

Sichere Schulwege

- Verkehrsregelnde Maßnahmen
- Kindgerechte Infrastruktur
- Mustergültige Schulwegpläne

In Kooperation mit:

Unfallforschung
der Versicherer
GDV



Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)

Ressort Verkehr

Hansastraße 19, 80686 München

Redaktion: Dipl.- Geograph Ronald Winkler (ADAC)

Mitarbeit: Dipl.- Ing. Jörg Ortlepp (UDV)

Internet: www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr

Blog: forummobilitaet.wordpress.com

Vertrieb:

Diese Fachbroschüre kann mit der Angabe der Artikelnummer

2831774 direkt beim ADAC e.V. bezogen werden:

Fax: (089) 76 76 45 67 oder Mail: verkehr.team@adac.de

Die Schutzgebühr beträgt 6,00 Euro.

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise,
nur mit Genehmigung des ADAC e.V.

© 2013 ADAC e.V. München

Bildnachweise:

S. 5 (Mitte): GDV/UDV

S. 14 (Mitte): RMV/ Paul Müller

S. 17: RTB GmbH & Co. KG

S. 26 (rechts): Stadt Griesheim, Prof. Bernhard Meyer

S. 29 (oben): Panthermedia, S. 30 (links oben): BAST

S. 31 (unten links): EUSka (elektronische Unfalltypensteckkarte)

S. 32: Stadt Gescher

S. 33: CÖGA mbH Berlin

S. 34: Bernhard Krumwiede

S. 35 (oben): Stadt Bietigheim-Bissingen, Ellentalgymnasien

S. 35: Stadt Frankfurt am Main

S. 19, S. 22 (oben), S. 39: GDV/UDV; Jörg Ortlepp

S. 40: dpa Picture-Alliance GmbH

Alle anderen Bilder sind Eigentum des ADAC e.V.

> Inhalt

Vorwort

1.	Grundlagen	6
1.1	Mobilität von Kindern	6
1.2	Unfallstatistik	8
1.3	Psychomotorische Entwicklung	9
1.4	Mobilitäts- und Verkehrserziehung	11
1.5	Juristische Aspekte	12
2.	Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit	14
2.1	Ehrenamtliche Helfer	14
2.2	Verkehrszeichen	15
2.3	Geschwindigkeitsdisplays	17
2.4	Aufpflasterungen	18
2.5	Radverkehrsanlagen	19
2.6	Fußverkehrsanlagen	20
2.7	Fußgängerüberwege	21
2.8	Lichtsignalanlagen	23
2.9	Haltestellen	24
2.10	Haltestellentypen	26
3.	Schulwegpläne	29
3.1	Akteure	29
3.2	Schulweggrundplan	30
3.3	Gehschulwegplan	32
3.4	Radschulwegplan	34
4.	Verkehrssicherheitsaktivitäten des ADAC und der UDV auf Bundesebene	37
5.	Empfehlungen	40
6.	Literaturhinweise	41

➤ Vorwort

Kinder sind im Straßenverkehr heute immer noch besonders gefährdet. Dies wird durch die Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes in trauriger Weise bestätigt. So verunglückten im Jahr 2011 knapp 30.000 Kinder von 6 bis 14 Jahren, davon 42% als Radfahrer und 25% als Fußgänger. Auch wenn nur etwa jedes fünfte verunglückte Kind auf dem Schulweg zu Schaden kommt und die langfristige Entwicklung der Kinderunfälle deutlich rückläufig ist, müssen weiterhin große Anstrengungen unternommen werden, um die nach wie vor hohe Zahl von Schulwegunfällen weiter zu senken. Schließlich ist Verkehrssicherheit auf dem Schulweg eine gesellschaftliche Herausforderung, die nur durch das Zusammenwirken aller Kräfte bewältigt werden kann, also im Verbund mit Politik, Kommunen, Schulen, Polizei, Eltern und Verbänden.



Ulrich Klaus Becker
ADAC Vizepräsident
für Verkehr

Der ADAC und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) setzen sich seit Jahren intensiv für die Sicherheit auf Schulwegen ein. So hat der ADAC bereits im Jahr 1997 einen Städtewettbewerb zur Schulwegsicherheit durchgeführt, der im Jahr 2008 um einen Wettbewerb zur Kindersicherheit ergänzt wurde. Die UDV hat in den letzten Jahren diverse Publikationen zur Schulwegsicherheit veröffentlicht und engagiert sich seit 2003 insbesondere bei der schulischen Radfahrausbildung.



Siegfried Brockmann
Leitung Unfall-
forschung der
Versicherer

Mit dieser Broschüre und der Expertenreihe „Sichere Schulwege“ wollen ADAC und UDV im Jahr 2013 ihre Bemühungen um die Sicherheit von Kindern auf dem Schulweg fortsetzen. Dabei geht es nicht nur um die Schulanfänger, sondern auch um die älteren Schüler, die gerade auf dem Fahrrad besonders großen Gefahren im Straßenverkehr ausgesetzt sind. Und neben den Schulkindern profitieren auch erwachsene Verkehrsteilnehmer von sicheren Geh- und Radwegen.

Doch es reicht nicht aus, sich auf die Herstellung einer guten Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsregelung durch die kommunalen Fachbehörden zu beschränken. Verkehrssicherheitsarbeit muss stets auch auf das richtige Verhalten aller Verkehrsteilnehmer abzielen. Erwachsene können dies erheblich unterstützen, indem sie sich beispielsweise an die Verkehrsregeln halten und dadurch ihrer Vorbildfunktion gerecht werden. Außerdem können sie gemeinsam mit ihren Kindern anhand von Schulwegplänen einen sicheren Schulweg einstudieren. Und schließlich sollten sie Bringdienste mit dem Auto möglichst vermeiden und ihre Kinder mit Schutzwesten und Fahrradhelmen ausrüsten. Letztendlich müssen aber auch die Schulen und Polizeibehörden ihren Beitrag zur Sicherheit der Schulkinder leisten, wobei der Verkehrs- und Mobilitätserziehung von Kindern ebenso wie der Überwachung des richtigen Verhaltens von Autofahrern und anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber Kindern eine zentrale Rolle zukommt.

Ulrich Klaus Becker

Siegfried Brockmann

➤ 1. Grundlagen



1.1 Mobilität von Kindern

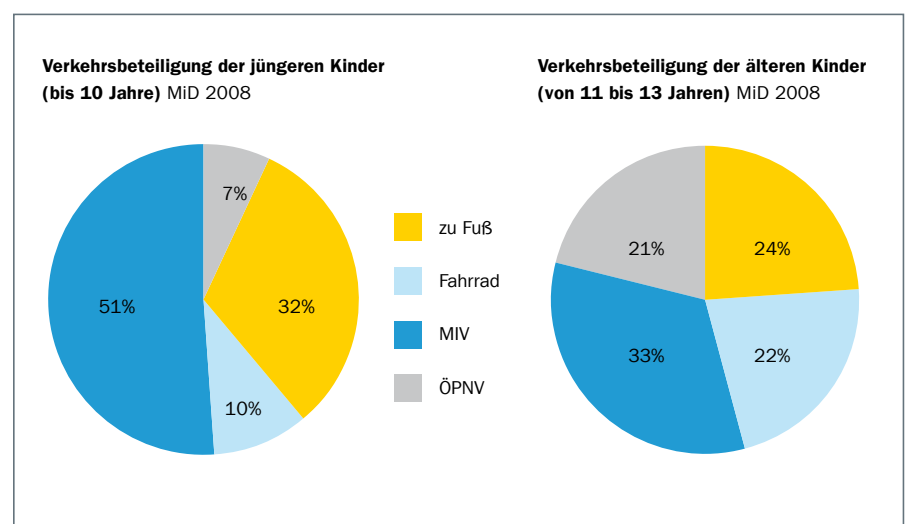
Die wichtigste Datengrundlage zur Beschreibung der Mobilität in Deutschland stellt die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegebene Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ (MiD2008) dar. Sie basiert auf den Angaben von ca. 26.000 Haushalten und 60.000 Personen zu knapp 200.000 zurückgelegten Wegen und lässt auch eine altersspezifische Differenzierung der Mobilität zu.

Eine zentrale Kenngröße zur Beschreibung der Mobilität stellt die Mobilitätsquote dar. Sie beschreibt den Anteil an Personen, die täglich mindestens einmal das Haus verlassen und am Verkehr teilnehmen. Sie beträgt bei Kindern 92%, d.h. Kinder sind genauso mobil wie die Gruppe der 18 bis 50-Jährigen. Kinder unternehmen täglich drei Wege und legen dabei etwa 25 km zurück, wobei zwischen jüngeren (bis 10 Jahre) und älteren Kindern (11 bis 13 Jahre) keine nennenswerten Unterschiede festzustellen sind.

Deutliche Unterschiede zeigen sich hingegen bei der Betrachtung der Verkehrsbeteiligung. So legen die Hälfte der jüngeren und ein Drittel der älteren Kinder ihre Wege als Mitfahrer im (elterlichen) Pkw zurück. Auch sind Kinder mit zunehmendem Alter immer seltener zu Fuß unterwegs. Jüngere Kinder gehen immerhin noch jeden dritten Weg zu Fuß, ältere Kinder dagegen nur noch jeden vierten. Dafür spielen der ÖPNV und das Fahrrad bei den älteren Kindern eine bedeutsame Rolle. In keiner Altersgruppe werden

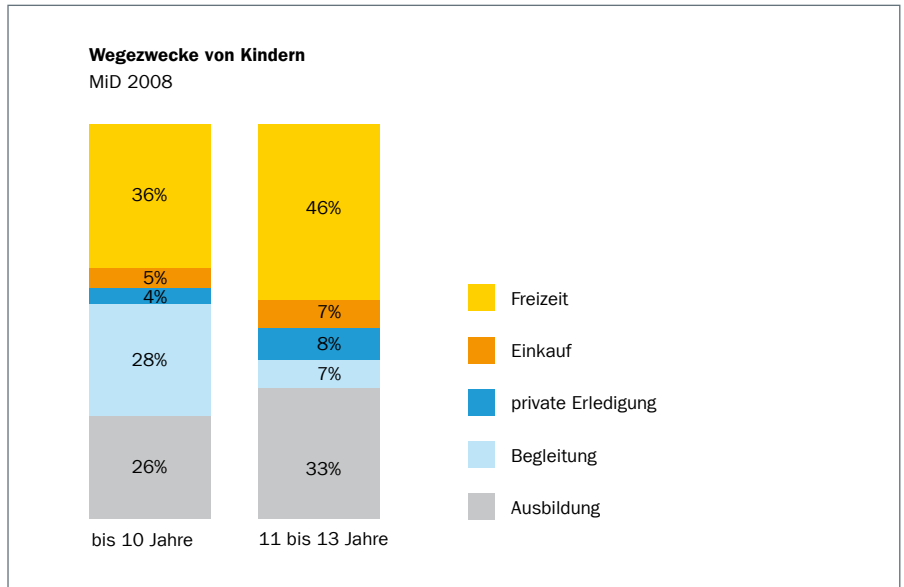
mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (22%) als bei den 11 bis 13-Jährigen. Problematisch ist allerdings die niedrige Helmtragequote in dieser Altersgruppe. Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen betrug diese 2011 nur 19% gegenüber 56% bei den 6 bis 10-Jährigen.

Differenziert nach dem Wegezweck lassen sich ebenfalls deutliche Unterschiede zwischen jüngeren und älteren Kindern feststellen. Freizeitwege stellen dabei mit Anteilen von 36% bzw. 46%



den wichtigsten Wegezweck dar. Zweitwichtigster Wegezweck von Kindern ist der Weg zur Schule. Er macht ein Viertel aller Wege der Kinder bis 10 Jahre bzw. ein Drittel aller Wege der älteren Kinder aus.

Knapp 30% der Wege von jüngeren Kindern entfallen auf den Wegezweck Begleitung. Dabei handelt es sich in drei Viertel aller Fälle um Eltern, die auf ihren täglichen Wegen (zum Beispiel zum Einkaufen) ihre Kinder mitnehmen. Bei älteren Kindern entfallen nur noch 7% auf den Wegezweck Begleitung, d.h. mit Eintritt in die Sekundarstufe werden fast sämtliche Wege selbstständig zurückgelegt.



Anzeige

ROYER
Schulungs-Signalanlagen

Mobil oder halbstationär für Ihren Parcours

LED-Technik energiesparend und langlebig

Nur ein Kabel für alle Ampeln erforderlich

Uneingeschränkt für den Außenbereich geeignet

Fußgängerüberweg
 Kreuzung
 Kreuzung mit Fußgängerüberwegen

ROYER Signaltechnik GmbH
 Werner-von-Siemens-Str. 2
 D-30982 Pattensen
 Tel. 05101 9196-0
 Fax 05101 9196-66
www.royersignal.de/schulungsampeln

1.2 Unfallstatistik

Im Jahr 2011 verunglückten nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 30.676 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr, davon 86 tödlich, 4.990 schwer und 25.600 leicht. Auch wenn die langfristige Entwicklung der Kinderunfälle deutlich rückläufig ist und Kinder ein geringeres Unfallrisiko aufweisen als andere Altersgruppen (Kinder stellen 8% der Verunglückten, aber 13% der Bevölkerung), muss aufgrund der nach wie vor hohen Unfallzahlen die Sicherung der Schulwege ein zentraler Baustein der kommunalen Verkehrssicherungsarbeit sein.

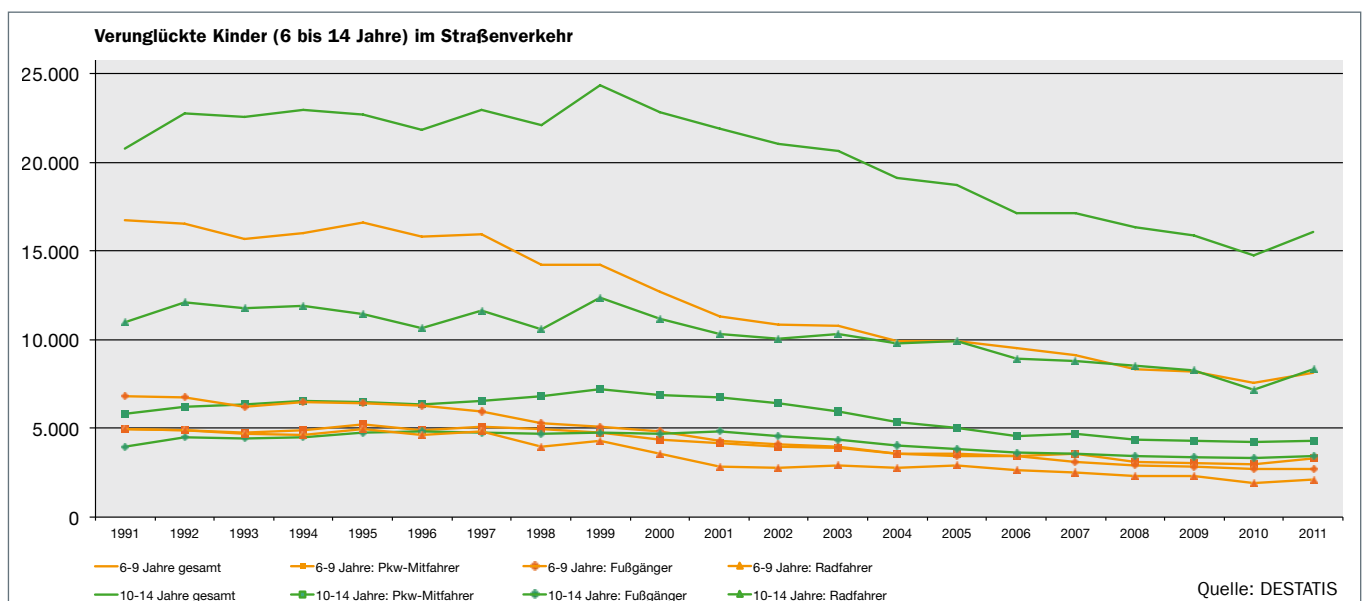
In der für die Schulwegsicherung relevanten Altersgruppe der 6 bis 14-Jährigen verunglückten 24.944 Kinder in 2011, davon 42% als Radfahrer, 28% als Pkw-Mitfahrer und 25% als Fußgänger. Jungen verunglückten häufiger als Mädchen (58% gegenüber 43%), ältere Kinder (10 bis 14 Jahre) mit 423 Verunglückten je 100.000 Einwohner ihrer Altersgruppe deutlich häufiger als jüngere Kinder (6 bis 9 Jahre) mit 284 Ver-

unglückten. In 2011 verunglückten 16.769 ältere und 8.175 jüngere Kinder, wobei jüngere Kinder am häufigsten als Pkw-Mitfahrer (36%) und Fußgänger (34%) zu Schaden kamen, ältere Kinder dagegen doppelt so häufig mit dem Fahrrad wie im Pkw (50% gegenüber 24%). Radfahrerunfälle sind – anders als Fußgängerunfälle – stark jahreszeitenabhängig. So kamen 2011 allein im Sommerhalbjahr (April bis September) 71% aller verunglückten Radfahrer zu Schaden. Im tageszeitlichen Verlauf sind Kinder als Fußgänger und Radfahrer auf dem Schulweg und am Nachmittag auf Freizeitwegen am stärksten gefährdet. So traten zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 13 und 14 Uhr klare Tagesspitzen auf (14% bzw. 11% aller Verunglückten), ebenso wie am Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr (25%). Die Polizei registrierte 2011 bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden 4.358 Fehlverhalten der 6 bis 14-Jährigen als Fußgänger und 7.689 Fehlverhalten als Radfahrer. Hauptunfallursache bei den Fußgängern waren „Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn“ (89%), bei den Radfahrern waren es „Falsche Straßenbenutzung“

(22%) und „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (21%).

Ein Nachteil der amtlichen Unfallstatistik ist, dass Kinderunfälle zwar nach Altersgruppen differenziert werden können, aber keine Aussagen zum Schulweg möglich sind. Solche Aussagen können lediglich für jene Bundesländer getroffen werden, die neben dem Merkmal „Alter“ auch das Merkmal „Schulweg“ erfassen. So ergab eine Sonderauswertung der Kinderunfälle 2011 für das Land Nordrhein-Westfalen, dass von den 5.801 verunglückten Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren jedes fünfte Kind auf dem Schulweg verunglückte. Dabei war der Anteil der verunglückten Kinder auf dem Schulweg bei den 10 bis 14-Jährigen deutlich höher als bei den 6 bis 9-Jährigen (24% gegenüber 13%).

Häufig werden zur Beschreibung des Unfallgeschehens von Schulkindern auch die Daten des Bundesverbandes der Unfallkassen bzw. der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung verwendet. Allerdings sind darin auch solche Per-

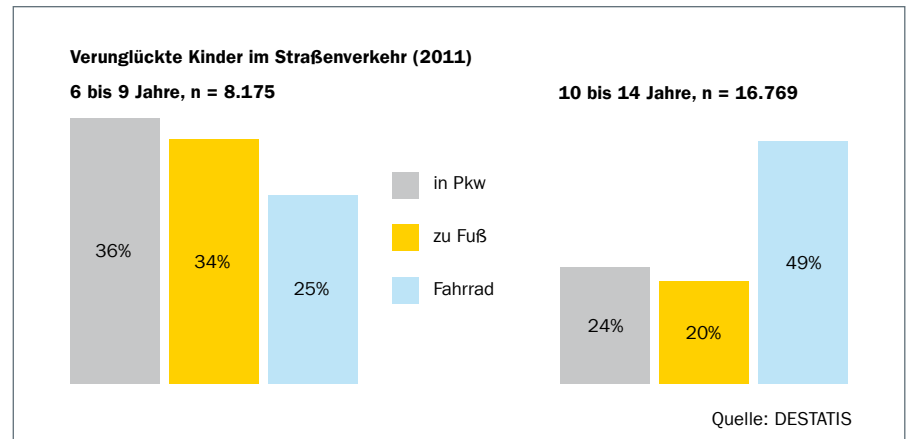


sonengruppen enthalten, die für die Schulwegsicherung keine Relevanz besitzen, wie etwa Kindergartenkinder, jugendliche Schüler aus Gymnasien, Gesamtschulen und sonstigen allgemein bildenden Schulen sowie Berufsschüler und Studierende. Darüber hinaus werden in der Schüler-Unfallversicherung nur jene Unfälle erfasst, die eine ärztliche Behandlung nach sich ziehen. Da insbesondere leichte Verletzungen häufig keinen Arztbesuch zur Folge haben, ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Zahl von Schülerunfällen beträchtlich höher liegen dürfte als die in der DGUV-Statistik bezifferten 51.117 Straßenverkehrsunfälle in 2011.

1.3 Psychomotorische Entwicklung

Die besondere Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr resultiert zum einen daraus, dass sie aufgrund ihrer Körpergröße herannahende Fahrzeuge schlechter sehen und von den Fahrern schlechter gesehen werden, zum anderen aus der nur gering bzw. nicht vollständig entwickelten Fähigkeit zur Verkehrsteilnahme. Letztere hängt von zahlreichen Faktoren ab wie etwa von motorischen oder sozialen Fähigkeiten, dem Verständnis von Verkehrsabläufen, der Entwicklung des Seh-, Hör-, Reaktions- und Konzentrationsvermögens sowie der Gefahrenwahrnehmung.

Insbesondere die Fähigkeit zur Gefahrenwahrnehmung trägt maßgeblich zu einem sicheren Verkehrsverhalten bei, indem gefährliche Situationen erkannt und vermieden werden können. Nach LIMBOURG verläuft die Entwicklung der Gefahrenwahrnehmung in drei Stufen und beginnt mit der Ausbildung eines



akuten Gefahrenbewusstseins im fünften und sechsten Lebensjahr. Aufgrund der leichten Ablenkbarkeit und der unzuverlässigen Geschwindigkeits- und Entfernungswahrnehmung sind Kinder allerdings erst ab dem achten Lebensjahr als Fußgänger „einigermaßen sicher“ unterwegs. Ab diesem Alter besitzen Kinder ein vorausschauendes Gefahrenbewusstsein, können Entfernungen gut einschätzen und Geschwindigkeiten einigermaßen zuverlässig beurteilen. Damit sind sie in der Lage, sich an gesicherten Querungsstellen wie Ampeln und Zebrastreifen korrekt zu verhalten. Doch erst mit dem zehnten Lebensjahr ist die dritte Stufe erreicht, mit der ein präventives Verkehrsverhalten und damit ein einigermaßen sicheres Überqueren der Fahrbahn auch an ungesicherten Stellen möglich werden. Dennoch kann die Verkehrsteilnahme noch nicht als völlig sicher bezeichnet werden, da Kinder bis zum zwölften Lebensjahr leicht ablenkbar sind.

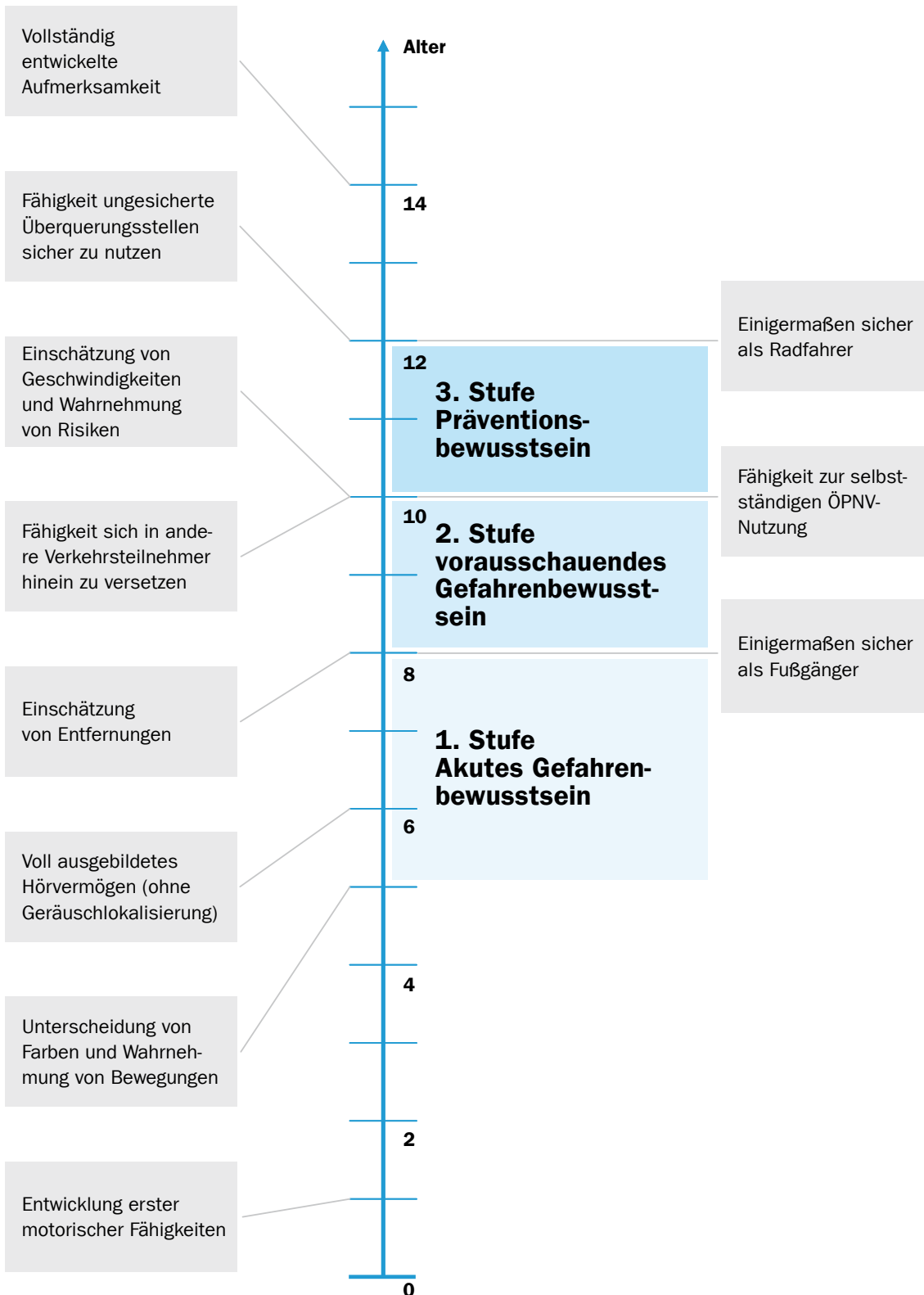
Deutlich langsamer entwickelt sich bei Kindern die Fähigkeit zur sicheren Verkehrsteilnahme als Radfahrer. Bis zum achten Lebensjahr sind Kinder – auch bei guter motorischer Beherrschung des Fahrrades – auf dem Rad nur unsicher unterwegs, sodass von einer selbstständigen Teilnahme am Straßenverkehr ab-

zuraten ist. Wenngleich es ab dem achten Lebensjahr zu einer deutlichen Verringerung des Fehlverhaltens kommt, sind auch ältere Kinder als Radfahrer nur bedingt sicher unterwegs. Dies liegt daran, dass wichtige Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme (Konzentrationsfähigkeit, Verkehrsverständnis, Reaktionszeit) erst ab dem vierzehnten Lebensjahr vollständig ausgebildet sind.

Dagegen ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel deutlich früher möglich als die Nutzung des Fahrrads. So besitzen Kinder bereits gegen Ende des Grundschulalters die Fähigkeit zur selbstständigen ÖPNV-Nutzung, die spätestens mit zwölf Jahren vollständig ausgebildet ist.

Es versteht sich von selbst, dass die genannten Altersangaben keine starren Grenzen bedeuten. So lässt sich das Alter zur sicheren Verkehrsteilnahme durch Verkehrserziehung, Trainingsprogramme oder aktives Üben im Straßenverkehr verkürzen. Umgekehrt können selbst Jugendliche noch starke Defizite in der Verkehrskompetenz aufweisen, etwa wenn sie als Kinder ausschließlich mit dem Auto zur Schule oder zum Ort der Freizeitausübung gebracht wurden.

Entwicklung der psychomotorischen Fähigkeiten von Kindern



1.4 Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Die schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung soll Kindern und Jugendlichen vermitteln, sich im Verkehrsraum kompetent zu bewegen und Unfälle zu vermeiden. Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist kein Schulfach im klassischen Sinn, ist aber in allen Bundesländern ein Teil des Unterrichts und des Erziehungsauftrages der Schule. Die Inhalte der Mobilitäts- und Verkehrserziehung werden innerhalb vieler Fächer sowie im Rahmen fächerübergreifender Projekte oder Arbeitsgemeinschaften in den Schulalltag eingebunden. In den Lehrplänen für die Grundschule ist die Verkehrserziehung fest verankert. Anders sieht es jedoch an weiterführenden Schulen aus. Hier werden sowohl Mobilitäts- und Verkehrserziehung als auch verkehrserzieherische Themen immer noch weitgehend

vernachlässigt. Entscheidend ist dabei auch, dass Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Rahmen des Lehramtstudiums und der Referendarausbildung kaum von Bedeutung sind und es keine Didaktik und keine Lehrstühle der Verkehrserziehung gibt.

Die erste „Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule“ der Kultusministerkonferenz (KMK) stammt aus dem Jahr 1972. Die veränderten Bedingungen im Straßenverkehr veranlassten die KMK im Jahr 1994, die Empfehlungen zu überarbeiten. Damit sollte nicht nur das „verkehrsgerechte“ Verhalten der Schüler Ziel des Verkehrsunterrichts sein, sondern auch die Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrs. Die Verkehrserziehung in der Schule wurde 1994 ausgeweitet auf Beiträge zur Sicher-

heits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheits-erziehung.

Im Jahr 2012 erweiterte die KMK die Verkehrserziehung um die Mobilitäts-erziehung. In den neuen „Empfehlungen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ werden nun auch neue gesellschaftsrelevante Aspekte wie Klimaschutz, Ressourcenverbrauch, Verkehrsraumgestaltung, zukunftsfähige Mobilität sowie die Förderung der selbstständigen Mobilität als Inhalte des Unterrichts benannt.

Mobilitäts- und Verkehrserziehung wird als gesellschaftliche Aufgabe betrachtet, bei der Schulen, Polizei, Eltern, Verbände und außerschulische Partner zusammen arbeiten müssen. Deshalb wurden in den neuen Empfehlungen nicht nur Kompetenzen geregelt, sondern auch Inhalte bzw. Themen formuliert. Im Hinblick auf

Empfehlungen der KMK 2012

Jahrgangsstufen 1 bis 4

Im Mittelpunkt stehen das Schulwegtraining und die Radfahrausbildung.

Die Schulen können weitere thematische Schwerpunkte setzen, z.B. auf die selbstständige Mobilität zu Fuß oder auf das Mitfahren im Auto.

Jahrgangsstufen 5 bis 10

Schwerpunkt bildet die Mobilitäts-erziehung in den Bereichen Radverkehr und ÖPNV.

Weitere Inhalte können z.B. ökologische und rechtliche Aspekte des Verkehrs und alternative Antriebstechniken darstellen.

Schulwegsicherheit – Maßnahmenbereiche und Akteure

Kultusministerkonferenz/
Kultusministerien

Ordnungsamt

Straßenver-
kehrsbehörde

Tiefbau-/
Planungsamt

BMVBS

Schulen

Universitäten

Polizei

DVW

DVR

BAST

**Mobilitäts- und
Verkehrserziehung**

**Schulwegsicherung
vor Ort**

Kampagnen

Infrastruktur

Schulwegpläne

Forschung

örtliche
Verkehrswacht

Eltern-
vertretung

ÖPNV-
Unternehmen

ADAC

UDV

Schüler

die Zusammenarbeit mit der Polizei war dabei wichtig, den Begriff der „Verkehrserziehung“ zu erhalten. Die Inhalte der klassischen Verkehrserziehung und der Mobilitätserziehung bilden nunmehr im Unterricht eine Einheit.

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Deutschland ist auf verschiedenen gesellschaftlichen Ebenen angesiedelt und zeichnet sich durch interdisziplinäre Kooperationen und Vielfalt aus. Auf oberster Ebene unterstützt der Bund (BMVBS) die Maßnahmen der Verkehrserziehung. Die schulische Verkehrserziehung ist hingegen Aufgabe der Länder, die in Anlehnung an die Empfehlungen der KMK eigene Curricula und Handreichungen für die Verkehrserziehung (z.B. zum Umgang mit Schulwegplänen) aufstellen. Neben den staatlichen Stellen gibt es noch eine Reihe von weiteren Umsetzern eigener Maßnahmen der Verkehrserziehung. Einer der größten Akteure ist dabei der ADAC, der durch seine umfangreichen Verkehrssicherheitsprogramme die Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen fördert.

1.5 Juristische Aspekte

Die gesetzliche Grundlage für die Regelung der Aufsichtspflicht von Eltern und Lehrern bildet § 1631 BGB, wonach die Personensorge insbesondere das Recht und die Pflicht umfasst, das Kind zu pflegen, zu erziehen, zu beaufsichtigen und seinen Aufenthalt zu bestimmen. Die Haftung von Aufsichtspflichtigen wird konkret in § 832 geregelt. „Wer kraft Gesetzes zur Führung der Aufsicht über eine Person verpflichtet ist, die wegen Minderjährigkeit oder wegen ihres geistigen oder körperlichen Zustands der Beaufsichtigung bedarf, ist zum Ersatz

Radfahren auf dem Gehweg – Das sagt die StVO

Nach § 2 Abs. 5 müssen radfahrende Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr den Gehweg benutzen, d.h. sie dürfen weder auf der Fahrbahn noch auf dem Radweg fahren. Eine Benutzung der Fahrbahn ist nur dann erlaubt, wenn ein Gehweg fehlt. Ältere Kinder dürfen bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr wählen, ob sie die Fahrbahn oder den Gehweg benutzen. Befinden sich Fußgänger auf dem Gehweg, muss das radfahrende Kind besondere Rücksicht walten lassen. Beim Überqueren einer Fahrbahn muss es absteigen. Die Aufsichtspflichtigen sollen das Kind ordentlich belehren und sich davon überzeugen, dass das Kind das Fahrrad beherrscht und auf andere Verkehrsteilnehmer Rücksicht nimmt.

Eltern dürfen übrigens Gehwege mit dem Fahrrad nicht befahren und müssen zur Begleitung ihres Kindes die Fahrbahn oder – sofern vorhanden – den Radweg oder Radfahrstreifen nutzen. Sie kommen ihrer Aufsichtspflicht nach, wenn sie in der Nähe des Kindes sind, um bei Fehlverhalten schnell eingreifen zu können. Problematisch wird es aus rechtlicher Sicht dann, wenn ein Gehweg nicht direkt neben dem Radweg oder der Fahrbahn verläuft und gleichzeitig eine erhöhte Gefahr für Kinder auf dem Gehweg (z.B. durch stark belastete Grundstückszufahrten) besteht.

des Schadens verpflichtet, den diese Person einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn er seiner Aufsichtspflicht genügt oder wenn der Schaden auch bei gehöriger Aufsichtsführung entstanden sein würde.“

Eltern sind neben den Lehrern die Hauptverantwortlichen für die Erziehung ihrer schulpflichtigen Kinder. Nach § 828 Abs. 1 BGB haften Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr grundsätzlich nicht, wenn sie anderen einen Schaden zufügen, wohl aber deren Eltern, sofern sie ihre Aufsichtspflicht verletzt haben. In § 828 Abs. 2 BGB wird die Haftung von Kindern im Straßenverkehr gesondert geregelt. Kinder haften für von ihnen bei einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienenbahn oder einer Schwebbahn verursachte Schäden erst

ab der Vollendung des zehnten Lebensjahres. Die Haftung der Eltern wegen Verletzung der Aufsichtspflicht besteht nur dann, wenn das Kind den Schaden vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt hat. Wie die Aufsicht zu führen ist, richtet sich vor allem nach den persönlichen Eigenschaften des Kindes, aber auch danach, was den Eltern bei vernünftigen Anforderungen zugemutet werden kann. Auf jeden Fall müssen Eltern ihrer Informationspflicht nachkommen und ihre Kinder gemäß Alter und Entwicklung über mögliche Gefahren im Straßenverkehr aufklären. Daneben müssen Eltern auch ihrer Überwachungspflicht nachkommen, was aber bei Kindern ab dem fünften Lebensjahr nicht heißt, dass jederzeit eine Eingriffsmöglichkeit bestehen muss. Die Pflicht zum Eingreifen besteht grundsätzlich dann, wenn sich das Kind so verhält, dass es mit

hoher Wahrscheinlichkeit einen Schaden erleidet oder anrichtet.

Neben den Eltern haben auch die Lehrer Zuständigkeiten bei der Aufsicht von Schülern. Da die Schulbildung keine Aufgabe des Bundes ist, regeln die Bundesländer die Rechte und Pflichten des Lehrpersonals selbst in ihren Erziehungs- und Unterrichtsgesetzen, ergänzt um gesonderte Schul- und Lehrerdienstverordnungen differenziert nach Schularten. Die schulische Aufsichtspflicht ist nicht nur auf die eigentliche Zeit des Unterrichts beschränkt, sondern auch noch auf eine kurze Zeitspanne (zumeist 15 Minuten) davor und danach. Häufig erlischt die

Aufsichtspflicht bereits mit dem Verlassen des Schulgeländes, wobei es für Schulbushaltestellen gesonderte Regelungen gibt. In der Regel müssen diese beaufsichtigt werden, wenn sie auf dem Schulgelände liegen oder unmittelbar daran angrenzen, doch selbst Haltestellen außerhalb des Schulgeländes können aufsichtspflichtig sein, wenn sie aufgrund örtlicher Gegebenheiten eine besondere Gefahr für Kinder darstellen und dies durch den Schulleiter und Schulträger explizit festgestellt wurde. Verletzt sich ein Schüler auf dem Schulweg oder an einer Schulbushaltestelle, kommt zunächst immer die jeweilige Gemeindeunfallversicherung (GUV) für die resultierenden Kosten (Arztbesuch,

Renten) auf. Liegt eine Verletzung der Aufsichtspflicht vor, kann die gesetzliche Unfallversicherung den Schadensbetrag vom Verantwortlichen zurückfordern.

Anzeige

Mobile Fußgänger-Ampelanlage FG2



Professionelle Ampeltechnik für temporäre Fußgängerüberwege bei geänderten Verkehrssituationen in Baustellen und zur schnellen **Schulwegsicherung** – direkt vom Hersteller.

Bei der mobilen Fußgänger-Ampelanlage FG 2 handelt es sich um ein **preiswertes Komplettsystem**, welches in kurzer Zeit einsatzbereit aufgestellt und beliebig mit 230-Volt-Netzspannung oder **unabhängig** mit 12-Volt-Batterien betrieben werden kann.

Durch das eingebaute **Anforderungszählwerk** eignet sich die FG 2 ideal zur realen Bedarfs- und Standortermittlung für geplante stationäre Fußgänger-Lichtzeichenanlagen.

Viele Optionen sind auf Kundenwunsch möglich. So sind zum Beispiel ein elektronisches Betriebstagebuch zur **Langzeitdokumentation**, energiesparende **LED-Technik** für alle Ampelköpfe oder **taktile und akustische Signalgeber für Sehbehinderte** lieferbar.

Die preiswerte Ampelanlage regelt Fußgänger- oder Engstellenverkehr gemäß **RILSA, VDE 0832** und **TL-LSA 97**.

Kaufpreis ab **6.250,- €** Listenpreis zzgl. MwSt.

Set-Preis für Fußgänger-Ampelanlage FG2, 12 Volt, inkl. zwei teilbaren 6-Meter-Steckmasten und zwei Untergestellen, vier Fahrbahn- und zwei Fußgänger-Signalgebern, Anforderungstastern mit Rückmeldung sowie Kabelsatz; Anlieferung frei Haus inklusive Einweisung in die Bedienung

www.berghaus-verkehrstechnik.de



Peter Berghaus GmbH
Verkehrstechnik · mobile Schutzwände
Tel. 02207 / 9677-0 · Fax 02207 / 9677-80

➤ 2. Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit



2.1 Ehrenamtliche Helfer

Schülerlotsen haben die Aufgabe, jüngeren Schülern das sichere Überqueren der Straße an Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen und (gefährlichen) Stellen ohne Querungshilfe zu ermöglichen. Die Einsatzstandorte werden von der Polizei oder von der Kommune festgelegt, wobei an problematischen Standorten auch zwei Schülerlotsen (einer pro Straßenseite) eingesetzt werden können. Die Einsatzzeiten der Schülerlotsen sind meist auf eine Zeitspanne von 20 bis 30 Minuten vor und nach Schulbeginn begrenzt. In den meisten Bundesländern müssen Schülerlotsen mindestens dreizehn Jahre alt sein und die siebte Klasse besuchen.

Da heute immer weniger Jugendliche bereit sind als Schülerlotse zu arbeiten, müssen zunehmend Eltern und geeignete Erwachsene diese Aufgabe übernehmen. Schüler- bzw. Elternlotsen dürfen nicht in den fließenden Verkehr eingreifen, sondern müssen warten, bis sich eine ausreichend große Lücke ergibt. Schließlich sollen die Schüler lernen,



Busbegleiter – Eine intensive Ausbildung hilft spätere Konflikte zu meistern

die Geschwindigkeiten und Abstände von Fahrzeugen richtig einzuschätzen.

Busbegleiter sollen die Busfahrt für die jüngeren Schüler sicherer gestalten und den Busfahrer vor Ablenkung schützen sowie von Beaufsichtigungsaufgaben befreien. Insbesondere sollen aggressives Verhalten der Schüler während der Fahrt und Vandalismus im Fahrzeug unterbunden werden. Zu den Aufgaben der Busbegleiter zählt auch die Koordination des Ein- und Aussteigens an der

Haltestelle zur Vermeidung von Drängeln und Schubsen beim Heranfahren des Busses. Busbegleiter müssen in den meisten Bundesländern mindestens 13 Jahre alt sein und über eine entsprechende „soziale Reife“ verfügen. Dazu zählen vor allem ein hohes Maß an Verantwortungsbewusstsein, Freundlichkeit, Teamfähigkeit und Zivilcourage. Daneben sollen Busbegleiter Kenntnisse im Bereich der Konfliktbewältigung besitzen und Deeskalationsstrategien umsetzen können. Die meist mehrtägige Ausbildung erfolgt in der Regel durch die Verkehrsunternehmen oder durch die Polizei.

Schulbustrainer – in der Regel Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen – bringen Kindern in einer „Busschule“ bei, wie Schulbusse sicher und selbstständig zu nutzen sind. In einem theoretischen Teil lernen Kinder, wie man mit Fahr- und Netzplänen umgeht und warum Vandalismus und Schwarzfahren keine Kavaliersdelikte sind. Der praktische Teil findet meist auf dem Gelände des Verkehrsunternehmens statt. Inhalte sind das Warten an der Haltestelle, das Ein- und

Aussteigen sowie das Verhalten während der Fahrt. Ergänzend kommen „Bremsübungen“ und Demonstrationen zum „Toten Winkel“ hinzu.

Schulwegbegleiter haben die Aufgabe, Kindergruppen (Walking Bus, Cycling Bus) auf dem Schulweg passiv zu begleiten, als Ansprechpartner zu dienen und nur in gefährlichen Situationen einzugreifen. Sie setzen sich meist aus Vertretern der Elternschaft zusammen, können sich aber genauso gut aus älteren Schülern oder Senioren rekrutieren. Die Koordination des Personaleinsatzes, die Festlegung der Routen und „Haltestellen“ sowie die Einweisung der Schulwegbegleiter erfolgt in der Regel durch Lehrer, die von der Schulleitung eigens für diese Aufgabe freigestellt werden. Eine Zusammenarbeit mit der örtlichen Polizeidienststelle ist sinnvoll.



Schülerlotsen – Sinnvoll nicht nur an ungesicherten Querungsstellen

2.2 Verkehrszeichen

Verkehrszeichen im Rahmen der Schulwegsicherung sollen vor allem die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs im Bereich von Schulen absenken und die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer im Bereich von Gefahrenstellen erhöhen. Als alleinige Maßnahme haben sie nur einen geringen Effekt auf die Verkehrssicherheit, sodass zusätzliche Maßnahmen unumgänglich sind. Als kurzfristige Maßnahme kann eine stationäre oder mobile Geschwindigkeitsüberwachung die Wirkung von Verkehrszeichen verstärken, mittelfristig sind aber bauliche Maßnahmen notwendig, um Gefahrenstellen effektiv zu beseitigen.

Verkehrszeichen sollten nach §45 Abs. 9 StVO nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände



Inoffizielles Verkehrszeichen – Kein Gewinn für die Verkehrssicherheit

zwingend geboten ist. Gefahrenzeichen kommen dort in Betracht, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist. Bei der Aufstellung von Verkehrszeichen sollte deshalb nach dem Grundsatz verfahren werden: „So wenig wie möglich, so viel wie nötig“. Eine Überbeschilderung – insbesondere im Schulbereich – sollte unbedingt vermieden



Gut für die Akzeptanz – Temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung durch Klappschild

werden, da diese die Wahrnehmung der Kraftfahrer für wirklich notwendige Verkehrszeichen und Gefahren verschlechtert.

Eine effektive Maßnahme bei der Schulwegsicherung stellt die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h dar. In Wohngebieten erfolgt dies möglichst über das Zeichen 274.1/2 (Beginn und Ende

einer Tempo 30-Zone), auf Hauptverkehrsstraßen über Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit). Nach § 45 Absatz 9 der StVO kommt 30 km/h für Hauptverkehrsstraßen aber nur dort in Frage, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Besondere Umstände können zum Beispiel eine erhöhte Unfallhäufigkeit, eine besonders gefahrenträchtige Streckenführung, Straßenschäden, schlechte Sichtbeziehungen, beengte Verhältnisse, fehlende Gehwege, starker Kfz-Verkehr oder ein hoher Lkw-Anteil sein. Aber auch Kindergärten und Schulen, sofern diese nicht rückseitig über Nebenstraßen erschlossen sind, können zur Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen führen. Sinnvoll ist die Verwendung von Klappschildern zur zeitlichen Begrenzung der Anordnung auf bestimmte Tageszeiten, Wochentage und Schulperioden.

Das häufigste Verkehrszeichen im Rahmen der Schulwegsicherung stellt das Gefahrenzeichen 136 (Kinder) dar. Neben dem unmittelbaren Schulumfeld kommt es auch entlang von Schulwegen im Allgemeinen zum Einsatz, sofern dort keine Überquerungsstellen vorhanden sind. Im Schulbereich – aber auch an frequentierten Querungsstellen – kann es sinnvoll sein, die Zeichen 136 und 283 (Haltverbot) zu kombinieren, um zu verhindern, dass die Sicht auf Schulkinder durch häufig haltende oder parkende Fahrzeuge verdeckt wird. Auf Schüler- und Elternlotsen kann durch das Zeichen 356 (Verkehrshelfer) etwa 50 m vor der Querungsstelle hingewiesen werden, wobei die Aufstellung an Fußgängerüberwegen meist entbehrlich ist. Die Akzeptanz der Verkehrszeichen 274 und 136 kann verbessert werden, wenn beide Verkehrszeichen miteinander kombiniert

werden. Die Zeichen sind etwa 50 m vor der Überquerungsstelle aufzustellen, wobei die Festlegung des genauen Aufstellortes stets unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten erfolgen muss. Eine weitere Akzeptanzsteigerung lässt sich durch die Verwendung der Zusatzzeichen „Schule“ und „Schulweg“ erreichen, wobei letzteres insbesondere für stark frequentierte Querungsstellen im Bereich des Schulweges in Frage kommt.

Die in der Praxis häufig anzutreffenden inoffiziellen Schilder (z.B. „Vorsicht – spielende Kinder“) leisten keinen wirksamen Beitrag zur Verkehrssicherheit und sind darüber hinaus rechtlich nicht zulässig. Ihre Existenz weist häufig auf Defizite in der Verkehrssicherheit hin, die es abzustellen gilt.



Reine Schulbushaltestelle – Kennzeichnung stets mit Angabe der Betriebszeiten



Dialogdisplay – Lob und Tadel steigern die Akzeptanz

2.3 Geschwindigkeitsdisplays

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat zusammen mit der TU Dresden untersucht, inwieweit sich verschiedene Formen der dynamischen Geschwindigkeitsrückmeldung auf die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten auswirken. Neben den traditionellen ein- und zweifarbigen Geschwindigkeitsanzeigern wurden auch so genannte „Dialogdisplays“ betrachtet. Diese drei Grundtypen unterscheiden sich insbesondere dadurch, ob und wie sie eine Beziehung zwischen der gemessenen Fahrgeschwindigkeit und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit herstellen.

Geschwindigkeitsanzeiger zeigen die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit an. Während der einfarbige Geschwindig-

keitsanzeiger die Interpretation des angezeigten Wertes völlig dem Fahrer überlässt, zeigt der zweifarbige Anzeiger über die Farben Grün und Rot eindeutig an, ob der gemessene Wert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entspricht. Dialogdisplays arbeiten zwar ebenfalls mit den Farben Rot und Grün, zeigen aber keine km/h-Werte an. Sie nutzen das psychologisch bewährte Wirkprinzip des Lobens (grünes „Danke“) und Tadelns (rotes „Langsam“) zur Verhaltensbeeinflussung, wobei über eine entsprechende Bebilderung (z.B. Kinder) auch noch die unmittelbare Begründung für die festgelegte Höchstgeschwindigkeit geliefert wird.

Um die Wirkung der drei Anlagentypen auf die Geschwindigkeit zu beurteilen, wurden als Kennwerte die Durchschnittsge-

schwindigkeit, die V85-Geschwindigkeit und der Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen ermittelt. Bei allen drei Kennwerten erwies sich das Dialogdisplay als wirksamster Anlagentyp. So gingen die Durchschnittsgeschwindigkeiten trotz ohnehin schon geringem Ausgangsniveau um 3 km/h zurück, die V85-Geschwindigkeiten um 3,5 km/h und der Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen um knapp 30%. Nur etwa halb so stark waren die Effekte bei den beiden anderen Anlagentypen, wobei die zweifarbigen Geschwindigkeitsanzeiger deutlich besser abschnitten als die einfarbigen Anzeiger.

Neben der geringeren Wirksamkeit konnte als weiterer Nachteil von konventionellen Geschwindigkeitsanzeigern nachgewiesen werden, dass deren Wirkung auf die

Durchschnittsgeschwindigkeit aufgrund von Gewöhnungseffekten pro Monat um etwa 0,5 km/h nachlässt. Dagegen waren beim Dialogdisplay keine derartigen Gewöhnungseffekte nachweisbar. Die beste Wirkung des Dialogdisplays manifestierte sich allerdings in seiner starken Wirkung auf die Geschwindigkeitsverteilung. Die Anteile der Geschwindigkeitsklassen oberhalb von 30 km/h haben sich mehr als halbiert, die Anteile der erwünschten Geschwindigkeitsbereiche zwischen 20 und 30 km/h dagegen verdoppelt. Die zweifarbigem, vor allem aber die einfarbigem Anzeiger, wiesen indessen geringere Effekte auf.

Die Unfallforschung der Versicherer empfiehlt daher Dialogdisplays als adäquates Mittel, um innerhalb von Ortschaften im Bereich sensibler Einrichtungen verträgliche Geschwindigkeiten zu unterstützen. Nicht geeignet sind Dialogdisplays jedoch zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten. Dort reicht eine geringfügige Reduktion der Geschwindigkeiten nicht aus, vielmehr ist eine Absenkung auf oder unter die zulässige Höchstgeschwindigkeit erforderlich.

2.4 Aufpflasterungen

Aufpflasterungen sind überall dort sinnvoll, wo die Verkehrssicherheit unter unangemessenen Kfz-Geschwindigkeiten leidet. In Tempo 30-Zonen kann dies der Fall sein, wenn Straßen aufgrund ihrer Dimensionierung, Linearität, Streckenlänge oder Netzstruktur häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen begünstigen. Auf Hauptverkehrsstraßen können bauliche Maßnahmen erforderlich sein, wenn es darum geht, Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Verkehrszeichen zu unterstützen oder ganz überflüssig zu machen.

Als Einsatzorte kommen dafür primär das unmittelbare Schulumfeld in Betracht, daneben aber auch sonstige Bereiche mit hohem Gefahrenpotenzial für Schulkinder.

Plateau- und Teilaufpflasterungen gelten als bewährte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, sofern sie gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ausgebildet werden. Danach sollen Plateaufpflaste-



Zweifarbiges Display – Farbe Orange ist ungeeignet für „Bestätigung“

rungen zur Vermeidung von Bodenkontakt mit Fahrzeugen mit 5 bis 7 cm Höhe relativ niedrig und mit 3 bis 5 m Länge stark gestreckt sein. Die Breite soll mindestens 1,7 m betragen, damit Pkw mit mindestens einer Fahrzeughälfte das Kissen überfahren müssen. Beidseitig der Plateaufpflasterung ist für den Radverkehr ein 0,8 bis 1 m breiter Bereich auf Fahrbahnniveau vorzuhalten. Soll im Ausnahmefall Linienbusverkehr ermöglicht werden, sind geteilte Plateaufpflasterungen zu verwenden. Sie müssen 1,7 m breit sein, damit Busse weitgehend ungestört passieren können und nicht weiter als 1,2 m auseinander liegen, um eine ungestörte Durchfahrt von Pkw zu verhindern.

Teilaufpflasterungen sind mit 8 bis 10 cm Höhe und mindestens 5 m Länge großzügiger zu dimensionieren als Plateaufpflasterungen. Fahrdynamisch wirksam sind sie aber nur dann, wenn



Teilaufpflasterung – Rampenneigung und Abstand bestimmen die Wirksamkeit

die Rampen entsprechend steil sind (1:7 bis 1:10) und ihr Abstand untereinander maximal 50 m beträgt. Teilaufpflasterungen erstrecken sich über die gesamte Fahrbahnbreite und stellen deshalb bei starkem Radverkehr keine geeignete Maßnahme dar. Bei ausnahmsweise vorhandenem Linienbusverkehr sind sie nur bei geringer Rampenneigung (1:25 und flacher) und ausreichender Länge (je nach Bustyp zwischen 7 und 12 m) vertretbar.



Plateaupflasterung – Bei starkem Bus- und Radverkehr sinnvoll

Nicht sinnvoll sind Schwellen als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung, auch wenn diese bis Mitte der 90er Jahre häufig zur Geschwindigkeitsdämpfung in Tempo 30-Zonen eingesetzt wurden. Nach mehreren Klagen im Rahmen von „Bodenberührungen“ bei tiefer gelegten Fahrzeugen kam der Bundesgerichtshof 1994 zu dem Schluss, dass kurze und hohe Schwellen für eine gefahrlose Verkehrsberuhigung in der Regel nicht geeignet sind. Aus diesem Grunde sollen Aufpflasterungen eine Länge von 3 m nicht unter- und eine Höhe von 10 cm nicht überschreiten. Rechtlich zulässig aber problematisch sind Verkehrsberuhigungselemente aus Recyclingmaterial, die auf die Fahrbahn geschraubt oder geklebt werden. Diese meist aus Hartgummi bestehenden Elemente sind zwar etwas günstiger in der Anschaffung, haben allerdings eine kürzere Lebensdauer, sind schwerer ins Stadtbild zu integrieren, verhindern eine stetige Fahrweise und weisen Nachteile bei der Schneeräumung auf.

2.5 Radverkehrsanlagen

Während Kinder bis zum achten Lebensjahr auf dem Fahrrad grundsätzlich den Gehweg benutzen müssen, dürfen Kinder im neunten und zehnten Lebensjahr

zwischen Gehweg, Radweg und Fahrbahn wählen. In Tempo 30-Zonen wirft die Nutzung der Fahrbahn in der Regel keine Sicherheitsprobleme auf, insbesondere wenn problematische Straßenabschnitte mit Plateaupflasterungen entschärft wurden. Vereinzelt stehen dort auch noch Radwege zur Verfügung, die für unsichere Kinder eine gute Alternative zur Fahrbahnnutzung darstellen. Eine weitere günstige Führungsform sind Fahrradstraßen, weil Kraftfahrer dort – sofern überhaupt zugelassen – nur mit Tempo 30 fahren dürfen. Jedoch kommen sie nur für Straßen mit geringem Kfz-Verkehr und gebündeltem Radverkehr in Frage.



Schutzstreifen – Eine Alternative für Radwege mit schlechten Sichtbeziehungen

Entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten Radverkehrsanlagen vorhanden sein, die den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) entsprechen. Dazu zählen vor allem eine Regelbreite von mindestens 2 m (1,6 m bei geringem Radverkehr), ausreichende Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden und fließenden Verkehr sowie gute Sichtbeziehungen (30 m Sichtfeld in beide Richtungen) an stark befahrenen Grundstückszufahrten und Einmündungen.

Sind gute Sichtbeziehungen auf einem Radweg nicht zu realisieren, bieten sich – bei entsprechenden Platzverhältnissen im Straßenraum – Radfahr- und Schutz-



Radwege – Ausreichende Breiten und Trennstreifen erzeugen auch subjektive Sicherheit

streifen als Alternative an. Auch wenn sie von Kindern oft als unsicher empfunden werden, punkten sie objektiv mit gutem Sichtkontakt zu abbiegenden Kfz und einer guten Erkennbarkeit des Radfahrer-Vorranges an untergeordneten Einmündungen und Grundstückszufahrten. Die Regelbreiten von Radfahrstreifen (1,85 m) und Schutzstreifen (1,5 m) sollten jedoch sowohl bei Straßen mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung überschritten werden als auch auf sonstigen Straßen, wenn dort mit hohem (zeitlich begrenzten) Radverkehrsaufkommen und häufigen Überholungen zwischen Radfahrern zu rechnen ist (z.B. im näheren Schulumfeld).

Ungünstige Führungsformen – nicht nur für radfahrende Kinder – stellen der gemeinsame Geh- und Radweg sowie der Gehweg mit „Radverkehr frei“ dar. Anders als auf reinen Gehwegen, die in der Regel nur von Kindern bis acht Jahren langsam befahren werden, kommt es bei diesen gemeinsamen Führungsformen häufig zu Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern, insbesondere aufgrund der höheren Geschwindigkeiten und der meist beengten Platzverhältnisse. Gänzlich ungeeignet sind diese beiden Führungsformen im näheren Schulum-

feld, da dort Konflikte mit dem starken Fußverkehr unausweichlich sind.

Mindestens genauso wichtig wie die richtige Wahl der Führungsform ist die sichere Führung des Radverkehrs an Einmündungen und Knotenpunkten, schließlich ereignen sich dort die meisten Unfälle von Radfahrern. Hilfreich ist die fahrbahnahe Führung von Furten, deren Einfärbung in Konfliktbereichen sowie die Anlage von vorgezogenen Haltlinien im Bereich von Lichtsignalanlagen. Im Schulumfeld, wo häufig mit pulkartigem Auftreten von Radfahrern zu rechnen ist, sind in untergeordneten Zufahrten zu signalisierten Knotenpunkten aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvoll. Grundsätzlich sollten größere signalisierte Knotenpunkte mit Radwegen oder Radfahrstreifen möglichst eigene Radfahrersignale bekommen und auch das indirekte Linksabbiegen durch die Markierung von Aufstellbereichen am Fahrbahnrand bzw. im Seitenraum ermöglichen. Die direkte Führung, bei der sich der Radverkehr zum Linksabbiegen auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr einordnet, stellt für Kinder aufgrund der hohen Komplexität keine geeignete Führungsform dar.

20 cm werden bei seitlichen Begrenzungen (Hauswände, Zäune) und erhöhtem Schwerverkehr empfohlen. Gehwege in Wohngebieten mit geschlossener Bebauung sollen grundsätzlich 2,5 m breit sein, Gehwege in gründerzeitlichen Stadtvierteln sogar 3 m. Die Einhaltung dieser Breiten ist notwendig, weil Schulkinder häufig nebeneinander laufen und auf Gehwegen mit radfahrenden Kindern zu rechnen ist. Gehwege sollen außerdem ausreichend beleuchtet und frei von Hindernissen (z.B. Stromkästen, Büsche, Mülltonnen) sein, um Sichtbeeinträchtigungen oder gar ein Ausweichen auf die Fahrbahn zu vermeiden.

Genauso wichtig wie ausreichende Gehwegbreiten sind – insbesondere bei Hauptverkehrsstraßen – sichere Querungsstellen. Schließlich sind Kinder erst ab dem zehnten Lebensjahr in der Lage, die Fahrbahn auch ohne Querungsanlagen einigermaßen sicher zu überqueren. Als Querungsanlagen kommen bauliche Maßnahmen (vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln) und betriebliche Maßnahmen (Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen) in Frage, wobei diese einzeln oder auch kombiniert zum Einsatz kommen können. Die Wahl der optimalen Querungshilfe sollte in



Radverkehrsfurt – Einfärbung zur Verdeutlichung des Vorranges für Radfahrer

2.6 Fußverkehrsanlagen

Die Grundvoraussetzung für eine sichere und komfortable Fortbewegung zu Fuß sind – mit Ausnahme der Verkehrsberuhigten Bereiche und Wohnwege – ausreichend dimensionierte Flächen für den Fußverkehr. Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) sollen Gehwege in Wohngebieten mit offener Bebauung mindestens 2,1 m breit sein, einschließlich eines 30 cm breiten Sicherheitsabstandes zur Fahrbahn. Weitere Zuschläge von jeweils



Mittelinsel – Aufteilung des Querungsvorganges in zwei Etappen



Breite Gehwege – Sichere Fortbewegung auch in Gruppen

Abhängigkeit von der Kfz-Verkehrsstärke, dem Fußgänger-Querungsbedarf und der örtlichen Gefahrenlage erfolgen.

In Tempo 30-Zonen sind bauliche Maßnahmen meist entbehrlich, es sei denn die Straßen sind durch überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten oder durch schlechte Sichtbeziehungen aufgrund parkender Fahrzeuge geprägt. Gerade in den gründerzeitlichen Quartieren kommt es durch die intensive Bepflanzung häufig zu Sichtbehinderungen. Kinder sind aufgrund ihrer Körpergröße besonders gefährdet, wenn sie zwischen parkenden Fahrzeugen die Straße queren. Eine wirkungsvolle und leicht zu realisierende Maßnahme zur Verbesserung der Sicht stellen vorgelagerte Seitenräume dar. Dabei werden die Begrenzungslinien der Gehwege um etwa einen halben Meter vor die Parkstandbegrenzung gezogen. Wichtig ist, dass die so geschaffenen „Warteflächen“ für den Kraftfahrer deutlich erkennbar sind (Beleuchtung, kontrastreiche Borde) und ggf. durch Poller gegen Falschparken geschützt werden.

Außerhalb von Tempo 30-Zonen können Mittelinseln dazu beitragen, mit relativ kleinem Aufwand eine sichere Querung von Fußgängern abseits der Knotenpunkte zu ermöglichen. Gerade jüngere Kinder mit nur gering entwickelter Fähigkeit zur Abschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten profitieren davon, dass der Querungsvorgang in zwei getrennte Abschnitte geteilt wird und immer nur ein Fahrzeugstrom zu beachten ist. Auch können Mittelinseln dazu beitragen, dass die Kfz-Geschwindigkeit abgesenkt wird, sofern eine Kombination mit einem Fahrbahnversatz von mindestens einer Fahrstreifenbreite erfolgt. Mittelinseln kommen vor allem dort in Frage, wo ein gebündelter Querungsbedarf besteht. Nach den RAST 06 sollen Mittelinseln möglichst 2 m breit sein (bei beengten Verhältnissen mindestens 1,6 m), bei Mitnutzung durch Radfahrer mindestens 2,5 m. Da Kinder auf dem Schulweg häufig in Gruppen unterwegs sind, sollen die Warteflächen der Inseln mit 4 m Länge ausreichend Platz bieten. Auch ist darauf

zu achten, dass Sichthindernisse durch Bepflanzung oder Beschilderung (z.B. durch Zeichen 605 „Warnbake“) vermieden werden und dass die Inselköpfe deutlich erkennbar sind (z.B. durch Beleuchtung oder kontrastreiche Markierung der Borde).

2.7 Fußgängerüberwege

Fußgängerüberwege werden mit Zeichen 293 („Zebrastrreifen“) markiert und – abseits der wartepflichtigen Zufahrten – mit Zeichen 350 (Fußgängerüberweg) beschildert. Sie zählen wie Ampeln zu den betrieblichen Maßnahmen im Bereich der Fußverkehrsanlagen. Zebrastrreifen sind bei richtiger Gestaltung mindestens genauso sicher wie Fußgängerampeln und dabei auch noch deutlich günstiger in der Erstellung.

Die Einsatzkriterien und grundlegenden Gestaltungsmerkmale sind in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) enthalten. Danach sollen Zebrastrreifen in der Regel nur bei entsprechenden Verkehrsstärken im Fuß- und Kfz-Verkehr zum Einsatz kommen. Der empfohlene Einsatzbereich liegt bei 50 bis 150 querenden Fußgängern und 300 bis 600 Kfz pro Spitzenstunde. Abweichungen davon können in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden. Nach den EFA 2002 gehört dazu auch ein Einsatz unterhalb dieser Belastungsgrenzen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Personen zu rechnen ist. Umgekehrt können Zebrastrreifen auch bei deutlich höheren Kfz-Verkehrsbelastungen vertretbar sein. Allerdings sollte dann geprüft werden, ob zusätzliche bauliche Maßnahmen (z.B. Mittelinseln, Teilaufpflasterungen, Einengungen) oder Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h zweckmäßig sind.



Kombination aus Fußgängerüberweg und Mittelinsel – Verbesserung der Überquerbarkeit und Sichtbarkeit bei großen Straßenbreiten



Fußgängerüberweg – Breite Gehwege, ausreichende Aufstellflächen und gute Sichtbeziehungen sorgen für Verkehrssicherheit

Zentrales Kriterium für die Verkehrssicherheit von Zebrastreifen stellt deren rechtzeitige Erkennbarkeit dar. Nach den R-FGÜ 2001 müssen sie auf Tempo 50-Straßen aus 100 m Entfernung erkennbar sein, auf Tempo 30-Straßen reichen 50 m aus. Außerdem muss die

Sichtweite von und auf Warteflächen bei Tempo 50-Straßen mindestens 50 m und bei Tempo 30-Straßen mindestens 30 m betragen. Daher sind die Sichtfelder insbesondere von parkenden Fahrzeugen (z.B. durch Poller) freizuhalten. Bei unvermeidbaren Sichthindernissen können

vorgezogene Seitenräume Abhilfe schaffen. Weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Erkennbarkeit von Zebrastreifen sind die Anbringung der Zeichen 350 (Fußgängerüberweg) über der Fahrbahn und die Gewährleistung einer ausreichenden Beleuchtung.

Die Vorteile von Zebrastreifen gegenüber Ampeln liegen auf der Hand: Neben geringeren Erstellungs- und Betriebskosten können Fahrzeugführer und Fußgänger viel flexibler auf die jeweilige Verkehrssituation reagieren und sind nicht dem festgelegten Zeitablauf einer Ampel unterworfen. Auch sind sie – anders als abgeschaltete Ampeln – ständig betriebsbereit. Werden Zebrastreifen bei größeren Straßenquerschnitten mit Mittelinseln kombiniert, profitieren davon vor allem Kinder und Senioren, weil sie sich auf die verschiedenen gerichteten Fahrzeugströme einzeln konzentrieren können und sich die Querungslängen halbieren.

Ebenfalls sinnvoll sind Zebrastreifen in Kreisverkehren, weil sie dort für klare Vorrangverhältnisse sorgen. So haben Fußgänger – anders als Radfahrer auf umlaufenden Radwegen – ohne Zebrastreifen lediglich Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die den Kreisverkehr verlassen, nicht aber gegenüber einfahrenden Fahrzeugen.

Zebrastreifen verlangen von allen Verkehrsteilnehmern Verantwortungsbewusstsein, Rücksichtnahme und Aufmerksamkeit. Kindern muss deutlich gemacht werden, dass der Fußgängervorrang kein Freischein zum Queren der Fahrbahn bedeutet und dass bestimmte Verhaltensweisen einzuhalten sind. Dazu gehören das Herantreten an den Fahrbahnrand bis auf eine Schrittlänge und das anschließende Strecken des Armes zum Anzeigen der Querungsab-

sicht. Und auch als Radfahrer müssen Kinder das richtige Verhalten an Zebrastreifen lernen. Denn Vorrang vor dem Kfz-Verkehr haben sie nur, wenn sie vom Fahrrad absteigen und das Fahrrad schiebend über den Zebrastreifen bewegen.

2.8 Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen bieten Fußgängern einen punktuellen Schutz an Knotenpunkten und auf der freien Strecke. Sie eignen sich – anders als Zebrastreifen – auch für Straßen mit mehr als einem Richtungs-Fahrstreifen, für Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h und bei hohen Verkehrsbelastungen oder sehr starken Fußgängerströmen.

Grundlage für die Einrichtung und den Betrieb von Lichtsignalanlagen bilden die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA 2010). Danach sind zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer ausreichend große Aufstellflächen (0,5 qm je Fußgänger bzw. 1,5 qm je Radfahrer) vorzusehen. Dies gilt vor allem im Schulumfeld, da Schulkinder dort oft in Gruppen unterwegs sind. Signalanlagen, die eigene

Phasen haben, bei denen die Fußgänger konfliktfrei queren können, sind besonders geeignet für die Schulwegsicherung. Mindestens sollte Fußgängern und Radfahrern aber ein Zeitvorsprung von 1 bis 2 Sekunden gegenüber ein- und abbiegenden Fahrzeugen eingeräumt werden. Die Umlaufzeit einer Lichtsignalanlage sollte zudem möglichst kurz sein, um kurze Wartezeiten für Fußgänger (45 bis max. 60 Sekunden) zu ermöglichen. Längere Wartezeiten können zur Rotlichtmissachtung und daraus resultierend zu schweren Unfällen beitragen.

Auf der freien Strecke werden Fußgänger-Lichtsignalanlagen in der Regel als Bedarfsampeln betrieben, bei denen Fußgänger ihre Freigabezeit per Knopfdruck anfordern müssen. Standardmäßig zeigen Bedarfsampeln Grün für den Kfz-Verkehr und Rot für Fußgänger. Nach Knopfdruck wird die vollständige Signalfolge aktiviert, wonach die Fahrzeugsignale von Grün über Gelb auf Rot wechseln.

Eine Sonderform der Bedarfsampel stellt die sogenannte „Schlafampel“ oder „Dunkelanlage“ dar, die meist dort eingesetzt wird, wo nur zu bestimmten Zeiten mit Fußgängerquerungen gerech-



Lichtsignalanlage – Grünzeitvorlauf für Fußgänger

net werden muss (z.B. im Bereich von Schulen). Diese Ampel zeigt im Normalfall für alle Verkehrsteilnehmer Dunkel, kann aber auch Dunkel nur für den Kfz-Verkehr anzeigen und Rot für den Fußverkehr. Nach Betätigung der Anforderungstaste erhält der Kfz-Verkehr zunächst fünf Sekunden lang Gelb und anschließend Rot, bevor der Fußverkehr Grün erhält. Bei der nächsten Ampelphase schaltet sich die „Schlafampel“ dann automatisch wieder ab. Für Fußgänger bietet sie den Vorteil, dass sie die Fahrbahn auch ohne Signalschutz überqueren können, wenn sich die Ampel im Dunkelzustand befindet.

Eine weitere Sonderform der Bedarfsampel ist die „Alles-Rot-Signalanlage“. In verkehrslosem Zustand sind alle Signale auf Rot geschaltet. Fußgänger profitieren davon, dass sie bei Knopfdruck sofort Grün erhalten. Bei der „Alles-Rot-Signalanlage“ besteht jedoch die Gefahr, dass



Aufkleber – „Sei Vorbild für Kinder“



Bedarfsampel – Schaltet nur nach Anforderung auf Grün

sie von Kraftfahrern missachtet wird, schließlich ist für ihn sofort erkennbar, wenn trotz rotem Signal für den Kfz-Verkehr keine Fußgänger die Fahrbahn queren wollen. Sie ist deshalb im Rahmen der Schulwegsicherung keine geeignete Maßnahme.

Lange Wartezeiten sollten bei Bedarfsampeln vermieden werden. Fußgänger sollten nach den EFA 2002 möglichst umgehend (nach 7 Sekunden) Grün bekommen, bei Einbindung der Ampel in eine Grüne Welle nach spätestens 30 Sekunden.

2.9 Haltestellen

Schulbushaltestellen sind Haltestellen, an denen Schulkinder zu bestimmten Tageszeiten ein- und aussteigen. Dazu zählen sowohl Haltestellen, die ausschließlich von Schulbussen angefahren werden als auch Haltestellen von Linienbussen, sofern diese regelmäßig von Schulkindern benutzt werden. Im ersten Fall erfolgt die Kennzeichnung über das Zeichen 224 StVO (Haltestelle) und dem Zusatzzeichen 1042-36 (Schulbus + Angabe der Betriebszeit), im zweiten Fall reicht Zeichen 224 aus.

Es wird empfohlen, Schulbushaltestellen möglichst nur im Nebenstraßennetz

anzulegen. Sollte dies nicht möglich sein, ist zu prüfen, ob durch eine entsprechende Linienführung des Schulbusses ein Queren der Hauptverkehrsstraße für Kinder vermieden werden kann. Sind Querungen dennoch erforderlich, dann sollten sie auch mittels Ampeln, Zebrastreifen oder Mittelseln gesichert werden. Querungsanlage und Haltestelle sollten räumlich so positioniert werden, dass die Querung auch an der gewünschten Stelle erfolgt und Abkürzungen an anderen Stellen vermieden werden. Bei der Anlage von Zebrastreifen im Bereich von Busbuchten ist zu beachten, dass Zebrastreifen in Fahrtrichtung vor der Haltestelle markiert werden, um die

Anzeige

Sicher auf dem Weg zur Schule! Wir beraten Sie gern!

Für die **Planungsgemeinschaft Verkehr** ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein zentrales Thema. Dabei bildet die **Sicherung und Förderung des Fuß- und Radverkehrs**, speziell auch für Kinder und Jugendliche, einen langjährigen Arbeitsschwerpunkt.

Durch die aktive Mitarbeit in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie durch zahlreiche Forschungsvorhaben verknüpfen wir **aktuelles Know-how** mit den **praxisnahen Anforderungen** der Städte und Gemeinden.

Im Bereich der **Schulwegsicherheit** arbeiten wir in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und in Kooperation mit Schulen, Eltern und weiteren Akteuren:

- **Konzeptionelle Handlungsstrategien** und **Schulwegpläne**
- **Maßnahmenprogramme** für sichere Schulwege zu Fuß und mit dem Rad.
- Wir organisieren und moderieren **Workshops, Verkehrs-Elternabende** und stellen die Konzepte in politischen Gremien zur Diskussion.

Aktuelle Aufgabenstellungen der PGV sind u. a.:

- **Radwegebenutzungspflicht:** Welche rechtlichen und verkehrlichen Aspekte sind zu beachten?
- Unter welchen Bedingungen sind **Schutzstreifen** gute Lösungen? Sind sie auch für Schulkinder wirklich sicher?
- Wie sehen sichere und radverkehrsfreundliche **Knotenpunkte** aus? Wo sind **Aufgeweitete Aufstellstreifen** sinnvoll?
- Wie kommt man sicher über die Straße? Einsatzbedingungen für **Mittelseln** und andere **Überquerungsanlagen**.
- Welche **Fahrradstellanlagen** sind an der Schule und anderen wichtigen Zielen des Radverkehrs sinnvoll?





Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV – Alrutz
PGV – Dargel-Hildebrandt GbR

Stadt und Verkehr
Entwerfen und Gestalten
Radverkehr fördern
ÖPNV in Stadt und Region
Theorie und Praxis
Kommunikation

Adelheidstr. 9b
30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Die beiden Büroteams der Planungsgemeinschaft Verkehr stehen Ihnen gern mit Rat & Tat zur Seite. Bitte sprechen Sie uns an!



Sicht für und auf querende Fußgänger nicht zu verdecken. Ebenso ist darauf zu achten, dass Radfahrer die Haltestelle sicher passieren können und nicht durch wartende Fahrgäste oder an- und abfahrende Busse gefährdet werden.

Wenn die rechtzeitige Erkennbarkeit der Haltestelle nicht gegeben ist oder ungesicherte Querungen unvermeidbar sind, sollte als Warnhinweis das Zeichen 136 StVO (Kinder) mit dem Zusatzzeichen 1042-36 (Schulbus) aufgestellt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf die vorhandene Haltesichtweite angepasst werden. In kritischen Fällen ist zudem zu prüfen, ob für die Haltestelle eine sogenannte „Warnblinklicht-Pflicht“ angeordnet wird, um Kraftfahrern eine besonders vorsichtige Fahrweise vorzuschreiben. Dies könnte dann erforderlich sein, wenn sich in den letzten drei Jahren auffällig viele Unfälle mit Personenschaden ereignet haben, die zulässige Geschwindigkeit von mindestens der Hälfte der Kraftfahrer überschritten wird, die zulässige Geschwindigkeit 60 km/h oder mehr beträgt, Querungen ohne gesicherte Querungsstelle erforderlich sind oder die Wartefläche (einschließlich Gehweg) schmaler als 2 m ausfällt. Für diesen Fall gelten differenzierte Regelungen für das Annähern an die Haltestelle sowie für das Anhalten und Ein- und Aussteigen an der Haltestelle.

Nach dem VDV/FGSV Leitfaden für den Schülerverkehr sollten Haltestellenbereiche mindestens 3 m breit sein (2,5 m nutzbare Breite zzgl. 0,5 m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn), wobei für ausreichende Bewegungsfreiheit möglichst 1,5 qm pro Fahrgast (mindestens aber 0,5 qm) anzusetzen sind. Wartehäuschen stellen ein optionales, aber nicht unwichtiges Ausstattungsmerkmal dar.



Drängelgitter – Nur bei anwesender Aufsichtsperson vertretbar



Haltestelle im Schulbereich – Separate Fahrspur verhindert Queren über die Fahrbahn

Schließlich bieten sie nicht nur Wetterschutz, sondern dienen auch der Erkennbarkeit der Haltestelle. In ländlichen Gebieten sollten Schulbushaltestellen mit geeigneten Fahrradabstellanlagen versehen sein.

Im Schulbereich sind besondere Anforderungen an Haltestellen zu knüpfen. So sollte das kontrollierte Ein- und Aussteigen in den Bus durch Lehrer oder Schulbusbegleiter beaufsichtigt werden. Unterstützend können Drängelgitter wirken, indem sie den Ein- und Aussteigevorgang kanalisieren und ein Betreten der Fahrbahn vor dem heranahenden Bus verhindern. Allerdings besteht – beim Fehlen einer Aufsichtsperson – beim Drängelgitter die Gefahr, dass es als Klettergerüst missbraucht wird oder vorne am Gitter stehende Schüler durch nachrückende Schüler an oder sogar vor das Gitter gequetscht

Regeln für Autofahrer an Bushaltestellen

	Anordnung von Warnblinklicht?	
	nein	ja
Regelungen bei...	Regelfall	Sonderfall
... Annähern	keine	Überholverbot
... Anhalten	vorsichtiges Vorbeifahren – auch im Gegenverkehr	Schrittgeschwindigkeit und Abstand – auch im Gegenverkehr
... Ein- und Aussteigen	rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und Abstand	
... Grundlage	§ 20, Abs. 1 u. 2	§ 16, Abs. 2 § 20, Abs. 3 u. 4

werden. Beides kann zu gefährlichen Situationen mit einfahrenden Bussen führen.



Busbucht als Schulbushaltestelle



Inoffizielle Schilderkombination – Gelbes Verkehrszeichen „Elternhaltestelle“ mit dem Zusatzschild „Elternhaltestelle – Keine Parkfläche!“

2.10 Haltestellentypen

Je nach Lage der Haltestelle im Straßenquerschnitt unterscheiden die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2003) zwischen dem Haltestellenkap, der Busbucht und der Haltestelle am Fahrbahnrand. Haltestellenkaps haben neben der guten Erkennbarkeit und der großen Warteflächen den Vorteil, dass sie für Busse zügig und sicher anfahrbar sind, ohne dass es zu einem gefährlichen „Überstreichen“ des Seitenraumes kommt. Daneben sind sie eine gute Lösung, wenn aufgrund ausreichender Fahrbahnbreiten Längsparken möglich ist und auf einzelne Stellplätze zugunsten des Kaps verzichtet werden kann. Auf stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen sollte ihr Einsatz sorgfältig geprüft werden, da sie den Verkehrsablauf beeinträchtigen können.

Haltestellenbuchten kommen für

anbaufreie Straßen in Frage, aber auch für angebaute Straßen, wenn unangemessene Behinderungen des fließenden Verkehrs vermieden werden sollen oder betriebsbedingte Aufenthaltszeiten erforderlich sind. Nachteile sind ihr großer Flächenbedarf, Seitenbeschleunigungen beim Anfahren der Haltestelle sowie Wartezeiten und Sicherheitsrisiken beim Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr. Zudem kann der Bus beim Anfahren der Haltestelle die Seitenräume „überstreichen“, was für am Fahrbahnrand stehende Schüler eine Gefährdung darstellt.

Fahrbahnrandhaltestellen haben den Vorteil, dass sie für Busse zügig und sicher anfahrbar sind. Für die Einrichtung werden lediglich die StVO-Zeichen 299 (Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote) und 283 (Haltverbot) benötigt sowie ausreichend breite Gehwege (ab 2,5 m). Fahrbahnrandhaltestellen haben den Nachteil, dass sie nur knappe

Warteflächen bieten und – bei Lage zwischen Längsparkständen – einen großen Platzbedarf haben und häufig durch parkende Fahrzeuge versperrt sind.

Schulbusbahnhöfe sind große Haltestellenanlagen für Schulbusse, die aufgrund ihres Platzbedarfes in der Regel außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes auf dem Schulgelände errichtet werden. Durch eine entsprechende Gestaltung in Kamm- oder Sägezahnform erlauben sie die gleichzeitige Abfertigung von mehreren Bussen zu Schulbeginn und –ende. Dadurch wird es möglich, mit geringem Personalaufwand das kontrollierte Ein- und Aussteigen großer Schülerzahlen zu beaufsichtigen.

Ein großes Problem stellt das Halten und Parken von Eltern („Elterntaxis“) an Schulbushaltestellen direkt vor der Schule dar. Bereits ein kurzes Halten an der Haltestelle kann einen herannahenden

Anzeige

via
traffic
controlling

30

via traffic controlling **Mehr als**
20 Jahre Erfahrung in der
Schulwegsicherung ...

via traffic controlling ist Ihr Anbieter für LED-Geschwindigkeitsdisplays zur Verkehrsberuhigung.
Seit mehr als 20 Jahren unterstützen wir unter anderem die Deutsche Verkehrswacht e. V. und eine Vielzahl deutscher Kommunen bei der Schulwegsicherung. Profitieren Sie von unserer Erfahrung und informieren Sie sich über unsere neuen Produkte!

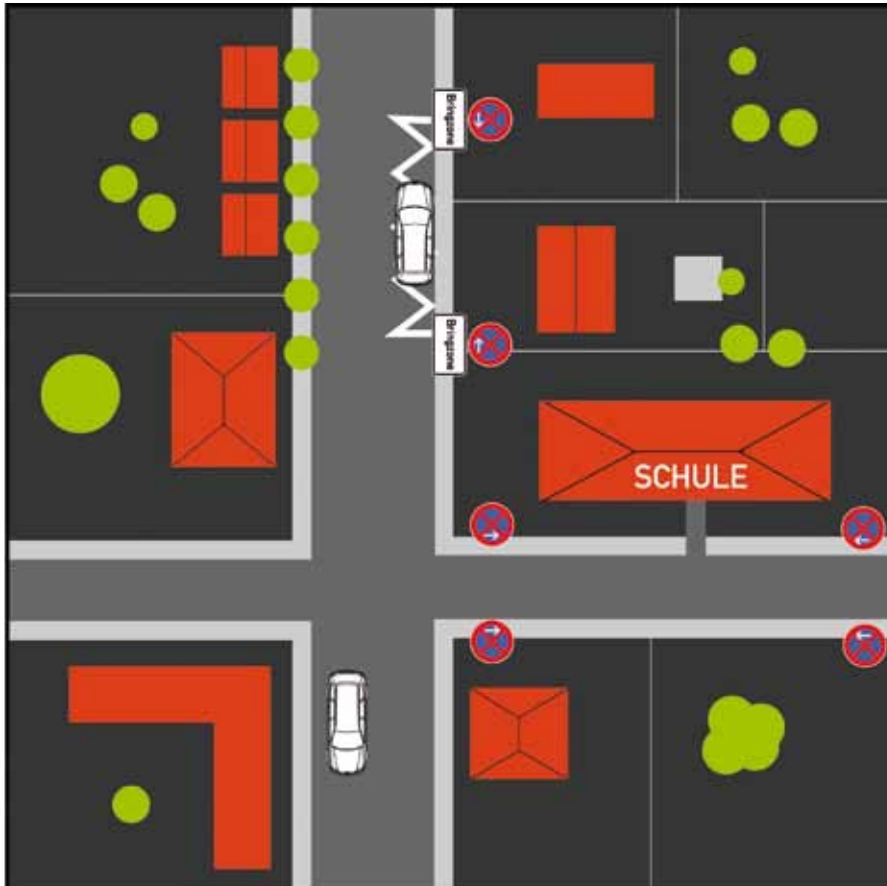
SIE FAHREN
30

viasis MINI
„Das Multitalent mit klappbarer Frontblende“

Das neue viasis MINI vereint innovative Technologie mit bewährter Alltagstauglichkeit. Die integrierte Tempolimit-Funktion erlaubt dem Verkehrsteilnehmer einen direkten Vergleich zwischen der gefahrenen und der zugelassenen Geschwindigkeit.

www.viatraffic.de

via traffic controlling gmbh, Maybachstraße 39, D-51381 Leverkusen, Tel. +49 (0)2171-50 49 30, Fax +49 (0)2171-50 49 50, E-Mail info@viattraffic.de, Internet http://www.viattraffic.de



Bringzonen – Abseitige Lage verhindert Konflikte im direkten Schuleingangsbereich

Schulbus daran hindern, seinen Platz anzufahren. Die Folge können Rückstauungen im fließenden Verkehr sein, die nicht nur Schulkinder beim Queren der Fahrbahn behindern, sondern auch gefährliche Situationen auslösen (z.B. wenn Eltern ihre Kinder mitten auf der Straße aus dem Auto lassen).

Doch nicht nur Schulbushaltstellen missbrauchen Eltern häufig als kurzfristige Abstellmöglichkeiten für das eigene Auto, genauso gerne halten und parken sie im Schulumfeld auf Gehwegen, in Haltverboten oder in zweiter Reihe und gefährden damit die Sicherheit ihrer und anderer Kinder. Um die stark frequentierten Gehwege im unmittelbaren Schulbereich hiervon freizuhalten, bietet sich deshalb die Einrichtung so genannter

„Elternhaltstellen“ an. Da die StVO für das kurzfristige Halten nur das wenig akzeptierte eingeschränkte Haltverbot (Zeichen 286) vorsieht, kann zur Verbesserung der Akzeptanz das nicht offizielle Zusatzzeichen „Elternhaltstelle“ oder „Bringzone“ verwendet werden. In der Einführungsphase sollte diese Maßnahme durch eine starke Präsenz von Ordnungskräften und Aufklärungsarbeit begleitet werden, um eine hohe Akzeptanz bei den Eltern zu erreichen.

➤ 3. Schulwegpläne



3.1 Akteure

Der Schulwegplan ist ein spezieller Stadtplan, der die sichersten Wege zur Schule aufzeigt und damit Eltern hilft, den Schulweg gemeinsam mit ihren Kindern einzuüben. Dabei soll den Kindern deutlich gemacht werden, dass sie die Fahrbahn nur an bestimmten Stellen überqueren dürfen, niemals aber zwischen parkenden Fahrzeugen oder bei „Rot“. Daneben soll der Schulwegplan für mehr Transparenz sorgen und alle an der Schulwegsicherung beteiligten Stellen befähigen, sich ein gemeinsames Bild über die Schulwegsituation in ihrem Ort machen zu können. Die Erstellung eines Schulwegplanes stellt damit eine komplexe Gemeinschaftsaufgabe dar, bei der die Kenntnisse der verschiedenen Behörden ebenso einfließen müssen wie die Erfahrungen von Eltern, Schulen und Verkehrssicherungsorganisationen. Es hat sich daher bewährt, zur Erstellung und Fortschreibung des Schulwegplanes sowie zur Einleitung geeigneter Maßnahmen einen Arbeitskreis „Schulwegsicherung“ einzurichten.

Die Initiative zur Planerstellung kann von allen Akteuren im Arbeitskreis ausgehen. Die Federführung bei der Planerstellung sollte jedoch bei der Verkehrsbehörde liegen, schließlich ist diese für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen auf dem Schulweg zuständig. Außerdem kann sie zahlreiche für die Planerstellung notwendige Informationen bereitstellen, wie etwa Angaben zur Verkehrsregelung oder Daten aus Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen.

Die Polizei stellt nicht nur die Daten aus der Unfallauswertung bereit, sondern hat durch ihre Arbeit vor Ort auch Kenntnisse über konkrete Gefahren für Kinder. Darüber hinaus kann sie bei der Beobachtung der Schulwege mitwirken und – insbesondere in den ersten Schultagen – durch Präsenz vor Ort auf das Verhalten der Schulkinder und Verkehrsteilnehmer einwirken.

Das Straßenbauamt ist als Baulastträger für die Finanzierung und Umsetzung von Verkehrssicherungsmaßnahmen auf dem Schulweg zuständig. Weitere Aufgaben sind die bauliche Unterhaltung der

öffentlichen Verkehrsflächen, die Markierung von Fahrbahnen und Fußgängerüberwegen, die Aufstellung von Verkehrszeichen, Wegweisern, Pollern und Schutzgeländern. Die Einzelmaßnahmen sind stets mit dem Planungsamt abzusprechen, damit diese in das kommunale Verkehrskonzept passen.

Die Schule ist bei der Schulwegsicherung für die Organisation der zwingend erforderlichen Eltern- bzw. Schülerbefragung und für die Durchführung des Verkehrsunterrichtes zuständig. Außerdem kann sie im Rahmen von Elternabenden die Eltern über den Schulweg und das Verhalten an kritischen Stellen beraten und Maßnahmen im direkten Schulbereich (z.B. Absperrgitter, Haltestellenaufsicht) initiieren.

Die Eltern sollten ebenfalls im Arbeitskreis „Schulwegsicherung“ mitwirken dürfen, schließlich sind sie über die Elternbefragung maßgeblich an der Erstellung des Schulwegplanes beteiligt und für dessen Umsetzung vor Ort durch das Einüben des Schulweges mit ihren Kindern verantwortlich.



Leitfaden der BAST – Schulwegpläne leichtgemacht

Der Arbeitskreis „Schulwegsicherung“ kann über die Initiierung, Erstellung und Fortschreibung des Schulwegplanes hinaus noch zahlreiche weitere Aktivitäten im Bereich der Schulwegsicherung anstoßen oder durchführen, wie etwa die Organisation eines Fahrradparcours auf dem Schulhof, die Durchführung von Aktionstagen für Kinder oder die Bildung von Gehgemeinschaften für den Schulweg.

3.2 Schulweggrundplan

Vor Erstellung des Schulwegplanes müssen zahlreiche Informationen gesammelt und in einen Grundplan (z.B. DIN A1) übertragen werden. Dieser bildet die Arbeitsgrundlage für den Arbeitskreis „Schulwegsicherung“ und ist für die einzelnen Schulen eigenständig zu entwickeln, um eine kontinuierliche Wegempfehlung vom Wohnort der Schüler bis zur Schule geben zu können. Grundlage sollte ein Kartenmaßstab von 1:2.500 für städtische Gebiete bzw. von 1:5.000 für gering besiedelte Gebiete

Im Rahmen eines Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen wurde eine bundesweite Analyse von Schulwegplänen, Radschulwegplänen und Kinderstadtteilplänen durchgeführt und in einem Forschungsbericht publiziert. Neben diesem Forschungsbericht veröffentlichte die BAST für die konkrete Arbeit vor Ort den Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“. In vier Arbeitsschritten wird hier die Erstellung eines Schulwegplanes für Fußgänger oder Radfahrer beschrieben. Der Leitfaden stellt dafür alle notwendigen Vorlagen bereit, wie etwa Auswerteformulare, Checklisten für Begehungen, Musterfragebögen und -schulwegpläne oder zahlreiche Symbole und Grafiken. Alle Materialien stehen im Internet kostenlos zum Download zur Verfügung (www.bast.de) oder können bei der BAST direkt angefordert werden.

Mit Hilfe von kostenfrei verfügbaren Computerprogrammen (Open Source Software) und kostenfrei nutzbarem Kartenmaterial (openstreetmap.org) können so anspruchsvolle Schulwegpläne selbstständig erstellt werden. Ein verfügbarer Musterschulwegplan und entsprechende Symbole (z.B. für Ampeln, Zebrastreifen, Gefahrenstellen, Lotsenstandorte) unterstützen den Erstellungsprozess. In den Musterschulwegplan können selbst fotografierte Bilder von Gefahrenstellen eingefügt und textlich erläutert werden. Auf diese Weise können die Pläne individuell und mit überschaubarem Aufwand durch Eltern, Lehrer, Behördenvertreter oder auch ältere Schüler selbst gestaltet werden.

sein, um auch Einträge in lesbarer Größe zu ermöglichen. Außerdem bietet sich ein großer Maßstab gut für die Elternbefragung an, weil damit die benutzte Straßenseite genauso darstellbar ist wie die exakte Lage von Querungs- und Gefahrenstellen. Der Schulweggrundplan soll nicht nur die Verkehrsinfrastruktur und -regelung für das Schuleinzugsgebiet darstellen, sondern auch Unfall- und Gefahrenstellen sowie Lotsenstandorte. Daneben sind auch Bushaltestellen zu verorten und sicherheitsrelevante Merkmale (z.B. Warteflächengröße, Drängelgitterausführung, Sichtbeeinträchtigungen) zu erfassen.

Die Identifizierung der Unfallorte erfolgt über die Analyse der (digitalen) Unfalltypensteckkarte der Polizei. Hieraus lassen sich Informationen über den

Unfallort, die Unfallschwere, den Unfalltyp und über besondere Unfallumstände wie etwa zur Beteiligung von Fußgängern oder Radfahrern gewinnen. Da Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung relativ selten sind und sich Unfälle mit schweren Folgen oft andernorts ereignen als Unfälle mit leichten Folgen, ist die Auswertung des Unfallgeschehens über mindestens drei, besser sogar fünf Jahre sinnvoll.

Nach Erfassung der Unfallorte werden die baulichen Gegebenheiten sowie die Verkehrsregelungen und -führungen erfasst. Dazu zählen Gehwegbreiten, Haltestellen, Unter- und Überführungen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln, Aufpflasterungen, Ampeln (mit Wartezeiten für Fußgänger), Grünpfeile, Sackgassen, Einbahnstraßen, zulässige Geschwindig-

keiten (ab 50 km/h) und Vorfahrtregelungen an Kreuzungen und Einmündungen. Diese Daten sind oft bei der örtlichen Bau- oder Verkehrsbehörde vorhanden und müssen daher nur in Einzelfällen im Rahmen von Begehungen beschafft werden.

Eltern werden befragt, um Gefahrenstellen zu identifizieren und eine direkte Beteiligung an der Erstellung des Schulwegplanes zu ermöglichen. Ihre Teilnahmebereitschaft an der Befragung kann erhöht werden, wenn ein Anschreiben der Verkehrsbehörde oder Schule vorangestellt wird, das den Zweck des Schulwegplanes und der Befragung erklärt. Die Elternbefragung soll beantworten, mit welchen Verkehrsmitteln die Kinder zur Schule kommen, welche Wege sie benutzen und welche Querungen aus welchem Grund als gefährlich angesehen werden. Ergänzend oder alternativ zu den Befragungen können – insbesondere auf Hauptstraßen – Verhaltensbeobachtungen durchgeführt werden, wobei der

Fokus auf Problemstellen und falsche Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer zu legen ist.

Alle Ergebnisse werden zunächst in einen Arbeitsplan (z.B. im DIN A1-Format) übertragen. Dabei werden die von den Eltern genannten Gefahrenstellen mit farbigen Klebepunkten und Nummern versehen, wobei die Art der Gefährdung und die Häufigkeit der Nennungen in einem separaten Erläuterungsbogen erfasst wird. Alle Gefahrenstellen werden nun im Arbeitskreis besprochen und möglichst auch vor Ort geprüft (z.B. auf Sichtbehinderungen und -weiten). Denn oft entpuppen sich vermeintlich gefährliche Stellen als relativ harmlose Orte, an denen bereits ein richtiges Verhalten zum gefahrlosen Queren beiträgt. Die als gefährlich befundenen Orte werden zuletzt zusammen mit den übrigen Merkmalen in den Grundplan übertragen und für eine möglichst kurzfristige Entschärfung vorgemerkt.

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 Omnibus / 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 STRASSE/SEITE Ihr Kind jeweils geht
 - wo es an Kreuzungen und Einmündungen die Straßenseite wechselt
 - wo es die Straßen sonst noch überquert

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

Das CSW/zu/FKIN 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 parkierende Autos
 durch Hecken, Bäume usw.
 wegen Kurve oder Kuppe

Weitere Mängel (ggf. kurz beschreiben):
 Gehweg
 Ampelschaltung
 andere: _____

Vielen Dank für Ihre Hilfe!

Eltern- bzw. Schülerbefragung – Unverzichtbar für einen guten Schulwegplan



EUSka (Elektronische Unfalltypensteckkarte) – Hilfreiches Instrument zur differenzierten Auswertung von Unfällen

St. Nr.	Str. / Platz	St. Beschreibung
1	Alte Wipperfurth Str. / Caumannstr.	schnell abbiegende Autofahrer gefahren die Kinder, wenn sie die Caumannstr. überqueren
2	Frankfurter Str. Zufahrt zu Super 2000	Zebrastreifen wird nicht beachtet; schlechte Sichtverhältnisse

Erläuterungsbogen – Erfassung häufig genannter Gefahrenpunkte

3.3 Gehschulwegplan

Aus dem Schulweggrundplan wird schließlich der eigentliche Schulwegplan entwickelt. Er sollte für die Eltern und Kinder leicht verständlich sein und deshalb nur noch die wichtigsten baulichen und verkehrstechnischen Einrichtungen wie sichere Querungsstellen (Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln, Über- und Unterführungen, Lotsenstandorte), Gefahrenstellen und -abschnitte sowie den empfohlenen Schulweg enthalten. Die Übersichtlichkeit kann weiter verbessert werden, wenn man den ggf. zugrunde liegenden Katasterplan von überflüssigen Informationen (z.B. Grundstücksgrenzen) befreit, Straßen gemäß ihrer Verkehrsbedeutung abbildet, Schulen optisch hervorhebt und eine farbige Darstellung im handlichen DIN A4 Format verwendet.

Es ist empfehlenswert, bei der Routenauswahl folgende Empfehlungen zu berücksichtigen:

- Querungen über Hauptstraßen und Unfallschwerpunkte sollten möglichst gemieden werden
- Querungen sollten auf Kreuzungen und Einmündungen konzentriert werden
- Querungen auf der Strecke sollten nur an Fußgängerampeln, Zebrastreifen oder Mittelinseln erfolgen
- Zebrastreifen und Mittelinseln über Hauptstraßen sollten durch Lotsendienste abgesichert sein
- Die empfohlene Straßenseite sollte über einen ausreichend breiten Gehweg verfügen
- Der empfohlene Weg sollte möglichst frei von Umwegen sein und bis zur Schule fortgeführt werden
- Für verkehrsarme und verkehrsberuhigte



Schulwegpläne online – Eltern können den Schulweg ihres Kindes individuell ermitteln

Straßen sollten keine Schulwegempfehlungen ausgesprochen werden

Die empfohlenen Schulwege sollten straßenseitengenau als grüne Linien dargestellt werden, die für das Querens gefährlichen Streckenabschnitte straßenmittig als rote Linien. Gefahrenstellen sind mit einem Symbol zu kennzeichnen und zu nummerieren, damit an geeigneter Stelle (z.B. Planrückseite) detaillierte Gefahrenbeschreibungen und passende Verhaltensempfehlungen geliefert werden können. Daneben sollten Schulwegpläne auch allgemeine Tipps geben, wie etwa zur Vorbildfunktion der Eltern, zur Problematik des Eltern-taxi, zum rechtzeitigen Einüben des Schulwegs oder zum Fahrradhelm.

Mit der einmaligen Erstellung eines Schulwegplanes ist es übrigens nicht getan. Da sich die Verkehrs- und Unfallsituation verändern kann (z.B. nach baulichen Maßnahmen), ist der Plan

regelmäßig zu prüfen und fortzuschreiben und stets mit einem Datum und Ansprechpartner zu versehen.

Im Gegensatz zu Schulwegplänen sind so genannte Kinderstadtpläne in der Regel auf den gesamten Aktionsraum der Kinder (meist Stadtteile) bezogen und auf Freizeitwege und -ziele von Kindern ausgerichtet. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass der überwiegende Teil aller Kinderunfälle auf Freizeitwegen geschieht, die häufig von den Schulwegen abweichen. Wie bei der Erstellung des Schulweggrundplans ist auch beim Kinderstadtplan eine enge Kooperation der beteiligten Stellen (z.B. Schulbehörde, Vermessungs- und Tiefbauamt) erforderlich, daneben aber auch eine starke Mitwirkung der Kinder im Rahmen von Schulprojekten. Anders als Schulwegpläne werden Kinderstadtpläne meist aus der Perspektive des Kindes entwickelt, wobei neben der Fortbewegung zu Fuß oder mit dem

Schulwegplan Gustav-Dreyer-Grundschule 22. G Berlin-Reinickendorf

Liebe Eltern!

Der Schulbeginn Ihres Kindes steht bevor.

Sie haben Ihrem Kind bestimmt schon erzählt, was es in der Schule lernen und wie der Schulalltag ablaufen wird.

Wir haben uns die Umgebung der Schule Ihres Kindes genau angesehen und möchten noch einige wichtige Tipps für einen sicheren und unfallfreien Schulweg geben. Der Schulwegplan zeigt Ihnen, wie Ihr Kind am sichersten die Schule erreicht.

Wählen Sie mit Ihrem Kind den sichersten Schulweg aus, auch wenn vielleicht ein kleiner Umweg in Kauf genommen werden muss.

An folgenden Stellen ist besondere Vorsicht nötig:


-  **Hermsdorfer Damm**
Wegen des starken Verkehrs unbedingt die Ampeln benutzen.
-  **Schramberger Straße**
Keine Ampeln oder Fußgängerüberwege vorhanden, deshalb Vorsicht beim Überqueren.
-  **Schulzendorfer Straße**
Starker Verkehr. Zum Überqueren unbedingt die Verkehrshelfer nutzen.

Angaben zu unserer Schule:

Freiherr-vom-Stein-Straße 31
13467 Berlin
Schulleiter: Herr Vaterrodt
Tel.: 030 - 405 08 60
Fax: 030 - 405 08 62 0
E-Mail: gustav-dreyer.schulleitung@t-online.de
Web: www.gustav-dreyer-schule.de



- 1 Ebernpflorsteig
- 2 Waldwedderstraße
- 3 Weinspichweg
- 4 Fießtanstraße
- 5 Götzestraße
- 6 Wernickestraße
- 7 Fellbacher Straße
- 8 Fellbacher Platz
- 9 Oggenhauser Straße
- 10 Frankendorfer Steig
- 11 Gamberker Weg

- Die Zeichen bedeuten:**
-  empfohlener Schulweg
 -  zulässige Geschwindigkeit ab 50 km/h
 -  Gefahrenstelle

Erarbeitet von der COGA mbH, Berlin, Juli 2012

Fahrrad auch das Fahren mit Bussen und Bahnen thematisiert werden kann.

Schulwegpläne sind häufig auch Bestandteil von Schulwegratgebern, die aber nicht primär auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg abzielen, sondern auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens hin zu einer eigenständigen Mobilität zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV.

3.4 Radschulwegplan

Bislang wurden Schulwegpläne meist nur für Grundschulen bzw. Fußgänger erstellt, obwohl gerade die Schüler weiterführender Schulen den Schulweg häufig mit dem Fahrrad zurücklegen. Schulwegsicherung für weiterführende Schulen muss daher neben Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auch Empfehlungen für sichere Schulwege mit dem Fahrrad umfassen. Die Erstellung von Schulwegplänen für Radfahrer erfolgt ähnlich wie für Fußgänger. Allerdings ist es sinnvoll, den Grundplan für Radfahrer nicht für einzelne Schulen zu entwickeln, sondern für einen gesamten Stadtteil.

Erster Schritt bei der Erstellung des Grundplanes bildet eine Schülerbefragung. Sie soll aufzeigen, wo die Schüler wohnen, welche Wege auf dem Schulweg wie häufig mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und welche Stellen als gefährlich empfunden werden. Neuerdings stehen für die Auswertung der Schülerbefragung vereinzelt GIS-Tools bereit, die verschiedene Auswertemöglichkeiten bieten und eine schnelle kartographische Darstellung der Ergebnisse ermöglichen.

Im zweiten Schritt wird die Radverkehrsinfrastruktur erfasst. Die notwendigen



Arbeitskreis Schulwegsicherung – In Gemeinschaft zum Erfolg

Informationen können über die jeweiligen Fachbehörden beschafft werden oder über Projektwochen im Unterricht. Zu erfassen sind Ein- und Zweirichtungswegen mit und ohne Benutzungspflicht, Fahrrad- und Schutzstreifen, geeignete Fahrbahnen für das Radfahren im Mischverkehr (Straße mit Tempo 30, Fahrradstraße, Verkehrsberuhigter Bereich) und sonstige geeignete Wege für den Radverkehr (z.B. Wege durch Grünanlagen), Furten sowie Einbahnstraßen (mit und ohne Öffnung für den Radverkehr).

Als nächstes werden die Unfälle von Radfahrern und Fußgängern über die letzten drei (besser fünf) Jahre erfasst und zusammen mit den erfragten Ist-Radschulwegen, Problemstellen und Radverkehrsanlagen in den Grundplan übertragen. Die Straßenverkehrsbehörde muss nun prüfen, ob die vorhandenen Radverkehrsanlagen und Verkehrseinrichtungen (Beschilderung, Markierung, Ampelschaltungen) den Vorschriften und dem technischen Regelwerk entspre-

chen. Ferner sind Problemstellen im Längs- und Querverkehr zu bewerten und bei hohem Gefahrenpotenzial möglichst kurzfristig zu beseitigen. Mängel, die erst mittel- bis langfristig behoben werden können, sind im Schulweggrundplan als gefährliche Stellen darzustellen, mit Nummern zu versehen und an geeigneter Stelle (z.B. im Anhang) ausführlich zu beschreiben und mit Handlungsempfehlungen zu versehen.

Anschließend wird aus dem Grundplan für Radfahrer der Radschulwegplan entwickelt. Dieser enthält die empfohlenen Radschulwege differenziert nach Straßenseiten (sofern kein Mischverkehr), wobei wie beim Fußgängerplan geeignete Wege und Querungen als grüne Linie dargestellt werden sollten. Gefährliche Querungen sind mit einem Symbol zu versehen, zu nummerieren und auf der Planrückseite oder im Anhang ausführlich zu beschreiben. Geeignete Querungsstellen sind nach Ampel-Furten und sonstige Furten zu

differenzieren und über ein entsprechendes Symbol in der Karte darzustellen.

Bei der Auswahl geeigneter Radverkehrsanlagen sollten folgende Empfehlungen beachtet werden:

- Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten in wartepflichtigen Zufahrten angehoben werden
- Im Bereich von Schulwegen sollten möglichst keine Zweirichtungsradwege vorhanden sein
- Querungen über Verkehrsstraßen sollten durch Ampeln oder ausreichend breite Mittelinseln gesichert werden
- Mittelinseln sollten auf Straßen mit häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen mit Versätzen oder Fahrbahnanhebungen kombiniert werden



Ihr Kind möchte die Gymnasien im Ellental mit dem Fahrrad erreichen?

Der Radschulwegplan kann Ihnen dabei helfen, den Schulweg gemeinsam mit Ihrem Kind bequem von zu Hause aus zu planen. Gefahrenstellen können im Vorfeld erkannt und vermieden oder intensiv besprochen werden.

Der Radschulwegplan enthält:
die für den Weg zur Schule geeigneten und empfohlenen Verbindungen
problematische Stellen entlang dieser Verbindungen



Vor Beginn des Schuljahres sollten Sie sich gemeinsam mit Ihrem Kind mit dem Schulweg vertraut machen. Es wird so den Schulweg sicherer und bewusster meistern. Hierzu einige Tipps:

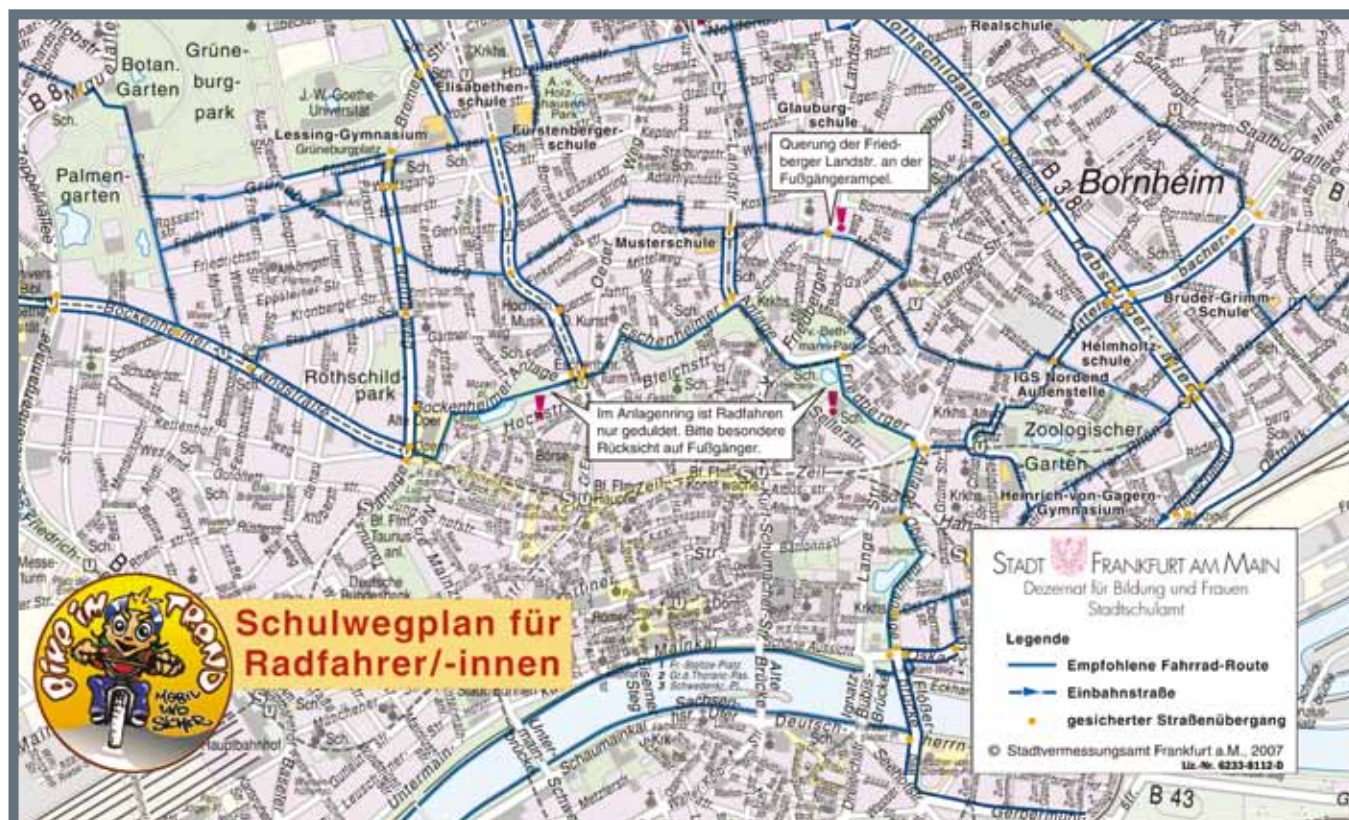
Nur sichere Fahrräder sind gute Fahrräder (siehe Abbildung).

Die Kinder sollten sich in der dunklen Jahreszeit durch reflektierende Kleidung oder spezielle Reflektoren zusätzlich schützen.

Ein Fahrradhelm sollte immer getragen werden. Der Helm schützt vor schweren Kopfverletzungen und kann daher lebensrettend sein.

Anregungen und Verbesserungsvorschläge zum Radschulweg sind willkommen. Bitte senden Sie diese an die AG Radschulwegplan der Schule
E-Mail: elternbeirat@ellentalgymnasien.de

Radschulwegplan Bietigheim-Bissingen – Hintergrundinformationen verbessern die Akzeptanz



Radschulwegplan Frankfurt am Main – Darstellung des empfohlenen Radroutennetzes und der Gefahrenstellen auf Stadtteilebene

Anzeige

Radar. Detection. Software.



GESCHWINDIGKEITSANZEIGEN

Unsere radargesteuerten LED-Anzeigen werden seit vielen Jahren zur positiven Beeinflussung des Fahrverhaltens eingesetzt und bieten eine effiziente Lösung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Classic



Matrix



Speedpacer



VERKEHRSERFASSUNG

Die Verkehrserfassung erfolgt über moderne Radarsensoren von außerhalb der Straße. Die Box ist innerhalb weniger Minuten an einem Mast neben der Straße montiert. Alle Geräte werden kabellos über Bluetooth mit PC oder Smartphone verbunden.

SOFTWARE AUSWERTUNG



*Automatische Kalibrierung
Radar Technologie
Bluetooth GPRS*



in der Box



im Leitpfosten



Radzählung

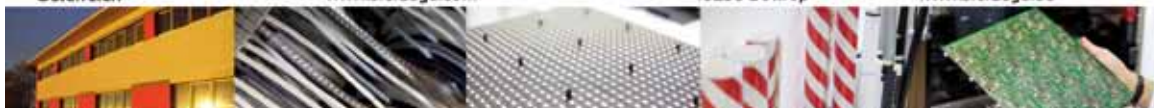
Alle Software-Lösungen wurden von Sierzega eigenständig entwickelt und sind daher perfekt auf das jeweilige Endgerät abgestimmt.

Sierzega Elektronik GmbH
Valentinstr. 11
4062 Thening
Österreich

Phone: +43 (7221) 64114-0
Fax: +43 (7221) 64114-14
office@sierzega.com
www.sierzega.com

Büro Deutschland:
Scharnhölzstr. 185
46238 Bottrop

Phone: +49 (2041) 77 77 60
Fax: +49 (2041) 77 77 59
office@sierzega.de
www.sierzega.de



➤ 4. Verkehrssicherheitsaktivitäten des ADAC und der UDV auf Bundesebene



Schulanfangsaktionen an Grundschulen haben im ADAC eine lange Tradition. Die mit verschiedenen Partnern durchgeführten Aktionen stehen häufig unter einem anderen Motto. Jüngstes Beispiel ist die 2010 von der ADAC-Stiftung „Gelber Engel“ initiierte „Aktion Sicherheitswesten“. Dabei verteilt der ADAC jährlich an etwa 17.000 Schulen fast 800.000 Sicherheitswesten an Schulanfänger, um deren Sicherheit auf dem Schulweg zu erhöhen.

„Aufgepasst mit ADACUS“ ist ein Verkehrssicherheitsprogramm des ADAC, bei dem Kinder spielerisch an die Rolle als Fußgänger im Straßenverkehr herangeführt werden. Dabei werden wichtige Verhaltensregeln erläutert und eingeübt. Das für Kindereinrichtungen und Schulen kostenfreie Programm richtet sich an Vorschulkinder und Schüler der ersten Klasse und wird von der ADAC-Stiftung „Gelber Engel“ unterstützt. Moderatoren bereiten die Veranstaltung vor und führen die Klasse zusammen mit einer Erzieherin oder Lehrkraft spielerisch durch die Unterrichtsstunde.

„Mit Sicherheit ans Ziel“ ist das Motto des von ADAC und Capri Sonne gemeinsam durchgeführten Fahrradturniers. Dieses führt die schulische Radfahrausbildung fort und fördert die motorischen Fähigkeiten von Kindern beim Radfahren. Dabei lernen die 8 bis 15-jährigen Schüler ihr Fahrrad auch in schwierigen Situationen sicher zu beherrschen und sicherheitsrelevante Verhaltensweisen

anzuwenden. Zudem wird die Betriebs- und Verkehrssicherheit der Fahrräder überprüft. Mehr als 320.000 Kinder und Jugendliche nehmen jedes Jahr an den Turnieren teil. Veranstalter vor Ort sind die ADAC Ortsclubs, Schulen und die Polizei. Die Durchführung des Programms ist kostenfrei. Exklusiver Helmpartner bei diesem Programm ist Skoda.

„Achtung/Hallo Auto“ ist eine Schulveranstaltung, an der jährlich rund 180.000 Kinder der fünften und sechsten Klasse teilnehmen. Sie soll insbesondere die Erkenntnis vermitteln, dass sich bewegende Menschen und Fahrzeuge Zeit zum Anhalten brauchen. Kinder erarbeiten dabei spielerisch die Zusammenhänge zwischen Reaktions-, Brems- und Anhalteweg. Darüber hinaus erleben sie, wie wichtig das Angurten und der Kindersitz sind, und sie lernen, sich richtig zu sichern. Das von Michelin und Opel unterstützte und für Schulen kostenfreie bundesweite Programm wird von etwa 150 geschulten Moderatoren durchgeführt.



„Aufgepasst mit ADACUS“ – Vorschüler und Erstklässler lernen spielerisch die Rolle der Fußgänger im Straßenverkehr

„Sicher im Auto“ ist ein kostenfreies Programm zur Reduzierung des Unfallrisikos für Kinder als Mitfahrer im Auto. ADAC und Volkswagen informieren die Eltern über die Sicherungspflicht ihrer Kinder und helfen bei der richtigen Auswahl und Bedienung von Kinder-Rückhaltesystemen. Mehr als 100 Moderatoren referieren und beraten bei jährlich rund 2.000 Veranstaltungen in Kindergärten, Schulen, ADAC Geschäftsstellen, Babyfachmärkten und VW-Autohäusern über Kinder-Rückhaltesysteme und führen diese praktisch vor. Zur Aufklärung von Eltern und anderen Interessierten stellt die UDV diverse Flyer zur richtigen Sicherung von Kindern im Auto in deutscher und türkischer Sprache kostenfrei zur Verfügung.

Printmedien bilden ein effektives Instrument der ADAC Breitenarbeit im Bereich der Schulwegsicherheit. „ADACsignale“ ist eine kostenfreie verkehrspädagogische Unterrichtshilfe für alle Schularten, die auch als Download erhältlich ist. Weitere Medien sind der Flyer „Toter Winkel“ sowie der „Schulwegratgeber“, der Eltern von Schulanfängern über den Entwicklungsstand von Kindern informiert und wichtige Tipps zur Vorbildfunktion und zum Schulwegtraining enthält.





Mit Sicherheit ans Ziel

Das Jugend-Fahrradturnier

Für die meisten Kinder ist das Fahrrad das erste und auch wichtigste Verkehrsmittel. Damit sie im immer dichter werdenden Straßenverkehr zurecht kommen, müssen sie die Regeln kennen und fähig sein, sich richtig zu verhalten. Genau so wichtig ist aber der gekonnte und sichere Umgang mit dem Fahrrad – eine Voraussetzung, die von vielen Kindern nur zum Teil erfüllt wird. Der ADAC bietet deshalb für Jungen und Mädchen ab 8 Jahren mit dem Fahrradturnier ein praxisnahes Übungsprogramm an.

Auf einem Parcours mit acht Aufgaben (vgl. Abbildungen) können die Kinder spielerisch wichtige Fahrtechniken, die sie im Straßenverkehr sicher beherrschen müssen, einüben. Beim abschließenden Turnier können sie dann ihr Fahrkönnen testen. Außerdem werden zu Beginn die Fahrräder der Teilnehmer auf Verkehrssicherheit überprüft.



1 Startkontrolle
Vor dem Start: Fahrradkontrolle



2 Spurbremsen
Nicht erstreckt vom Spurbremsen fahren!



3 Kreisfahren
Mit der Kette einhändig einen Kreis fahren!



4 Achterfahren
Kein Mühlstein umstoßen und nicht aus der Spur fahren!



5 Schrägbremsen
Nur rechts vom Schrägbremsen abbremsen!



6 Spurwechsel
Umsteuern, die angezeigte Zahl merken und Handzeichen geben.



7 Stollen
Keine Stange auslassen oder berühren.



8 Bremsstange
Vor der Stange anhalten und dann abbremsen!



Ganz wichtig: Möglichst nicht stehend fahren und vor allem nicht abbremsen, ausgenommen nach dem Anhalten im »ZIEL«.

Elterngenehmigung von:




Spendenkonto:




„Mit Sicherheit ans Ziel“ – Das Fahrradturnier der Schüler





Achtung Auto

Verkehrssicherheits-Programm

Informationen für die Schule

Partner für mehr Sicherheit





„Achtung/Hallo Auto!“ – Eine Veranstaltung für Schüler der 5. und 6. Klasse



Broschüren der UDV – Informationen für einen sicheren Schulweg



Die Ampelinis der UDV – Kinder lernen spielerisch den Verkehrsalltag kennen

Seit dem Jahr 2003 engagieren sich die UDV und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) bei der schulischen Radfahrausbildung und verstehen sich als bundesweiter Träger der Radfahrausbildung insgesamt. Fast 95 Prozent aller Viertklässler legen jedes Jahr die Radfahrprüfung ab. Die Prüfungen, aber auch das intensive Üben vorab, werden fast immer in einer

Jugendverkehrsschule durchgeführt, von denen es über das gesamte Bundesgebiet verteilt rund 1.100 gibt. Um die Sicherheit für Kinder zu verbessern hat die UDV die Ampelinis, Grecco (der Grüne), Rocco (der Rote) und Gina (das Mädchen in Gelb) damit beauftragt, durch Spaß, Witz und spielerisches Lernen den Kindern zu zeigen, wie sie

sicher durch ihren Alltag kommen. Auf dem Deutschen Kinder-Medien-Festival GOLDENER SPATZ 2011 wurde www.ampelini.de mit dem Goldenen Online-Spatz für die beste Webseite ausgezeichnet.

Verkehrserziehung und Mobilität sind wichtige Themen für die Schule. Allerdings fehlt Lehrerinnen und Lehrern im Unterricht am Vormittag oftmals die Zeit für eine angemessene Umsetzung. Im Nachmittagsangebot von Ganztagschulen sind die Chancen für einen guten Lernerfolg der Kinder und Jugendlichen weitaus höher. Die Mobilitätsbildung kann hier in kleineren Gruppen flexibler, offener und praxisbezogener angeboten werden. Daher hat die UDV in Kooperation mit der DVW ein umfangreiches Konzept für Ganztagschulen entwickelt. Beide Verbände stellen eine Auswahl von Bausteinen für alle Schularten und -stufen kostenfrei zur Verfügung.

➤ 5. Empfehlungen



- Schulwegsicherung ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Die Bildung eines Arbeitskreises „Schulwegsicherung“ aus Fachleuten, Lehrern und Eltern ist deshalb unverzichtbar.
- Schulwegsicherung kann nur als Gesamtpaket erfolgreich sein. Darin müssen bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen genauso enthalten sein wie Maßnahmen der Überwachung und Verkehrserziehung.
- Schulwegpläne sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer sind auf der Basis von Verkehrs- und Unfalldaten, Elternbefragungen und Ortsbesichtigungen als wirkungsvolles Instrument der Schulwegsicherung flächendeckend zu entwickeln.
- Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h sind in Wohngebieten als sinnvolle Maßnahme zur Schulwegsicherung zu begreifen. Auf Verkehrsstraßen können sie örtlich sinnvoll sein (z.B. vor Schulen), sollten dann aber auch mit baulichen Maßnahmen und Kontrollen kombiniert werden.
- Gehwege sollten ausreichend breit und frei von Sichthindernissen im Bereich der empfohlenen Querungsstellen sein. Gemeinsame Führungsformen mit dem Radverkehr sind nur im Ausnahmefall zu vertreten.
- An Knotenpunkten und Einmündungen sind zur Herstellung guter Sichtbeziehungen die geltenden Parkregelungen zu prüfen, bei Bedarf zu ändern und durch Kontrollen durchzusetzen.
- Mittelinseln, Ampeln und Zebrastreifen stellen – korrekt geplant – sichere Querungsanlagen für Schulkinder dar. Bei Zebrastreifen ist darauf zu achten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch tatsächlich eingehalten wird.
- Auf Hauptverkehrsstraßen sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen mit hoher Qualität überall dort einzurichten, wo die Verkehrssicherheit eine Trennung zwischen Kfz- und Radverkehr erfordert.
- An Knotenpunkten und stark befahrenen Grundstückszufahrten sind zum Schutz der Radfahrer ausreichende Sichtbeziehungen herzustellen und auffällige Bodenmarkierungen zu verwenden.
- Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist als notwendiger Baustein der Schulwegsicherung zu begreifen. Dabei sind die motorischen Fähigkeiten der Kinder zu entwickeln sowie die Grundregeln des Verkehrs und der selbstständigen Verkehrsteilnahme zu vermitteln.
- Überwachung ist als wichtige Maßnahme zur Unterstützung des korrekten Verkehrsverhaltens zu verstehen. Dabei sind Schulkinder zu beobachten und Autofahrer über ihr Fehlverhalten aufzuklären.
- Der Gesetzgeber wird aufgefordert, klare Regelungen für das Radfahren von Eltern auf dem Gehweg zu schaffen und den Widerspruch zwischen StVO und BGB („Aufsichtspflichtverletzung“) zu beseitigen.

➤ 6. Literaturhinweise

FGSV – Regelwerke

- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2003)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2010)

Fachpublikationen

- ADAC Schulwegratgeber – Infos und Tipps für Eltern und Lehrer von Schulanfängern, 2005
- ADAC Signale – Sichere Schulwege, 2004 / Rund um den Schulbus, 2005
- BAST – Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen, 2012
- BAST – Schulwegpläne leichtgemacht, 2012
- Limbourg, Maria – Kinder unterwegs im Verkehr, Verkehrswachtforum Heft 3, 1997
- UDV – Evaluation dynamischer Geschwindigkeitsrückmeldung, 2010
- UDV – Neue Schule, neue Wege: Informationen zur Schulwegsicherung für Eltern, Schulen und Behörden, 2006
- UDV – Schulwegsicherung: Informationen für Eltern, 2010
- UDV – Schulwegsicherung: Planerheft 2010
- VDV/FGSV – Leitfaden für den Schülerverkehr, Köln, 2012

Links

- www.ampelini.de (UDV-Kinderhomepage)
- www.bast.de/Schulwegplan
- www.destatis.de (Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2011)
- www.elternbeirat.ellentalgymnasien.de (Arbeitsgemeinschaft Radschulwegplan Bietigheim-Bissingen)
- www.lgl-bw.de (Stichwort „Radschulwegplan“)
- www.mobilitaet-in-deutschland.de
- www.schulwegplaene.de
- www.schulwegplaner.de
- www.udv.de/schulwegsicherung
- www.verkehrssicher.nrw.de
- <http://62.214.147.252/schulwegplanung/> (Onlineplan der Stadt Gescher)

SWARCO | First in Traffic Solutions.

swarco 
SWARCO TRAFFIC SYSTEMS



Wir sorgen uns um die Sicherheit Ihrer Kinder

Seit mehr als über 60 Jahre setzen wir unser ganzes Streben und Wissen in unser breites Spektrum innovativer Lösungen im urbanen und interurbanen Verkehrsmanagement inklusive Parken und Detektion ein.

Gemeinsam mit unseren Kunden arbeiten wir täglich an noch sichereren Schulwegen für Ihre und unsere Kinder. Unsere Lösungen beginnen bei gut ausgeleuchteten Straßen, gehen über neueste LED Technologie und Straßenmarkierungen bei Verkehrsüberwegen und noch weit über unsere beliebten Ampeln und Verkehrslösungen hinaus.

Sicherheit, Innovation und Ökologie stehen dabei im Focus unseres Handelns. Gerade die moderne SWARCO LED-Technologie erzielt neben einer herausragenden Ausleuchtung auch noch bis zu 90% Einsparungen an Energiekosten.

Ein doppeltes Plus für die Zukunft unserer Kinder.

Mit einem engmaschigen Netz an Servicetechnikern sind wir täglich für Ihre Sicherheit unterwegs und immer ganz in Ihrer Nähe.

www.swarco.com/sts

SWARCO TRAFFIC SYSTEMS GMBH, Kelterstraße 67, D-72668 Unterensingen
T. +49-7022-8025-200, E. office.sts@swarco.de, www.swarco.com/sts

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)
Hansastraße 19
80686 München

