Schulmobilitätskonzept

Sichere und nachhaltige Schulwege an der Gemeinschaftsgrundschule Eisernstein

Elkmann Klimaschutz & Mobilität

STADT
REMSCHEID

Impressum

Erstellt von

Elkmann Klimaschutz & Mobilität
Friedrichstraße 62 • 44137 Dortmund
info@elkmann.ruhr • elkmann.ruhr
0231/13700740

Projektbearbeitung
Dipl.-Ing (FH) Carsten Elkmann • M.Sc. Fabian Marks

Im Auftrag von

Stadt Remscheid
Der Oberbürgermeister
Fachdienst Umwelt
Telefon: (02191) 16 – 33 44
Telefax: (02191) 16 – 32 57
E-Mail: klimaschutz@remscheid.de
Fachdienst Bürger, Sicherheit und Ordnung
Telefax: (02191) 16 – 35 06
E-Mail: verkehrsregelung@remscheid.de
Elberfelder Straße 36
42853 Remscheid
Internet: www.remscheid.de

Bildquellennachweis

Elkmann Klimaschutz & Mobilität, strichfiguren.de | stock.adobe.com (Strichfiguren)

Inhalt

Einführung in das schulische Mobilitätsmanagement 11

1 Anlass und Zielsetzung des Projekts 13

2 Was ist schulisches Mobilitätsmanagement 15

Analysen 17

3 Eltern- und Schüler*innenbefragung 19

3.1 Vorbereitung und Durchführung der Befragungen 19

4 Ergebnisse aus den Befragungen 23

4.1 Verkehrsmittelwahl 23

4.2 Begleitung auf dem Schulweg 25

4.3 Schulweggemeinschaften (SWG) 27

4.4 Fazit zur Elternbefragung 35

5 Wohnstandortanalyse 37

6 Analyse des Unfallgeschehens 39

7 Beobachtung der Verkehrssituation im direkten Schulumfeld 43

7.1 Durchführung der Schulumfelderkundung 43

8 Analyse der Schulwegrouten 47

Umsetzungskonzept 49

9 Grundlegende Maßnahmen 55

9.1 Implementierung des schulischen Mobilitätsmanagements 55

9.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit 57

9.3 Maßnahmen - Ruhender Verkehr 61

9.4 Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs 65

9.5 Maßnahmen zur Regelung der motorisierten Hol- und Bringverkehre 70

9.6 Maßnahmen zur Information 72

9.7 Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung 77

10 Spezifische Maßnahmen 91

11 Schulwegplan 95

12 Empfehlungen für den Unterricht 97

12.1 Erarbeitung der Unterrichtsempfehlung und Entstehung des Leitfadens 98

12.2 Materialauswahl und Leitfaden für den Unterricht 100

Anhang 107

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Verkehrsmittelwahl über alle Grund- und Förderschulen in Remscheid	24
Abb. 2	Verkehrsmittelwahl an der GGS Eisernstein	25
Abb. 3	Gründe für die Begleitung auf dem Schulweg n=1682	26
Abb. 4	Gründe für die Begleitung auf dem Schulweg an der GGS Eisernstein	27
Abb. 5	Interesse an Schulweggemeinschaften über alle Schulen; n=1574	28
Abb. 6	Interesse an Schulweggemeinschaften an der GGS Eisernstein	29
Abb. 7	Bestehende Schulweggemeinschaften in Verbindung mit dem Interesse an Schulweggemeinschaften an der GGS Eisernstein	30
Abb. 8	Kartenausschnitt der GGS Eisernstein	31
Abb. 9	Schulwegrouten mit dem Auto	34
Abb. 10	Schulwegrouten zu Fuß	35
Abb. 11	Unfälle nach Unfallkategorie	40
Abb. 12	Unfälle nach Verkehrsart	40
Abb. 13	Unfälle nach Unfalltypen	41
Abb. 14	Situation in der Lockfinker Straße	45
Abb. 15	Psychologisches Modell dauerhafter Verhaltensänderung	51
Abb. 16	Mögliches Ablaufschema zur Beantragung einer Radabstellanlage	57
Abb. 17	Trasse des Werkzeugs	66
Abb. 18	Gutes Beispiel einer Radabstellanlage an einer Grundschule in Bielefeld	70
Abb. 19	Verteilung der Maßnahmen nach Maßnahmenkategorien	92
Abb. 20	Problem- bzw. Gefahrenstellen im Umfeld der Schule	93
Abb. 21	Teile eines Schulwegplans für eine Remscheider Grundschule	96
Abb. 22	Zusammensetzung der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung von Unterrichtsinhalten	98
Abb. 23	Übersicht über die Module	101

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Konzeption der Schüler*innen- und Elternbefragung	20
Tab. 2	Problemstellen nach Problemkategorien – Gesamtstädtisch	32
Tab. 3	Problemstellen an der GGS Eisernstein	33
Tab. 4	Schulwegdistanzen nach Schulen	37

Vorwort

Die Mobilität von Kindern hat sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert. Obwohl die Aktionsradien der Kinder immer größer werden, verkleinert sich der Raum in dem sie sich frei bewegen können immer mehr, oft sogar nur noch auf Binnenräume des Wohnumfelds. Der Schulweg ist in vielen Fällen der einzige Weg, auf dem Kinder eigenständig mobil sein und sich ohne den Einfluss von Erwachsenen entfalten können. Doch auch auf den Schulwegen nimmt die Begleitung durch Erwachsene stetig zu und immer öfter werden Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Das hat vielfältige negative Folgen, insbesondere für die Kinder selbst. Die Stadt Remscheid möchte den Kindern den Schulweg wieder zurückgeben und fördert die sichere, eigenständige Mobilität der Schüler*innen. Sie möchte alle Grund- und Förderschulen, also auch Sie einladen, sich aktiv am schulischen Mobilitätsmanagement zu beteiligen, um die Verkehrs- und Mobilitätssituation zu verbessern. Um herauszufinden, wie sich die aktuelle Situation auf den Schulwegen darstellt, hat die Stadt Remscheid die Erstellung eines Konzeptes beauftragt, mit dem die Verkehrs- und Mobilitätssituation der Kinder untersucht wurde. In dem Konzept werden Maßnahmen vorgeschlagen, mit denen die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität gefördert werden kann.

Mit dem vorliegenden Konzept möchten wir Ihnen, den verantwortlichen Personen an den Schulen, die Ergebnisse unseres Schulmobilitätsprojektes an allen Remscheider Grund- und Förderschulen vorstellen. Dabei geben wir Ihnen zunächst eine inhaltliche Einführung in das schulische Mobilitätsmanagement und die Mechanismen, die individuelle Mobilitätsentscheidungen beeinflussen. Im zweiten Teil möchten wir Ihnen die Ergebnisse aller Analysen vorstellen, die auf Ihren Schulstandort zugeschnitten sind. Dies umfasst die Ergebnisse der Elternbefragung, Erkenntnisse aus der Analyse der Wohnstandortdaten, die sie uns dankenswerterweise zur Verfügung gestellt haben, sowie aus der Analyse der Unfalldaten im Umfeld Ihres Schulstandortes. Neben den Datenanalysen wurden auch Vor-Ort-Untersuchungen im direkten Schulumfeld und auf den Schulwegen durchgeführt. Hierbei wurden insbesondere die von den Eltern und Ihnen genannten Problemstellen begutachtet. Auch diese Ergebnisse stellen wir in diesem Abschnitt vor.

Die Ergebnisse aus den vorgenannten Analysen münden in ein Umsetzungskonzept, dessen zentraler Bestandteil ein individueller Schulwegplan für jeden Schulstandort ist. Daher möchten wir an dieser Stelle noch mal wichtige Hinweise zur Nutzung und Implementierung

des Schulwegplans an Ihrer Schule geben. Darüber hinaus erhalten Sie einen Überblick über Problemstellen im Umfeld ihres Schulstandortes und ggf. empfohlene Maßnahmen an diesen Stellen. Die erarbeiteten Maßnahmen betreffen oft die Infrastruktur, die mit baulichen und organisatorischen Maßnahmen verbessert werden sollte. Daneben gibt es aber auch eine Reihe an verhaltensbezogenen Maßnahmen, die durch die Eltern, die Kinder oder Sie im Rahmen der Verkehrserziehung bzw. Mobilitätsbildung umgesetzt werden sollten. Die Verhaltensbezogenen Maßnahmen sind Teil des Schulwegplans und/oder der Empfehlungen für den Unterricht. Da Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung von besonderer Bedeutung für die Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität sind, wird dem Unterricht ein eigener Abschnitt im Konzept gewidmet.

Mit der Aufstellung des Schulmobilitätskonzepts für Remscheider Grund- und Förderschulen ist bereits ein großer Schritt in Richtung sicherer, nachhaltiger und eigenständiger Mobilität aller Schüler*innen getan. Dennoch ist dies nur der Anfang. Für einen langfristigen Erfolg sind wir nun auf Sie angewiesen. Verstehen Sie den Ordner in Ihren Händen daher als Werkzeug, mit dem Sie auch in Zukunft weiterarbeiten können und sollen. Darum bietet der Ordner reichlich Platz für eigene Unterlagen, Fotos oder Dokumentationen.

Und nun viel Spaß beim Lesen!

Einführung in das schulische Mobilitäts-management

Zunächst möchten wir Ihnen eine kurze Einführung in das Thema schulischer Mobilität geben. Dabei beantworten wir die Frage nach dem Anlass und der Zielsetzung des Projektes und erläutern kurz was wir unter schulischem Mobilitätsmanagement verstehen.

3 Anlass und Zielsetzung des Projekts

Schulwege sind für Kinder und Jugendliche nicht nur die Strecke zwischen Wohnort und Schule, sondern ein wichtiger Erfahrungs- und Erlebnisraum. Auf dem Schulweg erlangen sie wichtige Kompetenzen im Verkehrs- und Sozialverhalten. Der Schulweg bietet Räume für Bewegung, Entdeckung und soziale Interaktion. Er schult die Orientierung und schärft das Bewusstsein für die Umwelt sowie den eigenen Lebensraum. Mobilitätserfahrungen sind wichtig für die Entwicklung der Kinder. Durch ihre eigene Mobilität konstruieren Kinder eine innere Landkarte. Kinder entwickeln subjektive, emotionale Zuschreibungen zu Orten. In freier Umgebung erwerben sie reale Erfahrungen im Umgang mit der Natur und anderen Wahrnehmungen. Auch die körperliche Bewegung ist entwicklungsfördernd. Die Funktion vieler genetisch bedingter Prozesse setzt ausreichende körperliche Bewegung voraus. Sie verbessert die Motorik, ist wichtig für den Knochenaufbau und stärkt das Immunsystem. Die Folgen von Bewegungsmangel reichen von Übergewicht, mangelnder körperlicher Fitness über Haltungsschäden bis zu geringerer geistiger Leistungsfähigkeit. Auch das Draußen sein an sich ist ein gesundheitlicher Gewinn. Aufgrund eines sich selbst verstärkenden Trends begleiteter, meist motorisierter Mobilität, machen immer weniger Kinder eigenständige Mobilitätserfahrungen. Mit Zunahme an den so genannten „Elterntaxis“ wird die kindliche Entwicklung negativ beeinflusst, der Straßenverkehr potenziell unsicherer und die Umwelt zunehmend belastet. Damit die Schulwege sicherer und nachhaltiger werden und die Schülerinnen und Schüler die zuvor genannten Schulwegerfahrungen machen können, müssen jedoch eine Reihe von Kriterien erfüllt sein. Vor allem müssen Schulwege selbstständig zu bewältigen sein. Angsträume sollten vermieden und stattdessen die Attraktivität der Schulwege erhöht werden. Darüber hinaus müssen die Schülerinnen und Schüler in ihrer Verkehrskompetenz ausgebildet und gestärkt werden. Diesen Auftrag teilen sich viele Akteure der Kinder- und Jugendmobilität. An erster Stelle stehen sicher die Eltern, aber auch die Schulen, die Polizei oder Verbände übernehmen wichtige Aufgaben. Das vorliegende Konzept soll die Interessen der beteiligten Akteure berücksichtigen und die Kriterien für sichere, attraktive und nachhaltige Schulwege erfüllen. Da aus unserer Sicht bei der Entwicklung sicherer und nachhaltiger Schulwege der Kommunikation mit allen Beteiligten, insbesondere aber mit den Eltern, eine sehr wichtige Rolle zufällt, legen wir auch auf die Gestaltung der Schulwegpläne und die Kommunikation mit den Eltern ein besonderes Augenmerk.

4 Was ist schulisches Mobilitätsmanagement

Um die einzelnen Arbeitsschritte des Projektes besser nachvollziehen zu können, ist es hilfreich schulisches Mobilitätsmanagement zunächst zu definieren. Die Forschungsgesellschaft definiert schulisches Mobilitätsmanagement als "[…] *die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus (FGSV 2018)".*

Schulisches Mobilitätsmanagement beeinflusst das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten von Kindern, Jugendlichen und deren Erziehungsberechtigten. Im Sinne des vorliegenden Konzepts soll die Mobilität der Schüler*innen sicherer, eigenständiger und nachhaltiger werden. Darauf zielen alle koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen ab. Hervorzuheben ist, dass es sich bei schulischem Mobilitätsmanagement um einen stetigen Prozess handelt, der regelmäßig evaluiert und angepasst werden sollte. Im Ergebnis sollte daher nicht ausschließlich die Zielerreichung stehen, sondern die stetige Verbesserung der Mobilitätssituation der Grundschüler*innen in Remscheid.

Analysen

Grundlage der Konzeption sicherer und nachhaltiger Mobilität ist die Kenntnis darüber, wie die Schüler*innen aktuell zur Schule kommen, ob und ggf. warum Kinder mit dem „Elterntaxi“ zur Schule gebracht werden und ob es bauliche und/oder organisatorische Defizite auf den Schulwegen gibt. Um ein möglichst objektives Bild der aktuellen Situation schulischer Mobilität zu bekommen, wurden die Experten der Schulwege, die Eltern sowie Schüler*innen in Remscheid schriftlich befragt. Darüber hinaus wurde eine Wohnstandort- sowie Unfalldatenanalyse durchgeführt.
Auf Basis dieser Ergebnisse wurden Vor-Ort-Begutachtungen durchgeführt. Bei der Schulumfelderkundung, haben wir in Abstimmung mit Ihnen die Situation morgens vor der Schule beobachtet, um Rückschlüsse auf die Anzahl der Elterntaxis, informelle Hol- und Bringzonen sowie typische Konflikte bei der Anreise der Schüler*innen zu ziehen. Die Schulwegbegehungen werden grundsätzlich unter Beteiligung der Akteure schulischer Mobilität, also Elternvertretungen, Schülervertretungen, Verwaltung, Schulen, Polizei usw. durchgeführt. Aufgrund der Kontaktbeschränkungen und des Infektionsschutzes wurde im Projekt auf die Beteiligung aller Akteure verzichtet. Die Schulwegbegehungen wurden intern durchgeführt. Das Ziel dieser Begehungen ist die fachliche Beurteilung aller, von Eltern genannten, Problemstellen in Remscheid.

5 Eltern- und Schüler*innenbefragung

Um herauszufinden, wie die Kinder in Remscheid aktuell zur Schule und wieder nach Hause kommen, ob sie sich sicher fühlen oder ob es Probleme auf den Schulwegen gibt, haben wir gemeinsam mit Ihnen an allen Grund- und Förderschulen sowie an der Waldorfschule Befragungen durchgeführt. Angesprochen waren zuerst diejenigen, die in der Regel über die Mobilität der Kinder entscheiden, die Eltern und andere Erziehungsberechtigte. Um aber die Sicht der Kinder auf ihren eigenen Schulweg zur berücksichtigen, wurde die Befragung so konzipiert, dass eine gemeinsame Bearbeitung forciert wurde.

Das Ziel der schriftlichen Befragung ist die Ermittlung von positiven Beispielen und ggf. Defiziten auf den Schulwegen und im Schulumfeld bezüglich der sicheren, eigenständigen und nachhaltigen Mobilität aller Grundschüler*innen. Wir wollten daher von den Eltern wissen, mit welchen Verkehrsmitteln die Schülerinnen und Schüler zur Schule kommen, wo lang die Schulwegrouten verlaufen und ob es Probleme auf diesen gibt, die die Sicherheit oder die Attraktivität einschränken. Im Zusammenhang mit nachhaltiger Mobilität ist es besonders interessant, wie viele Kinder regelmäßig mit dem Auto gebracht werden und warum. Außerdem haben wir gefragt ob und wenn ja, warum Kinder auf dem Schulweg begleitet werden oder ob sie sich vorstellen könnten, sich zukünftig in einer Schulweggemeinschaft, wie dem Walking Bus bzw. einem Laufbus zu organisieren, wenn sie es bis jetzt noch nicht waren.

5.1 Vorbereitung und Durchführung der Befragungen

Form und Inhalte der Befragungen wurden so gewählt, dass die Fragen möglichst einfach zu beantworten sind, nicht übermäßig viel Zeit in Anspruch nehmen und möglichst allen zugänglich sind, um so eine hohe Anzahl an Rückläufern gewährleisten. Die Entscheidung über die Auswahl an Fragetypen und -inhalten beruht auf langjährigen Erfahrungen im schulischen Mobilitätsmanagement.

Neben der schriftlichen Beantwortung von Fragen, sind dem Fragebogen Karten angehängt, in denen die zum Beispiel der Schulweg des Kindes sowie Problemstellen kartiert werden sollen. Zuletzt beinhaltet der Fragebogen eine Blanko-Seite, auf der die Kinder ihre Schulwegerfahrungen malen sollten.

Frage	Fragentyp	Begründung
Abfrage des Wohnortes (anonym, Straße ohne Hausnummer bzw. mit Angabe zu Hausnummernabschnitten, z.B. 1-25)	offen	Erlaubt Relation zwischen Verkehrsmittelwahl und Entfernung, erlaubt außerdem Aussagen zum Einzugsbereich, Wohnumfeld und liefert Hinweise auf sinnvolle Verortung potenzieller Hol- und Bringzonen
Abfrage der Jahrgangsstufe	geschlossen (Auswahlfelder)	Relation zwischen Verkehrsmittelwahl/Schulwegbegleitung und dem Alter
Abfrage des Geschlechts	geschlossen (Auswahlfelder)	Relation zwischen Verkehrsmittelwahl/Schulwegbegleitung und dem Geschlecht
Abfrage der Verkehrsmittelwahl (Häufigkeit der Verkehrsmittel je Woche bei gutem/schlechtem Wetter)	geschlossen (Matrix)	Quantifiziert den Handlungsbedarf und erlaubt die Zuweisung des hauptsächlich genutzten Verkehrsmittels zu den Schulwegrouten.
Bei Schulweg zu Fuß, mit dem Tretroller oder dem Fahrrad - Abfrage nach Begleitung bzw. Schulweggemeinschaft	geschlossen (Auswahlfelder)	Quantifiziert die Bedeutung eigenständiger Schulwege an der Schule.
Bei Schulweg mit dem Auto - Abfrage wo das Kind abgesetzt wird und ob nur kurz gehalten oder geparkt wird	kombiniert (Halteort als offene Frage, Parken oder Halten als geschlossene Frage)	Liefert erste Hinweise auf potenzielle Hol- und Bringzonen und gibt ggf. Aufschluss über konfliktbehaftete Orte im Schulumfeld
Abfrage, ob für den Rückweg ein anderes Verkehrsmittel gewählt wird und wenn ja, welches	kombiniert (Ja/Nein als geschlossene Frage, Angabe des Verkehrsmittels als offene Frage)	Gibt Hinweise darauf, inwiefern sich die Situation im Schulumfeld morgens und mittags/nachmittags unterscheiden
Abfrage von Gründen warum Kinder auf dem Schulweg begleitet werden	kombiniert (Auswahl vorgegebener Gründe sowie sonstige Gründe als Freitextfeld)	Gibt Hinweise auf Ursachen und Handlungsansätze. Die Zuordnung der Gründe zu Verkehrsmitteln erfolgt über die Matrix Verkehrsmittelwahl. So können auch Gründe für die Begleitung zu Fuß oder mit dem Rad berücksichtigt werden.
Abfrage des Interesses an Schulweggemeinschaften	kombiniert (Ja/Nein als geschlossene Frage, Angabe von Bedingungen für eine Schulweggemeinschaft als Freitextfeld)	Abgefragt werden bestehende Schulweggemeinschaften, das Interesse sowie Bedingungen für die Gründung von Schulweggemeinschaften. Aus den Angaben lassen sich in Verbindung mit Schulwegrouten aus den Karteneinträgen Treffpunkte für BikeTrain und Walking Bus ableiten. Gleichzeitig offenbart die Verschneidung von Angebot und Nachfrage das Potenzial weiterer Schulweggemeinschaften.
Abfrage von Problemstellen auf dem Schulweg mit Beschreibung sowie Verortung sowie Zuordnung im Kartenausschnitt	offen, zusätzlich Einträge in den Kartenausschnitt	Liefert Hinweise auf subjektiv wahrgenommene Problemstellen auf Schulwegen, differenziert nach Verkehrsmitteln
Aufforderung zur Skizzierung des Schulweges (Route) differenziert nach Verkehrsmittel	Karteneinträge nach Verkehrsmittel	Liefert Informationen für Schulwegbegehungen, Verortung von Hol- und Bringzonen, Walking Bus und Schulwegpläne
Aufforderung zu schönen, spannenden Orten auf dem Schulweg der Kinder sowie sonstige Anmerkungen	offen	Liefert Informationen für den Kinderstadtplan und ggf. den Schulwegplan
Freifläche zum Malen der Schulwegerfahrungen für die Schüler*innen	offen	Gibt Aufschluss darüber, wie Kinder ihren Schulweg wahrnehmen. Soll die Beteiligung der Kinder am Ausfüllen der Fragebögen steigern.

Tab. 1 Konzeption der Schüler*innen- und Elternbefragung

Die Fragebögen wurden über die Schulen an die Eltern verteilt. Dabei wurde ein Zeitraum von zwei Wochen für die Beantwortung festgelegt. Im Anschluss daran wurden die ausgefüllten Fragebögen

über den Fachdienst Umwelt an unser Büro übergeben und ausgewertet.

6 Ergebnisse aus den Befragungen

Nachfolgend wollen wir Ihnen die Ergebnisse der Auswertung der Elternbefragung an ihrem Schulstandort vorstellen. Dabei erfolgt stets eine Einordnung in die Ergebnisse des Gesamtprojektes.

Die Rücklaufquote an der GGS Eisernstein liegt mit insgesamt 41 beantworteten Fragebögen bei etwa 22%. Über alle Schulstandorte hinweg gab es 1574 Rückläufer, was einer Rücklaufquote von ca. 38% entspricht.

6.1 Verkehrsmittelwahl

Eine zentrale Frage des Fragebogens ist die nach der Wahl des Verkehrsmittels auf dem Schulweg. Hier wurde zwischen der Verkehrsmittelwahl im Sommer bzw. bei gutem Wetter und im Winter bzw. bei schlechtem Wetter unterschieden. In den hier gezeigten Ergebnissen haben wir die Verkehrsmittel berücksichtigt, die immer bzw. hauptsächlich verwendet werden. Wird ein Kind nur selten bzw. unregelmäßig mit dem Auto gebracht spielt dies an dieser Stelle der Auswertung keine Rolle. Bei der Planung von Elternhaltestellen, auch Hol- und Bringzonen genannt, werden jedoch alle Autofahrten gezählt, um die Größe der Elternhaltestellen für jeden Fall ausreichend groß zu dimensionieren.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass ein Teil der Fragebögen nur unvollständig ausgefüllt worden ist. Daher weichen die absoluten Werte manchmal von der Gesamtzahl der Rückläufer ab. Die prozentualen Angaben in den Grafiken müssen immer im Verhältnis zum tatsächlichen Rücklauf betrachtet werden.

Verkehrsmittelwahl über alle Schulen

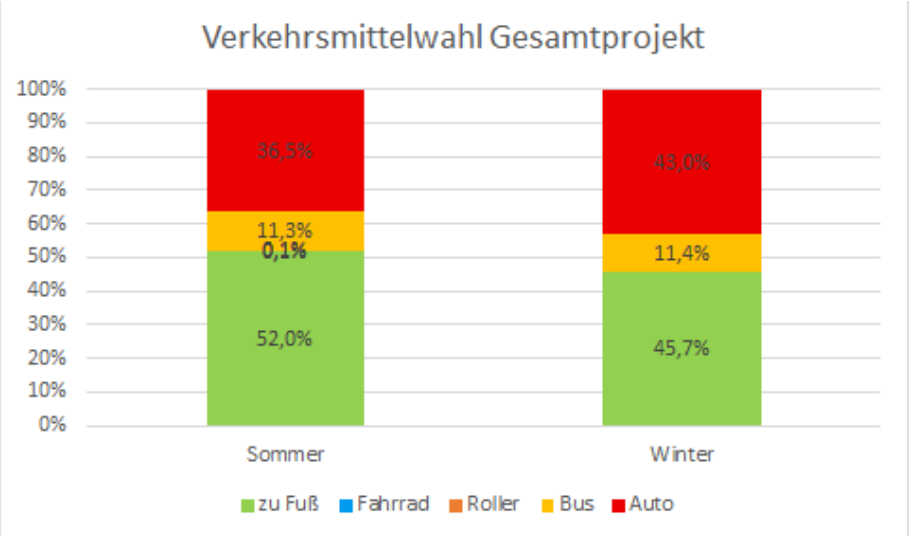


Abb. 1 Verkehrsmittelwahl über alle Grund- und Förderschulen in Remscheid

Über alle Schulen hinweg liegt der Anteil der Elterntaxis im Sommer oder bei gutem Wetter bei 36,5% bzw. bei 43% im Winter oder bei schlechtem Wetter. Der Anteil der Elterntaxis steigt im Winter verglichen mit den Werten aus dem Sommer, im gleichen Maße, wie der Anteil zu Fuß gehender Kinder abnimmt. Etwa jedes zehnte Kind nutzt den Bus als hauptsächliches Verkehrsmittel für den Schulweg. Hier gibt es im Vergleich der Jahreszeiten keine Veränderungen. Mit dem Rad kommen in Remscheid so gut wie kein Kind zur Schule. Stadtweit beträgt der Radverkehrsanteil auf den Schulwegen gerade einmal 0,1%. Das ist sicherlich der sehr bewegten Topografie zuzuschreiben, aber auch einer unterrepräsentierten Radverkehrskultur in der Stadt und den Schulgemeinschaften. Es gibt gute Beispiele dafür, dass es auch in Remscheid ein Potenzial für das Rad auf Schulwegen gibt, denn an vereinzelten Standorten gibt es bereits heute Kinder, die zum Teil in größeren Gruppen regelmäßig mit dem Fahrrad zur Schule fahren.

Verkehrsmittelwahl an der GGS Eisernstein

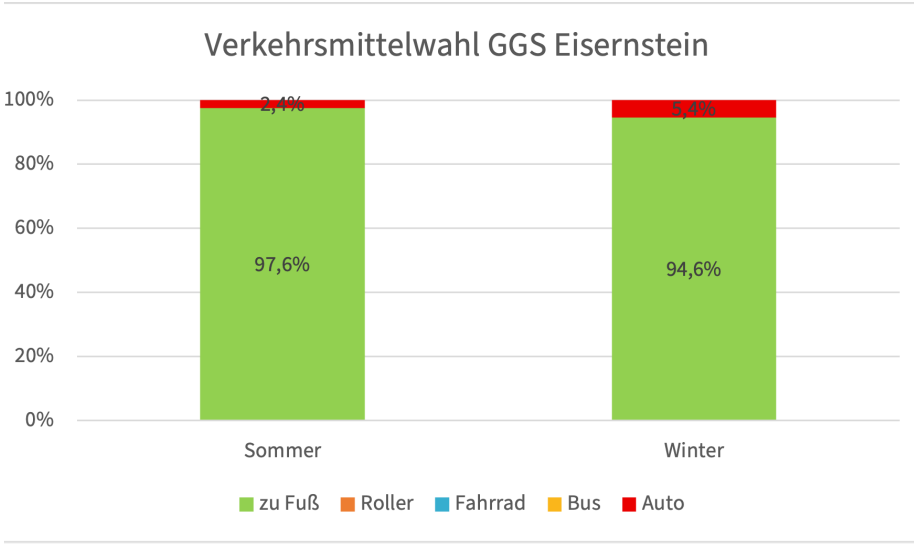


Abb. 2 Verkehrsmittelwahl an der GGS Eisernstein

Die Verkehrsmittelwahl an der GGS Eisernstein weicht deutlich von den Ergebnissen des Gesamtprojektes ab. Alle Schüler*innen kommen entweder zu Fuß oder werden mit dem Auto zur Schule gebracht. Dabei liegt der Anteil des Fußverkehrs unabhängig von der Jahreszeit bei weit über 90%. Zu berücksichtigen ist allerdings die geringe Rücklaufquote.

6.2 Begleitung auf dem Schulweg

Neben der sicheren und nachhaltigen Mobilität der Schüler*innen auf dem Schulweg ist die Eigenständigkeit der Schüler*innen auf dem Schulweg von großer Bedeutung. Um diese in Remscheid besser fördern zu können, haben wir die Eltern gefragt, warum sie ihre Kinder auf dem Schulweg begleiten. Die Zahl der absoluten Antworten kann hier höher ausfallen als die Gesamtzahl der aufgefüllten Fragebögen, da Mehrfachnennungen bei der Wahl der Gründe möglich waren. Die Frage berücksichtigt nicht mit welchem Verkehrsmittel die Schüler*innen begleitet werden.

Begleitung auf den Schulwegen über alle Schulen

In 1152 der ausgefüllten Fragebögen wird mindestens ein Grund für die Begleitung auf dem Schulweg angegeben. Das entspricht einem Anteil von etwa 73%.

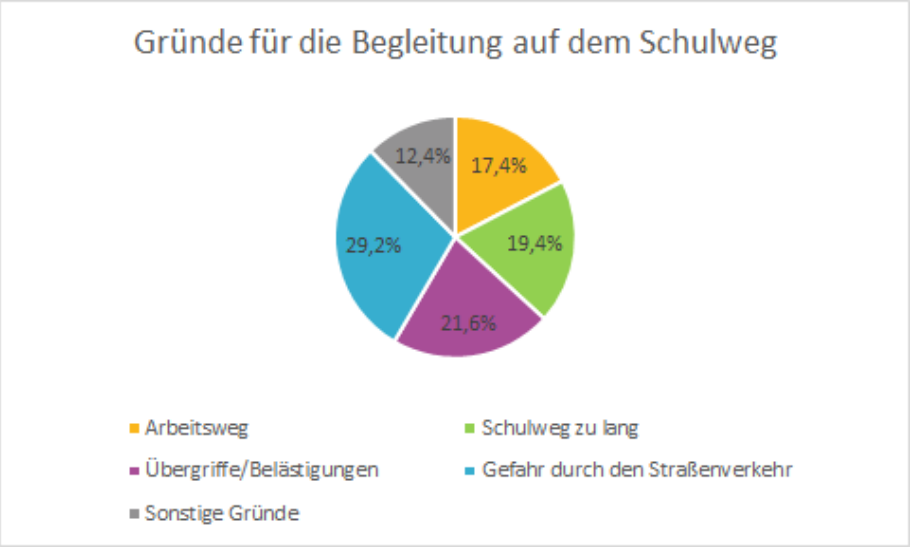


Abb. 3 Gründe für die Begleitung auf dem Schulweg n=1682

Die meisten Eltern sehen eine Gefahr durch den Straßenverkehr auf dem Schulweg ihrer Kinder. Mit nur geringem Unterschied untereinander folgen die Sorgen vor Übergriffen/Belästigungen, der zu lange Schulweg und die Verknüpfung des Schulweges mit dem Arbeitsweg der Eltern. Zuletzt nennen einige Eltern sonstige Gründe. Die meisten Eltern trauen ihrem Kind die Strecke allein noch nicht zu. So sind die häufigsten unter den sonstigen Gründen, das Kind sei zu jung, noch nicht reif genug oder zu unsicher. Außerdem geben viele Eltern an, den Schulweg des Kindes mit dem Bringen eines Geschwisterkindes zur Kita zu verknüpfen. Auch das schlechte Wetter als Grund für die Begleitung taucht hier wieder auf. Unter den sonstigen Gründen mit jeweils nur einer Nennung finden sich unter anderem die Corona-Pandemie, sonstige Erledigungen, der schwere Tornister oder der Wunsch der Eltern den Kindern etwas Gutes zu tun. Während die Gründe des zu langen Schulweges sowie die Verknüpfung von Schul- und Arbeitsweg der Eltern vor allem von Eltern genannt werden, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule bringen, werden die Angst vor Übergriffen/Belästigungen und die Gefahr durch den Straßengefahr etwa zu gleichen Teilen von Eltern genannt, die ihr Kind mit dem Auto bzw. zu Fuß begleiten.

Begleitung auf den Schulwegen an der GGS Eisernstein

An der GGS Eisernstein wurden in 41 Fragebögen insgesamt 31 Gründe für die Begleitung auf dem Schulweg genannt.

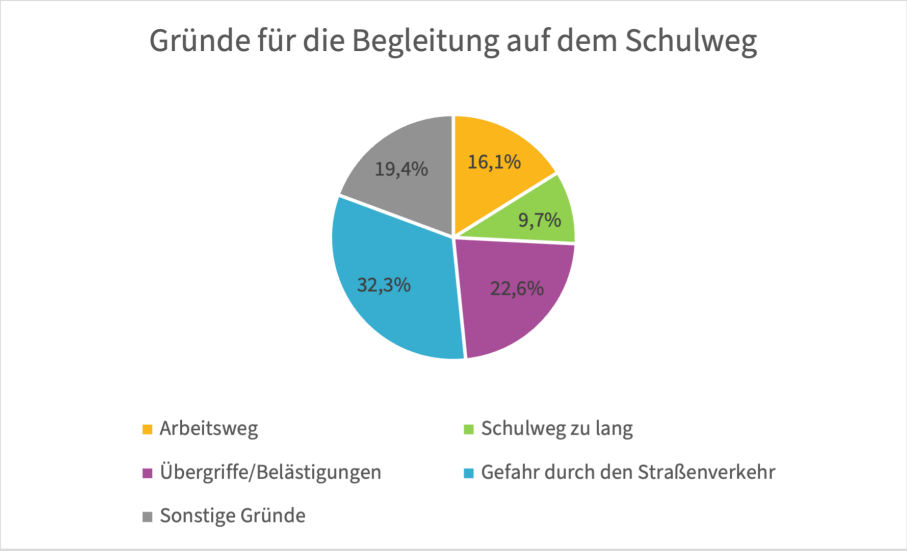


Abb. 4 Gründe für die Begleitung auf dem Schulweg an der GGS Eisernstein

Gefahren durch den Straßenverkehr, die Verknüpfung von Arbeits- und Schulweg und die Angst vor Übergriffen oder Belästigungen haben hier einen ähnlichen Anteil wie in der Gesamtstadt. Der zu lange Schulweg wird seltener genannt, während der Anteil sonstiger Gründe höher ist. Unter den sonstigen Gründen nennen Eltern vor allem das Wetter sowie die Unerfahrenheit des Kindes.

6.3 Schulweggemeinschaften (SWG)

Ein sinnvolles Element des schulischen Mobilitätsmanagements ist das aktive Bewerben und Implementieren von Schulweggemeinschaften zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Gemeinsam zur Schule zu gehen oder zu fahren macht Spaß und entlastet die Eltern, denn in der Regel begleiten nur ein oder zwei Erwachsene mehrere Kinder. So gewinnen die Eltern mehr Zeit für sich und sie wissen ihre Kinder gut aufgehoben. Nach kurzer Zeit entwickeln die Kinder das Bedürfnis auch ohne Begleitung zur Schule zu gehen oder fahren zu dürfen. Ob die Kinder tatsächlich bereit dafür sind, entscheiden die Eltern.

Interesse an Schulweggemeinschaften über alle Schulen

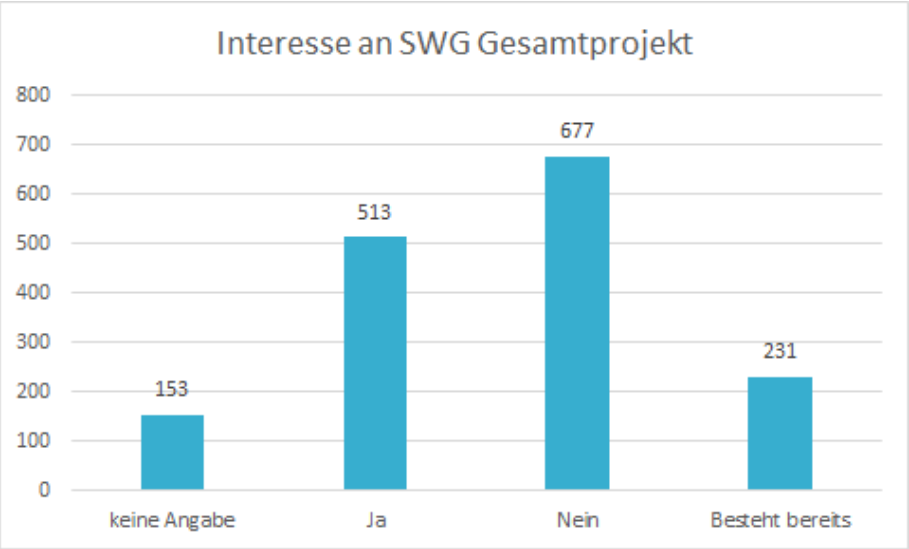


Abb. 5 Interesse an Schulweggemeinschaften über alle Schulen; n=1574

Nur 231 Eltern geben an, dass ihre Kinder bereits in einer Schulweggemeinschaft organisiert sind. Dies entspricht etwa 15% aller Rückläufer. Dem gegenüber stehen insgesamt 677 Antworten, die eine Schulweggemeinschaft grundsätzlich ausschließen. Zusätzlich konnten hier auch Bedingungen angegeben werden, die zur Beteiligung an einer Schulweggemeinschaft erfüllt sein müssten. Davon machten die Eltern kaum Gebrauch. Vereinzelt wird hier genannt, dass die anderen Kinder der Schulweggemeinschaft dem eigenen Kind bereits bekannt sein sollten. Das Diagramm zeigt jedoch auch, dass sich insgesamt 513 Eltern vorstellen könnten an einer Schulweggemeinschaft zu partizipieren. Dies entspricht immerhin knapp einem Drittel aller Befragten und stellt somit großes Potenzial dar. Neue Schulweggemeinschaften an den Schulen können auch als Multiplikator für unentschlossene Eltern und ihre Kinder wirken.

Interesse an Schulweggemeinschaften an der GGS Eisernstein

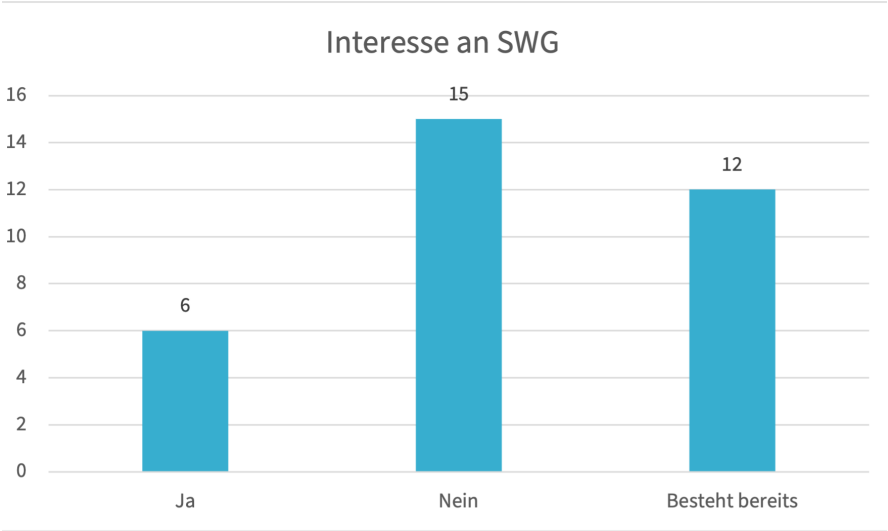


Abb. 6 Interesse an Schulweggemeinschaften an der GGS Eisernstein

An der GGS Eisernstein geben 12 Eltern an, dass sie bereits in einer Schulweggemeinschaft organisiert sind. In 15 Fragebögen wird angegeben kein Interesse an der Gründung bzw. Beteiligung an einer Schulweggemeinschaft interessiert zu sein. Allerdings geben auch 6 der Befragten an sich dies in Zukunft vorstellen zu können. Im Zusammenhang mit den anonymisierten Adressdaten, die in der Befragung angegeben wurden, lassen sich das Angebot bestehender und das Interesse sich an Schulweggemeinschaften zu beteiligen, übereinanderlegen.

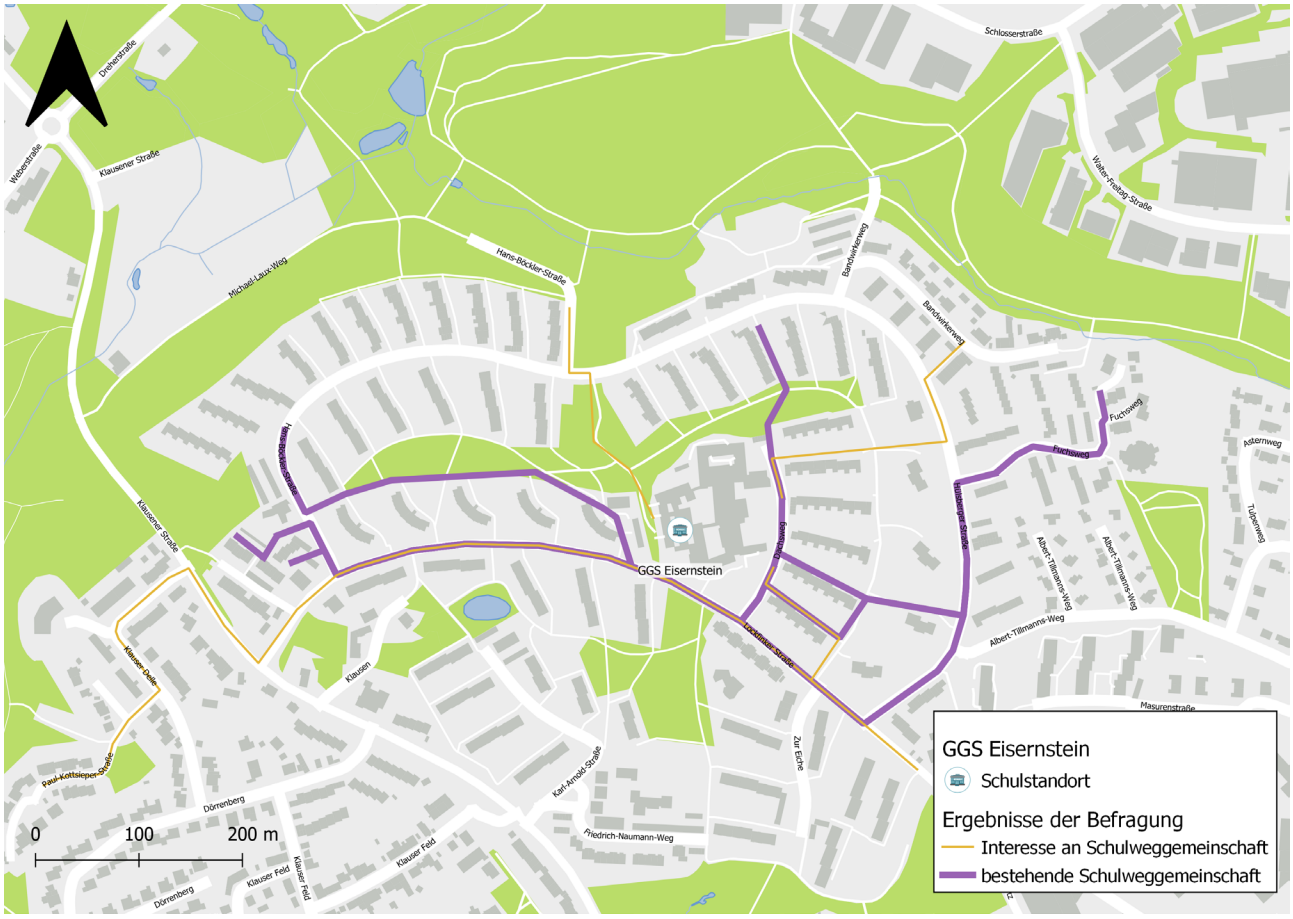


Abb. 7 Bestehende Schulweggemeinschaften in Verbindung mit dem Interesse an Schulweggemeinschaften an der GGS Eisernstein

Auswertung der Karteneinträge

Neben dem schriftlichen Teil der Befragung waren Eltern zusätzlich dazu angehalten den Schulweg der Kinder sowie Problemstellen auf einer Karte einzuzeichnen. Die Kartenausschnitte wurden so gewählt, dass alle fußläufigen Entfernungen zur Schule abgebildet sind. Die Eltern waren angehalten, die Problemstellen in Textfeldern genauer zu beschreiben. Ziel war es, die konkreten Schulwege der Kinder und die problematischen Orte mit den tatsächlichen Unfalldaten abzugleichen und sie bei den Vor-Ort-Untersuchungen berücksichtigen zu können. Zudem ist der Verlauf der Schulwegrouten die hauptsächlich mit dem Auto zurückgelegt werden für die Planung und spätere Akzeptanz der Elternhaltestellen wichtig.

Abb. 8 Kartenausschnitt der GGS Eisernstein

Problemstellen in Remscheid

Die Eltern haben in Remscheid insgesamt 311 Problemstellen in die Karten eingezeichnet. Dabei wurden diese Problemstellen 698 mal genannt. Die Anzahl der Nennungen variierten von nur einer bis zu 15 Nennungen je Problemstelle. Je nach räumlicher Lage werden Problemstellen von Eltern mehrerer Schulstandorte in die Karte eingetragen. Für die Auswertung der Problemstellen wurden die beschriebenen Probleme verschiedenen Kategorien zugeordnet.

Kategorie	Anzahl
Probleme beim Queren	169
fehlende/schlechte Sichtbeziehungen	92
Elterntaxis	81
Probleme mit Lichtsignalanlagen (Ampeln)	56
zu hohe Geschwindigkeiten	55
zu hohes Verkehrsaufkommen	49
fehlende Rücksichtnahme	45
Probleme mit abbiegendem Verkehr	33
zu schmale Geh-/Radwege	30
fehlender Geh/Radweg	21
fehlende/unzureichende Beleuchtung	15
überfüllte Busse	11
Rotlichtverstöße	9
Belästigungen	7
falsch parkende Fahrzeuge	7
Angstraum	6
Probleme durch Lieferverkehr	5
Probleme mit Fußverkehrs-/Radverkehrsführung	2
Ablenkungen auf dem Schulweg	2
zu kleine Aufstellfläche	1
ohne Kategorie	1
fehlende/mangelhafte Abstellmöglichkeiten (Fahrrad/Tretroller)	1

Tab. 2 Problemstellen nach Problemkategorien – Gesamtstädtisch

Das größte Problem aus Sicht der Eltern ist das Überqueren von Straßen. Eng damit verknüpft sind fehlende oder schlechte Sichtbeziehungen, die sich unmittelbar auf die Querungssituation auswirken. Darauf folgen bereits Probleme durch Elterntaxis im Umfeld der Schulen. Die Kategorien zu hohe Geschwindigkeiten, zu hohes Verkehrsaufkommen und fehlende Rücksichtnahme beziehen sich auf den PKW-Verkehr. Mit insgesamt rund 150 Nennungen ist dies aus Sicht der Eltern ebenfalls eines der wichtigsten Problemfelder in Remscheid. Der geringe Anteil von Kindern, die regelmäßig mit dem Bus zur Schule kommen, spiegelt sich auch in den Kategorien der Problemstellen wider. Positiv fällt auf, dass die Zahl der Nennungen bei Belästigungen und Angsträumen sehr gering ist. Dies deutet darauf hin, dass Eltern den Schulwegen ihrer Kinder grundsätzlich eine hohe soziale Sicherheit zuschreiben.

Problemstellen an der GGS Eisernstein

In den beantworteten Fragebögen der GGS Eisernstein werden 11 Orte mit insgesamt 26 Nennungen als problematisch bezeichnet. Am häufigsten werden Probleme beim Queren von Straßen genannt. Weitere Nennungen beziehen sich auf zu hohe Geschwindigkeiten und Probleme durch Elterntaxis.

Kategorie	Anzahl
Probleme beim Queren	6
zu hohe Geschwindigkeiten	4
Elterntaxis	4
zu schmale Geh-/Radwege	3
fehlende Rücksichtnahme	2
zu hohes Verkehrsaufkommen	2
fehlende/unzureichende Beleuchtung	2
fehlende/schlechte Sichtbeziehungen	1
Rotlichtverstöße	1
Probleme mit abbiegendem Verkehr	1

Tab. 3 Problemstellen an der GGS Eisernstein

Alle Problemstellen im Schulumfeld wurden entweder im Rahmen der Schulumfelderkundungen oder der internen Schulwegbegehungen begutachtet und dokumentiert. Dabei stammen die Nennungen an den einzelnen Problemstellen teilweise von Fragebögen unterschiedlicher Schulen. Die Dokumentation der Problemstellen mündet in das Umsetzungskonzept, in dem bei Bedarf Maßnahmen oder Empfehlungen für die von uns erstellten Schulwegpläne, formuliert werden. Die Darstellung aller Problemstellen und Maßnahmen erfolgt im Rahmen des Umsetzungskonzeptes.

Hauptschulwegrouten an der GGS Eisernstein

Neben der Kartierung von Problemstellen, sollten auch die Schulwege in Abhängigkeit der Verkehrsmittelwahl in die Karte eingetragen werden. Dafür wurden verschiedene Farben für die Verkehrsmittel vorgegeben. Wenn dies nicht gegeben war, konnten die Routen anhand der Verkehrsmittelwahl aus dem schriftlichen Teil zugeordnet werden. Durch Kumulation der Strecken können Hauptschulwegrouten je Verkehrsmittel ermittelt werden. Diese dienen zum einen der Priorisierung von Problemstellen, zum anderen können sie dabei helfen Schulweggemeinschaften oder Elternhaltestellen besser zu planen.

Abb. 9 Schulwegrouten mit dem Auto

Durch die geringe Zahl der Rückläufer und dem vergleichsweise extrem niedrigen Anteil des Autos an der Verkehrsmittelwahl zur Schule ist die Aussagekraft der Hauptschulwegrouten mit dem Auto eingeschränkt. Es ist jedoch zu erkennen, dass die Fahrzeuge in der Regel die Lockfinker Straße nutzen.

Abb. 10 Schulwegrouten zu Fuß

Auch bei den Hauptschulwegrouten zu Fuß stellt die Lockfinker Straße die wichtigste Zuwegung zur Schule dar. Einige Schüler*innen kommen zudem aus dem Wohngebiet im Osten der Schule und nutzen dafür einen der schmalen Fußwege zwischen den Häuserreihen.

6.4 Fazit zur Elternbefragung

Für alle hier dargestellten Ergebnisse gilt, dass die absolute Zahl der Rückläufer berücksichtigt werden muss. So wurde nur etwa jeder fünfte der ausgeteilten Fragebögen wieder abgegeben. Dennoch erlauben die Ergebnisse Aussagen zur Verkehrssituation an der GGS Eisernstein.

Die überragende Mehrheit der Befragten gibt an hauptsächlich zu Fuß zur Schule zu kommen. Dabei ist bereits ein Teil in Schulweggemeinschaften organisiert, einige weitere sind an einer Gründung bzw. der Beteiligung an einer bestehenden Schulweggemeinschaft interessiert. Die Schule sollte diese daher unbedingt bewerben. Sie können ggf. auch in Form von Fahrgemeinschaften effektiv sein, wenn sich Eltern zusammentun und jeweils mehrere Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Die Bedingung dafür sind flankierende Maßnahmen im direkten Schulumfeld, die sicherstellen, dass es nicht zu gefährlichen Situationen durch Elterntaxis kommt. Anhand der Karteneinträge zeigt sich deutlich, welche Probleme Eltern auf den Schulwegen ihrer Kinder sehen und welche Routen zu Fuß oder mit dem Auto gewählt werden. Diese Informationen fließen in die Schulumfelderkundung sowie die Schulwegbegehung ein.

7 Wohnstandortanalyse

In Ergänzung zur Elternbefragung wurden auch eine anonymisierte Wohnstandortanalyse durchgeführt. Diese sollen Auskunft darüber geben, wie viele Schüler*innen insgesamt in fußläufiger Distanz zur Schule wohnen und wie hoch das Substitutionspotenzial der Schulwege ist, die dennoch mit dem Auto zur Schule durchgeführt werden.

Schule	durchschn. Distanz zur Schule (km)	Median (km)	Anteil fußläufig
GGS Kremenholl	0,78	0,72	94,1%
GGS Eisernstein	0,93	0,53	82,8%
GGS Daniel-Schürmann	0,78	0,61	82,7%
GGS Am Stadtpark	0,98	0,78	82,2%
GGS Hasenberg	0,95	0,51	82,1%
GGS Walther-Hartmann	1,08	0,71	80,2%
Verbundschule Menninghausen (Standort Julius Spriestersbach)	0,92	0,73	79,0%
GGS Steinberg	1,00	0,62	75,6%
GGS Mannesmann	1,25	1,04	72,8%
GGS Freiherr-vom-Stein	1,45	0,93	70,5%
GGS Hackenberg	1,74	0,75	66,5%
Verbundschule Dörpfeld (Standort Struck)	1,30	0,97	66,4%
GGS Siepen	1,44	0,97	64,4%
KGS Franziskus (Standort Lüttringhausen)	1,32	1,11	63,5%
KGS Franziskus (Standort Lennep)	1,41	0,80	62,5%
Verbundschule Adolf-Clarenbach (Standort Clarenbach)	1,75	1,09	55,0%
GGS Hasten	1,66	1,43	48,4%
Verbundschule Adolf-Clarenbach (Standort Goldenberg)	1,88	1,34	48,4%
Verbundschule Menninghausen (Standort Menninghausen)	1,55	1,48	43,8%
GGS Reinshagen	1,99	1,59	42,1%
Verbundschule Dörpfeld (Standort Oststraße)	1,96	1,70	31,7%
Rudolf-Steiner-Schule	8,31	7,51	6,0%

Tab. 4 Schulwegdistanzen nach Schulen

Die Wohnortdaten wurden in anonymisierter Form von den Schulen bereitgestellt. Die Daten wurden ausschließlich für dieses Schulmobilitätsprojekt verwendet und nach Fertigstellung des Berichts gelöscht.

Für die Berechnung der Wegelängen wurde die kürzeste Verbindung zwischen Wohnung und Schule gewählt.

Die Tabelle zeigt die Ergebnisse der Wohnstandortanalyse für die Grundschulstandorte in Remscheid. Sie ist absteigend nach dem Anteil der Schüler*innen, die in einer fußläufigen Distanz zur Schule wohnen, sortiert. Im Konzept gelten Schulwege bis zu einer Länge von 1,3 Kilometern als fußläufig. Das entspricht einer durchschnittlichen Gehzeit von ca. 20 Minuten bzw. 4 km/h. Die Zeiten können nach Alter und Konstitution des Kindes sowie aufgrund der städtebaulichen Situation stark variieren. Zu den Distanzen werden auch die durchschnittliche Weglänge sowie der Median der Schulweglängen in Km angegeben. Die beiden Standorte der Heinrich-Neumann-Schule tauchen nicht in der Liste auf, da die zur Verfügung gestellten Wohnstandortdaten nicht den Teilstandorten zugeordnet werden konnten. Die Schulweglängen an den Remscheider Grundschulen unterscheiden sich deutlich. So reicht der Anteil der Schüler*innen mit Wohnort in fußläufiger Entfernung zur Schule von knapp 94% bis zu nur 6%. Dementsprechend unterscheiden sich auch der Median bzw. die durchschnittliche Schulweglänge. Weite Schulwege gibt es zumeist an Schulen mit besonderen Angeboten, wie etwa bei den konfessionellen oder den waldorfpädagogischen Schulen.

Aus dem Anteil der Kinder mit Wohnort im fußläufigen Bereich ergibt sich in Kombination mit der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl das Potenzial für Schüler*innen die zukünftig nicht mehr mit dem Auto gebracht werden müssten.

An der GGS Eisernstein liegt der Anteil der Schüler*innen, die innerhalb des fußläufigen Bereiches wohnen bei knapp 83%. Es handelt sich dabei um den zweithöchsten Anteil aller Schulen. Dies bestätigt die Verkehrsmittelwahl, wonach der größte Teil tatsächlich zu Fuß zur Schule kommt.

8 Analyse des Unfallgeschehens

Bei der Bewertung der Schulwegsicherheit, ist es unablässig auch das Unfallgeschehen auf den Schulwegrouten zu betrachten und in die Maßnahmenplanung einzubeziehen. Für die Auswertung des Unfallgeschehens wurden seitens der Stadtverwaltung Remscheid polizeiliche Unfalldaten zur Verfügung gestellt. Diese Daten umfassen detaillierte Informationen zu insgesamt 15 Unfällen unter Beteiligung von Kindern im Zeitraum zwischen 2017 und 2019. In nur zwei Fällen waren die Kinder mit dem Fahrrad unterwegs, ansonsten zu Fuß. Am häufigsten verunglücken Kinder im Grundschulalter als Mitfahrende im Auto. Hierzu wurden allerdings keine Daten zur Verfügung gestellt.

Bei 4 der 15 Unfälle verletzte sich ein Kind schwer. Darüber hinaus beinhalten die Daten Informationen zur Unfallursache. In der Hälfte der Fälle geht die Unfallursache auf das Fehlverhalten von Autofahrenden zurück. Bei der anderen Hälfte der Unfälle sind zum Beispiel parkende Fahrzeuge die Ursache für die fehlenden Sichtbeziehungen gewesen. Teil des Datensatzes ist außerdem die Ortsangabe zu jedem Unfall. Anhand derer werden die Unfälle ggf. bei der Begutachtung der Problemstellen vor Ort berücksichtigt. Tatsächlich kam es in den letzten drei Jahren zu Unfällen an den von Eltern genannten Problemstellen oder in unmittelbarer Nähe.

Oft lassen einzelne Unfallgeschehen noch keine Rückschlüsse auf eine tatsächliche Problemstelle zu. Daher haben wir zusätzlich die Daten des Unfallatlas verwendet, welcher vom statistischen Bundesamt herausgegeben wird. Für Remscheid konnten hier alle Verkehrsunfälle der Jahre 2019 und 2020, bei denen sich eine Person mindestens leicht verletzt hat zusätzlich betrachtet werden. Berücksichtigt werden alle Unfälle, an denen zu Fuß Gehende und/oder Rad Fahrende beteiligt waren und die Montags bis Freitags im Zeitraum von 6 bis 18 Uhr passierten.

In den Jahren 2019-2020 gab es insgesamt 90 Unfälle, die im digitalen Unfallatlas verortet sind und den genannten Kriterien entsprechen.

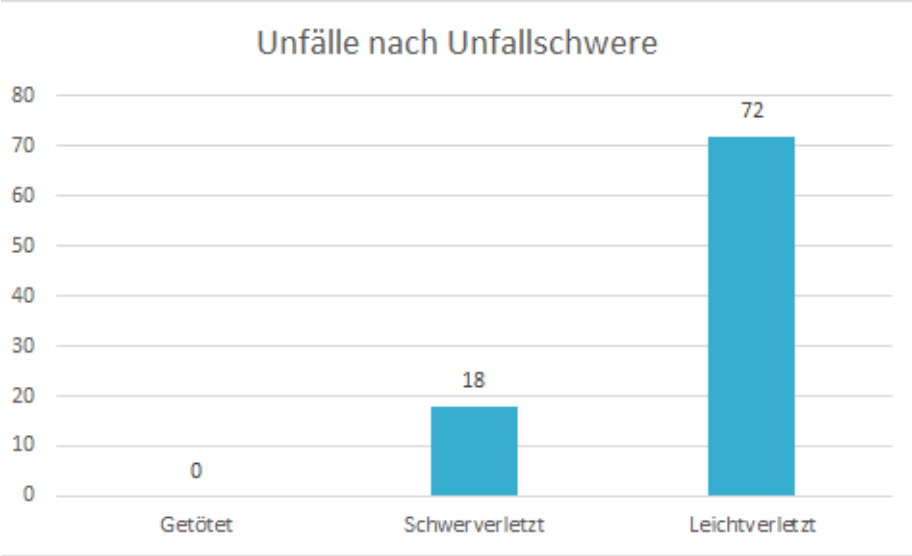


Abb. 11 Unfälle nach Unfallkategorie

Die Unfälle sind entsprechend der jeweils schwersten Unfallfolge differenziert. Bei 18 Unfällen hat sich jeweils mindestens eine beteiligte Person schwer verletzt. Das bedeutet, dass eine Person stationär, also mindestens 24 Stunden, zur Behandlung in ein Krankenhaus aufgenommen wurde. Es gab keine getöteten Personen. Bei zwei dieser Unfälle handelt es sich um Zusammenstöße zwischen Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden, bei denen sich die Beteiligten nur leicht verletzten.

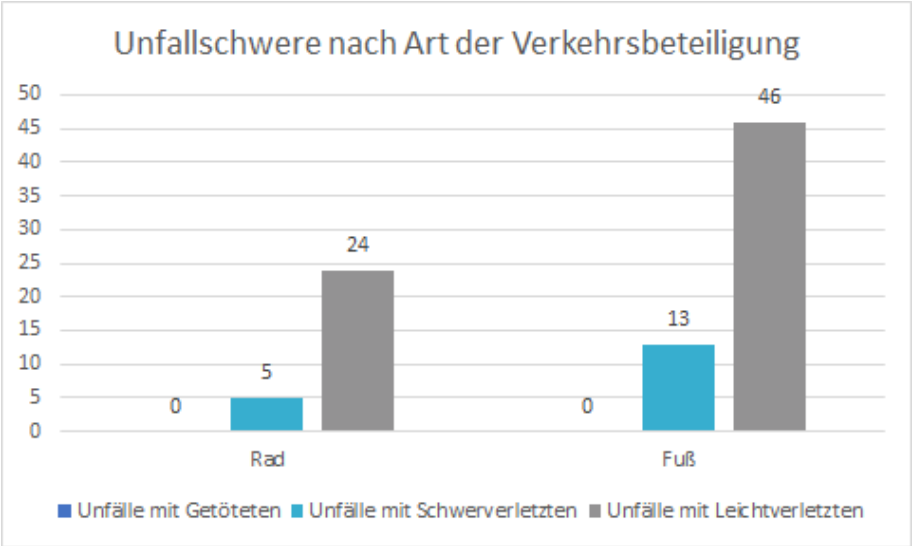


Abb. 12 Unfälle nach Verkehrsart

Es gab deutlich mehr Unfälle mit zu Fuß Gehenden als mit Rad Fahrenden. Dabei ist der Anteil der Unfälle, bei denen sich Personen schwer verletzt haben sehr gering. So waren es 5 Unfälle mit Rad Fahrenden und 13 Unfälle mit zu Fuß Gehenden Personen. 3 Unfälle mit Rad Fahrenden waren Alleinunfälle, d.h. es waren keine weiteren

Verkehrsteilnehmenden beteiligt. Bei einem dieser Alleinunfälle verletzte sich die Rad Fahrende Person schwer, in zwei Fällen blieb es bei leichten Verletzungen.

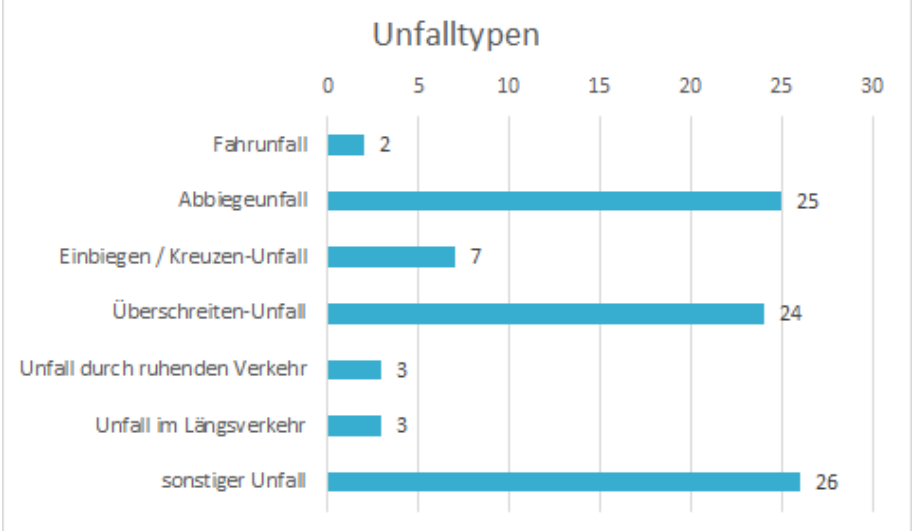


Abb. 13 Unfälle nach Unfalltypen

Neben der Unfallschwere sind auch Informationen zum Unfallhergang im Datensatz des statistischen Bundesamtes enthalten. Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall führte. Ein großer Teil der Unfälle mit Rad Fahrenden oder zu Fuß Gehenden passiert, wenn Verkehrsteilnehmende abbiegen bzw. einbiegen/kreuzen. Diese Unfalltypen ähneln sich stark und können deswegen gemeinsam betrachtet werden. Diese Unfälle passieren häufig an Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstückszufahrten. Der Unfalltyp “Überschreiten” umfasst Unfälle, bei denen zu Fuß Gehende die Fahrbahn überqueren und dabei von einem geradeausfahrenden Fahrzeug erfasst werden. Diese Unfälle passieren vor allem im Längsverkehr. Die sonstigen Unfälle lassen sich nicht eindeutig beschreiben. Hierunter fallen zum Beispiel Unfälle beim Wenden oder Rückwärtsfahren. Aber auch plötzliche Schäden am Fahrzeug oder Hindernisse auf der Fahrbahn können die Ursache sein.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Unfallschwerpunkte für Rad Fahrende und zu Fuß Gehende vor allem in Abbiegesituationen von PKWs bzw. der Querung von Straßen liegen. Das bestätigt die von Eltern genannten Problemstellen, wonach die größten Probleme in Remscheid im Überqueren von Straßen und den fehlenden/eingeschränkten Sichtbeziehungen bestehen.

In den Daten des statistischen Bundesamts ist außerdem die genaue Position der Unfälle enthalten. Anhand dessen werden bei der Beurteilung der Problemstellen aus der Elternbefragung immer auch die Unfallstellen aus der Vergangenheit berücksichtigt.

9 Beobachtung der Verkehrssituation im direkten Schulumfeld

Für die Gestaltung sicherer und eigenständiger Schulwege ist es von großer Bedeutung zu wissen, wie sich die aktuelle Verkehrssituation im direkten Schulumfeld darstellt. Gibt es Probleme mit Elterntaxis? Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen insgesamt? Gibt es Konflikte mit der Müllabfuhr oder anderer Logistik? Wie verhalten sich die Kinder im Straßenverkehr?

Antworten auf diese Fragen sind bereits wichtige Indikatoren dafür, welche Maßnahmen am jeweiligen Schulstandort notwendig sind. Mögliche Rückschlüsse könnten die Notwendigkeit zur Einrichtung von Elternhaltestellen, verkehrslenkende oder bauliche Maßnahmen im direkten Schulumfeld sein. Und auch die Verbesserung von Mobilitätsangeboten, wie der Installation von geschützten Radabstellanlagen oder die bessere Erreichbarkeit mit dem Bus könnten Ergebnisse einer Schulumfelderkundung sein.

Bei der Schulumfelderkundung wurden Hinweise der Schule sowie Hinweise aus den Elternbefragungen berücksichtigt. Für die Standortauswahl der Beobachtung waren Informationen zu den informellen Haltepunkten der Elterntaxis entscheidend.

9.1 Durchführung der Schulumfelderkundung

Datum

27.10.2020

Beobachtungszeit

7:20 - 8:00 Uhr

Rahmenbedingungen

Lage der Schule

Die Gemeinschaftsgrundschule Eisernstein bildet mit dem städtischen Leibnitz-Gymnasium ein Schulzentrum innerhalb eines allgemeinen Wohngebiets mit hoher Geschossflächenzahl und vermutlich hoher Einwohnerdichte. Südlich der Schule verläuft die Lockfinker Straße, die auch als Durchgangsstraße genutzt wird. Die Hans-Böckler-Straße im nordwestlichen Bereich und im weiteren Verlauf die Hülsberger Straße im nordöstlichen Bereich bilden eine Spange um das Schulzentrum. Beide Straßen treffen auf die Lockfinker Straße. Die Eingänge zum Gymnasium und zur Grundschule liegen an der Stichstraße Dachsweg mit Wendefläche, die für Anlieger bestimmt ist. An den Dachsweg grenzen Wohnstraßen an, die von den Schüler*innen als

Fußverbindungswege zur Hülsberger Straße benutzt werden. Entlang der Lockfinker Straße befinden sich im Schulumfeld zwei Haltepunkte des Busnetzes (Linien 620 und 654 | Haltestelle Eiche und Klausen/ Lockfinke).

Beobachtungen

Die Beobachtung fand an zwei ausgewählten Standorten statt. Eine Person beobachtete die Situation im Dachsweg unmittelbar gegenüber des Eingangs zur Grundschule. Eine weitere Person positionierte sich an der Lockfinker Straße mit Blick auf den Füßgängerüberweg sowie den Mündungsbereich des Dachsweges.

Elterntaxis:

Im Zeitraum zwischen 7:30 und 7:50 Uhr war im Schulumfeld der GGS Eisernstein ein sehr hohes Verkehrsaufkommen zu beobachten. Der Verkehr resultierte überwiegend aus Durchfahrten auf der Lockfinker Straße, aber auch zu hohen Anteilen aus den Bringdiensten der Eltern, die überwiegend das Gymnasium betreffen.

Im Beobachtungszeitraum wurden 87 Elterntaxis gezählt. Wie bereits erwähnt ist der größte Anteil dem Gymnasium zuzuordnen. Die Annahme beruht auf dem geschätzten Alter der Kinder abgesetzten Kinder.

Schüler*innen des Gymnasiums wurden überwiegend auf der Lockfinker Straße abgesetzt. Das führte insbesondere dazu, dass die Sichtbeziehungen am Fußgängerüberweg zugestellt wurden und die Querung der Lockfinker Straße auch im weiteren Verlauf Richtung Osten deutlich erschwert war.

Begleitung:

70 Kinder kamen an diesem Tag zu Fuß zur Schule. Davon wurde etwe die Hälfte der Kinder von einer Erwachsenen Person begleitet. Mit dem Fahrrad kam kein Kind zur Schule. Die Begleitung zu Fuß betraf hauptsächlich die Schüler`*innen der ersten Klasse. Hier warten die meisten Eltern, bis die Kinder die Schule betreten dürfen. Offenbar hat sich hier auch eine soziale Norm gebildet.

Einrichtung von HuBz / Beurteilung bestehender HuBz:

Die meisten Eltern halten zur Zeit im Dachsweg bzw. an der Lockfinker Straße im Mündungsbereich zum Dachsweg. Daher kommt es regelmäßig zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden, weswegen dieser Bereich unbedingt von Elterntaxis freigehalten werden sollte. Stattdessen sollten die Eltern die Parkstände entlang der Lockfinker Straße als informelle Hol- und Bringzone nutzen. Von einer offiziellen Ausweisung als Elternhaltestelle sollte allerdings abgesehen werden, da der Restschulweg viel zu kurz ist.

Verkehrssicherheit:

Die Verkehrsstärke in der Lockfinker Straße beträgt hochgerechnet 258 Kfz/h zzgl. des Linienbusverkehrs. Weiterer Schwerverkehr konnte im Beobachtungszeitraum nicht beobachtet werden.

Fehlerhaftes Verkehrsverhalten des Autoverkehrs bezog sich auf Halten im absoluten Halteverbot, Parken im Parkverbot, Halten im Einmündungsbereich des Dachswegs, Halten direkt am Fußgängerüberweg, Kinder zur Fahrbahnseite aussteigen lassen. Einige zu Fuß gehende Kinder liefen auf der Fahrbahn oder überquerten den Dachsweg im Mündungsbereich oder querten zwischen parkenden Fahrzeugen.

Durch den ruhenden Verkehr und die Elterntaxis ist die Verkehrssituation auf dem Dachsweg insgesamt sehr unübersichtlich. Die Situation verleitet Kinder dazu, auf der Fahrbahn zu laufen oder ohne ausreichende Sichtbeziehungen zu queren. Direkt am Eingangsbereich der Grundschule bilden sich vor Unterrichtsbeginn Ansammlungen von Schüler*innen und Eltern. Auch hierdurch werden zu Fuß gehende Kinder gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen.

Abb. 14 Situation in der Lockfinker Straße

10 Analyse der Schulwegrouten

Auf Grundlage der Karteneinträge zu den Problemstellen und Schulwegrouten konnten die Schulwegbegehungen vorbereitet werden. Diese finden grundsätzlich gemeinsam mit der Schule, der Stadtverwaltung und der Polizei statt. Dabei werden die Problemstellen aus Sicht der Eltern gemeinsam beurteilt. Durch die Anwesenheit der Entscheidungsträger können potenzielle Maßnahmen sowie dafür notwendige Schritte unmittelbar auf kurzem Weg diskutiert werden. Pandemiebedingt wurden die Schulwegbegehungen in Remscheid ausschließlich durch das Büro Elkmann durchgeführt. Dafür wurden insgesamt fünf Routen durch die Stadt geplant, bei denen alle Problemstellen begutachtet wurden, die nicht bereits bei einer Schulumfelderkundung erfasst wurden. Der Stadtverwaltung wurden im Anschluss Protokolle übergeben, in denen alle Problemstellen mit Foto, kurzer Beschreibung und Beurteilung sowie ggf. einem Maßnahmenvorschlag aufgeführt sind.

Bei der Schulwegbegehung soll in erster Linie die Perspektive der Kinder auf die Verkehrssituation eingenommen werden. An welcher Stelle können Kinder aufgrund einer Hecke, eines parkenden Fahrzeuges oder einer Werbetafel die Fahrbahn nicht ausreichend oder gar nicht einsehen? Kann eine Verkehrssituation an einer großen Kreuzung mit Ampeln von Kindern vollständig und intuitiv begriffen werden?

Im weiteren Sinne werden die Bedingungen für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende beurteilt. Sind die Umlaufzeiten an Ampeln ausreichend lang bzw. Aufstellflächen am Fahrbahnrand oder auf Mittelinseln groß genug? Gibt es einen Radfahrstreifen/Schutzstreifen, der den Richtlinien entspricht? Wo befinden sich Angsträume auf den Schulwegen? Doch auch positive Aspekte können hier beurteilt werden. Gibt es möglicherweise bespielbare Elemente auf den Schulwegen oder spannende Alternativrouten durch das Grüne?

Bei all diesen Fragen liegen zunächst die subjektiven Einschätzungen der Eltern vor. Nicht immer können die von Eltern genannten Problem auch aus fachlicher Sicht bestätigt werden. Hier bedarf es zum Teil Maßnahmen der Kommunikation mit den Eltern, um die das Vertrauen der Eltern in den sicheren Schulweg und die Fähigkeiten ihrer Kinder zu stärken. Auf der anderen Seite werden Orte zusätzlich erfasst, die im Rahmen der Befragung nicht genannt wurden, aber dennoch problematisch sind.

Die Ergebnisse der Schulwegbegehungen münden unmittelbar in die Entwicklung des Maßnahmenplans. Diesem ist zu entnehmen, wo sich

die jeweilige Stelle befindet, welche Probleme aus Sicht der Eltern vorliegen und welche potenziellen Maßnahmen ergriffen werden sollten. Die empfohlenen Maßnahmen sind im Abschnitt „10 Spezifische Maßnahmen“ auf Seite 75 und mit Steckbriefen in Anlage 1 zu finden.

Umsetzungskonzept

Die Analyse der aktuellen Verkehrs- und Mobilitätssituation an den Remscheider Grundschulen zeigt, dass in vielen Bereichen noch einige Anstrengungen notwendig sind, um das Ziel «sichere, eigenständige und nachhaltige Schulwege» zu erreichen.

Es ist erkennbar, dass die zunehmende Motorisierung der Schulwege bereits die meisten Remscheider Schulen betrifft und dass es vielerorts an guten Mobilitätsangeboten für die Schüler*innen fehlt. Aber gerade diese sind entscheidend für alternative Mobilitätsformen. Defizite gibt es vor allem in der Fuß- und Radwegeinfrastruktur sowie bei qualitativ hochwertigen Fahrrad- und Rollerabstellanlagen.

Was genau muss aber unternommen werden, dass die Schüler*innen zukünftig sicherer, eigenständiger und nachhaltiger unterwegs sind?

Exkurs:

Ein Modell der Umweltpsychologie zeigt, in welchen Bereichen Anstrengungen unternommen werden sollten um die Mobilität der Kinder dauerhaft sicherer, eigenständiger und nachhaltiger zu gestalten.

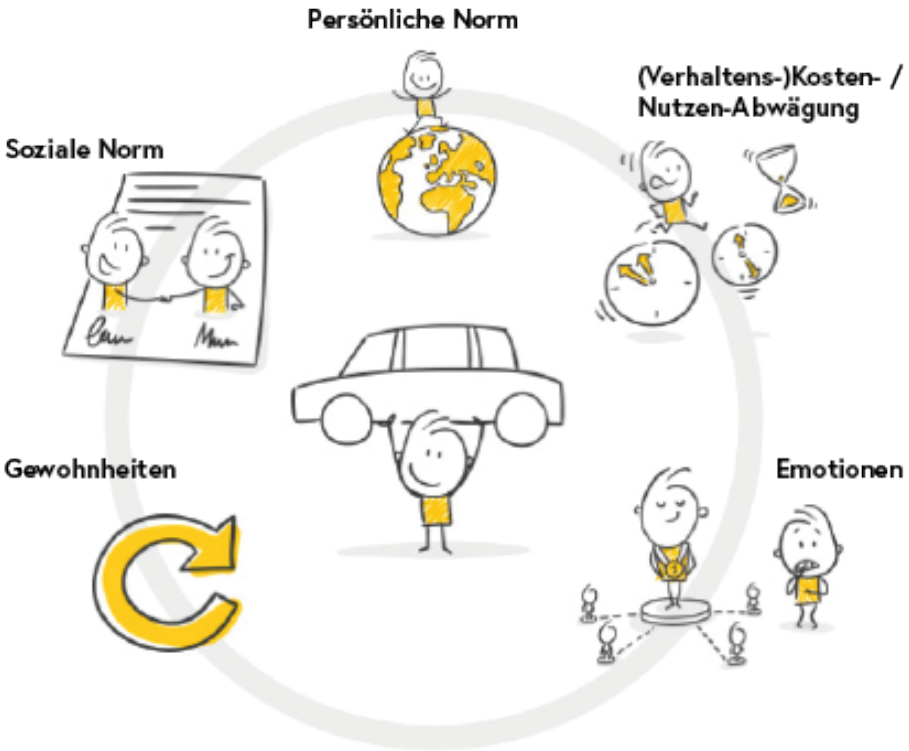


Abb. 15 Psychologisches Modell dauerhafter Verhaltensänderung

Soziale Norm

Die soziale Norm steht für eine klare Erwartungshaltung gegenüber der Gesellschaft und in Bezug auf schulische Mobilität, insbesondere

gegenüber den Schulen, den Eltern und den Schüler*innen. Gerade die Eltern, die über einen langen Zeitraum die Mobilität ihrer Kinder bestimmen, sollten hinsichtlich der Zielsetzung des Schulmobilitätskonzept angesprochen werden. Aber auch die Verwaltung ist aufgerufen, die Anforderungen der Mobilität vom Kinde aus betrachtet in ihr alltägliches Handeln zu integrieren.

Persönliche Norm

Dieser Aspekt ist im schulischen Mobilitätsmanagement besonders wichtig. Er beinhaltet sowohl das eigene Werteverständnis, wie auch die Selbstwirksamkeitserwartung. Letzteres bedeutet, dass die Eltern und Schüler*innen das Vertrauen in ihre Fähigkeiten und in die Infrastruktur haben, um eigenständig zur Schule zu kommen.

Anders herum müssen diejenigen, die für Mobilitätsangebote, die Infrastruktur und die Verkehrserziehung bzw. Mobilitätsbildung verantwortlich sind, verstehen, welche Anforderung zur Erfüllung dieser Norm, also zur Erfüllung der Selbstwirksamkeit, an sie gestellt werden. Auftrag: Baut sichere und begreifbare Schulwege und verbessert die Angebote für Rad fahrende Schüler*innen.

(Verhaltens-)Kosten-/Nutzen-Abwägung

Im Zuge der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität muss herausgestellt werden, dass es kein Gewinn ist, die Kinder mit dem Auto zu fahren. Ganz im Gegenteil. Es muss herausgestellt werden, welche negativen Folgen motorisierte Schulwege haben, insbesondere für die Kinder, aber auch für die Umwelt und die Gesellschaft insgesamt. Zum Beispiel durch höhere Gesundheitskosten oder durch fehlende Identifikation mit der Mit- und Umwelt.

Auch zeitlich hat das Bringen und Abholen mit dem Auto keinen Mehrwert, da sich die Eltern hierdurch abhängig von Ihren Kindern machen, die durch mangelnde Verkehrskompetenz auch zu allen weiteren Ziele außerhalb der Schule gefahren werden müssen.

Emotionen

Wenn es um Emotionen im Zusammenhang mit Schulwegen geht, werden damit zumeist Sorgen und Ängste assoziiert. Sorgen und Ängste, die häufig unbegründet sind. Die subjektive Wahrnehmung deckt sich meistens nicht mit einer objektiven Überprüfung, wie etwa bei der Identifizierung von Angsträumen oder Unfallhäufungsstellen.

Es ist viel wichtiger, die positiven Emotionen in Verbindung mit den Schulwegen in den Vordergrund zu rücken. Hier geht es um die Lust etwas zu entdecken, den Spaß mit den Mitschüler*innen und vor allem um den Stolz, den Schulweg selber meistern zu können. Hieraus tanken die Schüler*innen ihr Selbstvertrauen. Mit dem Zutrauen, dass in

sie gesteckt wird, entwickeln die Kinder Verantwortungsbewusstsein, sich selbst und anderen gegenüber.

Trauen Eltern ihren Kindern den Schulweg nicht zu, kehrt sich dieses Gefühl allerdings um. Sie verlieren einen Teil ihrer Selbstständigkeit und ihr Selbstwertgefühl rutscht in den Keller.

Gewohnheiten

Ein Verhalten, das sich vermeintlich als tauglich herausgestellt hat und lang antrainiert wurde, legen wir nur schwer wieder ab. Es bedarf zunächst einer intrinsischen Motivation, steter Erinnerungen und eines langen Atems, um nicht gewünschte Gewohnheiten wieder abzulegen. Hier sind vor allem die Schulen gefordert, da diese nah an den Schüler*innen und Eltern dran sind.

Klar ist, alle Akteure schulischer Mobilität müssen gemeinsam daran arbeiten, die Verkehrs- und Mobilitätssituation an Remscheider Schulen zu verbessern und die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität zu fördern.

Akteure schulischer Mobilität

Eine Vielzahl an Akteuren bzw. Institutionen sind an der Gestaltung und Organisation schulischer Mobilität beteiligt. Die Verantwortlichkeiten reichen dabei von der Bereitstellung einer sicheren Infrastruktur über die Organisation des (Schüler-)Verkehrs bis hin zu einer fundierten Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Zu den Verantwortlichen der schulischen Mobilität zählen:

- Verwaltung, mit Tiefbau, Verkehrs- bzw. Straßenplanung, Schulverwaltung und Schulamt sowie das Ordnungsamt
- Polizei mit dem Bezirksdienst und den Verkehrssicherheitsberater*innen
- Verbände mit vielfältigen Angeboten für die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Schulen mit Schulleitung, Lehrkräften, Ganztagsbetreuung sowie Eltern- und Schüler*innenvertretung
- und natürlich den Erziehungsberechtigten und den Schüler*innen selbst.

Anhand der vorangegangenen Analysen haben wir grundlegende und spezifische, in der Regel ortsbezogene Maßnahmen abgeleitet und in einen Maßnahmenplan überführt. Dabei haben wir versucht die Verantwortlichen für die Umsetzung der Maßnahmen zu benennen und die Dringlichkeit aufzuzeigen.

Die grundlegenden Maßnahmen umfassen vor allem die Kommunikation zwischen Schule, Eltern und den Schüler*innen insbesondere über

den Schulwegplan sowie Themen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung mit Empfehlungen für den Unterricht. Sie orientieren sich an den zuvor genannten Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten von Eltern und ihren Kindern. So wäre ein Schulkonferenzbeschluss, in dem sich die gesamte Schulgemeinschaft darauf einigt die sichere, nachhaltige und eigenständige Mobilität ihrer Schüler*innen zu fördern ein Beispiel für eine Maßnahme im Bezug auf die soziale Norm. Ein anderes Beispiel für eine grundlegende Maßnahme wäre das Verkehrszähmer-Programm des Zukunftsnetzes NRW, welches sich unmittelbar auf die persönliche Norm auswirkt. Zuletzt geht es darum, die negativen Emotionen der Eltern zum Beispiel durch Schulwegscouts oder Schülerlotsen zu entkräften und mit den lange eingeschliffenen Gewohnheiten zu brechen. Dies ist kann mit kleinen Erinnerungen (etwa auf einer selbst designten Brotdose, dem Stundenplan oder entlang des Schulweges) gelingen.

Bei der Erarbeitung der spezifischen Maßnahmen unterscheiden wir nach

» baulichen Maßnahmen
Hierunter fallen etwa Maßnahmen an der Rad- und Fußgängerinfrastruktur oder Radabstellanlagen.

» organisatorischen Maßnahmen
Hier geht es beispielsweise um die Anbahnung von Schulweggemeinschaften oder das Einrichten von Elternhaltestellen.

» verhaltensbezogenen Maßnahmen
Bei den verhaltensbezogenen Maßnahmen geht es vor allem um Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, nicht nur der Schüler*innen. Sie drücken sich in der Regel in Form von Empfehlungen im Schulwegplan aus.

11 Grundlegende Maßnahmen

Auf Grundlage des zuvor vorgestellten Modells der Umweltpsychologie haben wir grundlegende Maßnahmen entwickelt, die alle Einflussfaktoren auf schulische Mobilität berücksichtigen. Die maximale Wirksamkeit ist zu erwarten, wenn alle Maßnahmen angewandt werden. Außerdem haben wir eine Reihe von grundlegenden Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, der Kommunikation sowie zur Organisation von Schulweggemeinschaften entwickelt.

11.1 Implementierung des schulischen Mobilitätsmanagements

Schulisches Mobilitätsmanagement beeinflusst das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten von Kindern, Jugendlichen und deren Erziehungsberechtigten. Im Sinne des vorliegenden Konzepts soll die Mobilität der Schüler*innen sicherer, eigenständiger und nachhaltiger werden. Darauf zielen alle koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen ab. Im Sinne eines Qualitätsmanagements sollen durch das schulische Mobilitätsmanagement mit Planung, Steuerung und Optimierung von Prozessen und Maßnahmen die entwickelten Ziele erreicht werden. Mittels des Evaluationskonzepts wird der Grad der Zielerreichung regelmäßig überprüft. Nötige Anpassungen am Prozess werden vorgenommen. Daraus folgt eine stetige Verbesserung der Mobilitäts- und Verkehrssituation für Kinder und Jugendliche in Remscheid.

Aufbau- und Ablauforganisation schulischer Mobilität in Remscheid

Schulisches Mobilitätsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe, die eine Vielzahl an Akteuren einbindet. So sind hier neben den Schulen, Schüler*innen und Eltern auch die Polizei, die Verkehrswacht, Verbände (z.B. ADFC o. VCD) sowie verschiedene Stellen der Remscheider Stadtverwaltung zu nennen. Dazu zählen der kommunale Ordnungsdienst, der Fachdienst für Schule und Bildung, der Fachdienst Umwelt oder die Verkehrsplanung. Aber auch die Technischen Betriebe Remscheid können von Bedeutung sein, wenn es beispielsweise um die fußverkehrsfreundliche Optimierung einer Lichtsignalanlage geht. Diese Akteure müssen in engem Austausch stehen, um den Erfolg des schulischen Mobilitätsmanagements in Remscheid zu sichern.

Um eine interdisziplinäre Zusammenarbeit im Kontext schulischer Mobilität sicherzustellen, empfehlen wir eine Arbeitsgruppe einzurichten, die sich regelmäßig über die Entwicklungen sicherer, eigen-

ständiger und nachhaltiger Mobilität der Kinder und Jugendlichen austauscht. Sie kann zudem wichtige Aufgaben in der Evaluation von Maßnahmen übernehmen. Diese sollte mindestens aus den folgenden Akteuren bestehen:

» FD 4.12 Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung
» FD 3.31 Umwelt
» FD 3.3.2 Bürger, Sicherheit und Ordnung
» FD 2.40 Schule und Bildung
» Schulamt
» Verkehrssicherheitsberater*in der Polizei
» Schulformsprecher*innen
» Stadtwerke Remscheid
» Stadtschulpflegschaft

Anlassbezogen ist die Einladung weiterer Akteure denkbar, etwa wenn einzelne Schulleiter*innen von Mobilitätsaktionen an ihren Schulstandorten berichten oder der Fachdienst Bauen, Vermessung und Kataster, Untere Denkmalbehörde über die neuesten Entwicklungen des Kinderstadtplans informiert. Die Arbeitsgruppe sollte sich aus gutachterlicher Sicht vier mal im Jahr zusammenfinden. Bereits bei Konstitution sollte ein Jahresarbeitsplan erstellt werden. So können potenziell weitere betroffene Akteure frühzeitig eingeladen werden. Die Ergebnisse sollten mit allen Akteuren schulischer Mobilität kommuniziert werden. Zum Beispiel über die Website (vgl. Maßnahmen zur Information).

Auch wenn viele Akteure an dem Erfolg des schulischen Mobilitätsmanagements mitwirken sollten, bedarf es einer verantwortlichen Stelle. Dafür empfehlen wie die Verankerung des Themas im Fachdienst Umwelt. Hier sollte auch die Arbeitsgruppe organisiert und alle weiteren Beteiligten dazu eingeladen werden.

Entscheidend für den Erfolg sind zudem die Kommunikationskanäle von den Eltern, über die Schulen, bis hin zur Verwaltung und den ausführenden Planer*innen. Maßnahmen zur Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität können nur dann umfassend umgesetzt werden, wenn die verantwortlichen Akteure über die notwendigen Informationen verfügen.

Ein Beispiel: Eine Grundschule möchte das Angebot an Radabstellanlagen verbessern und ausbauen, weiß aber nicht so recht, an wen sie sich wenden soll. Der Fachdienst Umwelt, der für schulisches Mobilitätsmanagement zuständig ist, kennt aber den Status quo und den Bedarf nicht.

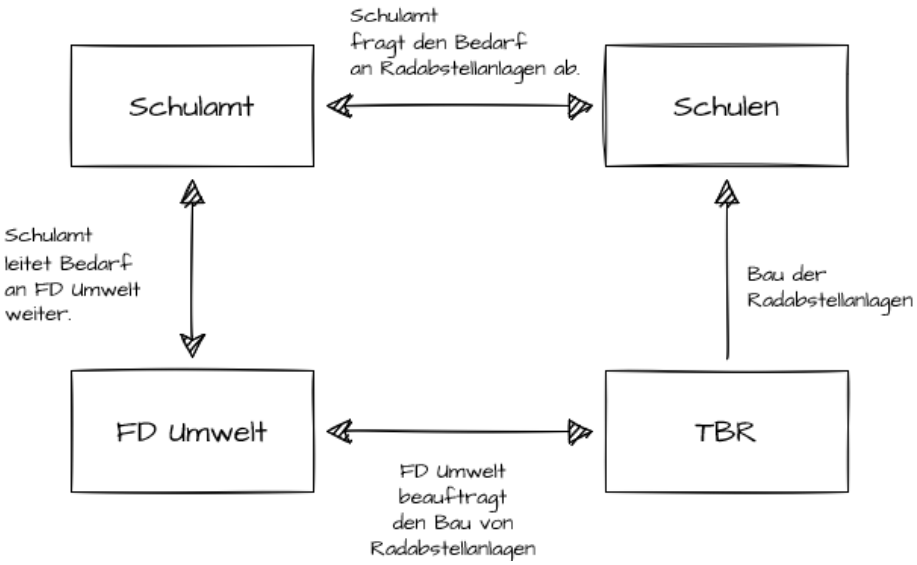


Abb. 16 Mögliches Ablaufschema zur Beantragung einer Radabstellanlage

Damit zusammen hängt auch das Problemstellenmanagement. Nachdem bereits im Rahmen des Projektes zahlreiche Problemstellen gesichtet und beurteilt wurden, ist es nicht auszuschließen, dass Eltern, Schulen oder sonstige Akteure weitere Problemstellen, möglicherweise auch temporär durch Baustellen o.ä., kritisieren könnten. Damit die Problemstellen durch bauliche Maßnahmen oder die Aufnahme in den Schulwegplan angemessen behandelt werden können, braucht es klar definierte Kommunikationskanäle von den Eltern und Schüler*innen über die Schulen bis in die Arbeitsgruppe. Dazu ist es allerdings auch denkbar, ein Tool wie Gefahrenstellen.de als Mängelmelder zu verwenden. Dabei handelt es sich um eine Plattform, auf der Problemstellen gemeldet und samt Foto kurz beschrieben werden können. Diese können wiederum von anderen auf der Seite bestätigt werden. Die Auswertung der genannten Probleme über Gefahrenstellen.de kann wichtige Hinweise für die Aktualisierung von Schulwegplänen oder die Priorisierung bei der Umsetzung von Maßnahmen des Schulmobilitätsprojektes liefern.

11.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Eine wesentliche Voraussetzung für die Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität ist, dass sowohl Eltern als auch Schüler*innen Vertrauen in die Infrastruktur haben und Eltern ihren Kindern den eigenständigen Schulweg zutrauen. Hierzu bedarf es der Investitionen in eine sichere, fehlerverzeihende und komfortable Infrastruktur, in eine kind- und jugendgerechte Regelung des Verkehrs sowie in eine gute Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Die bestehenden Vorschriften, Regelwerke und Richtlinien für bauliche, technische, organisatorische Maßnahmen reichen aus, um die Vor-

aussetzungen einer sicheren und fehlerverzeihenden Infrastruktur zu schaffen.

Bei den Vor-Ort-Begutachtungen im Rahmen der Schulumfelderkundungen sowie Schulwegbegehungen zeigte sich, dass die Stadt Remscheid bereits heute einiges unternimmt, um den Verkehr möglichst sicher und barrierefrei zu gestalten. Die Analysen zeigen allerdings auch, dass es auf den Schulwegen in Remscheid Defizite gibt. Neben den spezifischen Maßnahmen an einzelnen Orten sollen die nachfolgenden Maßnahmen die Situation grundlegend verbessern. Denn von einer hohen Verkehrssicherheit profitieren nicht nur Schüler*innen auf ihren Schul- und sonstigen Wegen, sondern alle Menschen in Remscheid.

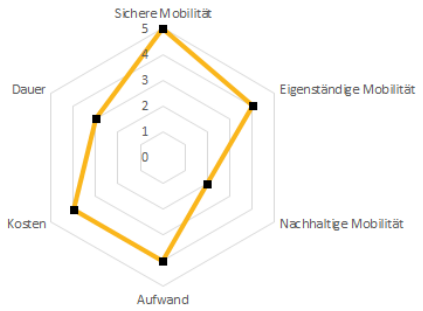
» Schaffung sicherer und barrierefreier Querungsstellen

» Maßnahmen im Längsverkehr

» Maßnahmen - Ruhender Verkehr

- Parkraumplanung
- Parkraumbewirtschaftung

Schaffung sicherer und barrierefreier Querungsstellen

Maßnahmenkategorie Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Zuständigkeit FD 3.31 Umwelt FD 4.12.5 Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR	

Maßnahmenbeschreibung

Bei der Frage nach Problemen auf den Schulwegen im Rahmen der Befragung von Schüler*innen und den Eltern wurden Probleme beim Überqueren von Straßen am häufigsten genannt. Und zwar mit weitem Abstand vor allen anderen Problemen. Daher sollte sich die Stadt Remscheid diesem Punkt besonders widmen.

Hürden beim Queren von Fahrbahnen betreffen nicht nur die Schulwegrouten, sondern alle Wege: auch die in der Freizeit. Aus diesem Grund sollten sich Maßnahmen zur Behebung der Probleme beim Queren nicht nur auf die Schulwegrouten reduzieren.

Aus gutachterlicher Sicht sollten Probleme beim Queren aus zwei Richtungen gelöst werden. Zum einen müssen Kinder und Jugendliche in der Lage sein, bei schwierigen Querungssituation angemessen zu reagieren und selbstständig eine Lösung zu finden, z.B. das Suchen einer Querungsstelle mit besseren Sichtbeziehungen oder einer schmaleren Fahrbahn. Zum anderen sollte bei Bedarf eine bauliche oder techni-

sche Lösung in Betracht gezogen werden. Hierzu gehören beispielsweise

» die Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Vorziehen der Gehwege,

» Einschränken bzw. Überwachen des Parkens,

» Einrichtung von Querungshilfen wie Mittelinseln oder Fußgängerüberwegen oder

» die Anpassung von Umlauf- bzw. Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen.

Umsetzung

Im Rahmen von Verkehrssicherheitsaudits und Fuß-/Radverkehrschecks sollten Querungsstellen besonders im Fokus stehen. Hierbei sollten die Gutachter*innen die Perspektive von Kindern einnehmen, um ein besseres Verständnis für die Bedürfnisse dieser Verkehrsteilnehmer*innen zu bekommen. Nach Möglichkeit sollten die baulichen, technischen und organisatorischen Maßnahmen zur Verbesserung kindgerechter Querungsstellen umgesetzt werden.

Das Überqueren von Fahrbahnen und Knoten soll bei der Verkehrserziehung einen Schwerpunkt bilden. Bei Bedarf sollten Lehrkräfte Angebote für eine Fortbildung erhalten: Hier bietet sich eine Kooperation mit der Polizei an, die in solchen Fortbildungen erfahren ist. Auch in den Schulwegplänen sollte das sichere Queren ein eigenes Thema sein.

Ziel / Wirkung

Durch bauliche, technische und organisatorische Maßnahmen lässt sich die Verkehrssicherheit an Querungsstellen auf Schul- und Freizeitwegen deutlich erhöhen. Gutachter*innen und Auditor*innen haben gelernt, die Perspektive von Kindern einzunehmen und ihre Bedürfnisse zu erkennen.

Kinder und Jugendliche erkennen problematische Querungssituationen und sind in der Lage selbstständig eine Lösung, bzw. eine sicherere Querungsstelle zu finden.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

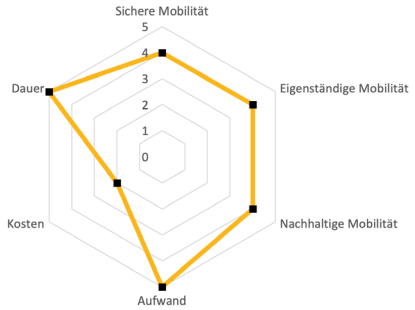
Der finanzielle und organisatorische Aufwand ist groß und geht vor allem von der Stadt und den verantwortlichen Ämtern aus.

Best Practice

AGFS-NRW Handlungsleitfaden für sichere und barrierefreie Querungsstellen.

https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Service/Mediathek/Materialien der AGFS/Handlungsleitfäden - Wissen für Planer und Praktiker/Querungsstellen/AKQ_broschuere_2021_Loseblattsammlung_RZ_Einzels.pdf

Maßnahmen im Längsverkehr

Maßnahmenkategorie Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Zuständigkeit FD 4.12.5 Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR FD 3.32.1 Straßenverkehrsregelung, komm. Ordnungsdienst und Schwarzarbeitsbekämpfung	

Maßnahmenbeschreibung

Die Befragung der Schüler*innen und Eltern offenbarte, dass die größten Probleme beim Queren von Straßen auftreten. Direkt darauf folgen Probleme im Längsverkehr. Im Einzelnen sind dies Probleme durch fehlende oder zu schmale Geh- und Radwege, zu schlechte Qualität der Geh- und Radwege, unklare Führungsformen, fehlende Beleuchtung und fehlende Barrierefreiheit. Hinzu kommen Probleme mit ein- und ausfahrenden Fahrzeugen an Grundstücken.

Ein bedeutender Teil der Probleme wird bereits im Rahmen von Maßnahmen des ruhenden Verkehrs behandelt - und zwar hier:

Maßnahmen – Ruhender Verkehr

Alle weiteren Probleme im Längsverkehr betreffen bauliche Maßnahmen oder verkehrliche Anordnungen, der hier im Weiteren behandelt werden.

Umsetzung

Bei der Umsetzung ist es wichtig, zwischen anlassbezogenen Maßnahmen und genereller Planung zu unterscheiden. Die anlassbezogenen Maßnahmen werden im Zuge von Fuß- und Radverkehrschecks ermittelt und umgesetzt.

Bei Neuplanung bzw. Neuaufteilung des Straßenraums im Rahmen von Umbaumaßnahmen sollten generell die Belange von zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden und insbesondere von Kindern, Jugendlichen sowie der von älteren und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden. Hierbei sind die gängigen Vorschriften, Regelwerke und Empfehlungen zu beachten.

Ziel / Wirkung

Gut ausgebaute Geh- und Radwege, begreifbare Führungsformen, hinreichende Beleuchtung und Barrierefreiheit reduzieren gefährliche Situationen auf Geh- und Radwegen deutlich. Durch die hohe Aufenthaltsqualität und die sicheren Wege nimmt der Anteil an Rad- und Fußverkehr deutlich zu.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Der personelle Aufwand ist hauptsächlich mit der Ermittlung von Defiziten auf den Schul- und Freizeitwegen und mit der Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks verbunden. Im Zuge von Neu- oder Umbauten fallen nur geringe Mehraufwände an.

Die finanziellen Auswirkungen können je nach Maßnahme sehr hoch ausfallen. Daher sollten immer eine Wirkungsanalyse und in der Folge eine Priorisierung vorangehen.

Vorschriften, Regelwerke und Empfehlungen

» StVO – Straßenverkehrs-Ordnung (2020)

» VwV-StVO – Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (2017)

» ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010)

» EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (2002)

» RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (2006)

» RAL – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (2013)

» RMS 1 – Richtlinien für die Markierung von Straßen (1993)

» RMS 2 – Richtlinien für die Markierung von Straßen (1989)

» H BVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (2011)

» HAV – Hinweise für das Aufbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (2012)

» DIN 13201 – Straßenbeleuchtung (Entwurf 2020)

» DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Plangrundlagen, Teil 3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum)

» Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum des Landes NRW

Best Practice

Kosteneffiziente Maßnahmen für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs

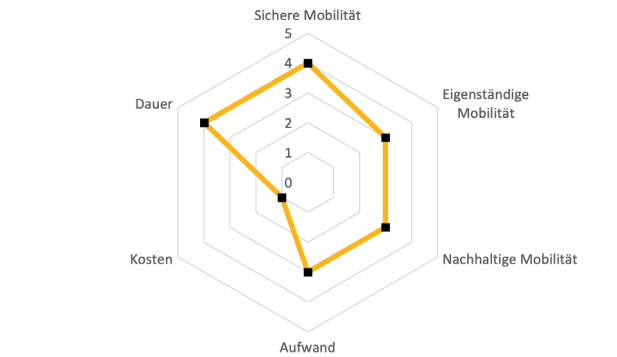
https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf

11.3 Maßnahmen - Ruhender Verkehr

Parkende Fahrzeuge stellen für Schüler*innen auf ihren Schulwegen ein massives Problem dar. Geh- und Radwege werden zugestellt, Sichtbeziehungen an Querungsstellen und Knotenpunkten eingeschränkt oder blockiert. Neben der Prüfroutine für den kommunalen Ordnungsdienst, die wir gesondert aufführen, sollen die nachfolgenden

grundlegenden Maßnahmen dabei unterstützen den ruhenden Verkehr insgesamt besser zu organisieren.

Parkraumplanung

Maßnahmenkategorie Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Zuständigkeit FD 4.12.5 Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR Schulamt Schulen	

Maßnahmenbeschreibung

Die Parkraumplanung bietet vielfältige Möglichkeiten öffentlichen Raum umzugestalten und das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen, insbesondere in sensiblen Bereichen schulischer Mobilität. Durch Reduzierung von Parkflächen könnte die Stadt Remscheid den Flächenverbrauch für den motorisierten Individualverkehr steuern und zu besseren Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden sowie zu freien Geh- und Radwegen beitragen. Mehr Platz für sicheren Fuß- und Radverkehr führt zu einer gesteigerten Aufenthalts- und Nutzungsqualität und schafft Anreize für die eigenständige Mobilität der Schüler*innen, die deutlich weniger Fläche beansprucht.

Umsetzung

» Verringerung des Parkraumbedarfs im öffentlichen Raum
- Effiziente Nutzung des Parkraums
- Verlagerung des Parkens auf größere Parkplätze und Parkhäuser

» Umnutzung gewonnener Freiräume

» Kommunikation und Durchsetzung der Maßnahmen

» weitere Steuerungsmöglichkeiten
- stärke Berücksichtigung privaten Parkraums
- Restriktive Handhabung des Gehwegparkens
- Vorhalten von Parkplätzen für Carsharing, Fahrräder und Lastenräder
- Einrichten verkehrssicherer Lade- und Lieferzonen
- Einrichtung von Hol- und Bringzonen
- Barrierefreiheit des öffentlichen Parkraums

- Planung von Neubaugebieten
- Anbindung an das ÖV-Netz

Arbeitsschritte

Ermittlung des Handlungsbedarfs

Das (schulische) Mobilitätsmanagement stellt dem Schulamt eine Plattform zur Erfassung von Defiziten auf Schulwegen zur Verfügung oder benennt diese (z. B. Gefahrenstellen.de).

Das Schulamt kommuniziert den Mängelmelder mit den Schulen und bittet diese um aktive Beteiligung der Eltern.

Der Fachdienst Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR wertet den Mängelmelder hinsichtlich Problemen mit dem ruhenden Verkehr regelmäßig aus und leitet die Ergebnisse an den FD Straßenverkehrsregelung und kommunaler Ordnungsdienst/den FD Umwelt weiter - mit der Bitte um Prüfung und ggf. Umsetzung von Maßnahmen.

Ziel / Wirkung

Im Vordergrund steht eine höhere Verkehrssicherheit auf den Schulwegen. Dadurch steigt das Vertrauen in die Selbstwirksamkeit der Kinder und Jugendlichen. Das erhöht wiederum das Potenzial eigenständiger und damit auch nachhaltiger Mobilität.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Zu erwarten ist ein mittlerer personeller Aufwand durch mögliche Verifizierung von Problemstellen vor Ort.

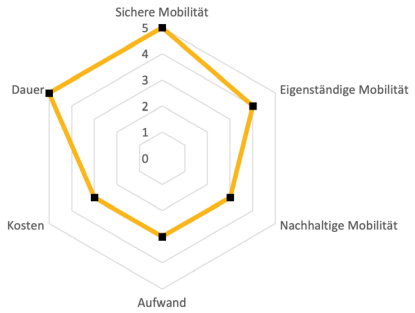
Best Practice

https://www.gefahrenstellen.de/kooperationen/schulwege/

Hinweispapier für Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden Land Baden-Würtemberg

https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhender-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/

Parkraumbewirtschaftung

Maßnahmenkategorie Verkehrsorganisation Zuständigkeit FD 4.12.5 Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR	

Maßnahmenbeschreibung

Mit der Parkraumbewirtschaftung kann die räumliche Nachfrage nach Parkplätzen gesteuert, und sensible Bereiche auf Schulwegen können entlastet werden.

Umsetzung

» Digitalisierung des Parkens (Routingsysteme)

» Erhebung von angemessenen Parkgebühren

» Begrenzung der Parkdauer

» Einschränkung der Parkzeiten

» Anwohnerparken

Ziel / Wirkung

» Unfälle sind reduziert

» Schulwege sind sicherer

» Schulwege bieten mehr Platz und sind komfortabler

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

» finanzieller Aufwand: mittel

» organisatorischer Aufwand: mittel

» politischer Aufwand: hoch

» Dauer: hoch

Best Practice

Hinweispapier für Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden Land Baden-Württemberg

https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhender-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/

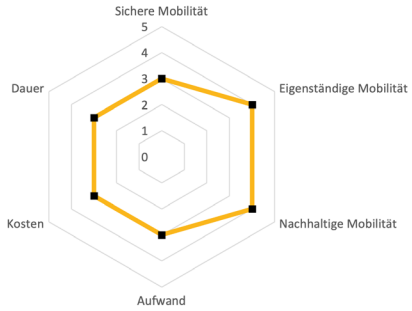
11.4 Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs

Bei der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs denkt man vielleicht zuerst an Geh- und Radwegbreiten, gute Markierungen und übersichtliche Querungsmöglichkeiten und Kreuzungen. Diese Aspekte der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs wird allerdings bereits mit den grundlegenden Maßnahmen zur Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit behandelt.
Hier geht es vielmehr um die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Steigerung der Aufenthaltsqualität für die Schüler*innen. Zu diesen Maßnahmen zählen beispielsweise der Ausbau der Rad- und Rollerabstellanlagen.

» Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Schulwegen

» Verbesserung von Mobilitätsangeboten

Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Schulwegen

Maßnahmenkategorie Aufenthaltsqualität Zuständigkeit Schulen Lehrkräfte FD 4.12.5 Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR FD 3.31 Umwelt Thematisch ggf. weitere Fachbereiche Polizei (Opferschutz)	

Maßnahmenbeschreibung

Ob die Schüler*innen sich zu Fuß oder mit dem Rad auf den Weg zur Schule machen, ist auch davon abhängig, wie wohl und sicher sie sich auf ihrem Schulweg fühlen und inwieweit sie sich mit ihm identifizieren können. Kurzum, eigenständige Schulwege hängen auch von der Attraktivität des jeweiligen Schulweges ab. Seitens der Schulen und Verwaltung können eine Reihe von Maßnahmen ergriffen werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und Identität mit dem Schulweg zu stiften.

Durch die zunehmende Motorisierung der Schulwege haben Schüler*innen immer weniger Gelegenheiten, diese zu entdecken, sich anzueignen und zu verändern. In der Folge fehlt ihnen der Bezug zu ihrer Mit- und Umwelt. Schlimmstenfalls ist es Ihnen egal, wie sich ihr Quartier, ihr Viertel und ihre Stadt entwickeln.

Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

» Spannende Orte, Orte des Rückzugs und Orte für die Projektion aufzeigen

» Schulweg selbst gestalten

» Bespielbare Stadt

» Hilfepunkte für Kids

» Aufdecken und Vermeiden von Angst- und Gefahrenräumen

Spannende Orte

Abb. 17 Trasse des Werkzeugs

Bereits heute gibt es zahlreiche spannende Orte für Schüler*innen in Remscheid, aber nicht allen sind diese bekannt. Daher sollten diese Orte in Schulwegpläne und in einem Kinder- und Jugendstadtplan gezeigt werden.

Beispiel Trasse des Werkzeugs

Die Trasse des Werkzeugs stellt einen attraktiven Schulweg für Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad dar. Über Infotafeln lernen sie dabei gleichzeitig etwas über die Geschichte der Werkzeugindustrie in Remscheid.

Schulwege selbst gestalten

Gibt es noch keine spannenden Orte? Kein Problem, denn man kann ja den Schulweg auch selbst zu einem attraktiven Ort machen.

Umsetzung & Bespiele

Mit der App #Stadtsache und den zugehörigen Workbooks können temporäre Kunstprojekte im öffentlichen Raum und virtuell umgesetzt werden. https://www.stadtsache.de/kooperationen.php

In dem Projekt Art to footpath an der Norwood Primary School (~Unterstufe Sek1) haben Schüler*innen Mosaike hergestellt, die später entlang der Schulwege in den Boden eingelassen wurden. Das ganze wurde natürlich medienwirksam begleitet.

https://dpti.sa.gov.au/Way2Go/videos

Bespielbare Stadt

Das Erreichen der Bewegungsempfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) wurde bei Kindern und Jugendlichen in Deutschland auf Basis von Selbstangaben aus der zweiten Folgeerhebung der Studie zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Deutschland (KiGGS Welle 2, 2014 – 2017) ermittelt. Lediglich 22,4 % der Mädchen und 29,4 % der Jungen im Alter von 3 bis 17 Jahren sind mindestens 60 Minuten körperlich aktiv pro Tag und erreichen damit die Bewegungsempfehlung der Weltgesundheitsorganisation. Die KiGGS-Studie zeigt einen eklatanten Mangel an Bewegung auf. Wir sollten jede Gelegenheit dazu nutzen, Kinder und Jugendliche wieder in Bewegung

zu bringen. Eine hervorragende Möglichkeit hierfür besteht auf den Schulwegen. Was, wenn Schulwege zum Bewegen animieren?

Mit sehr einfachen Mitteln laden Schulwege zum Hüpfen, Springen, Klettern und Balancieren ein. Meist reicht schon eine niedrige Mauer, ein Baumstamm, ein Findling oder vergleichbares. Ein Vorteil dieser Materialien: Man spart sich aufwendige technische Prüfungen, wie an Spielgeräten erforderlich.

Umsetzung & Beispiel

https://www.draussenkinder.info

Hilfepunkte für Kids

Kinder wissen in Notsituationen ggf. nicht wo und bei wem ihnen am besten geholfen werden kann. Deswegen werden Geschäfte, Einrichtungen, Behörden, Büros etc., offizielle Anlaufstellen für Kinder in Notsituation. Zu diesen zählen Vorfälle wie Verletzungen, Verlaufen und Konfliktsituationen. Den Kindern wird dort kompetent und vertraulich geholfen. Durch einen Aufkleber im Eingangsbereich wird den Kindern der Ort als Hilfepunkt verdeutlicht.

Umsetzung

Die entsprechenden Geschäfte und weiteren Orte melden sich freiwillig als Hilfepunkt und enthalten entsprechende Fortbildungsmaterialien und den Aufkleber für den Eingangsbereich. Wichtig ist es, dass allen Mitarbeitenden der korrekte Umgang mit Kindern, welche sich in einer Notsituation befinden, bekannt ist.

Des Weiteren ist es wichtig, dass das Projekt an die Kinder kommuniziert wird und sie wissen, dass sie an diesen Stellen vertrauliche und kompetente Hilfe erhalten.

Beispiel

„Hilfepunkte für Kids“ – gemeinsam für einen kinderfreundlichen Kreis Paderborn und für mehr Zivilcourage.
http://www.hilfepunkt-fuer-kids.de

Aufdecken und Vermeiden von Angst- und Gefahrenräumen

Die Befragung hat gezeigt, dass einige Eltern und Schüler*innen eine latente Angst vor Übergriffen oder Belästigung haben. Typische Orte für solche Ängste können unter anderem die folgenden sein:

- schlecht einsehbare oder schlecht beleuchtete Stellen in der Stadt (z.B. Plätze oder Durchgänge)
- Unordnung und Vermüllung der Orte
- Treffpunkte an denen z.B. vermehrt Alkohol getrunken wird
- Orte vermeintlicher oder erlebter Kriminalität

Zumeist handelt es sich hierbei um Angsträume. Es ist also nicht unbedingt so, dass hier tatsächlich Übergriffe oder Belästigungen stattfinden. Daher unterscheiden sich Angsträume auch von Gefahrenräumen, in denen es tatsächlich vermehrt zu kriminellen Handlungen kommt. Dennoch sollten zur Verbesserung der sozialen Sicherheit Angsträume aufgedeckt und vermieden werden. Zudem sollten Gefahrenräume in der Stadt ermittelt und in der Schulwegplanung berücksichtigt werden.

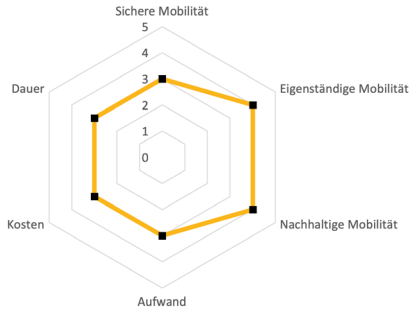
Umsetzung & Beispiel

https://www.uni-muenster.de/imperia/md/content/agfortbildung/2015_woelki.pdf

Zielsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Mit den oben aufgeführten Maßnahmen wird die Attraktivität und soziale Sicherheit auf den Schulwegen gefördert. Eltern und Schüler*innen gewinnen das Vertrauen in ihre Schulwege und haben Lust diese zu entdecken und sich anzueignen. Bestenfalls ohne die Begleitung durch Erwachsene.

Verbesserung von Mobilitätsangeboten

Maßnahmenkategorie Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs Zuständigkeit Schulen Schulamt FD 4.12.5 Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR bspw. TBR	

Maßnahmenbeschreibung

Eine Grundvoraussetzung für eigenständige und nachhaltige Schulwege ist eine positive Selbstwirksamkeitserwartung. Diese wiederum ist mitunter abhängig von Mobilitätsangeboten für die Schüler*innen. Hierzu zählen z. B. die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, sichere Fuß- und Radwege, Schulweggemeinschaften und geschützte Rad- und Rollerabstellanlagen.

Da die Erreichbarkeitsanalyse, die Organisation von Schulweggemeinschaften und die Verkehrssicherheit von Fuß- und Radwegen bereits an anderer Stelle behandelt werden, gehen wir in diesem Abschnitt auf das Angebot geschützter Rad- und Rollerabstellanlagen ein.

Die Planung von Rad- und Rollerabstellanlagen ist Angebotsplanung. Das bedeutet, dass in der Regel das Angebot geschützter Abstellanla-

gen höher sein sollte, als die aktuelle Nachfrage, da davon auszugehen ist, dass mit der Verbesserung der Angebote die Nachfrage steigen wird. Die besonderen topografischen heruasforderungen der Stadt Remscheid sollten dabei berücksichtigt werden. Bevor mit der Planung begonnen wird, sollte zunächst ermittelt werden, wie viele Abstellanlagen in welcher Qualität vorhanden sind. Aus dem Bestand kann in Verbindung mit den Auswertungen der Fragebögen der perspektivische Bedarf ermittelt werden.

Standards für Rad- und Rollerabstellanlagen

Die Technische Regel 6102 liefert gute Hinweise darauf, wie die Abstellanlagen an den Schulen beschaffen sein sollten. Wir empfehlen, folgende Kriterien zum Standard zu machen. Die Rad- bzw. Rollerabstellanlagen sollten:

» bequem und einfach benutzbar sein, sowie das Fahrrad oder den Roller gegen Beschädigungen schützen

» das Anschließen des Rahmens sowie des Vorder- oder Hinterrades mit einem kurzen Schloss ermöglichen

» Fahrräder mit verschiedenen Geometrien und Lenkerformen, -breiten aufnehmen können

» das Umschlagen des Lenkers und das Wegrollen des Fahrrades verhindern, damit Fahrräder

  - auch bei Seitenwind oder Belastung stabil stehen, auch wenn sie (noch) nicht angeschlossen sind
  - Schüler*innen vor Verletzungsgefahr schützen

» sicher gegen Vandalismus sein

» einen ausreichenden Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern gewährleisten (Mindest-Seitenabstand von 70 cm bei nur tief Einstellung bzw. 50 cm bei hoch-/tief Einstellung), damit ein leichtes Ein- und Ausparken, sicheres Anschließen des Fahrrades, sowie ein Be-/ Entladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern sowie der eigenen Kleidung möglich ist.

Des Weiteren empfehlen wir:

» Zwecks guter Akzeptanz sollte der Standort von Abstellanlagen möglichst zielnah und mit guter sozialer Kontrolle gewählt werden

» Überdachung und Beleuchtung sollten Standard sein

» Die Belange von Kindern mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen sind zu beachten

Abb. 18 Gutes Beispiel einer Radabstellanlage an einer Grundschule in Bielefeld

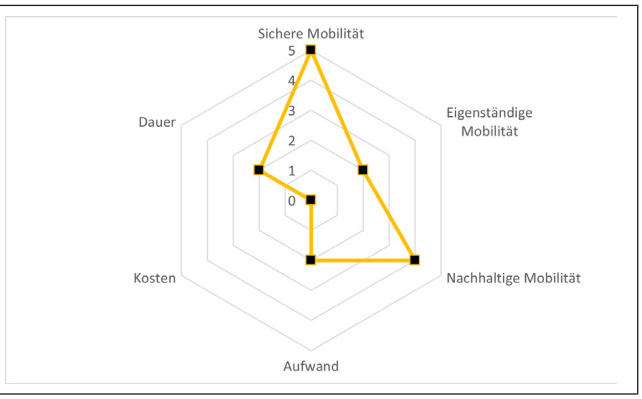
Ziele der Verbesserung der Mobilitätsangebote

Die Erhöhung der Selbstwirksamkeit motiviert die Schüler*innen vom Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu wechseln. Dies erhöht die Verkehrssicherheit im direkten Schulumfeld und leistet einen wichtigen Beitrag zur klima- und umweltfreundlichen Mobilität.

11.5 Maßnahmen zur Regelung der motorisierten Hol- und Bringverkehre

Bei diesen Maßnahmen geht es vorrangig um die Substitution von motorisierten Bring- und Holdiensten, zum Beispiel durch Eltern oder Großeltern, den so genannten Elterntaxis. Es geht bei diesen Maßnahmen aber auch darum, wichtige Erlebnis- und Erfahrungsräume für eine gesunde Entwicklung der Kinder und Jugendlichen sicherzustellen - und zwar mit dem eigenständigen Schulweg. Mehr als jedes dritte Grundschulkind in Remscheid wird mit dem Auto zur Schule gebracht bzw. von dort abgeholt. Das führt zu unübersichtlichen und teilweise gefährlichen Situationen für die zu Fuß Gehenden im direkten Schulumfeld. Darüber hinaus entgehen den Schüler*innen, die mit dem Auto gebracht bzw. abgeholt werden wichtige Schulwegerfahrungen zur Entwicklung bedeutender Kompetenzen.

Organisieren von Schulweggemeinschaften

Maßnahmenkategorie Organisatorische Maßnahmen Zuständigkeit Schulen Eltern Schulamt 3.32.1 Straßenverkehrsregelung, komm. Ordnungsdienst und Schwarzarbeitsbekämpfung	

Maßnahmenbeschreibung

In der Gemeinschaft sind Schulwege sicherer und attraktiver. Gruppen zu Fuß gehender oder Rad fahrender Schüler*innen werden besser wahrgenommen, bieten soziale Sicherheit, stärken das soziale Gefüge und unterstützen das Lernen voneinander.

Etablierung von Schulweggemeinschaften

Viele Schüler*innen haben den gleichen Schulweg und wissen doch oft nicht voneinander und gehen bzw. fahren alleine zur Schule. Mit der Organisation von Schulweggemeinschaften (wie dem Walking Bus bzw. dem Bike Train) können sie zukünftig gemeinsam zur Schule kommen. Sicherer und mit viel mehr Spaß.

Im Rahmen des Konzepts wurden Angebot und Nachfrage an Schulweggemeinschaften mit der Schulweganalyse identifiziert. Das vereinfacht die Planung, denn Routenpläne kann man in der Schule aushängen oder digital verteilen. Interessierte Schüler*innen bzw. deren Erziehungsberechtigte können sich bei Bedarf für eine Route anmelden.

Umsetzung

» Analyse der Schulwegrouten, z. B. durch eine Befragung
» Schulen, Schüler*innen und Eltern begeistern
» Festlegen der Schulwegrouten
» Treffpunkte planen und beschildern
» Laufplan/Fahrplan erstellen
» Begleitung organisieren, z. B. mittels einer Chatgruppe
» Los geht´s!

Arbeitsschritte

Die Analyse der Schulwegrouten erfolgte bereits im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements. Hier wurden unter anderem Schulwegrouten, Verkehrsmittelwahl für den Schulweg sowie Angebot und Nachfrage nach Schulweggemeinschaften abgefragt.

Das Konzept des Walking Bus bzw. des Bike Trains sollte durch die Schule in der Schulgemeinschaft beworben werden. Hierbei hilft beispielsweise der Leitfaden des VCD zum Laufbus.

Im nächsten Schritt können Schulwegrouten für die Fahr- und Laufgemeinschaften festgelegt und Treffpunkte geplant werden. Dies erfolgt bestenfalls unter Beteiligung des Mobilitätsmanagement der Stadt Remscheid, der Schule und den Eltern.

Die weitere Organisation muss über Eltern und Schüler*innen selbst erfolgen. Über Chatgruppen lässt sich dies gut realisieren.

Ziel / Wirkung

Das Ergebnis: Mehr Sicherheit auf dem Schulweg, das Sicherheitsgefühl von Kindern und Eltern steigt. Des Weiteren werden weniger Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht, sodass die nachhaltige Mobilität erhöht wird. Dies fördert außerdem die Selbstständigkeit und Gesundheit der Kinder.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Der organisatorische Aufwand ist gering, da die Schulwegrouten und Problemstellen bereits bekannt sind. Auch ist der finanzielle Aufwand sehr gering, da das Projekt auf der Unterstützung durch Erziehungsberechtigte beruht.

Best Practice

Schulwegradler/ Bike-Train: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/Projekte/SchulRadler/AGFK_BW_SchulRadler_Leitfaden_Web.pdf

Walking-Bus: https://www.landesverkehrswacht-nrw.de/wp-content/uploads/2020/08/Walkingbus_Handlungsleitfaden.pdf

VCD – Der Laufbus.

https://www.vcd.org/artikel/vcd-laufbus-zusammen-sicher-zur-schule-gehen/

11.6 Maßnahmen zur Information

Ein wichtiger Grund dafür, dass die Schüler*innen den Schulweg nicht alleine gehen oder fahren dürfen und vermehrt mit dem Auto zur Schule kommen liegt in einem erheblichen Informationsdefizit und an Desinformation der Erziehungsberechtigten. Eltern kennen die Bedeutung eigenständiger Schulwege für die kindliche Entwicklung nicht und wissen demnach auch nicht, dass sie ihren Kindern einen Bärendienst erweisen, wenn sie sie regelmäßig auf dem Schulweg begleiten und schlimmer noch, mit dem Auto zur Schule bringen. Auf dem Schulweg kommen die Kinder in soziale Interaktion, ohne das Erwachsene darauf Einfluss nehmen, hier entwickeln sie einen Bezug zu ihrer Mit- und Umwelt, lernen sich mit ihrer Umgebung zu identifizieren und sich diese anzueignen. Zudem erlangen sie auf dem eigenständigen Schulweg die notwendige Verkehrskompetenz, über-

nehmen zunehmend Verantwortung für sich und andere und bewegen sich. Gerade die Mängel an Verkehrskompetenz und an Bewegung erweisen sich zunehmend als Problem. Gerade die Kinder, die mit dem Schulwechsel von der Grund- zur weiterführenden Schule plötzlich den Schulweg alleine bewältigen müssen, sind oft mit den Verkehrssituationen überfordert und verunglücken überproportional häufig im Straßenverkehr. Und wie die KIGGS-Studie des Robert-Koch-Instituts (2018) zeigt, bewegen sich Kinder und Jugendliche deutlich zu wenig. 75% der Kinder sogar weniger als eine Stunde am Tag. Wüssten Eltern, was sie ihren Kindern vorenthalten, wenn sie sie stets begleiten oder fahren, würden viele von ihnen den eigenständigen Schulweg ermöglichen. Aber wie kann das gehen? Die wichtigsten Elemente für die Information der Eltern sind:

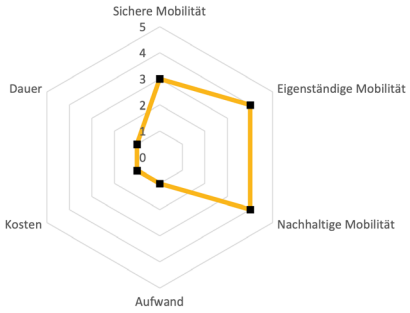
» gut gemachte, moderne und aktuelle Schulwegpläne,

» regelmäßige Information der Eltern an den Schulen, z. B. über Informationsveranstaltungen wie dem 0. Elternabend oder dem Tag der offenen Tür,

» über Kampagnen, mit einer zentralen Internetpräsenz für Remscheid und aktiven Social-Media-Kanälen,

» mit Aktionen an den Schulen, in die Erziehungsberechtigte mit einbezogen werden.

Informationsveranstaltungen an den Schulen

Maßnahmenkategorie Maßnahmen zur Information Zuständigkeit Schulen Schulamt FD 3.31 Umwelt	

Maßnahmenbeschreibung

Je eher Eltern um die Bedeutung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Schulwege wissen, um so eher werden sie ihren Kindern diese ermöglichen und aufs Auto verzichten. Es gilt also: wehret den Anfängen!

Prinzipiell sollte bereits in der Kita mit der Aufklärung der Eltern begonnen werden. Spätestens aber noch vor der Einschulung. Denn gerade in Umbruchsituationen, in denen auch die Mobilität neu geplant werden muss, sind Eltern gut mit dem Thema zu erreichen. Dies gilt übrigens auch für den Wechsel auf die weiterführende Schule, die Uni oder den Beruf.

Umsetzung

Für die Information eigenen sich vor allem die so genannten 0. Elternabende, also die Informationsveranstaltung vor der jeweiligen Einschulung. Den Schulen sollte hierfür eine Standardpräsentation zur freien Anpassung bzw. Ergänzung zur Verfügung gestellt werden.

In der Veranstaltung sollten bereits die Schulwegpläne an die neuen Eltern ausgegeben werden, damit diese die Gelegenheit haben, den Schulweg bereits vor der Einschulung einzuüben.

Sollte es an einer Schule noch keinen Schulwegplan geben, könnte seitens des Schulamtes oder des Fachdienstes Umwelt ein Flyer mit Inhalten zur Bedeutung eigenständiger Schulwege und zu allgemeinen Verhaltensregeln im Straßenverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Arbeitsschritte

» Bereitstellen einer Standardpräsentation für Schulen

» Bereitstellen eines Flyers/ einer Broschüre mit den wesentlichen Informationen zu eigenständigen und sicheren Schulwegen

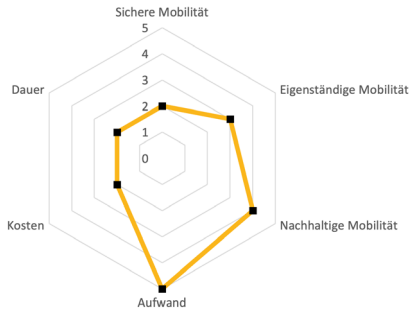
» Information der Eltern beim 0. Elternabend oder dem Tag der offenen Tür

Aufwand

Der Aufwand ist sehr gering. Dieser beschränkt sich auf die Herstellung einer Standardpräsentation, eines Flyers/einer Broschüre und deren Verteilung an die Schulen.

Die Information der Eltern über die Bedeutung eigenständiger und sicherer Schulwege sollte obligatorischer Bestandteil der ersten Elternabende sein.

Mediale Information von Eltern, Schüler*innen und weiteren Akteuren

Maßnahmenkategorie Maßnahmen zur Information Zuständigkeit FD 4.12.5 Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR Schulamt Schulen Pressestelle der Stadt Remscheid	

Maßnahmenbeschreibung

Schulisches Mobilitätsmanagement ist ein dynamischer Prozess, der sich auf vielen unterschiedlichen Ebenen abspielt. Er beginnt auf bundesweiter politischer Ebene und betrifft am Ende jede Familie und jedes Kind. Um eine möglichst breite Gesellschaft in Remscheid

transparent und aktuell über die Entwicklungen schulischer Mobilität zu informieren empfehlen wir die Einrichtung und den Betrieb einer Internetpräsenz und aktiver Social Media Kanäle.

Inhaltlich sollen vor allem die positiven Faktoren sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität hervorgehoben werden. Besonders wichtig sind außerdem die außerschulischen Angebote zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, die es in Remscheid gibt. Nur wenn Schulen wissen welche Angebote es gibt, können sie sie nutzen und von ihnen profitieren. Aber auch über die aktuellen Entwicklungen sollte informiert werden, z. B. über die Änderung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vom 25.6.2021:

Zu Artikel 1 Nummer 01 – neu – (Randnummer 1 Satz 2 und 3 – neu – VwV zu § 1 StVO)

In Artikel 1 ist Nummer 1 folgende Nummer voranzustellen:

01. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 1 Grundregeln“ werden der Nummer I folgende Sätze angefügt:

„Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“ ‘

Begründung:

Das oberste Gebot verkehrsbehördlichen Handelns ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die gegenwärtige Formulierung zum Stellenwert der Verkehrssicherheit und deren Positionierung in „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ Nummer I Nummer2 Satz2 VwV-StVO (Verkehrssicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs) werden weder dem Rang noch dem Anspruch von Bund, Ländern und Gemeinden gerecht. Die Aufnahme in die Verwaltungsvorschrift zu § 1 StVO verdeutlicht die Priorität und mündet in der Benennung der gemeinsamen Strategie und Verpflichtung zur „Vision Zero“. Zudem sollte aktuell aus dem schulischen Kontext in Remscheid berichtet werden, um die Selbstwirksamkeit der Beteiligten zu erhöhen.

Umsetzung

Die Plattformen für die Informationsverbreitung sind schnell aufgebaut. Viel wichtiger ist die Frage, wer kümmert sich dauerhaft um den Kontent, wenn die Plattformen erst einmal stehen. Auch wenn die Informationen nicht tagesaktuell gepflegt werden müssen ist es doch ein ziemlicher Aufwand regelmäßig zu veröffentlichen. Zudem müssen die Kanäle klar definiert werden über die Informationen auf die Internetseite oder in den Messenger kommen.

Eine Lösung hierfür könnte die regelmäßige Abfrage bei den Treffen einer Arbeitsgruppe Schulmobilität sein.

Arbeitsschritte

» Festlegen der Verantwortlichkeiten

» Festlegen der Kommunikationskanäle für Kontent

» Erstellen einer Internetpräsenz

» Einrichten von Messenger Kanälen

» Schulmobilitätskonzept erster Kontent für die Präsenz

» Regelmäßige Abfrage von Kontent bei der Arbeitsgruppe Schulmobilität

» Stetige Pflege der Inhalte

Aufwand

Der Aufwand der Einrichtung von Internetpräsenz und Social Media Kanälen ist relativ gering. Der dauerhafte Betrieb ist da deutlich aufwendiger, vor allem weil damit zu rechnen ist, dass Informationen bei den Akteuren immer wieder abgefragt werden müssen.

Daher ist der Erfolg dieser Maßnahmen daran geknüpft, ob es eine verantwortliche Person gibt, die sich um die Inhalte und deren Aufbereitung kümmert.

Best Practice

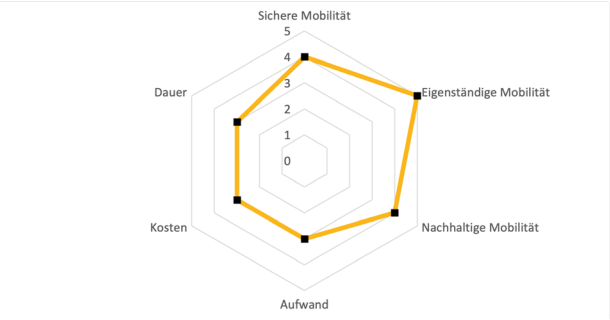
Ein schönes Beispiel für eine Internetpräsenz zum Thema:

https://movidu.de/fuer-familien/gute-gruende/

11.7 Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

In der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität kommt den Schulen die Schlüsselrolle zu. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgaben der Schulen. Sie berücksichtigen neben dem verkehrssicheren Verhalten weitere relevante Aspekte des Verkehrs wie Klimaschutz, Ressourcenverbrauch, Verkehrsraumgestaltung, zukunftsfähige Mobilität sowie die Förderung der eigenständigen Mobilität der Schüler*innen. Die didaktischen Grundsätze greifen die neuen Lernformen auf, nennen explizit die Erfahrungs-, Handlungs- und Umgebungsorientierung. Heterogenität der Lerngruppen und individuelle Förderung sind berücksichtigt, Fragen der Inklusion einbezogen.
Der Erfolg der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung hängt maßgeblich von der intrinsischen Motivation der gesamten Schulgemeinschaft ab. Daher sind Programme zur aktiven Beteiligung von Lehrkräften, Eltern und Schülerinnen, wie das Verkehrszähmer-Programm wichtiger Bestandteil. Daneben stehen die detaillierten Unterrichtsempfehlungen, die wir für Remscheid erarbeitet haben.

Rahmenlehrplan für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Maßnahmenkategorie Verhaltensbezogene Maßnahmen Zuständigkeit Ministerium für Bildung und Schule NRW Schulamt Schulen Lehrkräfte	

Maßnahmenbeschreibung

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist an den Remscheider Grundschulen integraler Bestandteil des Unterrichts. Dennoch wird das Thema in stark unterschiedlicher Tiefe behandelt.

Die Kultusministerkonferenz empfiehlt in ihrem Beschluss vom 07.07.1972 in der Fassung vom 10.05.2012 Mobilitäts- und Verkehrserziehung als eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule zu verstehen. Sie sollte Aspekte der Sicherheitserziehung und Sozialerziehung sowie von Umweltbildung und Gesundheitsförderung für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr umfassen und sich zudem mit Fragen einer zukunftsfähigen Mobilität als Teil einer Bildung für nachhaltige Entwicklung auseinandersetzen.

Bezüglich der Anwendung des Rahmenlehrplans empfehlen pädagogische Handlungsgrundsätze, die altersgruppengerecht im Unterricht verfolgt werden sollten.

Pädagogische Grundsätze

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist

» erfahrungsrorientiert,

» handlungsorientiert,

» umgebungsorientiert,

» individualisiert,

» inkludiert,

» fächerübergreifend.

Unterrichtsinhalte aus dem Rahmenlehrplan des Landes für den Primarbereich

» Schulwegtraining: Der sichere Schulweg,

» Verkehr in der Schul- und Wohnumgebung,

» Übungen zur Motorik und Wahrnehmung,

» Radfahrausbildung,

» Verkehrsregeln und soziales Verhalten im Verkehr,

» Benutzung des und soziales Verhalten im öffentlichen Verkehr,

» Mitfahren im Auto sowie

» umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Damit verbunden sind wichtige Kompetenzen zur Verbesserung der Selbstwirksamkeit in Bezug auf die eigene Mobilität.

Kompetenzfelder

Selbstständig mobil sein

Schülerinnen und Schüler lernen zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln am Verkehr teilzunehmen und ihren Aktionsradius auszuweiten, um auch unbekannte Ziele unter Verwendung nötiger digitaler und analoger Informationsmedien pünktlich zu erreichen. Weiterhin wird auch motorisierter Individualverkehr behandelt.

Sicher mobil sein

Schülerinnen und Schüler erwerben Regelwissen und verkehrsspezifische Kenntnisse, um am öffentlichen Verkehr gefahrenbewusst teilzunehmen und situationsbezogen zu handeln. Um Risiken zu vermeiden, passen sie ihre Fahrweise und ihr Tempo der Verkehrssituation an und schützen sich als Radfahrende durch Nutzung eines Fahrradhelms.

Verantwortungsbewusst mobil sein

Schülerinnen und Schüler erkennen, dass es sich beim Verkehr um ein soziales System handelt, das besonderen Regeln und Normen des Rechts und der sozialen Interaktion unterworfen ist. Es erfordert vom Einzelnen Umsicht und Rücksichtnahme, um als System am besten zu funktionieren und andere Verkehrsteilnehmende nicht unnötig zu beeinträchtigen. Schülerinnen und Schüler treffen bewusste Entscheidungen für sich selbst und nehmen zunehmend auch Verantwortung für andere wahr.

Gesundheitsbewusst mobil sein

Schülerinnen und Schüler erweitern durch ihre Verkehrsteilnahme ihre motorischen Fertigkeiten sowie ihr Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen. Sie erkennen, dass die Wahl des Verkehrsmittels Auswirkungen auf die eigene Gesundheit hat und dass Verkehrswege auch für die Aktivierung der eigenen Bewegung genutzt werden können. Ebenso kann die Verkehrsmittelwahl zur Reduzierung von Beeinträchtigungen anderer durch Lärm und Abgase beitragen.

Nachhaltig mobil sein

Schülerinnen und Schüler erkennen, dass der Verkehr Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima hat. Sie wählen ihre Verkehrsmittel unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenschonung wie Flächenbedarf,

Kraftstoffverbrauch, Kohlendioxidbelastung auf Wegen zu Wohnen, Arbeit, Versorgung, Bildung und Erholung aus.

Zukunftsfähige Mobilität mitgestalten

Schüler*innen nehmen partizipatorisch an gesellschaftlichen Entwicklungen im Bereich Verkehr teil und entwickeln Ideen für eine Mobilität der Zukunft, die sich auf die Verkehrsumwelt, Mobilitätsformen, Fahrzeuge und Antriebe bezieht. Sie erwerben Grundlagen und Wissen über städtebauliche und wirtschaftliche Aspekte heutiger Verkehrswirklichkeit und ihrer Folgen. Die beschriebenen sechs Kompetenzfelder sind voneinander abhängig. So sind beispielsweise Kompetenzen des sicheren und verantwortungsbewussten Verhaltens Voraussetzung für eine selbstständige Mobilität und umwelt- und gesundheitsbewusstes Verhalten Voraussetzung zur Mitgestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität. Diese Interdependenzen gibt es zwischen allen Kompetenzfeldern der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung.

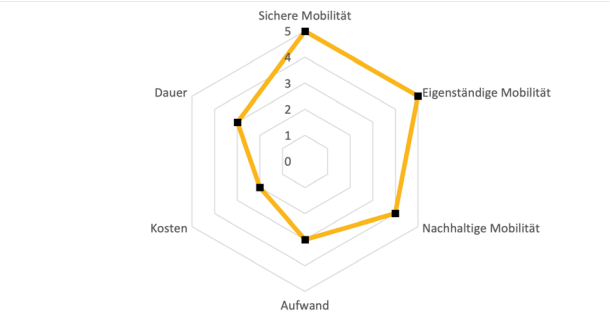
Darüber hinaus gibt es bei den Kompetenzfeldern Überschneidungen. So wird z. B. „nachhaltig mobil sein“ als ein eigenes Kompetenzfeld benannt, spielt aber auch in anderen Kompetenzfeldern eine wichtige Rolle. Darüber hinaus überschneiden und ergänzen sich auch Inhalte der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung mit denen anderer übergreifender Themen des Rahmenlehrplans. Es bestehen Überschneidungen bezüglich der Mobilität beim übergreifenden Thema Gesundheitsförderung mit den Themen Bewegung und Suchtprophylaxe. Das übergreifende Thema Verbraucherbildung könnte die Mobilität ebenfalls berücksichtigen.

Die zuvor aufgeführten Grundsätze lassen sich mit den Zielen aus den Rahmenvorgaben für Verkehrs- und Mobilitätserziehung des Landes NRW verknüpfen. Die Kernlehrpläne des Landes lassen sich hierzu nicht weiter aus, daher wird die Anwendung des Unterrichtsleitfadens (vgl. Seite 97) empfohlen. Die Themen der Mobilitätsbildung lassen sich übrigens bestens in die Nachhaltigkeitsstrategien der Schulen integrieren (Bildung für nachhaltige Entwicklung, BNE).

Ziel / Wirkung

Mit einer guten Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung steigt die Selbstwirksamkeitserwartung der Schüler*innen und das Vertrauen der Eltern in ihre Kinder. Damit werden sehr bedeutenden Grundsteine für die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität gelegt. Curriculum für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Außerschulische Angebote für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Maßnahmenkategorie Verhaltensbezogene Maßnahmen Zuständigkeit Schulamt FD 3.31 Umwelt Schulfachliche Berater*innen Schulen Verbände Polizei Eltern	

Maßnahmenbeschreibung

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind Querschnittsaufgaben, die über die schulischen Grenzen hinaus von zahlreichen Institutionen wahrgenommen wird. Auch in Remscheid gibt es bereits viele Akteure, die Eltern und Schulen dabei unterstützen, die Mobilität der Kinder und Jugendlichen sicherer und nachhaltiger zu machen. In dieser grundlegenden Maßnahme werden die Akteure und ihre Beiträge, wir nennen sie Mobilitätsbausteine, vorgestellt.

Wesen dieser Maßnahme ist es, die Schulen über die bestehenden Angebote zu informieren und das Angebot weiter auszubauen. Die Mobilitätsbausteine außerschulischer Akteure sind für eine gelingende Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung eminent wichtig, da Schulen oft nicht über notwendiges Fachwissen oder genügend Personal verfügen, um alle Aufgaben abzudecken.

Kampagnen außerschulischer Akteure

Klimabündnis: Stadtradeln - Radeln für ein gutes Klima

Seit 2008 lädt die Kampagne STADTRADELN Kommunalpolitiker*innen und die Bürger*innen dazu ein, in ihren Kommunen auf das Fahrrad (um)zusteigen. Durch ihre Teilnahme werben sie für das Fahrradfahren und setzen sich für den Klimaschutz ein. Teilnehmende Kommunen wählen einen Zeitraum von 21 aufeinanderfolgenden Tagen zwischen Mai und September, in dem die Kampagne lokal umgesetzt wird.

Am Ende der Laufzeit werden die geradelten Kilometer gezählt und die besten Kommunen in drei verschiedenen Kategorien ausgezeichnet. Diese Kampagne ist eine einzigartige Möglichkeit, klimafreundliche Mobilität zu fördern, da sie direkt mit Mitgliedern der Kommunalparlamente in Kontakt tritt und sie auffordert, das Radwegenetz vor Ort selbst zu testen. Diese Politiker*innen können dann spezielle Verbesserungen umsetzen, die auf ihren Erfahrungen beruhen und das Fahrradfahren vor Ort wird so erleichtert. Gerade bei Schulen ist diese

Kampagne sehr beliebt, da die Schulgemeinschaft in eine Challenge mit den weiteren Remscheider Schulen geht.

https://www.klimabuendnis.org/aktivitaeten/kampagnen/stadtradeln.html

Klimabündnis: Kindermeilen

ZOOM - Kleine Klimaschützer unterwegs

Seit 2002 unterstützt ZOOM europaweit Kinder darin, etwas über den Einfluss ihres täglichen Lebens auf das Klima zu lernen und ermutigt sie Vorbild für ihre Eltern sowie für Klimapolitker*innen zu sein. Die Kinder teilnehmender Klassen sammeln mindestens eine Woche lang sogenannte „Grüne Meilen" für jeden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Weg sowie für weitere umweltfreundliche Verhaltensweisen wie zum Beispiel regionale Ernährung. Die Grünen Meilen werden den Teilnehmer*innen und Politiker*innen der jährlichen UN-Klimakonferenzen präsentiert.

http://kindermeilen.de

VCD: Zur Fuß zur Schule

Zu-Fuß-zur-Schule-Aktivitäten gibt es in Deutschland schon seit 1994. Seit 2000 gibt es sogar einen offiziellen, internationalen „I-walk-to-school-day", der meist Anfang Oktober begangen wird. Der VCD führt die Aktionswoche „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten" seit 2007 in Kooperation mit dem Deutschen Kinderhilfswerk (DKHW) durch. Sie findet jedes Jahr im September statt.

Teilnehmen können Kitagruppen, Schulklassen und private Initiativen. Herzstück der Aktionswoche ist der Ideenwettbewerb. Die Teilnehmenden überlegen sich kreative Aktionen, die an der Schule/in dem Kindergarten durchgeführt werden und möglichst alle beteiligten Gruppen miteinbeziehen. Kinder lernen spielerisch, was aktive Mobilität bedeutet und setzen sich mit Verkehrssicherheit und Gesundheitsaspekten auseinander. Eltern und Erzieher*innen unterstützen sie dabei. Die besten Aktionen werden prämiert. Zur Inspiration werden Beispiele für gelungene Aktionen der letzten Jahre auf der Website zusammengetragen. https://www.zu-fuss-zur-schule.de/

Angebote zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung außerschulischer Akteure

Angebote der Polizei

» Unterstützung bei der Radfahrausbildung

» Siehst Du mich? Verkehrsaktionen mit Kitas und Grundschulen in Wuppertal, Remscheid und Solingen

- Gemeinsam mit Kindern aus Kindertageseinrichtungen und Grundschulen macht die Polizei auf die besonderen Gefahren im Straßenverkehr für die Kleinsten aufmerk-

sam.

» Verkehrsscouts an Grundschulen. Bereits Viertklässler*innen unterstützen ihre jüngeren Mitschüler*innen auf dem Weg zur Schule

Verkehrswacht Remscheid e.V.

Sicherheitskragen für Grundschüler*innen

Da die Grundschulkinder seit 2019 keine Warnwesten mehr von einem großen Automobilklub bekommen, hat sich die Verkehrswacht Remscheid entschlossen, etwas für die Sicherheit der Grundschulkinder zu unternehmen. Eigentlich war die Aktion zum Schulstart 2020 geplant, aber auf Grund von coronaschutzverordnungsbedingten Umständen hat sich die Verteilung verschoben. Dank 52 Firmen in Remscheid konnte die Verkehrswacht 1650 Sicherheitskragen kaufen und an mehrere Grundschulen verteilen.

Im nächsten Jahr soll diese Aktion wieder stattfinden, da jedes Jahr fast 1000 neue Erstklässler den Weg zur Schule auch in der dunklen Jahreszeit nehmen müssen.

Dafür werden wieder Sponsoren gesucht, da die Verkehrswacht Remscheid ein gemeinnütziger Verein ist und für solche Aktionen auf Spenden angewiesen ist.

Verkehrshelfer*innen – Eltern-/Bürgerlotsen

Die Verkehrswacht Remscheid bildet Verkehrshelfer*innen aus und weiter. Dazu werden die Helfer*innen vernetzt und regelmäßig über aktuelle Entwicklungen informiert.

Arbeitsschritte

Die Angebote sollen den Remscheider Schulen bekannt gemacht und von diesen stärker genutzt werden. Mögliche Kommunikationspfade hierfür sind:

» Vorstellung der Angebote vor den Rektorenkonferenzen

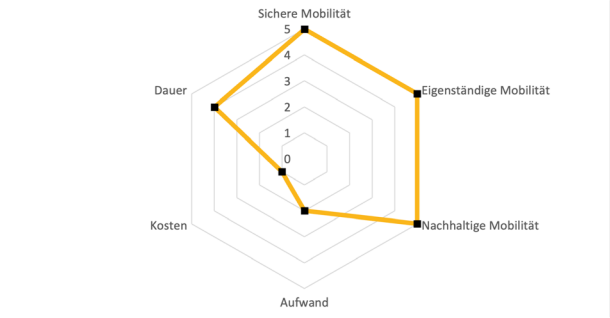
» Berichte über Aktionen in der Presse oder im Rundfunk

Die Verbände sollten auf jeden Fall stärker in die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung einbezogen und die Schulen sowie die Polizei in Ihrer Arbeit tatkräftig unterstützt werden.

Ziel / Wirkung

Mit der Einbeziehung externer Akteure in die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie der Beteiligung an den Mobilitätskampagnen werden die Schulen und die Eltern in Ihrer Arbeit für sichere, eigenständige und nachhaltige deutlich gestärkt. Mit der Erweiterung der schulischen Angebote erhalten Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung auch mehr Tiefe und sie genießen eine höhere Akzeptanz.

Aktive Einbindung der Schulen

Maßnahmenkategorie Verhaltensbezogene Maßnahmen Zuständigkeit Schulamt Schulfachliche Berater*innen Schulen Eltern	

Maßnahmenbeschreibung

Der Erfolg schulischen Mobilitätsmanagements ist an die aktive Mitarbeit der gesamten Schulgemeinschaft gekoppelt. Ohne ein kollektives Bewusstsein für sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität und Akzeptanz von Maßnahmen kann keine dauerhafte Mobilitätsveränderung an den Schulen gelingen.

Daher ist es dringend geboten, die Schulen von Beginn an aktiv in den Umsetzungsprozess des Schulmobilitätskonzepts und die Implementierung sowie den Betrieb schulischen Mobilitätsmanagements einzubeziehen.

Aber wie kann eine aktive Einbindung der Schulgemeinschaft bei den ohnehin hohen Anforderungen des Schulalltags gelingen? Hier greifen zwei Motivationsansätze. Zum einen wird eine neue und attraktive Verkehrssituation an den Schulen in Aussicht gestellt, zum anderen werden mit dem Schulmobilitätskonzept die Defizite der aktuellen Verkehrssituation deutlich und der Druck auf die Entscheider über die Mobilität erhöht.

Wichtig ist, dass die Umsetzung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Schulen machbar ist. Hier helfen zwei Programme. Für Grundschulen wird das Verkehrszähmer-Programm des Zukunftsnetz Mobilität NRW empfohlen. Für weiterführende Schulen wurde das Programm nachhaltig.mobil konzipiert, dass sich an der Kampagne Fairtrade-Schools orientiert. Es ist jedoch auch in Grundschulen umsetzbar.

Verkehrszähmer-Programm

Das Verkehrszähmer-Programm ist ein ganzheitliches Schulwegkonzept für Grundschulen. Ziel ist, dass wieder mehr Kinder zu Fuß zur Schule gehen. Spielerisch lernen sie selbstständig, sicher und eigenverantwortlich mobil zu sein. Das Programm leistet so einen Beitrag zur Bildung für eine nachhaltige Entwicklung. Die Idee stammt aus Australien. In Anlehnung daran wurde der Verkehrszähmerleitfaden durch die Baesweiler Grundschulpädagogin Angela Baker-Price im Auftrag des Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), erarbeitet.

Kinder erziehen Eltern

Die Schüler bändigen als „Verkehrszähmer“ die „gefährlichen Drachenautos“ indem sie auf das Elterntaxi verzichten und ihren Schulweg zu Fuß, mit dem Rad oder Roller bewältigen. Dafür werden sie mit Zaubersternen belohnt, die sie gemeinsam beispielsweise gegen verlängerte Pausen oder Spielstunden eintauschen können. Ganz nebenbei springt der Effekt dieser nachhaltigen Mobilitätserziehung so auch auf die Erwachsenen über.

Keine Mehrarbeit für die Lehrkräfte

Eine entscheidende Stärke des Verkehrszähmer-Programms ist, dass auf die Schule keine Mehrarbeit zukommt, denn mit dem Verkehrszähmer werden die Inhalte an der Schule umgesetzt, die ohnehin durch den Rahmen- und Kernlehrpläne im Bereich der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung gefordert ist. Durch die fertigen Unterrichtseinheiten und vielfältigen Kopiervorlagen ist der Aufwand für die Pädagog*innen womöglich sogar geringer.

https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/handlungsebenen/mm-fuer-zielgruppen/verkehrszaehmer

nachhaltig.mobil

Element 1 – Gründung eines Schulteams

Schulisches Mobilitätsmanagement muss von der gesamten Schulgemeinschaft angenommen und gelebt werden. Eltern müssen ein Problembewusstsein für das Bringen und Abholen mit dem Auto entwickeln, Schüler*innen müssen in der Lage sein, ihren Schulweg sicher und eigenständig zu absolvieren und Lehrkräfte müssen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Unterricht integrieren und ihrer Vorbildrolle gerecht werden.

Aus den vorgenannten Gründen wird deutlich, dass schulische Mobilität alle Menschen an den Schulen betrifft. Und daher sollten auch alle Gruppen aktiv in das schulische Mobilitätsmanagement einbezogen werden. Vor allem bedarf es einer ausreichenden Anzahl an Multiplikatoren, die Bewusstsein und Handlungsnotwendigkeiten an ihre jeweilige Peer-Group weitergeben.

Wir schlagen für die aktive Einbindung der Schulgemeinschaft die Gründung eines Schulteams vor. Das Team sollte aus mindestens fünf Personen bestehen. Von denen sollte mindestens die Hälfte die Schülerschaft vertreten. Zudem sollte mindestens eine Lehrkraft, z. B. die

mobilitätsbeauftragte Person und eine Vertretung der Elternschaft dem Team angehören.

Die Gründung des Schulteams sollte mit einer unterschriebenen Teilnehmerliste und einem Protokoll des konstituierenden Treffens offiziell besiegelt werden.

Empfehlung

Ein Schulteam ist für die Beteiligten nur dann attraktiv, wenn es maßgeblich auf das schulische Mobilitätsmanagement Einfluss nehmen kann. Daher sollte das Schulteam bereits bei der Konstitution über die Fülle der Möglichkeiten zur Mitwirkung informiert werden. Zugleich sollte das Schulteam hieraus ableiten, was in den nächsten zwei Jahren auf seiner Agenda stehen soll und damit bereits die Grundlage für das Kriterium 2 – dem Schulkompass nachhaltiger Mobilität – legen.

Empfehlung zur Zusammensetzung

- mind. 3 Schüler*innen, bestenfalls aus unterschiedlichen Jahrgangsstufen
- mind. 1 Lehrkraft
- mind. 1 Elternvertretung

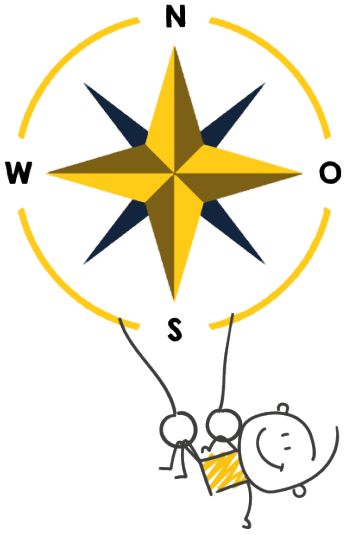
Mitwirkung bei den Analysen schulischer Mobilität

Das Schulteam kann beispielsweise mitwirken bei

- Design der Online-Befragung,
- Statistische Auswertung anonymisierter Befragungsergebnisse,
- Kartografische Auswertung anonymisierter Befragungsergebnisse,
- Begutachtung von Problemstellen,
- Begutachtung der Mobilitätssituation im Umfeld der Schule,
- Planung, Vorbereitung und Durchführung von Aktionen,
- Beteiligung an der Implementierung von Mobilitätsbausteinen,
- Erstellen von Imagevideos, Storymaps, Instastories, Kunstaktionen, Fotoausstellung, etc.,
- Mitgestaltung des Schulwegplans.

Element 2 – Schulkompass nachhaltig.mobil

Das Ziel schulischen Mobilitätsmanagements ist die dauerhafte Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität. Das geht in den meisten Fällen mit einer Veränderung des gegenwärtigen Mobilitätsverhaltens zugunsten des Umweltverbunds (zu Fuß, mit dem Rad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder der Kombination daraus) einher. Damit sich alle Betroffenen schulischer Mobilität der Zielsetzung und der damit verbundenen Aktivitäten bewusst werden, bedarf es eines Kompass‘ bzw. einer Leitlinie, einer Charta oder Ähnlichem zur Orientierung. Gleichzeitig gibt der Kompass den Kurs bzw. den Fahrplan für das gemeinsame Vorgehen vor.



Empfehlung:

Erstellung eines Schulkompass durch das Schulteam, mit mindestens folgenden Inhalten

» Formulierung der Bedeutung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Schulwege für die Schüler*innen,

» Formulierung der Ziele des schulischen Mobilitätsmanagements der Schule,

» Benennung der Zielgruppen,

» Auswahl von mindestens drei Mobilitätsbausteinen, die an der Schule umgesetzt werden sollen.

» *Unterzeichnung durch das Schulteam und die Schulleitung.*
» *Optional, aber empfohlen: Beschluss durch die Schulkonferenz.*
» *Veröffentlichung des Schulkompass auf der Internetseite der Schule.*

Maßnahmen für die Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements

Das Schulteam sollte im Kompass für einen Zeitraum von zwei Jahren Maßnahmen benennen, die an der Schule unter Beteiligung aller Gruppen der Schulgemeinschaft sowie außerschulischer Akteure umgesetzt werden sollen, um die selbst gesteckten Ziele an der Schule zu erreichen.

Die Auswahl an Maßnahmen kann gemeinsam mit der Stadtverwaltung (bspw. dem FD 3.31 Umwelt) erfolgen. Bei der Auswahl sollten die weiteren Elemente zur aktiven Beteiligung der Schulen berücksichtigt werden.

Element 3 – Botschafter*innen nachhaltig.mobil

Die meisten Schüler*innen an den Grundschulen in Remscheid kommen zu Fuß zur Schule. Allerdings werden zunehmend Kinder mit dem Auto gebracht. Teils aus Bequemlichkeit, teils aus Gewohnheit, aber auch aus Sorge oder weil sie nicht wissen, welche Alternativen es für sie gibt. Um zu zeigen, dass der Schulweg auch ohne Auto gut zu machen ist, bedarf es Menschen aus der Schulgemeinschaft, die aufs Auto verzichten. Die stattdessen mit dem Bus, Bahn, dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen. Und diese Schüler*innen oder Lehrkräfte können über ihre Erfahrungen berichten, darüber erzählen, was gut und was nicht gut läuft und sie werden so zu Botschaftern nachhaltiger Mobilität.

Auto stehen lassen, Vorbild sein.

Empfehlung:

» Mindestens zwei Lehrkräfte und zwei Schüler*innen, die bislang regelmäßig mit dem Auto zur Schule kommen, lassen das Auto stehen und nutzen für mindestens zwei Monate alternative Verkehrsmittel, wie Bus, Bahn oder das Fahrrad. Zu Fuß Gehen zählt natürlich auch.

» Die ausgewählten Personen vereinbaren mit dem Schulteam eine Selbstverpflichtung.

» Die ausgewählten Lehrer*innen und Schüler*innen werden zu Botschaftern nachhaltiger Mobilität und berichten über Ihre Erfahrungen.

Vorbilder zeigen, wie's geht und erzeugen das Gefühl der Selbstwirksamkeit

Auch wenn es die freie Schulwahl in NRW gibt, sind die Schulwege von Schüler*innen in Remscheid in den allermeisten Fällen nicht so lang oder so wenig erschlossen, dass sie nicht auch mit Bus & Bahn oder dem Fahrrad zu machen wären. Aber es gibt Vorbehalte, die Eltern oft anführen, wenn sie ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Der Schulweg ist zu lang, nicht sicher genug, die Verbindungen sind schlecht oder es gibt keinen Radweg, etc. Aber stimmt das wirklich? Mit Ihren Berichten können Botschafter*innen mit Vorurteilen aufräumen und sollten die Bedenken stimmen, so liefern sie wertvolle Hinweise darauf, wo es noch klemmt und wo es Verbesserungsbedarf gibt.

Botschaften nachhaltiger Mobilität auf allen Kanälen

Um zu zeigen, dass die Schulwege auch ohne Auto zu schaffen sind sollen die Botschafter*innen über ihre Erfahrungen berichten. Dabei sollten sowohl die positiven, wie auch die negativen Aspekte beleuchtet werden. Gerade die negativen Erfahrungen sind für eine Verbesserung der Mobilitätssituation von großer Bedeutung.

Die Erfahrungen können über verschiedene Kanäle kommuniziert werden. In vielen Fällen gibt es an den Schulen bereits eine Schülerzeitung, eine schuleigene Website oder einen eigenen Instagram-Account, die hierfür genutzt werden können. Auch die Presse könnte für die Botschaften gewonnen werden.

Element 4 – Mobilität zum Thema machen

Die Voraussetzung für eine sichere und eigenständige und damit auch nachhaltige Schule ist, dass Schüler*innen in der Lage sind ihren Schulweg alleine zu bewältigen. Durch die Anleitung der Eltern und die Verkehrserziehung sollten die Kinder dazu in der Lage sein. Die Realität sieht jedoch anders aus. Es ist zu beobachten, dass immer mehr Kinder im Alter von 10 - 14 Jahren im Straßenverkehr verunglücken, meist mit dem Rad. Zugleich kann festgestellt werden, dass Kinder in vielen Fällen noch nicht sicher Rad fahren können, Räder nicht mehr passen oder gar Verkehrsunsicher sind. Daher sollte vor allem in den Unterstufen die Verkehrserziehung, insbesondere die Radfahrausbildung verstärkt aufgenommen werden.

Die Schüler*innen entwickeln zunehmend ein Interesse am umwelt- und klimabewussten Handeln. Über die Auswirkungen ihrer eigenen Mobilität ist Ihnen aber oft wenig bekannt. Welche Emissionen werden von Kraftfahrzeugen verursacht, wie steht es um Flächeninanspruchnahme von Auto, Bus und Fahrrad im Vergleich. Darauf haben viele

Schüler*innen und auch Eltern vielleicht ein vages Gefühl aber keine konkreten Antworten. Um die nachhaltige Mobilität zu fördern, sollte neben der Verkehrserziehung verstärkt auch die Mobilitätsbildung in den schulinternen Lehrplan aufgenommen werden.

Kurz um: Mobilität zum Thema machen.

Mobilität zum Thema machen. Klar, aber wie?

Das Land gibt mit dem Rahmenlehrplan Themen und zum Teil auch konkrete Inhalte vor, die im Unterricht behandelt werden sollen. Es werden aber keine Angaben zur Vertiefung oder aber zur Methodik und Didaktik gemacht. Das bleibt den Schulen selbst überlassen. Aus diesem Grund werden die Themen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Schulen auch sehr unterschiedlich gehandhabt. Auch mit unterschiedlichem Erfolg.

Ziel des Kriteriums sollte sein, dass die beteiligten Schulen verbindliche Lehrinhalte zu den oben genannten Themenkreisen erarbeiten und in das schulinterne Curriculum aufnehmen. Dabei können sie auf Material zurückgreifen, dass im Zuge dieses Konzeptes für Remscheider Grundschulen erarbeitet wurde.

Element 5 – Mobilitätsaktionen

Das Kriterium 5 baut auf dem Kriterium 2 – Schulkompass auf. Es beinhaltet die Konkrete Umsetzung von Aktionen an den beteiligten Schulen.

Umsetzung von mindestens drei Mobilitätsbausteinen bzw. -aktionen aus dem Schulkompass

Empfehlung:

Die Schule setzt die im Schulkompass benannten Mobilitätsbausteine innerhalb von zwei Jahren um.

Schon gehört? Bei uns an der Schule gibt´s Mobilitätsaktionen.

Es gibt viele Möglichkeiten, die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität der Schulgemeinschaft zu fördern. In erster Linie fällt diese Aufgabe den Eltern und den Schulen im Rahmen des Unterrichts zu. Mit den Mobilitätsbausteinen, die unter dem Kriterium 2 – Schulkompass aufgeführt sind, kann die Schule auf bereits erprobte Aktionen zurückgreifen und sich in vielen Fällen von externen Akteuren, wie der Polizei, der Verkehrswacht oder dem lokalen Verkehrsunternehmen unterstützen lassen.

Das bietet den Schulen einige Vorteile. Zum einen können durch die Nutzung der Mobilitätsbausteine wertvolle Ressourcen geschont werden, da diese bereits ausgearbeitet sind und zum Teil mit der Unterstützung externer Akteure durchgeführt werden. Zum anderen lässt sich das Thema sicherer und nachhaltiger Mobilität besser ins kollektive Bewusstsein heben, da die gesamte Schulgemeinschaft eingebunden werden kann.

Sollten die Schulen bereits eigene Ideen zur Förderung sicherer und nachhaltiger Mobilität entwickelt haben, können diese ggf. bei der Auswahl der Mobilitätsbausteine berücksichtigt werden.

Ziel / Wirkung

Mit den grundlegenden Maßnahmen zur aktiven Einbindung der Schulen werden alle Mitglieder der Schulgemeinschaft für die Themen sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität sensibilisiert. Gleichzeitig wird damit den Schulen geholfen, einen Einstig in eine hochwertige Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zu finden und bei der Umsetzung externe Akteure zu gewinnen.

12 Spezifische Maßnahmen

Auf Grundlage der vor Ort durchgeführten Analysen haben wir Empfehlungen erarbeitet. In diesen werden die empfohlenen Maßnahmen an den Problemstellen erläutert, priorisiert sowie ihr Kostenaufwand abgeschätzt. Darüber hinaus werden die zuständigen Schlüsselakteure schulischer Mobilität benannt. Alle Maßnahmen sind nach Maßnahmenkategorien differenziert. Diese umfassen bauliche Maßnahmen, organisatorische Maßnahmen sowie verhaltensbezogene Maßnahmen.

Als bauliche Maßnahmen werden Infrastruktumaßnahmen kategorisiert, die sich in der Regel auf den Straßenraum beziehen. Typische bauliche Maßnahmen sind die Installation einer Querungshilfe, Gehwegverbreiterungen oder die Installation von Straßenbeleuchtung. Bei verhaltensbezogenen Maßnahmen handelt es sich in der Regel um Empfehlungen für die Verkehrserziehung bzw. die Mobilitätsbildung, um bestimmte Verhaltensweisen einzuüben. Diese können unmittelbar an die Schüler*innen adressiert sein, wenn beispielsweise eine Straße an einer bestimmten Stelle gequert werden sollte oder sich direkt an Eltern richten, wenn zum Beispiel bestimmte Bereiche im Schulumfeld nicht von Elterntaxis befahren werden sollen. Organisatorische Maßnahmen betreffen in erster Linie die Ordnungsbehörden und die Polizei, wenn es um die Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs geht. Ein wichtiger Teil der organisatorischen Maßnahmen umfasst zudem die Anordnung von Halteverboten oder Fahrgeschwindigkeiten sowie die Organisation von Schulmobilitätsprojekten an einzelnen Schulstandorten.

Von den, durch Eltern genannten, 311 Problemstellen in ganz Remscheid konnten 278 eindeutig verortet, begutachtet und dokumentiert werden. Insgesamt haben wir 250 Empfehlungen für 194 Problemstellen erarbeitet. Teilweise gibt es mehrere Empfehlungen an einer Stelle.

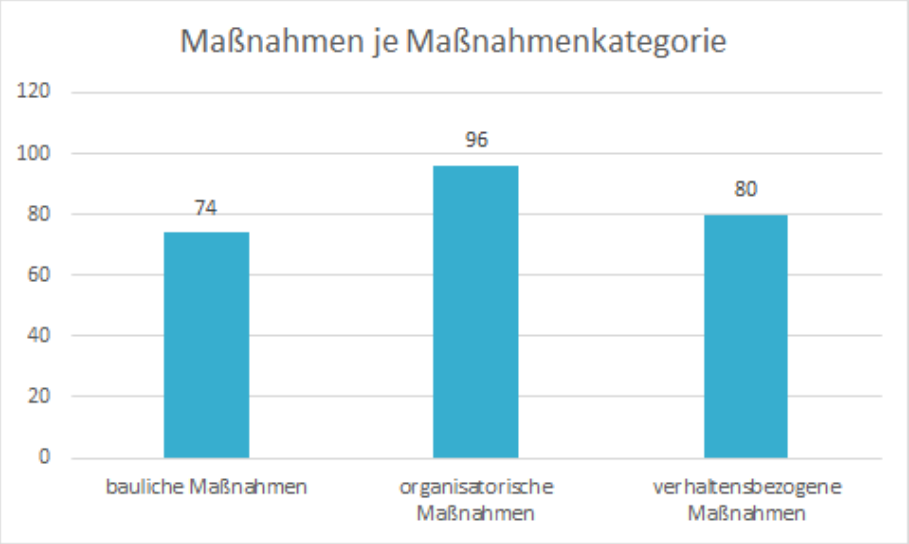


Abb. 19 Verteilung der Maßnahmen nach Maßnahmenkategorien

Die meisten der Maßnahmen sind organisatorische Maßnahmen. Darunter fällt in der Regel die Überwachung des fließenden oder ruhenden Verkehrs, Abstimmungen zwischen Schulen, Verwaltung und sonstigen Akteuren oder die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Halteverboten o.ä. Darauf folgen die verhaltensbezogenen Maßnahmen, bei denen es sich um Empfehlungen handelt, die in die Schulwegpläne aufgenommen werden. Zuletzt empfehlen wir auch eine Reihe baulicher Maßnahmen, die teilweise zusätzlich zu den Hinweisen für die Schulwegpläne erarbeitet wurden.

In den Steckbriefen der spezifischen Maßnahmen werden die Probleme an den Orten sowie die empfohlenen Maßnahmen beschrieben. Die Zuordnung der Problemstellen zu den Empfehlungen in der Tabelle erfolgt anhand der eindeutigen ID. Alle Maßnahmen sind in drei Stufen priorisiert. Zuletzt werden auch die Zuständigkeit sowie die geschätzten Kosten angegeben. Die Kostenschätzungen erfolgen anhand von fünf Kostenkategorien, die sich an den Vergaberichtlinien des Landes NRW orientieren.

Kategorie	Summe
1	bis 15.000 €
2	15.000 € bis 75.000€
3	75.000 € bis 215.000 €
4	215.000 € bis 750.000 €
5	mehr als 750.000 €

Bei Maßnahmen, die den laufenden Betrieb der Fachdienste betreffen oder besonders komplex und aufwendig in der Planung scheinen, erfolgt keine Einteilung in Kostenkategorien. So sind teilweise eigene Gutachten notwendig, die die Kosten für die Umbauten abschätzen.

Die folgende Karte zeigt alle Problemstellen im Umfeld (bis 1000 Meter) der GGS Eisernstein. Anhand der farblichen Gestaltung der Punkte lässt sich erkennen, ob an der entsprechenden Stelle eine Maßnahme empfohlen wird oder nicht.

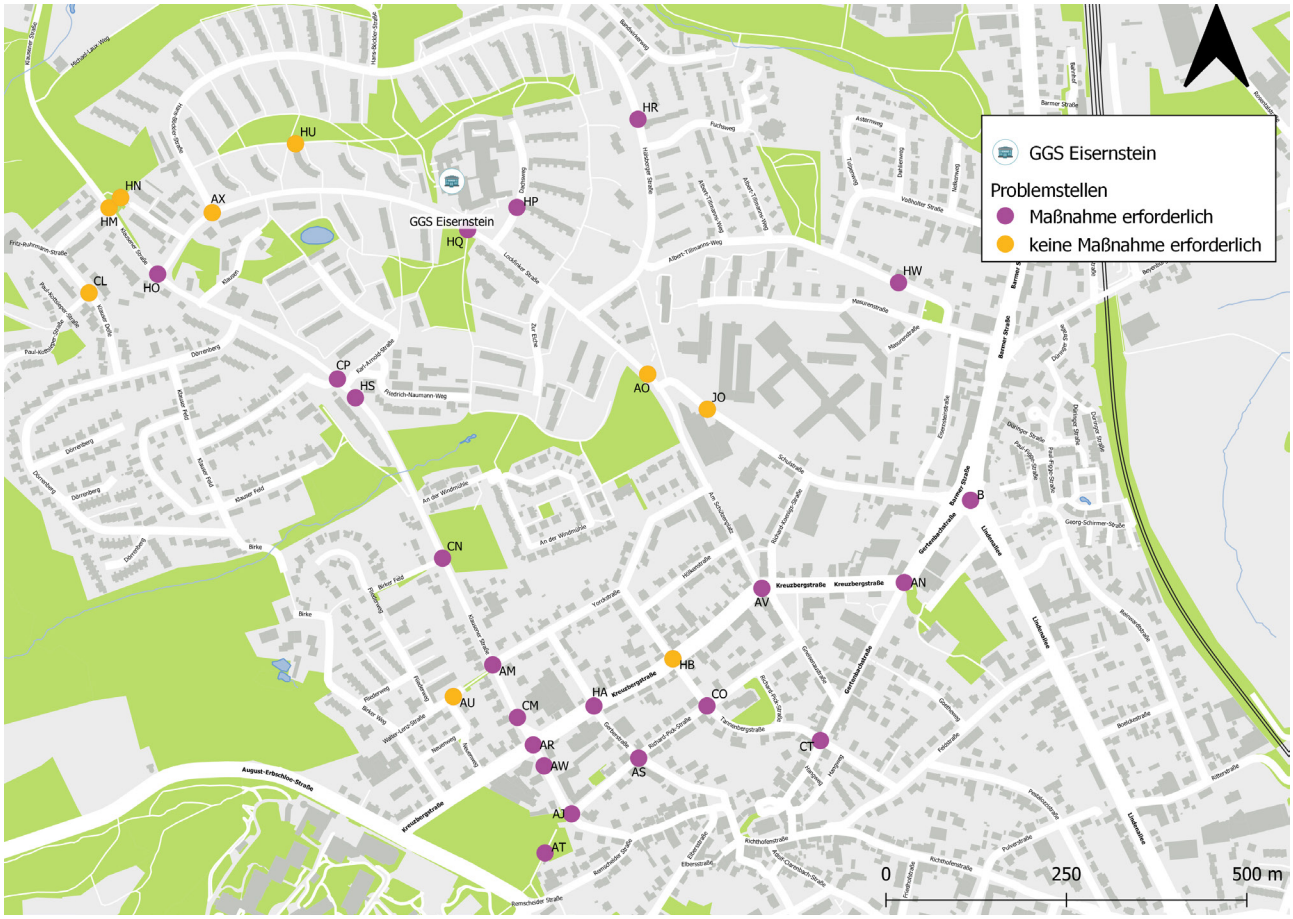


Abb. 20 Problem- bzw. Gefahrenstellen im Umfeld der Schule

Anhand der ID lassen sich die Problemstellen den empfohlenen Maßnahmen in Anlage 1 zuordnen. Die Problemstellen und Maßnahmen werden hier in Form von Steckbriefen genauer erörtert.

13 Schulwegplan

Schulwegpläne sind ein zentrales Element für die Förderung sicherer und eigenständiger Mobilität. Sie beinhalten Informationen über die Zielsetzung der Schule und der Kommune, über die Bedeutung des Schulwegs für die Schüler*innen sowie Hinweise zu öffentlichen Stellen, die Hilfe oder Unterstützung leisten können. Den wichtigsten Inhalt bildet die Karte, auf der sämtliche Stellen im Schulumfeld eingezeichnet sind, an denen besondere Verhaltenshinweise notwendig sind. Diese dienen den Eltern und Schüler*innen beim Einüben der Schulwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad und sind in kleineren Boxen am Rand mit einem Foto und einer kurzen Beschreibung zusätzlich erläutert. Darüber hinaus richtet sich der Schulwegplan aber auch unmittelbar an die Eltern, wenn beispielsweise auf die Nutzung von Elternhaltestellen oder bestimmte Bereiche, die unbedingt von Elterntaxis freigehalten werden sollen, hingewiesen wird. Neben der Karte finden sich im Schulwegplan zahlreiche weitere Informationen zum Thema. So gibt es beispielsweise Hinweise zum richtigen Einüben des Schulweges durch Eltern und ihre Kinder gemeinsam sowie Informationen zur Organisation und Durchführung von Schulweggemeinschaften zu Fuß. Außerdem enthält er eine direkte Ansprache der Eltern, in der auf die Bedeutung eigenständiger und nachhaltiger Mobilität ihrer Kinder auf den Schulwegen hingewiesen wird.

Verwendung und Aktualisierung des Schulwegplans

Der wichtigste Zweck des Schulwegplans liegt im Einüben des Schulweges. Dabei richtet er sich insbesondere an neue Schüler*innen und könnte beispielsweise schon beim ersten Elternabend, noch vor der Einschulung an die Eltern ausgegeben werden. Darüber hinaus sollte der Schulwegplan auch im Unterricht verwendet werden, wenn es um Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung geht. Gleichsam lernen die Kinder dabei das Lesen und Verwenden von Karten sowie die Himmelsrichtungen kennen.

Der Schulwegplan sollte spätestens alle vier Jahre überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden. Es ist allerdings auch früher denkbar, wenn es einen Anlass dafür gibt. Das könnte zum Beispiel die Erschließung eines neuen Baugebietes oder eine Dauerbaustelle sein. Die gesamte Schulgemeinschaft sollte aktiv daran mitwirken und etwa neue Problemstellen im Schulumfeld an die Schule melden.

Ein Muster des Schulwegplans ist Teil des Ordners. Sollte dieser hier fehlen, wenden Sie sich bitte an den Fachdienst Umwelt der Stadt Remscheid.

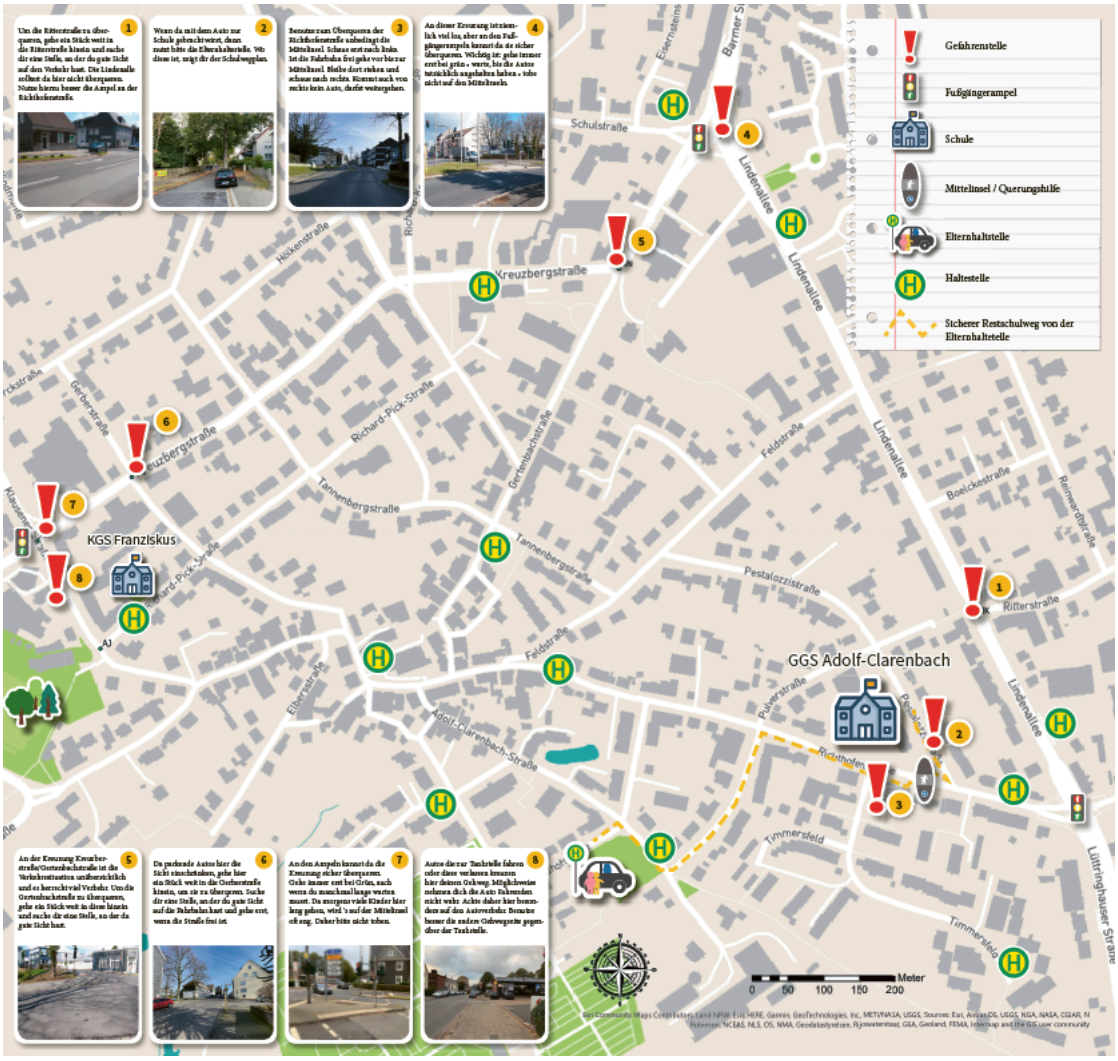


Abb. 21 Teile eines Schulwegplans für eine Remscheider Grundschule

14 Empfehlungen für den Unterricht

Bei der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität fällt den Schulen die Schlüsselrolle zu. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgaben der Schulen. Sie berücksichtigen neben dem verkehrssicherem Verhalten weitere relevante Aspekte des Verkehrs wie Klimaschutz, Ressourcenverbrauch, Verkehrsraumgestaltung, zukunftsfähige Mobilität sowie die Förderung der eigenständigen Mobilität der Schüler*innen. Nach didaktischen Grundsätze soll in Remscheid Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung erfahrungs-, handlungs- und umgebungsorientiert umgesetzt werden. Heterogenität der Lerngruppen und individuelle Förderung werden berücksichtigt, Fragen der Inklusion einbezogen.

Die erarbeiteten Empfehlungen für den Unterricht verstehen sich als Ergänzung zur Grundlegenden Maßnahme auf Seite 76, die sich am Rahmenlehrplan des Landes NRW orientiert.

Der Erfolg der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung hängt maßgeblich von der intrinsischen Motivation der gesamten Schulgemeinschaft ab. Daher sind Programme zur aktiven Beteiligung von Lehrkräften, Eltern und Schüler*innen, wie das Verkehrszähmer-Programm und nachhaltig.mobil wichtige Bestandteile schulischen Mobilitätsmanagements an Remscheider Schulen.

Um die sichere, nachhaltige und eigenständige Mobilität der Schüler*innen auch verstärkt im Unterricht zu fördern, haben wir einen Leitfaden erstellt. Dieser enthält Unterrichtsempfehlungen zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Remscheider Grundschulen. Die Auswahl der Unterrichtsempfehlungen erfolgte durch eine Arbeitsgruppe, die im Wesentlichen mit Verkehrsplaner*innen und Grundschullehrkräften besetzt war.

Der Leitfaden gliedert die Unterrichtsempfehlungen in insgesamt vier Module:

- Körper-fühlen
- Basiswissen Verkehr
- Mobilitätsbildung
- Sicherheit-Spezial

Die Module sind differenziert nach Jahrgangsstufen für die Klassen 1 und 2 sowie 3 und 4 konzipiert worden. Die Auswahl der Unterrichtsempfehlung entstammt zu einem großen Teil aus erprobter und bewährter Fachliteratur, Empfehlungen der Unfallversicherer und wur-

den durch eigene Vorschläge der Lehrkräfte und der Verkehrsplanerin ergänzt. Jedem dieser Module sind entsprechende Literaturhinweise sowie konkrete Beispiele und Empfehlungen für die Gestaltung des Unterrichts zugeordnet.

Die Materialien, auf die im Leitfaden Bezug genommen wird, werden in einer Material- und Methodenbox zusammengestellt und an jede Schule mit Primarstufe übergeben.

14.1 Erarbeitung der Unterrichtsempfehlung und Entstehung des Leitfadens

Die Empfohlenen Unterrichtsinhalte wurden in einem iterativen und partizipativen Prozess ausgewählt. Im Rahmen des Projekts wurde hierfür eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die aus Vertreter*innen der Verwaltung, der Schulen, der Polizei und den beauftragten Büros bestand. Die Arbeitsgruppe rekrutierte sich vor allem aus einer bereits bestehen Gruppe von Kontaktlehrer*innen, die sich unter der Leitung der Schulfachlichen Beraterin, Frau Börsch, regelmäßig zu den Themen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung austauscht.

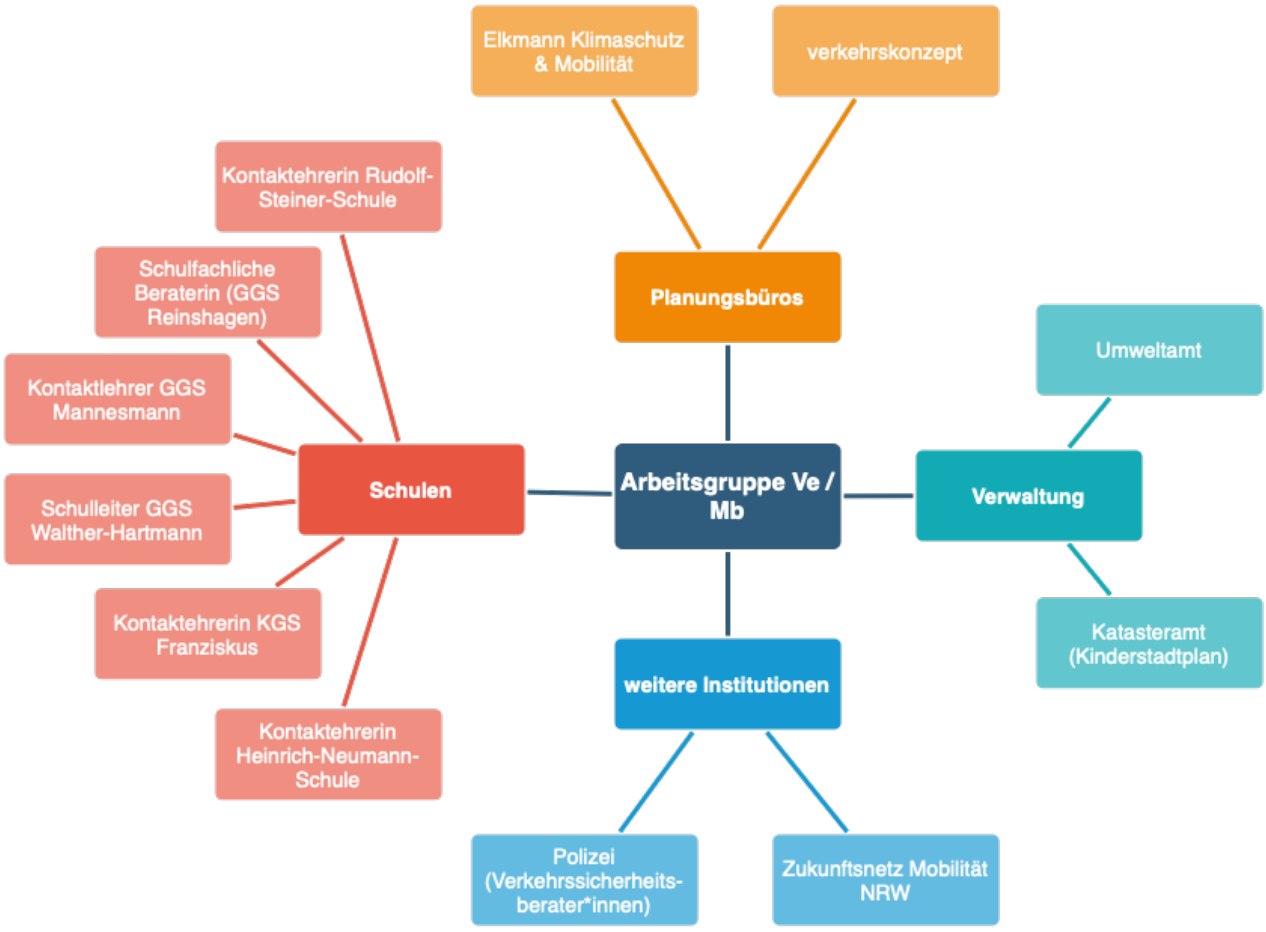


Abb. 22 Zusammensetzung der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung von Unterrichtsinhalten

Am Beginn der Erarbeitung von Unterrichtsempfehlungen standen Fragen zur aktuellen Situation der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an Remscheider Grundschulen.

In welchem Rahmen werden bisher Verkehrserziehung (Ve) und Mobilitätsbildung (Mb) an Ihren Schulen umgesetzt (Themen, Jahrgang, Umfang, Formate/Methoden)?

Was funktioniert gut? Wo gibt es Schwierigkeiten? Worauf sind evtl. Schwierigkeiten zurückzuführen?

Bedarfe, die bisherige Ve / Mb zu verbessern (inhaltlich, strukturell …)?

Wünsche für das Projekt und die Arbeit dieser Gruppe?

Im Ergebnis stellte sich die Unterrichtssituation wie folgt dar:

» Standardmäßig finden Schulumfeldbegehungen zu Beginn des 1. Schuljahres mit den Bezirksdienstbeamten der Polizei statt.

» Zudem wird regelmäßig die Aktion „Siehst du mich?“, ebenfalls mit dem 1. Schuljahr und mit Unterstützung der Polizei durchgeführt.

» Mit Unterstützung der Polizei finden in den 3. und 4. Klassen Radfahrtrainings im Realraum statt. Die klassische Radfahrprüfung findet aktuell nicht statt. Problematisch ist:

  - dass viele Kinder kein eigenes Rad besitzen – Fahrradbesitz ist häufig abhängig von sozialem Hintergrund – oder die Fahrräder der Kinder in schlechtem Zustand sind und
  - viele Eltern betrachten das Fahrrad mehr als Spielgerät denn als Verkehrsmittel.

» Eine Jugendverkehrsschule gibt es in Remscheid nicht.

» Toter Winkel: gutes Material verfügbar, z.B. Videos mit der Maus / Fug

» Busschule (mit Verkehrsbetrieben): nur für Klasse 4. Die Klassen werden mit dem Bus an der Schule abgeholt und zum Betriebshof gefahren, dort wird u.a. auch ein Videofilm gezeigt.

» Sportunterricht: Ausweichen (Hindernis), Psychomotorik, Hören, Rangieren …

» Mathe: Zählen, Längen, Entfernung

» Sachunterricht: Die Umsetzung von Ve / Mb ist in den Schulen sehr unterschiedlich und abhängig vom persönlichen Ermessen der Lehrkräfte. Bis vor einigen Jahren musste der Unterricht Ve / Mb im Klassenbuch dokumentiert werden, diese Regelung wurde inzwischen (leider) aufgehoben. Eine fächerübergreifende Bearbeitung eines Themas im Unterricht ist schwierig, wenn mehrere Lehrer in einer Klasse unterrichten.

» Frau Börsch leitet die regelmäßigen Treffen der Kontaktlehrer für Verkehrserziehung. Die Treffen werden gut besucht und finden in den Räumlichkeiten der Polizei / Verkehrssicherheitsberatung statt. Die Verkehrssicherheitsberatung ist zusammen mit den Kollegen aus Solingen und Wuppertal bei der Verkehrsunfallprävention des Polizeipräsidium Wuppertal angesiedelt. In Remscheid sind insgesamt 3 Beamte für die Sicherheitsberatung an Schulen und Kitas zuständig.

» Verkehrserziehung ist meist kein fester Bestandteil im Lehrplan.

  - Bedarf, z.B. eine Projektwoche fest im schulischen Jahresplan einzuplanen/zu verankern und mgl. fächerübergreifend das Thema Ve/Mb zu bearbeiten.

» Teilweise wenig Unterstützung durch Eltern.

» Schulverkehrsplan wird von Lehrkräften kaum genutzt.

» Fachfremde Kollegen (nicht Sachunterricht) einzubeziehen, ist schwierig.

» Ve/Mb spielt im Rahmen der Lehrerausbildung keine Rolle. Derzeit wird beim Zentrum für schulpraktische Lehrerausbildung (ZFSL) eine E-Learning Plattform entwickelt und dafür von der Solinger Polizei ein Videofilm zur Verkehrssicherheit erarbeitet.

» Die Erstellung von Kinderstadtplänen wäre wünschenswert. Die Pläne könnten gut auch im Matheunterricht eingesetzt werden.

14.2 Materialauswahl und Leitfaden für den Unterricht

Die Befähigung der Kinder zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr ist eine Grundvoraussetzung für eigenständige und nachhaltige Mobilität. Die umfangreichen Empfehlungen für den Unterricht mit der Materialsammlung soll die Schulen in der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung unterstützen und einen leichten Zugang zu erprobten Materialen liefern. Damit sollen die Angebote ausgebaut, vertieft und für Remscheid standardisiert werden.

Der Leitfaden gliedert die Unterrichtsempfehlungen für die Jahrgangsstufen 1 und 2 bzw. 3 und 4 in jeweils vier Module. Zur besseren Erkennbarkeit und Handhabbarkeit wurden den einzelnen Modulen Farben zugewiesen. Das nachfolgende Schaubild gibt die Themenauswahl für die einzelnen Module und deren farbliche Zuordnung wieder.

Modul	Klasse 1/2	Klasse 3/4
„Körper-fühlen“	Bewegung und Psychomotorik Wahrnehmung	Bewegung / Psychomotorik (inkl. Radverkehr) Wahrnehmung
„Basiswissen Verkehr“	Schulweg- und Wohnumfeld Verkehrsmittel Verkehrszeichen und –regeln	Schul-/ Wohnumfeld, Orientierung / Kinderstadtplan Andere Schulwege Verkehrsmittel Verkehrsregeln/ -zeichen (inkl. Radverkehr)
„Mobilitätsbildung“	Verkehr und Umwelt Der eigenständige Schulweg	Verkehr und Umwelt Eigenständig mobil
„Sicherheit-spezial“	Fahrbahn überqueren Non-verbale Kommunikation Toter Winkel	Toter Winkel Einschätzung Entfernung und Geschwindigkeit

Abb. 23 Übersicht über die Module

Auf Modulebene beginnen die Kapitel mit einer kurzen Übersicht von Literatur- und Materialempfehlungen für das jeweilige Modul. Auf der nachgeordneten Themenebene erfolgt zunächst eine kurze Einführung in die verkehrliche Bedeutung der nachfolgenden Unterrichtsempfehlungen. Aus Gründen des Urheberschutzrechtes wird im Leitfaden weitgehend auf eine Wiedergabe konkreter Unterrichtsbeispiele verzichtet. Es kann meist nur auf die entsprechenden Quellen verwiesen werden. Der überwiegende Teil der ausgewiesenen Quellen ist in der Material- und Methodenbox enthalten und so schnell zur Hand. Leitfaden und Materialboxen sollen ausdrücklich mit Notizen, eigenem Material, Kopiervorlagen … gefüllt und belebt werden.

Sofern die hier getroffene Jahrgangseinordnung von Übungen vom Entwicklungsstand der Schulklasse abweicht, sind individuelle Anpassungen durch die Lehrkraft zu treffen.

Unterrichtsbeispiel

[1]Seiltanz (Aus / Angelehnt an: Wahrnehmen und Bewegen, S. 12)

Fach: Sport (Turnhalle / Klassenraum, Klassenverband),

Material: Gegenstände zum Balancieren (Säckchen, Bälle, Zeitungen, etc.)

In Bezug auf die Quellenverweise wird unterschieden:

» Die Formulierung „Aus: … [Quelle]“ bedeutet, dass die Übung exakt der Quellenangabe entspricht.

» Die Formulierung „Angelehnt an: … [Quelle]“ bedeutet, dass die Übung durch die Verfasserin gegenüber der angegebenen Quelle leicht modifiziert oder ergänzt wurde.

» Übungen, die die Verfasserin des Leitfadens selbst entwickelt und der Stadt Remscheid dafür entsprechende Nutzungsrechte eingeräumt hat, werden ausführlich wiedergegeben.

» "Tradierte Überlieferung" bedeutet, dass die Verfasserin / der Verfasser unbekannt ist, in der Regel handelt es sich um seit Jahrzehnten praktizierte Übungen.

Literatur- und Quellenverzeichnis der Unterrichtsmaterialien

In der Material- und Methodenbox sind folgende Quellen enthalten:

Auf dem Weg zur Schule (DVD); Pascal Plisson, Senator Home Entertainment GmbH, Neuss 2014. Dokumentarfilm über die beschwerlichen und gefährlichen Schulwege von 4 Kindern aus verschiedenen Ländern (77 min). Mit pädagogischem Begleitheft.

Das move it-Handbuch – Fit für den Straßenverkehr; Verkehrswacht Medien-Service, Bonn 2019 (14. Auflage). Spiele und Übungen zur Förderung der Wahrnehmung und Bewegungssicherheit mit kompakt und übersichtlich aufbereiteten Hintergrundinformationen.

Erste Hilfe bei Kindern; Unfallkasse NRW

Fahrrad Fahren in Deutschland – Die Wichtigsten Regeln; Unfallforschung der Versicherer, Deutsche Verkehrswacht e.V., Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. - nicht in allen Kisten vorhanden

Funkeln im Dunkeln – Mach dich sichtbar (Poster); Unfallkasse NRW & Landesverkehrswacht NRW

Jetzt entdecke ich meine Stadt – rausgehen und loslegen!; A. M. Leitzgen, A. Lachmuth, BELTZ & Gelberg, Weinheim 2017, ISBN-13: 9783407822093. Sehr schön illustriertes Arbeitsbuch mit tollen Anregungen für spannende Stadtentdeckungstouren, vorwiegend für Kinder ab Klasse 3. Teile als kostenloser Download auf der Verlagsseite verfügbar.

Mein Schulwegtrainer; Renate und Gunter Bleyer, BSB Hamburg, Referat Verkehrserziehung, 2015 (5. Auflage). Mit Hilfe von drei Comicfiguren werden wichtige Situationen auf dem Schulweg erklärt (Gehweg, Ausfahrten, Zebrastreifen, Ampel, abbiegende Autos, ungesicherte Überwege). Ein gut aufbereitetes und schön illustriertes Arbeitsheft für Schüler. Kostenloser Download auf dem Bildungsserver Hamburg verfügbar.

Miteinander erleben mit Tiger und Bär – 45 Projektideen für die Kita; Renate Zimmer, Beltz Verlag, Weinheim 2014, ISBN: 978-3407-72711-4. Motorische und sensorische Übungen mit deutlichem Bezug zu sozialen Aspekten. Spielerischer Umgang steht im Vordergrund. Schwerpunkt: Klasse 1.

Mobile Kids – Schulaktion; Daimler AG in Kooperation mit der Klett MINT GmbH, Stuttgart 2018 (3. Auflage), ISBN: 978-3-942406-25-3. Beinhaltet Lehr- und Lernmittel für (mehrtägige) Schulaktionen in 6 Modulen.

Mobile Kinder - Mobilitätsbildung - nachhaltig und handlungsorientiert; Philipp Spitta, Vogel-Verlag, München 2013 (1. Auflage), ISBN: 978-3-574-19273-9. Einzelne Übungen sehr ausführlich und übersichtlich mit Hintergrundinformationen beschrieben. Materialien, Kopiervorlagen und Ideen für den fachübergreifenden Unterricht. Mit CD-Rom.

Mobilität in Remscheid; Stadt Remscheid

Mobilitätsfibel. Mobile Kinder - mobil mit Kindern; Regionale Sonderausgabe für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Berlin und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), Gelsenkirchen 2021: Broschüre für Eltern und Kinder mit vielen Tipps, wie der tägliche Schulweg genutzt werden kann, die Selbstständigkeit und Sicherheit der Kinder zu stärken.

Pixi Wissen – Sicher im Straßenverkehr; Carlsen Verlag

Polizeihund Paul – präsentiert Schulwege-Hits; Rainer Niersmann, 2005

Primo 1 – Verkehrserziehung; Westermann Schroedel GmbH, Braunschweig 2019, ISBN: 978-3-507-01820-4. Arbeitsheft für Schüler, gut aufbereitet und illustriert. Themen: Als Fußgänger im Verkehr, Verhalten am Straßenrand, Straßenüberquerung, Verkehrszeichen …

Projektwoche im Straßenverkehr; Anke Nitschke, criAvis-Verlag, Bad Lippspringe 2015, ISBN: 978-3-944341-26-2. Fachübergreifendes Freiarbeitsmaterial (SU, Mathe, Deutsch, Kunst, Sport) für die Klassen 1-6 aller Schulformen mit Lösungen. Vom Schulweg, den Verkehrszeichen, dem Fahrrad und vielem mehr.

Prävention in NRW – Kleine Spiele für alle Schulformen; Ursula Zimmer, Prof. Dr. Kurt Zimmer, Unfallkasse NRW, Düsseldorf 2017. Kostenloser Download verfügbar.

Prävention in NRW – Entspannung in der Schule – Anleitungen und Beispiele; Prof. Dr. Kurt Zimmer, Kerstin Wenige, Unfallkasse NRW, Düsseldorf 2020. Kostenloser Download verfügbar.

Prüf dein Rad! – Checkliste für „Das sichere Rad“. Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV), Berlin 2019.

Radschlag – Infos rund ums Rad für Schulen, Kindergärten, Familien und Vereine; Auto Club Europa, Deutsche Sporthochschule Köln, VCD.

Rolf Zuckowsksi: Rolfs neue Schulweg-Hitparade – Mehr Lieder, mehr Spaß, mehr Verkehrssicherheit; Universal Music Group, Polydor

GmbH, Hamburg 2009, ISBN: 978-3-8291-2298-6.. Liederpaket mit Texten zu Verkehrssicherheit und Schulweg auf CD, Film auf DVD.

Sicherheit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr; Stadt Remscheid.

Sichtbar unterwegs – Tipps für den Straßenverkehr in leichter Sprache; Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. Kostenloser Download verfügbar.

Spiele von gestern für Kinder von heute – Spiele für draußen; Aktion Das Sichere Haus, Unfallkasse Berlin & Unfallkasse Bremen, 2019. Kostenloser Download verfügbar.

Tiger und Bär im Straßenverkehr; Janosch, Beltz & Gelberg, Weinheim Basel 2014, ISBN: 978-3-407-76136-1. Der kleine Tiger möchte dem kleinen Bären das richtige Verhalten im Straßenverkehr beibringen.

Velofit-Handbuch; Verkehrswacht Medien Service, Bonn 2011 (1. Auflage). Screeningverfahren für 5-7 jährige Kinder, mit dem sich die für Kinder im Straßenverkehr bedeutsamen motorischen Fähig- und Fertigkeiten einschätzen lassen. Darauf aufbauend praxisgerechte Förderplanung für die Klassen 1-3.

Verkehrszähmer-Programm; Angela Baker-Price, Zukunftsnetz NRW, Köln 2015 (3. Auflage) – nicht in allen Kisten enthalten. Ganzheitlich angelegtes Schulweg-Konzept mit Unterrichtsanregungen und -materialien zur Förderung eines eigenständigen, selbstbestimmten und sicheren Schulwegs. Kostenloser Download auf der Seite des Zukunftsnetz NRW verfügbar.

Weitere Empfehlungen

… das ist für mich ein Kinderspiel – Handbuch zur psychomotorischen Praxis; Wolgang Beudels, Rolf Lensing-Conrady, Hans Jürgen Beins; Verlag moderneres Lernen Borgmann GmbH & Co KG, Dortmund 2019 (12. Auflage); ISBN: 978-3-8080-0837-9. Handbuch für psychomotorische Praxis, mit Spiel- und Übungsbeispielen zu Grob- und Feinmotorik, Gleichgewicht, Konzentration, Entspannung, Wahrnehmung, Reaktion, Ausdauer, Denken und Bewegen, Sozialverhalten.

Der Tote Winkel – Gefahr erkannt – Gefahr gebannt. DGUV-Information, 202-020, Berlin 2020. Kostenloser Download verfügbar. Bebilderte und verständliche Elternbroschüre zur Erklärung der vier einzelnen toten Winkel.

Kinder lernen Rad fahren; Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Berlin 2018. Kostenloser Download auf der Seite des GDV verfügbar. Kompakte Informationen und praktische Übungen um das Radfahren zu erlernen. Mit Vorübungen zum Laufrad bzw. Roller.

Kooperative Abenteuerspiele 1; R. Gilsdorf und G. Kistner, Kallmeyerverlag, 2018 (24. Auflage), ISBN: 978-3-7800-5801-0. Kooperative

Abenteuerspiele fördern nicht nur körperliche und geistige Fähigkeiten, sondern auch Teamfähigkeit und das gemeinsame Lösen und Überwinden von Herausforderungen.

Mein sicherer Schulweg; mini LÜK, Westermann Lernspielverlag GmbH, Braunschweig 2013, ISBN: 978-3-8377-4351-7. Differenziert ausgearbeitete einfache Übungen zu verschiedenen Themen des Kindes im Straßenverkehr (Schulweg, Verkehrszeichen, unterwegs mit Skateboard & Co. …)

Projekthandbuch Kind und Verkehr; Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR), Bonn 2014. Viele Beiträge und sehr gut ausgearbeiteter Übungsaufbau (z.T. für längere Projekte).

Sport in der Primarstufe (Band 1) – Handreichung für die Bewegungsfelder Körper und Geräte; Jürgen Kretscher, Renate Baumann, Ursula Guse, Matthiass, Ursula Steiner, Hofmann Verlag GmbH und Co KG, Schorndorf 2009 (1. Auflage), ISBN: 978-3-7780-0361-9. Handreichungen mit Vorschlägen für Erkundungs- und Übungsaufgaben, Wettkampf-, Gestaltungs- und Spielaufgaben. Inkl. CD-ROM mit Arbeitsmaterialien.

Unterrichtsmaterial für die Verkehrserziehung, 1. Klasse; Simone Heidemann (verkehrskonzept gbr) im Auftrag der Stadt Aachen, Aachen 2015. Auch für das 2. Schuljahr geeignet. Arbeitsheft zum Thema Sinne, Wahrnehmung / Täuschungen und Überquerung von Fahrbahnen in verschiedenen Situationen mit / ohne Querungshilfe, mit Verkehrsgeräusche-CD. Kostenloser Download unter www.fahrrad-in-aachen.de verfügbar.

Unterrichtsmaterial für die Verkehrserziehung, 2. Klasse; Simone Heidemann (verkehrskonzept gbr) im Auftrag der Stadt Aachen, Aachen 2013. Auch für das 3. Schuljahr geeignet. Themen: Toter Winkel, Verhalten in Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen. Kostenloser Download unter www.fahrrad-in-aachen.de verfügbar.

Unterrichtsmaterial für die Verkehrserziehung, 3. Klasse; Simone Heidemann (verkehrskonzept gbr) im Auftrag der Stadt Aachen, Aachen 2013. Auch für das 4. Schuljahr geeignet. Themen: Kinderstadtplan, Einschätzung von Entfernung und Geschwindigkeit, Gegenseitige Rücksichtnahme. Kostenloser Download unter www.fahrrad-in-aachen.de verfügbar.

Unterrichtseinheiten für die Verkehrserziehung 4. und 5. Klasse - Busschule Online; Stadt Aachen, Aachen 2019. Unterrichtsanregungen, die Kindern den Einstieg in das Verkehrsmittel Bus erleichtern sollen. Kostenloser Download auf der Seite der Stadt Aachen verfügbar.

Verkehrserziehung leicht gemacht ; Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), Berlin 2016. Sehr übersichtliches Büchlein mit praktischen Übungen zur Schärfung der Sinne und Mo-

torik (Hören, Sehen, Motorik, Reaktion, Körperbewusstsein). Kostenloser Download verfügbar.

Vom Durcheinanderlaufen zum Miteinanderfahren; Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV), Berlin 2019. Kompakt und übersichtlich aufbereitete Hintergrundinformationen. Konkrete Übungsbespiele zu Bewegungs- und Wahrnehmungsaspekten mit Bezug zur Verkehrssicherheit. Kostenloser Download verfügbar.

Wahrnehmen und Bewegen; Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV), Berlin 2019. Übungen und Spiele zur Sinnesförderung. Kostenloser Download verfügbar. Informationsflyer für Eltern über Unfallrisiken, die mit der Ablenkung durch Smartphones im Straßenverkehr und im öffentlichen Raum einhergehen.

www.what3words.com; Auf der Internetseite www.what3words.com ist die Welt in 3 x 3m-Quadrate aufgeteilt und jedes Quadrat mit einer einmaligen Dreiwortadresse hinterlegt.

Zebra 1/2, Projekt Sinne; Ernst Klett Verlag GmbH, Stuttgart 2009 (1. Auflage), ISBN: 978-3-12-270762-0. Arbeitsheft zum Thema Sinne, Wahrnehmung - und Täuschungen.

Anhang

Problemstelle	Ort
AJ	Klausener Straße / Richard-Pick-Straße

Problemkategorien

Probleme beim Queren, Probleme durch Elterntaxis, zu hohe Geschwindigkeiten

Problembeschreibung

Die Querung des Fußgängerüberwegs verlief während des Beobachtungszeitraumes reibungslos. Die Beleuchtung an dieser Stelle war aber für die Witterungsverhältnisse nicht ausreichend. Die Elterntaxis an dieser Stelle parkten und hielten vor allem im Bereich der Richard-Pick-Straße direkt vor der Schule und versperrten zum Teil den Gehweg gegenüberliegend von der Schule. Am Fußgängerüberweg wurde durch die Elterntaxis gelegentlich die Sicht auf die Straße versperrt. Die Geschwindigkeit wurde teilweise auf der Klausener Straße Richtung Remscheider Straße überschritten.

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kostenkategorie	Priorität	Zeithorizont
organisatorische Maßnahme	Einschränkung der Elterntaxis auf der Richard-Pick Straße.	FD 3.32.1 Straßenverkehrsangelegenheiten, komm. Ordnungsdienst und Schwarzarbeitsbekämpfung	1		kurzfristig
organisatorische Maßnahme	Überprüfung der Beleuchtung des Fußgängerüberwegs gem. DIN 67523	TBR.54 Verkehrstechnik/Steuerung, Beleuchtung	1		kurzfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Wenn du mit dem Auto zur Schule gebracht wirst, solltet ihr nicht im Bereich des Zebra-Streifens oder direkt vor der Schule halten. Dadurch könnten andere Kinder, die zu Fuß zur Schule kommen gefährdet werden. Bitte nutzt stattdessen eine der vorgeschlagenen Elternhaltestellen.

Problemstelle	Ort
AM	Klausener Straße / Yorckstraße

Problemkategorien

Probleme beim Queren, Probleme mit LSA

Problembeschreibung

An dieser Stelle befindet sich keine LSA, weswegen davon ausgegangen werden kann, dass sich das entsprechende Problem eher auf den Knoten Klausener Straße / Kreuzbergstraße bezieht. Hier wird die Querung durch Altkleider- und Altglascontainer sowie dem ruhenden Verkehr in der Yorckstraße erschwert. Von der Querung der Klausener Straße wird an dieser Stelle abgeraten.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im SWP				

Empfehlung für den Schulwegplan

An dieser Stelle parken oft Autos in der Yorckstraße. Außerdem kann es sein, dass du heranfahrende Autos aus der Yorckstraße erst spät bemerkst. Nähere dich der Kruezung daher langsam und stelle sicher, dass kein Auto kommt bzw. heranfahrende Autos dich gesehen haben und warten. Überquere die Yorckstraße erst dann. Wenn du die Klausener Straße überqueren möchtest, tue das auf keinen Fall hier, sondern nutze die Ampel an der Kreuzbergstraße.

Problemstelle	Ort
AN	Kreuzbergstraße / Gertenbachstraße

Problemkategorien

zu hohes Verkehrsaufkommen, fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

Problembeschreibung

Die Gertenbachstraße und die Kreuzbergstraße sind im Bereich des Knotenpunkts stark frequentiert. Zu den Schulwegzeiten wird dies vermutlich durch den Bring- und Abholverkehr des ansässigen Kindergartens verstärkt. Zusätzlich ist im Bereich des Kindergartens mit Rangier- und Wendeverkehr zu rechnen. Die Kinder sollten die Gertenbachstraße abgesetzt an Stellen überqueren, an denen Sie gut sehen können und gut gesehen werden.

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kostenkategorie	Priorität	Zeithorizont
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im SWP				

Empfehlung für den Schulwegplan

An dieser Kreuzung ist das Verkehrsaufkommen sehr hoch. Außerdem kannst du wegen der Büsche die Kreuzbergstraße nicht besonders gut einsehen. Wenn du die Gertenbachstraße überqueren willst, gehe ein Stück in die Straße hinein und stelle sicher, dass gerade kein Auto kommt bzw. heranfahrende Autos dich gut sehen können. Überquere die Straße erst dann.

Problemstelle	Ort
AR	Klausener Straße / Kreuzbergstraße

Problemkategorien

Probleme mit LSA, Probleme mit abbiegendem Verkehr, Probleme beim Queren, fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

Problembeschreibung

Während der Schulumfelderkundung konnte beobachtet werden, dass der Knoten stark von Schüler*innen, nicht nur der KGS Franziskus, frequentiert ist. Die Anforderungszeiten sind vor allem in Nord-Südlicher-Richtung zum Teil deutlich zu lang (1:20-1:40 Minuten). Außerdem sind die Aufstellflächen im Seitenraum und auf einer der Mittelinseln zu schmal.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis zur sicheren Querung im SWP.				
organisatorische Maßnahme	Fußverkehrsfreundliche Optimierung der Umlaufzeiten	TBR5.4 Verkehrstechnik/Steuerung, Beleuchtung	1		mittelfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

An dieser Kreuzung gibt es mehrere Ampeln, um die Straße zu überqueren. Dabei sind hier morgens viele Schulkinder unterwegs und du musst zum Teil länger an den Ampeln warten. Bitte achte darauf hier beim Warten nicht zu toben und ausreichend Abstand zur Fahrbahn zu halten. Wenn es auf einer Mittelinsel schon zu voll sein sollte, warte lieber eine Ampelphase und gehe erst beim nächsten mal Grün über die Straße.

Problemstelle	Ort
AS	Richard-Pick-Straße / Gerberstraße

Problemkategorien

fehlende/schlechte Sichtbeziehungen, zu schmale Gehwege

Problembeschreibung

An dieser Stelle kritisieren Eltern die schlechten Sichtbeziehungen sowie zu schmale Gehwege. Es konnte festgestellt werden, dass der ruhende Verkehr zum Teil auf den Gehwegen steht und somit die Breite, aber auch die Sichtbeziehungen einschränkt. Dies wird durch die Topografie der Gerberstraße verstärkt.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
organisatorische Maßnahme	Überwachung des ruhenden Verkehrs.	FD 3.32.1 Straßenverkehrsangelegenheiten, komm. Ordnungsdienst und Schwarzarbeitsbekämpfung			kurzfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
AT	Fußweg am Jahnplatz

Problemkategorien

Angstraum, fehlende/unzureichende Beleuchtung

Problembeschreibung

Aufgrund fehlender Beleuchtung wird diese Stelle von Eltern als Angstraum wahrgenommen. Grundsätzlich ist an dieser Stelle Beleuchtung vorhanden. Es ist zu prüfen inwiefern die Abstände bzw. die Qualität der Beleuchtung ausreichen.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
organisatorische Maßnahme	Überprüfung der Beleuchtung anhand von DIN EN 13201.	TBR.54 Verkehrs-technik/Steuerung, Beleuchtung	1		kurzfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
AV	Am Schützenplatz / Kreuzbergstraße

Problemkategorien

Probleme mit Lieferverkehr, Probleme mit LSA

Problembeschreibung

Das Halten von Lieferverkehren im Kreuzungsbereich ist ausgeschlossen. Auch andere Einschränkungen durch Lieferverkehre konnten nicht verifiziert werden. Die Anforderungszeiten für die Fußgänger-LSA über die Kreuzberger Straße sind mit > 1 Min. zu lang. Auch die Freigabezeiten von 10 Sek. erscheinen zu kurz. Die Anforderungs- und Freigabezeiten der LSA Am Schützenplatz sowie Richard-König-Straße sind in Ordnung.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
organisatorische Maßnahme	Fußverkehrsfreundliche Optimierung der Umlaufzeiten.	TBR.54 Verkehrs-technik/Steuerung, Beleuchtung	1		mittelfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
AW	**Klausener Straße / Tankstelle**

Problemkategorien

Probleme mit abbiegendem Verkehr

Problembeschreibung

Eltern bemängeln an dieser Stelle den abbiegenden Verkehr vom Gelände der Tankstelle. Das Verkehrsaufkommen an der Tankstelle war während der Schulumfelderkundung gemäßigt, Konflikte mit SuS konnten nicht beobachtet werden. Der Schulwegplan sollte auf mögliche Gefahren durch die Ausfahrt sowie auf die Nutzung der gegenüberliegenden Gehwegseite hinweisen.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im SWP				

Empfehlung für den Schulwegplan

Hier befindet sich die Ausfahrt einer Tankstelle. Achte darauf, dass kein Auto aus der Ausfahrt kommt, bevor du dort entlang gehst. Alternativ kannst du die Klausener Straße auch schon an der Kreuzung an der Ampel überqueren und der Ausfahrt damit aus dem Weg gehen. Wenn du von der Kreuzberger Straße aus westlicher Richtung zur Schule läufst bleibe unbedingt auf dem Gehweg, da dich die Autos an der Tankstelle übersehen könnten.

Problemstelle	Ort
B	Barmer Straße / Gertenbachstraße

Problemkategorien

Probleme mit LSA, fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

Problembeschreibung

Das Queren am Knoten Barmer Straße / Lindenallee ist für Schulkinder problematisch. Das Queren in einem Zuge ist nicht möglich. Wartezeiten auf den Mittelinseln betragen teils mehr als eine Minute und die Aufstellflächen der Mittelinseln sind an einigen Stellen nicht ausreichend dimensioniert. Eine alternative Querungsmöglichkeit über die Lindenallee liegt rund 450 Meter entfernt. Im Falle eines Ausfalls der Signaltechnik stellt dieser Knoten für die Kinder einen unüberwindbare Barriere dar.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
bauliche Maß-nahme	Fußgängerfreundlicher und barriere-freier Umbau des gesamten Knotens erforderlich. Einrichtung einer weiteren Querungsstelle auf der Lindenallee im Abschnitt zwischen Ritterstraße und Reinwardtstraße.	FD 4.12.5 Verkehrspla-nung, Bauleitplanung und Koordinierung TBR	eigenes gutachten erforderlich		langfristig
verhaltensbezo-gene Maßnah-me	Hinweis im SWP				

Empfehlung für den Schulwegplan

An dieser Kreuzung musst du mehrere Ampeln nutzen, um die Straße zu überqueren. Außerdem musst du zum Teil länger auf den Mittelinseln warten. Dabei ist besonders wichtig, dass du nur bei Grün die Straße überquerst und sicherstellst, dass die Autos anhalten. Wenn es auf den Mittelinseln bereits zu voll ist, warte lieber bis es das nächste mal Grün wird und vermeide es hier mit deinen Freunden zu toben.

Problemstelle	Ort
CM	Klausener Straße

Problemkategorien

zu schmale Geh-/Radwege

Problembeschreibung

Die Gehwegbreiten auf der östlichen Seite sind mit 1,20 Metern zu schmal. Durch Vegetation werden die bereits baulich zu schmalen Gehwege zusätzlich verengt. Hinsichtlich der zu erwartenden Fußgängerfrequenz auf der Klausener Straße sollten die Gehwege verbreitert werden.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
bauliche Maßnahme	Ausbau der Gehwege entlang der Klausener Straße gem. EFA 2002 und regelmäßiger Grünschnitt entlang des Gehwegs zwischen Yorckstraße und Kreuzbergstraße.	FD 4.12.5 Verkehrsplanung, Bauleitplanung und Koordinierung TBR	eigenes Gutachten erforderlich		mittelfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
CN	Klausener Straße

Problemkategorien

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

Die Problemstelle kann bestätigt werden, da keine Querungshilfe vorhanden ist. Deshalb wird die Querung an dieser Stelle nicht empfohlen.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im SWP				

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
CO	Tannenbergstraße / Richard-Pick-Straße

Problemkategorien

Probleme beim Queren, fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

Problembeschreibung

Aufgrund des ruhenden Verkehrs im Mündungsbereich können die Sichtbeziehungen hier eingeschränkt sein.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
organisatorische Maßnahme	Überwachung des ruhenden Verkehrs.	FD 3.32.1 Straßenverkehrsangelegenheiten, komm. Ordnungsdienst und Schwarzarbeitsbekämpfung			kurzfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
CP	Klausener Feld / Klausener Straße

Problemkategorien

zu schmale Geh-/Radwege

Problembeschreibung

Die Problemstelle kann zum Teil bestätigt werden, da die Gehwege in beiden Seitenräumen nicht breiter als 1,80 m sind.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
bauliche Maß-nahme	Durch das Versetzen der Ketten auf der östlichen Gehwegseite könnte weiterer Platz gewonnen werden.	FD 4.12.5 Verkehrspla-nung, Bauleitplanung und Koordinierung TBR	1		mittelfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
CT	Gertenbachstraße / Tannenbergstraße

Problemkategorien

zu hohe Geschwindigkeiten, Probleme beim Queren

Problembeschreibung

Die Probleme beim Queren der Straße können nicht bestätigt werden. Die Sichtbeziehungen sind in alle Richtungen gegeben. Vor allem in Wegebeziehung Tannenbergstraße - Gertenbachstraße wird regelmäßig zu schnell bzw. mit nicht angepasster Geschwindigkeit gefahren.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
organisatorische Maßnahme	Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten.	Verkehrskommisariat 2			kurzfristig
bauliche Maßnahme	Baulich könnte statt des angedeuteten Mini-Kreisverkehrs eine Aufpflasterung des Knotens zur Reduzierung der Geschwindigkeiten eine Lösung darstellen	FD 4.12.5 Verkehrsplanung, Bauleitplanung und Koordinierung TBR	1		mittelfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
HA	Kreuzbergstraße / Gerberstraße

Problemkategorien

fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

Problembeschreibung

Durch den ruhenden Verkehr ist die Sicht im Mündungsbereich der Gerberstraße stark eingeschränkt. Einbiegende Fahrzeuge von der Kreuzstraße sehen querende Kinder zu spät.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
organisatorische Maßnahme	Einrichtung und Durchsetzen von absoluten Halteverboten am Knoten Gerberstraße / Kreutzbergstraße.	FD 3.32.1 Straßenverkehrsangelegenheiten, komm. Ordnungsdienst und Schwarzarbeitsbekämpfung	1		kurzfristig
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im SWP				

Empfehlung für den Schulwegplan

Durch parkende Autos ist dir oft die Sicht auf die Kreuzbergstraße verdeckt. Autofahrer*innen können dich auch nicht sehen. Du solltest ein Stück weit in die Gerberstraße hineingehen und an einer Stelle die Straße überqueren, an der du besser sehen kannst.

Problemstelle	Ort
HO	Klausener Straße / Lockfinker Straße

Problemkategorien

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

Die Querungssituation über die Lockfinker Straße ist nicht optimal, stellt aus gutachterlicher Sicht aber auch keine wichtige Wegebeziehung dar. Sollten Schüler*innen über die südliche Seite der Lockfinker Straße kommen, so sollten sie erst auf Höhe der Schule am FGÜ queren. Problematisch ist eher die fehlende Querungsmöglichkeit der Klausener Straße zwischen Klauser Delle und Karl-Arnold-Straße.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
bauliche Maß-nahme	Prüfung der Installation einer weiteren Querungshilfe über die Klausener Straße zwischen Klauser Delle und Karl-Arnold-Straße.	FD 4.12.5 Verkehrspla-nung, Bauleitplanung und Koordinierung TBR			mittelfristig
verhaltensbezo-gene Maßnah-me	Hinweis im SWP				

Empfehlung für den Schulwegplan

An dieser Kreuzung ist die Fahrbahn sehr breit. Wenn du sie überqueren möchtest, musst du die Mittelinseln nutzen. Allerdings gibt es auch keine Ampeln. Wenn du aus südlicher Richtung über die Klauser Straße zur Schule gehst, solltest du die Lockfinker Straße hier noch nicht überqueren. Bleibe lieber auf der deiner Seite und nutze erst den Zebrastreifen vor der Schule.

Problemstelle	Ort
HP	Dachsweg

Problemkategorien

Probleme mit Elterntaxis, Probleme beim Queren, zu schmale Gehwege

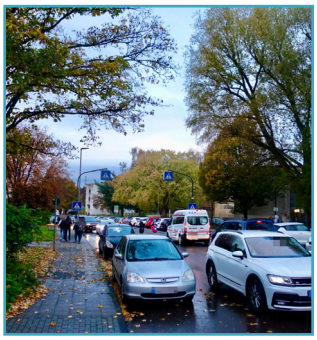
Problembeschreibung

Die genannten Probleme konnten durch die Beobachtung bestätigt werden. Der Dachsweg sollte unbedingt vom Zielverkehr freigehalten werden. Das betrifft auch die Lehrkräfte. Die Senkrechtparkstände sollten entfernt und der Gehweg verbreitert werden. Eltern, die Ihre Kinder zu Fuß oder mit dem Auto begleiten, warten am Schultor und stellen so den Gehweg zu. Das Längsparken auf dem Dachsweg sollte deutlich eingeschränkt werden und Querungsmöglichkeiten eingerichtet werden, z. B. auf Höhe der jetzigen Senkrechtparkstände.

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kostenkategorie	Priorität	Zeithorizont
bauliche Maßnahme	Senkrechtparkstände im Dachsweg entfernen.	FD 4.12.5 Verkehrsplanung, Bauleitplanung und Koordinierung TBR	2		kurzfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
HQ	Lockfinker Straße



Problemkategorien

Fehlende Rücksichtnahme, Probleme beim Queren, Elterntaxis

Problembeschreibung

Im Beobachtungszeitraum wurde der Vorrang am Fußgängerüberweg bis auf eine Ausnahme beachtet. Allerdings wird zeitweise die Sicht durch Elterntaxis eingeschränkt. Durch Elterntaxis verschlechtert sich auch die Querungssituation im weiteren Verkauf der Lockfinker Straße zwischen Dachsweg und Haltestelle Eiche. Hier fehlt ohnehin eine Querungshilfe. Aufgrund der Fahrbahnbreite könnte hier eine Mittelinsel zur Verbesserung der Querungssituation und zur Verlagerung des Bringverkehrs beitragen.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
bauliche Maß-nahme	Errichtung einer Mittelinsel.	FD 4.12.5 Verkehrspla-nung, Bauleitplanung und Koordinierung TBR	2		mittelfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
HR	Hülsberger Straße

Problemkategorien

zu hohe Geschwindigkeiten, Probleme beim Queren

Problembeschreibung

Zu hohe Fahrgeschwindigkeiten konnten während der Beobachtung im gesamten Bereich nur einmal festgestellt werden (Lockfinker Straße). Zwischen Albert-Tillmanns-Weg und Lockfinker Straße befindet sich auf der Hülsberger Straße eine Fahrbahnverengung und eine Mittelinsel, die das Queren ermöglicht. Die Querung ist allerdings lediglich von Kindern zu nutzen, die hierfür nicht den Albert-Tillmanns-Weg queren müssen, da dies aufgrund fehlender Sichtbeziehungen nicht zu empfehlen ist. Im weiteren Verlauf der Hülsberger Straße fehlt eine Querungshilfe. Zudem gibt es durchgängig Längsparkverkehr. Hier sollte eine weitere Querungshilfe installiert werden.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
bauliche Maß-nahme	Installation einer Querungshilfe.	FD 4.12.5 Verkehrspla-nung, Bauleitplanung und Koordinierung TBR	2		mittelfristig

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
HS	Klausener Straße

Problemkategorien

Rotlichtverstöße

Problembeschreibung

An der Fußgänger-LSA über die Klausener Straße sind die Sichtbeziehungen zum fließenden Vekehr aufgrund parkender Fahrzeuge stark eingeschränkt.

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kostenkategorie	Priorität	Zeithorizont
bauliche Maßnahme	Gehwegverbreiterung an der Fußgänger-LSA zur Verbesserung der Sichtbeziehungen. Alternativ könnte mindestens ein Parkstand eingezogen werden.	FD 4.12.5 Verkehrsplanung, Bauleitplanung und Koordinierung TBR	1		kurzfristig
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im SWP				

Empfehlung für den Schulwegplan

Hier befindet sich eine Ampel, die du nutzen solltest um die Klausener Straße zu überqueren. Auch wenn du schon Grün hast, kann es sein, dass die Autos noch rüberfahren. Daher solltest du dich auch bei Grün vergewissern, dass die Autos stehenbleiben und erst dann gehen. Zusätzlich parken hier manchmal Autos am Straßenrand. Sie können es für dich schwierig machen die heranfahrenden Autos zu sehen. Das macht es hier umso wichtiger zuerst langsam auf die Straße zu treten und zu gucken ob die Autos auch wirklich stehenbleiben.

Problemstelle	Ort
HW	Albert-Tillmanns-Weg

Problemkategorien

zu schmale Geh-/Radwege

Problembeschreibung

Der Gehweg ist auf der gesamten Länge des Albert-Tillmann-Weg zu schmal (unter 1 m Breite). Durch den Bestand von Hecken neben dem Gehweg ist ein Ausweichen nur auf der Fahrbahn möglich.

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten-kategorie	Priorität	Zeit horizont
bauliche Maß-nahme	Neuaufteilung des Straßenraums bei nächster Sanierung der Fahrbahn zu-gunsten des Fußverkehrs.	FD 4.12.5 Verkehrspla-nung, Bauleitplanung und Koordinierung TBR	eigenes Gutachten erforderlich		langfristig

Empfehlung für den Schulwegplan