



Sichere Schul- und Kitawege am Beispiel der Grundschule Hofgartenstraße

Impressum

Auftraggeber

Stadt Bad Kreuznach

Fachbereich Stadtplanung und Umwelt

Viktoriastraße 13

55543 Bad Kreuznach

Auftragnehmer

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
M. Sc. Kevin Hillen (Bearbeitung)

Dortmund, im Februar 2016

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
1 Einleitung.....	6
1.1 Methodisches Vorgehen	7
2 Bestandsanalyse der Situation vor Ort	8
2.1 Das Umfeld der Hofgartenschule sowie der beiden Kitas	9
2.2 Probleme zu Bring- und Abholzeiten	15
3 Durchführung und Auswertung der Elternbefragung.....	18
4 Empfehlungen für sichere Schul- und Kitawege im Umfeld der Hofgartenstraße.....	25
4.1 Weiche Maßnahmen zur Sensibilisierung	25
4.2 Verkehrsordnungsrechtliche und bauliche Maßnahmen	27
5 Weitere allgemeine Empfehlungen für sichere Schulwege und ein sicheres Schulumfeld ...	36
5.1 Aufbau eines schulischen Mobilitätsmanagements	36
Quellenverzeichnis	44
6 Anhang	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einrichtungen entlang der Hofgartenstraße und Steinweg	8
Abbildung 2: Schulbezirk der Grundschule Hofgartenstraße mit 1 km-Radius.....	9
Abbildung 3: Verkehrsführung und Überwege im Gebiet.....	10
Abbildung 4: Seitenraumbedarf auf Gehwegen.....	10
Abbildung 5: Verengter Gehweg auf der Hofgartenstraße.....	11
Abbildung 6: Engstelle durch parkende Pkw.....	11
Abbildung 7: Parken auf markierten Parkflächen entlang der Hofgartenstraße	11
Abbildung 8: Gehwegbreiten entlang der Einrichtungen und Zuwege.....	12
Abbildung 9: Verengung der Fahrbahn vor Schulstandort Hofgartenstraße 14	12
Abbildung 10: Fußgängerüberweg und Sicherung der Poller vor Schulstandort Hofgartenstraße 14	12
Abbildung 11: <i>Kiss & Ride</i> -Parkplatz (links) an der Ritschule	13
Abbildung 12: <i>Kiss & Ride</i> -Parkplatz (von 7:30 bis 16:30 Uhr).....	13
Abbildung 13: Fußgängerüberweg vor dem Schulstandort Hofgartenstraße 70.....	13
Abbildung 14: Fußgängerüberweg von der Hofgartenstraße in Blickrichtung Steinstraße	13
Abbildung 15: <i>Kiss & Ride</i> -Parkplatz vor Schulstandort Hofgartenstraße 70.....	14
Abbildung 16: Vor dem Matthäus-Kindergarten (Hofgartenstraße 32).....	14
Abbildung 17: Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs vor der Kita Ilse-Staab	14
Abbildung 18: Zählung am Steinweg.....	16
Abbildung 19 & 20: Nachmittagsspitze am Schulstandort Hofgartenstraße 70	17
Abbildung 21: Antworten der Eltern zur Wege-Art (Mehrfachnennungen)	19
Abbildung 22: Häufigste Wegeverbindungen Hofgartenschule.....	20
Abbildung 23: Häufigste Wegeverbindungen Kita Ilse-Staab	21
Abbildung 24: Antworten zum Thema Sicherheit im Umfeld der Einrichtungen	22
Abbildung 25: Gefahrenstellen aus der Elternbefragung.....	23
Abbildung 26: Zitate aus der Elternbefragung (Hofgarten-Schule).....	24
Abbildung 27: Zitate aus der Elternbefragung (Kita-Einrichtungen)	24
Abbildung 28: Beispiel für einen Schulwegsicherungsplan.....	25
Abbildung 29: Beispiel für eine Spielroute aus der Stadt Griesheim	26
Abbildung 30: <i>Walking-Bus</i>	26
Abbildung 31: Neue Einbahnstraßenregelung (gestrichelt).....	29
Abbildung 32 & 33: Kinscherfstraße.....	32
Abbildung 34: Erweiterung mit Umkehr der unteren Kahlenberger Straße und beidseitiger Befahrungsmöglichkeit der Johannisstraße (gestrichelt)	32
Abbildung 34: Konzeption zur Errichtung von Verschwenkungsinseln.....	33
Abbildung 35 & 36: Aktueller typischer Verlauf auf der Hofgartenstraße und Variante mit verbreiterten Gehwegen.....	34
Abbildung 37: Alle Maßnahmen im Überblick	35

1 Einleitung

Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten ist ein wichtiges Thema. Schulen und Kitas haben in den letzten Jahren mit erheblichen negativen Auswirkungen des zunehmenden Bring- und Abholverkehrs zu kämpfen, so auch an der Ganztagesgrundschule an der Hofgartenstraße sowie an den beiden Kindertagesstätten am Steinweg. Zu bestimmten Zeiten führt der Verkehr vor der Ganztagesgrundschule sowie den beiden Kindertagesstätten zu chaotischen Zuständen, woraus auch gefährliche Situationen für die Kinder resultieren. Eltern von Schulkindern halten das Schulumfeld dementsprechend für unsicher für ihre Kinder und bringen ihre Kinder lieber per Pkw direkt vor die Schule. Eine Spirale, die sich immer weiter verschärft.

Diese Probleme im Umfeld der Grundschule Hofgarten in Bad Kreuznach waren der Anlass, Anfang 2015 eine Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Bereiche der Stadtverwaltung sowie Verantwortlichen der Grundschule und der umliegenden Einrichtungen zu gründen, um nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Im Rahmen dieser gemeinsamen Diskussion entschied sich die Stadt Bad Kreuznach das Büro Planersocietät mit der Problemanalyse und der Maßnahmenentwicklung für ein sicheres Schulumfeld an der Hofgartenschule zu beauftragen. Dies wird in enger Abstimmung mit dem laufenden Prozess des *Integrierten Verkehrsentwicklungskonzepts (IVEK)* erfolgen, das Maßnahmen im Verkehrsbereich gesamtstädtisch für die Stadt Bad Kreuznach untersucht und entwickelt. Damit soll auch das Thema Verkehrssicherheit, das im IVEK ein wichtiges Zielfeld darstellt, untersucht und am konkreten Beispiel der Hofgartenschule dargestellt werden. Das Problem der mangelnden Verkehrssicherheit und Unverträglichkeit lässt sich in Bad Kreuznach nicht nur im Umfeld der Hofgartenschule finden, sondern auch an anderen Schulstandorten, z.B. auch – wie in der Bürgerbeteiligung häufiger genannt – am Schulstandort Heidenmauer. Das Ziel der Maßnahmen im schulischen Mobilitätsmanagement ist es, die motorisierten Hol- und Bringdienste zu verringern, die Verkehrssicherheit im Umfeld der Schulen sowie auf dem Schulweg zu erhöhen sowie die Perspektiven für eine eigenständige und selbständige Mobilität von Kindern zu erhöhen.

Etwa 7 % aller zurückgelegten Wege in der Stadt Bad Kreuznach entfallen auf Begleitwege, von welchen die allermeisten Hol- und Bringdienste für Kinder sind. Diese Begleitwege werden überwiegend mit dem Pkw durchgeführt, so dass allein in Bad Kreuznach täglich 7.200 Pkw-Fahrten auf diese Hol- und Bringdienste zurückzuführen sind. Im Gesamtverkehr, aber vor allem auch für das Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten, die sich im innerstädtischen Bereich befinden, führt dies zu angespannten Situationen, gerade in den Spitzenzeiten, morgens, mittags oder nachmittags.

Der vorliegende Bericht zeigt aufbauend auf einer Problemanalyse am Beispiel der Hofgartenschule sowie des Umfeldes auf, wie solche Bring- und Holfahrten vor Ort verträglicher abgewickelt werden können und welche generellen Möglichkeiten Eltern, Lehrer und Schüler haben, um die Situationen zu entschärfen. Es werden mit dem Fokus Hofgartenschule und ihrem Umfeld mögliche Maßnahmen vorgeschlagen, die zu einer Verbesserung in diesem Bereich führen können. Da-

rüber hinaus werden auch generelle Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor Schulen aufgezeigt.

1.1 Methodisches Vorgehen

Zunächst gab es ein **Auftaktgespräch** mit Vertreterinnen und Vertretern der bereits bestehenden Arbeitsgruppe, in der die Probleme vor Ort sowie erste Diskussionsergebnisse vorgestellt wurden. Das Umfeld der Hofgartenschule wurde zunächst durch eine **Ortsbegehung** erkundet, um die Hofgartenstraße sowie die umliegenden Straßen kennenzulernen und um die örtlichen Gegebenheiten und Probleme in einer Bestandsanalyse aufzunehmen und zu verorten. Eine zweite Begehung fand während der Öffnungszeiten der Hofgartenschule und der angrenzenden Kita-Einrichtungen statt. Morgens, mittags und nachmittags wurden die jeweiligen Schwerpunkte des Bring- und Abholverkehrs sowie die Parksituation beobachtet. In Gesprächen mit Vertretern der Stadt Bad Kreuznach sowie der Schulleiterin der Hofgartenschule wurden weitergehend über Problemfelder und Lösungsmöglichkeiten diskutiert.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse, den Verkehrsbeobachtungen zu den Bring- und Abholzeiten sowie dem Gespräch mit der Schulleitung wurde daraufhin ein **Befragung** der Eltern der Kinder der jeweiligen Einrichtungen durchgeführt, um die Wahrnehmung, Bewertung und Verortung seitens der Eltern in Hinblick auf die Problemfelder vor Ort zu erfahren. Über 280 Eltern der Schule und über 100 Eltern der beiden Kindertagesstätten beteiligten sich an dieser Befragung. So konnte eine fundierte Grundlage zur Art des Schul- oder Kita-Weges (Verkehrsmittelwahl im Sommer/Winter; Begleitung) sowie Aussagen über ihr Sicherheitsgefühl auf dem Schulweg gewonnen werden¹.

In einer Literaturrecherche wurden geeignete generelle Maßnahmen für ein schulisches Mobilitätsmanagement gesammelt und dargestellt. Aus diesen wurde für die Hofgartenschule sowie für das Umfeld konkrete Maßnahmen ausgewählt und bewertet, inwieweit sich diese Maßnahmen anbieten würden. Die Maßnahmenvorschläge sind in diesem Bericht zusammengestellt und werden in einem Gespräch mit der Arbeitsgruppe reflektiert und weiterentwickelt.

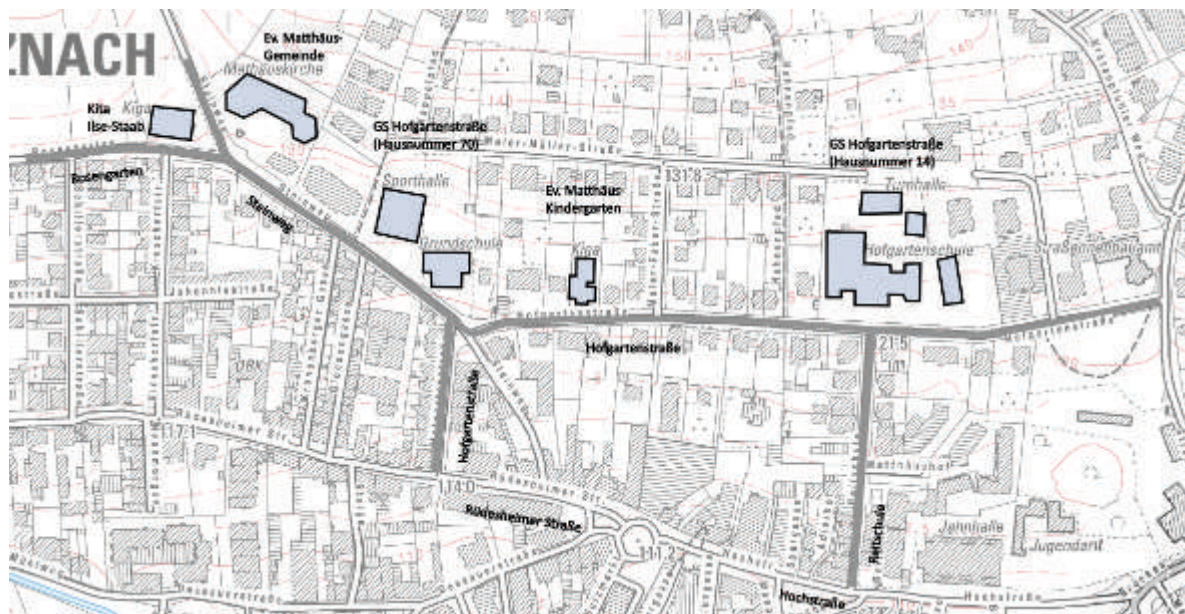
¹ Die Fragebögen befinden sich im Anhang dieses Berichts

2 Bestandsanalyse der Situation vor Ort

Betreffende Einrichtungen

Die bei der Betrachtung der sicheren Schul- und Kitawegen wichtigen Einrichtungen befinden sich an der Hofgartenstraße sowie dem Steinweg/Rosengarten. Besonders im Fokus steht dabei die **Grundschule Hofgartenstraße**, die eine von drei Grundschulen in Bad Kreuznach ist. Insgesamt besuchen über 400 Schülerinnen und Schüler die Ganztagschule, die auf zwei Standorte entlang der Hofgartenstraße aufgeteilt ist. Die Anzahl der Schüler ist in den vergangenen Jahren gestiegen und wird sich auch in Zukunft noch weiter erhöhen. Der normale werktägliche Unterricht beginnt um 8:00 Uhr und geht bis 12:00 Uhr (Standort Hofgartenstraße 14) bzw. 16:00 Uhr (Hofgartenstraße 70). Bei der Grundschule kommt die Besonderheit hinzu, dass häufig zwischen den beiden Standorten gewechselt werden muss. Beispielsweise befinden sich die Turnhalle der Schule am westlichen Standort und die Mensa am östlichen Standort. Grundschulen werden im Gegensatz zu Kitas häufig von den Kindern selbstständig erreicht, so dass nicht nur die Situation unmittelbar vor der Schule von Bedeutung ist, sondern auch insgesamt sichere Zuwege zur Schule bei der Betrachtung wichtig sind.

Abbildung 1: Einrichtungen entlang der Hofgartenstraße und Steinweg



Der Schulbezirk und das Einzugsgebiet der Hofgartenschule erstrecken sich über den gesamten Innenstadtbereich sowie den Nordwesten von Bad Kreuznach. Auch wenn die entlegensten Wohnbereiche innerhalb des Schulbezirks über 1,5 km von der Schule entfernt sind, zeigt die folgende Karte, dass von vielen Wohnbereichen des Schulbezirks die Hofgartenschule fußläufig zu erreichen. Allerdings gibt es auf dem Weg zur Schule einige Barrieren, wie z.B. die Stromberger Straße oder auch die viel befahrene Rüdesheimer Straße, die sicher überquert werden müssen.

Abbildung 2: Schulbezirk der Grundschule Hofgartenstraße mit 1 km-Radius

Neben der Grundschule gibt es entlang der Hofgartenstraße noch den **Evangelischen Matthäus-Kindergarten** der Evangelischen Matthäus-Gemeinde sowie die **Kindertagesstätte Ilse-Staab** am Steinweg/Rosengarten. Die beiden Kindertagesstätten werden von insgesamt knapp 200 Kindern besucht, die zwischen 0 und 7 Jahre alt sind, wobei der Schwerpunkt in den Altersklassen 2 bis 5 liegt. Beide Einrichtungen sind zwischen 7:00 und 16:00 Uhr geöffnet, wobei sich die Bringzeit zwischen 7:30 Uhr und 8:00 Uhr konzentriert und ab circa 15:45 Uhr die Abhol-Spitzenzeit beginnt. Dies fällt zusammen mit der nachmittäglichen Abholzeit der Grundschule und führt insbesondere dann zu den größten Verkehrsbelastungen und -problemen.

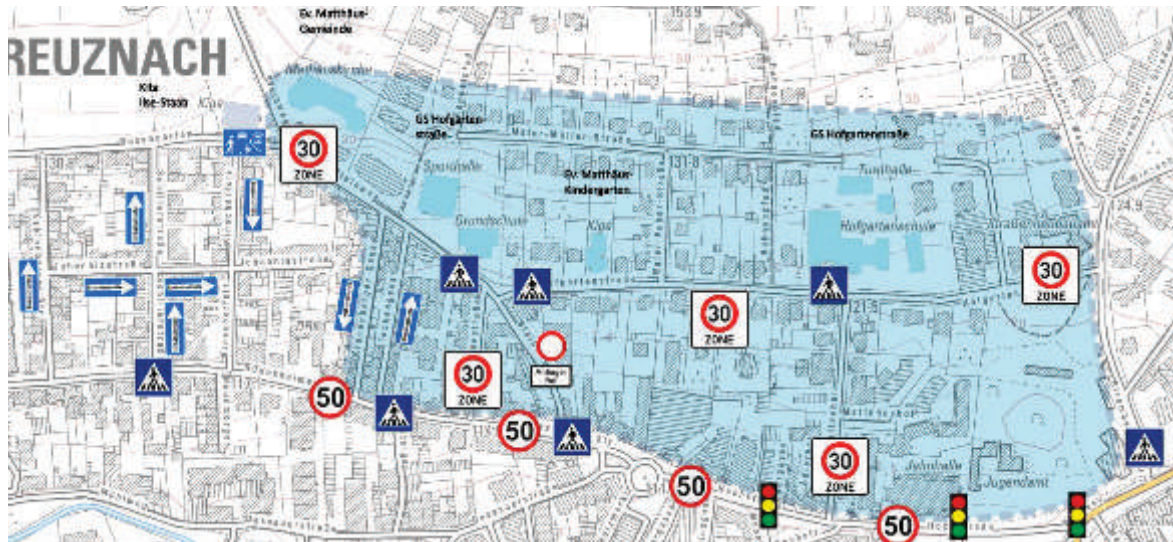
2.1 Das Umfeld der Hofgartenschule sowie der beiden Kitas

Geschwindigkeiten und Verkehrssicherheit

Das betreffende Gebiet befindet sich zum größten Teil innerhalb einer Tempo-30-Zone. Die im Süden befindliche Rüdesheimer Straße/Hochstraße sowie die im Osten gelegene Stromberger Straße sind Hauptstraßen mit Tempo 50. Im Gebiet westlich der Tempo-30-Zone befinden sich größtenteils verkehrsberuhigte Bereiche sowie Einbahnstraßen, so auch unmittelbar an der Kindertagesstätte Ilse-Staab am Steinweg/Rosengarten beginnend.

Im Verlauf der Rüdesheimer Straße/Hochstraße gibt es mehrere Fußgängerüberwege und Fußgängerampeln, die eine Querung ermöglichen. Ebenfalls gibt es entlang der Hofgartenstraße in direkter Nähe der beiden Schulstandorte mehrere Fußgängerüberwege.

Abbildung 3: Verkehrsführung und Überwege im Gebiet

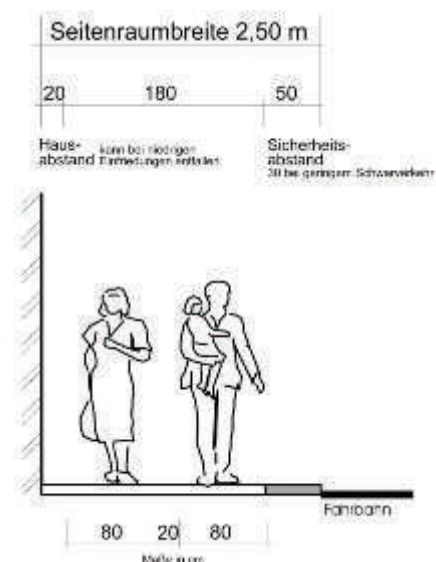


Gehwegbreiten

Die erforderlichen Gehwegbreiten ergeben sich aus dem Zusammenspiel von körperlicher Abmessung einer zu Fuß gehenden Person sowie der für die Person erforderlichen Bewegungsspielräume. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder aber auch Personen mit Kinderwagen, die in dem Gebiet um die Schule sowie die Kita-Einrichtungen häufig vorkommen, haben dabei höhere spezifischere Anforderungen, d.h. einen entsprechend größeren Raumbedarf. Auch sollte zum fließenden Verkehr ein Abstand von mindestens 30 cm vorhanden sein. Bei Kindern als besonders schutzbedürftige Gruppe sollte dieser Bereich noch größer sein (etwa 50 cm). Die Breite von Gehwegen sollte somit in der Regel zwischen 2,50 m und 3,00 m betragen (vgl. FGSV 2002: 23).

Die Gehwege im Gebiet sind entlang der Hofgartenstraße und den Nebenstraßen häufig deutlich schmaler. Darüber hinaus sind besonders in der Hofgartenstraße selber die Gehwege oft in schlechten Zustand oder die zur Verfügung stehende Breite wird durch Bäume oder auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge zusätzlich verengt.

Abbildung 4: Seitenraumbedarf auf Gehwegen



Quelle: eigene Darstellung nach FGSV 2002/Bräuer; Schmitz 2004

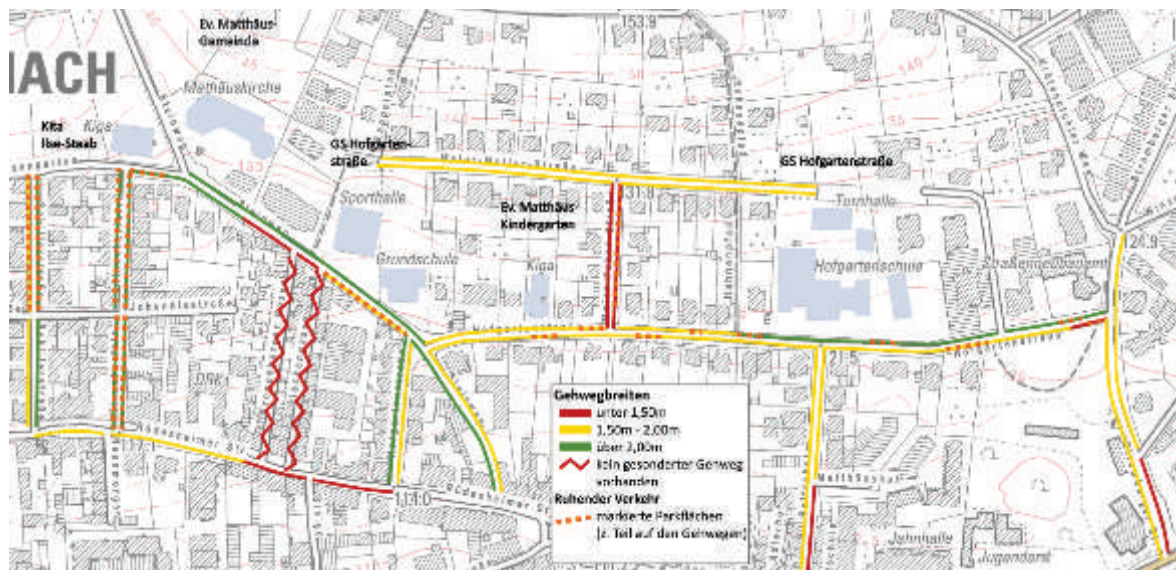
Abbildung 5: Verengter Gehweg auf der Hofgartenstraße**Abbildung 6: Engstelle durch parkende Pkw**

Unmittelbar vor den Schulen weisen die Gehwege zumindest eine noch ausreichende Breite auf, dennoch ist die Vielzahl der Wege mit unter 2,00 m deutlich zu schmal für die hohe Frequenz an Schülerinnen und Schülern sowie Eltern in Begleitung von Kindern.

Parken

Auf der Hofgartenstraße sind auf beiden Straßenseite abwechselnd markierte Parkflächen eingerichtet, welche meist auch belegt und genutzt sind. Diese verlangsamen den durchfahrenden Kfz-Verkehr zwar, führen jedoch auch dazu, dass die Sicht insbesondere für Kinder eingeschränkt wird.

Abbildung 7: Parken auf markierten Parkflächen entlang der Hofgartenstraße

Abbildung 8: Gehwegbreiten entlang der Einrichtungen und Zuwege**Räumliche Situation vor den Schul- und Kitastandorten**

Die beiden Schulstandorte verfügen über mehrere Maßnahmen zur Sicherung vor dem fließenden Verkehr. Vor dem Hauptgebäude der Hofgartenschule (östlicher Standort, Hausnummer 14) gibt es neben einem Fußgängerüberweg und einer Abpollerung zur Fahrbahn auf der Seite des Schulgebäudes einen ausreichend breiten Gehweg. Ebenfalls ist die Fahrbahn vor dem Fußgängerüberweg verengt, so dass die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge reduziert werden. Darüber hinaus existiert an der Straße Reitschule (von der Rüdeshheimer Straße zur Hausnummer 14 kommend) eine eingerichtete Kiss & Ride-Zone, die jedoch nicht abmarkiert ist.

Abbildung 9: Verengung der Fahrbahn vor Schulstandort Hofgartenstraße 14**Abbildung 10: Fußgängerüberweg und Sicherung der Poller vor Schulstandort Hofgartenstraße 14**

Abbildung 11: Kiss & Ride-Parkplatz (links) an der Ritschule



Abbildung 12: Kiss & Ride-Parkplatz (von 7:30 bis 16:30 Uhr)



Im Umfeld des Schulstandorts im Westen (Hausnummer 70) lassen sich ebenfalls sowohl Fußgängerüberwege und eine Kiss & Ride-Zone finden. Die ehemalige Bushaltestelle ist für den Zeitraum zwischen 7:30 und 16:30 freizuhalten, um einen Halt und eine Weiterfahrt ohne Wendemanöver der Eltern zu gewährleisten.

Abbildung 13: Fußgängerüberweg vor dem Schulstandort Hofgartenstraße 70



Abbildung 14: Fußgängerüberweg von der Hofgartenstraße in Blickrichtung Steinstraße



Abbildung 15: Kiss & Ride-Parkplatz vor Schulstandort Hofgartenstraße 70

Vor dem Matthäus-Kindergarten an der Hofgartenstraße gibt es bis auf ein Hinweisschild keine besonderen Anlagen zum Schutz der Kinder. Dies ist insofern nicht problematisch, da Kita-Kinder in der Regel von ihren Eltern bis in die Einrichtung gebracht werden und zu keinem Zeitpunkt unbeaufsichtigt sind. Es gibt jedoch ebenfalls keine gekennzeichneten Halteflächen, sondern lediglich die überall auf der Hofgartenstraße befindlichen markierten Haltebuchten. Diese sind jedoch meist belegt, so dass ein sicherer und ordnungsgemäßer Halt im Bring- und Abholverkehr kaum möglich ist. Die Kindertagesstätte Ilse-Staab liegt nur wenige Meter vom Schulstandort Hofgartenstraße 70 entfernt, zwischen dem abknickenden Steinweg und der Straße Rosengarten. Ab dort beginnt der verkehrsberuhigte Bereich.

Abbildung 16: Vor dem Matthäus-Kindergarten (Hofgartenstraße 32)**Abbildung 17: Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs vor der Kita Ilse-Staab**

Verkehrsbelastung

Die Hofgartenstraße und der Steinweg gehören zum Nebenstraßennetz und haben jeweils eine Belastung von unter 2000 Fahrzeugen/Tag. Zur Vermeidung der mit über 20.000 Fahrzeugen belasteten Rüdesheimer Straße/Hochstraße wird die Hofgartenstraße teilweise als Schleichweg von der Rüdesheimer Straße zur Stromberger Straße in Richtung Winzenheim (und umgekehrt) genutzt. Zudem befinden sich neben den Schul- und Kitastandorten mit der Erziehungsberatungsstelle sowie der DLR/Weinbauschule (kann über Steinweg und Rosengarten angefahren werden, um die Rüdesheimer Straße zu umgehen) noch zwei weitere verkehrserzeugende Einrichtungen im Umfeld der Hofgartenstraße.

Zwischenfazit Bestandsanalyse

In der Hofgartenstraße und den umliegenden Straßen der Einrichtungen lassen sich zunächst viele Ansätze für ein sicheres Schul- und Kitaumfeld finden. Fußgängerüberwege vor den sensiblen Einrichtungen, in einigen Bereichen ausreichend breite Gehwege und *Kiss & Ride*-Parkplätze vor den Schulstandorten sind erste Maßnahmen, die bereits zur Sicherheit beitragen. Zudem gibt es direkt vor den Einrichtungen Maßnahmen wie verengte Fahrbahnen oder Abpollerung der Gehwege vor dem fließenden Verkehr. Die Vielzahl an parkenden Pkw führt zwar zur Geschwindigkeitsreduzierung, jedoch führen die parkenden Fahrzeuge auch zu Sichtbehinderungen, insbesondere für Kinder.

Diese positiven Ansätze werden jedoch vor allem dann strapaziert, wenn der Bring- und Abholverkehr an den Schulen dazu führt, dass innerhalb eines kurzen Zeitfensters eine Vielzahl an Pkw durch das Gebiet fährt und an den Einrichtungen hält, um die Kinder aus- oder einsteigen zu lassen oder sie bis in die Einrichtungen zu bringen. Insbesondere in diesen Zeiten stößt die vorhandene Infrastruktur an seine Grenzen und unübersichtliche und gefährliche Situationen entstehen.

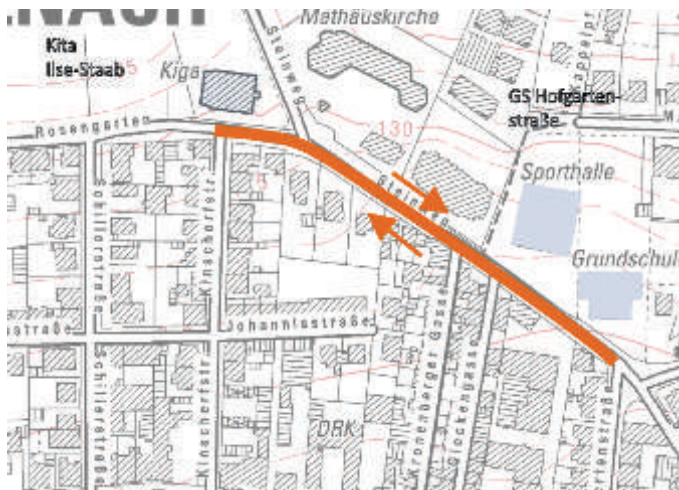
2.2 Probleme zu Bring- und Abholzeiten

Der sich überschneidende Beginn der Grundschule sowie der Kita-Einrichtungen führt zwischen 7:40 und 8:00 Uhr zu unübersichtlichen bis teils chaotischen Situationen in der Hofgartenstraße und den umliegenden Straßen (insbesondere am Schulstandort Hofgartenstraße 70/Steinweg). Eine ähnliche Situation ergibt sich zwischen 15:45 und 16:15 Uhr, wenn der Schulschluss an der Grundschule Hofgarten mit der Haupt-Abholzeit der Kita-Einrichtungen zusammen kommt. Am Schulstandort Hofgartenstraße 14 kommt es um 12:00 Uhr noch zu Verkehr durch Abholungen durch die Eltern, jedoch in deutlich geringeren Maßen als zu den Spitzenzeiten am Morgen und am Nachmittag. Das Problem, das sich in diesen Momenten stellt, ist, dass eine Vielzahl von Eltern mit dem Pkw möglichst dicht an die Einrichtungen fahren möchte, um ihre Kinder abzusetzen oder abzuholen. Während viele der Schulkinder den Weg vom Pkw bis zum Schulhof häufig noch alleine bewältigen, werden die Kinder der Kita-Einrichtungen allesamt bis in die Einrichtung gebracht. Resultat ist, dass viele Fahrzeuge entgegen der vorgesehenen Ordnung parken. Die Suche

nach einem Platz zum Halten führt im Zusammenspiel aus Zeitdruck zu einer teils aufgeheizten Stimmung zwischen den Eltern. Hupen und aggressive Verhaltensweisen verunsichern die Kinder zusätzlich und führen zu einer insgesamt gefährlichen und aufgeheizten Szenerie vor den Einrichtungen. In der dunklen Jahreszeit wird diese Situation durch die Dunkelheit noch zusätzlich verschärft. Die Parkplätze unmittelbar vor den Einrichtungen sind oftmals belegt, vor allem durch die Fahrzeuge der Anwohnerinnen und Anwohner, und stehen somit dem Bring- und Abholverkehr so gut wie gar nicht zur Verfügung.

Bei einer Zählung morgens zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr wurde auf dem Steinweg insgesamt 195 Kfz gezählt, davon 116 Kfz in Richtung Norden und 79 Kfz in Richtung Süden. Davon sind 66 Kfz nur in Richtung Norden gefahren, ohne zu wenden und 50 Kfz haben gewendet und sind anschließend wieder Richtung Süden über den Steinweg abgefließen. Gerade diese wendenden Fahrzeuge stellen ein großes Problem dar, nicht nur im Verkehrsablauf, sondern auch für die Verkehrssicherheit.

Abbildung 18: Zählung am Steinweg



Mehr als drei Viertel davon konzentrierte sich in der Zeit zwischen 7.30 Uhr und 8.00 Uhr. In dieser halben Stunde waren es allein 43 Fahrzeuge, die von Süden und Osten kommend in den Steinweg einbogen und entweder direkt vor der Schule oder vor der Kita Ilse-Staab wendeten, um wieder zurück Richtung Hofgartenstraße oder Rüdeshimer Straße zu fahren. Insbesondere vor dem Schulstandort kommt es daher zu Wendemanövern, die nicht nur den Verkehrsfluss stark beeinträchtigen, sondern auch die Sicherheit aller Beteiligten gefährden.

Zwischen 7.00 und 7.30 Uhr befuhren lediglich 31 Fahrzeuge den Steinweg, was darauf schließen lässt, dass außerhalb der Spitzenzeiten des Bring- und Abholverkehrs nur ein geringes Verkehrsaufkommen herrscht und dies größtenteils durch die Anwohner selber erzeugt wird.

				
	Fahrzeuge mit Fahr- richtung Norden	Fahrzeuge mit Fahr- richtung Norden und Wenden in Richtung Süden	Fahrzeuge mit Fahr- richtung Süden	Fahrzeuge mit Fahr- richtung Süden und Wenden in Richtung Norden
7:00 - 7:15	6	1	7	-
7:15 - 7:30	7	6	4	-
7:30 - 7:45	15	18	8	-
7:45 - 8:00	38	25	10	-
	66	50	29	-

Abbildung 19 & 20: Nachmittagsspitze am Schulstandort Hofgartenstraße 70



3 Durchführung und Auswertung der Elternbefragung

Mit der im September 2015 durchgeführten Elternbefragung soll eine Datengrundlage zum Verkehrsaufkommen zu den drei Kindereinrichtungen, zur Verkehrsmittelwahl sowie die gefühlte Verkehrssicherheit auf dem Schulweg sowie im Umfeld durch die Eltern aufgenommen werden. Es wurden in den drei Einrichtungen insgesamt 583 Fragebögen verteilt, von denen 384 beantwortet wurden. In der Grundschule Hofgartenstraße belief sich der Rücklauf auf 280 (ca. 70 %). Im Matthäus-Kindergarten kamen von 43 Fragebögen insgesamt 32 zurück (Rücklauf ca. 74 %). In der Kindertagesstätte Ilse-Staab wurden 140 Fragebögen verteilt, von denen 72 zur Auswertung zurück kamen (ca. 50 % Rücklauf). Der Rücklauf ist insgesamt gesehen sehr zufriedenstellend, was zeigt, dass das Thema des sicheren Schulumfelds für die Eltern der Kinder von hoher Bedeutung ist.

Neben allgemeinen Fragen zum Alter des Kindes und zum Standort des Haushalts wurden im ersten Fragenteil Fragen nach dem kompletten Schulweg der Kinder gestellt. Die Fragen des zweiten Fragenteils beziehen sich auf das direkte Umfeld der Einrichtungen entlang der Hofgartenstraße und dem Steinweg. Da Schülerinnen und Schüler oftmals den Schulweg bereits alleine bewältigen, während Kita-Kinder ausnahmslos gebracht und abgeholt werden, bekamen die Schul- und Kita-Eltern leicht angepasste Fragebögen.

Wege zur Kindertagesstätte und zur Schule (großräumige Perspektive)

Aufgrund des Alters bringen Kita-Eltern ihre Kinder stets in die Einrichtungen. Dabei sind Wege zu Fuß und mit dem Auto in etwa gleich verteilt. Schülerinnen und Schüler hingegen können den Schulweg häufig schon selbständig zurücklegen. Von den 280 befragten Schülerinnen und Schülern gelangen rund 74 % zumindest teilweise zu Fuß zur Schule. Über 60 % der Schülerinnen und Schüler werden dabei von Eltern, Verwandten oder anderen Erwachsenen begleitet. Auffallend ist jedoch, dass mehr als ein Drittel (38 %) der Schülerinnen und Schüler vorrangig oder zumindest regelmäßig mit dem Pkw zur Schule gebracht werden. Das ist ein viel höherer Anteil als bei der gesamtstädtischen Befragung für den Ausbildungsverkehr ermittelt wurde.

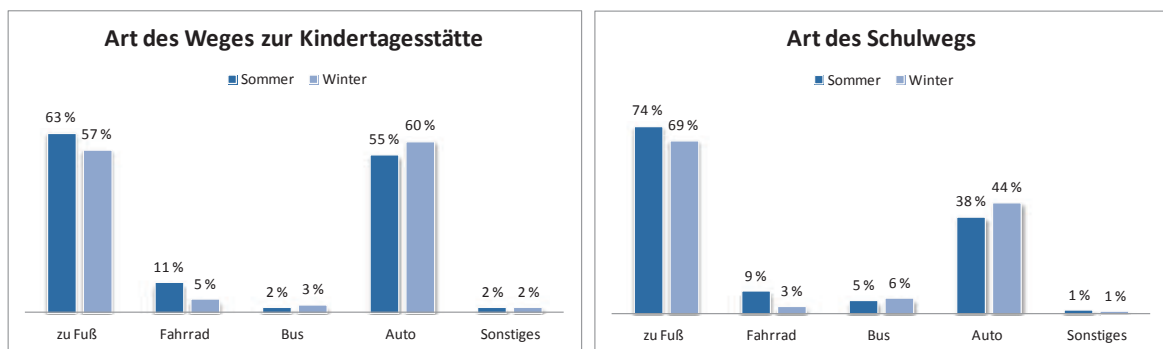
Mehrfachantworten waren möglich, so dass auch Verkehrsmittelalternativen (z.B. mal zu Fuß, mal mit dem Pkw) angegeben werden konnten. Die häufigste Verkehrsmittelkombination ist dabei zwischen Fuß und Pkw zu finden. So gelangt laut Eltern etwa jedes fünfte Kind mal zu Fuß und mal mit dem Auto zur Schule.

Bei den Kita-Kindern gibt es die Kombination Fuß/Pkw noch häufiger. So werden etwa 24 % der Kinder, also fast jedes vierte Kind, mal zu Fuß oder mal per Pkw zu Schule gebracht.

Mit dem Fahrrad kommen nur 11 % der Kinder der Tagesstätten und 9 % der Schüler. Zwei Drittel dieser Schüler setzen das Fahrrad sehr flexibel ein, d.h. sie nehmen für den Schulweg ebenfalls zu gleichen Teilen die eigenen Füße oder das Auto ein. Die Rad fahrenden Kinder werden auch in den allermeisten Fällen begleitet.

Auch der Anteil des Busses ist mit 2 % bzw. 5 % gering. In den Winter-Monaten sind höhere Pkw-Werte festzustellen (z.B. Pkw-Anteil 44% statt wie im Sommer 38%). Die Anteile zu Fuß sinken hingegen in den Wintermonaten (auf 69% statt 74% im Sommer). Besonders der Radanteil sinkt stark in den Wintermonaten auf 3% (vgl. Abb. 20).

Abbildung 21: Antworten der Eltern zur Wege-Art (Mehrfachnennungen)



Hochgerechnet auf die gesamte Schüler- und Kitazahlen bedeutet das, dass täglich rund 1.180 Kfz-Fahrten durch den Hol- und Bringdienste der Schule bzw. der Kitas erzeugt wird, davon rund 700 Kfz-Fahrten für die Schule und 480 Kfz-Fahrten für die Kitas. Dadurch wird der besondere Handlungsdruck erkennbar. Eine Reduzierung der Hol- und Bringdienste um 1/3 auf unter 800 Kfz-Fahrten /Tag könnte ein konkretes anzustrebendes Ziel sein.

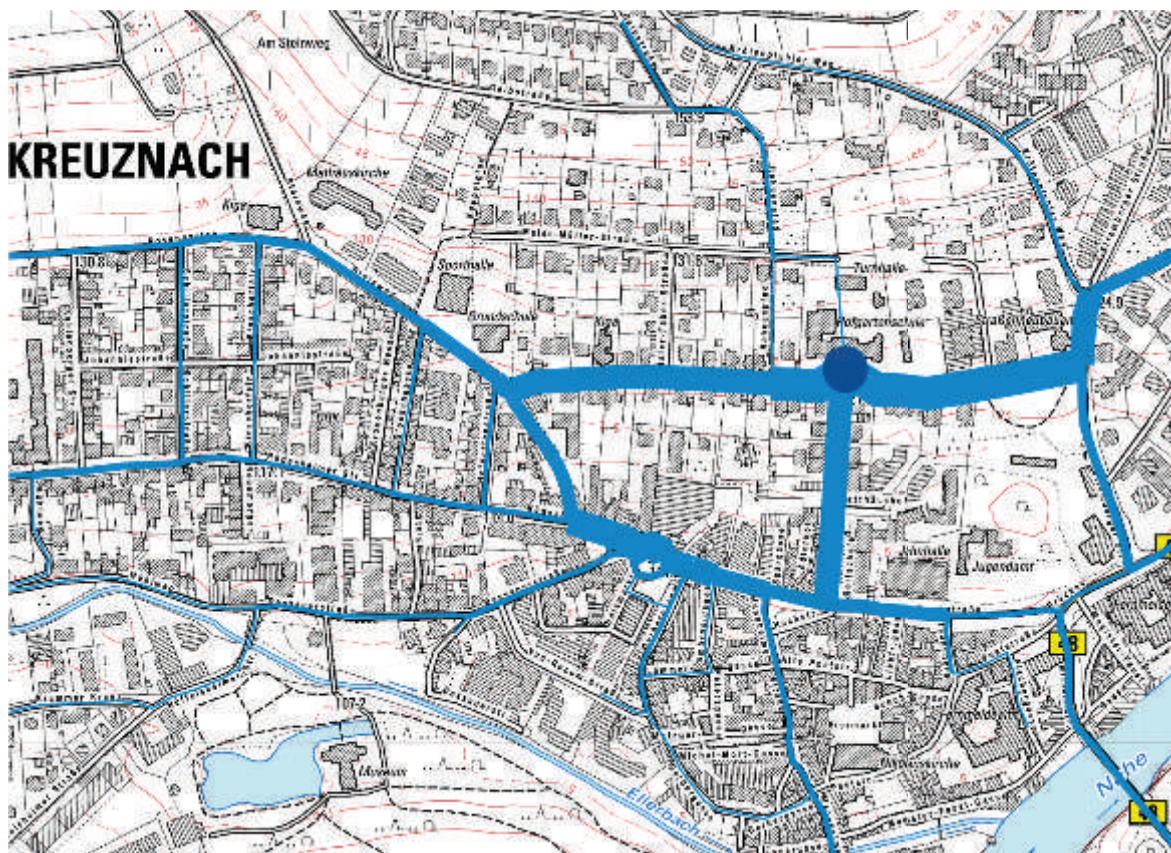
Dass Schülerinnen und Schüler häufig mit dem Pkw zur Schule gebracht werden hat mehrere Gründe. Von vielen Eltern wird dabei das Überqueren von Hauptverkehrsstraßen, vor allem der nahegelegenen Rüdeshheimer Straße, als Gefahrenpunkte auf dem Schulweg genannt, der sie davon abhält, ihre Kinder alleine zu Fuß zur Schule gehen zu lassen. Dies hängt zum Teil damit zusammen, dass über 60 % der befragten Eltern mit ihren Kindern in den Innenstadt-Gebieten südlich der Nahe leben, und zwar schwerpunktmäßig in der unmittelbaren Innenstadt sowie im dichtbesiedelten *Pariser Viertel*. Dies macht das Queren von Straßen, die generell von einem hohen Verkehrsaufkommen geprägt sind (neben der Rüdeshheimer Straße auch die Wilhelmstraße zwischen Innenstadt und *Pariser Viertel*), notwendig, um die Hofgartenschule zu Fuß zu erreichen. Weitere Gründe sind zu schnell fahrende Pkw, ein hohes Verkehrsaufkommen, das Ignorieren von Fußgängerüberwegen und das Übersehen von Kindern seitens der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer. Des Weiteren sind vereinzelt Angst vor Kidnapping und Übergriffen anderer Kinder weitere Gründe für die Begleitung auf dem Weg zur Schule. Deutlich wird, dass der Verkehr maßgeblich dazu beiträgt, die Kinder (ob zu Fuß oder per Pkw) zu begleiten.

Insgesamt bewerten jedoch 37 % der Eltern den Weg ihrer Kinder mit gut oder sehr gut auf einer Schulnoten-Skala und hingegen nur 24 % mit mangelhaft oder ungenügend.

Auf einer beiliegenden Karte hatten die Eltern die Möglichkeit, den Schul- und Kitaweg ihrer Kinder einzuzeichnen. Anhand der Hofgartenschule (Standort Hofgartenstraße 14) sowie der Kinder-

tagesstätte Ilse-Staab zeigen die beiden folgenden Abbildungen die meistgenutzten Wege. Hierbei muss beachtet werden, dass meist die Eltern der Zu-Fuß-Gehenden die Wege eingetragen haben. Bei den Eltern der Kita-Kinder sind vereinzelt jedoch auch die Wege per Fahrzeug aufgenommen. Deutlich wird bei beiden Einrichtungen, dass sowohl die Stromberger Straße, als auch die Rüdesheimer Straße vielgenutzte Verbindungen sind, die eine Querung dieser Straßen notwendig machen. Auf diesen Straßen sammeln sich die Wege, die sich zuvor einigermaßen gleichmäßig auf verschiedene Äste aufteilen. Dies unterstreicht die Notwendigkeit von sicheren Querungen in unmittelbarer Nähe zu den Verbindungen zwischen der Rüdesheimer Straße sowie der Stromberger Straße zur Hofgartenstraße.

Abbildung 22: Häufigste Wegeverbindungen Hofgartenschule



Während mit Blick auf die Hofgartenschule die Straße Reitschule von hoher Bedeutung ist, wird bei Betrachtung der Zuwege zur Kita Ilse-Staab deutlich, dass oftmals die gesamte Hofgartenstraße genutzt wird, um die Einrichtung zu erreichen. Dies zeigt, dass neben dem durch die Hofgartenschule erzeugten Verkehr auch noch eine Vielzahl an Durchgangsverkehren in Richtung Kita Ilse-Staab/Steinweg entsteht.

Abbildung 23: Häufigste Wegeverbindungen Kita Ilse-Staab

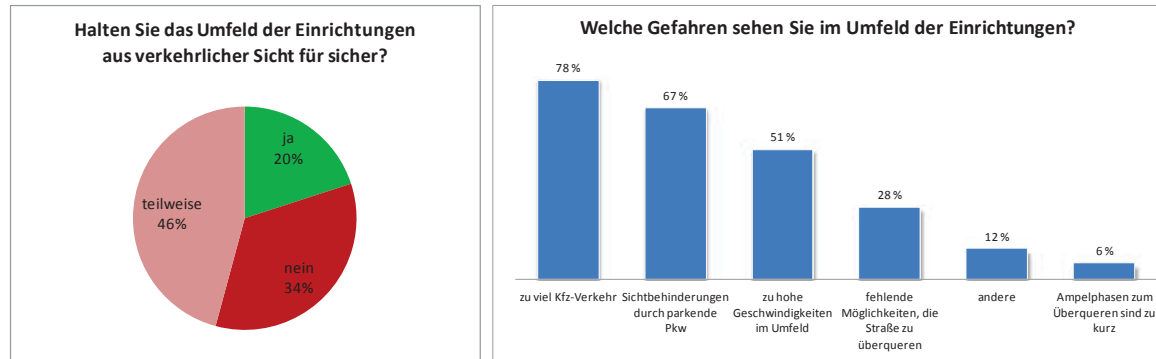
Schlussfolgerung Schul- und Kitawege: Hemmnisse aufgrund vielbefahrener Straßen und Gefahrenpunkte an Querungsstellen im gesamten Innenstadt-Gebiet sind hauptsächlich Gründe dafür, dass Eltern ihre Kinder ungern alleine auf ihren Schulweg schicken. Diese und ähnliche Probleme werden im IVEK behandelt, so dass auch die Ergebnisse aus dieser Befragung in die Suche nach Lösungsmöglichkeiten der Verkehrsprobleme und Gefahrenstellen in der Gesamtstadt einfließen. Mit Blick auf die Hofgartenschule und ihr Umfeld ist neben den Zuwegen insbesondere das unmittelbare Umfeld von Bedeutung. Hindernisse im restlichen Stadtgebiet sind jedoch Gründe, warum die Kinder gar nicht erst von alleine ins direkte Umfeld der Hofgartenschule gelangen und somit die Verkehre vor Ort überhaupt erst entstehen. Die Dimension dieses Problems wird bei Quantifizierung der Fahrten in dem Gebiet deutlich: Ausgehend von den Antworten der Eltern ergeben sich hochgerechnet auf alle Kinder der Einrichtungen bis zu 1.200 tägliche Fahrten, die nur für das Bringen und Abholen der Kinder innerhalb der Hofgartenstraße und ihrem Umfeld getätigt werden. Bei der näheren Betrachtung der Probleme im Umfeld der Einrichtungen wird deutlich, dass gerade die Verkehre unmittelbar vor Ort zu Problemen und Gefahren führen.

Umfeld der Hofgartenschule und der angrenzenden Kindertagesstätten (kleinräumige Perspektive)

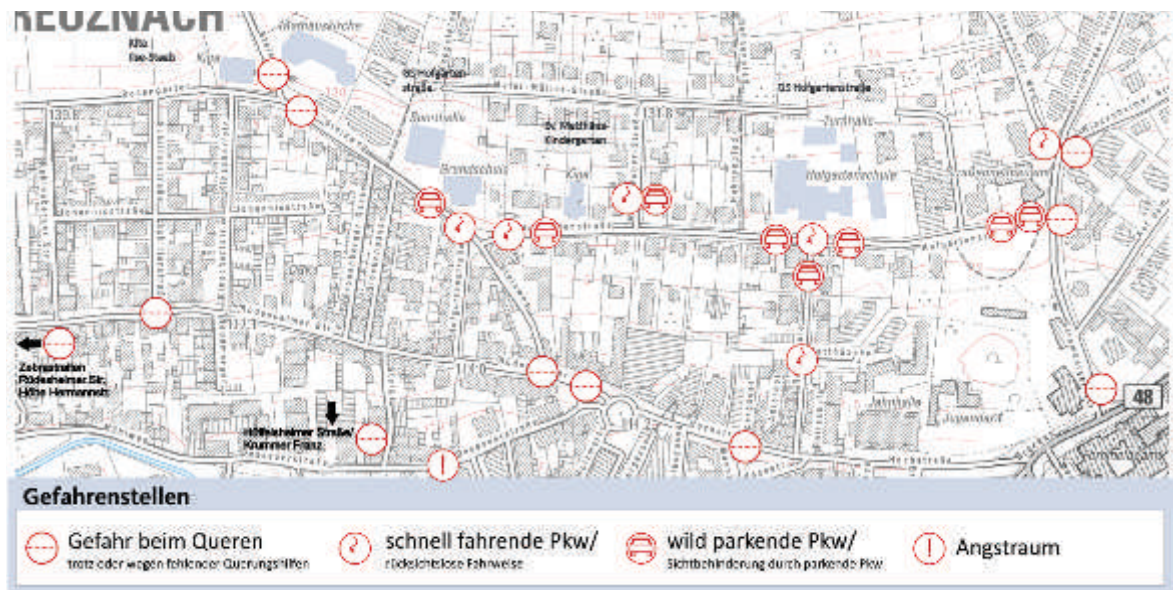
Das Umfeld der Einrichtungen wird von circa 80 % der befragten Eltern als nicht oder nur teilweise für sicher bewertet. Ein großer Teil der Befragten gibt dabei den fließenden und ruhenden Verkehr als Gründe an. Die hohe Anzahl an Fahrzeugen und zu hohe Geschwindigkeiten im Umfeld der Schule und Kindertagesstätten tragen im hohen Maße dazu bei. Aber auch durch die zahlreichen im Gebiet parkenden Fahrzeuge wird das Umfeld als unsicher empfunden. Unsichere oder

fehlende Möglichkeiten zur Querung werden ebenfalls von über einem Drittel der Befragten als Gefahr bewertet.

Abbildung 24: Antworten zum Thema Sicherheit im Umfeld der Einrichtungen



Auf der beiliegenden Karte hatten die Eltern zudem die Möglichkeit, Gefahrenpunkte direkt einzuzeichnen. Aus diesen Verortungen und Kommentaren ergaben sich zahlreiche Schwerpunkte. So sind die Gefahren beim Queren vor allem auf der vielbefahrenen Rüdeshheimer Straße zu finden. Die Straße wird von vielen Eltern zudem als Grund genannt, warum sie ihr Kind nicht alleine zur Schule gehen lassen möchten. Somit wird die Rüdeshheimer Straße zu einer *Barriere* zwischen der Innenstadt und dem Schulstandort Hofgartenstraße. Ähnliches lässt sich laut der Befragten entlang der Stromberger Straße finden, wo Gefahren beim Queren und eine fehlende Querung auf Höhe der Hofgartenstraße mehrfach genannt wurden. Schnell fahrende Fahrzeuge sowie Fahrerinnen und Fahrer mit einer rücksichtslosen Fahrweise fallen insbesondere entlang der Hofgartenstraße auf. Dort kommt es in den Spitzenzeiten zu riskanten Überholmanövern, die daraus resultieren, dass ungeduldige Fahrerinnen und Fahrer andere Fahrzeuge überholen, auch wenn dort gerade Kinder aus- oder einsteigen oder diese durch die Eltern in die Einrichtung gebracht werden. Damit eng zusammenhängend ist das Problem der wild parkenden Fahrzeuge, welches ebenfalls häufig seitens der Eltern genannt wurde. Aufgrund unzureichender und belegter Parkflächen halten viele Eltern ordnungswidrig, lassen ihre Kinder mitten auf der Straße aussteigen und versperren die Fahrbahn dadurch, so dass die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer ungeduldig werden und so gefährliche Situationen entstehen. Dieses lässt sich vor allem unmittelbar vor den Einrichtungen feststellen und beobachten. Vor allem in der morgendlichen Spitze ist dies besonders deutlich, da viele Bring-Wege mit Wegen zur Arbeit verbunden werden und dementsprechend enge Zeitfenster seitens der Eltern bestehen.

Abbildung 25: Gefahrenstellen aus der Elternbefragung**Zwischenfazit Bestandsanalyse und Elternbefragung**

Die Schilderungen der Eltern bestätigen das in den Ortsbegehungen und Gesprächen gewonnene Bild. Innerhalb kurzer Zeit (in der morgendlichen Spitzenzeit dauert die sensible Zeit gerade mal circa 15 Minuten) entstehen eine Vielzahl an Situationen, die für die Kinder sehr gefährlich sein können. Auffällig ist, dass die Eltern der Schul-Kinder vor allem das Verhalten anderer Eltern und Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer kritisieren. Häufig werden das Parkverhalten oder die aggressive Stimmung seitens der anderen Eltern angeprangert. Dies ist bei den Kita-Eltern ähnlich, jedoch kommt dort hinzu, dass fehlende Querungen oder Gefahren beim Queren häufiger genannt werden. Zitate aus der Elternbefragung fassen Beobachtungen aus diesen kurzen Zeitfenstern passend zusammen:

Abbildung 26: Zitate aus der Elternbefragung (Hofgarten-Schule)

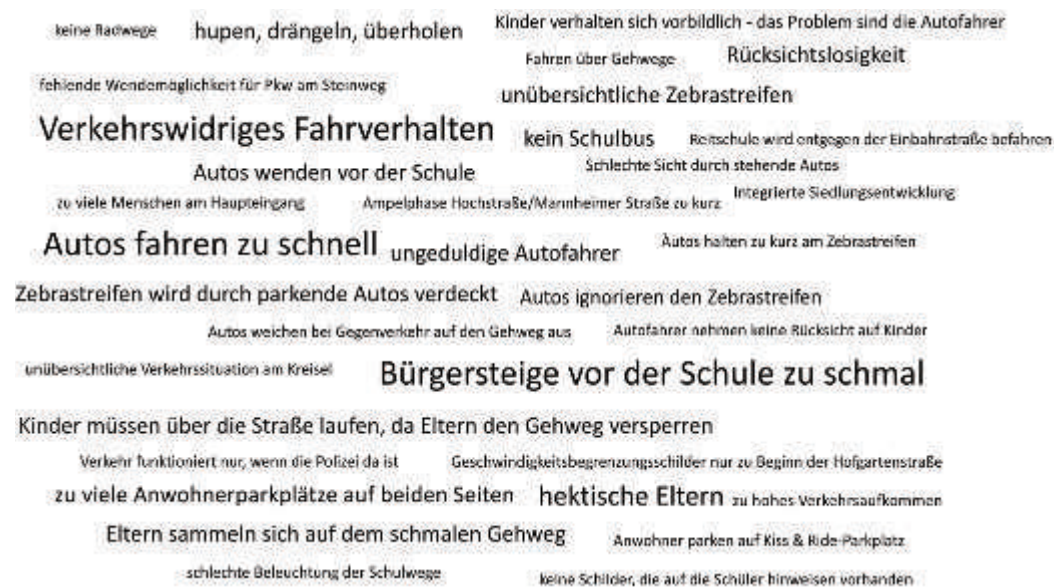


Abbildung 27: Zitate aus der Elternbefragung (Kita-Einrichtungen)



Bislang gab es vor der Hofgartenschule und den angrenzenden Kindertagesstätten keine Unfälle mit Verletzungen, jedoch scheint das Bewusstsein der potenziellen Gefährdung bei allen Beteiligten (inklusive der Eltern) vorhanden zu sein. Das aus verkehrlicher Sicht unsichere Umfeld (aus subjektiver Sicht) führt dazu, dass Eltern ihre Kinder lieber unmittelbar vor die Einrichtung bringen und die Situation vor Ort dadurch noch weiter verschlimmern.

Daher ist es notwendig, Lösungen zu finden, die einerseits die Problemlagen vor den Einrichtungen und den umliegenden Hauptverkehrsstraßen abschwächen und andererseits das Bewusstsein für eine Verhaltensänderung bei den Eltern hervorrufen.

4 Empfehlungen für sichere Schul- und Kitawege im Umfeld der Hofgartenstraße

Die Ergebnisse der Analyse, vor allem die Auswertung der Elternbefragung, zeigen die schwierige Situation vor Ort. Lösungsmöglichkeiten können bauliche Lösungen oder Eingriffe in die Verkehrsführung sein, aber auch Maßnahmen, die auf eine Veränderung des Verhaltens seitens der Eltern abzielen.

4.1 Weiche Maßnahmen zur Sensibilisierung

Von hoher Wichtigkeit ist, dass die Eltern, Verursacherinnen und Verursacher ein Bewusstsein dafür entwickeln, dass sie selbst einen großen Teil dazu beitragen, dass die Situationen vor den Einrichtungen als gefährlich bewertet werden. Bauliche Lösungen oder Änderungen der Verkehrsführung sind teuer, benötigen oftmals eine lange Zeit bis zur Realisierung und sind mit Einschnitten für andere Personen verbunden. So genannte *weiche* Maßnahmen zielen stark auf Verhaltensänderung seitens der Eltern ab und können teils mit einfachen Mitteln erprobt und durchgeführt werden. Diese verhaltensändernden und unter starker Einbindung der Kinder verkehrserzieherischen Maßnahmen kann eine spürbare Entspannung der verkehrlichen Situation vor Ort bewirken. Die starke Einbeziehung der Kinder führt einerseits dazu, dass sie selber Erfahrungen in eigenständiger Mobilität sammeln und zudem an ihre Eltern appellieren können, ihr Verkehrsverhalten zu überdenken.

Schulwegsicherungsplan

Die Schule sollte anhand festgestellter Mängel einen Schulwegsicherungsplan erstellen. Ergebnisse aus dieser Befragung können dafür bereits eine Grundlage sein. Auf dem Schulwegsicherungsplan werden sichere Fußrouten in einer Karte eingetragen und sichere Überquerungen z.T. über Hauptverkehrsstraßen vorgeschlagen.

Im offenen Dialog können direkt zu Beginn des ersten Schuljahres mit den Eltern der Erstklässler besprochen werden, welche sicheren Varianten es gibt, den Schulweg zu bestreiten. Dies dient der Sensibilisierung und ist letztendlich auch ein Beitrag für eine eigenständige Mobilität der Kinder.

Abbildung 28: Beispiel für einen Schulwegsicherungsplan



Quelle: Waldschule-Rauxel

Bespielbarer Schulweg

In Zusammenarbeit von Schule, Kindertagesstätten und Stadt könnten (auch im Rahmen eines Schulwegsicherungsplans) mehrere Spielrouten entlang der populärsten Wege zur Schule errichtet werden. Die Stadt Griesheim hat mit dem Projekt *Bespielbare Stadt* mit einfachen Mitteln vorgemacht, wie ein normaler Schulweg zu einem interessanten Weg für Schüler und Kinder werden kann. Einfache Maßnahmen und Elemente, die entlang dieser Routen angeordnet sind, erhöhen den eigenen Wunsch der Kinder, Wege in die Einrichtungen zu Fuß zu absolvieren und können dadurch als Appell an die Eltern gelten, diese Wege zu nutzen.

Abbildung 29: Beispiel für eine Spielroute aus der Stadt Griesheim



Quelle: Stadt Griesheim

Aktion mit dem Rad zur Schule bzw. zur Kita

In Zusammenarbeit mit einem örtlichen Fahrradhändler könnte eine befristete Aktion der Schule bzw. der Kitas gestartet werden, bei der Eltern der Kita-Kinder oder junger Grundschul-Kinder probeweise ein Fahrradanhänger geliehen werden kann. Damit können Eltern ausprobieren, wie sie den Schulweg oder Kitaweg auch mit anderen Verkehrsmitteln schnell und sicher zurücklegen können. Diese Aktion könnte 2-4 Wochen laufen und ist eine einfache Maßnahme.

Bevor Kinder selbstständig Fahrrad fahren können, können Eltern so ihre Kinder zur Schule befördern und wieder abholen. Im weiteren Schritt kann ab einem gewissen Alter das Kind in Begleitung selber per Rad fahren, um ab einer gewissen Zeit den Weg komplett alleine zu absolvieren. Ein frühes Heranführen an sicheres Radfahren hilft den Kindern dabei, später sicherer und selbstständiger alleine per Rad unterwegs zu sein.

Walking Bus

In der Befragung zeigte sich, dass es vor allem die Hauptstraßen im Umfeld der Einrichtungen sind, die dazu führen, die alleinige Mobilität der Kinder einzuschränken. Eine Möglichkeit könnte es sein, dass sich Eltern organisieren, um Kinder entlang einer Route nach und nach abzuholen und so gemeinsam den Weg zur Schule zu bestreiten. So gehen

Abbildung 30: Walking-Bus



Quelle: City of Kingston

Kinder die Wege selbständig zu Fuß und viele berufstätige Eltern werden entlastet. Dieser Ansatz ist natürlich damit verbunden, dass dies verlässlich und organisiert abläuft und natürlich engagierte und verantwortungsbewusste Freiwillige gefunden werden. Wenn dieser *Walking Bus* unzuverlässig ist, sinkt sehr schnell die Akzeptanz der Eltern, ihre Kinder auf diesen Weg zur Schule zu schicken. Aufgrund verschiedener Anfangszeiten und noch stark unterschiedlicher Entwicklungsstufen ist dies eher ein Ansatz, der auf Schul- statt auf Kita-Kinder abzielt. Es gab bislang einen Versuch an der Hofgartenschule, den Walking-Bus einzuführen, jedoch scheiterte dieser. Bei einer neuen Offensive zum Thema Schulwegmobilität sollte dieser Ansatz dennoch erneut erprobt werden, um von den vielleicht negativen Erfahrungen aus der Vergangenheit zu lernen.

Aktionen „Challenge Day“

Um ebenfalls Impulse der Kinder in Richtung der Hol- und Bringdienste der Eltern zu wecken, könnte die Mobilität auf dem Schulweg mit einer Art *Challenge* zwischen den Klassen verbunden werden. Für jedes zu-Fuß-kommende Kind erhält die Klasse jeweils einen Punkt, der täglich aufgeschrieben wird. Nach einer Frist von 4-8 Wochen wird die beste Klasse prämiert. Hierbei ist es besonders wichtig, dass einem solchen *Wettkampf* eine Behandlung des Themas zuvorkommt. Schulwegsicherungspläne, Informationen für die Eltern und Unterrichtseinheiten, die sich mit dem Verhalten im Straßenverkehr befassen, sollten im Vorfeld behandelt werden.

Weitere Maßnahmen werden in Kapitel 5 anhand von Steckbriefen mit den jeweiligen Zuständigkeiten genauer ausgeführt.

4.2 Verkehrsordnungsrechtliche und bauliche Maßnahmen

Verkehrsordnungsrechtliche und bauliche Maßnahmen werden dadurch erschwert, dass sich die betroffenen Einrichtungen in einem dichten Wohngebiet befinden und kaum Raum für großzügigere Maßnahmen vorhanden ist. Zudem leben entlang der Hofgartenstraße und des Steinwegs viele Anwohnerinnen und Anwohner, die durch bestimmte Maßnahmen betroffen sind. Da es bei diesem Thema um die Sicherheit einer der schwächsten Gruppen, nämlich Kindern handelt, sollten dennoch möglichst viele Lösungen diskutiert werden, auch wenn die *kritischen* Zeitspannen auf den gesamten Tag gesehen nur einen kleinen Teil ausmachen.

Eine Mischung aus baulichen und verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen sowie *weichen* Maßnahmen der Sensibilisierung sollte angestrebt werden, um den Problemen vor Ort entgegen zu treten.

Übergeordnete Vorschläge im Rahmen des IVEK

Im Rahmen des IVEK wird auf der Rüdesheimer Straße ein Tempo-30-Streckenabschnitt vorgeschlagen, vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des Lärmschutzes. Damit wird der Verkehr in der Straße verträglicher abgewickelt und die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Auch

werden an mehreren Stellen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) vorgeschlagen. Ähnliches gilt für die Stromberger Straße, wo ebenfalls ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) vorgeschlagen wird. Zumindest eine der beiden Straßen muss von den meisten der Kinder auf dem Schulweg überquert werden, so dass die Schaffung neuer Querungen die Situation für Kinder erheblich verbessern kann, wodurch Eltern ebenfalls dazu gebracht werden, ihre Kinder ab einem gewissen Alter unbesorgter auch alleine zur Schule gehen zu lassen, so dass die Straßen nicht mehr als *Barriere* gelten.

Veränderte Verkehrsführung

Vor dem Schulstandort Hofgartenstraße 70 und der Kita Ilse-Staab kommt es vor allem beim zeitgleichen Schul- und Kita-Beginn bzw. -Ende zu ungeordneten und angespannten Zuständen. Während entlang der Hofgartenstraße aufgrund der beengten Verhältnisse die Fahrzeuge meist *nur* halten und dann entlang der Hofgartenstraße in eine der beiden Richtungen weiterfahren, kommt es im westlichen Teil an der Hofgartenstraße 70 oftmals zu Wendemanövern, da die Eltern von der Hofgartenstraße oder Rüdesheimer Straße kommend wieder zurück fahren, was die angespannte Situation vor Ort noch weiter verschärft.

Die Umwidmung des Steinwegs zu einer Einbahnstraße könnte in dieser Hinsicht Abhilfe schaffen. Die Zufahrt würde somit aus östlicher und südlicher Richtung über die Hofgartenstraße erfolgen. Die Abfahrt würde über die Kinscherfstraße zurück auf die Rüdesheimer Straße abgewickelt, wodurch eine Mehrbelastung von ca. 300-350 Fahrzeugen pro Tag² auf der Kinscherfstraße sowie eine gleichhohe Entlastung für den Steinweg entstehen würde. Für die Spitzenstunde bedeutet dies auf der Kinscherfstraße etwa eine Mehrbelastung von 80-100 Fahrzeugen (bzw. eine gleichhohe Entlastung auf dem Steinweg).³ Diese Einschätzungen können durch die Zählzeiten zur morgendlichen Spitzenstunde (vgl. Seite 17) bestätigt werden.

² Die Mehrbelastung wurde anhand von vorliegenden Daten, Beobachtungen sowie einer Verkehrszählung am Steinweg berechnet.

Kita Ilse-Staab: 140 Kinder, 60% MIV-Anteil beim Bring- und Holverkehr, Pkw-Besetzungsgrad 1,1 → 76 Quellfahrten morgens und nachmittags zzgl. 8 % für Beschäftigten- und Anlieferungsverkehr. Es wird davon ausgegangen, dass mind. 1/3 dieser Fahrten bereits jetzt über die Kinscherfstraße erfolgen. In Summe ergeben sich durch eine Einbahnstraßenregelung pro Tag etwa 100-110 zusätzliche Kfz-Fahrten auf der Kinscherfstraße.

Grundschule: 200 Schülerinnen und Schüler, 44% MIV-Anteil beim Bring- und Holverkehr, Pkw-Besetzungsgrad 1,1 → 80 Quellfahrten morgens und nachmittags zzgl. 10% für Beschäftigten- und Anlieferungsverkehr. Es wird davon ausgegangen, dass mind. 1/3 dieser Fahrten bereits jetzt über die Kinscherfstraße erfolgen. In Summe ergeben sich durch eine Einbahnstraßenregelung pro Tag etwa 110-120 zusätzliche Kfz auf der Kinscherfstraße.

Bewohner-/Besucherverkehr: ca. 180 Bewohnerinnen und Bewohner (durch Einbahnstraßenregelung Betroffene), 3,8 Wege/Tag, 80% wohnortbezogene Wege, 55% MIV-Anteil, 50% Quellverkehr, zzgl. 10% Besucherverkehr → 165 Quellfahrten. Es wird angenommen, dass mind. 1/4 dieser Fahrten bereits jetzt über die Kinscherfstraße erfolgen. In Summe ergeben sich durch eine Einbahnstraßenregelung pro Tag etwa 120 zusätzliche Kfz auf der Kinscherfstraße.

Insgesamt ist somit von einer **Mehrbelastung** in einer Größenordnung von **300-350 Kfz pro Tag** auszugehen.

³ Es wird angenommen, dass bezüglich der Kita und der Schule max. ein Drittel der Quellfahrten in der Spitzenstunde erfolgen. Beim Bewohner-/Besucherverkehr werden etwa 15% für die Spitzenstunde angesetzt.

Gegebenenfalls wird ein Teil dieses Zusatzverkehrs über die Kronenberger Gasse abfließen. Da diese jedoch von der Ausgestaltung und der Breite für einen Kfz-Fahrer nicht optimal eingeschätzt werden kann, ist nicht davon auszugehen, dass ein wesentlicher Anteil über die Kronenberger Gasse abfließen wird. (zudem kann bei der vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung der Verkehr der Kita diese Straße gar nicht erreichen).

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) ist die Kinscherfstraße vom Charakter her als „Wohnstraße“ einzuordnen; bei diesem Straßentyp sollte die Verkehrsstärke in der Spitzenstunde maximal 450 Fahrzeugen betragen. Es ist erkennbar, dass diese Grenzen auch mit dem Zusatzverkehr nicht erreicht werden. Somit kann die Zusatzbelastung als verträglich eingeschätzt werden. Um den Bring- und Holverkehr insgesamt zu verringern, sollen neben der vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung weitere Maßnahmen zur Reduktion umgesetzt werden (vgl. Kap. 4.1)

Vorteile:

Die Anzahl der Durchfahrten durch den Steinweg wird dadurch deutlich reduziert, dass die zahlreichen Fahrzeuge in der Spitzenzeit, die den Steinweg auf dem Hin- und Rückweg nutzen, den Abschnitt nur noch ein Mal befahren und zudem gefährliche Wendemanöver vor den Einrichtungen ausbleiben. Für Fahrzeuge, die von der Stromberger Straße aus in die Hofgartenstraße fahren, bedeutet der Umweg zurück über die Rüdesheimer Straße eine Verringerung der Attraktivität der Verkehrsführung und könnten somit dazu führen, dass auf Fahrten verzichtet wird. Dies trifft sicherlich nicht auf Eltern zu, die in weiter entfernten Gebieten leben, jedoch könnten Eltern aus der näheren Umgebung eher aufgrund der unattraktiveren Verkehrsführung auf Pkw-Fahrten verzichten.

Durch die Wegnahme einer Richtungsspur entsteht ein **Raumgewinn**, welcher im Seitenraum Platz für Kurzzeitparkplätze schafft. Die aktuelle Fahrbahnbreite von 5,80m kann auf 3,50m verringert werden, so dass im Seitenraum Platz für Halteflächen ist. Denkbar ist die Einrichtung einer weiteren *Kiss & Ride*-Zone gegenüber der bereits Bestehenden im Steinweg. Jedoch sollte der Schutz des Fußgängerüberwegs dabei erhöht werden (siehe weitere Maßnahmen). Ebenfalls können auf der Seite der Schule die Längs-Kurzzeitparkplätze der bisherigen ehemaligen Bus-Einbuchtung erweitert werden. Wichtig ist, dass bei neu erschaffenem Parkraum lediglich **Kurzzeitparken** erlaubt ist, da der aktuell zur Verfügung stehende Parkraum häufig von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Langzeitparkern genutzt wird. Auch in der Nähe der Kita Ilse-Staab können durch den Raumgewinn nach der Etablierung der Einbahnstraße Kurzparkflächen errichtet werden.

Nachteile:

Bei dieser Maßnahme ergibt sich eine gewisse Mehrbelastung der Kinscherfstraße. Allerdings wird diese Erhöhung durchaus in einem verträglichen Rahmen für eine Wohnstraße sein. Auf der Kinscherfstraße wird laut Hochrechnung in der morgendlichen Spitzenstunde ein Mehraufkommen von etwa 80 bis 100 Fahrzeugen erwartet, so dass es unter Umständen zu gewissen Wartezeiten am Knotenpunkt mit der Rüdesheimer Straße kommen kann. Da im Rahmen des IVEK eine Tempo-30-Regelung für den Abschnitt der Rüdesheimer Straße vorgeschlagen wird, kann sich der einfließende Verkehr allerdings besser in den Verkehrsstrom eingliedern. Darüber hinaus existieren in dem Gebiet nur geringe Verkehrsmengen, die größtenteils durch die Anwohner selber erzeugt werden.

Ein Nachteil der Maßnahme sind zudem gewisse Umwegfahrten und Orientierungsschwierigkeiten für Externe, die sich durch die neue Einbahnstraßenregelung ergeben. Da jedoch die neue Einbahnstraßenregelung auf einen Teilraum begrenzt ist und zudem kein wesentlicher externer Verkehr in diesem Bereich existiert bzw. gewollt ist, sind diese Nachteile als gering einzuschätzen.

Empfehlung / Schlussfolgerung:

Aus Gutachtersicht kann eine veränderte Verkehrsführung umgesetzt werden und trägt wesentlich zur Entspannung der ungeordneten Situation auf dem Steinweg bei. Um eine hohe Akzeptanz bei der Anwohnerschaft insb. der Kinscherfstraße zu erreichen kann ggfs. ein Verkehrsversuch nach StVO § 45⁴ über 10-12 Wochen durchgeführt werden. Damit kann die neue Regelung erprobt werden und mögliche negative Auswirkungen, die sich ergeben könnten, durch ergänzende Maßnahmen abgebaut werden. Dies kann zu einer höheren Akzeptanz und zu einer Verringerung von Fehlverhalten führen.

Die konkrete Umsetzung des Verkehrsversuchs beinhaltet mehrere „bauliche“ und organisatorische Maßnahmen.

Ablauf des Versuchs

1. **Zählung vor Beginn des Verkehrsversuchs:** Vor Beginn des Verkehrsversuchs sollten Verkehrszählungen an mehreren Stellen entlang des Steinwegs, der Hofgartenstraße, Rosengarten und den zur Rüdesheimer Straße führenden Straßen durchgeführt werden, um die Situation vorher zu erfassen.
2. **Abstimmungs- und Koordinierungsgespräche** mit wichtigen Akteuren (vor allem Schule, Kita und Polizei): Im Rahmen der Vorbereitung des Verkehrsversuchs sind wichtige Institutionen zu kontaktieren, um diesen Zielsetzung, Inhalt und Ablauf des Versuchs zu erläutern aber auch mögliche Restriktionen und Erforderlichkeiten identifizieren zu können.
3. **Intensive und mehrstufige Öffentlichkeitsarbeit:** bei der sowohl auf Gesamtzusammenhänge und Ziele (Erhöhung der Sicherheit des Schulumfeld) des Versuchs als auch auf Abläufe und Auswirkungen hingewiesen wird. Den Bürgerinnen und Bürgern muss hierbei insbesondere auch vermittelt werden, dass es sich zunächst um einen Versuch handelt und man ergebnisoffen ist. Dennoch ist es erforderlich, den Bürgern/-innen und Eltern der Schüler und Kita-Kinder die Dringlichkeit bzw. das Erfordernis des Verkehrsversuchs zu vermitteln.
4. **Durchführung des Verkehrsversuchs:** Änderung der Beschilderung und Unterstützung durch Hilfspersonal in der Anfangszeit.
5. **Zählung während des Verkehrsversuchs:** Um den Erfolg bzw. die Ergebnisse des Verkehrsversuchs messbar machen zu können, sind Zählungen während des Versuchs notwendig, um einerseits Be- oder Entlastungseffekte identifizieren zu können; andererseits ist die Identifizierung von Verlagerungseffekten und unerwünschten Schleichverkehren möglich, die oftmals im Vorfeld nicht oder nur wenig offensichtlich sind. **Sollte es beispielsweise (widererwartend) auch zu einer merklichen Verkehrszunahme auf der**

⁴ „Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“

Kronenberger Gasse kommen, wäre dort ggf. über eine Zufahrtsbeschränkung („Anliegerstraße“) nachzudenken.

6. **Evaluierung:** nach etwa 10-12 Wochen sollte der Versuch evaluiert werden. Dabei sind die Verlagerungseffekte des Verkehrs von hoher Wichtigkeit, vor allem aber auch die Situation direkt vor den Einrichtungen, da die Erhöhung der Sicherheit im Schul- und Kitaumfeld der gewünschte Effekt dieser Maßnahme ist.

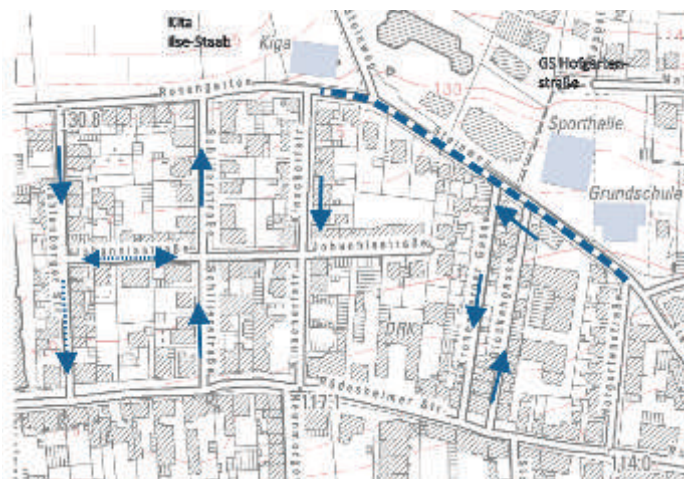
Abbildung 32 & 33: Kinscherfstraße



Erweiterungsoptionen zur Entlastung der Kinscherfstraße

Um die Kinscherfstraße zu entlasten und den Bewohnern des Quartiers Alternativen zu bieten sowie zur Vermeidung von Orientierungsschwierigkeiten, ist es sinnvoll weitere Anpassungen vorzunehmen. Die Kahlenberger Straße könnte dabei im unteren Bereich *gedreht* werden, so dass es möglich ist, ebenfalls über die Kahlenberger Straße vom Rosengarten aus die Rüdesheimer Straße zu erreichen. So wäre die Kinscherfstraße nicht die einzige Möglichkeit zum Erreichen der Rüdesheimer Straße und würde entlastet werden. In diesem Falle müsste dann ebenfalls die Johannisstraße in beide Richtungen geöffnet werden.

Abbildung 34: Erweiterung mit Umkehr der unteren Kahlenberger Straße und beidseitiger Befahrungsmöglichkeit der Johannisstraße (gestrichelt)



Einengung der Fahrbahn durch Verschwenkungsinseln vor dem Schulstandort Hofgartenstr. 70

Diese Maßnahme führt zur Verlangsamung des Verkehrs und sichert zudem den dortigen Fußgängerüberweg. Im nordwestlichen Bereich geschieht dies durch zwei versetzte Inseln, durch deren Passieren aus nordwestlicher Richtung die Geschwindigkeiten vor dem Schulstandort verringert werden. Falls die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung eingeführt wird, kann durch diese Maßnahme zusätzlich die Geschwindigkeit des nach Nordwesten abfließenden Verkehrs verringert werden. Für den aus Richtung Hofgartenstraße/Rüdesheimer Straße kommenden Verkehr können solche Inseln den dortigen Fußgängerüberweg sichern und durch die Verengung der Fahrbahn die Geschwindigkeit des Verkehrs herabsetzen. Hierbei ist zu beachten, dass es bei einer Verkehrsführung in beide Richtungen auf dem Steinweg zum Rückstau in den Kreuzungsbereich Hofgartenstraße/Steinweg kommen könnte.

Die Verschwenkungsinseln könnten zunächst testweise angebracht werden. Diese sind günstig zu erwerben und können in Rücksprache mit dem Tiefbauamt rasch montiert werden.

Abbildung 35: Konzeption zur Errichtung von Verschwenkungsinseln



Ordnungsrechtliches Eingreifen

Den meisten der beobachteten und berichteten Situationen vor den Einrichtungen gehen Verstöße gegen Verkehrsregeln voraus. Schärfere Präsenz und Ahndung von Ordnungsamt und Polizei mit der Verhängung von Ermahnungen und Bußgeldern sind ein Weg über *Zwang*, das Verkehrsverhalten zu reflektieren und zu ändern.

Eine Dauerpräsenz von Ordnungsbehörden wird allerdings nicht möglich sei. Deshalb sind bestimmte Aktionstage auszuwählen, z.B. am Anfang der Schuljahre bzw. jeweils nach Ferienbeginn. Wichtig wäre es, dass evtl. nach einer ersten Aufkläraktion, wo die Eltern ggfs. auf ihr Fehlverhalten

ten hingewiesen wird, ordnungsrechtlich eingegriffen und die Eltern entsprechend verwarnt werden. Hier muss an erster Stelle die Verkehrssicherheit stehen.

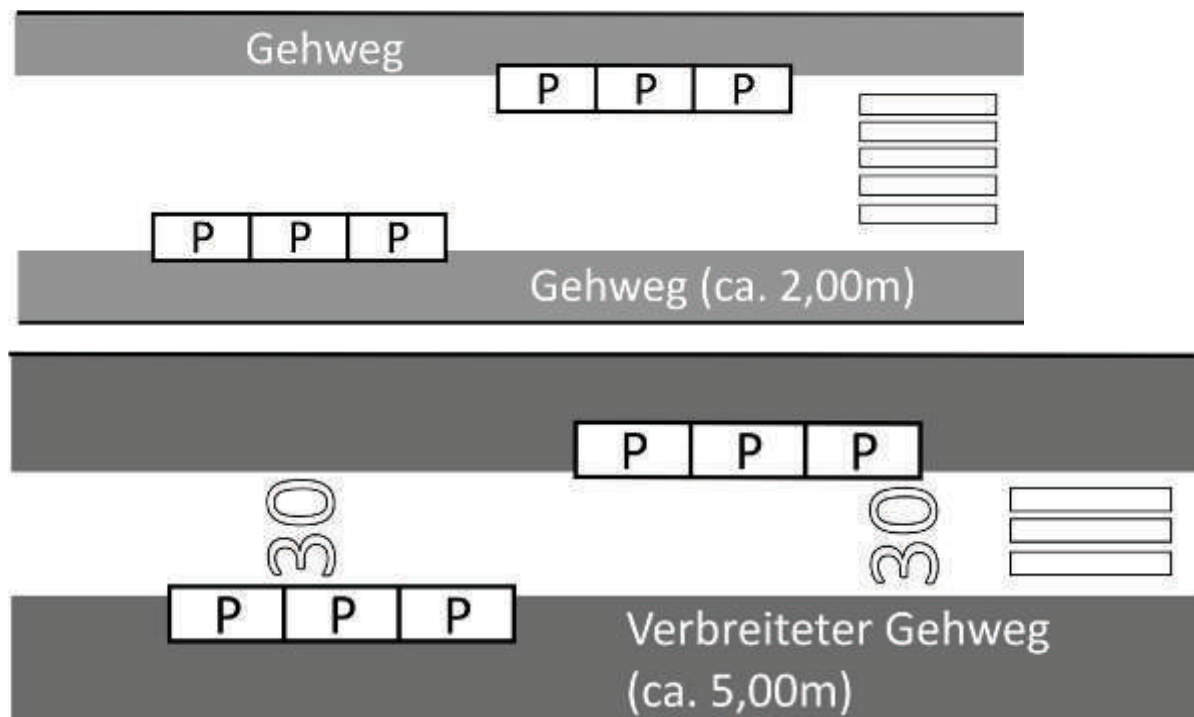
Anwohner-Parken

In der Befragung wurde häufig angemerkt, dass die Parkflächen vor den Einrichtungen oft durch Anwohner sowie Dauerparker besetzt seien. Eine Möglichkeit wäre es, diese Parkflächen tagsüber auf Kurzzeit-Parken zu beschränken, so dass sie für den Hol- und Bringverkehr zur Verfügung stehen. Von hoher Notwendigkeit ist dies unmittelbar vor dem Matthäus-Kindergarten. Dort gibt es aktuell gar keine Parkplätze für die Kurzzeit-Nutzung, so dass dort eine Kurzzeit-Parkzone eingerichtet werden sollte.

Verbreiterung der Gehwege

Im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen, sollte die Verbreiterung von Gehwegen in Betracht gezogen werden. Die Gehwege in den Abschnitten, an denen kein Parken vorgesehen ist, könnten soweit verbreitert werden, dass eine großzügige Fläche für den Fußverkehr zur Verfügung steht. Dort könnten im Zusammenhang mit den Spielrouten Spielgeräte aufgestellt werden. Zudem wird dadurch die Fahrbahn für den fließenden Kfz-Verkehr verkleinert.

Abbildung 36 & 37: Aktueller typischer Verlauf auf der Hofgartenstraße und Variante mit verbreiterten Gehwegen



Ausbau des Steinwegs als Flanierroute

Bereits heute wird der südliche Steinweg oftmals als Fußverbindung zwischen der Rüdeshheimer Straße und der Hofgartenstraße genutzt. Aktuell ist die Straße bereits nur für Anlieger-Fahrzeuge geöffnet. Eine Schließung der Zufahrt von der Rüdeshheimer Straße würde nur einen geringen Einschnitt für die Anwohnerinnen und Anwohner bedeuten, gleichzeitig die Straße aber sicherer und übersichtlicher für Schulkinder machen. Auch hier könnten im Zusammenhang mit den Spielrouten Spielgeräte entlang dieser Verbindung errichtet werden.

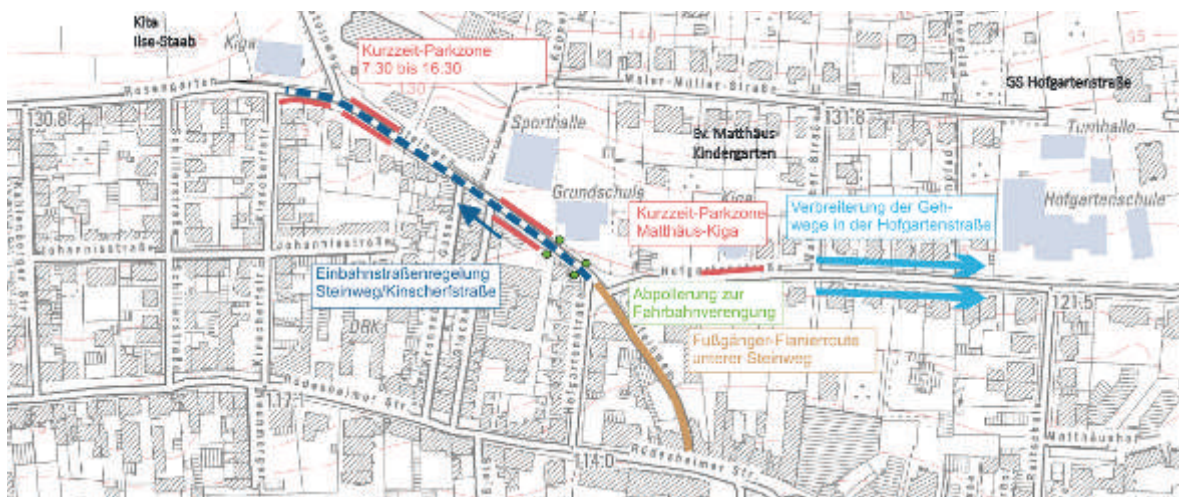
Auf alternative Parkflächen aufmerksam machen

Flächen für eine *Elternhaltestelle*, also einem Parkplatz, an dem die Eltern ihre Kinder aus- und einsteigen lassen und sie den Weg bis zur Einrichtung selbstständig (oder in Begleitung anderer Kinder oder Erwachsener) absolvieren, sind in näherer Umgebung nur schwer auszumachen. Die Nutzung einer solchen Fläche erfolgt nur dann, wenn die Entfernungen vom Fahrzeug zur Einrichtung zumutbar sind, da die Eltern ansonsten weiterhin die Stress-Situation vor den Einrichtungen in Kauf nehmen werden. Gegenüber der Kindertagesstätte Ilse-Staab befindet sich ein größerer Parkplatz der Matthäus-Gemeinde. Dieser sollte nicht direkt als Eltern-Parkplatz *beworben* werden, jedoch könnten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kindertagesstätte diejenigen Eltern, die ihre Kinder häufig mit dem Pkw zur Kindertagesstätte ansprechen und auf den dortigen Parkplatz aufmerksam machen.

Verkehrsberuhigung auf der Hofgartenstraße

Hohe Geschwindigkeiten auf der Hofgartenstraße wurden seitens der Eltern häufig genannt. Durch die verschwenkten Parkflächen entlang der Hofgartenstraße wird die Geschwindigkeit zwar reduziert, jedoch sollten darüber hinaus weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung getroffen werden.

Abbildung 38: Alle Maßnahmen im Überblick



5 Weitere allgemeine Empfehlungen für sichere Schulwege und ein sicheres Schulumfeld

Die nachfolgende Zusammenstellung von Maßnahmen soll einen Überblick über die Möglichkeiten geben und der Stadt Bad Kreuznach und den beteiligten Akteuren als Ansätze dienen. Durch bauliche Maßnahmen kann zwar die Sicherheit unmittelbar vor den Einrichtungen erhöht werden, jedoch ist zur Reduzierung der Verkehrsmengen auch ein Umdenken bei den Eltern notwendig. Wichtig ist bei weiteren Maßnahmen daher, dass stets die Schulen sowie vor allem auch die Eltern einzubeziehen sind, da es letztlich sie sind, die davor zurückschrecken, ihre Kinder alleine auf den Schulweg zu schicken und für die bestehenden Zustände vor den Schulen und Kindertagesstätten verantwortlich sind.

Im Rahmen der Umsetzung des IVEK sollte von der Stadtverwaltung ein Aktionsplan Sicheres Schulumfeld umgesetzt werden, das jeweils auf der Grundlage der spezifischen Situation – ähnlich wie in der Hofgartenschule – das Thema Hol- und Bringdienste thematisiert sowie jeweils Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verkehrssicherung umsetzen. Die eingesetzte Arbeitsgruppe der Verwaltung könnte hierzu jeweils Vorschläge unterbreiten und mit den Schulen abstimmen.

5.1 Aufbau eines schulischen Mobilitätsmanagements

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung eignen sich als Unterrichtsgegenstand in besonderem Maße für Aktionen und Projekte, auch außerhalb der Klassenzimmer bzw. des regulären Unterrichts. Themen zu Mobilität und Verkehr werden so für die Schülerinnen und Schüler praktisch erfahrbar und anschaulich, wodurch der Lern- und Erkenntniswert höher ist als bei einer rein theoretischen Behandlung des Themas in der Schule.

Ziele von Schulischem Mobilitätsmanagement sind:

- Umweltfreundliche Abwicklung der Mobilität der Kinder, Eltern, Erzieherinnen und Erzieher, Lehrerinnen und Lehrer...
- Kinder früh (unter unterschiedlichen Gesichtspunkten) an das Thema Mobilität heranzuführen
- Förderung selbstbestimmten und selbstständigen Mobilitätsverhaltens
- Schärfung der Wahrnehmung der Um- und Mitwelt
- Grundlage für späteres gesundes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten
- Schaffen eines familien- und kinderfreundlichen Wohnumfeldes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der Gesundheit

Einen besonderen Wert erhalten außerschulische Lerneinheiten, wenn sie von Externen durchgeführt oder zumindest mitgestaltet werden. Im Zuge dessen können die Schulen durch außerschulische Lernangebote zu Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in einem Bereich unterstützt werden, in dem in der schulischen Praxis vielfach erhöhter Unterstützungsbedarf festzustellen ist. Trotzdem sollten außerschulische Lernangebote kein isoliertes Ereignis sein, sondern im Rahmen des Unterrichts vor- und nachbereitet werden. Durch Aktionen sollten Eltern im hohen Maße eingebunden werden und auch die Stadt Bad Kreuznach ist ein wichtiger Akteur bei der Bereitstellung von Materialien und Unterstützung des Prozesses. Dabei ist ebenfalls zu betonen, dass viele Maßnahmen auch miteinander kombiniert werden können.

Information und Kommunikation für die Eltern

Zielsetzung:

Insb. Bewusstseinsänderung bei den Eltern

Kurzbeschreibung:

Unter Information und Kommunikation für Eltern fallen vielfältige Maßnahmen, die darauf abzielen die Anzahl der Eltern, die ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule fahren, zu reduzieren. Beispiele dafür sind:

- Elternabende zu umweltfreundlicher Mobilität
- Gemeinsame Vor-Ort-Termine zur Aufdeckung von Gefahrenstellen
- Mobilitätsberatung für Eltern
- Erstellung von Publikationen (zur Information)

In erster Linie soll mit diesen Maßnahmen Eltern die Angst genommen werden, ihre Kinder den Weg zur Schule eigenständig zurücklegen zu lassen. Ebenso sollen Alternativen zum ‚Elterntaxi‘ mit dem Pkw aufgezeigt werden und deren Vorteile vermittelt werden.

<u>Bausteine:</u> 1. Erstellen von Infomaterial 2. Information der Eltern beispielsweise an Elternabenden oder über Briefe	<u>Aufgaben der Kommune:</u> Bereit- und Zusammenstellen von Infomaterialien; Vorbereiten von Kommunikationsveranstaltungen
<u>Zielgruppe:</u> Eltern	<u>Verantwortliche & Betreiber:</u> Schulen, Lehrer, Kommune

Beispielhafte Literatur:

http://www.rmv.de/linkableblob/de/54566-43043/data/elterninformation_zum_thema_schulweg.pdf

Verkehrsdetektive zur Aufdeckung von Gefahrenpunkten

Zielsetzung:

Verkehrserziehung und Bewusstseinsbildung; nachhaltige Verhaltensänderung; Erhöhung der Sicherheit des Schulweges; Förderung der eigenständigen Mobilität

Kurzbeschreibung:

Grundschüler decken als Schulweg-Detektive Gefahrenpunkte auf: Dabei erkunden die Schüler gemeinsam mit den Lehrern ihr Schulumfeld, suchen Problem- und Gefahrenstellen und entwickeln ggf. auch eigene Lösungsvorschläge.

Im Vorfeld erhalten die Schüler Erhebungsbögen bspw. zu Gehwegbreiten und Verkehrsstärken sowie eine Umgebungskarte der Schule. Die Erhebungen nehmen die Schüler dann in Kleingruppen vor und berichten im Anschluss in der Klasse über die Ergebnisse. Ergebnisse könnten auch den Eltern bei einer Veranstaltung präsentiert werden.

Das Projekt kann im Rahmen von Projekttagen, Projektwochen, Unterrichtsgängen etc. eingesetzt werden. Die einzelnen Fragebögen bzw. Bausteine sind variabel einsetzbar. 10 - 12 Unterrichtsstunden sollten eingeplant werden.

geschätzte Projektrealisierungs-Kosten bis 2.000 € (nach Netzwerk Verkehrssicheres NRW)

<u>Bausteine:</u> 1. Wahl eines Schwerpunktes 2. Konzepterstellung (Pilotschule? Stadtweite Aktion?) 3. Ansprache und Gewinnen von Schulen 4. Projektdurchführung 5. Auswertung und Erarbeitung von Lösungsansätzen in den Schulen 6. Umsetzen von weiteren Maßnahmen	<u>Aufgaben der Kommune:</u> Ansprache und Motivation der Schulen; Vermitteln von weiteren Kontakten (z.B. bei Aktionswochen); Aufbereiten und Einbringen in Diskussionsrunden (z.B. Kinder- und Jugendparlament)
<u>Zielgruppe:</u> Schüler, ggf. Eltern	<u>Verantwortliche & Betreiber:</u> Schulen, Kommunen, Polizei

Beispielhafte Literatur:

http://www.verkehrssicherheit.nrw.de/downloads_projektdatenbank/Projektsteckbrief-Schulweg-Detektive-_9-2011.pdf

http://www.verkehrssicherheit.nrw.de/downloads_projektdatenbank/SWD_Leitfaden_f__r_Lehrer_komplett.pdf

Schulwegpläne

Zielsetzung:

Schulwege sicherer machen; Förderung der eigenständigen Mobilität

Kurzbeschreibung:

Der Weg zur Schule sollte für alle Kinder möglichst sicher sein. Der Schulwegeplan ist eine kartografische Darstellung des Umfelds einer Schule. In ihm werden sichere Querungsstellen - aber auch Gefahrenstellen, wie z.B. unübersichtliche Kreuzungen, schmale Gehwege und Ampeln mit langer Wartezeit - abgebildet. Zudem stellt ein Schulwegeplan günstige Wege vom Wohnort der Kinder zur Schule dar, insbesondere Fuß- und Schleichwege und je nach Alter der Kinder auch sichere Radverbindungen.

Ziel eines Schulwegeplans ist die Verbesserung der Sicherheit der Schülerinnen und Schüler.

geschätzte Projektrealisierungs-Kosten: 2.000 bis unter 5.000 € pro Schule?



Quelle: Waldschule Raxel

Bausteine:

1. Startphase
2. Bestandsanalyse
3. Entwurf und Abstimmung
4. Fertigstellung

Aufgaben der Kommune:

Erstellung der Schulwegepläne; Bauliche Umsetzung von Anmerkungen der Schulen; Regelmäßige Prüfung der Pläne; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Zielgruppe:

Schulkinder, **Eltern**

Verantwortliche & Betreiber:

Eltern, Schulen, Kommunen, Polizei

Elternhaltestellen

Zielsetzung:

Entzerren des Verkehrschaos vor den Schulen; Erhöhung der Sicherheit der Kinder; Förderung der eigenständigen Mobilität

Kurzbeschreibung:

Da sich auch durch Überzeugungsarbeit und Information nicht alle Eltern davon abbringen lassen, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu fahren, macht die Einrichtung von Elternhaltestellen Sinn. Diese sollen vermeiden, dass Eltern mit dem Auto vor die Schule fahren, da dort zu Schulbeginn und -ende ohnehin großes Gedränge herrscht.

Die Elternhaltestellen werden in einiger Entfernung (zwischen 100 und 500 Metern) zur Schule angeboten und ermöglichen es den Eltern, dort ihre Kinder sicher aussteigen zu lassen. Gleichzeitig haben die Kinder so die Möglichkeit zumindest die letzte Wegstrecke zur Schule zu Fuß zurück zu legen und der Autoverkehr im unmittelbaren Umfeld der Schule wird verringert.

Neben einer geeigneten Entfernung sollten Elternhaltestellen bestimmte Kriterien erfüllen: Sie sollten sichere Halte- und Ausstiegsmöglichkeiten bieten ohne den fließenden Verkehr zu behindern, keine Umwege verursachen oder erfordern und über eine sicherer sowie gut frequentierte Fußwegeverbindung zu Schule verfügen.



Quelle: Der Westen

Bausteine:

1. Auswahl geeigneter Standorte
2. Anlage der Elternhaltestellen (ggf. eingeschränktes Halteverbot)
3. jährliche Information der Eltern über die Haltestellen und ihre Standorte

Aufgaben der Kommune:

Neuregelung des Parkraums, Bereitstellung von geeigneten Parkflächen in fußläufiger Entfernung; Kommunikation der Maßnahmen; Prüfen der Einhaltung von absoluten Halteverboten, etc.

Zielgruppe:

Eltern

Verantwortliche & Betreiber:

Kommune, Schule

Teilnahme am ‚Walk-To-School-Day‘

Zielsetzung:

Verkehrserziehung; Bewusstseinsbildung; nachhaltige Verhaltensänderung

Kurzbeschreibung:

Der 22. September ist jedes Jahr der „Zu Fuß zur Schule“-Tag bzw. „Walk-To-School-Day“, nicht nur in Deutschland, sondern weltweit. An diesem Tag werden Kinder aufgefordert, sich zu bewegen – also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller zur Schule zu kommen. Auch Eltern und Lehrerinnen und Lehrer sollen mitmachen und an diesem Tag das Auto stehen lassen.

Seit 1994 werden in Deutschland Zu-Fuß-zur-Schule-Aktivitäten durchgeführt, seit 2000 gibt es den jährlichen internationalen „I walk to school“-Tag. Seit 2007 richten der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und das Deutsche Kinderhilfswerk e.V. gemeinsam die Aktionstage zu diesem Thema aus. Dabei sind Schulklassen dazu aufgerufen, verschiedene Aktionen in dieser Woche durchführen.

Schulen können sich zur Teilnahme an den Aktionstagen online anmelden und ein kostenloses Infopaket sowie weiteres kostenpflichtiges Aktionsmaterial bestellen.



Quelle: VCD

Bausteine:

1. Information und Motivation der Schulen
2. Projektdurchführung
3. Evaluation

Aufgaben der Kommune:

Ansprache der Schulen; Vermitteln von weiteren Kontakten (z.B. bei Aktionswochen)

Zielgruppe:

Schüler, **Eltern**, Lehrer

Verantwortliche & Betreiber:

Schulen, Aktionsbündnisses »Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten«

Beispielhafte Literatur:

<http://www.iwalktoschool.org/>

Schulwegmarkierungen

Zielsetzung: Erhöhung der Verkehrssicherheit von Schulwegen

Kurzbeschreibung:

Aufbauend auf einem Schulwegeplan stellen auch Schulwegmarkierungen eine Orientierungshilfe für Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zur Schule dar. Durch Markierungen, wie beispielsweise aufgemalte oder aufgeklebte Fußabdrücke, wird der empfohlene Schulweg hervorgehoben und die Verkehrssicherheit erhöht. Auch erzeugen solche Markierungen Aufmerksamkeit bei anderen Verkehrsteilnehmern für die Schulwege. Schulwegemarkierungen sollten vor allem an „schwierigen“ Stellen in Betracht gezogen werden. Ein sinnvolles Einsatzgebiet sind z.B. Situationen, in denen Kinder zu sicheren Querungsstellen gelenkt werden sollen, die nicht auf dem kürzesten/ direktesten Weg liegen. Im Bereich Hofgartenstraße/Steinweg gab es bereits ein solches Projekt, so dass dieser Ansatz weitergeführt werden sollte.

geschätzte Projektrealisierungs-Kosten bis 2.000 € (nach Netzwerk Verkehrssicheres NRW)



Quelle: Kirchengemeindeverbund Boppard

Bausteine:

1. bereits vorhandener Schulwegeplan
2. Anbringen von Markierungen an ausgewählten Stellen
3. Einüben des Schulweges & Vermittlung der Bedeutung der Markierungen

Aufgaben der Kommune:

Bestandsaufnahme begleiten; Markierungsarbeiten durchführen

Zielgruppe:

Grundschüler

Verantwortliche & Betreiber:

Schulen, Kommunen, Polizei

Beispielhafte Literatur:

http://www.klimaaktiv.at/dms/klimaaktiv/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/Eltern/schulwegmarkierung/Factsheet_Schulwegmarkierung.pdf

Fahrgemeinschaften von Eltern

Zielsetzung:

Reduzierung der Fahrzeuge an den Schulen; Bewusstseinsbildung

Kurzbeschreibung:

Die Befragung hat gezeigt, dass ein hoher Anteil der Schülerinnen und Schüler aus den dichtbesiedelten Gebieten südlich der Nahe lebt (Innenstadt, Pariser Viertel). Durch die Förderung der Kommunikation unter den Eltern können Fahrten entfallen. Da wo sonst ein Elternteil ein Kind zur Schule bringt, könnten bei gleichen Unterrichtsbeginn und –ende Kinder gemeinsam gebracht und abgeholt werden, so dass aus 3-4 Einfahrten nur noch eine Fahrt wird und das Pkw-Chaos vor der Schule somit verkleinert.

Der Impuls könnte in der Schule selbst entstehen. Kinder können in einer Unterrichtseinheit eine Art (oder zum Beispiel im Rahmen einer AG) eine Art Mobilitätszentrale betreiben und andere Schüler für ihren Schulweg beraten sowie für Fahrgemeinschaften vermitteln. Ein Nebeneffekt ist, dass die Kinder so die Stadt Bad Kreuznach und den Umgang mit Karten erlernen.

Die Bildung von Fahrgemeinschaften spart Geld und verringert schädliche Emissionen sowie vor allem die Verkehrsbelastung im Schulumfeld.

<u>Bausteine:</u>	<u>Aufgaben der Kommune:</u>
<u>Zielgruppe:</u> Schüler, Eltern	<u>Verantwortliche & Betreiber:</u> Schulen, Lehrer

Beispielhafte Literatur:

http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com_content&view=article&id=7&Itemid=22

Viele der genannten Möglichkeiten, Verkehre insbesondere vor der Schule zu vermeiden, beinhalten die zumindest teilweise selbstständige Mobilität der Schülerinnen und Schüler. Zielgruppe dieser Maßnahmen sind demnach eher ältere Grundschulkinder, da erst im Laufe der Grundschulzeit die Fähigkeiten der Kinder so weit sind, dass auch eine längere Wegstrecke durchgängig zurückgelegt werden kann. Jüngere Schülerinnen und Schüler sowie Kita-Kinder sollten vollständig auf dem Weg begleitet werden und erst in der Einrichtung bzw. an Schulen am Schulhof „übergeben“ und genauso auch abgeholt werden.

Dennoch sollte das Bewusstsein der Eltern geschärft und versucht werden, den Verkehr vor den Einrichtungen möglichst verträglich abzuwickeln, wozu die im Folgenden vorgestellten Maßnahmen dienen.

Quellenverzeichnis

BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen (2013): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden.
Bergisch Gladbach

Bräuer; Schmitz (2004): Grundlagen der Fußverkehrsplanung. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Heidelberg

FGSV -Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrsanlagen (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen - EFA. Köln

Fotoquellen

City of Kingston

<http://www.kingston-ny.gov/content/8401/10610/10735/10749.aspx>

Der Westen

http://www.derwesten.de/img/wr-einlauf/crop9890357/2173702753-clmg0134_530-w992-h740/Bild-Ruhrnachrichten.jpg

Kirchengemeindeverbund Boppard

<http://www.sankt-severus.de/index.php?section=news&cmd=details&newsid=175&pdfview=1>

Stadt Griesheim

<http://www.griesheim.de/Bespielbare-Stadt.1029.0.html>

VCD

<http://www.zu-fuss-zur-schule.de/>

Waldschule Rauxel

http://www.waldschule-rauxel.de/Sicherer_Schulweg_files/Mein_sicherer_Schulweg.pdf

6 Anhang

Fragebogen Schule

Allgemeine Fragen

Frage 1: Wie alt ist Ihr Kind und in welche Klasse geht es?	Mein Kind ist _____ Jahre alt und geht in die _____ Klasse		
Frage 2: Aus welchem Ortsteil oder Ort stammen Sie und Ihr Kind? (Beispiel: Winzenheim, Pariser Viertel, etc..)	_____		
Frage 3: Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der jeweiligen Jahreszeit in der Regel zur Schule?		Im Sommer	Im Winter
Wenn Ihr Kind dabei begleitet wird, können Sie dazu schreiben wer es begleitet (beispielsweise Sie, andere Kinder oder andere Erwachsene)	Zu Fuß	☐ _____	☐ _____
	Fahrrad	☐ _____	☐ _____
	Bus	☐ _____	☐ _____
	Auto	☐ _____	☐ _____
	Sonstiges: _____	☐ _____	☐ _____
Frage 3b: Falls Ihr Kind auf dem Weg zur Schule begleitet wird, was sind die Gründe hierfür?	_____ _____		
Frage 4: Nutzt Ihr Kind immer denselben Weg?	☐ ja	☐ nein (Gründe: _____ _____)	
Frage 5: Halten Sie den Schulweg Ihres Kindes für sicher?	ja, absolut nein, überhaupt nicht		
	<<----->>		
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐

Fragen zum direkten Schulumfeld

Frage 6: Halten Sie das Schulumfeld der Hofgartenschule aus verkehrlicher Sicht zum größten Teil für sicher?	☐ ja	☐ nein	☐ teilweise
Frage 7: Welche Gefahrenstellen sehen Sie im Umfeld der Schule?	☐ zu hoher Kfz-Verkehr um die Schule herum ☐ im Umfeld der Schule wird zu schnell gefahren ☐ Sichtbehinderungen durch parkende Pkw ☐ fehlende Möglichkeiten, die Straße zu überqueren ☐ Ampelphasen zum Überqueren sind zu kurz ☐ andere 		

Schulwegplan

Bitte tragen Sie auf dem beiliegenden Plan gemeinsam mit Ihrem Kind den Schulweg ein. Interessant ist dabei auch, wo genau die Straßen überquert werden und auf welcher Seite des Bürgersteiges ihr Kind läuft Wenn Ihr Kind verschiedene Wege nutzt, tragen sie diese ebenfalls (wenn möglich, in einer anderen Farbe) ein. Sie können ebenfalls die aus Ihrer Sicht problematischen Stellen oder die Orte, an denen Ihr Kind besonders gerne entlang läuft markieren und durchnummerieren.	1. 2. 3. 4. 5. 6.
---	---

Frage 8: Gäbe es aus Ihrer Sicht einen kürzeren Weg?

Nennen oder markieren Sie die Punkte, die Sie dazu veranlassen, Ihrem Kind diesen Weg nicht vorzuschlagen.

·
·
·
·

Fragebogen Kita

Frage 1: Wie alt ist Ihr Kind?

_____ Jahre alt

Frage 2: Aus welchem Ortsteil oder Ort stammen Sie und Ihr Kind?

(Beispiel: Winzenheim, Pariser Viertel, etc..)

Frage 3: Wie wird Ihr Kind in der jeweiligen Jahreszeit in der Regel in die Kindertagesstätte gebracht?

Zu Fuß

Im Sommer

☐

Im Winter

☐

Fahrrad

☐

☐

Bus

☐

☐

Auto

☐

☐

Sonstiges:

☐

☐

Frage 4: Wird immer derselbe Weg genutzt?

☐ ja

☐ nein (Gründe: _____
_____)

Frage 5: Halten Sie den Weg zur Kindertagesstätte für sicher?

ja, absolut

nein, überhaupt nicht

<<----->>

☐

☐

☐

☐

☐

☐

Fragen zum direkten Umfeld der Kindertagesstätte

[illegible]

Frage 8: Zu welchen Bring- und Abholzeiten bemerken Sie die größten Schwierigkeiten und welche sind dies?