

Kindgerechtes Wohnumfeld

Schon 4-jährige Kinder haben ein elementares Bedürfnis, die Welt eigenständig zu erkunden. Das zeigen aktuelle Forschungsergebnisse. Kinder benötigen für ihre soziale und kognitive Entwicklung ein sicheres und von sozial vernetzter Nachbarschaft geprägtes Wohnumfeld. Hier können sie sich ohne Begleitung ihrer Bezugspersonen auf den Weg machen, um die Umgebung zu erforschen und nach selbst geknüpften Kontakten zu suchen.

Das immer größer werdende Ausmaß an automobiler Mobilität führte zu einer wie selbstverständlichen aber fast immer rechtswidrigen Inanspruchnahme von Geh- und Radwegen als Abstellflächen für das Auto. Die Kehrseite dieser Entwicklung bedeutet insbesondere für Kinder, dass sie damit ihrer eigenständigen Bewegungsfreiheit beraubt werden, mit tiefgreifenden negativen Folgen für ihre Entwicklung.

Deshalb fordern wir für ein kindgerechtes Wohnumfeld:

- Flächengerechtigkeit – Hierfür ist zwingend eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten der Kinder erforderlich.
- Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen muss im Vordergrund stehen. Wir fordern die „Vision Zero“ und ein Bündel von Maßnahmen, um diese Vision zu realisieren (Beispiel: Helsinki).
- öffentlichen Straßenraum in den Quartieren als Sozialen Raum mit Aufenthaltsqualität zu gestalten.
- Wegbegleitende Bewegungsanreize zu schaffen, z.B. zum Balancieren, Hüpfen, ... und zum Verweilen und Ausruhen
- Verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten, prioritär wo viele Familien/Kinder wohnen - hierfür sind baulich einfach umsetzbare Lösungen zu entwickeln.
- Querungshilfen, z.B. Zebrastreifen, v.a. auf Wegen, auf denen viele Kinder unterwegs sind.
- Die Kindergarten-, Schul- und Freizeitwege der Kinder zu erheben und diese konsequent in Sachen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu ertüchtigen. Hierfür sind Kinderbeteiligungen, Streifzüge oder Spielleitplanungen durchzuführen (Beispiel: Stadt Kiel).
- Flächendeckend Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts einzuführen.
- Anwohnerparken mit einer Gebühr, die sich an Beispielen europäischer Großstädte orientiert und entsprechend hohe Gebühren für Kurzzeit-Parkende.
- Wenn aufgesetztes Parken geduldet werden muss, muss eine Mindest-Gehwegbreite von 1,80 m für den Fußverkehr frei bleiben, sonst ist ein erhöhtes Bußgeld wegen Behinderung zu erheben (ähnlich wie in Baden-Württemberg).
- Abzuschleppen bei Gefahrenlagen, z.B. bei zugeparkten Kreuzungsbereichen und wenn kein Durchkommen z.B. für Rollstuhlfahrer*innen mehr ist (z.B. bei einer Rest-Gehwegbreite unter 1m).
- Bei Erweiterung oder Neubau von Mehrfamilienhäusern und Wohnquartieren muss ein nachhaltiges Mobilitätskonzept und -management vorhanden sein (gut erreichbare Indoor-Fahrrad-Abstellmöglichkeiten, Sharing-Angebote, z.B. Lastenräder, ÖPNV, ...).
- Wenn Quartiersgaragen entstehen, dann müssen diese als Mobility-Hubs gestaltet werden, die Sharing-Angebote und sichere, gut erreichbare, abschließbare Fahrradstellflächen enthalten und möglichst ÖPNV-Anbindung haben. Eine öffentliche Förderung von Pkw-Stellflächen ist dabei auszuschließen.
- Bremen braucht ein Mobilitätsgesetz, in dem verbindliche Regelungen zur Finanzierung und Umsetzung der Mobilitätswende enthalten sind.
- Die Mobilitätswende muss sozial gestaltet werden. Wir wollen, dass auch das Drittel der Bevölkerung, das zur Zeit in vielen Bereichen von eigenständiger Mobilität ausgeschlossen ist (ohne Führerschein, ohne Pkw-Verfügbarkeit, z.B. auch Kinder), barrierefrei, inklusiv und selbständig mobil sein kann.

Kindgerechte Infrastruktur ist immer inklusiv und kommt auch anderen Bevölkerungsgruppen zugute.

Bremen, den 28.06.2023

Mehr Platz
für Menschen