

Planerheft **Schulwegsicherung**



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.



Planerheft

Schulwegsicherung

Herausgeber:

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

Internet: www.udv.de

In Zusammenarbeit mit:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

Beueler Bahnhofplatz 16

53222 Bonn

E-Mail: dvr-info@dvr.de

Internet: www.dvr.de

Konzeption:

Sabine Degener, Unfallforschung der Versicherer

Klaus Schuh, GWM

Gestaltung:

GWM · Gesellschaft für Weiterbildung
und Medienkonzeption mbH, Bonn

Aktualisierung:

GDV / Unfallforschung der Versicherer

Aktualisierte und ergänzte Auflage 2010

ISSN 0724-3685

Inhalt	
Warum Schulwegsicherung?	5
1 Unfallauswertung	8
1.1 Grundlagen	8
1.2 Verfahren	8
1.3 Einzugsbereich von Schulen	9
2 Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen	10
2.1 Verkehrszeichen	11
2.2 Überquerungshilfen auf Verkehrsstraßen	13
2.3 Maßnahmen in Erschließungsstraßen	16
2.4 Übersicht: Abzulehnende und ungeeignete Maßnahmen	19
3 Schulbusverkehr	20
3.1 Gesetzliche Grundlagen	20
3.2 Der sichere Schulbus	21
3.3 Schulbushaltestellen	22
3.3.1 Lage	22
3.3.2 Kennzeichnung	23
3.3.3 Ankündigung	23
3.3.4 Haltestellentypen und Ausstattung	24
3.3.5 Wege zur Schulbushaltestelle	27
3.3.6 Haltestellen mit Einschaltung des Warnblinklichts	28
3.3.7 Große Haltestellenanlagen für Schulbusse („Schulbusbahnhöfe“)	29
3.3.8 Trennung der Schulverkehre	30
4 Schulwegpläne für die Primarstufe	31
4.1 Schulweggrundplan	32
4.1.1 Unfallanalyse	34
4.1.2 Bauliche und verkehrstechnische Gegebenheiten	34

4.1.3 Ortsbesichtigung	34
4.1.4 Elternbefragung	35
4.1.5 Verhaltensbeobachtungen	37
4.2 Empfehlenswerte Schulwege (Regeln).....	37
4.3 Der Schulwegplan (Empfehlung).....	38
4.4 Fortschreibung.....	39
4.5 Beteiligte Institutionen	40
5 Schulwegsicherung für die Sekundarstufe	42
5.1 Unfallanalyse.....	42
5.2 Überprüfung der Radverkehrsinfrastruktur	42
5.3 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur	44
5.4 Radschulwegplan.....	44
5.5 Hinweise für Radverkehrsanlagen an Schulwegen.....	45
6 Schulwegsicherung in der Praxis	46
6.1 Übersicht: häufige Mängel.....	46
6.2 Einüben des Schulweges	46
6.3 Schüler- und Elternlotsen.....	48
6.4 Überwachung und Öffentlichkeitsarbeit	49
6.5 Finanzierung der Maßnahmen	50
Zusammenfassung: Empfehlungen zur Schulwegsicherung	52
Anhang: Beispiel eines Schulwegplanes für eine Grundschule	56
Fragebogen zum Schulweg (Kopiervorlage)	61
Literatur.....	62
Index.....	64
Schulweg-Medien	65

Warum Schulwegsicherung?

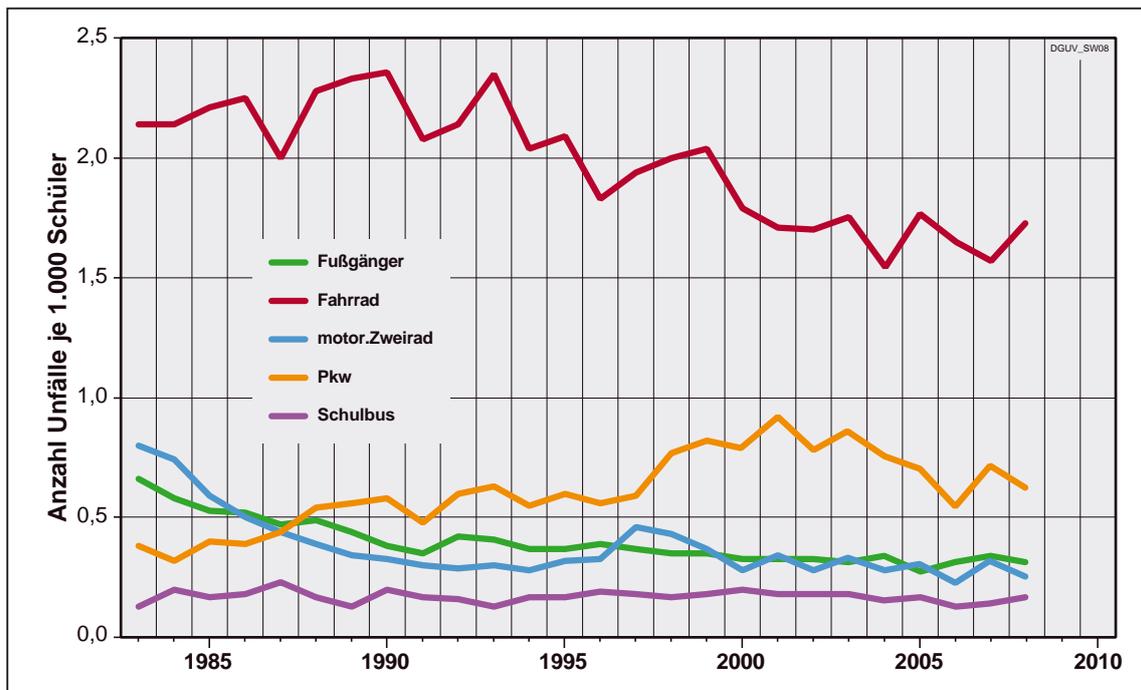


Bild 1: Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg je 1.000 Versicherte²

Kinder sind im Straßenverkehr besonderen Gefährdungen ausgesetzt. Es gibt aber eine Reihe von Möglichkeiten, ihre Situation zu verbessern. Der Schulweg ist hierfür ein wichtiger Ansatzpunkt. Wenn auch nur der geringere Teil der Kinderunfälle auf dem Weg von und zur Schule passiert, so handelt es sich doch um bestimmte, regelmäßig benutzte Wege. Deshalb sind hier Maßnahmen zur Sicherung besonders erfolgversprechend.

Ein Überblick über die Größenordnung und Veränderung der Straßenverkehrsunfälle auf Schulwegen ist nur mit Einschränkungen möglich: Die auf Polizeiangaben beruhende Amtliche Statistik¹ unterteilt nach Alter, nicht nach dem Anteil der Schulwegeunfälle bei Kinderunfällen. Die Statistik des Bundesverbandes der Unfallkassen (DGUV)² umfasst zwar alle Schulwegeunfälle, die über die versicherten Schüler gemeldet werden, enthält jedoch auch die Kindergartenunfälle. Weiterhin ist davon auszugehen, dass insbesondere der Polizei eine Vielzahl von Kinderunfällen nicht gemeldet wird (hohe Dunkelziffer). Folgendes ist festzustellen:

- 2008 wurden den öffentlichen Versicherungsträgern 59.823 Schulwegeunfälle gemeldet. Diese Zahl ist zwar leicht rückläufig, liegt aber immer noch auf einem hohen Niveau.
- Nahezu die Hälfte (29.587 = 49,5 %) der Kinder verunglückten mit dem Fahrrad. Die Zahl der Fahrradunfälle ist seit Jahren tendenziell rückläufig, hat jedoch im Vergleich zum Vorjahr um 7,9 % zugenommen. Dennoch ist das Fahrrad die mit Abstand am häufigsten angegebene Art der Verkehrsbeteiligung bei Schulwegeunfällen. 10.640 Schüler/innen (= 17,8 %) verunglückten als Mitfahrer/innen im Auto. Nach dem Anstieg in 2007 ging die Zahl der Pkw-Unfälle wieder deutlich um 13 % zurück. 5.295 (= 8,9 %) waren Fußgänger. 3.016 (= 5,0 %) benutzten den Schulbus als Verkehrsmittel. Auch die Angaben des Statistischen Bundesamtes zeigen einen hohen Anteil der Radfahrerunfälle bei Kindern unter 15 Jahren (über 35 %).

¹ Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehrsunfälle 2002, Wiesbaden 2003

² Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung: Statistik-Info zum Schülerunfallgeschehen 2008, München 2009

Hoher Handlungsbedarf

Die Unfallzahlen zeigen den unverändert hohen Handlungsbedarf für die Belange der Schulwegsicherung – und zwar nicht nur für die zu Fuß gehenden, sondern in besonderem Maße für die Rad fahrenden Schulkinder.

Planerheft, Elternheft, Video, CD-ROM

Das vorliegende „Planerheft“ hat das Ziel, anhand einer Reihe von praktischen Empfehlungen zur wirksamen Sicherung möglichst vieler Schulwege beizutragen. Es ergänzt „Elternheft“³, Video und CD-ROM, die die Eltern von Schulkindern über ihre Möglichkeiten zur Schaffung und Sicherung guter Schulwege informieren.

Die Empfehlungen wenden sich an alle, die für erfolgreiche Schulwegsicherung Verantwortung tragen. Dies sind vor allem die Fachleute der

- Straßenverkehrsbehörden,
- Planungsämter,
- Straßenbaubehörden,
- Polizei.

... und Lehrer, Eltern

Es sollen sich aber auch Lehrer und Eltern angesprochen fühlen, die sich – etwa im Rahmen einer Schulpflegschaft – vertieft mit sicheren Schulwegen befassen wollen.

Die Hauptprobleme der Schulwegsicherung sind Verkehr und Straße – weniger das Verhalten der Kinder. Dies ist der Ausgangspunkt für die folgenden Überlegungen. Erfolgreiche Schulwegsicherung umfasst mehrere Maßnahmenfelder:



Bild 2: Maßnahmenfelder der Schulwegsicherung

Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

Mit Hilfe von verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen lässt sich die Straße selbst sicherer machen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Beschaffenheit und Gestalt der Straße einen direkten Bezug zum Unfallgeschehen hat. Deshalb kann ein nach den Kriterien der Verkehrssicherheit angelegtes oder umgebautes Straßennetz das Unfallrisiko erheblich vermindern. Hierzu steht ein umfangreiches Instrumentarium von bewährten Elementen zur Verfügung.

Verkehrserziehung

Die Verkehrserziehung ist wichtig, um die Kinder über die vielfältigen Gefahren im Straßenverkehr aufzuklären und richtiges Verhalten einzuüben. Dies beginnt im Elternhaus und Kindergarten und setzt sich in der Schule fort.

Überwachung

Ein weiterer wichtiger Bereich ist die Überwachung des Verkehrs durch die Polizei und die Verkehrsbehörden. Notwendig sind oft Geschwindigkeitskontrollen und die Durchsetzung von Haltverboten im Schulumfeld. Außerdem können die Beamten das Verkehrsverhalten der Kinder beobachten und gegebenenfalls korrigieren.

³ Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer: „Schulwegsicherung – Informationen für Eltern“, Berlin 2004

Diese Empfehlungen legen das Schwergewicht auf bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen (Kapitel 2), weil deren Wirkung von Dauer ist und die laufenden Kosten gering sind. Die Bedeutung der Verkehrserziehung und der Überwachung wird in Kapitel 6 herausgestellt. Eine gute Schulwegsicherung zeichnet sich dadurch aus, dass sich alle drei Maßnahmenfelder in ihrer Wirkung ergänzen.

Analyse des Unfallgeschehens

Schulwegsicherung sollte nicht isoliert betrieben werden: Sie ist Teil der gesamten Verkehrssicherungsplanung einer Gemeinde oder eines Kreises. Schulwegsicherung, Verkehrsberuhigung, Wohnumfeldverbesserung sowie die Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen gehören zusammen. Ausgangspunkt sollten immer die Unfallunterlagen der Polizei sein, in denen u.a. nach Unfallort, -schwere und -typ unterschieden wird. Einen Überblick gibt die Unfalltypen-Steckkarte. An den Anfang einer effektiven Schulwegsicherung gehört eine Analyse des Unfallgeschehens (Kapitel 1).

Die Schulwegpläne (Kapitel 4 und 5) sollen erstellt werden

- auf Basis der Unfalluntersuchungen,
- mit Hilfe von Elternbefragungen über den Schulweg ihres Kindes bzw. Schülerbefragungen und
- unter Berücksichtigung geplanter Baumaßnahmen.

Die Erfahrung hat leider gezeigt, dass viele Schulwegpläne wenig brauchbar waren und in der Praxis kaum befolgt wurden, wenn sie ohne diese Grundinformationen erstellt wurden.

Für jedes Kind eine Schulwegempfehlung

Nutzen bringt ein Schulwegplan dann, wenn er möglichst für jedes im Gebiet wohnende Kind eine Schulwegempfehlung geben kann. Es muss deutlich sein, an welchen Stellen auf welche Gefahren zu achten ist – nicht nur beim Überqueren von Hauptverkehrsstraßen und Kreuzungen.

In den letzten Jahren ist die Zahl der als Fußgänger verunglückten Kinder erfreulicherweise zurückgegangen. Die Radfahrerunfälle von Kindern und Jugendlichen sind jedoch gestiegen, da das Rad auch für Fahrten von und zur Schule weit mehr genutzt wird. Deshalb gibt dieses Heft erstmals Empfehlungen für Schülerinnen und Schüler als Fußgänger oder Radfahrer:

Schulwegplan zu Fuß

Der Schulwegplan für zu Fuß gehende Kinder (Kapitel 4) ist für die Primarstufe gedacht. Denn Kinder unter zehn Jahren sollten für ihren Schulweg grundsätzlich nicht das Fahrrad benutzen, auch wenn sie bereits die Radfahrprüfung abgelegt haben.

Schulwegempfehlung für das Rad

Schulwegempfehlungen für mit dem Rad zur Schule fahrende Kinder und Jugendliche (Kapitel 5) eignen sich vor allem für die Sekundarstufe 1.

Städtisches Umfeld

Die folgenden Kapitel legen den Schwerpunkt auf die Schulwegsicherung im städtischen Umfeld, da hier die Schulwegprobleme i.d.R. besonders gravierend sind und oft gebündelt auftreten.

Ländlicher Bereich

Die Verkehrssituation im ländlichen Bereich und in Verbandsgemeinden scheint sich zwar auf den ersten Blick davon zu unterscheiden. Es zeigt sich jedoch, dass auch hier die meisten Schulwegprobleme prinzipiell mit denen in der Stadt vergleichbar sind. Sie treten allerdings weniger massiv auf. Auf einige Besonderheiten im ländlichen Raum wird im Folgenden jeweils hingewiesen (s. z.B. Kapitel 3 und 6.2).

1 Unfallauswertung

1.1 Grundlagen

Unfallauswertungen sind sowohl für bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als auch für die Erstellung von Schulwegplänen die entscheidende Voraussetzung.

Straßenverkehrsunfälle, vor allem Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern, geben Hinweise auf gefährliche Stellen auf dem Schulweg. Die Unfallunterlagen der Polizei enthalten wichtige Angaben zu jedem gemeldeten Unfall.

Unfalltypen-Steckkarten

In der Unfalltypen-Steckkarte sind diese Unfälle gekennzeichnet

- nach dem Unfallort,
- nach der Unfallschwere (unterschieden durch den Nadelkopfdurchmesser),
- nach dem Unfalltyp (verschiedene Nadelfarben) und
- nach Sondermerkmalen (z. B. Fußgänger- oder Radfahrerbeteiligung: farbige Fähnchen).

Wo diese Angaben unvollständig sind, sind Nacherhebungen nötig. Diese können mit der Unfallblattsammlung der Polizei vorgenommen werden.

Einjahreskarte und Dreijahreskarte

In vielen Ländererlassen wird der Polizei (neben der vorgeschriebenen Einjahreskarte aller Unfälle) empfohlen, zusätzlich eine Dreijahreskarte für Unfälle mit (schwerem) Personenschaden zu führen. Die Dreijahreskarte der Unfälle mit Personenschaden ist für die Schulwegsicherung besonders geeignet⁴. Aus ihr lassen sich alle Unfälle mit Verletzten innerhalb eines Schuleinzugsbereichs ablesen (Bild 3).

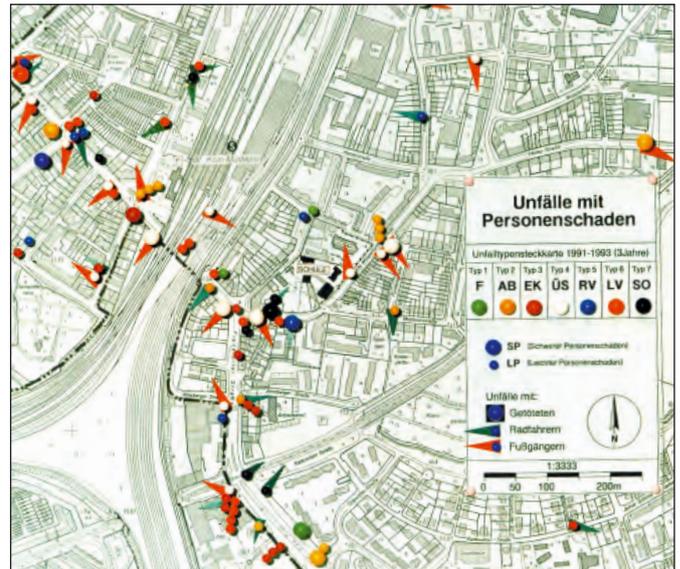


Bild 3: Unfalltypen-Steckkarte eines Schuleinzugsbereiches (Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren)

Für kreisfreie Städte und Landkreise, in denen keine Dreijahreskarte geführt wird, sollte eine solche Karte für den jeweiligen Einzugsbereich der Schule anhand der Verkehrsunfallanzeigen der letzten drei Jahre erstellt werden. Dort, wo eine Dreijahreskarte für den schweren Personenschaden (d.h. von Unfällen, bei denen mindestens ein Verunglückter getötet wurde oder stationär im Krankenhaus behandelt werden musste) gesteckt ist, sollte für das Schulumfeld zusätzlich eine Karte zusammengestellt werden, die auch die leichten (ambulant versorgten) Personenschäden umfasst.

1.2 Verfahren

Örtliche Unfallkommission

Eine Dreijahreskarte aller Personenschadenunfälle zeigt Unfalloffnungen an Stellen (z.B. an Kreuzungen) und auf Linien (Streckenabschnitten z.B. in Hauptverkehrsstraßen), an denen die Unfallkommission tätig werden muss. Schulwegsicherungsmaßnahmen sind darüber hinaus auch für Stellen nötig, an denen Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern auffallen.

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Merkblatt zur Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten, Köln 2003

Unfalluntersuchungen, Befragungen und Beobachtungen

Kinder stehen teilweise vor ähnlichen Problemen wie Senioren: Da sie den Straßenverkehr in seiner Komplexität noch nicht bewältigen können (vgl. Kapitel 6), benötigen sie in höherem Maße als Erwachsene Hilfen im Straßenverkehr. Es können deshalb – abhängig vom Einzelfall – auch dann Maßnahmen empfehlenswert sein, wenn die Unfallhäufigkeit an einer für Kinder besonders gefährlichen Stelle unter den Grenzwerten für Unfallhäufungen liegt. Neben der Dreijahreskarte können hier Befragungen und Beobachtungen zum Schulweg helfen, kritische Bereiche zu entdecken.

Für die Schulwegplanung besonders wichtig sind die Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern – und davon wiederum die mit Kindern und Jugendlichen. Viele dieser Unfälle geben spezielle Hinweise für die Schulwegsicherung. Im Allgemeinen konzentrieren sie sich

- an bestimmten Kreuzungen und Einmündungen (z.B. Unfälle von Fußgängern oder Radfahrern mit abbiegenden Fahrzeugen),
- auf bestimmte Streckenabschnitte (etwa Überquerung der Fahrbahn abseits gesicherter Überwege).

Häufig kristallisieren sich als Ursachen

- Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge und/oder



Bild 4: Sichtbehinderung durch Fahrbahnparken



Bild 5: Sichtfeld durch Pfosten freihalten

- nichtangepasste Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge

heraus. Dabei stellt das Überqueren der Straße für Kinder das Hauptproblem im Verkehr dar.

1.3 Einzugsbereich von Schulen

Unfallauswertungen zeigen, ob der jeweilige Einzugsbereich richtig gewählt wurde. Die Straßennetz- bzw. Schulstandortplanung muss sicherstellen, dass Schulen

- möglichst zentral im Einzugsbereich liegen (kurze Schulwege) und
- weitgehend sicher erreicht werden können. Schuleinzugsbereiche sollten möglichst nicht über hochbelastete Hauptverkehrsstraßen hinwegreichen. So könnte die Mitte einer Hauptverkehrsstraße die Grenze eines Schuleinzugsbereichs bilden. Die an dieser Straße wohnenden Kinder müssen dann jeweils nicht auf die andere Straßenseite wechseln, um zur Schule zu gelangen.

Es sollte deshalb angestrebt werden, die Unfallauswertungen für einen gesamten Stadtbezirk durchzuführen, also z.B. für die Einzugsbereiche mehrerer Grundschulen und die dazugehörigen weiterführenden Schulen. Dabei können Fußgänger- und Radfahrerunfälle in einem Schritt ausgewertet werden, wenn Mehrjahreskarten der Unfälle mit Personenschaden geführt/erstellt werden.

Gute Schulwegsicherung beginnt also mit einer gesamtstädtischen Betrachtung, die Sicherheitsdefizite möglichst von vornherein minimiert. Unfallanalysen können auf entsprechenden Handlungsbedarf hinweisen, wenn diesen Prinzipien bei der Gesamtplanung zu wenig entsprochen wurde.

2 Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

Überhöhte Geschwindigkeiten gelten seit langem als Unfallursache Nr. 1 im Straßenverkehr. Wenn auch die juristische Schuld i.d.R. dem Kraftfahrer, Fußgänger oder Radfahrer zugesprochen wird, so tragen nicht selten die baulichen und verkehrstechnischen Gegebenheiten der Straße zu gefährlichem Verhalten und damit zur Unfallentstehung bei.



Das zur Verfügung stehende Instrumentarium besteht aus verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen. Im Hinblick auf eine ausreichende Wirkung müssen sich u.U. beide Bereiche ergänzen.

Beschilderung allein nicht wirkungsvoll

Mit Beschilderung allein kann diesem Problem nicht wirkungsvoll begegnet werden. Wird etwa in einer breiten, geraden Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h herabgesetzt, hat dies fast keinen Einfluss auf die Geschwindigkeitswahl, mindert aber die Akzeptanz für solche und andere Regelungen. Auch eine Beschilderung mit dem Gefahrenzeichen „Kinder“ (Zeichen 136 StVO) oder der Hinweis „Schule“ erzielt nicht die gewünschten Effekte. Ebenso wenig lassen sich Kraftfahrer allein durch Appelle zu einer langsameren Fahrweise bewegen.

Die verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen lassen sich nach den folgenden Zielsetzungen zusammenfassen:

- Geschwindigkeiten verringern,
- Verkehr vermindern (in Wohngebieten),
- Sicht verbessern (z.B. durch Neuordnung des Parkens),
- Überquerungsstellen sichern,
- mehr Flächen für Fußgänger und Radfahrer schaffen.

Schulwege sollten nach folgenden Grundregeln gesichert sein:

(1) BESCHILDERUNGEN SIND NUR EINE SOFORT-MASSNAHME

Auch wenn mittels Verkehrszeichen auffällig auf überquerende Schulkinder hingewiesen wird, werden i.d.R. flankierende bauliche Maßnahmen unerlässlich sein.

(2) LANGSAME FAHRWEISE KANN NUR BAULICH ERREICHT WERDEN

Vor allem die straßenbaulichen Elemente „Aufpflasterungen“ und „Versätze“ lassen sich gezielt dazu einsetzen, angemessen niedrige Geschwindigkeiten durchzusetzen. Sie können eingesetzt werden:

- flächenhaft, um beispielsweise Tempo 30-Zonen in einem Schuleinzugsbereich sicherer zu machen,
- linienhaft, um eine Straße, in der an vielen Stellen zu Fuß oder per Rad gequert wird, weniger gefährlich zu machen,
- punktuell, um bestimmte, von den Schülern stark genutzte Überquerungsstellen, wie z.B. vor Schulen, sicherer zu machen.

(3) SICHTKONTAKT ZWISCHEN KRAFTFAHRERN UND SCHULKINDERN SCHÜTZT

Sind die Fahrbahnränder von parkenden Fahrzeugen frei, können überquerungswillige Kinder vom Kraftfahrer besser erkannt werden, so dass dieser seine Geschwindigkeit rechtzeitig verringern kann. Sichtkontakt erhöht die Sicherheit auf Verkehrsstraßen und in Erschließungsstraßen.

(4) INSELN UND LICHTSIGNALANLAGEN ERLEICHTERN DAS ÜBERQUEREN

Auf Verkehrsstraßen können Mittelinseln oder Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen auch bei einem relativ hohen Geschwindigkeitsniveau eine große Hilfe sein.

(5) SCHULWEGSICHERUNG MUSS NICHT TEUER SEIN

Mittelinseln, Aufpflasterungen, Versätze und Poller kosten je nach baulicher Ausführung nicht viel Geld, haben aber – an den richtigen Stellen entsprechend ausgeführt – eine hohe geschwindigkeitsmindernde bzw. sichtverbessernde Wirkung und erleichtern die Überquerbarkeit.

(6) RADWEGE HELFEN BEI HÖHERER VERKEHRSELASTUNG

Ab etwa 500 bis 1 000 Kfz in der Spitzenstunde sollten die Verkehrsarten getrennt werden, um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu erhöhen: Radwege oder Radfahrstreifen sollten angelegt, ausreichend breite Gehwegbereiche sollten immer vorhanden sein.

(7) ÜBERWACHUNG ERHÖHT DIE VERKEHRSSICHERHEIT

Dort, wo bauliche Maßnahmen (noch) nicht möglich sind oder nicht ausreichen, kommt grundsätzlich unterstützende ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung in Betracht. Mobile Überwachung ist als Sofortmaßnahme zusätzlich zur Beschilderung sinnvoll. Auch Haltverbote müssen u.U. regelmäßig überwacht werden.

2.1 Verkehrszeichen

Für die Aufstellung von Verkehrszeichen gilt der Grundsatz: „So wenig wie möglich, so viel wie nötig“⁵:

- Autofahrern sollen nur die notwendigen Informationen übermittelt werden.
- Der Inhalt eines Verkehrszeichens muss konkret und verlässlich sein.
- Der Aufstellungsort muss die insgesamt dort anfallenden Informationen berücksichtigen.
- Die Information ist so gebündelt wie möglich zu übermitteln⁶.

Verkehrszeichen sind Sofortmaßnahmen

Werden die Regelungen der Verkehrszeichen missachtet, können sie durch Überwachung durchgesetzt werden. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze sollten folgende vier Verkehrszeichen i.d.R. als Sofortmaßnahme aufgestellt und möglichst bald durch bauliche Maßnahmen ersetzt oder ergänzt werden⁷.

• Zeichen 136 StVO („Kinder“)

Dieses Gefahrzeichen sollte in Verbindung mit dem Zusatzzeichen „Schulweg“ bzw. „Schule“ aufgestellt werden. Es ist an Schuleingängen immer sinnvoll, sollte jedoch auch an Schulwegen eingesetzt werden, wo Überquerungshilfen (s. Kapitel 2.2) fehlen. In besonderen Fällen, wie etwa in einer stark frequentierten Verkehrsstraße, kann eine beidseitige Aufstellung, gegebenenfalls in Übergröße, erfolgen.

• Zeichen 274 StVO („Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“)

Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist an besonders gefährlichen Abschnitten, bei beengten Verhältnissen oder schlechten Sichtverhältnissen zwischen Autofahrern und Kindern angebracht.

• Zeichen 276 StVO („Überholverbot“)

Die Aufstellung dieses Schildes ist wichtig, wenn nicht deutlich ist, ob die Straße in beiden Richtungen häufig von Schülern überschritten wird.

• Zeichen 283 StVO („Haltverbot“)

Damit soll verhindert werden, dass haltende bzw. parkende Fahrzeuge die Sicht auf die Fußgänger verdecken. Oftmals kann dies nur gemeinsam mit baulichen Maßnahmen, wie z.B. Pollern, Sperrpfosten oder Pflanzbeeten, durchgesetzt werden.

Diese Verkehrszeichen kommen nicht nur für den unmittelbaren Nahbereich der Schule in Betracht, sondern auch an anderen von Schulkindern stärker benutzten

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Merkblatt zur Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 2: Maßnahmen gegen Unfallhäufungen, Köln 2002

⁶ Cohen, A.S.: Verkehrszeichen, Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 2, 1994

⁷ Beratungsstelle für Schadenverhütung: Schulwegsicherung in Nordrhein-Westfalen, Informationen, Köln 1989

Querungsstellen. Muss z.B. von vielen Schülern eine Verkehrsstraße in 200 m Entfernung zur Schule überquert werden, sollten auch hier Schilder aufgestellt werden.

Überflüssige Schilder entfernen

Alle in Betracht kommenden Straßenabschnitte sollten von den Straßenverkehrsbehörden innerhalb der „Verkehrsschau“ gemäß VwV zu §45 StVO überprüft werden. Überflüssige Beschilderungen sollten entfernt werden. Es empfiehlt sich, je nach örtlichen Gegebenheiten die notwendigen Verkehrszeichen zur Schulweg-sicherung gemeinsam auf einem Mast zu kombinieren (Bild 6). Hiermit wird erreicht, dass kreuzende Schulwege für den Kraftfahrer möglichst einheitlich und unverwechselbar beschildert sind.

Im Bereich des Schuleingangs sollte eine Zusatztafel „Schule“ den Sinn verdeutlichen. Bei einem von Schülern stark frequentierten Weg über eine Straße ist der Hinweis „Schulweg“ sinnvoll. Die Verkehrszeichen sollten in jeweils ca. 50 m Entfernung vor der Überquerungsstelle aufgestellt werden. Der genaue Ort sollte

unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten festgelegt werden. Es empfiehlt sich, diese Verkehrszeichenkombination klappbar auszuführen, um sie während der Schulferien aufheben zu können. In bestimmten Fällen kann es notwendig sein, die Zeichen 274 StVO („30 km/h“) und 276 StVO („Überholverbot“) auf der linken Straßenseite zu wiederholen.



Bild 6: Zeichen 136/274/276 StVO, Zusatzschild „Schule“

Eine weitere Schilderkombination zeigt Bild 7. Die Beschilderung mit Zeichen 283 StVO ist angebracht, wenn den kreuzenden Kindern durch parkende Kfz häufig die Sicht genommen ist. In vielen Fällen werden aber auch dann, wenn das Haltverbot zusätzlich durch Zeichen 299 StVO („Grenzmarkierung“) betont ist, bauliche Maßnahmen erforderlich sein, wie z.B. Pfosten/Poller.



Bild 7: Zeichen 136/283 StVO (zeitlich eingeschränkt), Zusatzschild „Schule“

Solange solche – ggf. einfachen – baulichen Veränderungen nicht erfolgt sind, bleibt nur die konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs während der Geltungsdauer. Das Haltverbot sollte auf den Bereich beschränkt werden, den Kinder vorzugsweise zum Überqueren benutzen. Er wird i.d.R. kürzer sein als die Strecke, für die 30 km/h vorgeschrieben und das Überholen verboten ist.

Von Bürgern entworfene und aufgestellte Schilder, wie z.B. „Vorsicht spielende Kinder“, leisten keinen wirksamen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Schüler und sind StVO-rechtlich nicht zugelassen. Ihre Existenz weist jedoch in vielen Fällen auf Defizite bei vorhandenen Sicherungsmaßnahmen hin.

Beschilderungen sind nur Sofortmaßnahme!

Da alleinige Beschilderungsmaßnahmen mittel- bis langfristig meist nicht ausreichend sind, sollte grundsätzlich angestrebt werden, die o.g. Verkehrszeichen baldmöglichst durch geeignete bauliche Maßnahmen zu ergänzen bzw. zu ersetzen.

Auf die hier gezeigten Verkehrszeichen zur Schulweg-sicherung kann verzichtet werden: in langsam befahrenen Straßen, in mit Zeichen 325 StVO beschilderten und

entsprechend baulich ausgeführten „Verkehrsberuhigten Bereichen“, an Stichstraßen oder an Überquerungsstellen, die durch Lichtsignalanlagen gesichert werden und von den Schülern auch benutzt werden (Führung durch Absperrgeländer, kurze Wartezeiten, keine Gefährdung durch abbiegende Fahrzeuge).

2.2 Überquerungshilfen auf Verkehrsstraßen

Überquerungshilfen sollten im Allgemeinen linienhaft ausgeführt sein, um Fußgängern im gesamten Streckenverlauf Schutz zu geben. In Frage kommen:

- Mittelinseln/-streifen,
- Verbesserung des Sichtkontaktes zwischen Fahrer und Fußgänger,
- Lichtsignalanlagen,
- Fußgängerüberwege,
- ortsfeste Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung (s. Kapitel 6.4).

Welche dieser Maßnahmen jeweils eingesetzt wird, hängt von der Gefährlichkeit und der Verkehrsbedeutung der Straße, dem finanziellen Aufwand, der Lage der Schule und weiteren Faktoren ab.

Mittelinseln

Mittelinseln („Fußgängerschutzinseln“) sind eine gute Maßnahme, um mit relativ geringem Aufwand das Überqueren sicherer zu machen, sofern die Fahrbahn ausreichend breit ist bzw. an diesen Stellen aufgeweitet werden kann. Mittelinseln bewirken eine Trennung der beiden Fahrtrichtungen, so dass die Kinder immer nur einen Fahrzeugstrom beobachten und lediglich einen Fahrstreifen in einem Zug überqueren müssen. Die von ihnen zu erbringende Koordinationsleistung ist dadurch weniger schwierig, und der Weg ist kürzer. Gerade Kinder unter zehn Jahren sind sonst häufig beim Überqueren überfordert. Wenn Mittelinseln vorhanden sind, können sie besser eine Verkehrslücke finden.

Der Einbau einer Insel ist vornehmlich dort zu erwägen, wo die Verkehrsbelastung hoch ist, Überquerungen gebündelt auftreten und die Geschwindigkeiten nicht zu hoch sind.



Bild 8: Mittelinsel

Die Schutzinsel sollte 2 m bis 3 m breit sein, damit Kinder eine genügend große Aufstellfläche haben und auch Fahrräder Platz finden (Bild 8). Falls die gesamte Fahrbahnbreite relativ schmal ist, kann im Einzelfall die Insel auch schmaler sein. Sie sollte 1,60 m Breite nicht unterschreiten. Für Fußgänger bedeutet sie auch dann eine große Hilfe. Häufig jedoch gibt es die Möglichkeit, die Insel breit auszuführen, indem z.B. vorhandene Parkstreifen im Bereich der Insel unterbrochen werden, so dass der fließende Verkehr dort diesen Streifen mitbenutzt.

Die Fahrstreifen sollten mindestens 3,00 m breit sein. Ab einer Fahrbahnbreite von 7,50 m ist also ohne bauliche Aufweitung die Einrichtung einer Mittelinsel möglich.

Bei der Anbringung der Beschilderung auf der Insel und ggf. bei der Bepflanzung ist darauf zu achten, dass das Sichtfeld für und auf kleinere Kinder frei bleibt. Der Benutzungsgrad der Mittelinseln kann durch zusätzliche Maßnahmen wie Absperrgitter/Pflanzbeete an den Fahrbahnrändern erhöht werden, die Fußgänger zur sicheren Überquerungsstelle führen. Außerdem wird damit das sichtbehindernde Gehwegparken unterbunden.



Bild 9: Inselversatz

Mittelsinseln können auch mit Versätzen kombiniert werden (verschwenkte Fahrbahnen, die Lenkbewegungen erforderlich machen). Die dadurch erreichte Geschwindigkeitsdämpfung hängt von der „Tiefe“ des Versatzes ab. Inselversätze können z.B. über eine Fahrbahnaufweitung an dieser Stelle geschaffen werden (Bild 9). Die Abstände zwischen den Mittelsinseln sollten so bemessen sein, dass die Schulkinder die Überquerungshilfen auch tatsächlich annehmen.

Mittelstreifen



Auf breiten Fahrbahnen bietet sich – vor allem wenn Fußgänger linienhaft überqueren – die Anlage von durchgehenden Mittelstreifen an.

Bild 10: Mittelstreifen

Sichtkontakt

Um den Sichtkontakt zwischen querenden Kindern und Autofahrern herzustellen, muss die geltende Parkregelung überprüft werden. Mangelnde Sicht ist eine Hauptursache für die meist schweren Fußgängerunfälle. Es wird oftmals nötig sein, verbotswidriges Parken, z.B. auf Gehwegen, konsequent mittels Pollern, Pflanzbeeten u.Ä. freizuhalten und Parkmöglichkeiten unmittelbar an Kreuzungsbereichen und anderen gefährlichen Überquerungsstellen zu beseitigen.



Bild 11: Sicht auf Fußgänger verbessern

Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen bieten an besonders gefährlichen Stellen punktuellen Schutz.

Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten

Knotenpunkte sind generell günstige Überquerungsstellen. Die Lichtsignalanlagen an Verkehrsstraßen sollten mit Steuerungen ausgestattet sein, die eine möglichst hohe Sicherheit erwarten lassen:

- möglichst kurze Wartezeiten für Fußgänger (45 bis max. 60 Sekunden – besonders wichtig für Kinder bezüglich der Akzeptanz),
- Vorlauf für Fußgänger und Radfahrer (Grün vor den parallel geführten Kraftfahrern),
- Sonderphasen für Linksabbieger bei starken Linksabbiegeströmen,
- verkehrsabhängige Regelung.

Nähere Informationen enthalten die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA) und Teilfortschreibung⁸.

Lichtsignalanlagen auf Streckenabschnitten

Von besorgten Eltern und Lehrern werden auf der Strecke immer wieder Fußgängerlichtsignalanlagen mit Grün-Anforderung gefordert. Diese verkehrsabhängige Steuerung mit der Grundstellung Grün für Fahrzeuge und Rot für Fußgänger ist für eine kurzfristige Schaltung des Fußgängergrüns am besten geeignet. Eine Anlage mit der Grundstellung Alles-Rot ist dagegen wegen vieler Rotdurchfahrten nicht empfehlenswert.

Fußgängerbedarfsampeln haben den alleinigen Zweck, das Überqueren sicherer zu machen. Es ist hier zu prüfen, ob die angestrebte Verbesserung auch tatsächlich erreicht wird. Die Installierung einer nicht geeigneten Fußgängerlichtsignalanlage kann u.U. die Straße sogar gefährlicher machen.

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) und Teilfortschreibung, Köln 2002

Alternativen prüfen

Die einschlägigen Richtlinien⁹ sind daher zu beachten: Auch wenn der morgendliche Schulweg für die meisten Schüler in die Spitzenstunde fällt und die Verkehrsbelastung dann die dort beschriebenen Richtwerte übertrifft, ist zu prüfen, ob nicht andere Maßnahmen, wie beispielsweise der Einbau einer oder mehrerer Mittelinseln, besser geeignet sind. Eine Fußgängerlichtsignalanlage wird häufig dann nicht beachtet, wenn

- sie sich nicht dort befindet, wo die Straße ohnehin überquert wird,
- außerhalb der Spitzenzeiten die Verkehrslücken so häufig und so groß werden, dass die Signalanlage zum Überqueren nicht mehr benötigt wird (wie z.B. mittags nach der Schule auf dem Nachhauseweg) und/oder
- die Wartezeiten nach der Aufforderung zu lang sind. Die Fußgängerfurt wird dann vielfach entweder nicht benutzt oder bei Rot überquert, wodurch neue Gefahrensituationen entstehen können.

Eine Fußgängerlichtsignalanlage kostet viel Geld, mit dem oft mehrere andere Maßnahmen für die Schulwegsicherung finanziert werden könnten.

Zebrastrifen

Fußgängerüberwege (Zeichen 239 und 350 StVO) können sich problematisch auf die Sicherheit auswirken, wenn sie nicht entsprechend den Richtlinien ausgebaut und dimensioniert worden sind (RFGÜ 2001 und ggfs. ergänzende Länderregelungen). Fußgängerüberwege müssen so ausgeführt sein, dass Fußgänger, die dort die Straße überqueren wollen, rechtzeitig zu sehen sind. Darüber hinaus muss durch geeignete Maßnahmen die zulässige Höchstgeschwindigkeit (50 km/h, besser 30 km/h) durchgesetzt und das Überholen verhindert werden.



Bild 12a: Fußgängerüberweg mit Zeichen 350 StVO

Aufpflasterungen auf Verkehrsstraßen?

Wenn in engen Straßenräumen hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, die zu erheblichen Verkehrsgefahren geführt haben (viele schwere Unfälle), und andere wirksame Abhilfemaßnahmen, wie z.B. die ortsfeste Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder Mittelstreifen, nicht in Frage kommen, sind Aufpflasterungen das einzige Mittel, Schutz zu erzielen. Dann ist durch eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und zusätzlich Zeichen 112 StVO (unebene Fahrbahn) rechtzeitig auf die Aufpflasterungen hinzuweisen. Die Bemessung von Aufpflasterungen erfolgt dann wie in Erschließungsstraßen (s. Kapitel 2.3).



Bild 12b: Aufpflasterung mit Zeichen 112 StVO

⁹ Das sind neben den RiLSA insbesondere: Bundesministerium für Verkehr (Hg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen – R-FgÜ 84, Bonn 2001

2.3 Maßnahmen in Erschließungsstraßen

In Wohnquartieren haben Schulkinder i.d.R. geringere Probleme beim Überqueren der Straßen. Den Grundsätzen einer anwohner- und kinderfreundlichen Straßennetzgestaltung entsprechen jedoch viele Wohngebiete nicht. Häufig bergen die Schulwege wegen Durchgangsverkehr und schlechter Sichtverhältnisse bei nichtangepassten Geschwindigkeiten beträchtliche Risiken. Erschließungsstraßen um Schulen, insbesondere die Schulen der Primarstufe, sollten besonders sicher gestaltet werden. Dabei sollten alle für den Schülerverkehr wichtigen Straßen in der Schulumgebung in die Planung einbezogen werden.

Die Maßnahmen erfordern Geld, das meist knapp ist. Sie müssen deshalb sorgfältig und gründlich geplant werden. Dazu ist es wichtig, anhand der Unfalltypen-Steckkarte zu klären, wo Gefahren und Probleme besonders groß sind und demnach Handlungsbedarf besteht.

Es geht insbesondere darum,

- den Durchgangsverkehr zu unterbinden,
- angemessen niedrige Geschwindigkeiten zu erreichen,
- den Sichtkontakt zu verbessern.

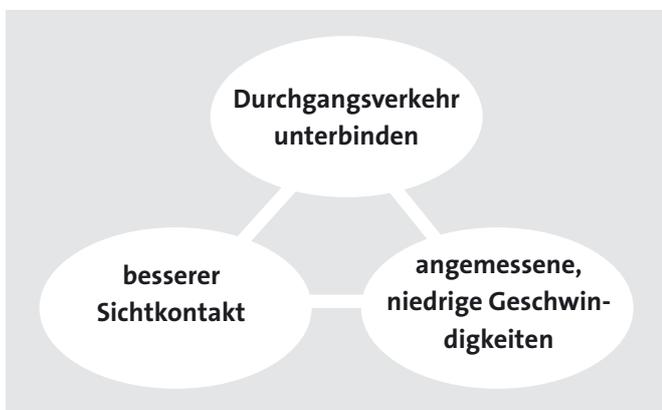


Bild 13: Zielaspekte für Maßnahmen in Erschließungsstraßen

Sackgassen, Schleifenstraßen

Durchgangsverkehr kann aus einem Gebiet nur durch bauliche Maßnahmen herausgehalten werden. Geeignet ist die Unterbrechung von bisher durchgehenden Straßen, so dass Sackgassen entstehen, oder die Unterbrechung von Kreuzungen mit Hilfe von Kreuzungsteilern, so dass aus bisher durchgehenden Straßen Schleifenstraßen entstehen¹⁰. Maßnahmen zum Abdrängen des Durchgangsverkehrs müssen so geplant werden, dass alle Durchfahrten im Gebiet für Kraftfahrzeuge gesperrt werden, damit Durchgangsverkehr nicht von einer Route auf eine andere Route verlagert wird. Bauliche Maßnahmen kommen daher in Frage, wenn

- der Durchgangsverkehr groß,
- die Straßennetzstruktur überschaubar ist,
- mit möglichst wenig Eingriffen der Erfolg sichergestellt werden kann.

Netzeingriffe sollten so vorgenommen werden, dass die Schuleingangsbereiche geschützt werden.

Aufpflasterungen

Die positiven Effekte von Aufpflasterungen auf das Unfallgeschehen sind erwiesen, obwohl sie das Autofahren ein wenig unbequemer machen. Sie sind oft notwendig, da Appelle und Schilder allein fast wirkungslos sind. Die angehobene Fahrbahn sollte aus Lärm- bzw. Akzeptanzgründen i.d.R. nicht aus grobem Pflaster, sondern aus Asphalt bzw. glatten Verbundsteinen bestehen. Als Rampe bieten sich S-förmig verlaufende Sinussteine an, die in verschiedenen Längen und Höhen auf dem Markt sind (s. Bild 14).



Bild 14: Teilaufpflasterung in Asphalt mit S-förmigen Rampensteinen

¹⁰ Pfundt, K./Meewes, V.: Verkehrserschließung von Wohnbereichen – Umgestaltung, Neuplanung, Empfehlungen Nr. 6, Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln 1986

Mit Aufpflasterungen kann das Geschwindigkeitsniveau einer Straße – unabhängig von der Vorfahrtregelung – gezielt festgelegt werden; z.B. so, dass Geschwindigkeiten von 30/40/50 km/h von Kraftfahrern nicht oder nur unwesentlich überschritten werden.

Damit die Geschwindigkeiten gleichmäßig niedrig im Streckenverlauf sind, dürfen die Abstände zwischen den baulichen Maßnahmen (Aufpflasterungen/Verlässen) nicht zu groß sein¹¹. Bei den Aufpflasterungen unterscheidet man Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen:

Teilaufpflasterungen

Teilaufpflasterungen heben das Fahrbahnniveau über die gesamte Fahrbahnbreite um 8 cm bis maximal 10 cm an. Sie sind 5 m bis 15 m lang; die Rampenlänge beträgt 70 cm bis 200 cm. Rampenlänge und Abstand der Aufpflasterungen bestimmen das Geschwindigkeitsniveau (Bild 14).

Plateaupflasterungen



Bild 15: Plateaupflasterung mit Rampensteinen

Plateaupflasterungen sind Anhebungen der Fahrbahn von 5 cm bis 8 cm. Zwischen Plateaupflasterung und Fahrbahnrand verbleibt eine 80 cm bis 120 cm breite Durchfahrt für Radfahrer (Bild 15).

Plateaupflasterungen haben den Vorteil, dass sie baulich einfacher ausgeführt werden können und die Einrichtungen zur Oberflächenentwässerung nicht verändert werden müssen. Die Rampenlänge sollte 20 cm bis 35 cm betragen. Der Abstand zwischen den Plateaus

bestimmt das Geschwindigkeitsniveau¹⁰. Linienbusse sind von Plateaupflasterungen nicht betroffen, wenn die Breite der Plateaupflasterung 1,70 m beträgt (schmalere dürfen Plateaupflasterungen nicht sein!). Bei Straßen im Gegenverkehr sind Doppelplateaus erforderlich. Die Länge der Plateaupflasterungen sollte 4 m bis 5 m betragen. Kürzere Aufpflasterungen unter 3 m müssen vermieden werden, da sie sonst ähnlich wie Schwellen wirken^{11, 12}.

Für beide Aufpflasterungsformen gilt: Die bauliche Gestaltung muss sehr sorgfältig ausgeführt werden, damit keinesfalls die genannten Höhen überschritten werden. Es sollten keine senkrechten Kanten entstehen; abgerundete Formsteine können helfen. Ob die Oberfläche aus Stein oder Asphalt besteht, ist für das gewünschte Geschwindigkeitsniveau ohne Einfluss und hängt vom räumlichen Umfeld, den Gestaltungsvorstellungen und dem Aufbau der Straßenbefestigung ab. Es ist zu beachten, dass die Verwendung von (Natur-) Steinen den Lärmpegel anhebt. Die Aufpflasterungen müssen deutlich erkennbar sein, was sich über Farbwahl, Markierung und Material erreichen lässt.

Keine Schwellen!

Kurze Anhebungen, sogenannte Schwellen, dürfen nicht auf Straßen aufgebracht werden¹². Sie können zu Fahrzeugbeschädigungen führen, halten relativ kurz, kosten kaum weniger als Teilaufpflasterungen, machen das Fahrverhalten ungleichmäßig und sehen hässlich aus.



Bild 16: Schwellen sind ungeeignet

¹¹ Beratungsstelle für Schadenverhütung: Tempo 30-Zonen – Auswahl und Einrichtung, Empfehlungen Nr. 8, Köln 1990; Pfundt, K./Meewes, V.: Verkehrserschließung von Wohnbereichen – Umgestaltung, Neuplanung, Empfehlungen Nr. 6, Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln 1986

¹² Köppel, W./Meewes, V.: Gerichtsurteile zu Aufpflasterungen und Schwellen – Analyse und Folgerungen, Informationen der Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln 1994

Fahrgassenversätze

Fahrgassenversätze bilden ein weiteres Element für Erschließungsstraßen. Sie sind nicht so wirksam wie Aufpflasterungen, da auch mit tief ausgeführten Versätzen nur erreicht werden kann, dass die Mehrzahl der Kraftfahrer Tempo 40 einhält. Auch wenn Tempo 30 gilt (durch Zeichen 274 oder 274.1 StVO), fahren mehr als zwei Drittel der Kraftfahrer schneller als 30 km/h.



Bild 17: Rechtsversatz auf der Strecke ermöglicht den Linksversatz am Knotenpunkt



Bild 18: Linksversatz in Kombination mit Aufpflasterung am Knotenpunkt

Versätze sollten geschaffen werden durch wechselseitige Anordnung der einseitigen Parkstände (Bild 17). Die Tiefe des Versatzes sollte einen Fahrstreifen umfassen.

Linksversatz am Knotenpunkt

Bei richtiger Anordnung (Linksversatz) am Knoten kann die Wartepflicht gegenüber dem Verkehr von rechts verdeutlicht und damit die Gefahr von Vorfahrtunfälle reduziert werden (Bild 17 und Bild 18). Kreuzungen und Einmündungen können gut mit Aufpflasterungen kombiniert werden (Bild 18).

Busverkehr, Rettungsdienste in Erschließungsstraßen

In Erschließungsstraßen mit Linienbusverkehr sowie in großen Gebieten auf Straßen, auf denen Rettungsdienste schnell fahren müssen, sind Versätze ungeeignet. Sollen in solchen Erschließungsstraßen die Geschwindigkeiten gedämpft werden, so sind Plateaupflasterungen in einer Breite von 1,70 m immer geeignet. Aufpflasterungen mit Rampenlängen von weniger als 1,50 m dürfen in Straßen mit Linienbusverkehr nicht eingesetzt werden, damit im Bus stehende Fahrgäste nicht gefährdet werden. Teilaufpflasterungen kommen daher nur in solchen Straßen mit Linienbusverkehr in Frage, bei denen Geschwindigkeiten von 40 km/h und mehr vertretbar sind.

Verkehrsberuhigte Bereiche

Für kurze Straßenabschnitte können Verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325 StVO) geschaffen werden, wenn die Verkehrsstärken sehr gering sind. Verkehrsberuhigte Bereiche bedürfen einer sehr aufwändigen Gestaltung. Sie sind bei der Erschließung von Wohnstraßen mit geringer Bebauungsdichte zu erwägen. Mit baulichen Maßnahmen wie Aufpflasterungen und Versätzen muss für angemessen niedrige Geschwindigkeit gesorgt werden. Zur Schulwegsicherung sind verkehrsberuhigte Bereiche nicht erforderlich, da mit den erforderlichen Kosten wesentlich größere Straßenlängen gesichert werden können.

2.4 Übersicht: Abzulehnende und ungeeignete Maßnahmen

Die folgenden Maßnahmen sind weder zur Schulwegsicherung noch sonst zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wirksam.

ABZULEHNEN SIND:

- Der grüne Pfeil an Lichtsignalanlagen: Für Fußgänger und Rad fahrende Kinder können durch die Rechtsabbiegemöglichkeiten bei Rot neue Gefahren und Verunsicherungen entstehen.
- Schwellen: Sie führen zu vermehrten Brems- und Beschleunigungsvorgängen statt zum gleichmäßigen Fahren und sind kaum billiger als Plateaupflasterungen. Als Fertigteile halten sie nicht lange und sehen unschön aus. Sie können zu Fahrzeugbeschädigungen führen, für die der Baulastträger haftet.
- Einengungen: Punktuelle oder linienhafte Einengungen der Fahrbahn auf z.B. 3,0 m oder 3,5 m wirken bei geringen Verkehrsbelastungen nicht. Werden Begegnungen häufiger, erhöhen sich die Geschwindigkeiten vor punktuellen Einengungen, weil jeder zuerst in der Engstelle sein will. Bei größeren Verkehrsstärken entsteht Stau mit unnötigen Lärm- und Abgasbelastungen.
- Lichtsignalanlagen zur Dämpfung der Geschwindigkeiten: Es entstehen vermehrt gefährliche Rotlichtdurchfahrten.
- Markierte Schulwege: Solche Markierungen auf den Gehwegen, die dann oft auch noch Wartekästchen oder -balken haben, führen vielfach dazu, dass die Gefahren für Schulkinder größer werden, weil diese im Vertrauen auf den Schutz dieser Führung weniger auf den Verkehr achten.
- Überquerungshilfen, bei denen Mängel in der Erkennbarkeit und den Sichtbeziehungen vorhanden sind, oder die Geschwindigkeiten überhöht sind.

UNWIRKSAM SIND:

- Pflasterwechsel oder verschiedenfarbige Bereiche auf der Fahrbahn: Sie kosten Geld, mindern die Geschwindigkeit nicht und führen bei Materialwechsel zu Lärmbelästigungen.
- Begrünungen, Baumreihen, Baumtore: Sie können den Straßenraum aufwerten und das Stadtklima verbessern, führen aber nicht zu langsamerer Fahrweise.
- Lichtsignalanlagen in Erschließungsstraßen: Bei langsamer Fahrweise und geringer Verkehrsmenge ist eine Regelung der Vorfahrt unnötig.
- Radwege oder Radfahrstreifen in Erschließungsstraßen: Rad- und Kraftfahrer können sich bei niedrigen Geschwindigkeiten gut auf der Fahrbahn im Mischverkehr arrangieren.

Kreisverkehr

Kleine Kreisverkehre erhöhen in vielen Fällen die Verkehrssicherheit. Im Rahmen der Schulwegsicherung sollen sie in den Zu- und Ausfahrten mit Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) ausgestattet werden, die möglichst auf Aufplasterungen markiert werden. Die Radverkehrsführung ist sorgfältig, entsprechend den geltenden Regelwerken auszuführen.

3 Schulbusverkehr

Unfallbetrachtungen im Zusammenhang mit dem Schulbusverkehr zeigen, dass neben Unfällen im Bus Unfälle

- auf dem Weg von oder zur Haltestelle,
- beim Warten auf den Schulbus sowie
- beim Ein- und Aussteigen

geschehen. 2008 wurden beim Bundesverband der Unfallkassen (DGUV) etwa 7.000 Straßenverkehrsunfälle im Zusammenhang mit dem Busverkehr bekannt (Schulbus und sonstiger Bus). Die meisten Unfälle (57%) ereigneten sich beim Aufenthalt im Bus, die übrigen beim Warten, beim Ein- und Aussteigen sowie beim Überqueren der Straße auf dem Weg zur Haltestelle¹³.

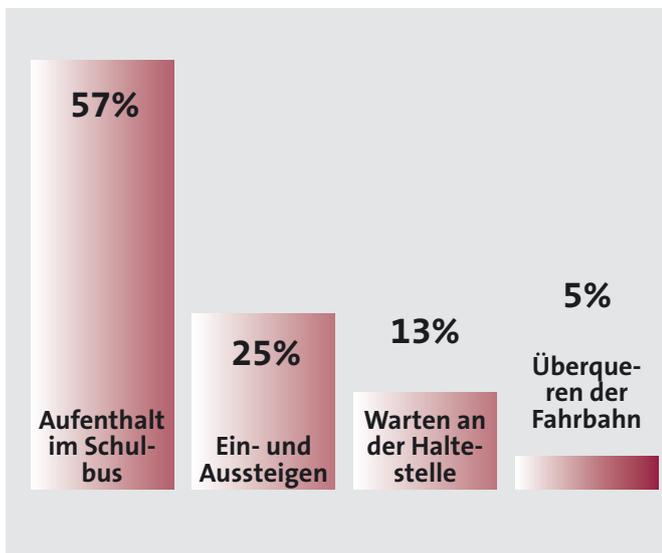


Bild 19: Schulbusunfälle 2008

Der Anteil der Unfälle im Bus lag 2008 leicht unter den Zahlen der Vorjahre. Im Hinblick auf die tödlichen Unfälle bildet die Gefahrensituation „Überqueren der Fahrbahn“ meist mit Abstand den größten Risikobereich für die Schüler.

¹³ Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung: Statistik-Info zum Schülerunfallgeschehen 2008, München 2009

Es sind deshalb wichtige Aufgaben,

- die Busse selbst möglichst sicher zu machen,
- auf die Eignung des Busfahrers zu achten und
- die Gestaltung der Haltestellen sowie die Wege dorthin sorgfältig zu planen.

Außerdem spielen auch verkehrliche Gesichtspunkte eine Rolle wie

- die Überprüfung der Schuleinzugsbereiche,
- die Linienführung und die Anzahl der einzusetzenden Busse und
- die Fahrplangestaltung.

Für einen sicheren Schulbusverkehr sind Vorgaben über zumutbare Schulwege, Wartezeiten, Auslastung usw. erforderlich. Die Planung, Organisation und Überwachung der Schülerbeförderung in einem Schulbezirk ist eine Behörden übergreifende Aufgabe.

3.1 Gesetzliche Grundlagen

Beim Schulbusverkehr und beim Schülertransport im Linienverkehr sind eine Reihe von Gesetzen, Verordnungen und Erlassen zu beachten.

Bundeseinheitlich sind

- die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die zugehörige Allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO),
- die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO),
- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und
- die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Für die Organisation und Abwicklung des Schulbusverkehrs sind die Bundesländer zuständig. Neben Gesetzen und Verordnungen gibt es häufig Erlasse sowohl zur Organisation als auch zur Finanzierung des Schülertransports (Bild 20).

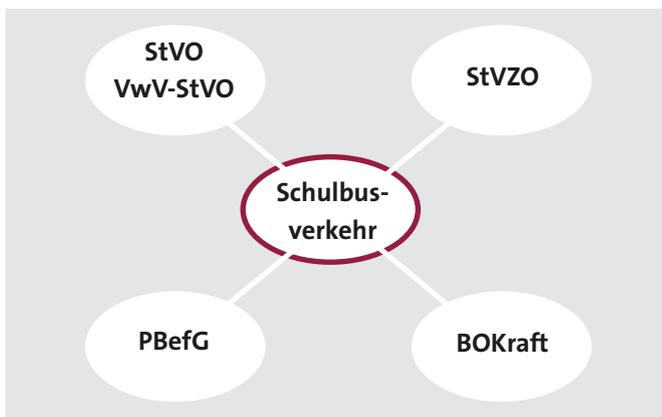


Bild 20: Bundeseinheitliche Regelungen für den Schulbusverkehr

Eine umfassende Information über diese gesetzlichen Grundlagen gibt der Bundesverband der Unfallkassen (BUK) – früherer BAGUV – in seiner Broschüre „Mit dem Bus zur Schule“¹⁴.

3.2 Der sichere Schulbus

In der Praxis hat sich gezeigt: Die Forderung, dem billigsten Schulbusunternehmer den Zuschlag zu geben, führt häufig dazu, dass für die Kinder nicht geeignete, ältere Omnibusse und nicht ausreichend geschultes Fahrpersonal eingesetzt werden.

Es sollte deshalb in den Verträgen mit den Schulbusunternehmern festgelegt werden, dass

- die Schulbusse in ihrer Sicherheit dem Anforderungskatalog des BMVBW¹⁵ entsprechen und
- die Schulbusfahrer über die Besonderheiten der Schülerbeförderung unterrichtet werden (vgl. Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern).

Die wichtigsten Forderungen des Anforderungskatalogs und des Merkblatts für die Schulung von Fahrzeugführern sind:

- Die Fahrzeuge müssen den Bestimmungen der StVZO und der BOKraft entsprechen.
- Sie müssen an Stirn- und Rückseite mit den vorgeschriebenen Schulbus-Schildern gekennzeichnet sein.
- Sie müssen bei Kleinbussen an der Rückseite und bei Kraftomnibussen zusätzlich an der Fahrzeuglängsseite im vorderen Drittel mit Blinklichtern ausgerüstet sein.
- Die Sichtverhältnisse für die Fahrzeugführer müssen optimal sein. Dafür sind Frontspiegel und Rückspiegel an der Seite erforderlich.
- Die Ein- und Ausstiege müssen für Kinder geeignet sein, ggf. sind Haltegriffe oder Haltestangen im Bereich der Ein- und Ausstiege anzubringen.
- Die Türen, Türverschlüsse und ihre Betätigungseinrichtungen müssen so beschaffen sein, dass ein unbeabsichtigtes Öffnen der Tür nicht zu erwarten ist.
- Im Fahrgastraum müssen Haltegriffe und sonstige Halteeinrichtungen so angebracht sein, dass sie auch von Kindern benutzt werden können.
- In Kraftomnibussen dürfen nur so viele Schüler sitzend befördert werden, wie im Fahrzeugschein Sitzplätze ausgewiesen sind (es gilt also nicht mehr, dass drei Kinder auf zwei Sitzen sitzen können).
- Stehplätze sind nur in dem Maße zulässig, wie sie im Fahrzeugschein ausgewiesen und vom Schulträger für zulässig erklärt worden sind.
- Für Stehplätze müssen für Schüler aller Altersklassen geeignete Halteeinrichtungen in ausreichender Anzahl vorhanden sein.
- Die Fahrzeuge sind nur in betriebs- und verkehrssicherem sowie in sauberem Zustand einzusetzen.

¹⁴ Bundesverband der Unfallkassen – BUK (Hg.): Mit dem Bus zur Schule – Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen, Hinweise, München 2004

¹⁵ Bundesministerium für Verkehr: Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden; Anhang 2: Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern, in: Verkehrsblatt 10/1996, S. 238 ff

Das Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern erinnert den Fahrer daran, „dass er im Straßenverkehr erhöhte Vorsicht walten lässt und sich sowohl gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern als auch gegenüber den Fahrgästen rücksichtsvoll und besonnen verhält.“ Das Fahrpersonal wird zu ruhigem und besonnenem Verhalten und erhöhter Geduld gegenüber Kindern aufgefordert. Darüber hinaus soll es

- das Fahrzeug vor Antritt der Fahrt auf einen verkehrs- und betriebssicheren Zustand überprüfen,
- die Fahrtstrecke und den Fahrplan einhalten,
- erst nach Schließen der Türen und Platznehmen der Kinder abfahren,
- die zulässige Höchstgeschwindigkeit beachten bzw. die jeweilige Geschwindigkeit an die Umstände anpassen,
- das Blinklicht beim Annähern und beim Ein- und Aussteigen der Kinder an einer von der Straßenverkehrsbehörde bezeichneten Haltestelle einschalten,
- langsam und vorsichtig an die Haltestellen herantreiben,
- für ein geordnetes Ein- und Aussteigen sorgen.

3.3 Schulbushaltestellen

Schulbushaltestellen sind Haltestellen, an denen zu bestimmten Zeiten regelmäßig Schulkinder ein- oder aussteigen. Dazu gehören sowohl Haltestellen, die ausschließlich von Schulbussen angefahren werden, als auch Haltestellen von Linienbussen, wenn diese in den Schulzeiten regelmäßig von Schülern benutzt werden.

Die im Folgenden gegebenen Hinweise beziehen sich auf

- Haltestellen in der Nähe der Wohnung der Schüler,
- Haltestellen an der Schule und
- „Schulbusbahnhöfe“.

3.3.1 Lage

Bei der Lage der Haltestellen, sowohl in der Nähe der Wohnung als auch bei Haltestellen an der Schule, sollen folgende Grundsätze beachtet werden:

- Schulbushaltestellen sollen in wenig befahrenen Straßen bzw. abseits der Straßen liegen.
- Auf dem Weg von und zur Schulbushaltestelle sollte keine stark befahrene Verkehrsstraße überquert werden müssen. Ist ein Überqueren einer Verkehrsstraße nicht zu vermeiden, ist die Überquerungsstelle zu sichern.
- Die Haltestellen sollten so liegen, dass die Kinder automatisch zu einer sicheren Überquerungsstelle geführt werden (z.B. einer Fußgängerfurt oder einer Mittelinsel), weil sie mit einer Überquerung an einer anderen Stelle den Weg nicht abkürzen können.
- Schulbushaltestellen sollten so liegen, dass ankommender Fahrzeugverkehr ausreichende Sicht auf die Haltestelle und die Warteflächen hat. An der Haltestelle Wartende sollten herankommende Fahrzeuge so rechtzeitig erkennen können, dass ein Überschreiten der Straße an dieser Stelle sicher möglich ist.

Schulbushaltestellen sollten also nicht in der Nähe von Kuppen oder Kurven liegen, wenn dadurch die Sicht auf die Haltestelle bzw. die Sicht von der Haltestelle auf den sich nähernden Verkehr eingeschränkt wird.

Sicherheit prüfen

Es ist anzustreben, Schulbusse an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel halten zu lassen, weil solche Haltestellen i.d.R. zumindest den wichtigsten Sicherheitsanforderungen genügen. Auch bei einer solchen Haltestelle ist aber immer zu prüfen,

- ob Schüler die Fahrbahn nicht oder zumindest nicht ungesichert überqueren müssen,
- ob die Wege zwischen Wohnung und Haltestelle kurz und ungefährlich sind,
- ob die Haltestelle von Kraftfahrern rechtzeitig erkannt werden kann und ob die Schüler ausreichende Sicht auf den sich nähernden Fahrzeugverkehr haben,
- ob die Warteflächen für die besonderen Bedürfnisse der Schüler groß genug sind und
- ob es angesichts des Charakters der Straße, in der die Haltestelle liegt, vertretbar ist, Schüler hier ein- und aussteigen zu lassen.

Sind einzelne dieser Forderungen nicht erfüllt, so sollte der Schulbus an anderen Stellen zusätzlich halten oder die Haltestelle muss verbessert werden.

3.3.2 Kennzeichnung



Bild 21: Zeichen 224 StVO mit Zusatzschild

Wenn Schulbusse Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel mitbenutzen (vgl. Kapitel 3.3.1), ist ein besonderer Hinweis auf den Schulbus am Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) i.d.R. nicht erforderlich. Werden Haltestellen nur von Schulbussen angefahren, so ist die Haltestelle mit Zeichen 224 StVO mit Zusatzschild 1042-36 zu kennzeichnen.

I.d.R. ist auf dem Zusatzschild anzugeben, welches die Betriebszeiten des Schulbusses sind (z.B. werktags 7-9 h und 11-13 h), um Parken zu den Zeiten zuzulassen, in denen der Schulbus nicht verkehrt. Soll eine längere Strecke für den oder die Schulbusse freigehalten werden, so muss für die Freihaltung der Haltestelle zusätzlich ein Haltverbot mit Zeichen 283 StVO mit einem Zusatzschild angeordnet werden, das den gleichen Gültigkeitsbereich hat wie das Zusatzschild zu Zeichen 224 StVO. Ggf. ist auf der Fahrbahn eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote zusätzlich zu markieren.

3.3.3 Ankündigung

Die Ankündigung einer Schulbushaltestelle kann notwendig werden,

- wenn eine Schulbushaltestelle ausnahmsweise so angelegt werden muss, dass sie nicht rechtzeitig erkennbar ist oder
- an einer Stelle angelegt wird, an der es sich nicht vermeiden lässt, dass die Schüler die Straße hier ungesichert überqueren oder
- sie so liegt, dass wartende Schüler wegen nicht ausreichender Wartefläche hin und wieder auf die Fahrbahn treten.

In diesen Fällen empfiehlt es sich, vor der Haltestelle durch Zeichen 136 StVO (Kinder) mit dem Zusatzschild 1042-36 zu warnen. In besonders kritischen Fällen sollte geprüft werden, ob an diesen Haltestellen der Schulbus die Warnblinkanlage einschalten soll (vgl. Kapitel 3.3.6).



Bild 22: Zeichen 136 mit Zusatzschild

3.3.4 Haltestellentypen und Ausstattung

Die Schulbushaltestellen können nach ihrer Lage und Gestaltung im Straßenraum in die Typen Haltestellenkap, Haltestelle am Fahrbahnrand und Haltestellenbucht (innerorts eher ungeeignet) unterschieden werden. Zusätzlich gibt es große Haltestellenanlagen (Schulbusbahnhöfe) außerhalb des Straßenverkehrsraumes, vor allem an großen Schulzentren (s. Kapitel 3.3.7).

Die Ausstattung der Haltestellen mit Warteflächen, Schutzdächern bzw. Wartehäuschen, „Drängelgittern“ und ggf. Fahrradständern richtet sich nach dem Haltestellentyp und der Bedeutung der Haltestelle für den Schulbusverkehr.

Warteflächen

An allen Schulbushaltestellen sollen ausreichend große Warteflächen außerhalb der Fahrbahn zur Verfügung stehen. Die Warteflächen sollten mindestens 1,5 m breit sein. Steigen viele Schüler zu, so sollten je Schüler mindestens 0,5 m² verfügbar sein. Eine Bordsteinhöhe von 10 bis 16 cm ist sinnvoll.

Schutzdächer

Schutzdächer bzw. Wartehäuschen erleichtern je nach Witterung nicht nur den Schülern das Warten, sondern sie dienen auch der Erkennbarkeit der Haltestelle. Sie sollten möglichst weit von der Fahrbahn entfernt aufgestellt werden.

Kann kein Wartehäuschen aufgestellt werden, so sollten für die Schüler Bänke aufgestellt werden, damit sie

sitzen oder wenigstens ihre Taschen auf den Bänken abstellen können.

„Drängelgitter“

sollen Folgendes bewirken:

- Die wartenden Schüler sollen gehindert werden, beim Warten auf den Schulbus zwischen Wartefläche und Haltestellenbucht bzw. Fahrbahn hin und her zu laufen.
- Die Schüler sollen gehindert werden, bereits auf die Fahrbahn zu drängen, wenn der Bus sich nähert.
- Es soll ein geregeltes Ein- und Aussteigen ermöglicht werden.

...nur mit Aufsicht

Fehlt eine wirksame Aufsicht durch Lehrer, Eltern oder beauftragte Schulbusbegleiter, so sind die Nachteile eher größer als die o.g. Vorteile: Es besteht dann die Gefahr, dass Schüler vor das Drängelgitter treten und so zwischen Gitter und Bus geraten.

An Schulbushaltestellen, zu denen Schüler mit dem Fahrrad fahren, sollten stabile Fahrradständer vorgesehen werden, an denen das Fahrrad sicher angeschlossen werden kann.

Haltestellenkap

Ein Haltestellenkap sollte immer dann gebaut werden, wenn die Richtungsfahrbahn so breit ist, dass neben ihr am Rand geparkt werden kann. Werden nämlich einige Parkplätze durch das Kap ersetzt, sind die An- und Abfahrbedingungen für Busse besonders günstig, weil parallele Fahrzeugführung zum Kaprand möglich ist. Wei-

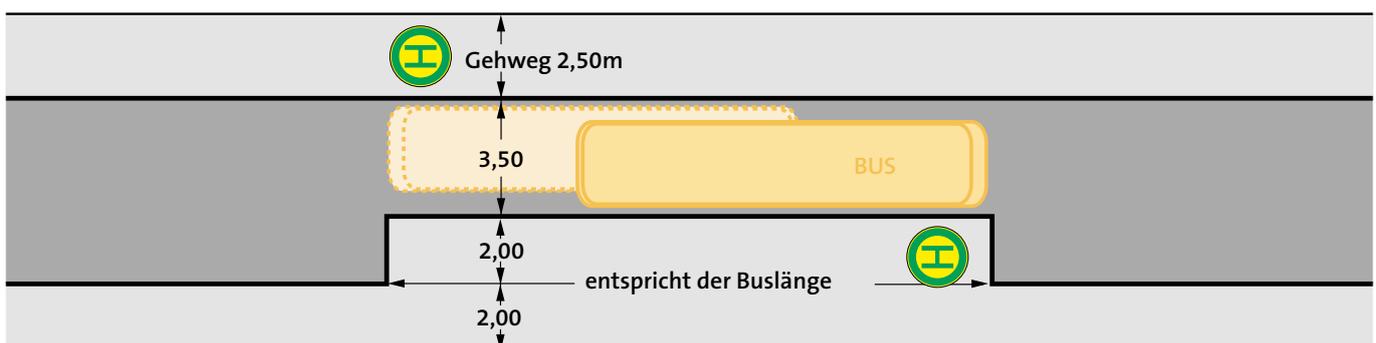


Bild 23: Haltestellenkap

tere Vorteile sind die gute Erkennbarkeit der Haltestelle im Straßenraum und die großen Warteflächen, die über die Gehwegbreite bis an die Richtungsfahrbahn hinausgezogen sind.

Als besonders sicher haben sich Haltestellen in Mittelinselbereichen mit Querungsmöglichkeiten für Fußgänger erwiesen. Diese Form bietet sich auch für Umsteigerhaltestellen an.

In dörflichen Ortslagen ist bei beengten Verhältnissen auch das Halten des Busses in einer Engstelle zu empfehlen. Dies geht nur, wenn die Haltestelle aus beiden Fahrrichtungen gut erkennbar ist.

Haltestellen am Fahrbahnrand

Haltestellen am Fahrbahnrand bieten günstige Voraussetzungen für eine zügige und sichere Parallelan- und -abfahrt der Busse (Bild 24). Um die Parallelfahrt zu ermöglichen, darf von anderen Fahrzeugen in den An- und Abfahrbereichen der Haltestelle am Fahrbahnrand nicht geparkt oder gehalten werden. Das kann durch kontrollierte Park- und Halteverbote erreicht werden. Außerdem ist eine deutliche Abmarkierung des Haltestellenbereichs durch Zeichen 299 StVO (Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote) auf der Fahrbahn erforderlich.

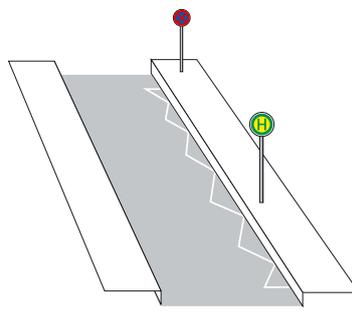


Bild 24: Zeichen 299 StVO

Die Wartefläche sollte möglichst zusätzlich zu einem ausreichend breiten Gehweg angelegt werden. Die gemeinsame Breite von Wartefläche und Gehweg soll aber mindestens 2,5 m betragen (Bild 25).

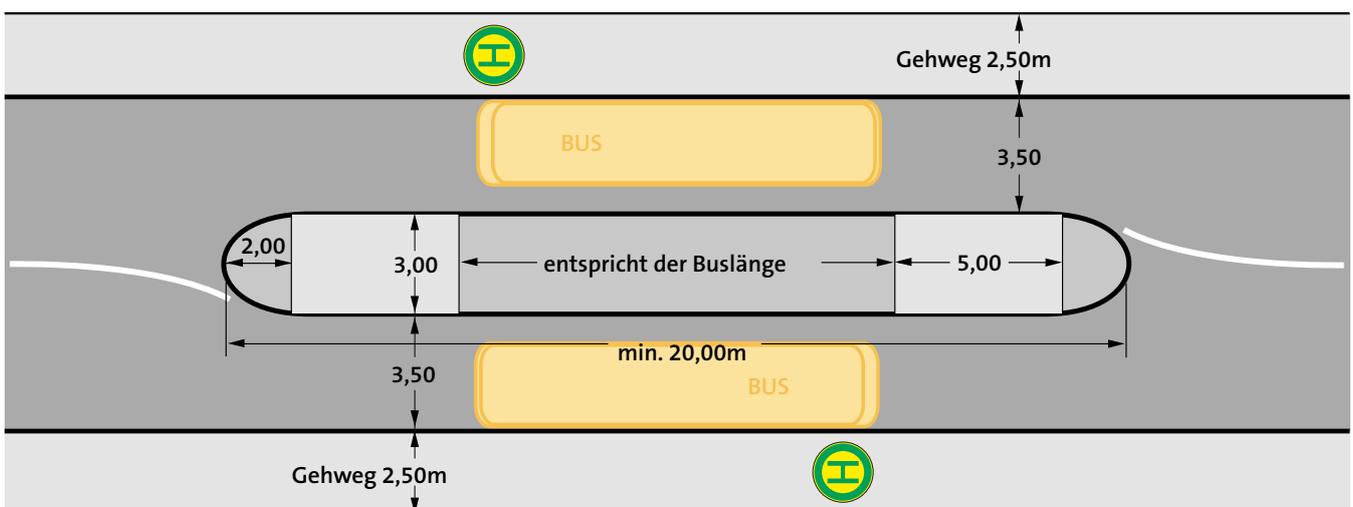
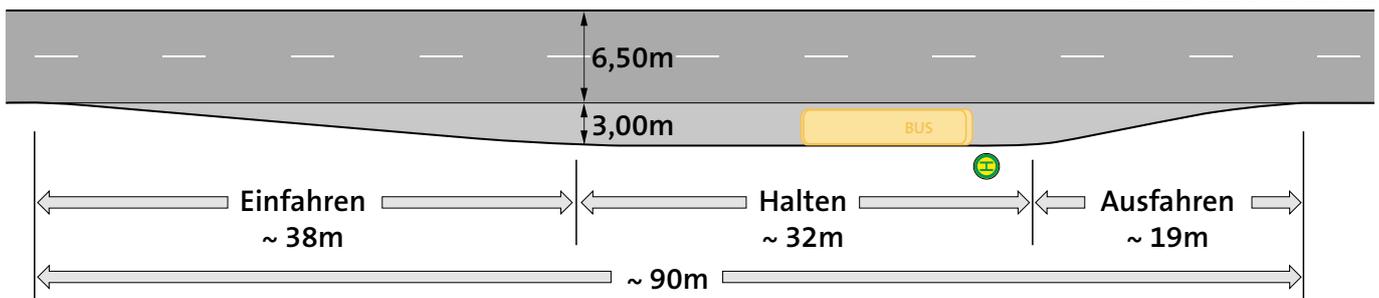


Bild 25: Haltestelle am Fahrbahnrand

Haltestellenbuchten

Haltestellenbuchten sollten i.d.R. innerorts an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen angelegt werden. Bei nicht akzeptablen Behinderungen für den fließenden Verkehr oder im Fall von betriebsbedingten Aufenthaltszeiten der Busse können sie auch an angebauten Verkehrsstraßen angelegt werden. Haltestellenbuchten benötigen eine große Länge (ca. 90 m) entlang des Fahrbahnrandes, um so anfahrbar zu sein, dass ein Bus – ohne Seitenflächen zu überstreichen – am Bord halten kann (Bild 26).

Bild 26: Haltestellenbucht



Das Wiedereinfädeln der Busse in den fließenden Verkehr birgt Unfallrisiken und ist häufig mit Wartezeiten verbunden. Die Haltestellenbuchten sind entsprechend der Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) zu dimensionieren.



Bild 27: Haltestelle vor einer Schule

3.3.5 Wege zur Schulbushaltestelle

Lage: an Wegen, in Wohnstraßen

Schulbushaltestellen sollen nur an Stellen liegen, die auf Gehwegen oder auf abseits der Straße verlaufenden Wegen zu erreichen sind. Innerhalb geschlossener Ortschaften sollen Schulbushaltestellen – wenn möglich – in Wohnstraßen liegen, die für den Durchgangsverkehr keine Bedeutung haben.

... sonst erhöhte Anforderungen

Liegen Schulbushaltestellen innerhalb geschlossener Ortschaften an Verkehrsstraßen oder liegen sie außerhalb geschlossener Ortschaften, so sind erhöhte Anforderungen an ihre Ausstattung zu stellen:

- Schüler sollen die Straße, auf der der Schulbus verkehrt, nach Möglichkeit nicht überschreiten müssen. Diese Forderung kann oft durch eine entsprechende Linienführung des Schulbusses erfüllt werden.

Lichtsignalanlage

Müssen Schüler auf solchen Straßen im Bereich der Haltestelle die Straße überqueren, so ist anzustreben, die Überquerungsstelle an der Bushaltestelle durch eine Lichtsignalanlage zu sichern und ggf. durch Stangen- oder Kettenabspernung dafür zu sorgen, dass die Schüler die Fußgängerfurt auch benutzen.

Absperrgeländer oder direkte Führung

Ist die Anbringung von Absperrgeländern nicht möglich, so muss die Haltestelle in Bezug auf die Fußgängerfurt anders gelegt werden: Der größere Teil der ein- und aussteigenden Schüler, die die Straße zum Erreichen ihres Ziels überqueren müssen, soll zwangsläufig über die Fußgängerfurt geführt werden.

Linienführung der Schulbusse

Bei den Überlegungen zur Linienführung der Schulbusse spielen auch verkehrliche Gesichtspunkte, wie die zumutbare Länge des Schulweges und der Besetzungsgrad der Busse, eine Rolle:

...kurze Fahrzeit

Im Interesse der Minimierung der Fahrzeit des Schulbusses – die den Schülern ja auch zugute kommt – kann es günstig sein, wenn sich z.B. alle Schüler eines Ortes, die zu einem Schulzentrum befördert werden, an einem zentralen Punkt, z.B. dort, wo früher die Dorfschule gelegen hat, sammeln.

...kurze Wege für Schüler

Je kleiner der Bereich ist, der von einem einzelnen Bus bedient wird, und je kleiner der verkehrende Bus ist, umso näher ist dem Ziel zu kommen, die Schüler zu Hause abzuholen.

Elternvorfahrt regeln

An Schulbushaltestellen in Schulfnähe sollte Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, das Halten nicht gestattet werden, auch wenn dieser Vorgang nur kurze Zeit dauert. Stattdessen sollten besondere Stellen in der Nähe des Schuleingangs für die Elternvorfahrt angeboten werden (s. Kapitel 3.3.8).

3.3.6 Haltestellen mit Einschaltung des Warnblinklichts

Da die bisherige StVO-Regelung nach § 20 StVO von den Kraftfahrern nur mangelhaft befolgt wurde, trat zum 1.8.1995 eine neue Regelung für das Verhalten an Schulbushaltestellen in Kraft. Danach wird nun zwischen „normalen“ Haltestellen und solchen unterschieden, für die die Straßenverkehrsbehörde dem Busfahrer die Benutzung von Warnblinklicht vorschreibt. Für letztere wurden in den §§ 16, Abs. 2, und 20, Satz 1 - 4, differenzierte Regelungen beim Annähern an die Haltestelle, beim Anhalten des Busses sowie beim Ein- und Aussteigen der Schüler festgelegt (Bild 28).



Bild 28: Regelungen der StVO zu Schulbushaltestellen

Die Neuregelung hat leider nicht die vom Gesetzgeber gewollte Akzeptanz gefunden. Festzustellen ist:

- Die Vorbeifahrtsgeschwindigkeiten sind viel zu hoch.
- Es ist fast unbekannt, dass vorsichtiges Fahren bzw. Schrittgeschwindigkeit auch für den Gegenverkehr gilt.
- Die Straßenverkehrsbehörden haben vielfach Probleme bei der Umsetzung der neuen Regelung. Die Anordnung von Warnblinklicht wird sehr unterschiedlich gehandhabt.

Warnblinklicht bei Mängel

Die Straßenverkehrsbehörde sollte deshalb das Einschalten des Warnblinklichtes dann anordnen, wenn die Haltestelle folgende Mängel hat:

- Der Streckenabschnitt, in dem die Haltestelle liegt, ist in der Dreijahreskarte der Unfälle mit Personenschaden oder schwerem Personenschaden auffällig. Dies betrifft sämtliche Unfälle, nicht nur die Unfälle mit Fußgängern.
- Es ist keine ausreichende, mindestens 2 m breite Wartefläche (einschließlich Gehweg) vorhanden.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße ist 60 km/h oder höher.
- Die Haltestelle liegt so, dass die Schüler die Straße überqueren müssen, und es ist keine sichere Überquerungsstelle vorhanden (z.B. Mittelinsel, Lichtsignalanlage, Aufpflasterungen).
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird von der Hälfte der Kraftfahrer oder einem höheren Anteil überschritten.

Darüber hinaus sind die von der zuständigen obersten Verkehrsbehörde ggf. zusätzlich erlassenen Richtlinien zu beachten.

Haltestellen mit den genannten Mängeln sollten umgehend verbessert oder verlegt werden (vgl. Kapitel 3.3.4).

3.3.7 Große Haltestellenanlagen für Schulbusse („Schulbusbahnhöfe“)

Oft ist es schwierig, die Fahrpläne der Schulbusse so mit den Schulzeiten abzustimmen, dass für die Schüler keine Wartezeiten entstehen. Es ist vielfach die Regel, dass alle Schulbusse zur gleichen Zeit fahren. Das gilt gleichermaßen für die Fahrt zur Schule wie für die von der Schule nach Hause. Einheitliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse bieten aber die Möglichkeit, mit verhältnismäßig geringem Aufwand eine Aufsicht bei der Ankunft und der Abfahrt der Schulbusse auszuüben.

Ein derartiger Betrieb lässt sich an der Schule oft nur mit großen Haltestellenanlagen für Schulbusse („Schulbusbahnhöfen“) zufriedenstellend abwickeln.

Aufsicht wünschenswert

An allen „Schulbusbahnhöfen“ ist eine konsequente Aufsicht wünschenswert, damit die Anfahrt und Abfahrt der Schulbusse und das Ein- und Aussteigen reibungslos funktionieren können.

Zusätzlich ist anzustreben, dass „Schulbusbahnhöfe“ abseits öffentlicher Straßen eingerichtet werden oder aber die öffentlichen Straßen für die Zeiten des Schulbusbetriebes für den Gesamtverkehr gesperrt werden.

Derartige „Schulbusbahnhöfe“ müssen sorgfältig geplant werden. Hinweise für die Gestaltung derartiger Haltestellenanlagen finden sich in der Schrift „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs“ des Bundesministers für Verkehr¹⁶ (Bild 29 u. 30).

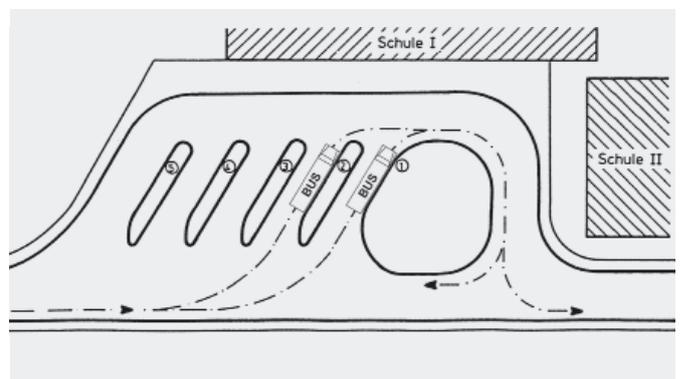


Bild 29: „Schulbusbahnhof“ in Kammform

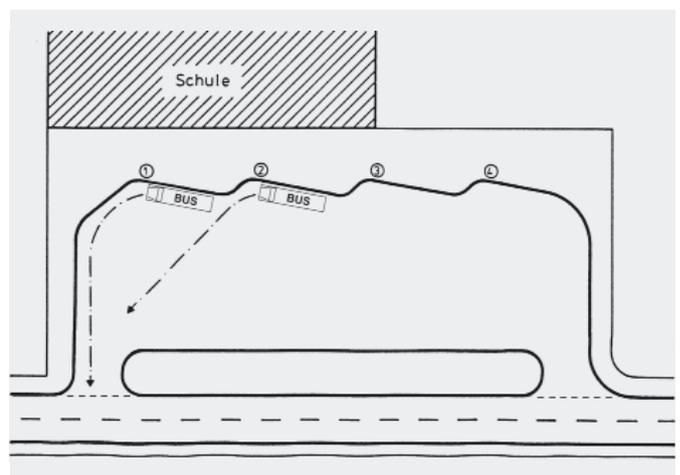


Bild 30: Umsteigestelle in Sägezahnform vor einer Schule

¹⁶ Bundesminister für Verkehr (Hg.): direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 51: Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs; Bonn-Bad Godesberg 1997

3.3.8 Trennung der Schulverkehre

Schulbushaltestellen nicht für Eltern

Sowohl bei einfachen Schulbushaltestellen in der Nähe der Schule als auch bei „Schulbusbahnhöfen“ ist darauf zu achten, dass Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und wieder abholen, den Schulbusbetrieb nicht stören. Es darf grundsätzlich nicht zugelassen werden, dass an Schulbushaltestellen an der Schule auch Pkw halten, um einzelne Schüler aussteigen zu lassen oder aufzunehmen.

Elternvorfahrt vorsehen

Selbst wenn das Aus- und Einsteigen sehr schnell geht, ist doch nicht auszuschließen, dass ein stehendes Auto einen ankommenden Schulbus daran hindert, seinen Platz richtig anzufahren. Es empfiehlt sich deshalb, für Eltern, die ihre Kinder an der Schule absetzen oder dort wieder aufnehmen wollen, besondere Stellen in unmittelbarer Nähe des Schuleinganges zu empfehlen und die Benutzung der Schulbushaltestellen ausdrücklich zu verbieten.

Abstellanlagen für Fahrräder und Motorräder

Ebenso sollen Schulbushaltestellenanlagen vom Fahr-

radverkehr und vom Verkehr mit motorisierten Zweirädern freigehalten werden: Auch solche Fahrzeuge können die Busse daran hindern, ihren Platz in der vorgesehenen Weise anzufahren.

Zumindest bei Schulneubauten ist deshalb die Abwicklung der einzelnen Schulverkehre so zu planen, dass diese sich möglichst nicht überschneiden (Bild 31).

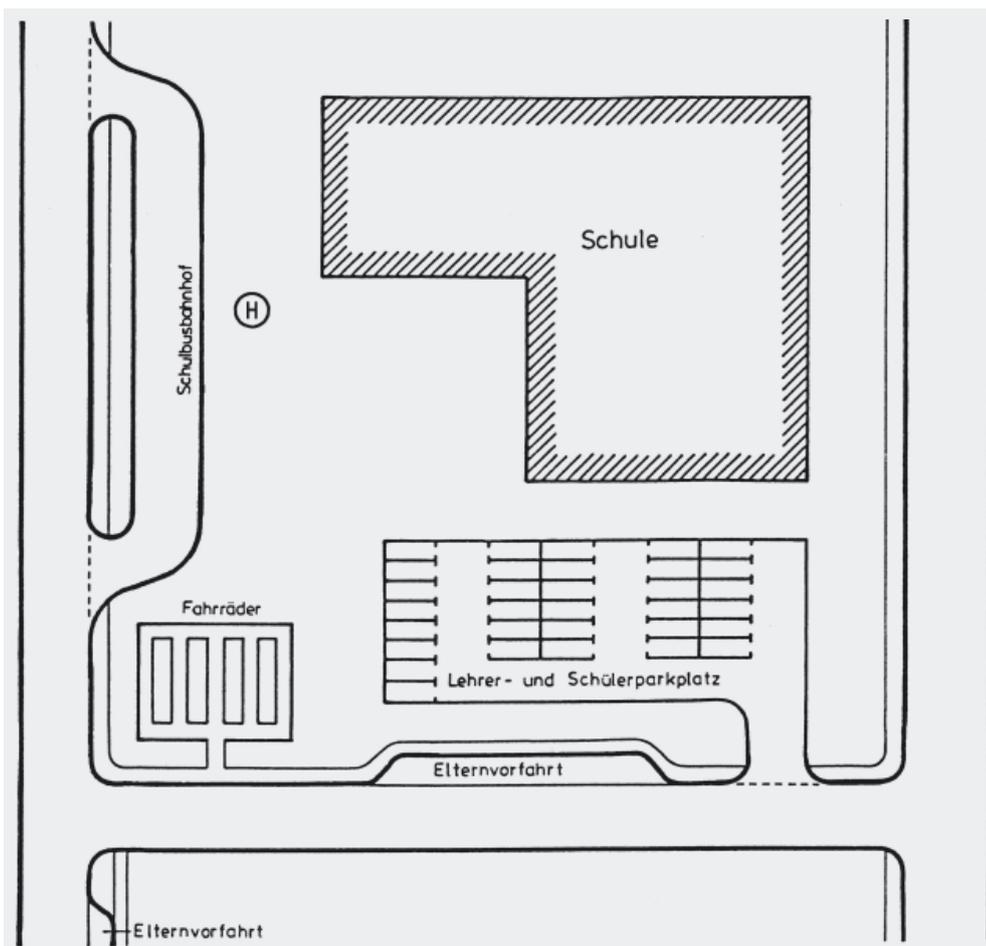


Bild 31: Trennung der Schulverkehre

4 Schulwegpläne für die Primarstufe

Neben den Maßnahmen, die sich aus den Unfalluntersuchungen anhand der Unfalltypen-Steckkarte aller Personenschäden aus drei Jahren (vgl. Kapitel 1) und den möglichen baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen (vgl. Kapitel 2) ergeben, bilden Schulwegpläne das dritte Element für eine erfolgreiche Schulwegsicherung.

Verkehrsgerichtstag fordert Schulwegpläne

Eltern und Kinder können häufig nicht genau wissen, welcher von mehreren möglichen Wegen von der Wohnung zur Schule der sicherste ist. Auch der kürzeste Weg kann sich als gefährlich herausstellen. Nach den Empfehlungen des Arbeitskreises „Schulwegunfall“ des 25. Verkehrsgerichtstages¹⁷ sind „stets Schulwegpläne zu erstellen und ständig zu aktualisieren“.

Mit Unfalluntersuchungen und darauf abgestellten Maßnahmen können nicht alle Gefahrenquellen, die Kindern auf ihren Schulwegen drohen, beseitigt werden. Erst die Mitwirkung von Eltern, Kindern und Lehrern macht eine Schulwegempfehlung umfassend. Nicht zuletzt verdeutlicht sie den Eltern, die mit ihren Kindern den Schulweg einüben sollen, den Sinn eines solchen Planes. Die Motivation, den Plan in der Praxis auch umzusetzen, wird durch Mitarbeit an dem Schulwegplan erhöht.

Unfallanalysen, bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen und Pläne sind Elemente, die zusammen eine erfolgreiche Schulwegsicherung ergeben. Sie sollten als eine gemeinsame Aufgabe für Behörden, Polizei, Schulen, Eltern und Kinder gesehen werden. Der Schulwegplan soll aufzeigen, welcher Fußweg für jeden Schüler am sichersten ist. Zumeist geschieht dies in Form einer vereinfachten Wegeskizze. Der Schulwegplan macht deutlich, auf welcher Straßenseite gegangen und wo die Straße überquert werden soll. Gleichzeitig zeigt er, welche Wege besonders gefährlich sind und wie sie möglichst gemieden werden können.

In den letzten Jahren ist das Fahrrad gerade bei Kindern und Jugendlichen immer beliebter geworden und hat auch bei den über 14-Jährigen das Mofa/Moped in der Beliebtheit hinter sich gelassen. Viele Kinder und Jugendliche kommen deshalb mittlerweile mit dem Rad zur Schule. Angesichts der heutigen Verkehrsgefahren muss jedoch Grundschulern von der Radbenutzung für den Schulweg selbst dann abgeraten werden, wenn sie bereits die Radfahrprüfung im dritten oder vierten Schuljahr absolviert haben. Deshalb sind Radschulwegpläne für Grundschulen nicht sinnvoll.

Schulwegpläne haben noch eine weitere Aufgabe: Sie sind für die verantwortlichen Behörden eine Grundlage für weitergehende Maßnahmen der Schulwegsicherung. Die Planerstellung kann Sicherheitsmängel im Schuleinzugsbereich deutlich machen.

Im Verkehrsunterricht kann mit Hilfe des Schulwegplans situationsgerecht auf Gefahren hingewiesen und vor Ort richtiges Verkehrsverhalten gezeigt werden.

Das Aufstellen von Schulwegplänen geschieht in zwei Schritten:

Schulweggrundplan

Zunächst wird ein Schulweggrundplan erstellt. Er ist die aktuelle Bestandsaufnahme aller verkehrlichen Gegebenheiten im Einzugsbereich der Schule, zeigt die gefährlichen Stellen, enthält Straßen und Gehwege, Verkehrsführungen und -regelungen, Überquerungsstellen und Bushaltestellen (IST-Zustand).

Schulwegplan

Der Schulwegplan wird aus dem Schulweggrundplan entwickelt. Er enthält in einfach lesbarer Form die Empfehlung für den sichersten Schulweg. Empfehlungen werden nicht für alle Straßen gegeben, sondern nur für diejenigen, auf denen sich die Kinder erfahrungsgemäß in einer erhöhten Gefahr befinden. Es ist für den praktischen Nutzwert entscheidend, dass der Schulwegplan möglichst übersichtlich gestaltet ist. Dies erklärt auch,

¹⁷ Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hg.): 25. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Goslar 1987

weshalb nicht einfach der Grundplan als Schulwegempfehlung genommen wird: Dieser enthält viele Informationen, die zwar für Behörden, Schulen und Polizei wichtig sind, nicht aber für die Eltern. Für Eltern steht das Einüben des richtigen Weges mit ihrem Kind im Vordergrund.

... rechtzeitig fertig stellen

Der Schulwegplan sollte so rechtzeitig fertig gestellt sein, dass er spätestens zum Beginn des neuen Schuljahres an die Eltern weitergegeben wird – am besten jedoch schon bei der Erinnerung an den Schulbeginn (Einschulung). So kann schon vor dem ersten Schultag, der für das Kind eine Vielzahl von interessanten, aufregenden und unbekanntem Eindrücken birgt, der zukünftige Schulweg in Ruhe geübt werden.

... mit Erläuterungen versehen

Dem Schulwegplan sollte ein erläuternder Text beigelegt werden, der in knapper Form auf einige besondere gefährliche Stellen hinweist und weitere kurze Erläuterungen gibt. Es kann sich empfehlen, für ausländische Schulkinder diesen Text zusätzlich auch in der entsprechenden Fremdsprache vorzulegen.

Schulwegmaßnahmenplan

Der Schulwegmaßnahmenplan enthält die notwendigen, geplanten Maßnahmen zur Sicherung (SOLL-Zustand). Er gibt auch Hinweise, ob die empfohlenen Schulwege möglicherweise eine Veränderung des Schulbezirks nahe legen.

Im Folgenden werden die einzelnen Schritte näher beschrieben (siehe auch Beispiel im Anhang).

4.1 Schulweggrundplan

Der Schulweggrundplan umfasst i.d.R. den gesamten Einzugsbereich der Schule. Bei den Grundschulen ist dies der Schulbezirk. Er deckt sich entweder mit den Gemeindegrenzen oder wird vom Schulträger festgelegt. In größeren Städten handelt es sich um ein Gebiet von etwa 1.000 m Radius. In geringer besiedelten Gebieten (Verbandsgemeinde bzw. ländlicher Bereich) kann dieser Bereich auch größer sein. Hier wird nicht immer das gesamte Einzugsgebiet dargestellt. Zu welchen Bereichen der Plan eine Empfehlung gibt, hängt vom jeweiligen Einzelfall ab. Aus Lesbarkeitsgründen (Maßstab) sollte aber eine Entfernung von 1.500 m von der Schule nicht überschritten werden. Für Bereiche mit Schulbus Haltestellen können sich Detailpläne empfehlen.

Kartenbasis

Als Kartenmaterial ist die Deutsche Grundkarte als Basis am besten geeignet:

- Maßstab 1 : 5.000 für weniger dicht besiedelte Gebiete
- Maßstab 1 : 2.500 für städtische Regionen

Diese Karten sind – für Behörden kostenfrei, sonst gegen Gebühr – im zuständigen Liegenschafts- oder Katasteramt zu erhalten. Dadurch ist sichergestellt, dass das jeweils aktuelle Straßennetz für die Planerstellung verfügbar ist.

Angaben im Schulweggrundplan

Für die Fertigung von Schulweggrundplänen ist ein vergrößerter Ausschnitt aus dem Stadtplan ungeeignet, weil dieser zu ungenau ist. Wichtige Einzelheiten wie Mittelstreifen, Parkplätze usw. sind nicht ersichtlich, und die jeweils zu benutzende Straßenseite kann oft nicht gut lesbar eingetragen werden. Der fertig gestellte Schulweggrundplan sollte die folgenden (handschriftlich einzutragenden) Angaben enthalten:

- Empfohlene Wege zur Schule
- Fußgängerunfälle
- Gefährliche Stelle
- Bereich meiden bzw. nicht überqueren
- Kiosk, Spielplatz usw.
- Haltestelle
- Fußgängerfurt an Lichtsignalanlage
- Fußgängerüberweg
- Fußgängerschutzinsel
- Lotsenstandort
- Aufpflasterung
- Sackgassen-Ende
- Einbahnstraße
- Grenze des Einzugsgebietes

Einige dieser Angaben sind sehr einfach zu beschaffen: Die Grenzen des Einzugsbereichs und die Schülerlotsenstandorte sind über die Schule in Erfahrung zu bringen. Durch Ortsbegehungen bzw. vorhandene Ortskenntnis können Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, -schutzinseln, Einbahnstraßen, Sackgassen-Enden, Aufpflasterungen, Haltestellen und attraktive Zwischenziele wie Kioske erfasst werden. Andere Angaben erfordern mehr Arbeit und u.U. eingehende Analysen, wie z.B. Erkennen von Stellen mit Fußgängerunfällen oder besonders gefährlichen Stellen und zu vermeidende Bereiche (d.h. Straßenseiten, auf denen wegen fehlender Gehwege nicht gegangen werden soll oder Fahrbahnen, die keinesfalls überquert werden dürfen).

Untersuchungsschritte

Der Schulweggrundplan baut auf den folgenden Untersuchungsschritten auf:

- (1) Polizeiangaben:** Unfallauswertungen aller Unfälle mit Personenschaden der letzten drei Jahre; Unfälle mit Fußgängerbeteiligung sind besonders zu beachten.
- (2) Informationen der Schul-, Verkehrs- u. Baubehörden:** Einzugsbereich der Schule, straßenbauliche und verkehrstechnische Gegebenheiten sowie geplante Baumaßnahmen.
- (3) Ortsbesichtigung** dieser Gegebenheiten (z.B. Sicherung der Schulkinder insbesondere bezüglich abbiegender Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen; wo ist das Überqueren besonders gefährlich; wie ist die Beschilderung angeordnet etc.).

Die nachfolgend beschriebenen Erhebungen sind wichtige Ergänzungen, auf die möglichst nicht verzichtet werden sollte:

- (4) Elternbefragung:** Wie sehen die bisherigen Schulwege aus? Wo sehen die Eltern besonders gefährliche Stellen?
- (5) Verhaltensbeobachtung:** Wo überqueren Kinder besonders oft, wo gehen Kinder gerne hin (Kiosk, Spielplatz)? Verhaltensbeobachtungen könnten ggf. Elternbefragungen ersetzen und mit Ortsbesichtigungen kombiniert werden.

Bild 32 fasst zusammen, über welche Quellen die Informationen zu erhalten sind, um die Schulwegempfehlung („Sicherste Wege“ und „Gehweg meiden“) geben zu können.

Art der Information für den Schulweggrundplan	Quelle der Information			
	Polizei	Schul-/ Bau-/ Verkehrsbehörde	Ortsbesichtigung Beobachtung	Elternbefragung
Stelle mit Fußgängerunfällen	●			
Sonstige gefährliche Stelle	●			●
Kiosk, Spielplatz			●	
Haltestelle			●	
Lichtsignalanlage		●	(●)	
Fußgängerüberweg		●	●	
Fußgängerschutzinsel		●	●	
Lotsenstandort	(●)	●	(●)	
Aufpflasterung		●	●	
Sackgassen-Ende		●	●	
Einbahnstraße		●	●	
Grenze des Einzugsbereichs		●		

Bild 32: Übersicht über die Informationen und Quellen zur Erstellung des Schulweggrundplans

Im Folgenden wird auf diese fünf Untersuchungsschritte näher eingegangen.

4.1.1 Unfallanalyse

Zunächst sind die Unfallauswertungen der Polizei heranzuziehen. Da Fußgängerunfälle mit Kindern relativ selten sind, sollten alle Unfälle mit Fußgängerbeteiligung aus drei Jahren analysiert werden und im Einzelnen danach gefragt werden, warum sie passiert sind (Näheres s. Kapitel 1). In Gebieten mit vielen parkenden Fahrzeugen und entsprechendem Unfallgeschehen (Häufungen blauer Nadeln in der Einjahres-Unfalltypen-Steckkarte) sollte analysiert werden, welche Straßenseiten dicht beparkt sind und wo dies an Kreuzungen bzw. Einmündungen zu Gefährdungen führt.

4.1.2 Bauliche und verkehrstechnische Gegebenheiten

Die verkehrsregelnden und baulichen Faktoren, die für die Schulwegsicherung wichtig sind, werden gesammelt und in den Schulweggrundplan eingetragen:

- Alle Lichtsignalanlagen für Fußgänger mit genauer Lage der Furten (Länge der Grünzeiten und Wartezeiten für Fußgänger sollten in die Erläuterungen),
- Fußgängerüberwege (in die Erläuterung: ihre Erkennbarkeit durch den Kraftfahrer und ihre Eignung),
- Vorfahrtregelungen an Kreuzungen und Einmündungen,
- Fußgängerunter- bzw. -überführungen,
- Haltestellen für Schulbusse, Linienbusse, Straßenbahnen,
- Sichtverhältnisse für Autofahrer und Kinder an den Überquerungsstellen.

Wichtig sind auch Änderungen durch straßenbauliche Maßnahmen oder verkehrsrechtliche Anordnungen innerhalb des Geltungszeitraums des Schulwegplanes. Wird z.B. eine Verkehrsstraße oder ein Wohngebiet umgebaut, die Vorfahrtregelung geändert oder eine neue Lichtsignalanlage mit Fußgängerfurten eingerichtet? Dadurch können sich längerfristige Baustellen ergeben, die die Gehwegbereiche einengen und zu zusätzlichen Gefahren führen, auf die die Schulwegempfehlung Bezug nehmen sollte. Nach Durchführung der Maßnahmen können sich die Randbedingungen für Schulwegempfehlungen geändert haben.

4.1.3 Ortsbesichtigung

Von einem oder mehreren erfahrenen Fachleuten sollte eine Ortsbegehung vorgenommen werden, um nähere Informationen zur verkehrlichen Infrastruktur zu erhalten (z.B. über gefährliche Überquerungsbereiche, Schaltung von Lichtsignalanlagen, Anordnung von Verkehrszeichen).

4.1.4 Elternbefragung

Es empfiehlt sich, Erhebungen zu den bisher genutzten Schulwegen und zu den als gefährlich empfundenen Stellen auf diesen Wegen durchzuführen. Die behördlichen Angaben reichen meist nicht aus, um alle Problemstellen zu erkennen. Erkenntnisse über einzelne für Kinder kritische Stellen lassen sich häufig nur über die Eltern ermitteln. Außerdem hat die Befragung den Vorteil, die Eltern stärker für sichere Schulwege zu interessieren und sie an der Erstellung des Schulwegplans zu beteiligen.

Die Befragung sollte von einem Elternvertreter oder Lehrer der Schule durchgeführt werden. Am besten eignet sich eine schriftliche Befragung, um den Aufwand für Eltern und Schulen möglichst gering zu halten. Es sollen alle Eltern von Grundschulern befragt werden, um auch die Erfahrungen der Zweit-, Dritt- und Viertklässler zu nutzen.

Die Befragungsunterlagen setzen sich wie folgt zusammen:

(1) Anschreiben der Schule an die Eltern: In kurzer Form soll zur Mitarbeit angeregt werden. Der Zweck soll in Stichworten erläutert und es sollen Tipps/Regeln gegeben werden, wie der Fragebogen bzw. der Lageplan am besten ausgefüllt wird. Wichtig ist auch der Hinweis, den Fragebogen möglichst umgehend auszufüllen und dem Kind wieder mitzugeben. Um eine möglichst hohe Rücklaufquote zu erreichen, empfiehlt es sich, den Kindern die Befragung als Hausaufgabe zu stellen. Ein Beispiel für ein solches Anschreiben zeigt Bild 33.

(2) Fragebogen für den Schulweg: Dieser sollte möglichst kurz gehalten und leicht verständlich sein. Im Wesentlichen ist danach zu fragen,

- wie das Kind zur Schule kommt (zu Fuß, per Rad, Bus, Auto),



Bild 33: Beispiel für ein Anschreiben „Sicherheit Ihres Kindes auf dem Schulweg“

- welcher Weg benutzt wird,
- wo welche Gefahren für das Kind bestehen.

Zwar sind weitere Fragen möglich, wie z.B. nach Abweichungen vom üblichen Schulweg, ob es einen kürzeren (aber aus Gefahrengründen) nicht gewählten Schulweg gibt, wieviel Zeit der Schulweg beansprucht, wie oft die Straße überquert werden muss, wie Überquerungsstellen gesichert sind usw. Solche Angaben machen den Fragebogen jedoch unnötig umfangreich und ziehen die Auswertung in die Länge.

Außerdem werden sie meist durch die detaillierte Auswertung der vorgeschlagenen drei Fragen oder durch die vorliegenden Informationen bereits hinreichend beantwortet. Ein Beispiel für einen solchen Fragebogen zeigt Bild 34.

Der Schulweg meines Kindes

Bitte beantworten Sie die Fragen mit Ihrem Kind.

1. Wie gelangt Ihr Kind in der Regel zur Schule?
Bitte das oder die zutreffende(n) Kästchen ankreuzen

zu Fuß
mit dem Fahrrad
mit Linienbus / Straßenbahn
mit Schulbus
im Auto

2. Zeichnen Sie bitte gemeinsam den Schulweg in die beiliegende Karte ein.
Falls Ihr Kind verschiedene Wege benutzt, tragen Sie alle ein.

Dabei soll deutlich werden,
- auf welcher STRASSESEITE Ihr Kind jeweils geht
- wo es an Kreuzungen und Einmündungen die Straßenseite wechselt
- wo es die Straßen sonst noch überquert wird

3. Welche Gefahren gibt es auf diesem Schulweg?
Tragen Sie die Nummern der auftretenden Mängel an den entsprechenden Stellen der Karte ein.

Das ÜBERQUEREN ist schwierig,
 ...weil der Verkehr zu stark ist
 ...weil zu schnell gefahren wird
 ...weil die Straße zu breit ist
 ...weil abbiegende Autos zu beachten sind

Die SICHT ist schlecht,
 ...durch parkende Autos
 ...durch Hecken, Bäume usw.
 ...wegen Kurve oder Kuppe

Weitere Mängel (ggf. kurz benennen):

Gehweg
 Ampelschaltung
 andere

Vielen Dank für Ihre Hilfe!



Bild 34: Beispiel für einen Fragebogen „Der Schulweg meines Kindes“ (siehe Kopiervorlage Seite 61)

(3) Plan des Schuleinzugsbereichs: Hierzu eignet sich ein je nach Bereich auf DIN A 4 oder DIN A 3 kopierter Ausschnitt der Deutschen Grundkarte. In diesen Plan können die Eltern den bisherigen Weg ihres Kindes zur Schule sowie Konfliktstellen leicht eintragen. Ein vergrößerter Stadtplanausschnitt ist zwar zunächst die näher liegende, einfachere Lösung; sie sollte jedoch möglichst vermieden werden, weil die benutzte Straßenseite und die exakte Überquerung nur ungenau und damit fehleranfällig eingezeichnet werden können.

Auswertung im Arbeitsplan

Die ausgefüllten Unterlagen werden durch die Schule oder durch den Elternvertreter gesammelt. Die Auswertung geschieht am besten durch die Fachleute der

Straßenverkehrsbehörden, eventuell unterstützt durch ortskundige Lehrer und Elternvertreter.

Zunächst wird ein Lageplan vergrößert und als Arbeitsplan genutzt. In ihn werden die von den Eltern als gefährlich bezeichneten Stellen (mit Nummern versehen) eingetragen. Bei Mehrfachnennungen wird die Stelle jeweils nur einmal eingezeichnet. Die Zahl der Schüler, die eine bestimmte Straßenseite benutzen, oder die Nennung einer gefährlichen Stelle werden im Arbeitsplan vermerkt. Diese Eintragungen sind in der Praxis weniger zeitaufwändig als es zunächst scheint, da sich sehr viele Angaben wiederholen.

Erläuterungen

In den Erläuterungsbogen wird die gefährliche Stelle mit der Nummer übertragen. Er enthält außerdem,

- wie oft die Stelle genannt wurde und
- worin die Art der Gefährdung besteht (Stichworte, evtl. Skizze).

Zur Form der Erläuterungen vgl. das Beispiel von Bild 40 auf S. 57. Die einzelnen Gefahrenpunkte sollten dann von der Bearbeitergruppe überprüft werden: Erfahrungsgemäß enthalten die Elternangaben neben tatsächlich problematischen Stellen auch relativ risikoarme Punkte, wo oft kleine Tipps zum Verkehrsverhalten genügen.

Forderungen überprüfen

Forderungen nach Fußgängerampeln sollten nicht ungeprüft übernommen werden. Sie sind aber ein Hinweis, dass hier für die Kinder Probleme beim Überqueren auftreten.

Zur Erstellung des Schulweggrundplanes wird das Gebiet am besten in Zellen aufgeteilt (z.B. in Teilbereiche, die durch Verkehrsstraßen oder Bahnlinien voneinander getrennt sind). Kernzelle ist die Schule. Von diesem Ausgangspunkt aus sollten zunächst die Verkehrsstraßen betrachtet werden.

4.1.5 Verhaltensbeobachtungen

Vor Schulbeginn und nach Schulschluss

Beobachtungen sollten auch dann durchgeführt werden, wenn keine Befragungen stattgefunden haben. Ortskundige und verkehrserfahrene Personen, wie z.B. Mitarbeiter der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei, Lehrer oder Elternvertreter, sollten dann wenigstens die stärker belasteten und/oder schnell befahrenen Straßen begehen. Am besten geschieht dies zu Zeiten, in denen möglichst viele Schulkinder unterwegs sind (morgens vor Schulbeginn und direkt nach Schulschluss). Für Verbesserungsmaßnahmen im Straßenraum ist es wichtig zu wissen, wo die Kinder tatsächlich gehen und wie sie sich dabei verhalten.

Bei der Beurteilung der Schulwege sind insbesondere zu berücksichtigen:

- Stellen, an denen die Fahrbahn überquert wird,
- Straßenabschnitte ohne (ausreichend breite) Gehwege, so dass Kinder – z.B. auf Landstraßen – möglicherweise die Fahrbahn benutzen müssen.
- Orte, die besonders attraktiv sind, wie z.B. Spielplätze, Kioske,
- Stellen und Bereiche, an denen sichtbehindernd geparkt wird,
- sonstige Punkte, die mit einer besonderen Gefahr verbunden sind, wie etwa vielbenutzte Zufahrten zu einem Supermarkt.

Zum anderen ist besondere Aufmerksamkeit dem falschen Verhalten zu widmen, z.B. wo Kinder

- an ungeeigneter Stelle die Fahrbahn überqueren,
- unachtsam (zwischen parkenden Fahrzeugen) hervortreten,
- an einer Ampel bei „Rot“ gehen,
- Absperrgeländer überklettern,
- auf der Fahrbahn oder unmittelbar daneben spielen.

Diese Informationen sind auch dem Ortskundigen nicht ohne Beobachtungen verfügbar.

4.2 Empfehlenswerte Schulwege (Regeln)

Empfehlenswerte Schulwege sollten nach folgenden Regeln ausgewählt werden:

- Die Kinder sollten die Fahrbahn – insbesondere von stärker belasteten Straßen – möglichst selten überqueren müssen.
- Wenn überquert werden muss, dann sollte das möglichst an Kreuzungen und Einmündungen geschehen.
- Auf Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sollten die Kinder nur dort überqueren, wo Hilfen in Form von Mittelinseln, Fußgängerampeln oder Schülerlotsen bestehen.
- Die empfohlene Straßenseite sollte über einen ausreichend breiten Gehweg verfügen.
- Es soll möglichst der kürzeste Weg empfohlen werden.

Je komplizierter die Empfehlungen sind und je größer die Umwege sind, umso geringer wird die Akzeptanz sein. Schulwegpläne sollen einfach gehalten sein und dort eine Empfehlung geben, wo die Verkehrsverhältnisse schwierig sind. Normalerweise kann auf eine Empfehlung verzichtet werden für

- Sackgassen,
- Wohnstraßen, in denen wenig Verkehr ist und die Sichtverhältnisse ausreichend sind (kein Parken/ Parken hinter den Gehwegen),
- sonstige Stellen mit geringem und langsamem Verkehr und ausreichender Sicht,
- Straßen mit nur einem Gehweg, der von den Kindern automatisch benutzt wird.

Ist aber eine Schulwegempfehlung ausgesprochen worden, muss sie bis zur Schule fortgeführt werden.

Fehlen auf beiden Seiten Gehwege und muss die Straße benutzt werden, so sollte jeweils auf der linken Seite (dem Verkehr entgegen) gegangen werden (Blickkontakt). Dies kann zu unterschiedlichen Empfehlungen für Hin- und Rückweg der Schüler führen.

Stellen, die möglichst gemieden werden sollen, sind im Schulweggrundplan entsprechend zu markieren. Der Schulweggrundplan sollte farbig gestaltet sein.

Schulweg als grüne Linie

Von Ausnahmefällen abgesehen, wird für Hin- und Rückweg derselbe Weg empfohlen. Es sollte im Schulweggrundplan immer der Weg zur Schule eingezeichnet und entsprechend durch Pfeile unterstützt sein. Dies erhöht die Verständlichkeit solcher Pläne wesentlich. Die Wege sollten mittels einer grünen durchgezogenen Linie eingezeichnet sein. Nur dort, wo sich der Heimweg unterscheidet, sollten Pfeile in anderer Richtung eingezeichnet sein. Hier bietet sich eine andere Farbe, z.B. gelb, an.

4.3 Der Schulwegplan (Empfehlung)

Der Schulwegplan gibt eine Empfehlung über den jeweils sichersten Schulweg. Er wird aus dem Schulweggrundplan entwickelt. Dieser enthält viele Informationen, die nur für die Erstellung der Empfehlung, nicht aber für den praktischen Gebrauch von Bedeutung sind. Der Schulweggrundplan wäre für Eltern und Kinder zu detailliert und würde eher verwirren. Der Schulwegplan enthält folgende Hinweise:

Die Straßenseite, auf der Schulkinder aus Sicherheitsgründen gehen sollten.

Überquerungsstellen, an denen die Gefahr am geringsten ist.

Diese Empfehlungen beziehen sich vorwiegend auf die Straßen, die stark und/oder schnell befahren werden. Nur in der unmittelbaren Schulumgebung sollten alle

Schulwege, also auch die durch ruhige Wohnstraßen verlaufenden, angegeben werden.

Gefährliche Stellen, die gemieden oder besonders vorsichtig begangen werden sollen: Straßen, Straßenseiten bzw. Bereiche, an denen die Straßenseite entweder nicht gewechselt werden oder besonders eingeübt werden soll. Diese Stellen sollten im Schulwegplan durch Numerierung besonders gekennzeichnet und in einem beigefügten Anschreiben bzw. einer Anlage erläutert sein.

Verständlichkeit

Damit Schulwegpläne von Eltern und Lehrern im gleichen Sinne verstanden werden, müssen sie leicht begreifbar und lesbar sein. Deshalb wird es meist erforderlich sein, die Pläne neu zu zeichnen und die Straßen entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung unterschiedlich hervorzuheben.

Die Schule ist sehr auffällig einzuzeichnen. Auszüge aus Stadtplänen sollten nicht verwendet werden. Besonders markante Örtlichkeiten, die die Orientierung erleichtern, wie z.B. Kirchen, Gewässer, Bahnhöfe und Parks, sollten ebenfalls eingetragen werden.

Format DIN A 4

Das Format sollte i.d.R. nicht größer als DIN A 4 sein. Deshalb kann es vorkommen, dass mehrere Pläne für Teilbereiche (z.B. ein weiter von der Schule entferntes Gebiet, in dem eine Schulbushaltestelle liegt) gezeichnet werden oder dass aus Maßstabsgründen in einen westlichen und in einen östlichen Teilbereich unterschieden wird. Die Eltern bekommen jeweils den Plan für den Bereich, in dem sie wohnen.

Farbige Darstellung

Um die empfohlenen Wege im Schulwegplan deutlich hervorzuheben, ist eine farbige Darstellung mit grünen Linien und Pfeilen besonders einprägsam. Falls aus technischen oder anderen Gründen die Schulwegpläne nur in Schwarz-Weiß verteilt werden, so kann eine

ebenfalls pfeilunterstützte, auffällig punktierte Linie für die sicheren Wege gewählt werden.

Von den Angaben des Schulweggrundplanes werden in die Schulwegempfehlung die folgenden acht, sofern erforderlich, übernommen:

- (1) Empfohlener Weg zur Schule: grüne oder punktierte Linie mit Pfeilsymbolen zur Schule (siehe Beispiel auf S. 59)
- (2) Gefährliche Stelle (siehe Beispiel auf S. 60)
- (3) Bereich meiden bzw. nicht überqueren
- (4) Haltestelle
- (5) (Fußgänger-) Ampel
- (6) Fußgängerüberweg
- (7) Mittelinsel
- (8) Lotsenstandort

Der Schulwegplan sollte auch das Datum der Fertigstellung/Schuljahr enthalten, damit künftig der Bearbeitungsstand überprüft werden kann. Ähnlich wie bei der Elternbefragung ist es außerdem hilfreich, ein Anschreiben der Schule beizufügen (Bild 35). Aus ihm soll hervorgehen, dass

- der vorliegende Plan das Ergebnis sorgfältiger Untersuchungen und Auswertung von Elternangaben darstellt,
- der empfohlene Schulweg mit dem Kind eingeübt werden soll,
- die Eltern durch ihr Verhalten als Fußgänger im Straßenverkehr gewollt oder ungewollt einen starken Einfluss auf ihr Kind ausüben, und
- ggf. besonders gefährliche Stellen erläutert sowie
- vorgeschlagene Umwege begründet werden.

Die Schulwegpläne sollten rechtzeitig vor Schulbeginn fertig gestellt sein und spätestens am ersten Schultag, besser jedoch bei der Erinnerung an den Schulbeginn verteilt werden.

Bild 35: Beispiel für ein Anschreiben zum Schulwegplan

4.4 Fortschreibung

Der beste Plan ist wertlos, wenn er nicht mehr stimmt. Verkehrsentwicklungen und Bauaktivitäten verändern immer wieder die Verkehrssituation. Deshalb sollte der Schulwegplan regelmäßig überarbeitet werden.

Besonders bedeutsam sind Änderungen

- im Einzugsbereich der Schule (etwa wenn Grenzen des Schulbezirks verschoben werden),
- in der Verkehrsführung und -regelung, wenn z.B. neue Straßen gebaut werden, größere Umleitungen entstehen, Vorfahrtregelungen geändert oder neue Lichtsignalanlagen eingerichtet werden.

Außerdem ist das Unfallgeschehen, insbesondere das mit Fußgängerbeteiligung, zu beobachten. Änderungen werden zunächst in den Schulweggrundplan eingetragen. Die Schulwegpläne werden dann rechtzeitig vor Beginn der Sommerferien aktualisiert.

Grundschule St. Heribert
Heinrich-Heine-Straße 27 – 31
12345 Musterstadt

Musterstadt, im Mai 2004

Liebe Eltern,

bald beginnt für Ihr Kind ein neuer Lebensabschnitt. Neben vielen interessanten Eindrücken warten leider auch Gefahren im Straßenverkehr.

Sie und wir können diese Risiken zwar nicht beseitigen, aber wir können gemeinsam den Schulweg sicherer machen. Wir wollen Sie dabei unterstützen, indem wir Ihnen auf dem beiliegenden Plan einen möglichst sicheren Schulweg vorschlagen. Die Vorschläge wurden nach folgenden Regeln erstellt:

- Ihr Kind sollte die Straße möglichst wenig überqueren müssen.

- Wenn eine Fahrbahn überquert werden muss, dann bitte möglichst an Kreuzungen und Einmündungen. Die Autofahrer fahren hier oft langsamer und aufmerksamer; außerdem sind hier häufig gesicherte Überwege vorhanden.

- Ihr Kind sollte die möglichst sichere Straßenseite (breiter Gehweg und wenig Querstraßen) benutzen.

Nicht immer ist ein solcher Schulweg der kürzeste, aber in jedem Fall der sicherste. Der Plan zeigt Ihnen den morgendlichen mit Pfeilen markierten Weg zur Schule. Wenn Sie an einer Straße wohnen, für die keine Empfehlung gegeben wird, dann ist Ihre Wohnumgebung weitgehend sicher. Für Ihr Kind beginnt dann der empfohlene Schulweg an anderer Stelle. Falls Sie auch ohne unsere Empfehlung mit Ihrem Kind genau diesen Weg gegangen wären, dann freuen wir uns darüber. Für Sie ist dieser Plan dann überflüssig.

Üben Sie bitte den Schulweg mit Ihrem Kind mehrfach ein. Weisen Sie es dabei auf wichtige Gefahren hin (siehe Anlage). Überprüfen Sie bitte einige Wochen nach Schulbeginn, ob Ihr Kind den Schulweg auch so geht.

Denken Sie bitte auch an Folgendes: Sie üben mit Ihrem Verhalten – ob Sie es wollen oder nicht – einen starken Einfluss auf Ihr Kind aus. Gehen also auch Sie bitte nicht quer über die Straßen. Benutzen Sie gesicherte Überwege und gehen Sie nicht bei Rot. Halten Sie auch als Autofahrer die Regeln ein: Ihr Kind wird sich später – irgendwann auch auf dem Fahrrad – an Ihnen orientieren.

Wie freuen uns über Ihre Unterstützung!

(Ute Meyer)
Rektorin

Anlage: Schulwegplan für Ihr Kind mit Erläuterungen

4.5 Beteiligte Institutionen

Gemeinschaftsaufgabe

Schulwegsicherung kann nicht Aufgabe einzelner Institutionen sein, da sie die Erfahrungen verschiedener Fachbehörden und Dienststellen sowie von Eltern und Schulen berücksichtigen muss. Schulwegsicherung ist eine Gemeinschaftsaufgabe, bei der die verschiedenen Aufgabenbereiche allerdings klar definiert sind. In der Zusammenarbeit sind viele Teilschritte nötig, um einen Schulwegplan zu erstellen.

Straßenverkehrsbehörde

Die Straßenverkehrsbehörde (bzw. das Ordnungsamt oder das Landratsamt) sollte die Erstellung von Schulwegplänen federführend übernehmen. In ihren Zuständigkeitsbereich fällt die Prüfung der Schulwegsicherheit, da alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Sicherung der Schulwege von ihr angeordnet werden. Sie kann Auskunft über die Verkehrsführung und -regelung, die genaue Lage von Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen und von Fußgängerüberwegen geben. Außerdem verfügt sie oft über weitere nützliche Informationen, wie z.B. Geschwindigkeitsmessungen, Angaben zu Verkehrsbelastungen oder Straßenmängel wie etwa fehlende Gehwege.

Polizei

Die Polizei verfügt über die notwendigen Informationen zum Unfallgeschehen im Schuleinzugsbereich und stellt Unterlagen z.B. zu schweren Unfällen der letzten drei Jahre bereit. Sie ist ein wichtiger Ansprechpartner, weil sie weiß, was wo wann wie passiert. Die Polizeibeamten sind durch ihre Arbeit vor Ort über konkrete Gefahren für Kinder gut informiert und können eventuell auch bei der Beobachtung der Schulwege mitwirken. Außerdem können sie durch verstärkte Präsenz während der ersten Schultage das Verhalten der Kinder auf dem Schulweg beobachten und beeinflussen.

Straßenbauamt

Das Straßenbauamt (bzw. Tiefbauamt) verfügt ebenfalls über wichtige Informationen, da es die vom Verkehrsamt angeordneten Maßnahmen umsetzt und deshalb ohnehin eine enge Zusammenarbeit besteht. Außerdem hat es als Baulastträger Kenntnis von geplanten (Um-) Baumaßnahmen mit oft großem Einfluss auf die Schulwegsicherheit und über den baulichen Zustand von Straßen und Wegen.

Planungsamt

Das Planungsamt ist für die Entwicklung der gesamten Kommune zuständig und sollte deshalb Einzelmaßnahmen (wie z.B. die bauliche Umgestaltung eines Wohngebiets inklusive Schuleinzugsbereichs in eine Tempo 30-Zone) der Gesamtplanung anpassen.

Schule, Schulträger

Die Schule führt nicht nur die Elternbefragung durch, sondern geht auch im Verkehrsunterricht oder auf Elternabenden auf den Schulweg und das Verhalten an kritischen Stellen ein. Außerdem ist von ihr zu prüfen, ob durch organisatorische Maßnahmen (z.B. unterschiedlicher Schulbeginn oder Verlegung des Schuleingangs) sowie bauliche Einrichtungen (z.B. Absperrgitter) die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Vom Schulträger (Gemeinde oder Kreis) kann ebenfalls die Initiative ausgehen.

Eltern

Eltern und Kinder kennen die alltäglichen Schulwege am besten. Sie sind durch die Befragung und das Einüben der Schulwege am Schulwegplan beteiligt. Eine Elternvertretung kann aber auch bei der Auswertung der Befragung sowie der Beobachtung der Schulwege mitarbeiten. Die Initiative der Eltern für sichere Schulwege ihrer Kinder ist immer zu begrüßen.

Organisationen

Schließlich können auch Organisationen wie die Deutsche Verkehrswacht mit ihren Orts- und Kreisverbänden mit ihren Erfahrungen zu einer gelungenen Schulwegplanung beitragen.

Arbeitskreis „Schulwegsicherung“

Sowohl bei der Erarbeitung als auch bei der Umsetzung von Schulwegplänen hat es sich bewährt, dass unter Leitung der Straßenverkehrsbehörde ein Arbeitskreis „Schulwegsicherung“ gegründet wird, der eine längerfristige Zusammenarbeit anstrebt. Neben den genannten Behörden sollten dieser Gruppe auch Vertreter der Schule, der Elternschaft sowie von Verkehrssicherungsorganisationen angehören. Die Schulwegplanung dieses Arbeitskreises verläuft in drei Phasen (Bild 36):

Phase 1: Initiative und Vorbereitung

Zunächst werden die bisherigen Schulwege und das vorhandene Straßen- und Gehwegnetz hinsichtlich der Verkehrs- und Unfallsituation untersucht.

Diese Informationen werden gemeinsam ausgewertet, es werden Verbesserungsvorschläge besprochen und unter Berücksichtigung geplanter Veränderungen vor Ort die sichersten Schulwege ausgewählt.

Phase 2: Planerstellung und Maßnahmen

Wenn die Grundlagen feststehen und Maßnahmen angeordnet sowie Sofortmaßnahmen ausgeführt sind, wird der Schulwegplan entwickelt und von den Schulen oder den Gemeinden an die Eltern verteilt.

Phase 3: Einübung und Fortschreibung

Die Eltern machen sich mit dem Schulwegplan vertraut. Sie gehen mit ihren Kindern die empfohlenen Strecken ab und zeigen ihnen, wie sie die Verkehrsprobleme auf dem Schulweg meistern. Ergeben sich aus der täglichen Praxis noch nicht berücksichtigte gefährliche Stellen, dann sollten die Eltern diese Informationen sofort an die Schule weitergeben. Gute Schulwegpläne verlangen regelmäßiges Überarbeiten, nur dann bleiben sie aktuell. Die Initiative dazu sollte von allen Beteiligten ausgehen.

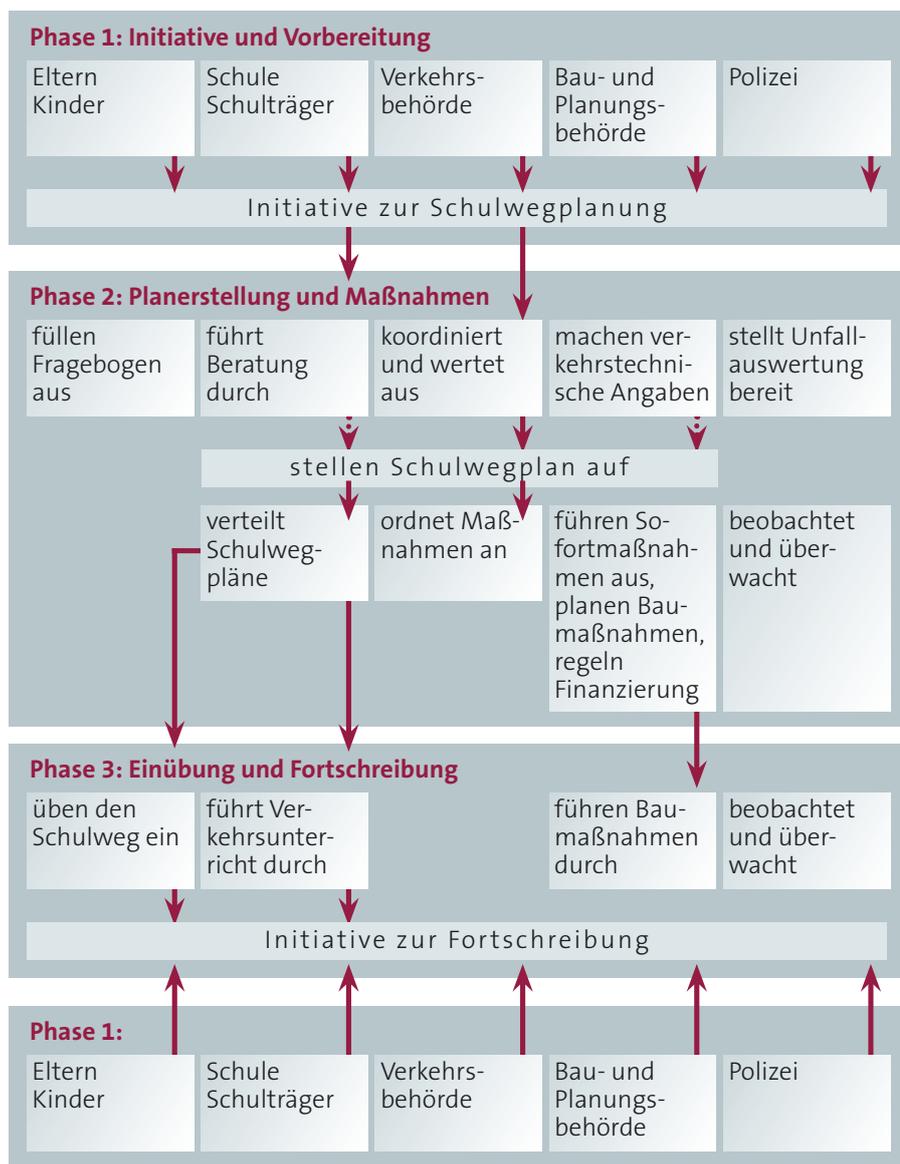


Bild 36: Beteiligte und Phasen der Schulwegplanung

5 Schulwegsicherung für die Sekundarstufe

Auch für Schulwege zu weiterführenden Schulen (Hauptschulen, Realschulen, Gymnasien und Gesamtschulen) sind i.d.R. Maßnahmen zur Schulwegsicherung erforderlich. Hier sind die mit dem Fahrrad zurückgelegten Schulwege zu berücksichtigen, weil ein großer Teil der Schüler der Sekundarstufe mit dem Fahrrad zur Schule fährt.

Deshalb umfasst die Schulwegsicherung für weiterführende Schulen vor allem

- Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und
- Empfehlungen für Schulwege mit dem Fahrrad.

Schulwegempfehlungen für zu Fuß gehende Schüler kommen dagegen nur in Sonderfällen in Frage, z.B. bei geänderten Schulwegführungen durch größere Baustellen im Schuleinzugsbereich oder bei Unfallkonzentrationen.

Schulwegsicherung für Rad fahrende Schüler

Die Schulwegsicherung für Rad fahrende Schüler erfolgt nach einem ähnlichen Schema wie im Kapitel 4 für die Grundschulen beschrieben.

Auf der Grundlage einer Analyse der Unfälle (vor allem der Radfahrerunfälle und der Fußgängerunfälle) und einer parallel durchgeführten Überprüfung der mit dem Rad zurückgelegten Schulwege ergeben sich die notwendigen baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen sowie die Empfehlungen von bestimmten Radfahrrouten.

5.1 Unfallanalyse

Die Unfallauswertung der Radfahrerunfälle ergänzt die Unfallauswertungen für die Fußwege zu den Grundschulen. Es sollte deshalb angestrebt werden, die Unfallauswertungen für einen ganzen Stadtbezirk in einem Arbeitsgang sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer durchzuführen. Die Konfliktsituationen für Radfah-

rer¹⁸ sind aber grundsätzlich andere als die für Fußgänger. Es kommt darauf an zu überprüfen, wo

- Radfahrer auf der Strecke oder an Kreuzungen und Einmündungen mit Kraftfahrzeugen verunglücken,
- Radfahrer häufig wegen schlechter Radweg- oder Fahrbahnoberfläche stürzen oder
- auf dem Gehweg oder bei schmal nebeneinander liegenden Geh- und Radwegen Fußgänger und Radfahrer zusammenstoßen.

Auch hier sind die Unfälle mit Personenschaden der letzten drei Jahre auszuwerten. Für die Unfallanalyse sollte ein Schuleinzugsbereich im Umkreis von 5 km gewählt werden (bei Entfernungen über 5 km dürfen auch Schüler der Sekundarstufe den Schulbus benutzen).

5.2 Überprüfung der Radverkehrsinfrastruktur

Mit den letzten Änderungen der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sind die Möglichkeiten, den Radverkehr sicher zu führen, wesentlich größer geworden. Das Ziel, flächendeckende Netze von Wegen für den Radverkehr zu schaffen, wird dadurch gefördert. Für Schulwege sollten grundsätzlich sichere Wege zur Verfügung stehen.

Zunächst sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen und ggf. Schutzstreifen inkl. Beschilderung, Markierung, LSA-Schaltungen) nach der neugefassten Verwaltungsvorschrift¹⁹ auf ihre Eignung zu überprüfen. Neue Radverkehrsanlagen sollten möglichst gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 95)²⁰ eingerichtet werden.

¹⁸ Hülsen, H.: Unfälle mit Radfahrern in Bayern, Mitteilungen Nr. 33 der Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln 1993

¹⁹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Stand September 2002, sowie: Hinweise für die Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1998

²⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95, Köln 1995

Sofern eine Radverkehrsnetzplanung mit Unfallanalyse, „Angebotskarte“, „Problemkarte“ und Routenempfehlungen (vgl. ERA 95, Kapitel 4)²⁰ vorhanden ist, soll diese als Grundlage verwendet werden. In der Regel werden aber wegen der „kleinräumigen“ Probleme auf den Schulwegen weitere Untersuchungsschritte und ergänzende Maßnahmen erforderlich.

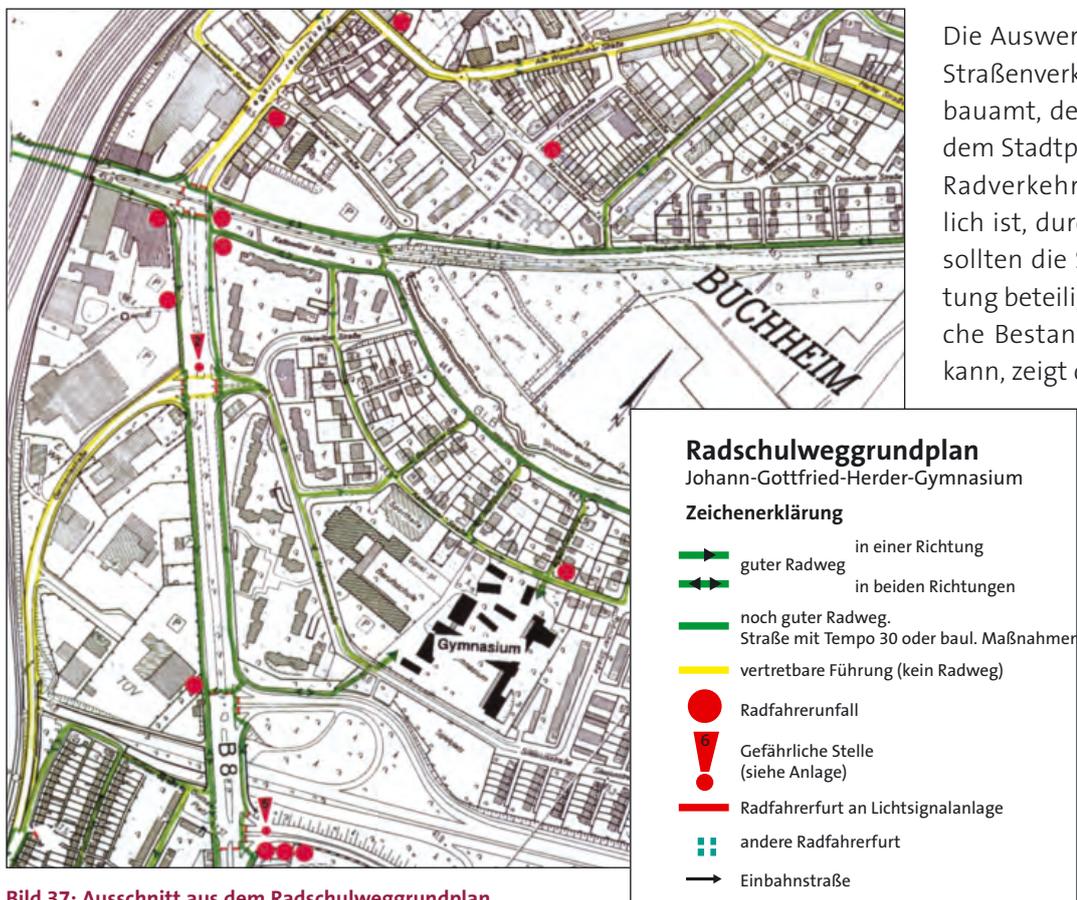
Projektwoche: Fahrrad-Schulwege

Die vorhandenen Radfahrmöglichkeiten, die Quellen und Ziele des Schülerradverkehrs sowie vorhandene Hindernisse und fehlende, aber notwendige Radverkehrsanlagen sollten überprüft werden. Die Erhebungen sollten in der Spitzenzeit des Radverkehrs von 7.30 Uhr bis 8.15 Uhr und (speziell für den Schülerverkehr) von 12.45 Uhr bis 14.00 Uhr an einem normalen Schultag (zwischen Dienstag und Donnerstag) stattfinden. Die Erhebungen und die für einen Belastungsplan not-

wendigen Zählungen können von den Schülern im Rahmen einer Projektwoche durchgeführt werden.

Zu ermitteln sind

- die vorhandenen guten Wege (Radwege, Radfahrstreifen und geeignete Straßen, in denen der Radverkehr auf der Fahrbahn mitfahren kann),
- vorhandene Wege mit leichten bis mittleren Mängeln (hier sind häufig Maßnahmen mit verhältnismäßig geringen Kosten möglich),
- Überquerungsmöglichkeiten und deren Mängel an Kreuzungen,
- weitere Möglichkeiten zur Führung der Radfahrer, z.B. über land- und forstwirtschaftliche Wege, durch Parkanlagen oder über aufgelassene Bahntrassen,
- Problembereiche, die nur mittel- bis langfristig beseitigt werden können.



Die Auswertungen sollten von der Straßenverkehrsbehörde, dem Tiefbauamt, der Polizei und zusätzlich dem Stadtplanungsamt, das für die Radverkehrsplanung verantwortlich ist, durchgeführt werden. Ggf. sollten die Schüler an der Auswertung beteiligt werden. Wie eine solche Bestandsaufnahme aussehen kann, zeigt das Bild 37.

Bild 37: Ausschnitt aus dem Radschulweggrundplan

5.3 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

Die Überprüfung des IST-Zustandes weist i.d.R. auf bauliche und verkehrsregelnde Mängel hin. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwege mit dem Fahrrad ergriffen werden können, ist in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 95)²⁰ im einzelnen dargestellt.

Schulwegempfehlungen sind für Stellen zu geben, die nicht oder nicht in absehbarer Zeit ein sicheres Radfahren gewährleisten.

5.4 Radschulwegplan

Mit Schulwegempfehlungen soll der Schüler möglichst sicher und ohne Umwege zur Schule fahren können. Hierzu gehören neben Radwegen und Radfahrstreifen auch Wohnstraßen, Fahrradstraßen sowie geeignete Park- und Feldwege. Der Plan sollte folgenden Anforderungen entsprechen:

- Die Routen führen möglichst direkt zur Schule, da größere Umwege auch an den Kreuzungen und Einmündungen nicht angenommen werden.
- Kritische Stellen sind dargestellt und erläutert (analog Fußwegempfehlung, s. Kapitel 4).
- Auf angeordnete Verbote für Radfahrer wird hingewiesen.
- Der Schulwegplan wird durch eine Radfahrwegweisung ergänzt.



Bild 38: Ausschnitt einer Radfahrroute zur Schule

Die Radfahrrouten sollten im Schulwegplan (Bild 38) dargestellt und in der Schule an geeigneter Stelle ausgehängt werden.

Einzelrouten können auf DIN A 4-Blättern dargestellt und beschrieben werden. Es empfiehlt sich i.d.R. nicht, einen gesamten Schulwegplan mit allen Routen zu verteilen, da dieser Plan zu groß werden würde. Es kann sich aber empfehlen, die Wege in einem „Radfahrerstadtplan“ gesondert hervorzuheben.

²⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95, Köln 1995

5.5 Hinweise für Radverkehrsanlagen an Schulwegen

- (1) Es sollen möglichst keine Kreisverkehrsplätze im Bereich von Schulwegen angelegt werden, besonders dann, wenn viele Schüler das Fahrrad benutzen und wenn die Verkehrsstärken in den Knotenpunkten groß sind. Lichtsignalanlagen bieten mehr Schutz.
- (2) Im Bereich des Schulweges sollen möglichst keine Zweirichtungsradwege angelegt sein. Dort, wo sie schon vorliegen, müssen sie besonders gesichert werden, entweder durch Lichtsignalanlagen oder Fahrbahnanhebungen in den Einmündungsbereichen.
- (3) Entlang von Hauptverkehrsstraßen sollen Radfahrer bei einseitigen Radwegen – aber auch Fußgänger in den wartepflichtigen Zufahrten – durch Fahrbahnanhebungen gesichert werden, besonders dann, wenn es Radverkehrsanlagen im Seitenbereich gibt (Radwege, Geh-/Radwege bzw. Radfahren auf dem Gehweg zugelassen).
- (4) Dort, wo festgestellt wird, dass Radfahrer im Rahmen des Schulweges Verkehrsstraßen oder andere wichtige Straßen kreuzen müssen, sind entsprechende Querungshilfen anzubieten.
- (5) Lichtsignalanlagen sichern querende Radfahrer besonders gut, wenn sie an der richtigen Stelle liegen. Im Rahmen der Schulwegsicherung sollte deshalb möglichst an Lichtsignalanlagen gequert werden.
- (6) Ausreichend breite Querungshilfen für Radfahrer in Form von Mittelinseln bzw. mittleren Streifen sind möglichst mit geschwindigkeitsdämpfenden Versätzen zu versehen, weil Radfahrer unvermutet und schnell die Straße queren.
- (7) Zur Geschwindigkeitsdämpfung an derartigen Querungsstellen können auch Fahrbahnanhebungen eingesetzt werden. Es ist zum Beispiel denkbar, dass Ein- und Ausgangsbereiche von Schulen mit Fahrbahnanhebungen zur Sicherung für querende Fußgänger und Radfahrer versehen werden.
- (8) Grundsätzlich sollten die Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrer um so höherwertiger angelegt sein, je näher sie an der Schule liegen, weil sie dort von den meisten Schülern genutzt werden können.
- (9) Außerorts sind abgesetzte Zweirichtungsradwege mit Wartepflicht für den Radfahrer an Einmündungen und Kreuzungen von Vorteil. Dabei müssen die Radwege soweit abgesetzt werden, dass der Radfahrer seine Wartepflicht erkennt. Die Wartepflicht sollte für ihn mit dem Zeichen 205 StVO angekündigt sein. Die Radwege sollten über den hinteren Teil der Mittelinsel bzw. des Fahrbahnnteilers geführt werden, Furtmarkierungen entfallen. Kinder, die als Radfahrer Außerortsstraßen bzw. Radwege benutzen müssen oder wollen, sollten besonders gesichert werden. Einmündungen sind in den wartepflichtigen Zufahrten bei Zweirichtungsradwegen besonders sorgfältig zu planen. Radwege am Fahrbahnrand der übergeordneten Straße sollten dann rot eingefärbt und mit blauen Radfahrersymbolen versehen werden. Zusätzlich sollte die entsprechende Beschilderung die Kraftfahrer auf von rechts kommende Radfahrer aufmerksam machen.

6 Schulwegsicherung in der Praxis

Schulwegsicherung funktioniert dann am besten, wenn sich alle Bereiche der Verkehrssicherheit, also bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen, Verkehrserziehung und Überwachung, ergänzen. **Schulwegpläne und das Einüben der Schulwege sind kein Ersatz für bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen, die Kindern auf dem Schulweg Schutz bieten.**

6.1 Übersicht: Häufige Mängel

Typische Mängel der Schulwegsicherung sind²¹:

- In vielen Fällen fehlen Schulwegpläne, obwohl sie aufgrund der Gefährdungen nötig wären. In anderen Fällen sind sie nicht sorgfältig ausgearbeitet und haben damit lediglich Alibicharakter.
- Schulwegsicherung wird häufig räumlich zu eng angelegt, so dass nur ein Teil der Schulwege erfasst wird.
- Verkehrsstraßen werden (gerade dann, wenn sie stark belastet sind) oft nicht ihrem Risiko entsprechend behandelt, z.B. wenn sie nicht in Maßnahmen einbezogen werden.
- Die Überwachung der Regelungen zur Schulwegsicherung durch die Polizei oder die Ordnungsbehörden der Gemeinden ist oft unzureichend oder findet nur an den ersten Schultagen statt.
- Schulwegsicherung wird kaum für weiterführende Schulen angeboten. Es gibt z.B. fast keine Schulwegempfehlungen für Rad fahrende Schüler.
- Die Wirkung der Maßnahmen zur Schulwegsicherung wird nicht überprüft.

6.2 Einüben des Schulweges

Auch der beste Schulwegplan ist nur so gut, wie seine Empfehlungen auf dem täglichen Schulweg umgesetzt werden.

Der Schulweg sollte zusammen mit den Eltern eingeübt werden. Dem Kind sollte dabei erklärt werden, auf welche Gefahren insbesondere zu achten ist, warum das Kind an bestimmten Stellen gehen soll und weshalb es bestimmte Stellen meiden soll.

Beim Einüben sollten die gefährlichen Stellen des jeweiligen Schulweges betont werden:

- Im **städtischen** Umfeld steht im Vordergrund, dass eine Straße nur an bestimmten geeigneten Überquerungsstellen, nicht aber zwischen parkenden Fahrzeugen überquert werden soll und dass keinesfalls bei „Rot“ gegangen werden darf.
- Im **ländlichen** Bereich geht es z.B. darum, die Benutzung von Straßen ohne Geh- bzw. Radwege möglichst zu vermeiden. Die außerorts höheren Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge stellen eine besondere Gefährdung dar, weil Schulkinder Geschwindigkeiten und Entfernungen häufig noch sehr falsch einschätzen. Außerdem fehlen oft Überquerungshilfen. Das Überqueren der Fahrbahn, z.B. nach dem Aussteigen aus einem Schulbus, überfordert deshalb häufig die Grundschüler.

Es ist deutlich zu machen, dass die Fahrbahn nur an bestimmten Stellen überquert werden darf. Dabei ist das richtige Verhalten an Mittelinseln, Fußgängerüberwegen usw. jeweils zu trainieren.

Am ersten Elternabend sollte über den Schulwegplan informiert und nochmals auf den Wert der Begleitung des Kindes durch die Eltern in den ersten Schultagen hingewiesen werden. Nach einigen Wochen sollten die Eltern prüfen, ob ihr Kind noch den empfohlenen Weg benutzt.

²¹ Vgl. Limbourg, M.: Schulwegunfälle: Häufigkeit, Ursachen und Prävention, Münster, Essen 1994

Das Elternheft²² beschreibt im Einzelnen, nach welchen Grundregeln das Einüben des richtigen Verhaltens auf dem Schulweg – zu Fuß, per Rad, mit dem Bus oder als Mitfahrer im Pkw – erfolgen sollte.

Das Üben des richtigen Verkehrsverhaltens auf dem Schulweg muss Rücksicht auf die kindliche Entwicklung nehmen. In der Vergangenheit wurde zu sehr darauf vertraut, dass Verkehrserziehung durch Eltern und Schulen eine ausreichende Vorsorge darstellt, damit die Kinder die Verkehrsgefährdungen bewältigen können. **Heute setzt sich zunehmend die Erkenntnis durch, dass pädagogische Maßnahmen allein nicht ausreichen, sondern gefährliche Straßenbereiche verkehrstechnisch und baulich verbessert werden müssen.**

Kinder können nur in Grenzen ein der Straßenverkehrs-Ordnung entsprechendes Verhalten lernen und umsetzen. Dies liegt – abgesehen vom schlechten Vorbild der meisten Erwachsenen – vor allem an den folgenden Faktoren:

- (1) Körpergröße:** Da Kinder erheblich kleiner als Erwachsene sind, haben sie einen wesentlich schlechteren Überblick über das Verkehrsgeschehen. Sie können z.B. noch nicht über einen parkenden Pkw hinwegsehen und bemerken sich nähernde Fahrzeuge später als Erwachsene. Sie laufen häufig, um die für sie besonders gefährliche und breite Straße möglichst schnell zu überqueren. Von Autofahrern, die meist zu schnell fahren, werden sie daher häufig erst spät erkannt.
- (2) Wahrnehmung:** Die Sinne sind noch nicht voll entwickelt. Das Sichtfeld ist deutlich kleiner, so dass seitlich näher kommende Fahrzeuge erst wesentlich später wahrgenommen werden. Außerdem fällt es Kindern häufig schwer, die Richtung, aus der ein Geräusch kommt, richtig zu orten, so dass Links mit Rechts verwechselt werden kann. Entfernungen und

Geschwindigkeiten können noch nicht richtig eingeschätzt werden. Auch Erwachsene schätzen i.d.R. Entfernungen zu hoch und Geschwindigkeiten zu niedrig ein. Dabei werden die Schätzungen besonders ungenau, wenn die Geschwindigkeit besonders hoch und die Entfernung groß ist. Bei Kindern sind diese Fehleinschätzungen noch weit größer. Deshalb reagieren Kinder oft „falsch“.

- (3) Gefahrenbewusstsein:** Kinder erleben den Verkehr anders als die Erwachsenen, da sie sich ihre Umwelt vor allem spielerisch aneignen. Sie leben überwiegend emotional, handeln spontan und verlassen sich darauf, dass ihnen nichts passiert. Sie lassen sich leicht ablenken, können sich nur kurz auf den Straßenverkehr konzentrieren und reagieren schnell „kopflös“, wenn sie auf mehrere Dinge gleichzeitig achten müssen.

Erkenntnisse aus der Kinder- und Jugendpädagogik zeigen, dass ein vorausschauendes Gefahrenbewusstsein sich erst mit ca. acht Jahren ausbildet, und erst mit elf Jahren können die Gefahren des Straßenverkehrs gut eingeschätzt werden²³.

Verkehrserziehung heißt üben

Aber auch ein verbessertes Verkehrsverständnis ist noch keine Garantie für ein sicheres Verkehrsverhalten: Sobald die Aufmerksamkeit für den Verkehr durch andere interessante Reize abgelenkt wird, geraten Gefahrenbewusstsein, Verkehrsregeln und Verhaltensanweisungen in den Hintergrund. Hier hilft ein weitgehend automatisiertes, gut eingeübtes Verkehrsverhalten, das z.T. ohne Konzentration und Aufmerksamkeit abläuft.

... bereits im Kindergartenalter

Verkehrserziehung sollte mit einem bereits im Kindergarten beginnenden psychomotorischen Unterricht gekoppelt werden, da nicht nur Stadtkinder heute vielfach Defizite in der Entwicklung und Koordination von

²² Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer: „Schulwegsicherung – Informationen für Eltern“, Berlin 2004

²³ Limbourg, M.: Kinder im Straßenverkehr, Münster 1994

Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögen haben. Oftmals verunglücken Kinder nicht, weil sie die Regeln nicht kennen, sondern weil sie den komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen sind²⁴.

... im Verkehrsunterricht

Das Einüben ist auch Aufgabe der Schulen. Im Rahmen des Verkehrsunterrichts des 1. und 2. Schuljahres wird der möglichst sichere Fußweg zur Schule behandelt. Dabei geht es um das Erkennen von Gefahrenpunkten und um das Einüben des richtigen Verhaltens.

... am Schulwegplan

Übungen zur Orientierung in Raum und Zeit können gut mit dem Lernen am Schulwegplan verbunden werden (z.B.: Pläne lesen, Wege beschreiben und in Karte eintragen, Weglängen vergleichen usw.). Aber auch mit Hilfe des besten Schulwegplanes kann ein solches Verhalten nicht durchgängig erreicht werden, da Kinder nicht auf Knopfdruck funktionieren und Verkehrsgefahren nicht nach „Schema F“ entstehen. Es wird immer wieder vorkommen, dass sich Kinder trotz aller verkehrserzieherischen Maßnahmen in konkreten Gefahrensituationen anders verhalten.

Verkehrserziehung ersetzt keine bauliche Sicherung

Aus den genannten Gründen darf das Training des richtigen Verkehrsverhaltens nicht an die Stelle von fehlenden baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen treten. Erfahrungen in Ländern mit geringeren Kinderunfallzahlen als in Deutschland belegen dies (z.B. USA, Skandinavien).

Radfahrausbildung

Die Radfahrausbildung soll so erfolgen, dass Kinder allmählich und frühzeitig an den Realverkehr herangeführt werden, weil sonst eingeschliffene Verhaltensfehler später nur noch schwer korrigiert werden können. Deshalb sollte auch dieser Unterricht bereits in den Grundschulklassen 1 und 2 beginnen und auf die fünfte

und sechste Klasse ausgedehnt werden. Kinder unter zehn Jahren sollten i.d.R. nicht mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

6.3 Schüler- und Elternlotsen

An vielen Schulen haben sich Schüler- bzw. Elternlotsen bewährt. Diese Dienste werden vor allem an Stellen eingerichtet, an denen ein Überqueren der Straße mit besonderen Risiken verbunden ist, weil z.B. keine Ampel vorhanden ist. Lotsen können auch an Bushaltestellen und als Begleiter in Schulbussen eingesetzt werden. Sie müssen bis kurz nach dem Schulbeginn das Überqueren der Straße sichern.

Lotsen dürfen erst dann die Fahrbahn betreten, wenn die Lücke im Verkehrsstrom groß genug ist, den Schulkindern das ungefährdete Überqueren zu ermöglichen. Der Lotsendienst arbeitet freiwillig und unentgeltlich.

Seit Einführung des Lotsendienstes ist in der Bundesrepublik Deutschland kein tödlicher Schülerunfall an so gesicherten Stellen bekannt geworden. Um so bedauerlicher ist es, dass dieser Dienst heute bei Jugendlichen z.T. unter einem Imageverlust leidet, was auch als eine Folge eines unbefriedigenden Verkehrsunterrichts gesehen werden kann.

Der Einsatzbereich von Schülerlotsen ist dadurch geschützt, dass sich ca. 50 m vor der gefährlichen Stelle das Verkehrszeichen „Verkehrshelfer“ (Zeichen 356 StVO) befindet.



Bild 39: Zeichen 356 StVO

²⁴ Kultusminister der Länder der Bundesrepublik Deutschland: Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule, i.d.F. vom 17.6.1994, Bonn

Schülerinnen und Schüler, die als Lotsen eingesetzt werden, müssen mindestens 13 Jahre alt sein und verantwortungsbewusst handeln können. Stehen diese nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung oder erfordern es die immer komplizierter gewordenen Verkehrsverhältnisse, wird auch der Einsatz von Elternlotsen oder anderen geeigneten Erwachsenen empfohlen.

Die Organisation des Lotsendienstes sollte die jeweils zuständige Schulleitung koordinieren.

Schulweg-Moderatoren

In einigen Bundesländern werden Schulweg-Moderatoren ausgebildet. Das sind Fachleute der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde oder Mitglieder aus Verkehrsicherungsorganisationen. Sie beraten Eltern oder referieren bei Elternabenden.

6.4 Überwachung und Öffentlichkeitsarbeit

Geschwindigkeiten

Die Polizei sollte zu Beginn des Schuljahres in Abstimmung mit der Schulleitung ihre Überwachung an gefährlichen Stellen im Schuleinzugsbereich verstärken²⁵. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung ohne Anhalten kann in vielen Bundesländern nicht nur von der Polizei, sondern auch durch die Ordnungsbehörde der Kommunen bzw. der Kreise durchgeführt werden. Ob diese wirksame, kostenneutrale (die Regelübertreter finanzieren die notwendigen Aufwendungen) Maßnahme möglich ist, kann im Einzelfall durch eine Anfrage bei der Kreispolizei oder der Straßenverkehrsbehörde abgeklärt werden. Die Akzeptanz der Geschwindigkeitsüberwachung wird sichergestellt, wenn die örtlichen Medien (insbesondere Presse und Lokalfunk) den Sinn dieser Maßnahmen erläutern.

Haltverbote

Eine Überwachung der Haltverbote ist notwendig, wenn verbotswidriges Halten oder Parken den notwendigen Sichtkontakt unterbindet und bauliche Maßnahmen (Poller, Verengungen, Inseln) verbotenes Halten noch nicht verhindern.

Empfohlene Schulwege

Empfohlen wird auch die Beobachtung der Schulwege. Es wird zwar kaum möglich sein zu überprüfen, ob die empfohlenen Schulwege auch tatsächlich eingehalten werden, aber insbesondere an folgenden Stellen sollte das Verhalten der Kinder durch Polizei und Eltern beobachtet werden:

- Fußgängerlichtsignalanlagen: Wird die Druckknopfampel betätigt, das Fußgängergrün abgewartet und sich vergewissert, dass die Fahrzeuge auch anhalten?
- Mittelinseln: Werden sowohl am Fahrbahnrand als auch auf der Insel genügend große Verkehrslücken abgewartet?
- Fußgängerüberwege: Machen die Schulkinder ihre Überquerungsabsicht durch Zeichen deutlich und warten sie, bis die Fahrzeuge angehalten haben?

Beteiligung lokaler Medien

Wenn die lokalen Medien (Presse/Funk) rechtzeitig informiert werden, können sie ihren Lesern/Hörern weitere Informationen zur Schulwegsicherung geben. Gute Schulwegpläne werden umso wertvoller, je bekannter sie sind. Dies kann auch dazu führen, dass Schulen, die bisher noch über keine Empfehlung verfügen, veranlasst werden, eigene Pläne zu entwickeln. Außerdem können Einzelprobleme an Risikostellen näher dargestellt, auf die wesentlichen Verkehrszeichen hingewiesen und weitere Informationen gegeben werden.

²⁵ Meewes, V.: Mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung. Auswirkungen auf Verhalten und Verkehrssicherheit, Mitteilungen Nr. 34 der Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln 1993

6.5 Finanzierung der Maßnahmen

Eine gute Schulwegsicherung kann nur mit genügend Zeit und Geld gelingen. Bedauerlicherweise scheitern notwendige Maßnahmen auch am Argument leerer Kassen. Dies ist jedoch häufig nicht zutreffend:

- Es fallen nur dann in nennenswertem Umfang Kosten an, wenn Planungsbüros beauftragt werden. Mit Hilfe der vorliegenden Empfehlungen kann Schulwegsicherung auch von den zuständigen Fachbehörden selbst betrieben werden.
- Wenn Mittel zur Verfügung stehen, Schulwegpläne von qualifizierten Büros erstellen zu lassen, wird vorgeschlagen, Angebote auf der Basis der hier vorliegenden Empfehlungen einzuholen. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass unnötige Zählungen, Erhebungen und Beobachtungen, die von Büros gerne zusätzlich angeboten werden, unterbleiben. Da die öffentliche Verwaltung häufig davon ausgeht, durch die Routineaufgaben voll ausgelastet zu sein, sollte in diesen Fällen die Erstellung von Schulwegplänen nicht an den notwendigen Mitteln für ein Planungsbüro scheitern.
- Örtliche Sponsoren wie die Sparkassen, lokale Zeitungen oder Gemeindeversicherungsträger sind für die Schulwegsicherung meist aufgeschlossen. Diese Sponsoren können beispielsweise die Kosten übernehmen, die bei der Vervielfältigung der Schulwegpläne entstehen (am besten als Farbdruck).
- Bauliche Maßnahmen sind unterschiedlich teuer. So stellt beispielsweise eine einfache Mittelinsel in einer Verkehrsstraße, die für Fußgänger eine große Hilfe darstellen kann, keinen hohen Kostenfaktor dar. Oft können solche kleinen Baumaßnahmen die Verkehrssicherheit entscheidend verbessern, ohne dass – auch wenn das wünschenswert wäre – eine ganze Straße umgebaut werden muss.

Diese Kosten müssen von den kommunalen Haushalten nicht immer allein getragen werden²⁶. Es steht ein – wenn auch schwer überschaubares – umfangreiches Instrumentarium von Förderungsmöglichkeiten von Bund und Land zur Verfügung. Viele Lösungen scheitern unnötiger Weise infolge von Fehleinschätzungen bzw. Überbewertung der Kosten. In Einzelfällen kommen insbesondere folgende Gesetze und Programme für die Schulwegsicherung in Frage:

- Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bezieht sich auf alle „verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen“ und hat sich in den letzten Jahren immer stärker zu einem Instrument von Um- und Rückbaumaßnahmen entwickelt. Übernommen werden i.d.R. bis 80 % der Gesamtkosten. Die Bewilligung geschieht je nach Bundesland unterschiedlich: In einigen Bundesländern werden Mittel nur für die Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs zur Verfügung gestellt, in anderen Ländern werden auch Rad- und Fußwege in die Ausführungsbestimmungen einbezogen.
- Das Fernstraßengesetz des Bundes (FStrG, § 5a) bezieht sich auf alle Ortsdurchfahrten, die eine Zubringerfunktion zum Fernstraßennetz haben. Die Höhe der Zuwendung ist auf maximal 50 % beschränkt. Die Entscheidung, ob nach FStrG oder GVFG gefördert wird, treffen die Länder.

Länderprogramme

Da diese von den Ländern verwalteten, maßnahmenbezogenen Bundesprogramme in manchen Fällen nicht greifen können, existieren außerdem eine Vielzahl von Länderprogrammen:

- Die Finanzausgleichsgesetze der Länder (FAG) sind als Ergänzung zum FStrG für Maßnahmen im kommunalen Straßenbau gedacht. Geregelt sind hier u.a. die Zuwendungen im Bereich von „Unterhaltung, Instandsetzung“, mit denen u.U. auch kleinere bauliche Maßnahmen durchgeführt werden können.

²⁶ Vgl. Leerkamp, B.: Finanzierung des ganzheitlichen Straßenentwurfs. Heutige Grenzen und neue Ansätze, Hannover 1992

- Die gebietsbezogenen Länderprogramme für „Maßnahmen der einfachen Erneuerung“ umfassen eine Vielzahl von Sektoralprogrammen und Aufgaben übergreifenden Programmen. Diese Programme werden immer wieder mit wechselnden Inhalten und unterschiedlichen Laufzeiten aufgelegt und beziehen sich grundsätzlich auf das gesamte Straßennetz. Auskünfte dazu kann das für den Straßenbau zuständige Länderministerium bzw. das Landesstraßenbauamt geben.
- Sonderprogramme der Länder, z.B. zum Bau von Radwegen oder speziell zur Schulwegsicherung.

Außerdem stehen in beschränktem Maße städtebauliche Programme nach Baugesetzbuch oder Strukturhilfegesetz zur Verfügung, mit denen sanierungsbedingte Erschließungsmaßnahmen gefördert werden können.

Schulwegpläne nach Dringlichkeit

Wenn es nicht möglich ist, flächendeckend für alle in Frage kommenden Schulen gleichzeitig Schulwegpläne zu entwickeln, sollten sie nach Dringlichkeiten aufgestellt werden. Besonderer Bedarf besteht für Schulwegpläne dort, wo im Schulumfeld viele/schwere Gefahren in der Unfalltypen-Steckkarte zu erkennen sind.

Haftung

Manche Kommunen befürchten, dass sie haften müssen, wenn ein Kind auf dem Schulweg verunglückt, obwohl es den Empfehlungen des Schulwegplans gefolgt ist. Diese Befürchtung ist unbegründet, wie der Deutsche Verkehrsgerichtstag festgestellt hat²⁷.

²⁷ Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hg.): 25. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Goslar 1987

Zusammenfassung: Empfehlungen zur Schulwegsicherung

Hauptprobleme der Schulwegsicherung sind Verkehr und Straße – weniger das Verhalten der Kinder. Zwar müssen die Kinder geschult werden, um die heutige Verkehrssituation überhaupt unfallfrei bewältigen zu können, aber auch ein richtig eingeübtes Verkehrsverhalten entbindet Gemeinden und Kreise nicht von der Verpflichtung, das Straßennetz für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten. Diese Verantwortung führt zu einer Reihe von Konsequenzen und Empfehlungen:

(1) Schulwegsicherung bedeutet praktische Arbeit gegen die Gefährdungen der Kinder im Straßenverkehr

Bei der Schulwegsicherung geht es um regelmäßig benutzte und damit bekannte Wege, an denen Verkehrssicherheitsarbeit konkret ansetzen kann, auch wenn der geringere Anteil der Kinderunfälle auf dem Weg von und zur Schule passiert.

(2) Schulwegsicherung ist eine Gemeinschaftsaufgabe

Es kommt entscheidend auf die Zusammenarbeit der Fachleute aller beteiligten Behörden (Polizei, Straßenverkehrs-, Straßenbau-, Planungsämter) mit Lehrern und Eltern an. Die Initiative kann zwar von jedem einzelnen ausgehen, die verschiedenen Maßnahmen jedoch betreffen die genannten Personengruppen jeweils in spezifischer Weise. Deshalb wird diese Broschüre, die sich in erster Linie an die planenden Fachleute richtet, um ein Elternheft ergänzt.²⁸

(3) Die Unfallanalyse steht am Anfang

Nur die Polizei hat objektive Angaben darüber, wie sicher die bestehenden Schulwege tatsächlich sind. Alle anderen Informationen, wie z.B. Beobachtungen aufgrund guter Ortskenntnis, können nicht frei von subjektiven Einschätzungen sein und deshalb – sofern sie als Hauptkriterium dienen – zu falschen Ergebnissen führen.

Als Basis sollte für den Schuleinzugsbereich die Unfalltypen-Steckkarte aller Unfälle mit Personenschaden über einen Zeitraum von drei Jahren zur Verfügung stehen. Die Unfallauswertung muss bei den Unfällen ansetzen, bei denen Fußgänger beim Überqueren verunglückt sind – denn der Wechsel auf die andere Straßenseite stellt für die Schulkinder das Hauptproblem im Straßenverkehr dar.

Unfälle mit Radfahrern sind die Grundlage für Radschulwegpläne der Sekundarstufe. Die Unfallauswertungen zeigen auch, ob der jeweilige Schuleinzugsbereich richtig gewählt ist und ggf. verändert werden sollte. Die Wege sollten möglichst kurz sein und gefährliche Hauptverkehrsstraßen allenfalls an gesicherten Stellen kreuzen.

(4) Schulwegsicherung ist als Teil der gesamten Verkehrsplanung zu sehen

Ein nach den Kriterien der Schulwegsicherung gestaltetes Straßennetz bietet mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Maßnahmen zur Schulwegsicherung liegen deshalb als Präventionsmaßnahmen gegen künftige Unfälle im Interesse aller.

(5) Schulwegpläne machen den Schulweg sicherer

Auf der Basis von Unfalluntersuchungen, Angaben der Fachbehörden, Elternbefragungen und Ortsbesichtigungen sollten übersichtliche Empfehlungen zum sichersten Schulweg gegeben werden. Der empfohlene Schulweg kann nicht immer der kürzeste Weg sein. Der Plan resultiert aus einer aktuellen Bestandsaufnahme aller verkehrlichen Gegebenheiten im Einzugsbereich der Schule (Schulweggrundplan), der auch als Basis für weitergehende bauliche Maßnahmen dient. In der Primarstufe (1. bis 4. Klasse Grundschule) stehen Schulwegempfehlungen für Fußwege im Mittelpunkt.

²⁸ Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer: „Schulwegsicherung – Informationen für Eltern“, Berlin 2004

(6) Radschulwegpläne sind für die Sekundarstufe wichtig

Viele Kinder und Jugendliche benutzen das Fahrrad für den Schulweg. Deshalb sollte die Radfahrinfrastruktur überprüft bzw. verbessert sowie Empfehlungen für bestimmte Radfahrrouten gegeben werden. Dennoch kann für den Weg zur Grundschule die Radbenutzung nicht empfohlen werden.

(7) Erfolgreiche Schulwegsicherung bedingt ein Maßnahmenpaket

Bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen, Schulwegempfehlungen anhand eines besonderen Planes und die Überwachung der benutzten Wege sowie des Geschwindigkeitsverhaltens der Autofahrer sind aufeinander abzustimmen und in einem Maßnahmenpaket zusammenzufassen. Zum sicheren Verkehrsverhalten der Kinder gehört auch eine angemessene Verkehrserziehung.

(8) Umfangreiches Instrumentarium bewährter Maßnahmen steht bereit

Der Schwerpunkt der Empfehlungen liegt in baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen zur Veränderung des Straßenraums, weil deren Wirkung von Dauer ist und die laufenden Kosten gering sind. Die grundsätzlichen Ziele bestehen darin, die Kfz-Geschwindigkeiten wo notwendig wirkungsvoll zu verringern, Durchgangsverkehr aus Wohngebieten herauszuhalten, sichere Überquerungsstellen sowie ausreichende Flächen für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen.

(9) Beschilderung ist notwendig, reicht aber auf Dauer nicht aus

Es gibt vier Verkehrszeichen, die insbesondere in Schulfnähe in Kombination angeordnet sein sollen („Vorsicht Kinder“, „Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“, „Überholverbot“ und „Haltverbot“). Aber auch wenn mit diesen Zeichen auffällig auf Gefahren für überquerende Schulkinder hingewiesen wird, werden i.d.R. bauliche Maßnahmen erforderlich sein.

(10) Langsame Fahrweise und weniger Verkehr sind durchsetzbar

Geschwindigkeitsdämpfung in Wohnstraßen (Erschließungsstraßen) lässt sich insbesondere mit den straßenbaulichen Elementen „Aufpflasterung“ und „Versatz“ durchsetzen. Der Durchgangsverkehr kann mit einem System aus Sackgassen oder Schleifenstraßen wirkungsvoll auf Verkehrsstraßen umgeleitet werden.

Auf Hauptstraßen (Verkehrsstraßen) sind bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung abgesehen von Mittelinseln und -streifen nur in Ausnahmefällen vertretbar. Andere Maßnahmen der Sicherung, wie Inseln, Mittelstreifen, Geschwindigkeitsüberwachung, sind hier als Regellösungen vorzuziehen.

(11) Gute Sichtbeziehungen sind lebenswichtig

Wenn Kinder die Fahrbahn überqueren wollen, verdecken parkende Fahrzeuge die Sicht häufig so, dass sich Autofahrer und Schulkind nicht rechtzeitig sehen können. Um Sichtkontakt zu gewährleisten, muss in vielen Fällen die geltende Parkregelung überprüft bzw. durchgesetzt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die Gehwege von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden.

(12) Mittelinseln sind eine große Hilfe

Mittelinseln und -streifen vereinfachen das Überqueren von Verkehrsstraßen, weil die Kinder nur noch eine Straßenhälfte in einem Zug überqueren und dabei nur auf die Fahrzeuge einer Richtung achten müssen.

(13) Ampeln entlasten an gefährlichen Überquerungsstellen

Vor allem dort, wo die Verkehrsbelastungen und/oder die Geschwindigkeiten besonders hoch sind, helfen Lichtsignalanlagen. Ob sie außer an Kreuzungen und Einmündungen auch auf der Strecke als spezielle Fußgängerampel die Verkehrssicherheit erhöhen können, ist im Einzelfall sorgfältig zu prüfen.

(14) Zebrastreifen

Fußgängerüberwege (Zeichen 259 StVO und 350 StVO) können sich problematisch auf die Sicherheit auswirken, wenn sie nicht entsprechend den Richtlinien ausgebaut und dimensioniert worden sind (RFGÜ 2001 und ggfs. ergänzende Länderregelungen). Fußgängerüberwege müssen so ausgeführt sein, dass Fußgänger, die dort die Straße überqueren wollen, rechtzeitig zu sehen sind. Darüber hinaus muss durch geeignete Maßnahmen die zulässige Höchstgeschwindigkeit (50 km/h, besser 30 km/h) durchgesetzt und das Überholen verhindert werden.

(15) Geh- und Radwege schützen bei starkem Verkehr

Die Verkehrsarten sollten getrennt werden, wenn die Verkehrsbelastung hoch ist. Mit ausreichend breiten Gehwegen und richtig angelegten Radwegen oder Radfahrstreifen lässt sich der Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer erheblich erhöhen.

(16) Sichere Schulwege sind nur in Verbindung mit Verkehrserziehung möglich

Auch ein den Sicherheitserfordernissen entsprechendes Straßennetz allein kann nicht alle Unfälle verhüten. Hinzukommen muss eine Verkehrserziehung durch Eltern und Schulen: So kommt es schon im Vorschulalter darauf an, das Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögen soweit zu entwickeln, dass die Kinder die wichtigen Grundregeln des Verkehrs erlernen und mit dem Einüben des Schulweges nicht überfordert werden. Verantwortungsvolles Verhalten im Straßenverkehr kann besonders gut anhand eines vorliegenden Schulwegplanes eingeübt werden.

(17) Überwachung ist zur Unterstützung des Verkehrsverhaltens wichtig

Bei der Überwachung geht es zum einen um die Beobachtung der Schulkinder insbesondere an den Überquerungsstellen, um ggf. korrigierend einzugreifen. Zum anderen kommt es darauf an, dass die Autofahrer vor allem an Schulen mit angepasster Geschwindigkeit fahren und Haltverbote beachten. Hier werden immer wieder intensive Gespräche der Polizeibeamten und Kontrollen nötig sein, um dem Kraftfahrer dessen – oft gedankenloses – Fehlverhalten zu verdeutlichen. Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht nur eine wirksame, sondern auch eine für die öffentliche Hand kostenneutrale Maßnahme.

(18) Öffentlichkeitsarbeit macht Schulwegsicherung erfolgreicher

Gute Schulwegpläne werden über Veröffentlichungen in den lokalen Medien vertrauter und können zur Erstellung weiterer Pläne anregen. Außerdem können Einzelprobleme an Risikostellen verdeutlicht sowie die Akzeptanz für Geschwindigkeitsüberwachung erhöht werden.

(19) Gute Schulwegsicherung macht sich bezahlt

Nicht alle Maßnahmen kosten viel Geld: Mittelinseln, Plateaupflasterungen und Poller z.B. stehen – an den richtigen Stellen platziert – in einem sehr günstigen Nutzen/Kosten-Verhältnis. Insbesondere für Maßnahmen der Schulwegsicherung gibt es verschiedene Förderungsmöglichkeiten von Land und Bund.

(20) „Alibipläne“ schaden eher

Im Zweifel ist es besser, Qualität vor Quantität zu setzen: Anstatt für viele Schulen gleichzeitig Empfehlungen herauszugeben, die nicht auf den notwendigen Analysen aufbauen, ist zunächst die Konzentration auf wenige, aber mit Sorgfalt entwickelte Schulwegpläne und flankierende bauliche Maßnahmen vorzuziehen. Wenn für die Schulen in Gebieten mit vielen und schweren Unfällen gute Schulwegpläne vorliegen, können anschließend Pläne für die nicht so problematischen Schuleinzugsbereiche erstellt werden.

(21) Ziel ist der sich selbst aufhebende Schulwegplan

Wenn parallel zu einem bestehenden Schulwegplan das Schulumfeld durch bauliche Maßnahmen sicher gestaltet wurde, wird die Fortschreibung der Empfehlungen zunehmend überflüssig. Wesentliches Kriterium dafür ist, dass die Schulkinder automatisch die gesicherten Überquerungsstellen an Verkehrsstraßen benutzen bzw. die Rad fahrenden Jugendlichen keinem unkalkulierbaren Risiko mehr begegnen müssen.

Anhang

Beispiel eines Schulwegplanes für eine Grundschule

Ausgewählt wurde das Einzugsgebiet einer Grundschule in einem Kölner Quartier, in dem sich viele typische Schulwegprobleme bündeln. Das Beispiel soll zeigen, dass auch in schwierigeren Fällen eine Empfehlung relativ sicherer Schulwege möglich ist.

Bild 3 (S. 8) zeigt einen Ausschnitt der Unfalltypen-Steckkarte für Unfälle mit Personenschaden über drei Jahre im Schulumfeld. Deutlich wird insbesondere die hohe Zahl der linienhaft auftretenden Unfälle mit Fußgängern sowie mit Radfahrern (rote und grüne Fähnchen).

Dieses Unfallgeschehen resultiert vor allem daraus, dass die Frankfurter Straße (B 8) eine Hauptverkehrs- und Einkaufsstraße darstellt, in der sich mehrere Nutzungen überlagern. Die an der Schule vorbeiführende Alte Wipperfürther Straße bildet die zweite Verkehrsachse des Schuleinzugsbereichs. Auch hier haben sich Unfälle mit Personenschaden ereignet.

Die für den Schulweggrundplan neben den Unfallangaben notwendigen baulichen und verkehrstechnischen Gegebenheiten wurden bei Ortsbesichtigungen und über Anfragen bei den Verkehrs- und Baubehörden zusammengetragen. Außerdem wurde eine Befragung der Eltern bzw. Schüler durchgeführt. Die Ergebnisse der Unfallanalyse und der Befragung wurden durch Beobachtungen der Schulkinder auf den Schulwegen überprüft.

Zunächst wurden die Befragungsunterlagen zusammengestellt und den Kindern in der Schule ausgehändigt: Das Anschreiben an die Eltern (Bild 33, S. 35) mit der Bitte, den beiliegenden Fragebogen (Bild 34, S. 36) und den Lageplan mit eingezeichnetem Schulweg den Kindern umgehend wieder mitzugeben. Da die Schule von vielen türkischen Kindern besucht wird, wurden Anschreiben und Fragebogen auch in türkischer Sprache abgefasst.

Der Lageplan des Schuleinzugsbereichs wurde auf DIN A 3 (in Schwarz-Weiß) kopiert, damit eine exakte Einzeichnung der Straßenseite des Schulweges möglich ist. Im Plan war das Schulgebäude durch eine auffällige Schraffur hervorgehoben sowie die Schuleingänge deutlich markiert.

Insgesamt wurden an 475 Schüler Fragebögen verteilt. Der Rücklauf lag bei 75 %; davon wurden 325 Bögen (= 68 %) komplett ausgefüllt. Angesichts dieser recht hohen Quote ist davon auszugehen, dass alle für Kinder gefährlich empfundenen Stellen genannt wurden.

82 % aller Schulkinder kamen zu Fuß zur Schule (die anderen wurden überwiegend mit dem Auto gebracht bzw. abgeholt). Es wurden 63 verschiedene Stellen als gefährlich bezeichnet. Demnach besteht in diesem Schuleinzugsbereich ein hoher Bedarf an Schulwegempfehlungen.

Zur Auswertung wurden benötigt:

- ein auf DIN A 1 vergrößerter und zusammengeklebter Plan des Schuleinzugsbereichs,
- Formblätter „Erläuterungen zum Schulweggrundplan“ (Bild 40, S. 57),
- kleine Klebeetiketten in zwei Farben.

Zunächst wurde nach Bereichen vorsortiert (links und rechts der Bahnlinie). Gleichzeitig wurden unvollständige oder leere Fragebögen aussortiert, ebenso die Anschreiben. Es empfiehlt sich, Fragebogen und Lageplan zusammengeheftet an die Schüler zu verteilen, damit sie bei der Auswertung eindeutig einander zuzuordnen sind.

Danach wurde die Frage 1 des Fragebogens (Bild 34, S. 36) ausgewertet, um Informationen darüber zu gewinnen, wie das Kind den Schulweg zurücklegt.

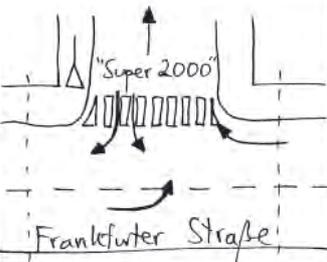
Erläuterungen zum Schulweggrundplan			Blatt
Grundschulen "Alte Wipperfürther Straße"			1
Lfd. Nr.	Zahl der Nennungen	Stelle	Erläuterungen
1	III I	Alte Wipperfürther Str. / Caumannstr.	schnell abbiegende Autofahrer gefährden die Kinder, wenn sie die Caumannstraße überqueren
2	III	Frankfurter Str. / Zufahrt zu "Super 2000"	 Zebrastreifen wird nicht beachtet; schlechte Sichtverhältnisse

Bild 40: Auszug aus den Erläuterungen zum Schulweggrundplan

Die Fragen 2 und 3 wurden wie folgt ausgewertet: In den Arbeitsplan (DIN A 1) wurden alle von den Eltern als gefährlich bezeichneten Stellen mit Klebeetiketten und fortlaufender Numerierung markiert. Parallel wurden die Stellen in den Formblättern kurz handschriftlich beschrieben (Bild 40) sowie die Zahl der Nennungen festgehalten. Wenn eine Stelle mindestens fünfmal genannt wurde, wurde sie im Arbeitsplan zusätzlich mit einem Klebepunkt in einer anderen Farbe markiert. Auch wenn sich bei der Auswertung der Fragebögen sehr viele Angaben wiederholen, so nimmt eine exakte Auswertung dennoch Zeit in Anspruch. Dabei ist es

für die Arbeitsgruppe ein großer Vorteil, wenn genaue Ortskenntnis vorliegt.

Die Überprüfung ergab, dass für sieben der genannten gefährlichen Stellen nähere Erläuterungen für die Eltern und Kinder nötig sind, da sie trotz ihrer Gefährlichkeit nicht umgangen werden können. Diese Stellen wurden auffällig in den Schulweggrundplan eingetragen und durchnummeriert (Bild 41).

Nach den in Kapitel 4.2 genannten Regeln wurden dann die relativ sichersten Schulwege ermittelt. Ziel war es, die aus den Unfallbetrachtungen bekannten Unfallhäufungsstellen und die in der Befragung genannten gefährlichen Stellen entweder zu meiden oder – wo dies nicht möglich ist – die Eltern bzw. Kinder in der Anlage zum fertig gestellten Schulwegplan im einzelnen auf die Gefahren hinzuweisen.

Aus diesen Angaben ergibt sich auch der Bedarf an baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen, die im Schulwegmaßnahmenplan zusammengefasst sind. Schließlich wurde der Schulwegplan aus dem Schulweggrundplan entwickelt. Er wurde freihändig gezeichnet, um die unterschiedliche Bedeutung der Straßen, markante Stellen und Sicherungen für die Straßenüberquerungen hervorzuheben.

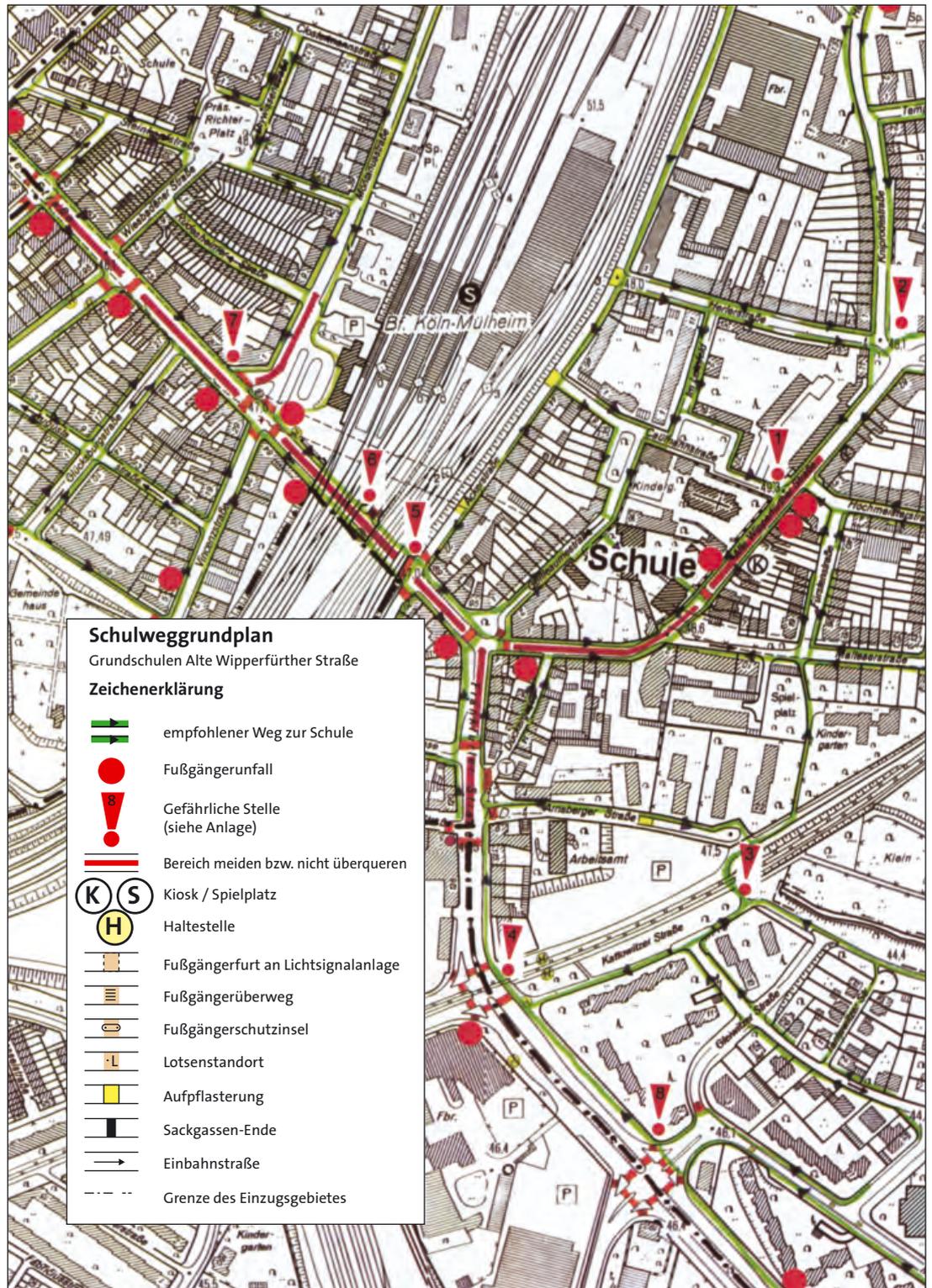


Bild 41: Ausschnitt aus dem Schulweggrundplan

An folgenden Stellen ist besondere Vorsicht nötig:

(1) Einmündung Caumannstraße / Alte Wipperfürther Straße

Falls Ihr Kind die Caumannstraße überquert, muss es besonders auf Abbieger aus der „Alte Wipperfürther Straße“ achten.

(2) Kreuzung Herler Straße / Kniprodestraße / Alte Wipperfürther Straße

Wenn Ihr Kind aus Richtung Johanniterstraße kommt, sollte es – wie im Schulwegplan eingezeichnet – hinter den Bäumen gehen. Beim Überqueren der Herler Straße zur Kniprodestraße sind die dort manchmal parkenden Lkw gefährlich: Ihr Kind sollte dort nicht über die Straße gehen, weil es hinter dem Lkw nicht gesehen wird. Viel sicherer ist der kleine Umweg zur anderen Überquerungsstelle Richtung Johanniterstraße.

(3) Bahnübergang zwischen Kattowitzer Straße / Arnsberger Straße

Sie sollten hier Ihr Kind auf die um die Kurve kommenden Bahnen hinweisen, die beim Nachhauseweg erst relativ spät gesehen werden können. Üben Sie mit ihm den Übergang. Wenn sich gerade ein Radfahrer auf den Gleisen befindet, sollte Ihr Kind so lange warten, bis der Übergang wieder frei ist.

(4) Straßenbahnübergang Frankfurter Straße

Es ist sehr wichtig, dass die Bahnen aus beiden Richtungen beachtet werden, da der Übergang nicht mit einer Schranke ausgestattet ist. Machen Sie Ihr Kind auf das gelbe Straßenbahnblinklicht aufmerksam.

(5) Kreuzung Frankfurter Straße / Ackerstraße

Die Frankfurter Straße ist eine besonders gefährliche Hauptverkehrsstraße. Wegen der kurzen Grünphase für Fußgänger über die Frankfurter Straße und Autos aus der Ackerstraße, die gleichzeitig in die Frankfurter Straße einbiegen wollen, kommt es hier immer wieder zu gefährlichen Situationen.

(6) Frankfurter Straße / Zufahrt zum Einkaufsmarkt „Super 2000“

Da hier nur ein Zebrastreifen ist, der häufig von Fahrzeugen blockiert wird, können die Autofahrer Kinder häufig schlecht sehen.

(7) Frankfurter Straße / Montanusstraße / Vincenzstraße

Vorsicht, wenn hier Autos in die Frankfurter Straße einbiegen.

Der Schulweg meines Kindes

Bitte beantworten Sie die Fragen mit Ihrem Kind.

1. Wie gelangt Ihr Kind in der Regel zur Schule?

Bitte das oder die zutreffende(n) Kästchen ankreuzen

zu Fuß

mit dem Fahrrad

mit Linienbus / Straßenbahn

mit Schulbus

im Auto



2. Zeichnen Sie bitte gemeinsam den Schulweg in die beiliegende Karte ein.

Falls Ihr Kind verschiedene Wege benutzt, tragen Sie alle ein.

Dabei soll deutlich werden,

- auf welcher STRASSESEITE Ihr Kind jeweils geht

- wo es an Kreuzungen und Einmündungen die Straßenseite wechselt

- wo die Straße sonst noch überquert wird

3. Welche Gefahren gibt es auf diesem Schulweg?

Tragen Sie die Nummern der auftretenden Mängel an den entsprechenden Stellen der Karte ein.

Das ÜBERQUEREN ist schwierig,

... weil der Verkehr zu stark ist

... weil zu schnell gefahren wird

... weil die Straße zu breit ist

... weil abbiegende Autos zu beachten sind

Die SICHT ist schlecht,

... durch parkende Autos

... durch Hecken, Bäume usw.

... wegen der Kurve oder Kuppe

Weitere Mängel (ggf. kurz benennen):

Gehweg _____

Ampelschaltung _____

andere _____

hier bitte kopierten Kartenausschnitt hineinkleben
(s. Bild 34, S. 36)

Vielen Dank für Ihre Hilfe!

Literatur

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Stand September 2002
- Beratungsstelle für Schadenverhütung: Schulwegsicherung in Nordrhein-Westfalen, Informationen, Köln 1989
- Beratungsstelle für Schadenverhütung: Tempo 30-Zonen – Auswahl und Einrichtung, Empfehlungen Nr. 8, Köln 1990
- Bundesministerium für Verkehr: Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden; Anhang 2: Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern, in: Verkehrsblatt 10/1996, S. 238 ff
- Bundesminister für Verkehr (Hg.): direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 51: Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs; Bonn-Bad Godesberg 1997
- Bundesministerium für Verkehr (Hg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen – R-FgÜ 84, Bonn 2001
- Bundesverband der Unfallkassen – BUK (Hg.): Statistik-Info zum Schülerunfallgeschehen 2002, München 2003
- Bundesverband der Unfallkassen – BUK (Hg.): Mit dem Bus zur Schule – Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen, Hinweise, München 2004
- Cohen, A.S.: Verkehrszeichen, Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 2, 1994
- Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hg.): 25. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Goslar 1987
- Ellinghaus, D./Steinbrecher, J.: Kinder in Gefahr, Uniroyal-Schriftenreihe, Heft 21, Hannover/Köln 1996
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs – EAÖ, Köln 2003
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95, Köln 1995
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA) und Teilfortschreibung, Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Merkblatt zur Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten, Köln 2003
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Merkblatt zur Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 2: Maßnahmen gegen Unfallhäufungen, Köln 2002
- Haldemann, R./Weber, W.: Verkehrssicherheit auf Schulwegen, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (Bfu), Bern 1994
- Hinweise für die Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1998
- Hülsen, H.: Unfälle mit Radfahrern in Bayern, Mitteilungen Nr. 33 der Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln 1993

Köppel, W./Meewes, V.: Gerichtsurteile zu Aufpflasterungen und Schwellen – Analyse und Folgerungen, Informationen der Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln 1994

Kultusminister der Länder der Bundesrepublik Deutschland: Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule, i.d.F. vom 17.6.1994

Leerkamp, B.: Finanzierung des ganzheitlichen Straßenentwurfs. Heutige Grenzen und neue Ansätze, Hannover 1992

Limbourg, M.: Schulwegunfälle: Häufigkeit, Ursachen und Prävention, Münster/Essen 1994

Limbourg, M.: Kinder im Straßenverkehr, Münster 1994

Meewes, V.: Mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung. Auswirkungen auf Verhalten und Verkehrssicherheit, Mitteilungen Nr. 34 der Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln 1993

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr/Kultusministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): Zur Schule – aber sicher, Dortmund 1994

Pfundt, K./Meewes, V.: Verkehrserschließung von Wohnbereichen – Umgestaltung, Neuplanung, Empfehlungen Nr. 6, Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln 1986

Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehrsunfälle 2002, Wiesbaden 2003

Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer: „Schulwegsicherung – Informationen für Eltern“, Berlin 2004

Index

- | | | | |
|----------------------------------|--|---------------------------|--|
| Absperrgitter | 13, 40 | Mittelstreifen | 14, 15, 32, 53 |
| Absperrgeländer | 13, 27, 37 | Organisationen | 40, 41, 49 |
| Anschreiben der Schule | 35, 39 | Örtliche Unfallkommission | 8 |
| Arbeitskreis „Schulwegsicherung“ | 41 | Planungsamt | 40, 43 |
| Aufpflasterungen | 10, 11, 15, 16, 17, 18, 28, 33 | Plateaupflasterungen | 17, 18, 19, 54 |
| Aufsicht | 24, 29 | Polizei | 6, 30, 33, 34, 40, 41, 49 |
| Bauliche Maßnahmen | 6, 10, 11, 12, 16, 34, 49, 50, 53, 54, 55, | Radfahrausbildung | 48 |
| Beschilderungen | 10, 12 | Radschulwegplan | 44 |
| Busverkehr | 18, 20, 21, 24 | Rettungsdienst | 18 |
| Drängelgitter | 24 | Sackgassen | 16, 33, 37, 53 |
| Eltern | 6, 30, 33, 35ff., 40, 41, 56ff. | Schleifenstraßen | 16, 53 |
| Elternbefragung | 7, 33, 35, 39, 40, 54 | Schulbusverkehr | 20, 21, 24 |
| Elternheft | 2, 5, 47, 52 | Schule | 6, 9, 16, 31, 32, 35, 39, 40, 41, 48 |
| Elternvorfahrt | 27, 30 | Schulträger | 21, 32, 40, 41 |
| Fahrgassenversätze | 18 | Schulweggrundplan | 32, 33, 34, 36, 38, 39, 54, 55, 56, 57 |
| Fahrrad-Schulwege | 43 | Schulwegmaßnahmenplan | 32, 57 |
| Fußgängerfurt | 10, 14, 22, 27, 33, 34, 40 | Schulweg-Moderatoren | 49 |
| Gefahrenbewusstsein | 47 | Schulwegplan | 31ff., 44, 46, 47, 51, 56 |
| Gemeinschaftsaufgabe | 40, 51 | Schulwegsicherung für | |
| Geschwindigkeiten | 10, 15, 17, 18, 46, 47, 49 | Rad fahrende Schüler | 42 |
| Haftung | 51 | Schutzdächer | 24 |
| Haltestellen | 20, 22ff, 34 | Schwellen | 17, 19, 53 |
| Haltestellen am Fahrbahnrand | 25 | Sichtkontakt | 13, 14, 16, 49, 53 |
| Haltestellenausstattung | 24 | Sofortmaßnahmen | 11, 40 |
| Haltestellenbuchten | 26 | Straßenbauamt | 40, 51 |
| Haltestellenkap | 24 | Straßenverkehrsbehörde | 6, 12, 22, 28, 36, 37, 40, 41, 43, 49 |
| Haltestellentypen | 24 | Streckenabschnitte | 8, 9, 14, 37 |
| Haltverbot | 6, 11, 12, 23, 25, 47, 49, 53, 54 | Teilaufpflasterungen | 17, 18 |
| Kartenmaterial | 30 | Unfalltypen-Steckkarte | 6, 8, 16, 31, 34, 51, 52, 55, 62 |
| Knotenpunkt | 14, 18, 37 | Unfalluntersuchungen | 7, 9, 31, 54 |
| Körpergröße | 47 | Verhaltensbeobachtung | 33, 37 |
| Kreisverkehr | 19 | Verkehrserziehung | 6, 47, 48, 52, 53 |
| Länderprogramme | 50, 51 | Verkehrsunterricht | 31, 40, 40, 47, 48 |
| Lichtsignalanlage | 10, 14, 15, 19, 27, 28 | Verkehrszeichen | 10, 11, 12, 34, 48, 49, 53 |
| Linksversatz | 18 | Wahrnehmung | 47, 48, 54 |
| Lokale Medien | 49, 50, 54 | Warnblinklicht | 27 |
| Mittelinsel | 10, 11, 13, 14, 15, 22, 28, 37, 39, 46, 49, 50, 53, 54 | Zebrastreifen | 15, 39, 53, 59 |

Schulweg-Medien (Stand 2009)



Schulwegsicherung - Informationen für Eltern

Neue Schule - neue Wege - Informationen für Eltern, Schulen und Behörden

CD-ROM - Schulwegsicherung - Informationen für Eltern (inkl. Film)

CD-ROM - Neue Schule - neue Wege - Informationen für Eltern, Schulen und Behörden (inkl. Film)



Schulwegsicherung - Flyer:
10 Tipps für Eltern / Schulwegkonzept für Planer / Kinder lernen Rad fahren

Aktuelle Informationen: www.udv.de



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Tel. 030 / 20 20 -50 00, Fax 030 / 20 20 - 60 00
www.gdv.de, www.udv.de