Pendlerparkverkehre oder temporäres Veranstaltungsparken zu reduzieren“, so Saxe.

Das mehrseitige Positionspapier der Grünen beinhaltet eine Fülle von Ansätzen: ein 25-Zebrastreifen-Programm, mehr verkehrsberuhigte Bereiche, sogenannte Spielstraßen, das beidseitige Befahren von Einbahnstraßen für Radfahrer, Fahrradzonen ausweiten oder temporäre Spielstraßen. Nach der Bürgerschaftswahl sollen diese Ideen in entsprechenden Anträgen münden.