

Antrag

der Abgeordneten Rosa Domm, Miriam Block, Maryam Blumenthal, Eva Botzenhart, Olaf Duge, Mareike Engels, Michael Gwosdz, Britta Herrmann, Sina Imhof, Lisa Kern, Sina Aylin Koriath, Sonja Lattwesen, Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi, Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne, Lisa Maria Otte, Dennis Paustian-Döscher, Ulrike Sparr, Charlotte Stoffel, Yusuf Uzundag (GRÜNE) und Fraktion

und

der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Nils Hansen, Sören Schumacher, Julia Barth-Dworzynski, Matthias Czech, Clarissa Herbst, Martina Koeppen, Jörg Mehdau, Lars Pochnicht, Frank Schmitt, Ali Simsek (SPD) und Fraktion

Betr.: Sichere Schulwege für unsere Kinder

Die Einschulung ist für Kinder ein großer Schritt in die Selbstständigkeit. Ein dabei wichtiger Aspekt ist der Schulweg, den Schulkinder im Gegensatz zum Weg zur Kita grundsätzlich alleine zurücklegen können. Diese wachsende Autonomie bietet viele positive Effekte. Die Kinder lernen, sich eigenständig im Stadtverkehr zu bewegen und kleine Herausforderungen zu meistern, sie bekommen Bewegung an der frischen Luft und nutzen ohne die Hilfe der Erwachsenen den ÖPNV, sie sind mobil im Quartier und darüber hinaus unterwegs und haben Gelegenheit, sich außerhalb des Einflussgebiets ihrer Eltern und der Schule mit ihren Freund*innen zu bewegen.

Die Stadt Hamburg macht es durch viele Maßnahmen möglich, dass möglichst viele Kinder niedrigschwellig ihren Weg zur Schule und zurück alleine meistern können. Das Prinzip „Kurze Beine, kurze Wege“ bei der Schulwahl und das ab dem Schuljahr 2024/2025 kostenlose Deutschlandticket für Hamburgs Schüler*innen gehören wohl zu den wichtigsten Maßnahmen, die den eigenständigen Schulweg schon ab der Grundschule fördern. Projekte der Polizei Hamburg widmen sich bereits seit Langem unter anderem mit Aktionstagen wie „Zu Fuß zur Schule“ oder „10 Tage ohne Eltern-taxi“ dem Thema kindgerechter Mobilität. Dabei kooperiert die Polizei mit Elternräten und der Schulbehörde.

Doch immer noch werden sehr viele Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Die Folgen vor vielen Schultoren sind offensichtlich: Vor Schulbeginn und nach Schulschluss staut sich der Bring- und Holverkehr, die Lage auf Bürgersteigen und Straße wird besonders für die Kleinsten unübersichtlich und dadurch gefährlich, Anwohnende und Schulpersonal leiden unter den Bedingungen. Doch auch weniger offensichtliche Wirkungen treten ein: Nicht zuletzt werden Schüler*innen daran gehindert, eigenständiger zu werden und sind auf den dennoch zurückgelegten Wegen mangels Übung unsicherer und damit im Verkehr gefährdeter. Das zeigen unter anderem Studien des Verbandes Bildung und Erziehung mit dem Deutschen Kinderhilfswerk Aktionstage „Zu Fuß zur Schule“ (vergleiche zu-fuss-zur-schule.de), der Universität Genf „Der Schulweg ist für Kinder ein Schritt in die Selbstständigkeit“ und die Empfehlungen des ADAC „Elterntaxi: Besser nicht mit dem Auto zur Schule“ (vergleiche adac.de).

Die Gründe für das Elterntaxi sind vielfältig. So liegt etwa die Schule auf dem Arbeitsweg der Eltern, diese wollen noch etwas gemeinsame Zeit im eng getakteten Familienalltag mit den Kindern verbringen, das Wetter ist widrig, die Eltern empfinden die Verkehrssituation auf dem Schulweg als gefährlich, die ÖPNV-Verbindung erscheint nicht ausreichend oder durch die freie Schulwahl zu lang. Doch in der Konsequenz wird der Schulweg tatsächlich unübersichtlich und gefährlich – durch die große Zahl der Autos und chaotischer Abhol- und Bringsituationen vor den Schulen. Um dem Problem zu begegnen, passt kein Konzept für alle Situationen gleichermaßen. So unterschiedlich die Rahmenbedingungen für die Schulwege sind, so individuell muss es möglich sein, Lösungen zu finden, um mehr Kinder und Eltern für den eigenständigen Schulweg zu gewinnen.

Grundsätzlich hat sich gezeigt: Weniger Autos vor den Schulen tragen zu einem sichereren Schulweg bei. Um das zu erreichen, gibt es unterschiedliche Ansätze: Einer ist das temporäre Sperrn von Straßen vor den Schulen (auch bekannt als Schulstraßen) zu den Stoßzeiten (morgens und (nach-)mittags) der Schulen. Auch in Hamburg wird so etwas bereits praktiziert: So ist im Bezirk Harburg die Straße „In der Alten Forst“ vor der „Schule in der Alten Forst“ montags bis freitags 7 bis 9 Uhr gesperrt, ausgenommen Radfahrende. Das entspricht in der Wirkung bereits dem Konzept einer Schulstraße. In den Bezirken Altona und Eimsbüttel gibt es aktuell Planungen und Aktionen zur Einrichtung von Schulstraßen. Voraussetzung für solche temporären Sperrungen ist die Teileinziehung der Widmung einer Straße, da dadurch der Kfz-Verkehr auf Dauer für einen temporären Zeitraum beschränkt wird. Auch müssen dabei mögliche Auswirkungen auf bestehende Tempo-30-Strecken betrachtet werden.

Andere Maßnahmen sind Bring-Zonen – allerdings in einiger Entfernung zur Schule – oder Schullots*innenendienste. Auch dabei gilt: Nicht jede Maßnahme passt zu jeder Schule. Hier sind etwa die Lage der Gebäude, die ÖPNV- und Straßensituation und die städtebauliche Struktur in der direkten Umgebung der Schule ausschlaggebend. Außerdem ist es auch erforderlich zu bewerten, ob es durch Sperrungen zu Verkehrsverlagerungen in andere Bereiche kommt und dies gegebenenfalls zusätzliche Gefahren schafft.

Diese jeweiligen Umstände kennen die Schulen vor Ort, die Eltern, Kinder, Nachbar*innen und die Bezirke sowie die örtliche Polizei am besten. Auch die Bezirksversammlungen und ihre Regional- und Verkehrsausschüsse befassen sich regelmäßig mit dem Thema Schulwegsicherheit. Diese Akteur*innen müssen in alle Prozesse zum Thema Schulweg eingebunden werden, um zu einer guten Lösung zu kommen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. im Rahmen anlassbezogen stattfindender Ortstermine und Überprüfungen der Verkehrsabläufe vor Schulstandorten für jeden Schulstandort unter Einbeziehung der jeweiligen Schulgemeinschaft
 - Sicherheitsdefizite auf den meistfrequentierten Schulwegen zu identifizieren und zu prüfen, wie diese beseitigt werden können,
 - wenn erforderlich Möglichkeiten zu prüfen, die morgendliche und nachmittägliche Bring- und Abholsituation zu entzerren,
 - dabei besondere Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Schüler*innen, dem Schulpersonal und der Nachbarschaft zu berücksichtigen,
 - darauf aufbauend verkehrliche Konzepte für die einzelnen Schulstandorte unter Beteiligung der Anwohnenden und des benachbarten Gewerbes zu entwickeln, deren Umsetzbarkeit zu prüfen und bei positivem Prüfergebnis entsprechende Maßnahmen umzusetzen;
2. Schulstandorte auszuwählen, vor denen sinnvollerweise eine Schulstraße eingerichtet werden könnte; an dem Auswahlprozess sind die Bezirksversammlungen und die Schulgemeinschaften zu beteiligen; die Einrichtung dieser Schulstraßen

anschließend zu prüfen und bei positivem Prüfergebnis entsprechende Maßnahmen umzusetzen;

3. darauf hinzuwirken, eventuell noch bestehende rechtliche Hürden zu beseitigen, damit weitere Schulstraßen und andere Verkehrskonzepte zeitnah und unkompliziert von den Bezirken unter Beteiligung der zuständigen Behörden umgesetzt werden können;
4. der Bürgerschaft bis zum 31.12.2024 zu berichten.