



Landeshauptstadt
Potsdam

Schulweg Sicherungskonzept 2009



Abbildungen des Titelblatts

von oben nach unten

- VZ 274.1: Beginn der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
- VZ 350: Fußgängerüberweg
- VZ 325: Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs
- VZ 356: Verkehrshelfer
- VZ 136-10: Kinder

Schulwegsicherungskonzept 2009

für die Grundschulen
und Schulen mit Primarstufe

der Landeshauptstadt
Potsdam



Landeshauptstadt
Potsdam

Geschäftsbereich 2
Fachbereich Schule und Sport

Geschäftsbereich 3
Fachbereich Ordnung und Sicherheit

Inhaltsverzeichnis

Legendenverzeichnis

Alphabetischer Abkürzungsverzeichnis

Anlagenverzeichnis

1 Vorwort	1
1.0 Vorbemerkung	1
1.1 Ausgangssituation	1
1.2 Beschlusslage	2
1.3 Handlungsfelder	3
1.3.1 Handlungsfeld Mensch	3
1.3.2 Handlungsfeld Umfeld	3
1.3.3 Handlungsfeld Verkehrswege	3
2 Schulwegsicherung	5
2.1 Allgemein	5
2.2 Verkehrsplanung und -regelung	5
2.2.1 Verkehrsplanung im Schulumfeld	6
2.2.2 Verkehrsregelung im Schulumfeld	6
2.3 Verkehrskontrollen und -überwachung	8
2.4 Technische Schutzsysteme	8
3 Schulwegplanung	9
3.1 Allgemein	9
3.2 Schulweggrundplan	10
3.3 Schulwegplan	10
3.4 Wegeempfehlung	10
4 Schulwegplan	12
4.1 Allgemeine Anforderungen	12
4.2 Konkrete Anforderungen	13
5 Verkehrserziehung	156
5.1 Allgemeines	156

5.2 Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Vorschulalter	156
5.3 Verkehrserziehung in der Schule	157
5.3.1 Allgemeines	157
5.3.2 Verkehrserziehung in der Primarstufe	159
5.3.3 Verkehrserziehung in der Sekundarstufe I	160
5.3.4 Verkehrserziehung in der Sekundarstufe II	161
5.4 Verkehrserzieherische Arbeit an Potsdamer	
Grundschulen 2008/09	161
6 Schlusswort	163
6.1 sicheres Verkehrsmittel	163
6.2 sicherer Schulweg	163
7 Fazit	164
8 Maßnahmenübersicht	165
9 Anlagen	171

Legendeverzeichnis

Zeichen	Bedeutung
	Schulstandort
	Hortstandort
	Fahrtrichtung
	Lichtzeichenanlage
	VZ 133-10: Fußgänger
	VZ 134-10: Fußgängerüberweg
	VZ 136-10: Kinder
	VZ 220: Einbahnstraße
	VZ 224: Haltestellen Straßenbahn oder Linienbusse
	VZ 241: getrennter Rad- und Fußweg
	VZ 237: Sonderweg Radfahrer
	VZ 240: gemeinsamer Fuß- und Radweg
	VZ 260: Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge
	VZ 267: Verbot der Einfahrt
	VZ 274: Zulässige Höchstgeschwindigkeit
	VZ 274.1: Beginn der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
	VZ 283: Haltverbot
	VZ 286: Eingeschränktes Haltverbot
	VZ 325: Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs
	VZ 350: Fußgängerüberweg
	VZ 356: Verkehrshelfer



VZ 357: Sackgasse



VZ 1000-31: beide Richtungen, zwei gegengerichtete senkrechte Pfeile



VZ 1000-33: Fahrradverkehr in Gegenrichtung zugelassen



VZ 1022-10: Radfahrer frei



VZ 1026-35: Lieferverkehr frei



VZ 1052-37: Haltverbot auch auf dem Seitenstreifen

Alphabetisches Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
ADAC	Allgemeiner Deutsche Automobil-Club e.V.
Aki	Andere Kinderbetreuung
AWO	Arbeiterwohlfahrt
DS	Drucksache
FLEX	Flexible Schuleingangsphase
FSA	Fußgängerschutzampel
G	Grundschule
GDV	Gesamtverband Deutscher Versicherungen
G/O/OG	Gesamtschule mit Primarstufe
GOST	Gymnasiale Oberstufe
G/S	Oberschule mit Primarstufe
HSK	Haushaltssicherungskonzept
IB	Internationaler Bund
IZBB	Investitionsprogramm „Zukunft Bildung und Betreuung“
KITA	Kindertagesstätte
KMK	Kultusministerkonferenz
L	Landstraße
LHP	Landeshauptstadt Potsdam
LISUM	Landesinstitut für Schule und Medien
LSB	Landessportbund
LuBK	Leistungs- und Begabungsklassen
MBJS	Ministerium für Bildung, Jugend und Sport
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
MIV	motorisierte Individualverkehr
MSWV	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
O/OG	Gesamtschule
OSZ	Oberstufenzentrum
PAGA	Potsdamer Arbeitsgemeinschaft zur Grundsicherung für Arbeitssuchende
PIT	Prävention im Team
Pkw	Personenkraftwagen
PPP	Public Private Partnership
S	Oberschule
SEK I	Sekundarstufe I
SEK II	Sekundarstufe II
SEP	Schulentwicklungsplan
VV	Verwaltungsvorschrift
VZ	Verkehrszeichen

Anlagenverzeichnis

Nr.	Titel	Seite
01	Schulwegplan Grundschule Ziltendorf	171
02	Schulwegplan 1. Grundschule Bernau	174
03	Schulwegplan Astrid-Lindgren-Grundschule Eisenhüttenstadt	175
04	Schulwegplan der Grundschule Luchsdorf	176
05	Übersicht der geplanten Verkehrsanlagen "Grundschule Pappelallee"	178

1 Vorwort

1.0 Vorbemerkung

Erstmalig wurde 1992 eine Konzeption Schulwegsicherung erstellt. Die dort genannten Maßnahmen wurden im Wesentlichen bis 1994 realisiert. 1997 erfolgte angesichts der Schulschließungen eine Fortschreibung.

Dies ist das erste, aller Potsdamer Grundschulen und Schulen mit Primarstufe umfassende Schulwegsicherungskonzept der Landeshauptstadt Potsdam.

Es beschreibt unter Berücksichtigung der Angaben der Schulen und des DEKRA-Berichtes 2007/2008 den IST- und den SOLL-Zustand und benennt für jeden Einzelfall die erforderlichen Maßnahmen und die Zeiträume zu ihrer Erledigung.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Situation sämtlicher Potsdamer Grundschulen und Schulen mit Primarstufe als sicher bezeichnet werden kann.

Maßnahmen, die die Sicherheit weiter erhöhen, sind z.T. schon eingeleitet. Eine Vielzahl von Maßnahmen ist lediglich wünschenswert, aber nicht im engeren Sinne erforderlich. Die als wünschenswert eingestuften Maßnahmen sind in die Rubrik "langfristig" aufgenommen worden, was gleichzeitig bedeutet, dass dafür gegenwärtig und mittelfristig keine Finanzierungsmöglichkeiten gegeben sind.

Das Konzept kann insbesondere auch als Grundlage für die sog. Schulweggrundpläne der einzelnen Schulen dienen.

1.1 Ausgangssituation

Mit Ausnahme der VV-Schülerlotsen gibt es im Land Brandenburg keine verbindlichen Regelungen zur Schulwegsicherung.

Das Land hatte mit Erlass vom 01.08.1992 verfügt, dass an allen nicht durch weitergehende Maßnahmen gesicherten Straßenabschnitten mit unmittelbar von Kindern benutzten Zuwegungen an Schulen, Kitas, Spielplätzen und Sportplätzen entsprechende Verkehrszeichen aufzustellen sind.¹ Das ist seinerzeit geschehen. Der Erlass wurde im Rahmen der Entbürokratisierung aufgehoben.

Das Schulgesetz Brandenburg (SchulGBbg) i.d.F. v. 26.03.2007 fordert von den Schulen in § 4 Abs. 3 die Berücksichtigung von Schulwegen. § 91, Abs. 3, Zif. 2, 2. Alt. SchulGBbg sieht vor, dass die Schulkonferenz anzuhören ist und über Stellungnahmen zu Schulwegen einschließlich Schülerlotsen zu beschließen hat.

¹ Erlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 01. August 1992

Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr hat im Juni 2004 ein Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm mit dem Ziel herausgegeben, die Anzahl der Verkehrsunfälle zu reduzieren.²

Das Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM) hat ein landesweites ganzheitliches Präventionskonzept „Schulische Prävention im Team in Brandenburg“ (PIT) entwickelt, das im Präventionsfeld „Mobilität“ Hinweise zur Schulwegsicherung und speziell zu Schulwegplänen enthält³.

Der Schulwegplan gibt eine Empfehlung, welcher Weg zu jeder einzelnen Schule gewählt und geübt werden soll. Außerdem haben Schulwegpläne auch noch eine andere Aufgabe: sie sind für die verantwortlichen Behörden eine Grundlage für weitergehende Maßnahmen der Schulwegsicherung (s. PIT, S. 3).

Erarbeitet werden Schulwegpläne in den Schulen in Zusammenarbeit von Behörden, Eltern, Lehrkräften und Schülern. Behörden sind insbesondere die Polizei und die zuständigen Bau- und Straßenverkehrsbehörden.

Dabei ist die VV-Schulweglotsen zu beachten.

Laut Empfehlung der Kultusministerkonferenz⁴ ist Verkehrserziehung ein Teil des Unterrichts- und Erziehungsauftrages der Schule.

Nach den Rahmenlehrplänen des Landes Brandenburg geschieht Verkehrs- und Mobilitätserziehung insbesondere im Rahmen des Sachkundeunterrichts. Das Lernfeld „Verhalten im Straßenverkehr“ konzentriert sich in den Klassen 1 bis 4. Die Fahrradausbildung endet in der 4. Stufe mit einer theoretischen und praktischen Lernkontrolle (⁵ S. 9). Dafür hat jede Grundschule in der Regel einen Ansprechpartner, welcher mit dem Fachberater für die Verkehrserziehung, Herrn Haß (Beauftragte Lehrkraft für das Schulamt Brandenburg/ Havel), zusammenarbeitet.

1.2 Beschlusslage

Mit Beschluss Nr. 08/SVV/0260 hat die SVV festgelegt, dass die Verwaltung ein Konzept zur Schulwegsicherung als Bestandteil der integrierten Hort- und Grundschulentwicklungsplanung erarbeitet. Dieses sollte neben technischen Maßnahmen, der Kontrolle und Verkehrsüberwachung auch Maßnahmen zur Verkehrserziehung sowie die Erarbeitung von Schulwegplänen und die Ergebnisse der DEKRA-Studie

² MSVV, Auf dem besten Weg. Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg, 2004

³ PITBrandenburg, Schulische Prävention im Team, Präventionsbereich Mobilität, LISUM 2004

⁴ Kultusminister der Länder der Bundesrepublik Deutschland: Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule i.d.F. v. 17.06.1994

⁵ Erlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 01. August 1992

beinhalten. Der Hauptausschuss hat die Vorlagefrist auf Oktober 2009 festgelegt.

1.3 Handlungsfelder

Generell konzentriert sich die Verkehrssicherheitsarbeit nach dem o.g. Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung (⁶ S. 7) auf vier Handlungsfelder. Bei allen vier Handlungsfeldern steht immer die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen im Mittelpunkt. Ebenso auch Zukunftsmodelle, die das lebenslange Lernen für eine sichere Verkehrsteilnahme gewährleisten. Ziel ist es, die Sicherheit des Menschen im gesamten Verkehr zu gewährleisten.

1.3.1 Handlungsfeld Mensch

Das Handlungsfeld „**Mensch**“ rückt die Stärkung der Mobilitätskompetenz der Verkehrsteilnehmer in den Mittelpunkt. Ausschlaggebend für Verkehrssicherheit ist der Mensch mit seiner Fähigkeit, sicherheitsbewusst und verantwortungsvoll am Verkehr teilzunehmen. Nur wer sich über die Gefahren im Straßenverkehr bewusst ist, wer Mobilitätsalternativen kennt und wer über die Einschränkungen von Menschen in verschiedenen Lebensphasen Bescheid weiß, kann sich verantwortungsbewusst und sicher im Verkehr verhalten.

1.3.2 Handlungsfeld Umfeld

Mit dem Handlungsfeld „**Umfeld**“ konzentriert sich die Verkehrssicherheitsarbeit auf die nachträgliche und verträgliche Gestaltung des Verkehrs.

1.3.3 Handlungsfeld Verkehrswege

Mit dem Handlungsfeld „**Verkehrswege**“ werden die Voraussetzungen für eine sichere Gestaltung der Wege für Kraftfahrer, Fußgänger und Radfahrer formuliert. Die Voraussetzungen für eine sichere Gestaltung der Wege werden bereits bei der Planung gelegt (s. aktuell Grundschule Pappelallee). Es gilt daher, die neuesten Erkenntnisse über verkehrssichere Gestaltung von Verkehrsanlagen konsequent in die Planung, aber auch in den Um- und Ausbau der Verkehrswege einzu beziehen. In diesem Zusammenhang müssen die Interessen unterschiedlicher Nutzer, aber auch städtebauliche Aspekte, sowie der Denkmal- und Umweltschutz berücksichtigt werden. Übergreifendes Ziel ist es, durch eine sicherheitsorientierte Gestaltung der Verkehrswege die Unfallrisiken zu verringern.

1.3.4 Handlungsfeld Technik

Das Handlungsfeld „**Technik**“ schließlich behandelt die Frage, wie moderne Fahrzeugtechnik und Telematik den Menschen im Verkehr unterstützen können. Damit technische Innovationen die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessern können, ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit nötig. Es gilt Möglichkeiten aber auch Grenzen moderner Sicherheitsstandards aufzuzeigen, Konsequenzen für die Fahrweise zu ver-

⁶ Erlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 01. August 1992

mitteln sowie die Verantwortung für eine regelmäßige Kontrolle des Sicherheitszustandes zu stärken. Verbindlicher Sicherheitsstandards und gezielter Verbraucherinformationen bedarf es nicht nur für Kraftfahrzeuge bzw. deren Insassen, sondern auch für Fahrräder als stadttypische alternative Verkehrsmittel.

Kinder sind im Straßenverkehr besonderen Gefährdungen ausgesetzt. Es gibt aber eine Reihe von Möglichkeiten, ihre Situation zu verbessern. Der Schulweg ist hierfür ein wichtiger Ansatzpunkt. Wenn auch nur ein geringer Teil der Gesamtunfälle mit Kindern auf dem Weg von und zur Schule passiert, so handelt es sich doch um bestimmte, regelmäßig benutzte Wege. Deshalb sind hier Maßnahmen zur Sicherung besonders erfolgversprechend (⁷ S. 2).

Das hier vorgelegte Konzept zeigt für jede Schule anhand von Schulweggrundplänen die kurz- und langfristig erforderlichen Maßnahmen auf, die erforderlich oder zumindest noch wünschenswert sind und in der LHP den Weg zur Schule noch sicherer machen können.

⁷ MSVV, Auf dem besten Weg. Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg, 2004

2 Schulwegsicherung

2.1 Allgemein

Der Begriff Schulwegsicherung beinhaltet alle möglichen Maßnahmen, die geeignet sind, den Weg der Kinder zur Schule und zurück weniger gefährlich zu gestalten. Das Spektrum der Möglichkeiten, Schulwege sicherer zu gestalten, ist breit gefächert, abhängig von der räumlichen Lage der einzelnen Schule und der Wohnung, der Verkehrsdichte, der Art der Verkehrsteilnahme, der Jahreszeit, der Wetterlage usw.

Jeder Einzelne trägt zur Erhöhung der Sicherheit der Schüler auf ihrem Schulweg bei, sei es als Verkehrsteilnehmer, als Ausbilder, als Lehrender, als Elternteil oder Mitarbeiter der Verwaltung. Die Hauptverantwortung haben dabei die Eltern zu tragen, welche die Kinder im Rahmen ihrer Erziehung auf das Leben vorbereiten sollen. Die Vermittlung der grundsätzlichen Verhaltensregeln im Straßenverkehr ist in erster Linie ein integrativer Bestandteil der Erziehung und somit Aufgabe der Eltern.

Die erfolgreiche Schulwegsicherung durch verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen und die Verkehrsüberwachung ist eine Gemeinschaftsaufgabe der Straßenverkehrsbehörden, der Straßenbaubehörden und der Polizei. Dieses Konzept bezieht sich insbesondere auf die in diesen Bereichen erforderlichen Maßnahmen.

Sofern es um die Verantwortung für die Kinder auf dem Weg zur und von der Schule geht, tragen diese die Eltern vollumfänglich im Rahmen des Personensorgerechts. Träger der Verkehrserziehung sind neben den Eltern u.a. aber auch die Lehrer.

Im vorliegenden Konzept werden die Belange der Grundschüler im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Potsdam betrachtet, wobei die entwicklungsspezifischen Besonderheiten im Verhalten der Kinder im Straßenverkehr beleuchtet und besonders berücksichtigt werden sollen.

2.2 Verkehrsplanung und -regelung

Um Schulwegunfälle zu vermeiden, müssen kindgerechte Schulwege durch bauliche und technische Maßnahmen „gesichert“ werden. Kinder sollten sich ohne große Risiken in ihrem Schulumfeld bewegen können. Zu einer kinderfreundlichen Verkehrsplanung und -regelung gehören folgende Elemente:

- Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 im unmittelbaren Umfeld des Schulstandortes – das trifft nur für das Oberlinhaus und die Evangelische Grundschule in der Rudolf-Breitscheid-Straße nicht zu,
- freier Blick zwischen Autofahrern und Kindern (keine Sichthindernisse),

- Einrichtung von kinderfreundlichen Straßenüberquerungshilfen,
- ein gutes Radwegnetz und
- sichere Bus- und Bahnhaltstellen.

2.2.1 Verkehrsplanung im Schulumfeld

Der Verkehrsraum im gesamten Schuleinzugsgebiet sollte so gestaltet werden, dass die Kinder möglichst sicher als Fußgänger und Radfahrer zur Schule kommen können. Auch die Anfahrt mit Schulbussen, Straßenbahnen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln sollte ohne Gefahren möglich sein. Eine Erhöhung der Schulwegsicherheit lässt sich dabei durch folgende Maßnahmen erreichen:

- Trennung von Fußgänger-, und Fahrrad- und Autoverkehr.
- Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen wie Fahrbahneinengungen, optische Bremsen usw.
- Schaffung von übersichtlichen Straßenraumsituationen, so dass die Kinder von den Fahrzeugführern gut gesehen werden können. Sichthindernisse wie parkende und haltende Fahrzeuge, Blumenkübel, Litfassäulen, Büsche usw. sollten möglichst entfernt werden. In neuen Wohn- und Schulgebieten sollten Parkflächen nicht mehr am Fahrbahnrand, sondern auf Flächen außerhalb des Gehweg- und Fahrbahnbereiches vorgesehen werden.
- Haltestellen sollten sich auf der „Schulseite“ befinden, damit keine Überquerung der Fahrbahn erforderlich ist. Sie sollten durch Absperrgitter und ähnliche Schutzvorrichtungen ein plötzliches Betreten der Fahrbahn verhindern.

Diese Grundsätze wurden und werden in den Planungen bei der Sanierung oder dem Um- bzw. Neubau von Straßen durch die zuständigen Fachämter der Verwaltung berücksichtigt.

2.2.2 Verkehrsregelung im Schulumfeld

Der Verkehr im unmittelbaren Schulumfeld sollte durch eine gezielte Geschwindigkeitsreduktion und durch die Einrichtung von Querungshilfen „kinderfreundlicher“ gestaltet werden. Folgende Maßnahmen sind dabei von großer Bedeutung:

- **Tempo 30-Regelung** als Verkehrsberuhigung: Auch hier wird die Sicherheit von Kindern auf dem Schulweg deutlich verbessert, allerdings nur dann, wenn Tempo 30 tatsächlich eingehalten wird. Das Aufstellen von Tempo-30-Schildern bringt allein noch keinen Erfolg. Bauliche Maßnahmen und/ oder eine konsequente Überwachung durch Polizei und Ordnungsamt müssen erfolgen. Das ist in der Landeshauptstadt Potsdam der Fall.

- **Querungshilfen:** Ampelgesicherte Überwege stellen die sicherste Querungshilfe für Kinder dar. Sie respektieren die Lichtsignale und halten sich an die Verkehrsregeln in diesem Bereich. Dabei sind planungsseitig einige Forderungen zu erfüllen: Bei „Anforderungsampeln“ darf das „GRÜN“ nicht lange auf sich warten lassen, denn Kinder haben nur wenig Geduld. Die Überquerung der Straße sollte in einem Durchgang möglich sein (Grüne Welle für Fußgänger), denn Kinder rennen bei „Grün“ los und können dann kaum mehr „bremsen“. Der Überweg darf nicht zu weit entfernt sein, große Umwege werden von Kindern nicht akzeptiert. Hinsichtlich der Ampelschaltung sollten getrennte Grünphasen für Fußgänger und Pkw-Verkehr realisiert werden. Ist dies nicht möglich, sollten Fußgänger an lichtsignalgeregelten Überwegen einige Sekunden vor dem Abbiegeverkehr „Grün“ erhalten, damit sie sich beim Anfahren der Pkw dann schon auf der Fahrbahn befinden und gut wahrnehmbar für den Kraftfahrer sind.
- **Fußgängerüberwege** bzw. Zebrastreifen stellen erfahrungsgemäß eine weniger sichere Überquerungshilfe für Kinder dar. Sie fühlen sich auf dem Zebrastreifen genau so sicher wie auf einem ampelgeregelten Überweg. Die Verhaltensweisen der Fahrzeugführer sind jedoch hinsichtlich der erforderlichen Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme nicht in jedem Fall adäquat.
- **Schulweglotsendienste:** Durch den Einsatz von Schülerlotsen ist es möglich, die Sicherheit an Fußgängerquerungshilfen zu erhöhen. Ältere Schüler oder freiwillige erwachsene Helfer regeln die Überquerung der Fahrbahn auf dem Schulweg. Die Einrichtung dieser zusätzlichen Sicherheitsmaßnahme ist in den Verwaltungsvorschriften des MBS vom 29.01.2008 über den Einsatz von Schülerlotsen geregelt. Danach entscheidet der Schulträger über die Einrichtung eines Schulweglotsendienstes im Einvernehmen mit der Schulleitung nach Anhörung der Schulkonferenz. Schulweglotsendienste erleichtern in unmittelbarer Nähe der Schule, an Schulbushaltstellen und/oder Fußgängerüberwegen das Überqueren der Fahrbahnen. Die Schülerlotsen sollen mindestens das 11. Lebensjahr vollendet haben und von der Polizei mit Unterstützung der Verkehrswacht für ihre Tätigkeit ausgebildet sein. Hierzu muss die schriftliche Einverständniserklärung ihrer Eltern vorliegen. Die sachliche Ausstattung wird in der Regel von der Landesverkehrswacht Brandenburg übernommen. Die gesetzliche Unfallversicherung gewährt Versicherungsschutz.

Die Landeshauptstadt Potsdam / Fachbereich Schule und Sport hat aktuell bei 16 Schulen angeregt, einen Schulweglotsendienst einzurichten.

2.3 Verkehrskontrollen und -überwachung

Durch kontinuierliche Kontrolle und Verkehrsüberwachung sollen die übrigen Verkehrsteilnehmer dazu gebracht werden, die speziell für die Sicherheit von Kindern relevanten Verkehrsregeln (Nutzung der Rückhaltesysteme, Einhalten der Geschwindigkeitsbeschränkungen, Park- und Halteverbote usw.) zu beachten. Verkehrsregeln und Vorschriften, die eine Auswirkung auf die Sicherheit von Kindern haben, müssen durch eine gezielte Verkehrsüberwachung durchgesetzt werden. Folgende Bereiche sind für die Schulwegsicherheit von großer Bedeutung:

- Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (z. B. Geschwindigkeitskontrollen),
- Überwachung des Halte- und Parkverhaltens der Kraftfahrer (zugeparkte Fuß- und Radwege, Haltverbote vor der Schule, an Kreuzungen und im Bereich von Fußgängerüberwegen usw.),
- Überwachung der Benutzung von Kindersitzen im Auto und
- Kontrolle der Verkehrssicherheit von Fahrrädern.

Zuständig für die Verkehrsüberwachung ist die Polizei. Die städtische Ordnungsbehörde wird überwiegend für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs eingesetzt. Des Weiteren werden über 50 Schulstandorte und die zahlreichen Kita-Standorte durch die ehrenamtlichen Mitarbeiter der Verkehrswacht mit der mobilen Überwachungseinrichtung betreut. Im Fokus stehen natürlich die Standorte, an welchen besondere Gefahrenmomente im Bezug auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten bestehen.

2.4 Technische Schutzsysteme

Kinder können zusätzlich auch noch durch verschiedene technische Maßnahmen auf dem Schulweg „gesichert“ werden. Zu diesen verkehrsmittelbezogenen Schutzsystemen gehören altersgerechte und technisch zugelassene Kindersitze im Pkw, Sicherheitsgurte in Schulbussen, verkehrssichere Fahrräder, die Nutzung von Fahrradhelmen, reflektierende Schulranzen und Kleidungsstücke bei Dunkelheit.

Die Nutzung dieser Möglichkeiten sollte durch Eltern und Schule intensiv gefördert und unterstützt werden. Dafür ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, da nach repräsentativen Umfragen des ADAC die Eltern das Unfall- und Verletzungsrisiko gerade im eigenen Auto sehr unterschätzen.

3 Schulwegplanung

3.1 Allgemein

Kinder sind keine kleinen Erwachsenen. Vieles, was Erwachsene können und wissen, ist ihnen noch nicht möglich oder völlig unbekannt. Durch ihren Entwicklungsstand entstehen spezielle Verkehrsrisiken. Dies erklärt sich u.a. auch durch die noch nicht ausgereifte Motorik bei bestimmten Bewegungsabläufen. Des Weiteren haben Kinder grundsätzlich eine andere Geschwindigkeitswahrnehmung als Erwachsene. Es fehlt ihnen ferner die Perspektivübernahmefähigkeit, was gerade im Bezug auf die Nutzung des Fahrrades problematisch erscheint. Auch die Gefahrenantizipation, das Voraussehen einer Entwicklung, ist bei heranwachsenden Menschen nur bedingt ausgeprägt.

Deshalb ist grundsätzlich die Erstellung und Nutzung eines Schulwegplans sehr hilfreich. Der Schulwegplan zeigt den Eltern und ihren Kindern, welcher Schulweg für sie als Fußgänger oder Radfahrer am sichersten ist und wo man z.B. eine Straße überqueren sollte. Auch kann so mit den Schülern die Begehung des Schulweges geübt und einstudiert werden.

Jede Grundschule sollte ihren Schülern grundsätzlich „Schulwegpläne“ zur Verfügung stellen. Diese Pläne zeigen Eltern und Kindern den jeweils sichersten Weg zur Schule auf. Außerdem werden Gefahrenstellen deutlich gekennzeichnet. Für Fußgänger und Radfahrer müssen in der Regel verschiedene Schulwegpläne erstellt werden, denn ein sicherer Weg für Fußgänger muss nicht unbedingt ein sicherer Weg für Radfahrer sein. Der Fußgänger-Schulwegplan sollte den Kindern der 1. Klasse übergeben. Die wesentlichsten Grundlagen für die Erstellung des Schulwegplanes sind im Schulweggrundplan eingetragen, der mit diesem Konzept für jede einzelne Schule vorliegt. Jetzt muss innerhalb der jeweiligen Schule diskutiert und entschieden werden:

- Welche Wege aus der Schulweg-Grundkarte sollen als eine Wegeempfehlung mit aufgenommen werden?
- Welchen Erläuterungen sollen zu den Gefahrenstellen in den Schulwegplan übernommen werden?
- Welche Maßnahmen würden die empfohlenen oder andere attraktivere Wege sicherer und angenehmer machen?

In fast allen Schulwegplänen und auch in diesem Konzept sind noch nicht ausgeräumte Gefährdungen dargestellt.

Soweit keine behördlichen Maßnahmen möglich sind, sind diese Gefährdungen künftig auch in den Potsdamer Plänen zu verdeutlichen.

Die ggf. fertigen Schulwegpläne sollen an die Eltern verteilt

werden, mit der Bitte, die angegebenen Wege mit den Kindern zu üben.

3.2 Schulweggrundplan

Der für die Erstellung von Schulwegplänen zunächst erforderliche Schulweggrundplan ist ein Hilfsmittel für die Diskussion über notwendige oder wünschenswerte Maßnahmen der Schulwegsicherung bzw. der Verbesserung des Wegekomforts und darüber hinaus für die Verwendung im Unterricht oder die Vorbereitung von Erkundungsgängen in der Schulumgebung. In den Potsdamer Schulen kommt angesichts der deckungsgleichen Schulbezirke mehrheitlich nur die Erstellung von Schulweggrundplänen in Betracht. Dieses Konzept beschreibt demzufolge auch insbesondere die Maßnahmen, die im unmittelbaren Schulumfeld zu treffen sind und stellt dabei den Schulweggrundplan voran.

3.3 Schulwegplan

Den Schulen ist die Erstellung und Fortschreibung von Schulwegplänen auferlegt. In diesen Wegeplänen, die in Zusammenarbeit mit Polizei und Ordnungsbehörden (⁸ S. 7) zu erstellen und jährlich zu aktualisieren sind, werden die empfohlenen Schulwege eingezeichnet. An die Eltern der Schulanfänger ergeht zusätzlich die Bitte, die Nutzung der im Plan dargestellten sicheren Wege mit ihren Kindern systematisch einzuüben.

Die an die Eltern verteilten Schulwegpläne müssen die für Schulanfänger relativ sichersten und angenehmsten Wege zur Schule aufzeigen und auf gefährliche Stellen oder Strecken aufmerksam machen.

Schulwege ohne Gefahrenstellen für die Kinder sind in dicht bewohnten Gebieten kaum denkbar. Vorbildliche Schulwegsicherung und gute Schulwegplanung dienen aber auch den Zielen eines sozial- und umweltverträglichen Stadtverkehrs. Sie bewirken zugleich kinder- und quartierfreundliche Verhaltensformen.

3.4 Wegeempfehlung

In der Regel bilden sich im „Spinnennetz“ aller zur Schule führenden Wege nur wenige Punkte heraus, an welchen es um die Frage geht, ob andere Wegeverläufe empfohlen werden sollen als die von Eltern und Kindern genannten. In diese Betrachtungen sollten folgende fünf Grundsätze einfließen:

Möglichst kurze und direkte Schulwege

Grundsätzlich ist bei offensichtlichen Umwegen zu prüfen, ob sie durch vertretbare Maßnahmen reduziert werden können. Dabei sollte man beachten, dass an verkehrsreichen Straßen Umwege von mehr als 50 m kaum angenommen werden. Diese Distanz dürfte auch die Schwelle sein, ab der sichere Umwege häufiger nicht mehr benutzt werden.

⁸ MSWV, Auf dem besten Weg. Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg, 2004

- Möglichst seltenes Überschreiten der Fahrbahnen** Hierbei spielt es häufig eine Rolle, welche Straßenseite günstigenfalls zu benutzen ist. Es ist aber auch darauf zu achten, dass die Kreuzungen so gestaltet sind, dass die Kinder sich nicht länger als nötig auf der Fahrbahn bewegen.
- Möglichst sichere Querungsanlagen** Umfassende Untersuchungen ergaben, dass durch Ampeln die Sicherheit am besten zu erhöhen ist, während Zebrastreifen die Unfallanzahl gar noch erhöhen können. Diese Aussage lässt sich jedoch nicht auf alle Schulstandorte pauschal anwenden. Während im direkten Innenstadtbereich größerer Städte das Gefahrenpotential für Schüler an Fußgängerüberwegen erfahrungsgemäß sehr hoch ist, kann dies im ländlichen Bereich eine alternative Querungshilfe darstellen. Eindeutig nachweisbar war dagegen, dass die Anzahl der Überquerungshilfen wesentlicher ist als ihre Art. Für erforderlich gehalten werden Abstände von höchstens 100 bis 150 Metern. Bei allen Querungsanlagen gilt allerdings auch, dass sie mit Bedacht ausgewählt, angelegt bzw. geschaltet werden müssen. Deshalb ist z.B. die alleinige Forderung nach einer „Lichtsignalanlage“ vor einer Schule nicht ausreichend, es müssen genauere Qualitätsmerkmale festgelegt werden.
- Verkehrsregelungen für den Autoverkehr beachten** Bei der Festlegung empfohlener Schulwege sollten die Verkehrsregelungen für den Kraftfahrzeugverkehr beachtet werden. Insbesondere Straßen ohne Kraftfahrzeugverkehr und/oder Spielstraßen bzw. Fußgängerbereiche sind natürlich sehr attraktiv. Verkehrsberuhigte Gebiete und Tempo-30-Straßen bieten den Schülern sichere Schulwege, wenn diese Regelungen auch durchgesetzt werden. Im Abwägungsprozess besitzt allerdings der kurze Schulweg Priorität.
- Einbindung attraktiver Orte oder Wegeabschnitte** Schulwege sind häufig zugleich „Spielwege“. Für Spielplätze, Geschäfte, Wasserflächen oder auch einen kurzen Parkweg werden zuweilen gerne Umwege in Kauf genommen. Wenn die Kinder ohne Begleitung gehen, werden sie sich irgendwann von derartigen Attraktivitäten verleiten lassen und nicht mehr den streng nach Verkehrssicherheitsgesichtspunkten ausgesuchten und eingeübten Schulweg benutzen. Deshalb ist es sinnvoll, derartige Wünsche in die Überlegungen einzubinden.

4 Schulwegplan

4.1 Allgemeine Anforderungen

Für die Darstellung der empfohlenen Schulwege gelten die gleichen Kriterien wie im Schulweggrundplan. Die Legende darf nur noch die Hinweise enthalten, die für die Eltern und Kinder notwendig sind. Die verwendeten Symbole müssen dann auch in der Karte eindeutig erkennbar sein.

Die Erläuterungen zu den besonderen Gefahrenstellen bzw. schwierigen Verkehrssituationen sind ebenso wesentlich, wie die Kenntlichmachung der empfohlenen Wege. Auf dem Schulwegplan müssen die Gefahrenstellen noch einmal neu durchnummeriert werden, da vom Schulweggrundplan nur ein geringer Teil übernommen wird. Die Beantwortung folgender drei Fragen sollte angestrebt werden:

- Warum sind sie gefährlich?
- Wie können sie entschärft werden?
- Wie kann man sie mit Kindern einüben?

Vermieden werden sollten allgemeine Aussagen wie z.B. „Erhöhte Aufmerksamkeit ist beim Überqueren der Straße geboten“ oder „Vorsicht beim Überqueren der Straße“. Eine hervorgehobene Aussage könnte z.B. sein:

„Achten Sie auf dem Weg zur Schule beim Queren der Muster-Straße A insbesondere auf die oft schnell von links/hinten einfahrenden Rechtsabbieger aus der Muster-Straße B!“

Selbstverständlich sollten auch die Ursachen der Risiken benannt werden oder die bereits von den Beteiligten angesprochenen Verbesserungsmöglichkeiten. Solche Anmerkungen zeigen, dass an der Verbesserung der Verkehrssicherheit gearbeitet wird und noch zu arbeiten ist. In diesem Sinne sind alle Eltern zur Mitarbeit aufgerufen. Eine Kontaktperson der Schule oder der Elternschaft ist zu benennen.

In der Landeshauptstadt Potsdam lassen deckungsgleiche Schulbezirke kaum konkrete Schulwegpläne zu. Es sind allein der Schwerpunkteinzugsbereich zu betrachten und das konkrete Schulumfeld zu prüfen.

Das ist nach den o.g. Kriterien in diesem Konzept geschehen und in den Schulweggrundplänen festgehalten und dargestellt.

*Den Schulen **wurden** gleichwohl die als Anlage beigefügten Muster von Schulwegplänen verschiedener Städte übersandt, damit Gefahrenstellen noch eingetragen und die Empfehlungen für die unmittelbar an die Schule angrenzenden Wege schriftlich fixiert werden können.*

Von den 20 städtischen Grundschulen bzw. Schulen mit Primarstufe hat bislang nur eine Schule einen Wegeplan; den

anderen Schulen wurde jetzt empfohlen, zum Schuljahresbeginn 2010/11 einen wie oben beschriebenen Plan aufzustellen.

4.2 Konkrete Anforderungen

Jeder Schulstandort wurde wie folgt untersucht:

1. momentane Situation (IST)
2. sicherheitsrelevante Defizite (SOLL)
3. kurzfristige Maßnahmen
4. langfristige Maßnahmen
5. Einstufung
6. Fotodokumentation

Die Ergebnisse sind nachfolgend geordnet nach Sozialräumen schulbezogen dokumentiert. Nach dem Schulweggrundplan folgt ein Grunddatenblatt IST/ SOLL, das die erforderlichen Maßnahmen benennt und eine Einstufung der Sicherheitslage vornimmt.

Im Anschluss erfolgt eine Fotodokumentation.