

111
30.11.



Grundschule
Speicherstr. 2
19055 Schwerin

Der Oberbürgermeister
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Ordnung
Fachdienst Verkehrsmanagement

Hausanschrift: Am Packhof 2-6 • 19053 Schwerin
Zimmer:
Telefon: 0385 545-2051
Fax: 0385 545-2059
E-Mail: bsmerdka@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihre Zeichen
29.11.2017

Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen

Datum Ansprechpartner/in
2018-01-29 Herr Dr. Smerdka

Verkehrssituation auf dem Schulweg der Schülerinnen und Schüler der neuen Grundschule Schwerin

Sehr geehrte Frau Köhn,

Ihr Schreiben vom 29.11.2017 möchte ich in Abstimmung mit dem Fachdienst Bildung und Sport nachfolgend gerne beantworten:

1. Verkehrssituation Querung Güstrower Straße in Höhe Verkehrsinsel Lagerstraße

Die Querung der Güstrower Straße im Bereich der Lagerstraße wird unter Zugrundelegung der Belegungszahlen für den Kfz-Verkehr und für den querenden Fußgängerverkehr durch die Querungsinsel als sicher bewertet. Auch befindet sich bereits im Bereich der Bushaltestelle Güstrower Straße/ Ernst-Barlach-Straße in unmittelbare Nähe eine Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA).

In diesem Zusammenhang wurde zuletzt ein Vorschlag des Ortsbeirates geprüft, die vorhandene FLSA im Bereich der Bushaltestelle Ernst-Barlach-Straße an die Einmündung Güstrower Straße/ Lagerstraße zu versetzen. Die Prüfung ergab, dass die FLSA in Verbindung mit den Bushaltestellen als Querungshilfe fungiert und der nachträgliche Einbau einer Querungsinsel an dieser Stelle ohne großen baulichen Aufwand kurzfristig nicht möglich ist. Diese Änderung wäre auch deshalb nicht sinnvoll, da geplant ist, einen neuen Fußweg von der Bushaltestelle in der Güstrower Straße bis zur Speicherstraße herzustellen. Dieser Fußweg ist Teil eines B-Planes und für die künftigen Bewohner und Schulkinder von großer Bedeutung, da hier auf dem kürzesten Weg in die Wohngebiete und zurück die Güstrower Straße gequert werden kann.

Als Alternative zur Querung der Güstrower Straße im Bereich Lagerstraße wäre für Schulkinder aus der Werdervorstadt die signalisierte Querung an der Kreuzung Werderstraße/Walter-Rathenau-Straße zu nennen.

Nach Querung der Werderstraße können die Schüler entlang der Knaudtstraße und dann weiter über den Schall- und Schwencke-Weg die Lagerstraße sicher erreichen. (siehe Punkt 3)

Bitte beachten Sie unsere neue Rechnungsanschrift!

Rechnungsanschrift:	Hausanschrift:	Öffnungszeiten:	Bankverbindungen:
Zentraler Rechnungseingang der Landeshauptstadt Schwerin Fachdienst <Bezeichnung> Postfach 11 10 42 19010 Schwerin	Landeshauptstadt Schwerin Der Oberbürgermeister Am Packhof 2 - 6 19053 Schwerin Zentraler Behördenruf: +49 385 115 Zentraler Telefonservice: +49 385 545-0	Mo. 08:00 - 16:00 Uhr Di. 08:00 - 18:00 Uhr Do. 08:00 - 18:00 Uhr	Sparkasse Mecklenburg-Schwerin BIC NOLADE21LWL IBAN DE73 1405 2000 0370 0199 97 Deutsche Bank AG BIC DEUTDEBRXXX IBAN DE62 1307 0000 0309 6500 00 VR-Bank e.G. Schwerin BIC GENODEF1SN1 IBAN DE72 1409 1454 0000 0288 00 HypoVereinsbank BIC HYVEDEMM300 IBAN DE22 2003 0000 0019 0453 85 Commerzbank BIC COBADEFF140 IBAN DE63 1404 0000 0202 7845 00
E-Mail: rechnungseingang@schwerin.de	Internet: www.schwerin.de E-Mail: info@schwerin.de	Samstags-Öffnungszeiten des Bürgerbüros unter www.schwerin.de	Gläubiger-Ident.-Nr.: DEB7 LHS0 0000 0074 24

2. Beleuchtung Werderpark

Der Schelfpark (ehem. Schelffriedhof) ist entsprechend DschG M-V § 2 (1)/(2)/(5) als Garten- und Bodendenkmal ausgewiesen.

Die Parkanlage mit den überkommenen Spoilen des schelfstädischen Friedhofs wurde auf der Grundlage einer durch das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V bestätigten Denkmalpflegerischen Zielstellung 1997/98 denkmalgerecht instandgesetzt.

Die zur Diskussion stehende Beleuchtung (mit Mastleuchten) des innerhalb der Parkanlage befindlichen N-S-Hauptweges widerspricht der denkmalgerechten Erhaltung dieser Gartenanlage, für die in ihrer Nutzungsgeschichte, auch in ihrer Überformung zur öffentlichen Parkanlage in der Mitte des 20. Jhd., keine wegebegleitende Beleuchtung konzeptionell geplant oder umgesetzt wurde. Diesem wichtigen Gestaltungsansatz wurde in der nun fast 250-jährigen Geschichte dieses Standortes Rechnung getragen.

Die technische Umsetzung hätte erhebliche Erdeingriffe in die schutzwürdige historische Substanz und das Erscheinungsbild zur Folge. Betroffen wären in diesem Zusammenhang nicht nur die Wurzelbereiche der in der Umgebung des Weges befindlichen Altbäume bestände sondern auch die archäologisch relevanten ehemaligen Begräbnisbereiche, deren Dokumentation und Bergung bei einer Umsetzung sicherzustellen wäre. Dieses Bodenarchiv stellt ein wichtiges Geschichtsdokument für die frühe Schelfstadtentwicklung dar.

Nach DSchG M-V § 6 (4) haben Eigentümer eine weitest mögliche Erhaltung der Denkmalsubstanz auf Dauer zu gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund ist die Frage nach einem beleuchteten Weg zu bewerten und es ist aus denkmalpflegerischer Sicht festzustellen, dass eine hinreichende Süd-Nord-Erschließung mit beleuchteten Wegen und Straßen in der unmittelbaren Umgebung aus den Bestandswohngebieten Schelfstadt und Werdervorstadt in das sich entwickelnde Wohngebiet an der Ostseite des Ziegelinensee gegeben ist.

Im Rahmen der grundlegenden verkehrstechnischen Sanierung wurde die Werderstraße zw. Knaudtstraße und Güstrower Straße (bis hin zur guten Erreichbarkeit an den Heidensee), auch beleuchtungstechnisch, auf hohem Nutzerstandard hergerichtet.

Aus der Schelfstadt heraus wurde durch die bauliche Aufwertung der ehemaligen Industriebrache „Brauereigelände“ eine komfortable Süd-Nord-Anbindung durch dieses neu gestaltete Wohnquartier an die Lagerstraße geschaffen (siehe Punkt 1).

Der Werderpark wird infolgedessen auch zukünftig nicht beleuchtet sein.

3. Beleuchtung Schall- und Schwencke-Weg

Der Schall- und Schwencke-Weg auf dem ehemaligen Brauereigelände ist mittlerweile beleuchtet.

Zudem wird zur Zeit die Beleuchtung des Uferweges vorbereitet. Entsprechend der Wetterlage und der Lieferung der Leuchten erfolgt dann eine zeitnahe Errichtung der Anlage.

4. Querung Möwenburgstraße in Höhe Speicherstraße

Die Einrichtung einer Fußgängerampel auf der Möwenburgstraße ist mehrfach geprüft worden. Ergebnis war stets, dass aufgrund der vorliegenden Belegungszahlen für den Kfz-Verkehr und für den querenden Fußgängerverkehr eine Fußgängerampel gemäß der einschlägigen Richtlinien nicht erforderlich ist. Eine sichere Querung bieten die im Zuge der Möwenburgstraße vorhandenen Mittelinseln, so auch im Bereich der Bushaltestelle Marie-Hankel-Straße. Eine nochmalige dann abschließende Überprüfung wird nach Vorliegen neuester Verkehrszählungsergebnisse im Frühjahr 2018 erfolgen.

Überlegt wurde auch das Einsetzen von Schülerlotsen. Nach Rücksprache des Fachdienstes Bildung und Sport mit der Landesverkehrswacht und mit der Verkehrswacht Schwerin gibt es

nach Bundesland unterschiedliche gesetzliche Grundlagen, wann ein Schüler/Schülerin als Schülerlotse eingesetzt werden darf. In M-V ist dieses erst mit dem 12. Lebensjahr möglich. An der IGS B. Brecht haben wir ca. 20 Schülerlotsen, die für den sicheren Schulweg der Schülerinnen und Schüler der Nils Holgersson Schule sorgen. Diese können zeitlich nicht an der neuen Grundschule in der Speicherstraße/Ecke Lagerstraße aushelfen. Mit der verantwortlichen Präventionsbeamten der Polizei, die für das Thema Schülerlotsen zuständig ist, wurde gesprochen und sie könnte sich vorstellen an den SWS Schulen oder bei Ecolea Schülerlotsen auszubilden. Kurzfristig ist es allerdings nicht realisierbar. Frau Döring (Präventionsbeamte für das Thema Schülerlotsen) brachte auch die Ausbildung von Eltern zu Elternlotsen ins Gespräch. Dies bitten wir schnell zu verfolgen. Es liegt im Interesse der Eltern selbst. Es wurde verabredet, dass Thema nach Rückkehr Frau Dörings Anfang März, erneut zu besprechen. Bis dahin werden Gespräche zu SWS und Ecolea gesucht.

5. Erweiterung der Hol- und Bringzone im Zuge der Sanierung der Heinrich-Heine-Schule

Das Thema wurde von der Verkehrsbehörde aufgegriffen und ein entsprechendes Beteiligungsverfahren eingeleitet. Es ist geplant vor Beginn des 2. Schulhalbjahres die Hol- und Bringzone in der Lagerstraße auf der Seite der Schule zu verlängern. Gleichzeitig wird auf der gegenüberliegenden Seite zur Sicherstellung des Busverkehrs (Schülerverkehr) von der Heinrich-Heine-Schule ein Haltverbot angeordnet.

Erlauben Sie mir noch abschließend einige allgemeine Ausführungen zu den Themen Elterntaxi, Verantwortlichkeiten bei der Schulwegsicherung und Verkehrserziehung:

Elterntaxi

Der Begriff "Elterntaxi" ist mittlerweile im deutschen Sprachgebrauch sehr verbreitet. Die scheinbar überfürsorglichen Eltern leisten dabei in Sachen Verkehrserziehung und Gesundheitsförderung Ihren Kindern jedoch keinen guten Dienst. Auch hier gilt es seitens des Schulträgers und der Schule immer wieder diesem gesellschaftlichen Trend entgegenzuwirken. Dazu möchte ich aus einem Praxisleitfaden "Das Elterntaxi an Grundschulen" des ADAC (Anlage ADAC elterntaxi), der naturgemäß vor allem die Belange des motorisierten Verkehrs vertritt, zitieren:

"Aus Sicht der Unfallstatistik stellt die Mitfahrt im Pkw ein größeres Problem für Kinder von sechs bis neun Jahren dar als die Fortbewegung mit jedem anderen Verkehrsmittel. So kommen jährlich mehr Kinder im Pkw der Eltern zu Schaden als durch die selbstständige Mobilität zu Fuß. ... Mittlerweile ist durch zahlreiche Studien nachgewiesen, dass die tägliche Bewältigung des Schulwegs zu Fuß eine Reihe von positiven Effekten auf die kindliche Entwicklung hat. Dazu zählen eine höhere Konzentrationsfähigkeit im Unterricht, eine gesteigerte körperliche Fitness, der Abbau von Übergewicht sowie – bei gemeinsamer Bewältigung des Schulwegs mit anderen Kindern – die Verbesserung des Sozialverhaltens. ... Bei Vor-Ort-Analysen an Grundschulen wurde festgestellt, dass der Hol- und Bringverkehr der Eltern die Sicherheit der Schulkinder gefährdet. Verkehrsverstöße unmittelbar vor den Grundschulen waren eher die Regel als die Ausnahme. Gefährdungen und Behinderungen resultierten überwiegend aus dem Fehlverhalten der Eltern beim Bringen oder Abholen ihrer Kinder. Dazu zählen die Behinderung von Schulbussen, gefährliche Fahr- und Wendemanöver sowie unerlaubtes Halten im Halteverbot (z. B. in Feuerwehrzufahrten). Auch die Kinder können Gefahren nicht immer richtig einschätzen. So konnte wiederholt beobachtet werden, dass sie direkt vom Fahrzeug zur Straße hin aussteigen oder zwischen parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn überqueren. ... Bei der Einrichtung von Hol- und Bringzonen muss sichergestellt sein, dass dadurch keine neuen Verkehrsprobleme erzeugt werden. Bei der Suche nach geeigneten Standorten sollte deshalb u.a. die Einhaltung einer Mindestentfernung von 250 m zur Schule angestrebt werden."

Verantwortlichkeiten beim Thema Schulwegsicherung

Das Recht auf einen sicheren Schulweg ist nicht ausdrücklich in der StVO geregelt, entspringt aber dem Leitgedanken nach Verkehrssicherheit. Insbesondere Schulkinder sind als Verkehrsteilnehmer besonders zu schützen, weil sie selbst noch nicht die Gefahren im Straßenverkehr erkennen und abschätzen können und auf der anderen Seite der Kraftfahrer diese oft nicht sieht oder ihre Handlungsweisen nicht einplant. Insoweit verfolgen wir alle das gleiche Ziel, einen sicheren Schulweg.

Das Verkehrsmanagement und die Vertreter der jeweiligen Institutionen (Schule, Schulträger, Polizei, Verkehrswacht, Verkehrsüberwachung) untersuchen in diesem Sinne das Umfeld der Schule und den Schulweg und treffen ggfs. notwendige Maßnahmen für eine sichere Führung der Schulkinder. Entsprechende Maßnahmen wurden so auch bereits geprüft und fachlich bewertet.

Ergänzend zu möglichen verkehrsregelnden oder baulichen Maßnahmen sind aber auch Schulwegpläne vom Schulträger unter Mitwirkung der Schulleitung und Lehrer unter Einbeziehung der Eltern aufzustellen. Die gleiche Verantwortung obliegt Ihnen in Bezug auf die Verkehrserziehung der Schüler, dem Einwirken auf das Verkehrsverhalten der Eltern sowie deren verkehrserzieherischen Pflichten gegenüber ihren Kindern und dem Einsatz von Schülerlotsen.

Aktionen zur Verkehrserziehung/ Bewegungsförderung Mittlerweile gibt es einige von Schulen erfolgreich organisierte verkehrserzieherische Aktionen, wie den "Walking-bus" oder "Mobikids" bzw. die jährlichen Aktionstage "Zu Fuß zur Schule", die den Schulweg durch die Gemeinschaft sicherer machen und die Bewegung fördern.

Insofern müssen alle Beteiligten ihren Beitrag für einen objektiv sicheren Schulweg leisten.

In diesem Sinne verbleibe ich

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Dr. Bernd-Rolf Smerdka



Autosicherheit für Kinder
Hilfestellung für Eltern und Lehrer

Das „Elterntaxi“ an Grundschulen

- Hol- und Bringverkehr aus Schul- und Elternsicht
- Checklisten für Hol- und Bringzonen
- Projekte zur Bewegungsförderung



► Inhalt

Vorwort	5
Grundlagen	6
Hof- und Bringverkehr aus Sicht der Schule	7
Hof- und Bringverkehr aus Elternsicht	8
Bestandsaufnahme vor der Schule	9
Standortbewertung für Hof- und Bringzonen	10
Beispiele für Hof- und Bringzonen	12
Projekte zur Bewegungsförderung	13
Empfehlungen	14
Literaturverzeichnis und Links	15

Herausgeber:
Allgemeiner Deutscher Automobil Club e. V., Ressort Verkehr
Hansastraße 19, 80686 München
Internet: www.adac.de/ratgeberverkehr
Blog: forummobilitaet.wordpress.com

Redaktion:
Dipl.-Geogr. Ronald Winkler, ADAC e. V.
Dipl.-Ing. Tanja Loven und Jens Löwen, buero@fahrt, Wuppertal
Dipl.-Ing. Manuel Beyen, buero@fahrt, Wuppertal
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal

Vertrieb:

Diese Fachzeitschrift kann mit Angabe der Artikelnummer 2830103 direkt beim ADAC e. V., Ressort Verkehr, Hansastrasse 19, 80686 München, Fax (089) 7676 4567, E-Mail: [verkehrteam@adac.de](mailto:verkehrsteam@adac.de), bezogen werden.
Die Schutzgebühr beträgt 5,00 Euro.

Kostenlos Download möglich: www.adac.de/fachzeitschriften

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

© 2015 ADAC e. V. München

Bildnachweise

Titel: ADAC

S. 6: (oben) buero@fahrt, Mitte: Behörde für Schule und Bildungsbildung, Stadt Hamburg

S. 12 (Bild oben rechts): Monika Müller-Gmelein, Stadtkarlsruhe

S. 12 (Bilder links und unten rechts): Jens Löwen, buero@fahrt

S. 13 (oben links): Ute Storch, Radlort bei Darmstadt

S. 13 (unten links): Jens Löwen, buero@fahrt

S. 13 (unten rechts): ADW Nachbars, Darmstadt

S. 13 (Mitte): Angela Baker-Price, Buchsteller

S. 14: ADAC

Vorwort



Ulrich Klaus Becker,
ADAC Vizepräsident
für Verkehr

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Im Jahr 2014 verunglückten in Deutschland 7.636 Kinder von sechs bis neun Jahren, davon 14 tödlich. Auch wenn nur etwa jeder fünfte Unfall auf dem Schulweg passiert, wirkt die künftige Entwicklung der Kinderunfälle zukünftig ist, müssen weiterhin große Anstrengungen unternommen werden, um die nach wie vor hohe Zahl von Schulwegunfällen weiter zu senken.

Durch schulische Verkehrs- und Mobilitätszerziehung wird die Verkehrssicherheit der Kinder verbessert und damit ein wesentlicher Beitrag zur Vermeidung von Schulwegunfällen geleistet. Aber auch die Teilnahme an außerschulischen Trainingsprogrammen und die selbstständige Bewältigung des Schulwegs zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Öffentlichen Personennahverkehr spielen eine wichtige Rolle. Der ADAC bietet hierzu zahlreiche Programme und Aktionen an.

Leider hat die selbstständige Mobilität von Kindern auf dem Schulweg in den vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen. Schuld daran sind häufig nicht etwa schlechte oder weite Schulwege, sondern bis Eltern, die ihre Kinder aus Angst vor Unfällen und Übergriffen, aus Gewohnheit oder Bequemlichkeit mit dem Auto direkt bis vor das Schultor fahren. Durch verdeckt verdecktes Halten oder riskante Wendemanöver behindern sie dabei nicht nur andere Verkehrsteilnehmer, sondern gefährden auch die Kinder – ihre eigenen Kindesgeschossen.

Für Kinder ist es besser, den kompletten Weg zur Grundschule zu Fuß zurückzulegen, sofern die Schulwege sicher sind und anhand von Schulwegplänen eingezeichnet wurden. Da Schulwege in der Praxis aber häufig Defizite in der Verkehrssicherheit aufweisen, bringen viele Eltern ihre Kinder lieber mit dem Auto zur Schule.

Diese Broschüre soll aufzeigen, wie Schulen und Eltern das Thema „Halt- und Bringverkehr an Grundschulen“ bearbeiten. Insbesondere sollen Schulleiter und Lehrer anhand von Checklisten in die Lage versetzt werden, Probleme durch Hal- und Bringverkehre vor ihrer Schule richtig einzuschätzen und bei Bedarf einen geeigneten Standort für eine sogenannte Halt- und Bringzone ausfindig zu machen.

Ulrich Klaus Becker

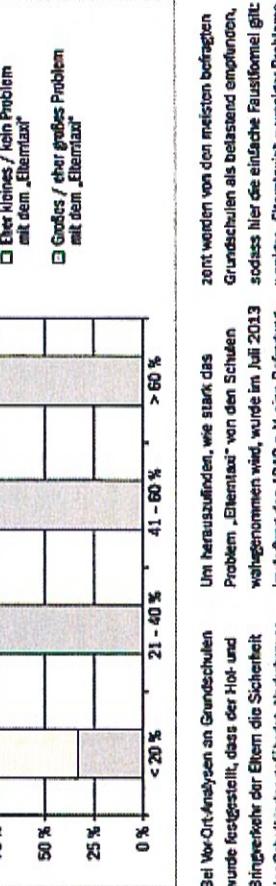
Grundlagen

Hol- und Bringverkehr aus Schulsicht



Kinder unterliegen im Straßenverkehr einem besonderen Schutzbedürfnis. Aus Sicht der Unfallstatistik steht die Autofahrt im Fluss ein größeres Problem für Kinder ab sechs bis neun Jahren dar als die Fortbewegung mit jedem anderen Verkehrsmittel. So kommen jährlich mehr Kinder im Fluss der Eltern zu Schaden als durch die selbstständige Mobilität zu Fuß.

Daher werden seit geraumer Zeit zunehmend Konzepte entwickelt, die auf eine Änderung des Motorfahrverhaltens von Kindern hin zu einer selbstständigen Teilnahme am Straßenverkehr abzielen. Letzter fallen diese Konzepte noch nicht überall auf fruchtbaren Boden, da immer noch zu wenige Eltern bereit sind, Hol- und Bringfahrten zu reduzieren.



Um herauszufinden, wie stark das Problem „Elternauto“ von den Schulen wahrgenommen wird, wurde im Juli 2013 im Auftrag des ADAC e. V. eine Befragung von 750 Grundschulen in Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Des Weiteren wurde festgestellt, dass der Hol- und Bringverkehr der Eltern die Sicherheit der Schulkinder gefährdet. Verkehrsverbände untersuchten vor den Grundschulen waten eher die Regel als die Ausnahme. Gefährdungen und Behinderungen resultierten überwiegend aus dem Fehlverhalten der Eltern beim Bringen oder Abholen ihrer Kinder. Dazu zählen die Behinderung von Schulbusse, gestörliche Fahr- und Wandaufhänger sowie untaugliches Halten im Hafterrbeits (z. B. im Feuerwehrzufahrt). Auch die Kinder können Gefahren nicht immer richtig einschätzen. So kommt es wiederholt vor, dass sie direkt vom Fahrzeug zu Straße hin aussteigen oder zwischen parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn überqueren.

Vorname/Geschlecht Kinder von städt. neuem Jährlin im Jahr 2014 (Quelle: Statistisches Bundesamt)					
	Gesamt	Lehrbevölkerung	Schulmedien	Gefäßeln	
Insgeamt	7.6315	6.406	1.216	14	
Primärlehrer	3.087	2.770	311	6	
Förderganger	2.538	1.724	606	6	
Barföhne	1.829	1.565	282	2	
Sanstip	384	347	37	0	

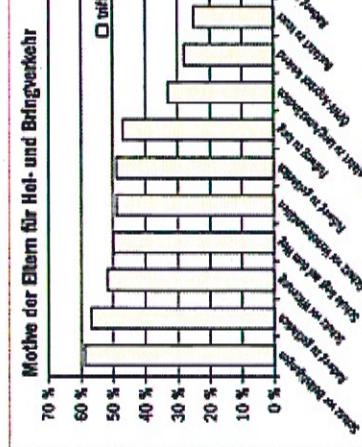
Mittlerweile ist durch zahlreiche Studien nachgewiesen, dass die tägliche Bewegung des Schuhwerts zu Fuß eine Reihe von positiven Effekten auf die kindliche Entwicklung hat. Dazu zählen eine hohe Konzentrationsfähigkeit im Unterricht, eine gesteigerte körperliche Fitness, der Abbau von Übergewicht sowie - bei ge-

Hö- und Bringverkehr aus Elternsicht

Im Juli 2013 wurde eine Elternbefragung an 14 Grundschulen in 13 Städten im Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Es wurden nur solche Schulen in die Untersuchung einbezogen, die nach eigener Einschätzung ein Problem mit dem Hö- und Bringverkehr hatten. Die Elternbefragung zeigte insbesondere darauf ab, mehr über die Motive der Eltern zu erfahren, die ihre Kinder mindestens pro Woche mit dem Auto zur Schule bringen oder von dort abholen. Die Befragung erfolgte mit schriftlichem Fragebogen, wobei die Ergebnisse (430 Rückantworten) statistisch zwar nicht als repräsentativ betrachtet werden können, aber dennoch wichtige Hinweise zur Problematik liefern.

Kinder werden häufiger und regelmäßiger zur Schule gebracht als von dort abgeholt. Da sie zum Teil unterschiedliche Schultagszeiten haben, wird das Problem der Bringverkehre bei Schulbeginn in der Regel stärker wahrgenommen als das Problem der Höverkehre zu Schulschluss.

Bequemlichkeit oder ganz praktische Überlegungen, wie „da mein Nachbar sein Kind eh mit dem Auto zur Schule bringt, fährt mein Sohn morgens gern mit, da er noch müde ist“, sind nicht selten und stehen als wesentliches Motiv für häufiges Bringen und Holen der Kinder dar. Etwa jedes zweite zur Schule gefahrene Kind bewegt aufgrund der Entfernung zwischen Wohnort und Schule den Schulweg nicht auf der gesamten Strecke zu Fuß. Während sich das Hö- und Bringverhalten bei Mädchen und Jungen nicht wesentlich unterscheidet, wenden Kinder den ersten beiden Grundschulklassen im Vergleich zu den älteren Grundschülern deutlich häufiger mit dem Auto zur Schule gebracht und abgeholt.



Bestandsaufnahme vor der Schule

Lehrer und Schulleiter sind meist nur in ihrer Lage, die Verkehrssituation vor ihrer Schule und insbesondere den Hö- und Bringverkehr der Eltern nicht einzuschätzen. Die folgende Checkliste soll Schulleiter und Lehrer dabei unterstützen, Probleme des Hö- und Bringverkehrs zu benennen und daraus Handlungsbedarf zur Einrichtung von Hö- und Bringzonen ableiten.

Checkliste „Handlungsbedarf für Hö- und Bringzonen“

Thema	Kriterium	Wöchentlich täglich mehrfach
Behindernungen im Verkehrsablauf durch Hö- und Bringverkehre	Keine des fließenden Verkehrs von Fußgängern auf Gehwegen von Fußgängern an Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln von Schul- / Linienhäuschen	
Halten und Parken der Eltern	auf Parkplätzen / Parkbuchten auf dem Lehrerparkplatz im Busbuchen im eingeschränkten Halterbot (bis 3 Min.) vor privaten Einfahrten im eingeschränkten Halterbot (über 3 Min.) bei zu schmalen Fahrbahn auf Geh- / Radwegen auf Zebrastreifen, Mittelinseln auf Feuerwehrzufahrten Im absoluten Halterbot	
Wendeln der Eltern	in Wendehämmern und -scheiben über Geh- / Radwege auf Zebrastreifen, Mittelinseln an Stellen ohne ausreichende Sicht	
Straßenüberquerung von Fußgängern	an Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln zwischen Sichthindernissen (z. B. Autos) ohne Überquerungsschilde	teilweise problematisch problematisch

Anmerkung:
„Problematisch“ sollte der Bezeichnung „Risiko“ vorangestellt werden. Ab 2-3 Bewertungen „Risiko“ kann ab 5 Bewertungen „Ganz“ basiert. „Kreuzungshäufigster Halte- und Parkgenü“ soll in der Zukunft mit Unterstützung der Kommune und der Polizei aktiv thematisiert werden. Testen „Elternrat“ „Haltestelle“ „sicher und nahe der Hö- und Bringstelle“ besticht leicht Bedarf zur Einrichtung von Hö- und Bringzonen.

Standortbewertung für Hof- und Bringzonen

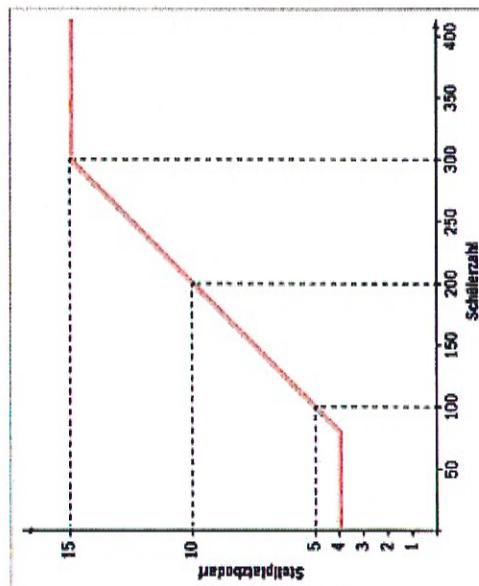
- Bei der Einrichtung von Hof- und Bringzonen muss sichergestellt sein, dass dadurch keine neuen Verkehrssprobleme erzeugt werden. Bei der Sucht nach geeigneten Standorten sollten deshalb folgende Empfehlungen beachtet werden:
 - Entfernung der Hof- und Bringzonen** durch Verlagerung auf einen oder mehrere Standorte.
 - Einhaltung einer Mindestentfernung** von 250 m zur Schule.
 - Vermeidung zusätzlicher Fahrwege** in Wohngebieten).
 - Prüfung auf potentielle Probleme bzw. auf gefährliche Fahrmöglichkeiten.**
 - Berücksichtigung der rechtlichen Aspekte (StVO-Kontrollmaßnahmen).**
- Hof- und Bringzonen werden besser angenommen, wenn gleichzeitige Projekte zur Bewegungsförderung durchgeführt werden. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit fördert dabei die Akzeptanz bei Eltern und Anwohnern.

Hauptkriterium für die Ermittlung des notwendigen Stellplatzangebots für die Hof- und Bringdienste der Eltern stellt die SchadgröÙe dar. Je mehr Schüler die Schule hat, desto eher ist davon auszugehen, dass mehrere Eltern gleichzeitig in der Hof- und Bringzone fahren. Bei der Berechnung der Stellplatzanzahl sollte aber auch berücksichtigt werden, dass durch ein großes Stellplatzangebot das Signal an die Eltern gesendet wird, dass Hof- und Bringdienste „normal“ sind und damit das Zu-Fuß-Gehen an Relevanz verliert.

Daneben hängt die Anzahl der erforderlichen Stellplätze stark von der Aufenthaltsdauer der Eltern beim Absetzen ihrer Kinder ab. Bei der Beimessung des Stellplatzangebots kann – analog der zulässigen Haltedauer im eingeschränkten Halterntor – von einer dreiminütigen Zeitspanne pro „Elternsitz-Halt“ ausgegangen werden.

Checkliste „Standortbeurteilung für potenzielle Hof- und Bringzonen“

K.-o.-Kriterien	im Bereich von Behindertenstellplätzen / Feuerwehrzufahrten / Grundsitzstädtestrassen
im Bereich von Ampeln, Zebrastraßen oder Mittelinseln	
im Bereich mit hohem Pendlerdruck durch Amicitum Einzelhandel etc.	
in Bereichen mit vielen Einmündungen oder Grundsitzstädtestrassen mit schlechter Einsehbarkeit	
Entfernung zur Schule	
> 250 m	
150 - 250 m	
< 150 m	zulässige Geschwindigkeit (bei Lage der Hof- und Bringzone am Fahrbahnbereich)
	Tempo 30-Zone, Tempo 30-Straße, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 km/h)
	Verkehrsberuhigter Bereich
≥ 50 km/h	Fahrtallmähigkeit (bei Lage der Hof- und Bringzone am Fahrbahnbereich)
	> 5,00 m
	4,50 - 5,00 m
	< 4,50 m
	Querungsmöglichkeiten an Kreuzungen auf dem Weg zur Schule (Festlang einer 50 km/h-Strecke)
	Ampel oder Zebrastreifen
	Mittelinsel
	Querungsmöglichkeiten vorhanden
	Gehwegabsetzen auf dem verbleibenden Weg zur Schule
	> 1,00 m oder kein Gehweg
	Gehwegbelüchtung
	Belüchtung entlang des gesamten verbleibenden Weges zur Schule
	Belüchtung nur an Querungsstellen ohne Belüchtung
	Höchststärke zwischen 7:45 und 8:00 Uhr (wenn die Fahrtstrecke ohne Ampel oder Zebrastreifen gesperrt werden soll)
	< 50
	51 - 100
	> 100
	aktuelle Regelungen zum Parken und Halten an der geplanten Hof- und Bringzone
	eingeschränktes Halterverbot, öffentlicher Parkplatz, Straßengaragen (verteilende Fahrtstrecken > 3 m)
	privater Parkplatz (z. B. Firmenparkplatz, Sportverein)
	abschließendes Halterverbot
	Vorfahrtsausparken möglich
	Rückfahrtausparken erforderlich
	nur kurze Umwege durch abschleifige Lage der Hof- und Bringzone
	zentraler Fahrzeugabstand von Linien- und Schulbussen (bei Lage der Hof- und Bringzone in Busbuchte)
	ca. 60 Min.
	ca. 20 - 30 Min.
	ca. 10 Min.
	■ ggf. möglich ■ ungünstig ■ ungeeignet



Empfehlung für die Optimierung von Hof- und Bringzonen.
Beispiel: Bei einer Anzahl von 210 Schülern wäre ein Anfang von 10 Stellplätzen empfehlenswert.

Beispiele für Hol- und Bringzonen



Die Stadt Aachen hat im Rahmen der Kampagne „Fahrrad in Aachen“ an sieben Grundschulen Hol- und Bringzonen eingerichtet. Diese liegen fünf bis zehn Gehminuten von der Schule entfernt. Die Errichtung dieser Aussetzstellen wurde vorgenommen, um die sensible Bereiche vor der Schule verhältnismäßig zu entlasten. Bereits 2008 wurde damit begonnen, erste Elternhaltestellen – allerdings ohne Kennzeichnung – an Grundschulen einzurichten. Seit 2012 kennzeichnet ein eigenes Schild – in Verbindung mit einem zeitlich begrenzten eingeschränkten Halteverbot – die Absetzstellen. Der aktuelle Entwurf des Schäldes wurde im Rahmen eines Schulwettbewerbs unter einer Grundschule ausgewählt. Insgesamt werden die Elternhaltestellen gut angenommen.“ sagt Dr. Stephanie Kämpfer, Projektleiterin „Fahrrad in Aachen“ im Fachbereich Stadtentwicklung und

Verkehrswirtschaft. „Allerdings muss man berücksichtigen, dass die Gegebenheiten an jeder Schule verschieden sind, sodass einige Elternhaltestellen günstiger liegen als andere und dementsprechend die Nachfrage unterschiedlich ist“, so Dr. Kämpfer weiter.

Die Stadt Solingen hat 2011 / 2012 an einer Grundschule, die in einer Sackgasse liegt und unmittelbar an zwei Kindertagesstätten grenzt, das Modellprojekt „Schnell fit und kindgerecht zur Schule“ gestartet. Das Projekt besteht aus mehreren Baustufen, wie z. B. Elternbefragung, Puppentheateraufführung, „Die Präsentation geht zur Fuss“, der Aktionsshow „Kinder stammt Grüne Milch“ sowie umfangreicher Elterninformationen. Außerdem wurde im Bereich der Sackgassenfahrt, in 150 Meter Entfernung zur Schule, eine Haltestelle für Eltern

Projekte zur Bewegungsförderung



Projekttag „Zu Fuß zur Schule“

Der Aktionstag „Zu Fuß zur Schule“ wurde im Jahr 1994 ins Leben gerufen. Er zielt darauf ab, dass sich Kinder jedes Tages an diesem Tag eigenständig zur Schule bewegen und nicht mit dem Auto gebracht werden. Dabei kann der Weg zu Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit dem Roller zurückgelegt werden. Auch die Eltern und die Lehrer werden aufgefordert, an diesem Tag ihr Auto stehen zu lassen und sich zu bewegen. Der Projekttag ist gut mit anderen Projekten zur Förderung der selbstständigen Mobilität auf dem Schulweg kombinierbar.

Aktion „Gelbe Füße“

Die Aktion „Gelbe Füße“ hat das Ziel, den sicheren Schulweg, ausgehend von einem Sammelplatz, zu markieren. Auch können durch die Füße Querungsstellen markiert werden, an denen die Kinder

sicher die Straße überqueren können. Diese Aktion kann z. B. gut mit Hol- und Bringzonen zur „Markierung“ des verbleibenden Schulwegs kombiniert werden.

„Walking Bus“ (Buss auf Beinen)

Der „Walking Bus“ hat zum Ziel, durch das Zu-Fuß-Gehen zur Schule den Autoverkehr zu reduzieren und die Kinder zu mehr körperlicher Aktivität zu motivieren. Dazu werden Ganggemeinschaften gebildet, die seitlang einer risikoreichen Straße den Schutzweg gemeinsam zurücklegen. Die Kinder (Fahrgäste) werden an verschiedenen Punkten (Haltestellen) eingezogen und bilden in Begleitung von zwei Erwachsenen den „Walking Bus“. Die Haltestellen sind durch eine besondere Beschädigung gekennzeichnet. Die Länge des Wegs für den „Walking Bus“ soll zwischen 1,5 und 2,0 Kilometern liegen, wobei eine Zeit von 30 Minuten nicht überschritten werden soll.

Projekte zur Änderung des Mobilitätsverhaltens durch Belohnungen Ein erfolgreiches Ansatz, Hof- und Brüderlichkeit zu reduzieren und das Mobilitätsverhalten der Grundschüler nachhaltig zu verändern, haben Projekte, die über ein Belohnungssystem Anerkennung für jeden nicht mit dem Auto zumliegenden Schulweg bekommen die

Kinder dabei beispielweise Sticker (im europäischen Projekt „Traffic Safety“ oder „Zebrastreifen“ im NRW-Projekt „Verkehrszähmung“). Diese werden im Klassenzimmer direkt, erhält die gesamte Klasse eine Belohnung (z. B. längere Pausen oder Spielplatzbesuch). Wichtig ist der Diskurs zwischen Eltern und Kindern darüber nachhaltige Mobilität und wie sie diese im Alltag umsetzen können. Und dass Kinder und Eltern erfahren: Zu-Fuß-Gehen macht Spaß und hat viele positive Effekte (z. B. auf die Gesundheit, Verkehrskompetenz, Orientierung und soziale Kompetenzfähigkeiten).



VERKEHRSSICHERHEIT



Empfehlungen

Literaturverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC);
ADAC Broschüre „Sichere Schulwege“, München, 2013
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC);
Schulweg-Ratgeber, München, 2015
- Beförde für Schule und Berufsbildung der Stadt Hamburg (Hrsg.):
Mein Schulweg, Trainen, Hamburg, 2011
- Bundesamt für Straßenverkehr (Hrsg.):
Schulwegpläne leicht gemacht – Der Lastadion, Bergisch Gladbach, 2012
- Forschungsgruppe Gesellschaft für Straßen- und Verkehrsressen (Hrsg.):
Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), Köln, FGSV-Heraus, 2009
- Mitmach für Bauen und Verkehr NRW (Hrsg.):
„Walking Bus“ - Eine Empfehlung für die Organisation von Geflügelgemeinschaften auf dem Schulweg, Düsseldorf, 2006
- Netzwerk Verkehrssicherheit Städte und Gemeinden im Rheinland (Hrsg.):
Verkehrssicherer - Leitfaden, Köln, 2013
- Sozial- und Jugendbehörde der Stadt Karlsruhe (Hrsg.):
Modellprojekt Elternhaltestelle (Infoflyer), Karlsruhe, 2011
- Stadtverkehrsberatung (StvB) vom 16. November 1970 (BGBl. I, S. 1566),
zuletzt geändert durch die Verordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I, S. 367),
Unfallkasse Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):
. „Eltern-Taxi“ schränkt kindliche Bewegung ein (Pressemeldung), Düsseldorf, 2010
- Unfallkasse Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):
Kinder unterwegs im Straßenverkehr, Düsseldorf, 2008
- Unfallkasse Rheinland-Pfalz (Hrsg.):
„Gelbe Fahrt“ ... für mehr Sicherheit! So geht's (Infoflyer), o. J.
- Verkehrsministerium Deutschland e. V. (VCD) (Hrsg.):
Praxisbuch Mobilitätsförderung – Unterrichtsleinen, Projekte und Materialien für die Grundschule, Berlin, 2005
- Verwaltungsvorchrift zur Straßenerkehrs-Ordnung (KwV/StVO)
von 6. März 2013 (BGBl. I, S. 367), Neudruckung vom 9. März 2013 i. 367, in Kraft getreten am 1.4. 2013
- Links**
- Elis – The Urban Mobility Portal:
http://www.elis.org/de/studies/Klasse-02_MarzinInfo2010SS3.pdf
- Rheinische Post:
<http://www.rp-online.de/bergisches-land/solligen/nachrichten/erste-haltestelle-fuer-eltern-taxi-1.28569591>
- Stadt Aachen:
http://www.aachen.de/de/stadt_zentrum/verkehr_strasse/clivemobile/fahrrad_in_zentren/_06_radfahren_von_klein_auf_02_aktionen/index.html
- Statistisches Bundesamt:
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsberichte/TransportVerkehr/Verkehrsstatistik.html>
- Verkehrsdezernent:
<http://www.verkehrsdezernent.de>
- Zu Fuß zur Schule:
<http://www.zu-fuss-zur-schule.de>



ADAC Vorschlag zur Einrichtung von Hol- und Bringzonen

Beschilderungsvarianten

- Typ 1: bei geringem Parkdruck
- Typ 2: bei mittigem Parkdruck und Parken auf der Fahrbahn
- Typ 3: bei mittigem Parkdruck und Parken auf dem Seitenstreifen

Tipps zur Umsetzung

- Das Halten in der Hol- und Bringzone sollte zur Akzeptanzsteigerung auf bestimmte Wochentage und Tagezeiten (Schulanfang und -ende) begrenzt werden.
- Anfang und Ende der Hol- und Bringzone sollten bei unklarer räumlicher Begrenzung durch einen waagerechten weißen Pfeil im Zeichen „eingeschränktes Haltenverbot“ gekennzeichnet sein.
- Die „politische“ Durchsetzung der Hol- und Bringzone kann dadurch erleichtert werden, dass diese – selbst bei maßigem Parkdruck – zunächst ohne das Zeichen „eingeschränktes Haltenverbot“ eingeleitet wird.

Für den Weg zwischen der Hol- und Bringzone und Schule

- Die Länge des Weges sollte mindestens 250 Meter betragen, damit es zu einer Entfernung des Verkehrs im unmittelbaren Schulumfeld kommen kann und an Eltern die Botschaft vermittelt wird: „Gehen ist gut, auch wenn es nur ein paar hundert Meter sind.“

Für Hol- und Bringzonen

- Der Weg sollte sicher und komfortabel sein, um bei Eltern und Schülern eine hohe Akzeptanz zu erzielen.

Für den Umfeld der Hol- und Bringzonen

- Der Weg sollte durch die Einrichtung der Hol- und Bringzone auf der richtigen Stützenseite möglichst keine Straßenüberquerungen erforderlich machen. Schwierige Querungsstellen sollten durch Angele, Zebrastreifen oder Schuhverkleben abgesichert werden.

Für die Schule

- Der Weg sollte möglichst in Bereiche erweitert werden, in denen die Autos langsam fahren.

Projekte wie Verkehrszaunlinien „Walking Bus“ oder Aktionszüge kombiniert werden.

ADAC

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

2830103/09.15/500

