

Schulwegplanung leichtgemacht – Ein neuer Leitfaden zur Verkehrsaufklärung

Tanja Leven, Jens Leven, Jürgen Gerlach, Annegret Neumann und Theo Jansen

Zusammenfassung:

Der Beitrag geht auf ausgewählte Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt „Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen“ ein und stellt den neuen Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden“ vor. Neben der Verbreitung und Nutzung von Schulwegplänen werden typische Mängel auf empfohlenen Schulwegen beschrieben und Folgerungen für die Praxis aus den Erkenntnissen abgeleitet. Neu sind praxisnahe Hilfestellungen für „Laien“, die die fachgerechte Identifizierung von Sicherheitsdefiziten ermöglichen und zu sachgerechten Hinweisen in Schulwegplänen beitragen sollen.

Abstract:

The article demonstrates selected results of the research project “Development, spreading and usage of school route maps” and presents the new step-by-step guideline “How to create School route maps – A guide”. Beside the spreading and usage of school route maps, typical deficiencies on recommended routes to school are described and conclusions for practice are deduced from the research results. An innovation is that practical support is given to contribute to appropriate advices on school route maps and to allow laymen the proper identification of safety deficiencies.

1. Einleitung und Ausgangslage

Die Umsetzungspraxis von Schulwegplänen in Deutschland ist sehr heterogen. Vorgaben und verbindliche Zuständigkeiten für die einzelnen Arbeitsschritte bei der Erstellung derartiger Pläne gibt es bislang nur vereinzelt. Daher wurden im Rahmen eines Forschungsvorhabens umfangreiche Analysen und Bestandsaufnahmen durchgeführt mit dem Ziel, die bisherige Entwicklung und den Status quo im Bereich von Schulweg- und ähnlichen Plänen (z. B. Radschulwegpläne, Kinderstadtteilpläne) darstellen zu können. Hierbei wurde ein besonderes Augenmerk auf die Qualität und Fehlerfreiheit der Pläne, die Akzeptanz bei Eltern und Schülern und auch die finanzielle Realisierbarkeit in den Kommunen gelegt. Um künftig eine breitere und dennoch zielgerichtete Umsetzung von Schulwegplänen zu ermöglichen, wurden anwendungsfreundliche Handlungsempfehlungen erarbeitet.

Bisher verfügbare Leitfäden und Handreichungen zur Erstellung von Schulwegplänen richten sich schwerpunktmäßig an Experten und Fachleute aus der Kommunalverwaltung. Ergänzend hierzu war ein weiteres Ziel des Forschungsvorhabens, einen Praxisleitfaden zu erarbeiten, der insbesondere auch für die Anwendung durch Lehrer/innen geeignet ist. Der Leitfaden beschreibt die Schulwegplanerstellung Schritt für Schritt in allen Phasen und zeigt viele Beispiele, beinhaltet Mustervorlagen und stellt detaillierte Checklisten zur Erkennung von Problemstellen zur Verfügung.

2. Methodisches Vorgehen

Im Rahmen des Forschungsprojektes erfolgten in den Jahren 2008 bis 2010 umfangreiche Erhebungen und Analysen. Neben einer bundesweiten Befragung der zuständigen Länderministerien für Kultus, Inneres und Verkehr zur Erlasslage und zu weiteren landesweiten Hintergründen erfolgte eine bundesweite Bestandsaufnahme von Schulwegplänen. Hierzu fanden Befragungen sowohl von Kommunen als auch von Schulen¹, der Polizei und Eltern statt und es wurden über 600 Schulwegpläne analysiert und systematisch klassifiziert. Außerdem erfolgte für 26 Schulwegpläne aus acht Bundesländern eine Überprüfung ausgewählter Inhalte im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen. Die aus diesen Erhebungen und Analysen abgeleiteten Handlungsempfehlungen wurden auf einem Workshop mit Experten aus Praxis und Wissen-

¹Es lagen aus 377 Kommunen und 1.646 Schulen auswertbare Antworten vor.

schaft diskutiert, um zu gewährleisten, dass diese möglichst praxis- und bedarfsge-
recht sind.



Aufbauend auf die im Rahmen der umfangreichen Erhebungen ermittelten Erkenntnisse wurde ein Leitfaden erarbeitet (Bild 1), der Schritt für Schritt auch für „Laien“ die Erstellung von Schulwegplänen beschreibt. Für Experten der Kommunalverwaltung enthält er ebenfalls nützliche Anregungen.

Bild 1: Deckblatt des Leitfadens [2]

3. Ausgewählte Forschungsergebnisse

3.1 Verbreitung von Schulwegplänen

Sowohl im Rahmen der Kommunenbefragung als auch bei der Befragung von Schulen wurde das Vorhandensein von Schulwegplänen und ähnlichen Konzepten (Radschulwegpläne, Schulverkehrspläne, Schulwegratgeber oder Kinderstadt(teil)pläne) abgefragt. Unterschieden wurde hierbei neben den Planarten zwischen Konzepten für den Primar- und den Sekundarbereich. Für den Primarbereich gaben die Kommunen an, dass in etwas mehr als der Hälfte (52 %, n = 377) der Kommunen mindestens eine der abgefragten Planarten an den Grundschulen zur Verfügung steht.² Im Sekundarbereich ist der Verbreitungsgrad derartiger Pläne deutlich niedriger. Mehr als zwei Drittel der Kommunen (68 %, n = 377) gaben an, dass an den weiterführenden Schulen keinerlei Pläne verfügbar sind (Bild 2). Betrachtet man lediglich die Angaben für den Bereich der Schulwegpläne für Fußgän-

² Diese Angabe lässt jedoch noch keine Aussagen zur Flächendeckung, Qualität oder Aktualität der vorhandenen Pläne zu.

ger im Primarbereich (ohne Abbildung), so gaben knapp 40 % der Kommunen an, dass diese Pläne bei ihnen in der Regel zur Verfügung stehen. Bei Betrachtung der Ergebnisse der Schulenbefragung zeigen sich ähnliche Tendenzen. 61 % der Schulen im Primarbereich (n = 1.038) gaben an, über einen Schulwegplan zu verfügen, im Sekundarbereich lag dieser Wert nur bei 16 % (n = 566). Es wurde ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Verfügbarkeit derartiger Pläne und der Größe der Kommune festgestellt. Die Befragungen haben gezeigt, dass mit der Größe der Kommune auch die Umsetzungshäufigkeit von Schulwegplänen steigt.

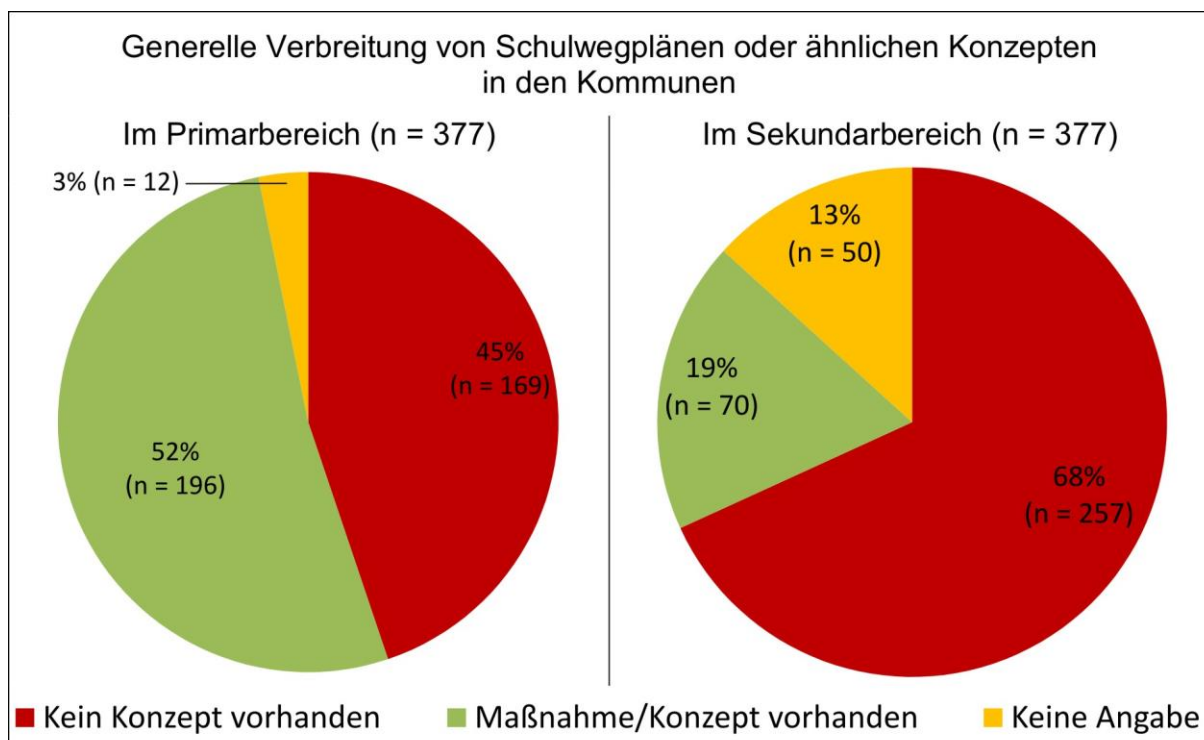


Bild 2: Generelle Verbreitung von Schulwegplänen oder ähnlichen Konzepten in den Kommunen (Quelle: [1], eigene Darstellung)

3.2 Stellenwert und Nutzung von Schulwegplänen aus Elternsicht

Auf die Frage, wie wichtig den Eltern der Schulwegplan ist, antworteten jeweils über 70 % der Eltern der Erst- und Fünftklässler, dass er ihnen „sehr wichtig“ oder „eher wichtig“ ist (n = 406) (Bild 3). Vergleicht man diese Angaben mit der Nutzungshäufigkeit, so zeigt sich, dass von den 444 befragten Eltern der Erstklässler der Schulwegplan von 39,6 % genutzt wurde, 51,2 % war der Plan unbekannt oder sie nutzten ihn nicht. Bei den Eltern der Fünftklässler war die Nutzungshäufigkeit mit 40,4 % auf vergleichbarem Niveau (Bild 4). Interessant war es zu sehen, dass die Nutzungshäufigkeit bezogen auf den einzelnen Schulwegplan sehr unterschiedlich war. Betrachtet

man die einzelnen Werte in den Kommunen (ohne Abbildung), schwankten diese zwischen 11 und 82 %. Diese starken Unterschiede stehen auch in Zusammenhang mit dem Zeitpunkt der Übergabe und der Form der Vermittlung der Wichtigkeit von Schulwegplänen in der Schule. Es wirkt sich positiv auf die Akzeptanz und Nutzung von Schulwegplänen aus, wenn Eltern und Schüler an der Erstellung mitgewirkt haben, die Pläne frühzeitig herausgegeben werden und im besten Fall bei der Anmeldung zur Schule aktiv kommuniziert werden. Das alleinige Einstellen von Schulwegplänen ins Internet oder ein Aushang reichen nicht aus, um eine hohe Akzeptanz und Nutzung zu erzielen.

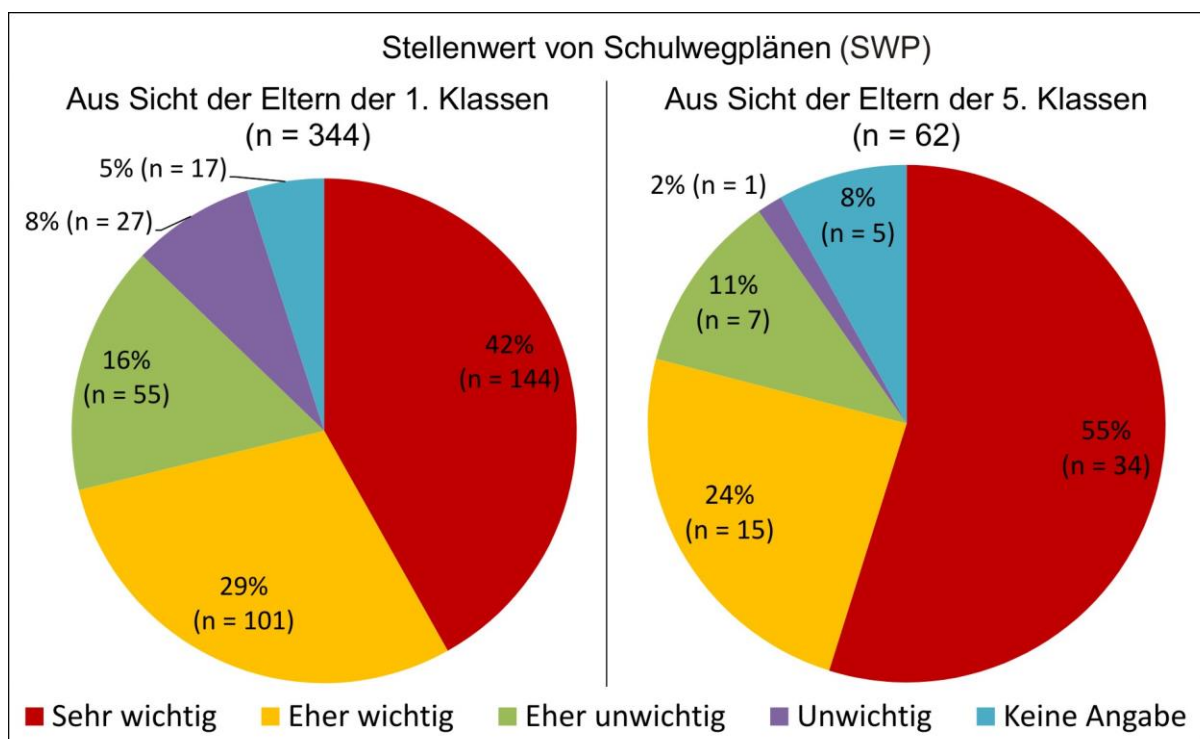


Bild 3: Stellenwert von Schulwegplänen aus Sicht der Eltern (Quelle: [1], eigene Darstellung)

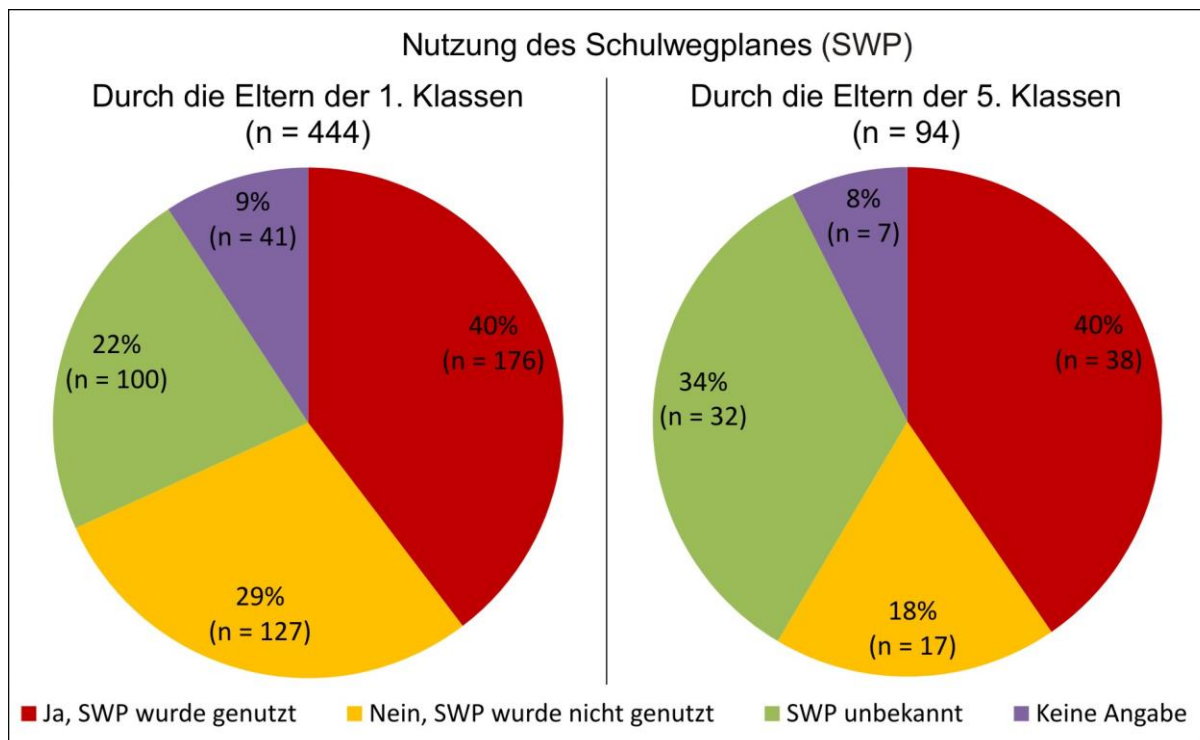


Bild 4: Nutzung des Schulwegplanes aus Sicht der Eltern (Quelle: [1], eigene Darstellung)

3.3 Typische Mängel auf empfohlenen Schulwegen

Im Schulwegplan sollten Gefahrenstellen oder problematische Situationen ebenso enthalten sein, wie Informationen zu deren Bewältigung. Daher war es ein Schwerpunkt des Forschungsprojektes, vorhandene Schulwegpläne im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen auf sachliche Mängel hin zu überprüfen. Dies erfolgte anhand von einer nicht repräsentativen Stichprobe von 26 unterschiedlichen Schulwegplänen, deren inhaltliche Empfehlungen mit der vorliegenden Situation im Straßenraum stichpunktartig abgeglichen wurden.

Im Rahmen der Überprüfung der Pläne wurden insgesamt 27,8 km Streckenabschnitte begangen und 267 Überquerungsstellen mittels standardisierter Begehungsprotokolle überprüft, von denen 166 in Schulwegplänen explizit zur Nutzung empfohlen waren. Die Begehung hat neben zahlreichen positiven Ergebnissen auch Mängel aufgezeigt. Nicht alle der untersuchten und auf Schulwegen vorhandenen Überquerungsanlagen bzw. -stellen und Wegeempfehlungen konnten als sicher und damit empfehlenswert eingestuft werden und der Hinweis auf diese Gefahrenstellen fehlte häufig. Bei den überprüften Überquerungsstellen lag der Schwerpunkt der vorgefun-

denen Mängel bei den Sichtbehinderungen, zumeist hervorgerufen durch parkende Fahrzeuge. In der Summe wurden an 98 der 166 empfohlenen Überquerungsstellen Sichtbehinderungen, auch z. B. durch Bepflanzung, festgestellt (Bild 5), ohne dass darauf im Schulwegplan hingewiesen wurde. Bezieht man dies auf die Anzahl der überprüften Schulwegpläne, so konnten in 23 der 26 Pläne eingeschränkte Sichtbeziehungen an empfohlenen Querungen beobachtet werden. Diese Ergebnisse lassen deutlich den vorhandenen Handlungsbedarf bei der Erstellung von Schulwegplänen erkennen. Vorhandene Mängel wurden in relevantem Umfang nicht ausreichend erkannt und entsprechend nicht kritisch im Schulwegplan thematisiert.

Einen weiteren Mängelbereich stellten ungesicherte Überquerungsstellen ohne Vorrang für den Fußgänger an Straßen mit zulässigen Geschwindigkeiten über 50 km/h dar. Dieser Mangel kam zwar in der Summe selten vor, ist jedoch als gravierend zu bewerten.

Der dritte im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen entdeckte Mängelbereich betrifft die lichtsignalgeregelten Überquerungsstellen. Lange Wartezeiten von z. T. 70 oder 80 Sekunden werden von Fußgängern nicht akzeptiert. Zudem kam es zu Konflikten zwischen abbiegenden Fahrzeugen und Fußgängern (bedingt verträgliche Ströme oder Grüner Blechpfeil), auf die in den Schulwegplänen nicht hingewiesen wurde.

Im Bereich der überprüften empfohlenen Wege im Längsverkehr stellte die Thematik der Gehwegbreite einen Schwerpunkt der Mängel dar. Mehrheitlich betrug die Seitenraumbreite auf den empfohlenen Schulwegen weniger als 2 m. Dies ist vor allem im Zusammenspiel mit hohen Geschwindigkeiten und großen Verkehrsstärken negativ zu bewerten. In einigen Schulwegplänen wurden zudem Empfehlungen für die falsche Straßenseite ohne Gehweg vorgefunden, obwohl die gegenüberliegende Seite über einen Gehweg verfügte. Einen weiteren Mängelbereich stellten Behinderungen auf dem Gehweg dar. Diese erfolgten z. B. durch Einbauten, Plakate, Bepflanzung oder auch Mülltonnen (vgl. Bild 5). Diese Behinderungen können sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, da sie zum einen Sichtbehinderungen darstellen und zum anderen das Ausweichen auf die Straße erforderlich machen.

Diese Erkenntnisse aus der Überprüfung von Schulwegplänen im Rahmen der Ortsbegehungen sind maßgeblich in die Erstellung des Praxisleitfadens eingeflossen. Um

diese Defizite künftig besser erkennen zu können, wurden entsprechende Checklisten entwickelt.



Sichtbehinderungen an empfohlener Überquerungsstelle durch Sträucher



Mangelhafte Sichtbeziehungen an einer empfohlenen Überquerungsstelle



Schmale Gehwege und Behinderungen durch Mülltonnen



Zusätzlich eingeschränkte Gehwegbreiten durch Hecken

Bild 5: Typische Mängel auf Schulwegen

3.4 Praxisleitfaden

Der erarbeitete Leitfaden berücksichtigt die empirischen Befunde aus dem Forschungsprojekt. Er verfolgt die wesentlichen Ziele

- des Abbaus von Umsetzungshürden in Schulen und Kommunen,
- der Verbesserung der Qualität von Schulwegplänen und
- der Verbesserung der Akzeptanz und Nutzung durch Beteiligung.

Der Leitfaden gibt praxisnahe Hilfestellungen zur Erstellung von Schulwegplänen und verzichtet dabei, so weit möglich, auf Fachbegriffe. Er erläutert Schritt für Schritt die Planerstellung von der Initialisierungsphase über die Vor-Ort-Analysen bis zur Weitergabe der Pläne an die Eltern. Hierzu werden zahlreiche Vorlagen und Beispiele

bereitgestellt. Praktische Checklisten unterstützen bei der Erkennung von problematischen Situationen und Gefahrenstellen vor Ort.

Der Leitfaden gliedert sich in sechs Kapitel. Neben den Grundlagen und der Startphase werden sowohl die Bestandsaufnahmen und Analysen als auch die Umsetzung und die Wirkungskontrolle beschrieben und abschließend auf die verfügbaren Anlagen eingegangen.



Bild 6: Phasen der Schulwegplanerstellung [2]

3.4.1 Grundlagen

Das Kapitel „Grundlagen“ zeigt Beispiele für Schulwegpläne an Grund- und weiterführenden Schulen. Es werden Pläne mit unterschiedlichem Umfang, Inhalt und Detaillierungsgrad dargestellt, um dem Nutzer unterschiedliche Umsetzungsmöglichkeiten beispielhaft aufzuzeigen. Ergänzend wird auf die häufigsten Inhalte/Bestandteile (Standards) von Schulwegplänen für Fußgänger und Radfahrer eingegangen und ein Überblick über die einzelnen Phasen der Schulwegplanerstellung gegeben (Bild 6).

3.4.2 Startphase

Im Kapitel „Startphase“ werden neben der Zielsetzung von Schulwegplänen die möglichen Beteiligten (Bild 7), die Initialisierung, das Gründen einer Arbeitsgruppe und die notwendigen Arbeitsschritte thematisiert. Hierzu werden dem Nutzer des Leitfadens Vorlagen zur Verfügung gestellt, wie z. B. eine Musterpräsentation zum Anwerben von Unterstützern oder eine Einladung, eine Tagesordnung, eine Teilnehmerliste und ein Ergebnisprotokoll für die erste Arbeitssitzung. Der Entwurf eines Projektplanes im Excel-Format stellt strukturiert die möglichen Arbeitsschritte bei der Schulwegplanerstellung dar.



Bild 7: Mögliche Beteiligte bei der Erstellung von Schulwegplänen [2]

Die Analysen im Rahmen des Forschungsprojektes haben ergeben, dass die Festlegung von Zielen, die mit dem Schulwegplan verfolgt werden sollen, wichtig ist. So kann eine Erarbeitung am Bedarf und somit den spezifischen Problemen vor Ort vermieden werden. Grundsätzlich sollten die Schulwegpläne die konkreten Probleme des jeweiligen Schülerverkehrs vor Ort aufgreifen. Das kann dann auch bedeuten, dass weitere Aspekte, wie z. B. die Fahrradnutzung (ggf. auch an Grundschulen), das „Eltern-Taxi“ und Pkw-Halteempfehlungen, der Öffentliche Personennahverkehr oder auch die Bewegungsförderung thematisiert werden. Daher sind Befragungen von Eltern oder Schülern zum Mobilitätsverhalten und den Erfahrungen zum Schulweg unverzichtbar.

3.4.3 Bestandsaufnahmen und Analysen

Das Kapitel „Bestandsaufnahmen und Analysen“ bildet einen Schwerpunkt des Leitfadens. Neben der Durchführung und Auswertung der Schüler-/Elternbefragung und der Unfallanalysen werden hier die Bestandsaufnahmen der Schulwege, die Schul-

wegbegehungen zur Analyse und Erkennung problematischer Situationen und die Routenempfehlungen ausführlich beschrieben. Der Leitfaden hält hierzu wiederum Hilfsmittel und Vorlagen, wie z. B. Musterfragebögen, Musteranschriften oder Checklisten für die Vor-Ort-Begehungen bereit.

Ziel der Befragung von Eltern von Grundschulern oder Schülern an weiterführenden Schulen ist die Erlangung von Erkenntnissen über

- konkrete Probleme auf Schulwegen,
- Schulwegunfälle,
- den relevanten Einzugsbereich der Schule,
- die Schulwegrouten und
- die Verkehrsmittelnutzung auf Schulwegen (tatsächliches Mobilitätsverhalten).

Der hierzu als Vorlage verfügbare Musterfragebogen berücksichtigt diese Punkte und braucht nur noch durch ortsspezifische Informationen (Ansprechpartner und Logo z. B. der Schule) und einen entsprechenden Kartenausschnitt ergänzt werden. Für die Auswertung der Befragung (Bild 8) werden eine entsprechende Vorlage zur Verfügung gestellt und zahlreiche praktische Tipps gegeben.

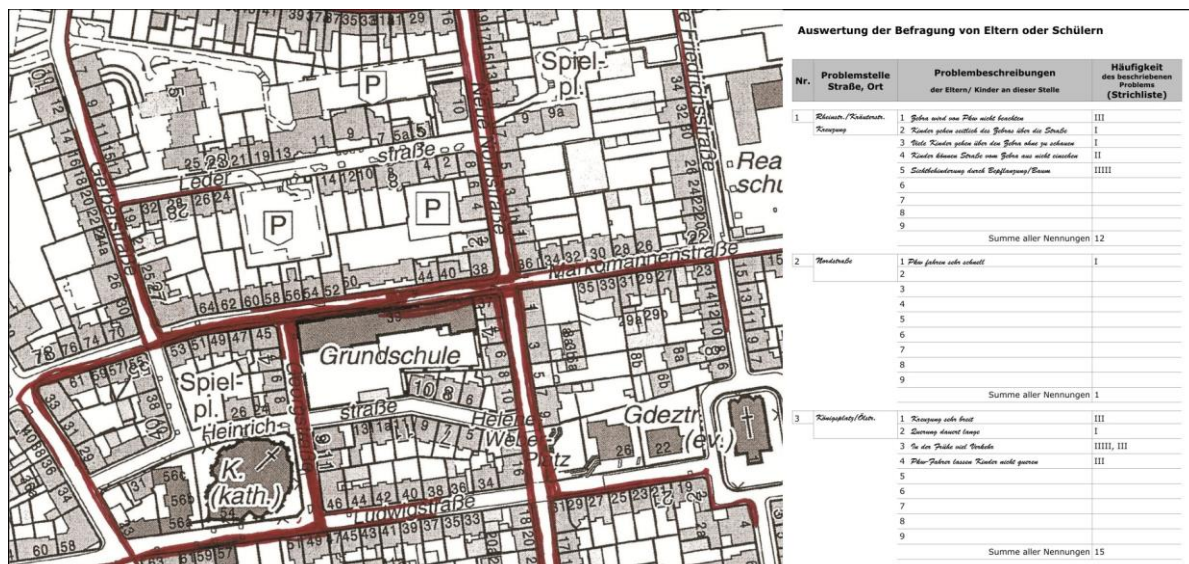


Bild 8: Beispielauswertung einer Elternbefragung (Schulwegrouten und Problembe-
reiche) (Kartenquelle: Katasteramt Stadt Wuppertal)

Als Grundlage für die Erstellung des Schulwegplanes und mögliche Routenempfehlungen sind grundlegende Kenntnisse über die Schulwege erforderliche, die im

Schulweggrundlagenplan dokumentiert werden sollten. Der Leitfaden empfiehlt, mindestens folgende Informationen für das Schulumfeld darin zu erfassen:

- Überquerungsstellen,
- Lotsenstandorte,
- Abschnitte mit fehlenden Gehwegen,
- zulässige Geschwindigkeit von 50 und 70 km/h,
- Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen pro Richtung,
- den Schulstandort,
- Radwege (neben der Straße und auf Fahrbahnniveau) und
- Standorte von Bus- und Bahnhaltstellen.

Weitere Informationen, wie z. B. Spielstraßen, Verkehrsstärken, Gehwegbreiten oder auch interessante Orte für Kinder können, falls für die jeweilige Situation vor Ort sinnvoll und erforderlich, zusätzlich im Grundlagenplan aufgenommen werden (Bild 9). Neben diesen Informationen, die im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen erhoben oder aber auch von einem Mitarbeiter des Straßenverkehrs- oder Planungsamtes beigesteuert werden können, sollte das aktuelle Kinderunfallgeschehen der letzten 3 bis 5 Jahre im Schulweggrundlagenplan dokumentiert werden. Der Leitfa-

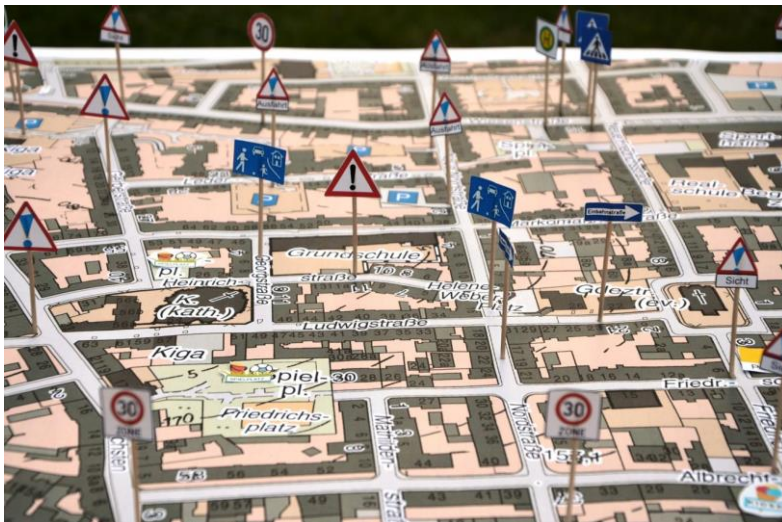


Bild 9: Beispiel für einen Schulweggrundlagenplan (Kartenquelle: Katasteramt Stadt Wuppertal)

empfeht an dieser Stelle, auf die Hilfe und Kenntnisse der Polizei oder auch von Mitgliedern der Kinderunfallkommissionen zurückzugreifen.

Einen Schwerpunkt im Kapitel „Bestandaufnahmen und Analysen“ bilden die Schulwegbegehungen.

Ziel dieser Begehungen soll das Erkennen potenzieller Verkehrssicherheitsprobleme bzw. problematischer Situationen sein. Auf insgesamt 30 Seiten gibt der Leitfaden hierzu umfassende Hilfestellungen. Es werden Prüfkriterien benannt, Checklisten für

die Begehungen zur Verfügung gestellt und wesentliche Defizite benannt und erläutert, die einen erheblichen Einfluss auf die Schulwegsicherheit haben können. Auf folgende Defizite bzw. problematische Situationen wird im Leitfaden näher eingegangen:

- Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr an gesicherten und außerhalb von gesicherten Überquerungsstellen,
- Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr aus Sicht von Radfahrern,
- falsche Benutzung von Radwegen,
- zu hohe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs,
- fehlende oder zu schmale und zugeparkte Gehwege (auch außerorts),
- Konflikte mit abbiegenden Lkw (Toter Winkel) und
- ungesicherte Bahnübergänge.

Für alle oben genannten Defizite werden im Leitfaden folgende Punkte strukturiert beschrieben:

- allgemeine Erläuterungen zum jeweiligen Defizit,
- Hinweise zur Überprüfung vor Ort,
- Beispielbilder,
- Kriterien für die Überprüfung (Bild 10),
- Dokumentationshinweise für den Grundlagenplan,
- (vorformulierte) Empfehlungen für den Schulwegplan und
- Anregungen für die Schulwegsicherung.
-

Bild 11 zeigt beispielhaft den Aufbau einer derartigen Seite für den Problembereich Sichtbeziehungen.

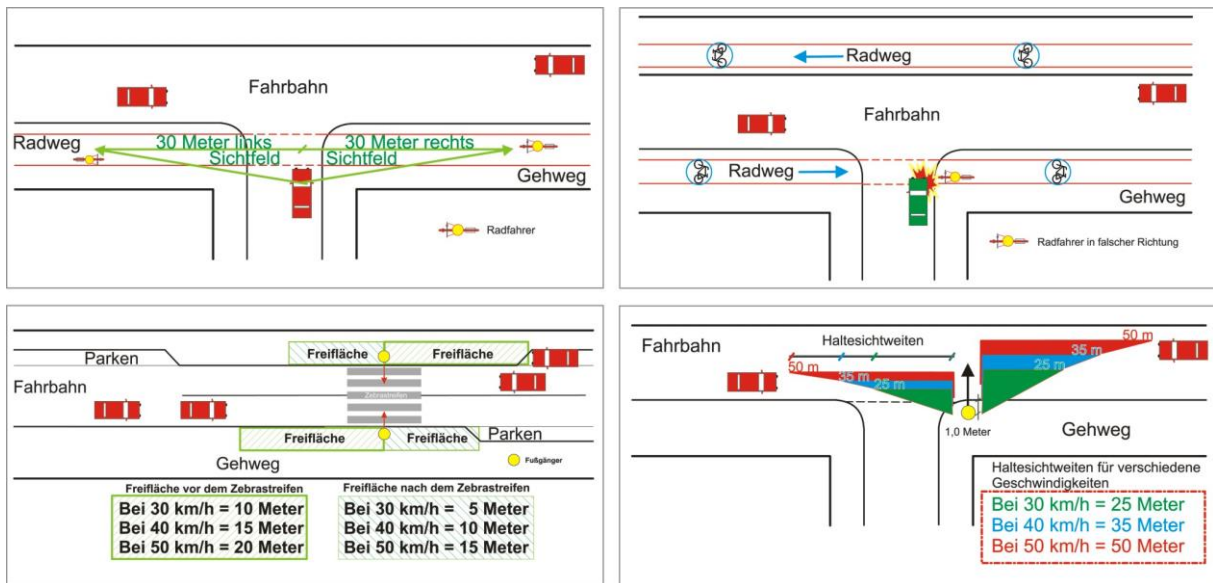


Bild 10: Skizzen mit Kriterien zur Überprüfung von Sichtbeziehungen [2]

Prüfkriterien für Schulwege

Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr außerhalb von gesicherten Überquerungsstellen

Überqueren Fußgänger die Fahrbahn, muss der Fußgänger vom Kraftfahrer rechtzeitig erkannt werden können, damit dieser rechtzeitig anhalten kann. Hierfür soll eine Haltesichtweite eingehalten werden (siehe Abbildung Seite 39).

Die erforderliche Haltesichtweite ist abhängig von der zulässigen Geschwindigkeit für die Kraftfahrzeuge. Je höher die zulässige Geschwindigkeit ist, desto länger sind die erforderlichen Haltesichtweiten.

Die Abbildung Seite 39 enthält die erforderlichen Haltesichtweiten in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs für 30, 40 und 50 km/h.

Zur Überprüfung der Sichtbeziehungen können Sie an der betreffenden Überquerungsstelle sowohl die Position des Kfz-Fahrers als auch die des Kindes am Straßenrand einnehmen und überprüfen, ob man sich gegenseitig sehen kann.

Abbildung = Haltesichtweite = Entfernung [m]

Geschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs [km/h]

Ungeeignete Überquerungsstelle zwischen parkenden Fahrzeugen

Haltesichtweiten

Bei 30 km/h = 25 Meter
Bei 40 km/h = 35 Meter
Bei 50 km/h = 50 Meter

Dokumentation von Defiziten:

Stimmt die Haltesichtweite an Überquerungsstellen nicht, sollten Sie dies im Grundplan vermerken und im Schulwegplan thematisieren.

Empfehlungen für den Schulwegplan:

- „Gefährliche Überquerungsstelle, die Autofahrer können Kinder nicht rechtzeitig erkennen.“
- „Kinder überqueren die Straße hier nicht. Nach Möglichkeit eine Überquerungsstelle in der Nähe nutzen, an der die Sicht auf den Verkehr gut ist.“
- „Wenn es keine alternative Überquerungsstelle gibt, sollen die Kinder sich ganz vorsichtig zwischen den Autos „vortasten“ und versuchen Blickkontakt zum Pkw aufzunehmen, im Zweifelsfall warten. Eltern müssen dies mit ihren Kindern einüben.“
- „Radfahrer absteigen!“

Anregungen für die Schulwegsicherung für kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen, die mit der Kommune abgesprochen werden könnten:

- Markierungen, Poller, Parkverbote
- Entfernung von Einbauten und Sichthindernissen
- Verlagerung von Parkplätzen
- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit
- Anlage von „Gehwegnasen“

Bild 11: Beispielseiten aus dem Leitfaden [2]

Die Anregungen für die Schulwegsicherung beziehen sich auf mittel- bis langfristige Maßnahmen (z. B. Markierungen, Änderung der Beschilderung, Geschwindigkeitsüberwachung oder bauliche Maßnahmen), die mit der Kommune besprochen werden könnten. Eine Maßnahmenumsetzung kann sinnvoll sein, um Gefahrenpunkte zu

entschärfen und so die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Langfristig sind dann an diesen Stellen im Schulwegplan keine Gefahrenhinweise mehr erforderlich. Die Überprüfung und Umsetzung von geeigneten Maßnahmen zur Schulwegsicherung veranlasst die Kommune im Rahmen ihrer Zuständigkeit selbst.

Der Leitfaden empfiehlt, die Begehungen unter Beteiligung von Mitarbeitern der Planungsabteilung der Verwaltung und Schülern durchzuführen. Er empfiehlt weiterhin, zum einen schwerpunktmäßig die Wege zu überprüfen, die im Schulwegplan empfohlen werden sollen und zum anderen die Stellen zu begehen, die von Eltern und Schülern gehäuft als Problemstellen benannt wurden.

Für die Bewertung und Gewichtung der erkannten Defizite und für die Empfehlung konkreter Wege benennt der Leitfaden einige Faktoren, die die problematischen Situationen entweder abschwächen oder aber auch verstärken können. Als abschwächende Faktoren sind hier zu nennen:

- geringe Kfz-Belastung (< 500 Kfz/h),
- geringe Geschwindigkeit (< 30 km/h),
- nur wenige betroffene Schüler und
- keine betroffenen Schulanfänger.

Verstärkend können sich entsprechend folgende Faktoren auswirken:

- hohe Kfz-Belastung,
- hohe Geschwindigkeit (> 30 km/h),
- viele betroffene Schüler,
- junge betroffene Schüler,
- schlechte Beleuchtung und
- mehr als ein Fahrstreifen pro Richtung.

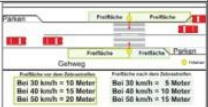
Für die Vor-Ort-Begehungen stellt der Leitfaden umfangreiche Checklisten zur Verfügung. Zum einen werden diese Checklisten im Leitfaden dargestellt und erläutert, zum anderen stehen sie als tabellarische Vorlage im Word-Format zur Verfügung (Bild 12), die ausgedruckt direkt vor Ort für Eintragungen genutzt werden können. Die Checklisten im Leitfaden beinhalten die konkrete Fragestellung zur Überprüfung, Angaben zur Art der Prüfung, die (kurzgefassten) Prüfkriterien mit Verweis auf die entsprechenden Erläuterungen im Leitfaden (Angabe der Seitenzahl) und Empfehlun-

gen, die ggf. daraus abgeleitet werden können. Die Checklisten können sowohl zur Überprüfung identifizierter Problemstellen als auch für Wege, die im Schulwegplan als geeignete Schulwege dargestellt werden sollen, genutzt werden.

1. Checkliste Ampel

Sie sollten an einer Ampel die folgenden Fragen überprüfen (*kursiv sind die Fragen aufgeführt, die nicht für jede Ampel relevant sein müssen*). Weiterhin haben Sie die Möglichkeit, in den freien Feldern eigene Fragen zu notieren und Anmerkungen z. B. zu besonders gefährlichen Stellen zu machen. Wir empfehlen Ihnen am Anfang den Leitfaden zur Hand zu nehmen (siehe z. B. S. 58 und 59). Nach kurzer Zeit haben Sie ein Gefühl für die Aufgabe entwickelt.

Straße/Ecke: _____ Datum: _____

Prüfung/Fragestellung	Ja	Nein	Anmerkungen	Bild
1 Müssen die Kinder an der Ampel zu lange warten? (≤ 45 sec. gut, bis 60 sec. akzeptabel, > 60 sec. schlecht)				
2 Ist ein Druckknopf zur Anforderung von grün vorhanden?				
3 Reicht der Wartebereich an der Ampel aus?				
4 Sind die Sichtbeziehungen in Ordnung z. B. wenn die Ampel ausfällt? 				
5 Ist die Verkehrsregelung (Beschilderung) bei Ausfall der Ampel für die Fußgänger günstig? (Sichtprüfung Beschilderung, keine Überquerung bei 50 km/h und 4-streifiger Straße)				
6 Ist der Standort der Ampel richtig gewählt?/Wird die Ampel genutzt?				
7 Ist die Stelle gut beleuchtet? (ggf. Prüfung bei Dämmerung/Dunkelheit, fehlende Beleuchtung nicht gut)				



Prüfung/Fragestellung	Ja	Nein	Anmerkungen	Bild
8 Gibt es Probleme mit abbiegenden Fahrzeugen (z. B. „Toter Winkel“)?				
9 Ist an der Ampel ein Grünpfeil? 				
10 Fahren die Autos zu schnell?				
11 Fahren viele Autos bei „rot“ über die Ampel?				
12 Wenn eine Mittelinsel vorhanden ist: Ist die Grünphase unterbrochen?				
13 Schaltet die Fußgängerampel vor der Schule schnell auf Grün? (bis 10 sec. gut, > 10 sec. schlecht)				
14 An größeren Kreuzungen: Gibt es Probleme mit Rechtsabbiegern? 				

Bild 12: Beispiel für eine Checkliste [2]

Der Leitfaden gibt zudem Hinweise für die Vorbereitung und Durchführung der Begehungen. Hierzu zählen beispielsweise die erforderlichen Hilfsmittel, die Routenplanung und die Fotodokumentation. Es stehen insgesamt sieben Checklisten mit zahlreichen Fragestellungen für folgende Bereiche zur Verfügung:

- Lichtsignalanlagen,
- Fußgängerüberwege,
- Mittelinseln/freie Strecke/Einmündung/Kreuzung,
- Gehwege,
- Radwege,
- ÖPNV-Nutzung und
- Hol- und Bringdienste (Eltern-Taxi).
-

In den tabellarischen Vorlagen ist neben einem Feld für Anmerkungen die Möglichkeit gegeben, sich Bildnummern zu notieren, um nachträglich eine schnellere Zuordnung zu ermöglichen. Die Bilder sollten vor allem dazu genutzt werden, den Schulwegplan erläuternd zu ergänzen, um z. B. Gefahrenstellen zu verdeutlichen.

Im Kapitel „Routenempfehlungen“ gibt der Leitfaden Hinweise zur Routenwahl. Generell wird empfohlen, konkrete Routen oder Überquerungsstellen und die Nutzung einer bestimmten Straßenseite nur dann im Schulwegplan explizit zu empfehlen, wenn diese Route/Überquerungsstelle oder Straßenseite sicherer ist, als eine andere Route/Überquerungsstelle oder Straßenseite. Zudem müssen objektiv zumutbare Alternativen bestehen. Folgende Punkte sollten gemäß Leitfaden bei der Routenwahl Berücksichtigung finden:

- Vermeidung von bzw. Warnung vor Unfallschwerpunkten,
- möglichst wenige Straßenüberquerungen,
- Minimierung der Anzahl betroffener Kinder von unausweichlichen Problemstellen,
- Empfehlung von Routen mit niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten,
- möglichst Auswahl von Routen, die von den Kindern ohnehin genutzt werden und für Kinder attraktive Ziele beinhalten,
- Überquerungen möglichst an Kreuzungen und Einmündungen und
- Überquerungen möglichst an gesicherten und überprüften Stellen.

Bei der Routenempfehlung sollte zudem berücksichtigt werden, dass Fußgänger sehr „umwegempfindlich“ sind, lange Umwege werden zumeist nicht akzeptiert.

Langfristiges Ziel sollte es grundsätzlich sein, Defizite in der Infrastruktur auf Schulwegen schrittweise abzubauen. Bis die Problemstellen beseitigt sind, ist ein Thematisieren der gefährlichen Stellen im Schulwegplan sinnvoll. Dies hilft den Eltern dabei, die Gefahrenstellen und deren Bewältigung mit ihren Kindern zu besprechen und zu üben. Zudem bildet die Thematisierung im Schulwegplan eine gute Argumentationsbasis zur künftigen Behebung der Defizite. So kann ein wichtiges Ziel, die Verbesserung der selbständigen und kompetenten Verkehrsteilnahme, erreicht werden.

3.4.4 Umsetzung

Da ein Hemmnisfaktor bei der Schulwegplanerstellung neben vielen weiteren auch der Aufwand und die Kosten sein können, legt der Leitfaden einen weiteren Schwerpunkt auf die konkrete grafische Umsetzung. Im Kapitel „Planerstellung und Verbreitung“ werden

- Hinweise zur Nutzung und Beschaffung von geeignetem Kartenmaterial gegeben,
- ein Musterschulwegplan als Vorlage zur Verfügung gestellt,
- alle wesentlichen Grafikelemente (Symbole für Gefahrenstellen, Verkehrszeichen, Sinnbilder, einfache und verspielte Grafiken, Bild 13) bereit gestellt,
- Softwareempfehlungen inkl. Bezugsquellen gegeben sowie
- eine grobe Anleitung zum Zeichnen der Pläne beschrieben.

Gefahrenstellen	     
Verkehrszeichen	     
Sinnbilder	    
Sonstige Grafiken	      

Bild 13: Beispielgrafiken [2]

Der Leitfaden empfiehlt – sofern keine eigene, geeignete Software zur Verfügung steht – auf kostenfreie „Open-Source-Programme“ zurück zu greifen. Konkret wird Standardbürosoftware, ein vektorbasiertes Grafikprogramm und ein Programm zur PDF-Erstellung empfohlen. Für die Programme wird in einzelnen Arbeitsschritten die Schulwegplanerstellung unter Verwendung der entsprechenden Vorlagen beschrieben. Dabei werden die wesentlichen Funktionen der jeweiligen Programme erläutert. Ergänzt wird die Beschreibung der einzelnen Arbeitsschritte durch „Screenshots“, die z. B. entsprechende Bildschirmansichten bei der Bearbeitung oder Auswahlmenüs zeigen.

In Bezug auf die Verbreitung der Pläne bzw. die Verteilung an die Eltern empfiehlt der Leitfaden, den Schulwegplan nicht ausschließlich im Internet zum Download zur Verfügung zu stellen. Die Analysen und Elternbefragungen im Rahmen des Forschungsprojektes haben ergeben, dass es sinnvoll und zielführend ist, wenn der Schulwegplan rechtzeitig, z. B. bei der Anmeldung des Kindes an der Schule, persönlich überreicht und möglichst erläutert wird. Dies erhöht die Akzeptanz bei den Eltern.

3.4.5 Wirkungskontrolle

Ein Schulwegplan sollte in regelmäßigen Abständen und bei Bedarf auf Aktualität hin überprüft werden. Zudem ist es sinnvoll, Kenntnisse über die Akzeptanz und die Nutzung der Pläne zu haben. Der Leitfaden gibt hierzu im Kapitel „Wirkungskontrolle“ hilfreiche Hinweise. Folgende Fragestellungen können hierbei Berücksichtigung finden:

- Werden die Schulwegpläne rechtzeitig herausgegeben?
- Ist der Schulwegplan bei den Eltern bekannt?
- Wird der Schulwegplan von den Eltern gelesen?
- Wird der Schulwegplan von den Eltern genutzt?
- Werden die ggf. empfohlenen Wege von den Kindern akzeptiert?
- Ist der Schulwegplan noch aktuell?
- Thematisiert der Schulwegplan die aktuellen Probleme?

Durch gelegentliche Befragungen oder Gespräche mit Eltern und Beobachtungen der Kinder können diese Fragen beantwortet werden.

3.4.6 Anlagen

Neben den umfangreichen Erläuterungen zu den einzelnen Themenbereichen enthält der Leitfaden Hinweise auf weiterführende Literatur und Links zu hilfreichen Internetseiten, die sich mit unterschiedlichen Themen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit befassen. Zudem enthält der Leitfaden eine Übersichtsliste aller verfügbaren Vorlagen, Entwürfe und Checklisten.

4. Fazit und Zusammenfassung

Der Schulwegplan ist Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit und Bestandteil der Mobilitätserziehung. Insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Empfehlung der ständigen Konferenz der Kultusminister vom Mai 2012 [3] gewinnt die handlungsorientierte Verkehrs- und Mobilitätserziehung an außerschulischen Lernorten an Bedeutung. Eine isolierte Berücksichtigung der Verkehrssicherheit erscheint wenig zeitgemäß.

- Vor diesem Hintergrund sind die im Rahmen des Forschungsprojektes erarbeiteten Handlungsempfehlungen und die praktischen Hinweise organisations- und verkehrsträgerübergreifend sowie vielschichtig. Zusammenfassend ergeben sich folgende Empfehlungen:
- Die klassischen Schulwegpläne sollten weiterentwickelt werden. Schulwegratgeber sind Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit und der Mobilitätsbildung in den Kommunen.
- Schulwegpläne und –ratgeber sollten in der schulischen Mobilitätsbildung angemessen verankert werden.
- Auf Landesebene wird den Bundesländern empfohlen, durch Erlasse die Umsetzung von Schulwegplänen oder Schulwegratgebern zu fördern – sofern diese noch fehlen.
- Angebote zur Weiterbildung von kommunalen Mitarbeitern, Lehrern und der Landespolizei stehen bislang praktisch kaum zur Verfügung. Die vorhandenen Strukturen können hier genutzt und um weitere Angebote ergänzt werden.
- Überzeugungsarbeit für den Schulwegplan ist vor allem in der Kommune und bei der Schule oder dem Schulträger notwendig. Hierfür sollten bundes- und landesweite Kampagnen zur Motivation durchgeführt werden.
- Im Rahmen der Schulwegplanerstellung sollte dem Schulwegmaßnahmenplan eine große Bedeutung beigemessen werden.

- Von den guten Beispielen lernen heißt: „Abschreiben erlaubt“. Das Rad sollte nicht neu erfunden werden, gute Beispiele (Grafiken, Piktogramme etc.) sollten auch für andere Schulen und Kommunen frei zugänglich sein.

Um die beschriebenen Handlungsempfehlungen auch umsetzen zu können, ist eine flächenhafte Verbreitung des erarbeiteten Praxisleitfadens hilfreich und zielführend. Dies ist zum Teil auch schon geplant bzw. wird konkret durchgeführt.

Die Veröffentlichung „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ steht seit Anfang Dezember 2012 zum kostenlosen Download im Internet zur Verfügung.³ Neben dem Leitfaden können dort auch alle verfügbaren Anlagen heruntergeladen werden. Bei der Bundesanstalt für Straßenwesen kann der Leitfaden zudem in gedruckter Form kostenfrei angefordert werden. Die Anlagen können dort auf einer CD angefordert werden, sofern keine Download-Möglichkeit besteht.

Der Bericht mit den ausführlichen Forschungsergebnissen wurde ebenfalls im Dezember 2012 veröffentlicht und ist z. B. über den Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH zu beziehen.

Der ADAC greift die Forschungsergebnisse und den Leitfaden in der für 2013 geplanten Expertenreihe „Sichere Schulwege“ auf, indem dort wesentliche Ergebnisse und Inhalte vorgestellt werden. [4]

In Baden-Württemberg wird der Leitfaden, initiiert durch das Landesinstitut für Schulsport, Schulkunst und Schulmusik, an insgesamt 4.233 Schulen verteilt. [5]
Zudem sind Schulungen zur konkreten Anwendung des Leitfadens vorgesehen (z. B. durch das Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation).

³ Z. B. unter www.bast.de/schulwegplan, www.svpt.de, www.bueffee.de.

Literaturhinweise

- [1] Gerlach, J.; Leven, T.; Leven, J. et al.: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 230. Bergisch Gladbach, Oktober 2012
- [2] Leven, J.; Leven, T.; Gerlach, J.: Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Leitfaden zum Forschungsbericht „Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen“ (FE 82.322/2007) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Bergisch Gladbach, Oktober 2012
- [3] http://www.kmk.org/fileadmin/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf (04.12.2012)
- [4] <http://www.adac.de/produkte/fachmedien-veranstaltungen/veranstaltungen/veranstaltungen/aktuelle-veranstaltungen/sichere-schulwege.aspx> (04.12.2012)
- [5] http://kev-download.de/infos/info_schulwegplaene-leichtgemacht_bast-leitfaden.pdf (04.12.2012)