

Ortsbeirat

Schelfstadt, Werdervorstadt, Schelfwerder

Vorsitzende:
Claudia El Aaraik
Am Packhof 2-6
19053 Schwerin

Stellungnahme 2

“Sicherer Schulweg neue Grundschule“

Speicherstraße 2

1. Verkehrssituation Querung Güstrower Straße in Höhe Verkehrsinsel Lagerstraße

Die Querung gestaltet sich für Grundschüler äußerst schwierig.

Das Einzugsgebiet Werdervorstadt für diese Schule liegt zum großen Teil auf der rechten Seite, so dass die Kinder an dieser Stelle die Straße überqueren.

Gerade zum Schulbeginn und am Nachmittag wenn die Kinder aus dem Hort nach Hause gehen sind die größten Verkehrsaufkommen.

Die Ampel im Bereich der Ernst-Barlach-Straße wird nicht genutzt.

Der Ortsbeirat hatte das Aufstellen einer neuen Fußgängerbedarfsampel gefordert, nicht das Umsetzen der vorhandenen Ampel.

Erwachsene, so wie Kinder nutzen immer den kürzesten Weg, dieser ist an der oben genannten Stelle.

Der Ortsbeirat bleibt bei seiner Forderung eine Fußgängerbedarfsampel aufzustellen, leider ist im Vorfeld kein vernünftiges Konzept für einen sicheren Schulweg erstellt worden.

Alternative Querung der Werderstraße/Walter-Rathenau-Straße:

Dies ist keine sichere Alternative, zunächst handelt es sich um eine stark frequentierte Kreuzung, die für Grundschüler schwer einzublicken ist, da Rechtsabbieger und Linksabbieger dieses erschweren. Diese fahren zum Teil ohne

zu schauen um die Kurve, ich selbst habe erlebt wie ein Rechtssbbieger fast einen Vater mit Kind angefahren hat.

Der Schall-und-Schwenke-Weg ist eine Straße die gemeinsam von Autofahrern, Fahrradfahrern und Fußgängern genutzt wird. Im vorderen Bereich befindet sich zur Zeit eine Arztpraxis, zu dieser kommen und fahren regelmäßig Patienten, parken ein und aus, Kinder können hier schnell übersehen werden und entsprechend ist es für uns kein sicherer Schulweg. Zudem ist in diesem Gebiet noch längere Zeit mit Baustellen zu rechnen und der Weg ist noch eine Sackgasse und geht nicht bis zur Lagerstraße durch!

2. Beleuchtung Werderpark

Der Weg parallel zur Werderstraße ist ein offizieller Fuß-und Radweg, der im Winter regelmäßig geräumt wird.

Es sollte daher selbstverständlich sein, dass dieser Weg beleuchtet ist.

Die Begründung das diese Anlage Denkmalgeschützt ist, ist für den Ortsbeirat nicht hinnehmbar. Bei der Sanierung der Werderstraße hat man sich entschieden auf der Seite Parktaschen zu bauen, statt einen Gehweg. Insofern sollte es selbstverständlich sein, dass der Gehweg im Park parallel der Straße beleuchtet ist, dieses nicht nur im Hinblick auf einen sicheren Schulweg, sondern für alle Passanten die den Weg nutzen!

3. Beleuchtung Schall-und-Schwenke-Weg

Stellungnahme zum oben genannten Weg siehe Punkt 1!

4. Querung Möwenburgstraße in Höhe Speicherstraße

Der Ortsbeirat forderte bereits vor Beginn der Sanierungsarbeiten der Möwenburgstraße das an dieser Stelle eine Ampelanlage aufgestellt wird, im Hinblick auf das Baugebiet alte Molkerei.

In der Speicherstraße befinden sich zum jetzigen Zeitpunkt 2 Schulen, eine davon mit Kindergarten.

Der Ortsbeirat fordert auch weiterhin das Aufstellen einer Ampel an dieser Stelle.

Das Einsetzen von Schülerlotsen ist nach unserer Kenntnis überhaupt nicht möglich, da keine vorhanden sind. Aus der Grundschule können die Kinder nicht zu Schülerlotsen ausgebildet werden.

Die Ausbildung von Elternlotsen wird sich als schwierig gestalten, da die Eltern zum größten Teil arbeiten.

Es ist nicht hinnehmbar, dass das Fehlen eines Konzeptes für einen sicheren Schulweg zu Lasten von Eltern und vor allem der Grundschüler geht.

Der Ortsbeirat forderte all diese Punkte bereits im April 2017, vor Fertigstellung der Grundschule!

Unsere Forderungen werden von der Schulleiterin Frau Köhn unterstützt.

Im Folgenden ein Ausschnitt aus:

Überforderte Kinder im Straßenverkehr!

Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an das Zivilrecht ?

Maria Limbourg, Universität Essen, Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar, 1998

Quelle:

<https://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte.ml/Goslar.html>

“Diese Erkenntnisse über die Ursachen von kindlichen Fußgängerunfällen werden auch durch viele Beobachtungsstudien bestätigt (vgl. Übersicht bei LIMBOURG, 1995, Kap. 3.1). So konnten z. B. GRAYSON, 1975 und FÜSSER u. a. (1993) bei der vergleichenden Beobachtung von Kindern und Erwachsenen im Straßenverkehr zeigen, daß sich Kinder auf der Straße motorisch unruhiger als Erwachsene verhalten und daß sie sich vor der Fahrbahnüberquerung seltener als Erwachsene umsehen. Außerdem rennen sie häufiger als Erwachsene über die Straße. Sie verhalten sich insgesamt weniger regelmäßig als Erwachsene, sie führen häufiger Nebentätigkeiten aus (Spielen, Trinken, Essen) und sie blicken seltener als Erwachsene zur Straße. In Bezug auf das altersabhängige Verhalten von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr zeigen die Beobachtungsstudien, daß 3- bis 5jährige Kinder noch nicht in der Lage sind, sich als Fußgänger angemessen zu verhalten. Im Alter von 6 - 7 Jahren sind die Kinder zu einem angemessenen Überquerungsverhalten in der Lage, allerdings nur dann, wenn sie sich auf den Verkehr konzentrieren und nicht abgelenkt sind. Erst im Alter von 8 bis 9 Jahren lassen sich Kinder nicht mehr so leicht ablenken. Ihr Verhalten ist aber auch auf dieser Stufe nur bei ca. 50 % der Kinder „stabil“, d. h. bei jeder Überquerung ähnlich „verkehrssicher“ (vgl. LIMBOURG, 1995, Kap. 3.1). Die anderen 50 % der 8- bis 9jährigen Kinder zeigen keine Konstanz in ihrem Verkehrsverhalten und sind dadurch unberechenbar.

1. Stufe (akutes Gefahrenbewußtsein):

Auf der ersten Stufe lernen die Kinder, gefährliche Situationen im Straßenverkehr zu erkennen, aber erst dann, wenn sie schon akut gefährdet sind (akutes Gefahrenbewußtsein). Wenn z. B. ein Kind, das einen steilen Abhang mit dem Fahrrad herunterfährt und immer schneller wird, Angst bekommt, hat es schon ein akutes Gefahrenbewußtsein. In diesem Stadium läßt sich der Unfall kaum mehr vermeiden, die Wahrnehmung der Gefahr kommt in der Regel zu spät. Diese erste Stufe wird mit ca. 5 bis 6 Jahren erreicht.

2. Stufe (vorausschauendes Gefahrenbewußtsein):

Auf der zweiten Stufe lernen die Kinder, Gefahren vorauszusehen, d.h. sie lernen zu erkennen, durch welche Verhaltensweisen sie in Gefahr geraten könnten (vorausschauendes Gefahrenbewußtsein). Erkennt das Kind z. B., daß radfahren auf stark abschüssigen Wegen gefährlich ist, bevor es mit dem Rad die Strecke herunterfährt, hat es schon ein vorausschauendes Gefahrenbewußtsein. Diese Stufe wird mit ca. 8 Jahren erreicht.

3. Stufe (Präventionsbewußtsein):

Auf der dritten Stufe lernen Kinder, vorbeugende Verhaltensweisen bewußt einzusetzen, um Gefahren zu reduzieren (Präventionsbewußtsein). Ein Kind, das einen Umweg in Kauf nimmt, um eine Straße beim Ausfall der Fußgängerampel sicher zu überqueren, hat schon ein Bewußtsein für vorbeugende Maßnahmen entwickelt. Diese Stufe wird erst mit ca. 10 Jahren erreicht.

Eine deutliche Verbesserung der sicherheitsorientierten Wahrnehmung wird schon auf der Stufe des vorausschauenden Gefahrenbewußtseins erreicht. Eine ausreichende Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder kann aber erst dann erwartet werden, wenn diese mit ca. 10 Jahren die dritte Stufe erreicht haben (Bewußtsein für vorbeugende Maßnahmen), denn erst dann sind sie in der Lage, auf ungewohnte Situationen - z. B. Ausfall einer Fußgängerampel oder neu eingerichtete Baustelle - angemessen zu reagieren.

Das Vorhandensein einer angemessenen Gefahrenwahrnehmung ist zwar eine notwendige Voraussetzung für sicheres Verhalten von Kindern im Straßenverkehr, es ist aber keine ausreichende Bedingung für mehr Sicherheit. Gefahren können nur dann erkannt werden, wenn sich die Aufmerksamkeit des Kindes auf die Gefahrensituation richtet, so daß neben der Gefahrenwahrnehmung auch noch die Aufmerksamkeitsleistung der Kinder von großer Bedeutung ist.

b) Entfernungs- und Geschwindigkeitswahrnehmung

Will man eine Fahrbahn sicher überqueren, muß man in der Lage sein, die Entfernung und die Geschwindigkeit der herannahenden Fahrzeuge zuverlässig zu schätzen. Nur so kann man erkennen, ob eine gefahrlose Überquerung der Fahrbahn an einer ungeregelten Stelle noch möglich ist oder ob es besser ist, das Auto erst einmal vorbeifahren zu lassen.

Für die Einschätzung der Entfernung ist die Tiefenschärfen-Wahrnehmung von großer Bedeutung. Diese Fähigkeit ist erst im neunten Lebensjahr vollständig ausgebildet. Jüngere Kinder können noch kaum Entfernungen schätzen, d.h. sie

können nicht richtig beurteilen, ob ein herankommendes Fahrzeug noch sehr weit entfernt oder schon sehr nahe ist. Die Forschungsarbeiten zu diesem Thema zeigen, daß erst im Alter von 8 Jahren ca. 90% der Kinder die Entfernungen einigermaßen gut schätzen können (vgl. LIMBOURG, 1995, Kap. 5 und 1997, Kap. 3).

Die Fähigkeit, Geschwindigkeiten richtig zu beurteilen, entwickelt sich später als das Entfernungsschätzen. Die Schätzung von Geschwindigkeiten ist auch noch für ältere Kinder sehr schwierig. Erst mit ca. 10 Jahren können Kinder Geschwindigkeiten einigermaßen richtig einschätzen.“

Mit freundlichen Grüßen

Claudia El Araik