

ADAC Empfehlungen für sichere Schulwege

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

ADAC

ADAC Verkehrsexperten empfehlen:

Bestellen Sie beim ADAC bequem auf Rechnung!

E-Mail: verkehr.team@adac.de ■ Fax: (0 89) 76 76 45 67
ADAC e.V., Ressort Verkehr, Hansastr. 19, 80686 München

Weitere ADAC Fachbroschüren: www.adac.de/broschueren



Hol- und Bringverkehr an Grundschulen

Schutzgebühr 5,- €
Artikelnummer: 2830103



Tipps zur kindgerechten Infrastruktur

Schutzgebühr 6,- €
Artikelnummer: 2831774

ADAC

Fakten & Infos rund um die Mobilität.

Ausgabe | 04
10/2013

Expertendialog

➤ **Schwerpunktthema**

Sichere Schulwege

Kinder sind im Straßenverkehr immer noch besonders gefährdet. Dies wird durch die Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes in trauriger Weise bestätigt: Im Jahr 2012 verunglückten 7.817 Kinder von sechs bis neun Jahren, davon 3.002 als Pkw-Mitfahrer, 2.540 als Fußgänger und 1.888 als Radfahrer. Auch wenn nur etwa jedes fünfte verunglückte Kind auf dem Schulweg zu Schaden kommt und die langfristige Entwicklung der Kinderunfälle deutlich rückläufig ist, müssen weiterhin große Anstrengungen unternommen werden, um die nach wie vor hohe Zahl von Schulwegunfällen weiter zu senken. Schließlich ist Verkehrssicherheit auf dem Schulweg eine gesellschaftliche Herausforderung, die nur durch das Zusammenwirken aller Kräfte bewältigt werden kann, also im Verbund mit Politik, Kommunen, Schulen, Polizei, Eltern und Verbänden.



Der ADAC setzt sich seit Jahren intensiv für die Sicherheit auf Schulwegen ein. Mit der im Jahr 2013 durchgeführten Expertenreihe „Sichere Schulwege“ und der gleichnamigen Broschüre hat der ADAC seine Bemühungen um die Sicherheit von Kindern auf dem Schulweg fortgesetzt und diesmal den Schwerpunkt auf die sichere Infrastruktur gelegt. Im Fokus stehen dabei nicht nur Schulanfänger, sondern auch ältere Schüler, die gerade auf dem Fahrrad besonders großen Gefahren im Straßenverkehr ausgesetzt sind. Da alle Schulwege auch allgemeine Kinderwege sind, profitieren alle Kinder, aber auch erwachsene Verkehrsteilnehmer von sicheren Geh- und Radwegen.

Doch es reicht nicht aus, sich auf die Herstellung einer guten Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsregelung durch die kommunalen Fachbehörden zu beschränken. Verkehrssicherheitsarbeit muss stets auch auf das richtige Verhalten aller Verkehrsteilnehmer abzielen. Erwachsene können dies erheblich unterstützen, in dem sie sich an die Verkehrsregeln halten und somit ihrer Vorbildfunktion gerecht werden. Außerdem sollen sie gemeinsam mit ihren Kindern anhand von Schulwegplänen einen sicheren Schulweg einstudieren. Auf Hol- und Bringverkehre mit dem Auto soll möglichst verzichtet werden, es ist – besonders für etwas ältere Kinder - besser, wenn sie – mit Schutzwesten und Fahrradhelmen ausgestattet – den Schulweg selbstständig zurücklegen. Letztendlich müssen aber auch die Schulen und Polizeibehörden ihren Beitrag zur Sicherheit der Schulkinder leisten, wobei der Erstellung von Schulwegplänen, der Verkehrs- und Mobilitätserziehung von Kindern sowie der Überwachung der Erwachsenen eine zentrale Rolle zukommt.



Jürgen Baer
Leiter Fachbereich Verkehr und Technik,
ADAC Hessen-Thüringen e.V.

Jeden Monat stirbt in Deutschland ein Kind auf dem Schulweg, fast 5.000 werden jährlich bei Schulwegunfällen schwer verletzt.

„Zahlen sind kalte Statistik - aber ein Kind, das morgens aus dem Haus geht und abends nicht mehr wiederkommt, das ist viel, viel mehr!“ steht auf einem Zettel über dem Schreibtisch von Hubert Schröder im Bayerischen Staatsministerium des Innern. Wie wahr!

Nicht selten sind Schulwegunfälle auf fehlerhafte oder nicht kindgerechte Infrastruktur zurückzuführen. Laut einer Untersuchung der BASt verfügt aber nur jede zweite Schule über Schulwegpläne, die nicht selten veraltet sind oder viele der Gefahrenstellen nur unzureichend dokumentieren.

Dass es auch anders geht, wie man die Überquerbarkeit der Straßen oder Sichtbeziehungen verbessert und welche Maßnahmen für Schulwege oder Schulbushaltestellen empfohlen werden, beschreibt auf folgenden Seiten der ADAC Experte Ronald Winkler.

„Sichere Schulwege“ gehören seit Jahrzehnten zur ADAC Beratungskompetenz. Im Jahr 2013 wurde das Thema bei der „ADAC Expertenreihe“ behandelt, deren sieben Veranstaltungen von 1.200 Experten besucht wurden. Danke!

Übrigens: Im Jahr 2014 widmet sich die ADAC Expertenreihe dem Thema „Parken in Städten und Gemeinden“.

Programm, Orte, Termine und Anmeldung finden Sie unter www.adac.de/expertenreihe2014.

Maßnahmen für sichere Schulwege

Neben der sicheren Infrastruktur auf dem Schulweg stellt die Einrichtung von Lotsendiensten eine günstige und schnell realisierbare Maßnahme zur Verbesserung der Schulwegsicherheit dar. Diese sollen jüngeren Schülern das sichere Überqueren der Straße ermöglichen.

Verkehrszeichen sollen die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer vor Schulen erhöhen. Als alleinige Maßnahme zur Absenkung der Geschwindigkeiten haben sie allerdings nur einen geringen Effekt auf die Verkehrssicherheit und müssen oft durch Aufpflasterungen oder Überwachung ergänzt werden.



Für Plateau- und Teilaufpflasterungen kommt primär das engere Schulumfeld in Betracht. Sie können aber auch in Tempo 30-Zonen zum Einsatz kommen, wenn dort die Straßen nicht selbsterklärend sind und so häufige Tempoüberschreitungen begünstigen. Auf Hauptverkehrsstraßen können bauliche Maßnahmen vor allem dann erforderlich sein, wenn es darum geht, angeordnete Tempolimits zu unterstützen oder Schilder überflüssig zu machen.



► Immer mehr Kommunen setzen sogenannte Dialogdisplays ein und nutzen das psychologisch bewährte Wirkprinzip des Lobens („Danke“) und Tadelns („Langsam“) zur Verhaltensbeeinflussung der Autofahrer. Die neue Generation der Displays bewirkt eine stärkere und dauerhaftere Absenkung der Geschwindigkeiten als die traditionellen Displays mit alleiniger Geschwindigkeitsanzeige.

Entlang von Hauptverkehrsstraßen sollte zum Schutz der Kinder eine Radverkehrsanlage vorhanden sein, die dem Standard der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) entspricht. In Tempo 30-Zonen sind dagegen Radwege entbehrlich, weil hier Radfahrer in der Regel sicher auf der Fahrbahn fahren können. Bordsteinradwege gelten – trotz Diskreditierung durch die Fahrradlobby – nach wie vor als sichere Führungsform, sofern Dimensionierung und Sichtverhältnisse an den Einmündungen und Knotenpunkten stimmen. Alternativ bieten sich Radfahr- und Schutzstreifen an, vorausgesetzt entsprechende Platzverhältnisse sind im Straßenraum vorhanden. Besonders wichtig ist die sichere Führung des Radverkehrs an Einmündungen und Knotenpunkten, wo sich die meisten Unfälle mit Radfahrern ereignen. Hilfreich sind die fahrbahnahe Führung von eingefärbten Furten sowie die Anlage von vorgezogenen Haltlinien im Bereich von Lichtsignalanlagen.



Schulkinder laufen auf Gehwegen häufig nebeneinander, außerdem ist dort mit radfahrenden Kindern zu rechnen. Deshalb sollen Gehwege möglichst nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) dimensioniert und

mindestens 2,10 m - inbegriffen eines 30 cm breiten Sicherheitsabstandes zur Fahrbahn – breit sein. Um gute Sichtbeziehungen zu gewährleisten, sollen sie ausreichend beleuchtet und frei von Hindernissen sein.

Genauso wichtig sind sichere Querungsstellen. In Abhängigkeit von der Kfz-Verkehrsstärke, dem Fußgänger-Querungsbedarf und der örtlichen Gefahrenlage kommen hier bauliche Maßnahmen wie vorgezogene Seitenräume oder Mittelinseln sowie betriebliche Maßnahmen wie Fußgängerüberwege bzw. Lichtsignalanlagen in Frage. Fußgängerüberwege sind bei richtiger Gestaltung mindestens genau so sicher wie Fußgängerampeln und dabei auch noch deutlich günstiger in der Erstellung.

► Ein großes Problem stellt das Halten von „Elterntaxis“ an Schulbushaltestellen oder im Haltverbot am Fahrbahnrand – häufig sogar in zweiter Reihe – direkt vor der Schule dar. Um den Hol- und Bringverkehr vor den Schulen zu entzerren, bietet sich die Einrichtung so genannter „Hol- und Bringzonen“ in etwa 250 m Entfernung vom Schuleingang an. Tipps zur Einrichtung liefert eine neue ADAC Broschüre.

Viele Schulbushaltestellen weisen laut ADAC Test gravierende Sicherheitsmängel auf. Sie sollen möglichst im Nebenstraßennetz angelegt werden. Ist dies nicht möglich, sollte ein Queren der Hauptverkehrsstraße für Kinder durch eine entsprechende Linienführung des Schulbusses vermieden werden. Sind Querungen dennoch erforderlich, dann sollten sie mittels Ampeln, Zebrastrifen oder Mittelinseln gesichert werden. Haltestellenkaps sind auf stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen meist ungeeignet, da sie den Verkehrsablauf stark beeinträchtigen. Sinnvoll ist ihr Einsatz in Straßen, wo aufgrund der ausreichenden Breite Längsparken möglich ist und auf einzelne Stellplätze zugunsten des Kaps verzichtet werden kann. Dort haben sie neben der guten Erkennbarkeit und der großen Warteflächen den Vorteil, dass sie für Busse zügig und sicher anfahrbar sind, ohne dass es zu einem gefährlichen „Überstreichen“ des Seitenraumes kommt. Diesen Vorteil haben zwar auch Fahrbahnrandhaltestellen, allerdings erfordern sie ausreichende Seitenraumbreiten, um zumindest geringfügige Wartefläche zu bieten.

► Dipl.-Geogr. Ronald Winkler

Schulwegpläne müssen sein!

Der Schulwegplan ist ein spezieller Stadtplan, der die sichersten Wege zur Schule aufzeigt und damit Eltern hilft, den Schulweg gemeinsam mit ihren Kindern einzuüben. Dabei soll den Kindern deutlich gemacht werden, dass sie die Fahrbahn nur an bestimmten Stellen überqueren dürfen, niemals aber zwischen parkenden Fahrzeugen oder bei „Rot“. Daneben soll der Schulwegplan für mehr Transparenz sorgen und alle an der Schulwegsicherung beteiligten Stellen befähigen, sich ein gemeinsames Bild über die Schulwegsituation in ihrem Ort machen zu können.

► Die Erstellung eines Schulwegplanes stellt eine komplexe Gemeinschaftsaufgabe dar, bei der die Kenntnisse der verschiedenen Behörden ebenso einfließen müssen wie die Erfahrungen von Eltern, Schulen und Verkehrssicherungsorganisationen. Es hat sich daher bewährt, zur Erstellung und Fortschreibung des Schulwegplanes sowie zur Einleitung geeigneter Maßnahmen einen Arbeitskreis „Schulwegsicherung“ einzurichten.

Vor Erstellung des Schulwegplanes müssen zahlreiche Informationen zur Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsregelung gesammelt und in einen Grundplan übertragen werden. Dazu zählen Gehwegbreiten, Haltestellen, Unter- und Überführungen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln, Aufpflasterungen, Ampeln, Grünpfeile, Sackgassen, Einbahnstraßen, zulässige Geschwindigkeiten und Vorfahrtregelungen an Kreuzungen und Einmündungen. Daneben soll der Grundplan aber auch Unfall- und Gefahrenstellen sowie Lotsenstandorte enthalten sowie die Lage von Bushaltestellen und Stellen mit Sicherheitsdefiziten darstellen.

Um Gefahrenstellen zu identifizieren, Daten zur Verkehrsmittel- und Wegewahl der Schüler zu generieren und eine direkte Beteiligung an der Erstellung des Schulwegplanes zu ermöglichen, sollen Elternbefragungen durchgeführt werden. Alle gewonnenen Informationen fließen zunächst in einen Arbeitsplan ein, idealerweise im großen DIN A1-Format. Die von den Eltern genannten Gefahrenstellen werden mit farbigen Klebepunkten und Nummern versehen, wobei die Art der Gefährdung und die Häufigkeit der Nennungen in einem separaten Erläuterungsbogen erfasst werden.

Aus dem Schulweggrundplan wird schließlich der eigentliche Schulwegplan entwickelt. Er sollte für die Eltern und Kinder

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

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



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

► Dipl.-Geogr. Ronald Winkler

Ankündigung:
ADAC Expertenreihe 2014 „Parken in Städten und Gemeinden“
Termine, Orte und Anmeldung unter www.adac.de/expertenreihe2014

Danksagung: Die ADAC Expertenreihe 2013 „Sichere Schulwege“ wurde durchgeführt mit freundlicher Unterstützung von:



Alle Referate unter www.adac.de/expertenreihe2013



Herausgeber und Druck:
ADAC Hessen-Thüringen e.V.
Verkehr und Technik
Lyoner Str. 22
60528 Frankfurt am Main
expertendialog@adac.de