



# Schulmobilitätsplan

# Schulmobilitätsplan



... zum Leben und Genießen



... zum Leben und Genießen

# Schulwegkonzept für die Grundschule Werther-Langenheide



# Impressum

## **Erstellt von**

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

## **Im Auftrag von**

Stadt Werther (Westf.)  
Fachbereich 1 – Service, Schule, Kultur und Sport  
Sandra Wursthorn  
Büro der Umweltbeauftragten  
Annika Nagai  
Mühlenstraße 2  
33824 Werther (Westf.)

## **Unterstützt durch**

Zukunftsnetz Mobilität NRW  
Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe  
Sitz: Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph)  
Bahnhofstr. 27  
33102 Paderborn  
Tel.: 05251 / 1233-49  
zukunftsnetz-mobilitaet@nph.de

## **Bildquellennachweis**

Elkmann Klimaschutz & Mobilität, [www.acrylformen.de](http://www.acrylformen.de), tamioe, Deutsche Verkehrswacht, Zukunftsnetz Mobilität, LISUM Berlin-Brandenburg, Stadt Regensburg, verkehrskonzept GbR

# Inhalt

<b>Einführung in das schulische Mobilitätsmanagement</b>	<b>6</b>
1. Anlass und Zielsetzung des Schulwegkonzepts	8
<b>Bestandsaufnahmen und Analysen</b>	<b>10</b>
2. Schulweganalyse	12
2.1 Befragung von Eltern und Kindern	14
2.2 Unfallanalyse	23
2.3 Schulumfelderkundung	25
2.4 Eruierung vorgeschlagener Hol- und Bringzonen	32
2.5 Schulwegbegehung	35
2.6 Schulwegerkundung mit Schülerinnen und Schülern	37
2.7 Zusammenfassung der Schulweganalyse	40
<b>Maßnahmenplan</b>	<b>42</b>
3. Maßnahmenplan für Schulwege und Schulumfeld	44
6.4 Maßnahmenkategorien	44
3.1 Maßnahmenplan für den Hauptstandort der Grundschule Werther-Langenheide	45
<b>Schulwegplan</b>	<b>62</b>
4. Schulwegplan	64
4.1 Inhalte und Format des Schulwegplans	64
<b>Empfehlungen für den Unterricht</b>	<b>66</b>
5. Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung	68
5.1 Unterrichtsinhalte	68
5.2 Verkehrszähmer-Programm	69
<b>Empfehlungen für die Kommunikation</b>	<b>72</b>
6. Empfehlungen für die Kommunikation	74
6.1 Einflussfaktoren für eine Verhaltensänderung	75
6.2 Maßnahmen der Kommunikation	77
6.3 Werther läuft – eine Wort-Bild-Marke	80
<b>Eigene Unterlagen</b>	<b>81</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Loop der negativen Entwicklung kindlicher Mobilität	9
Abb. 2	Elternfragebögen der Grundschule Werther-Langenheide	14
Abb. 3	Verteilung der Beteiligung über die Jahrgangsstufen	14
Abb. 4	Kumulierte Anzahl zu Fuß gehender Kinder (Sommer)	19
Abb. 5	Kumulierte Anzahl Auto fahrender Kinder (Winter)	19
Abb. 6	Kartenausschnitt mit von Eltern genannten Problemstellen	20
Abb. 7	Häufigkeit der Nennung von Problemen auf Schulwegen	21
Abb. 8	Problem mit Begegnungsverkehr auf der Ravensberger Straße	21
Abb. 9	Unfälle an denen Kinder beteiligt waren (seit 2015)	23
Abb. 10	Erfassungsbogen für die Schulumfelderkundung am Beispiel Mühlenstraße	26
Abb. 11	Erfassungsbogen für potenzielle Hol- und Bringzone	29
Abb. 12	Vorgeschlagene Hol- und Bringzone auf der Ravensberger Straße	33
Abb. 13	Schulwegbegehung mit der Arbeitsgruppe Schulische Mobilität	35
Abb. 14	Zugestellte Gehwege auf der Engerstraße	36
Abb. 15	Einschätzen von Geschwindigkeiten mit Kindern der Grundschule Werther-Langenheide	37
Abb. 16	Fußgängerüberweg über die Engerstraße	40
Abb. 17	Verteilung der Maßnahmen nach Maßnahmenkategorien und Priorität	45
Abb. 18	Entwurf Schulwegplan Grundschule Werther-Langenheide	64
Abb. 19	Beispiele für Unterrichtsmaterialien	69
Abb. 20	Leitfaden Verkehrszähmer-Programm	70
Abb. 21	Bordsteintraining als Teil des Verkehrszähmer-Programms	70
Abb. 22	Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl	74
Abb. 23	Ballsäule zum Auswerten des Modal-Split	78
Abb. 24	Beispiel für eine Kampagne mit Asphaltaufklebern	78
Abb. 25	Wort-Bild-Marke „Werther läuft“	80

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Verkehrsmittelwahl im Sommer	15
Tab. 2	Verkehrsmittelwahl im Winter	16
Tab. 3	Gründe für das Elterntaxi	17
Tab. 4	Wahl des Elterntaxis nach Alter der Kinder	17
Tab. 5	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Schulweglänge	18
Tab. 6	Geschätzte Kosten nach Maßnahmenkategorie und Priorität	45

# Einführung in das schulische Mobilitätsmanagement

---

# **Einführung in das schulische Mobilitätsmanagement**

**Anlass und Zielsetzung des Schulwegkonzepts**

**8**

## 1. Anlass und Zielsetzung des Schulwegkonzepts

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.

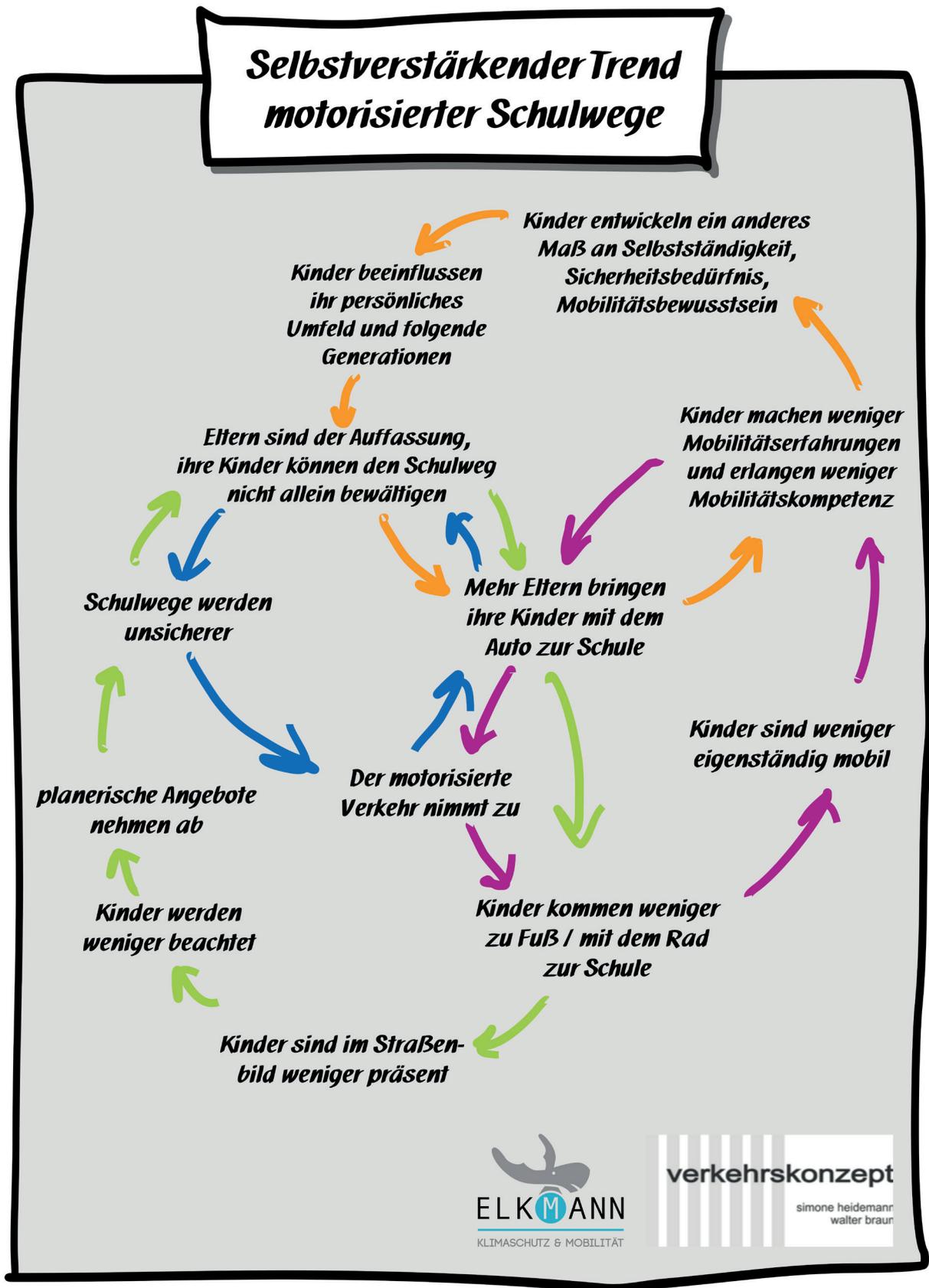


Abb. 1 Loop der negativen Entwicklung kindlicher Mobilität

# Bestandsaufnahmen und Analysen

---

# Bestandsaufnahmen und Analysen

<b>Schulweganalyse</b>	<b>12</b>
<b>Befragung von Eltern und Kindern</b>	<b>14</b>
<b>Unfallanalyse</b>	<b>23</b>
<b>Schulumfelderkundung</b>	<b>25</b>
<b>Eruierung vorgeschlagener Hol- und Bringzonen</b>	<b>32</b>
<b>Schulwegbegehung</b>	<b>35</b>
<b>Schulwegerkundung mit Schülerinnen und Schülern</b>	<b>37</b>
<b>Zusammenfassung der Schulweganalyse</b>	<b>40</b>

## 2. Schulweganalyse

Grundlage der Konzeption sicherer und nachhaltiger Mobilität ist die Kenntnis darüber, wie die Schülerinnen und Schüler der Grundschule Werther-Langenheide aktuell zur Schule kommen, ob und ggf. warum Kinder mit dem „Elterntaxi“ zur Schule gebracht werden und ob es Defizite in der Gestaltung und Organisation der Schulwege gibt. Zur Ermittlung der hierfür notwendigen Informationen wurde 2018 seitens der Stadtverwaltung und der Grundschule eine Befragung der Eltern zu den Schulwegen der Kinder durchgeführt. Auf Basis der Befragung schloss sich eine umfangreiche Standort- und Schulweganalyse an, mit der ein Team aus Verwaltung, Vertreterinnen der Schule sowie Mobilitätsplanern das Schulumfeld und die Schulwege hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität untersucht haben. Darüber hinaus wurde die Unfallstatistik der letzten drei Jahre ausgewertet und bei der Konzeption sicherer Schulwege berücksichtigt.

# Ergebnisse aus Befragungen

## 2.1 Befragung von Eltern und Kindern

Ende 2018 hat die Stadt Werther (Westf.) gemeinsam mit der Grundschule am Standort Werther Eltern und Kinder zu ihren Schulwegen und zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt.

An den Befragungen beteiligten sich Eltern von 190 Kindern. Das sind etwa 3/4 aller Eltern der Schule am Standort Mühlenstraße. Das ist eine sehr hohe Beteiligung und zeigt, wie hoch das Interesse der Eltern an den Schulwegen ihrer Kinder ist.

Mit der Befragung wurden folgende Angaben abgefragt:

- » Jahrgangsstufe in welche die Kinder gehen / das Kind geht
- » Lage des Wohnorts
- » Länge des Schulwegs
- » regelmäßige Verkehrsmittelwahl im Sommer
- » regelmäßige Verkehrsmittelwahl im Winter
- » Gründe fürs Elterntaxi

Darüber hinaus wurden die Eltern gebeten, Angaben zum Schulweg in beigefügte Karten einzutragen. Neben der Kartierung der Schulwege konnten Angaben zu Problemstellen sowie Vorschläge zur Steigerung der Verkehrssicherheit gemacht werden.

### 2.1.1 Soziodemografische Angaben

Die hohe Beteiligung von rd. 75 % an der Befragung zeigt, dass Eltern in Werther das Thema Schulwege wichtig ist und das über alle Jahrgangsstufen gleichermaßen verteilt, wie das Balkendiagramm zeigt.

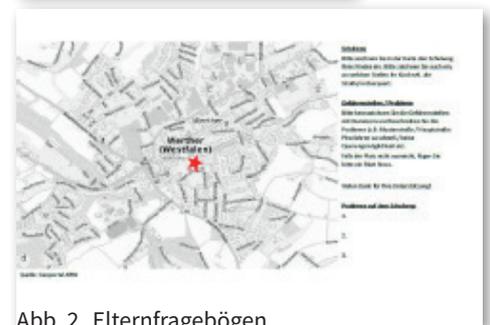
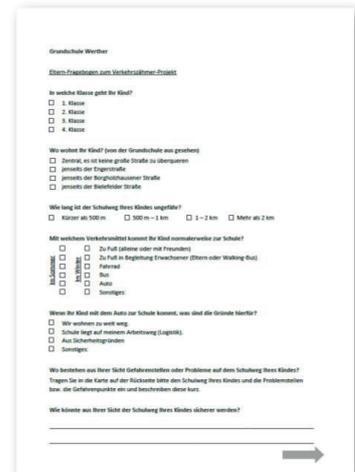
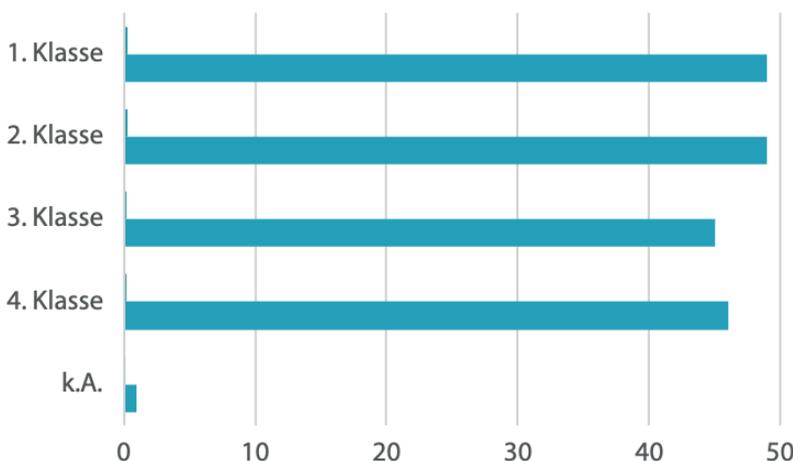


Abb. 2 Elternfragebögen der Grundschule Werther-Langenheide

Abb. 3 Verteilung der Beteiligung über die Jahrgangsstufen

### 2.1.2 Angaben zur aktuellen Mobilität der Schülerinnen und Schüler

Schulwege sind für Kinder und Jugendliche mehr als der Weg zwischen Wohnung und Schule. Auf ihm kommen sie mit anderen Kindern in Kontakt, machen wichtige Umwelt- und Naturerfahrungen und lernen sich zu orientieren. Der Schulweg bietet für die Kinder Raum für Bewegung in dem sie sich ausprobieren können und sich selbst einzuschätzen lernen.

Diese Erfahrungen machen Kinder vor allem dann, wenn sie unbegleitet von Erwachsenen unterwegs sind. Das setzt voraus, dass sie zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Tretroller zur Schule kommen. Kinder, die regelmäßig mit dem Auto zur Schule gebracht werden, machen die wichtigen Schulwegerfahrungen in einem nur sehr eingeschränkten Maße.

Aber wie verhält es sich an der Grundschule Werther-Langenheide am Standort Mühlenstraße? Die Auswertung der Befragung zeigt die Verteilung der Verkehrsmittelwahl im Sommer und im Winter.

#### Verkehrsmittelwahl im Sommer

Tab. 1 Verkehrsmittelwahl im Sommer

Gewähltes Verkehrsmittel	Anzahl der Nennungen	Prozentualer Anteil
Immer mit dem Fahrrad	10	5%
Immer zu Fuß alleine oder mit Freunden	79	43%
immer zu Fuß in Begleitung	15	8%
Immer mit dem Bus	4	2%
immer mit dem Auto	12	7%
Immer Sonstiges	12	7%
Mit dem Fahrrad oder mit dem Auto	7	4%
Zu Fuß allein oder mit Freunden oder mit dem Auto	9	5%
Zu Fuß in Begleitung erwachsener oder mit dem Auto	4	2%
Mit dem Bus oder mit dem Auto	1	1%
Sonstiges oder mit dem Auto	0	0%
Mit dem Auto oder einem anderen VM	0	0%
Zu Fuß oder mit dem Fahrrad	21	11%
Zu Fuß oder Sonstiges	9	5%
Mit dem Bus oder mit dem Fahrrad	1	1%
Mit dem Fahrrad oder Sonstiges	4	2%
<b>Kinder, die immer oder wahlweise mit dem Auto kommen</b>	<b>33</b>	<b>18%</b>
Maximale Anzahl Elterntaxis im Sommer	43	
<b>Summe allein gehender oder fahrender Kinder im Sommer oder bei gutem Wetter</b>	<b>123</b>	<b>67%</b>

<b>Verkehrsmittelwahl im Winter</b>		
<b>Gewähltes Verkehrsmittel</b>	<b>Anzahl der Nennungen</b>	<b>Prozentualer Anteil</b>
Immer mit dem Fahrrad (Winter)	2	1%
Immer zu Fuß alleine oder mit Freunden	72	39%
immer zu Fuß in Begleitung	13	7%
Immer mit dem Bus	4	2%
immer mit dem Auto	23	13%
Immer Sonstiges	0	0%
Mit dem Fahrrad oder mit dem Auto	4	2%
Zu Fuß allein oder mit Freunden oder mit dem Auto	8	4%
Zu Fuß in Begleitung erwachsener oder mit dem Auto	4	2%
Mit dem Bus oder mit dem Auto	1	1%
Sonstiges oder mit dem Auto	0	0%
Mit dem Auto oder einem anderen VM	1	1%
Zu Fuß oder mit dem Fahrrad	13	7%
Zu Fuß oder Sonstiges	11	6%
Mit dem Bus oder mit dem Fahrrad	2	1%
Mit dem Fahrrad oder Sonstiges	4	2%
<b>Kinder, die immer oder wahlweise mit dem Auto kommen</b>	<b>41</b>	<b>22%</b>
Maximale Anzahl Elterntaxis	53	
<b>Summe allein gehender oder fahrender Kinder im Winter oder bei schlechtem Wetter</b>	<b>112</b>	<b>61%</b>

Tab. 2 Verkehrsmittelwahl im Winter

Die Auswertung zeigt, dass im Sommer etwa 123 aller Kinder immer oder zumindest manchmal eigenständig zur Schule kommen. Im Winter sind es nur knapp weniger. Allerdings wird jedes fünfte Kind immer oder manchmal mit dem Auto zur Schule gefahren. Werden alle Kinder, die immer oder wahlweise das Auto nutzen gleichzeitig gebracht, sind im Schulumfeld 53 Fahrzeuge zu erwarten.

Tatsächlich ist die Zahl der Kinder die das Auto nutzen höher, wie eine Blitzumfrage zur Verkehrsmittelwahl im Rahmen der Schulumfelderkundung ergab. Dabei gaben 64 Kinder an, mit dem Auto gebracht worden zu sein. Damit lag der Anteil der Elterntaxis um 20% höher als die maximale Anzahl nach Selbstauskunft der Eltern.

Auch wenn es sich beim Anteil der Kinder, die immer oder manchmal mit dem Auto gebracht werden um nur rund 20% handelt, sollte der Bring- und Holverkehr deutlich reduziert werden. Um Eltern und Kinder zu einer anderen Verkehrsmittelwahl zu bewegen ist es zunächst wichtig zu wissen, was die Gründe für die Wahl des Autos sind. Hiernach wurde im Fragebogen direkt gefragt. Aber auch in Verbindung mit der Länge des Schulweges, dem Alter der Kinder

oder der Lage des Wohnortes lassen sich möglicherweise Gründe ableiten.

### 2.1.3 Gründe fürs Auto

Bei der Angabe von Gründen für die Wahl des Autos auf dem Schulweg waren Mehrfachnennungen nach vorgegebenen Antworten und freien Antworten möglich.

Der häufigste Grund für das Auto ist, dass der Schulweg mit dem Weg zur Arbeit verknüpft wird. Daraus geht nicht hervor, ob prinzipiell ein Fuß- oder Radweg oder die Nutzung des ÖPNV möglich wäre.

Bei den wahlfreien Autonutzern ist das Wetter der häufigste Grund, gefolgt von Zeit- und Termindruck. Aber auch das Transportieren von schweren Gegenständen (Tornister, Musikinstrument o.ä.) spielt eine Rolle bei der Wahl des Autos.

Unsichere Schulwege geben lediglich 7% der befragten Eltern für die Wahl des Autos an.

Tab. 3 Gründe für das Elterntaxi

Gründe fürs Elterntaxi:		
Grund	Anzahl Nennungen	Prozentualer Anteil
Schule liegt auf meinem Arbeitsweg	27	66%
Wir wohnen zu weit weg	22	54%
Wetter	21	51%
Termin oder Zeitdruck	9	22%
Organisatorische Gründe (zu Schwer zu tragen, mehrere Fahrzwecke verbinden)	8	20%
Aus Sicherheitsgründen	3	7%
Wegen körperlicher Einschränkungen	2	5%

Tab. 4 Wahl des Elterntaxis nach Alter der Kinder

Elterntaxis nach Jahrgangsstufen		
Jahrgangsstufe	Anzahl Nennungen	Prozentualer Anteil
1. Klasse	14	42%
2. Klasse	6	18%
3. Klasse	5	15%
4. Klasse	8	24%

Der am zweithäufigsten genannte Grund ist die Schulweglänge. Mehr als die Hälfte (54%) der Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren geben einen nicht zumutbaren Schulweg an.

Nach Auswertung der Schulwegrouten, die von den Eltern in Karten eingetragen wurden, haben 98% der Kinder einen Schulweg von weniger als 2000 Metern und immer noch 88% einen Schulweg von weniger als 1500 Metern. Damit wohnen fast alle Kinder in einer Entfernung zur Schule, die zu Fuß gut zu bewältigen ist.

Vier Kinder, die einen Schulweg von mehr als 2 Kilometern zur Schule haben, gehen diesen – Sommer wie Winter – zu Fuß und das unbegleitet durch einen Erwachsenen.

Mit zunehmender Schulweglänge nimmt, entsprechend der genannten Gründe fürs Elterntaxi, der Anteil der Bring- und Abholdienste zu.

Bei Schulweglängen von mehr als 2 Kilometern wird fast die Hälfte der Kinder mit dem Auto gefahren. Bei Weglängen von 1 bis 2 Kilometern sind es etwa  $\frac{1}{4}$  der Kinder und unter 1 km sind es lediglich 3 Kinder. Bei Wegstrecken von weniger als 500 Metern wird das Auto nicht bemüht.

Tab. 5 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Schulweglänge

Schulweglänge	Anzahl der Kinder nach Schulweglänge		Auto	Bus	Fahrrad	Sonstiges	zu Fuß	zu Fuß in Begleitung
kürzer als 500 m	27	15%	0%	0%	4%	0%	96%	0%
500 m - 1 km	67	38%	4%	0%	3%	4%	69%	19%
1-2 km	67	38%	24%	3%	10%	6%	43%	13%
mehr als 2 km	15	9%	40%	20%	7%	7%	27%	0%

Stellt man die Anzahl der Kinder, die in fußläufiger Entfernung zur Schule wohnen den Kindern die mit Auto gefahren werden gegenüber, so ergibt sich ein relativ hohes Potenzial für die Verlagerung des Verkehrs zu Gunsten alternativer Mobilität. Die Lage des Wohnorts gibt leider keinen Aufschluss über die Verkehrsmittelwahl, da sich diese analog der Anzahl der Kinder gleichmäßig verteilt.

### 2.1.4 Schulwegrouten

Neben den Angaben zum Mobilitätsverhalten wurden von vielen Eltern auf beigefügten Kartenausschnitten die Schulwege sowie mögliche Problem- und Konfliktstellen angegeben. Die Karteneinträge wurden von den Gutachtern in einem Geoinformationssystem digitalisiert. Mit der Verknüpfung der Karteneinträge mit den Fragebögen ist so eine differenzierte Darstellung und Auswertung der Schulwege nach Verkehrsmittelwahl oder anderen Attributen möglich. Vor allem können mögliche Problemstellen räumlich dargestellt und den Schulwegen zugeordnet werden. Dies ist die Grundlage für die spätere Schulweganalyse mit der die Sicherheit und Attraktivität bewertet wird.

Darüber hinaus liefern die kartierten Schulwege wichtige Hinweise für die Einrichtung von Hol- und Bringzonen, an denen Eltern ihre Kinder in einiger Entfernung zur Schule absetzen können, wenn diese mit dem Auto gebracht werden müssen. Das entspannt die Verkehrslage im direkten Umfeld der Schule und gibt den Kindern zumindest ein Stück eigenständigen Schulweg zurück.

Abb. 4 Kumulierte Anzahl zu Fuß gehender Kinder (Sommer)



Abb. 5 Kumulierte Anzahl Autofahrender Kinder (Winter)



### 2.1.5 Problemstellenanalyse

Mit der Befragung hatten die Eltern des Standorts Werther die Gelegenheit, die Schulwege ihrer Kinder in eine beigefügte Karte einzutragen. Für den Fall, dass für die Kinder auf dem Schulweg Probleme auftreten, konnten diese benannt und ebenfalls in die Karte eingetragen werden. Zudem erhielten Eltern die Möglichkeit Lösungen für die entsprechenden Problem- oder Gefahrenstellen vorzuschlagen.

Insgesamt wurden von den Eltern 171 Problemstellen genannt, die sich auf 42 unterschiedliche Orte entlang der Schulwege beziehen.

Die Problemnennungen wurden bei den weiteren Schulweganalysen berücksichtigt und bei Schulwegbegehungen und Schulumfelderkundungen aus fachlicher Sicht überprüft.

Die von Eltern genannten Probleme wurden für die Auswertung der am häufigsten Probleme auf Schulwegen kategorisiert. Das Ergebnis verdeutlicht, dass die meisten Eltern Probleme bei der zunehmenden Verkehrsstärke und insbesondere mit der Zunahme der Elterntaxis sehen. Dieses Problem der Zunahme an „Elterntaxis“ bezieht sich nicht nur auf das nähere Umfeld der Grundschule Werther-Langenheide und die Mühlenstraße, sondern auch auf die Gesamtschule an der Weststraße und das Gymnasium an der Grünstraße.

Abb. 6 Kartenausschnitt mit von Eltern genannten Problemstellen



Wie häufig Problemkategorien genannt wurden zeigt die nachfolgende Grafik:



Abb. 7 Häufigkeit der Nennung von Problemen auf Schulwegen

Abb. 8 Problem mit Begegnungsverkehr auf der Ravensberger Straße



# Unfallanalyse

## 2.2 Unfallanalyse

Um die Schulwege hinsichtlich ihrer Sicherheit zu bewerten, wurden die Unfalldaten aus Werther der letzten drei Jahre (Januar 2015 bis September 2019) ausgewertet.

Für die Schulwegsicherheit ist vor allem die Betrachtung der Unfälle wichtig, an denen zu Fuß Gehende oder Rad Fahrende beteiligt waren.

In den drei Jahren vor der Auswertung ereigneten sich in Werther 68 Unfälle mit Fahrrad- und/oder Fußgängerbeteiligung. An 56 davon waren Rad Fahrende beteiligt.

Unter den 56 Unfällen mit Fahrradbeteiligung waren 10 Alleinunfälle, an denen keine weiteren Verkehrsteilnehmer beteiligt waren.

Entlang der Schulwegrouten, welche die Kinder der Grundschule Werther-Langenheide zu Fuß oder mit dem Rad nutzen ereigneten sich im untersuchten Zeitraum 27 Unfälle, an fünf davon waren Kinder auf dem Schulweg beteiligt. Erfreulicherweise wurde keines der Kinder dabei schwer verletzt.

Abb. 9 Unfälle an denen Kinder beteiligt waren (seit 2015)



Für die Schulweganalyse wurden alle Unfälle entlang der Schulwegrouten berücksichtigt und ausgewertet. Von besonderer Relevanz ist dabei der Knoten Ravensberger Straße / Schloßstraße und der Knoten Ravensberger Straße / Alte-Bielefelder-Straße.

# Standortanalyse

## 2.3 Schulumfelderkundung

Mit der Schulumfelderkundung sollen wichtige Fragen zu möglichen Defiziten in der Infrastruktur der Schulwege und zur Verkehrssituation im direkten Umfeld der Schule geklärt werden. Dabei geht es vor allem um die aktuelle Bring- und Abholsituation durch „Elterntaxis“, die verkehrliche Wechselwirkung mit anderen Mobilitätszielen, wie der Kita oder des Seniorenheims und um Abstellanlagen für Roller und Fahrräder am Standort Mühlenstraße.

Die Erkundung beinhaltet Verkehrsbeobachtungen sowie eine Begehung des Schulumfelds durch Verkehrsexperten des beauftragten Büros.

Bei der Schulumfelderkundung am 12. November 2019 wurden insgesamt fünf Standorte für eine Verkehrsbeobachtung ausgewählt:

- Standort Mühlenstraße im Bereich der Schule mit dem Schwerpunkt Bring- und Abholverkehr,
- Standort Ravensberger Straße / Mühlenstraße mit dem Schwerpunkt Querungssituation für die Kinder,
- Standort Ravensberger Straße / C.-F.-Venghauss-Platz mit dem Schwerpunkt Querungssituation für die Kinder,
- Standort Ravensberger Straße / Engerstraße mit den Schwerpunkten Querungssituation auf der Engerstraße und Bewertung einer potenziellen Hol- und Bringzone auf dem Parkplatz sowie
- der Standort Wellenpöhlen / Am Bach zur Bewertung von Konflikten mit dem Bringverkehr von Kitakindern.

Bei der Auswahl der Beobachtungsstandorte wurden bereits Ergebnisse der Elternbefragung unter Verwendung der Verkehrsmittelwahl und der genannten Problemstellen berücksichtigt.

### 2.3.1 Ergebnisse der Verkehrsbeobachtungen

Für die Erfassung der Verkehrssituation wurden teilstandardisierte Erfassungsbögen verwendet, in die die Beobachterinnen und Beobachter die Ergebnisse per Strichzählung oder beschreibend eintragen konnten. Die Ergebnisse der Verkehrsbeobachtungen werden im Folgenden vorgestellt.

#### Ergebnisse am Standort Mühlenstraße

Am Stichtag (12.11.2019) wurde die Mühlenstraße im Bereich zwischen Ravensberger Straße und der Straße „Am Bach“ beobachtet. Der Beobachtungszeitraum erstreckte sich auf die Bring- und Abholzeiten zu Unterrichtsbeginn, zu den Randzeiten sowie zum Ende des offenen Ganztags. Der Fokus der Beobachtung lag auf der Erfassung der Bringdienste durch Eltern sowie ggf. von Konflikten zwischen Fahrzeugen und zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden Kindern.

Name: Carsten Elkmann		<b>Standort Mühlenstraße</b>	Beobachtungsintervall:	
Datum: 12.11.19			Beginn	7:25
<b>Fahrtrichtung 1</b>			Ende	7:55
Einfahrten	76 Verkehrsstärke 150 Kfz/h		<b>Fahrtrichtung 2</b>	
<b>Bring- und Holverkehr</b>		Ausfahrten	30	
Elterntaxi 1 Kind	Elterntaxi mehrere Kinder	<b>Bring- und Holverkehr</b>		
19	3	Elterntaxi 1 Kind	Elterntaxi mehrere Kinder	
Halten auf einem Parkplatz	11			
Halten auf der Fahr- bahn	9	Halten auf einem Parkplatz		
Halten auf dem Gehweg		Halten auf der Fahr- bahn		
Halten auf einer Ein- bzw. Ausfahrt		Halten auf dem Gehweg		
Halten im einge- schränkten Halte- verbot		Halten auf einer Ein- bzw. Ausfahrt		
Halten auf dem Lehrerparkplatz		Halten im einge- schränkten Halte- verbot		
sonstiges Halten		Halten auf dem Lehrerparkplatz		
<b>Folgen</b>		sonstiges Halten		
Behinderung des fließenden Verkehrs		<b>Folgen</b>		
Behinderung Bus		Behinderung des fließenden Verkehrs		
Behinderung von Fußgängern	2	Behinderung Bus		
Behinderung von Radfahrern		Behinderung von Fußgängern		
Rückwärtsfahrten	14	Behinderung von Radfahrern		
Wenden	5	Rückwärtsfahrten		
Sonstiges		Wenden		
<b>Fußgängerverhalten</b>		Sonstiges		
Fußgänger kreuzt		<b>Fußgängerverhalten</b>		
außerhalb von Querungshilfen	-	Fußgänger kreuzt		
Queren der Straße mit Sichtbehinde- rung	-	außerhalb von Querungshilfen		
weitere Beobachtungen nicht angepasste Geschwindigkeit: 5 Bus Bulli: 2		Queren der Straße mit Sichtbehinde- rung		
		weitere Beobachtungen SUVs: 8		



Abb. 10 Erfassungsbogen für die Schulumfelderkundung am Beispiel Mühlenstraße

Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Mühlenstraße, insbesondere durch Elterntaxis war das am häufigsten genannte Problem auf den Schulwegen der Kinder. Dies konnte mit der Verkehrsbeobachtung nicht bestätigt werden. Insgesamt ist Verkehrsstärke gering und auch die Anzahl der Fahrzeuge, die Kinder vor der Schule abgesetzt haben belief sich auf 22 Fahrzeuge in einem Zeitraum von 30 Minuten. Durch das Verkehrsaufkommen gab es somit keine Konflikte zwischen zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden Kindern. Das lag auch daran, dass Eltern fast die gesamte Straßenlänge nutzten, um die Kinder abzusetzen.

Als problematisch kann eingestuft werden, dass Eltern auch die Senkrechtparkstände am Rathaus oder auf Höhe der Sparkasse nutzen, um Kinder abzusetzen. Das damit verbundene rückwärts Ausparken führte zu Reaktionen bzw. Interaktionen. Eine unmittelbare Gefährdung konnte zwar nicht beobachtet werden, ist allerdings nicht auszuschließen. In diesem Bereich kam es bereits zu zwei Unfällen in den vergangenen drei Jahren, allerdings ohne Beteiligung von Schulkindern.

Wenn Kinder die Mühlenstraße überqueren mussten, nutzen sie hierfür immer die Querungshilfe auf Höhe der Schule.

### **Standort Ravensberger Straße / Mühlenstraße**

An der Querungsstelle Ravensberger Straße auf Höhe der Mühlenstraße wurde seitens der Eltern darauf hingewiesen, dass die Verkehrsbelastung in den Schulwegzeiten zu hoch und die Fahrgeschwindigkeiten oft nicht angepasst seien. Darüber hinaus bemängelten die Eltern die mangelnde Rücksichtnahme der Autofahrenden gegenüber den passierenden Kindern. Diese Aspekte führen aus Sicht der Eltern dazu, dass die Überquerung der Ravensberger Straße dort sehr schwierig sei.

Bei der Verkehrsbeobachtung lag daher der Fokus auf dem Autoverkehr auf der Ravensberger Straße und auf den Ein- und Ausfahrten in die und aus der Mühlenstraße. Zusätzlich wurde das Verkehrsverhalten der Kinder beobachtet, insbesondere der Kinder, die aus nördlicher Richtung durch die Passage am Netto-Markt kommen und die Ravensberger Straße überqueren müssen, um zur Schule zu gelangen.

Bei der Ravensberger Straße handelt es sich um eine örtliche Geschäftsstraße mit eher dörflichem Charakter. Die festgestellte Verkehrsstärke liegt bei ca. 325 Fahrzeugen/h. Das ist für diesen Typ Gemeindestraße als eher gering anzusehen. Im Beobachtungszeitraum wurde geschätzt, dass 9 Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit auf der Ravensberger Straße gefahren sind. Das sind rund 7% aller Fahrzeuge.

Am Stichtag überquerten 63 Kinder die Ravensberger Straße Höhe der Mühlenstraße. Die meisten von ihnen nutzten die Querungshil-

fe auf der Ravensberger Straße, die etwas östlich der Mühlenstraße liegt. Hier sind die Sichtbeziehungen zu den Autos gut und es ist lediglich Verkehr aus zwei Richtungen zu beachten. Einige Kinder überquerten die Ravensberger Straße aber auch auf Höhe der Sparkasse. Hierzu zählten vor allem ältere Kinder und Jugendliche, die vermutlich das Gymnasium besuchen. Vor allem Rad fahrende Kinder der weiterführenden Schule überquerten die Ravensberger Straße ohne die Querungshilfe zu nutzen. Kinder der Grundschule folgen dann oft dem schlechten Beispiel. Bei dortiger Überquerung sind die Sichtbeziehungen nicht ausreichend und werden durch ruhenden Verkehr zusätzlich erschwert. Darüber hinaus muss neben dem Querverkehr auch der Verkehr berücksichtigt werden der aus der Mühlenstraße kommt. Keine leichte Situation.

Die Arbeitsgruppe schlägt daher vor, durch Straßenmöbiliar, dass direkte Überqueren auf Höhe der Passage zu erschweren. Als Push-Maßnahme sollen kleine Wegweiser auf den Gehweg aufgebracht werden, die den Weg Richtung Querungshilfe weisen. Das bedeutet allerdings auch, dass Kinder bis 10 Jahren, die mit dem Fahrrad den Gehweg nutzen müssen oder dürfen, dann ihren Schulweg auf dem östlichen Gehweg der Mühlenstraße fortsetzen. Das ist einerseits von Vorteil, da die Kinder nicht mit senkrecht parkenden Fahrzeugen in Konflikt geraten, andererseits befahren sie dann den Gehweg entgegen der Fahrtrichtung, was an Ein- und Ausfahrten zu Konflikten führen kann. Daher sollen auf dem Gehweg an Ein- und Ausfahrten und an der Mühlenwiese durch Einfärbungen und zusätzlich durch Beschilderung auf den Zweirichtungsradverkehr aufmerksam gemacht werden.

### **Standort Ravensberger Straße / C.-F.-Venghauss-Platz**

Von 9 Eltern wurde als Problemstelle die Querungssituation auf der Ravensberger Straße auf Höhe des Zugangs zum C.-F.-Venghauss-Platz genannt. Die Überquerung werde hier durch zu hohe Fahrgeschwindigkeiten, zu hohes Verkehrsaufkommen und schlechte Sichtbeziehungen erschwert.

Daher lag der Fokus der Verkehrsbeobachtung auf dem Längsverkehr auf der Ravensberger Straße.

Zuerst konnte festgehalten werden, dass lediglich zwei Kinder zu Fuß und kein einziges Kind mit dem Rad die Ravensberger Straße im Beobachtungszeitraum von 7:25 bis 7:55 Uhr überquerten. Es konnte zudem beobachtet werden, dass der Venghauss-Platz als informelle Elterntaxihaltestelle genutzt wird.

Die Verkehrszählung des fließenden Verkehrs ergab eine Verkehrsstärke von rd. 280 Fahrzeugen/h. Das ist ein eher geringes Verkehrsaufkommen. Jedoch fuhren nach Einschätzung der Beobachterin etwa  $\frac{1}{3}$  aller Fahrzeuge mit nicht angemessener Geschwindigkeit. Die Sichtbeziehungen sind für eine Überquerung der Ravensberger

Straße auf Höhe des Venghauss-Platzes nur bedingt ausreichend.

Die Empfehlung hier ist die Installation eines Dialog-Displays am jeweiligen Beginn der Ravensberger Straße. Zudem sollte die Ravensberger Straße von den Kindern auf Höhe der Rosenstraße an der dort befindlichen Fahrbahnverengung überquert werden. Dies wird als Empfehlung in den Schulwegplan aufgenommen.

**Standort Ravensberger Straße / Engerstraße**

Mit der Beobachtung des Verkehrs am Standort Ravensberger Straße / Engerstraße sollte die Querungssituation an der Engerstraße bei Nutzung der Lichtsignalanlage bewertet werden. Zudem wurde die Verkehrssituation auf dem dort befindlichen Parkplatz am Böckstiegel-Platz erfasst. Der Parkplatz stellt eine potenzielle Elterntaxihaltestelle, eine so genannte Hol- und Bringzone dar.

Von 8 Eltern wurde die Querungssituation über die Engerstraße am Knoten mit der Ravensberger Straße als problematisch eingestuft. Zu hohe Fahrgeschwindigkeiten, zu kurze Ampelphasen und zu hohes Verkehrsaufkommen, vor allem im Schwerverkehr, wurden zur Begründung genannt.

Name: Anke Land  
 Datum: 12.11.19  
 Beobachtungszeit:  
 Beginn 7:30  
 Ende 8:00

**Standort Ravensberger Straße / Enger Straße**  
 (potenzielle HuBZ)

Abb. 11 Erfassungsbogen für  
 potenzielle Hol- und Bringzone

Anzahl der erwarteten Elterntaxis an HuBZ zu Schulbeginn: 18

Frequenzierung des Parkplatzes						
Einfahrt Fahrtrichtung 1	5	Ausfahrt Fahrtrichtung 1	2	Anzahl parkende Fahrzeuge zu Beginn der Beobachtung	4 (am Ende 10)	weitere Beobachtungen Zufahrt Garage: 2
Einfahrt Fahrtrichtung 2	3	Ausfahrt Fahrtrichtung 2	1	Probleme mit zu Fuß Gehenden beim Ein- und Ausfahren (Anzahl)		
Einfahrt Fahrtrichtung 3	10	Ausfahrt Fahrtrichtung 3	7	Problematische Verkehrssituation durch Wendeverkehr (Anzahl)		

Querung Enger Str. (LSA)	
zu kleine Aufstellflächen im Wartebereich (ja/nein)	nein
Zeit von Anforderung	23 sek
Zeit Grünphase	10 sek
Kein Freihalten von Sichtbereichen	
Konflikte mit Rad Fahrenden	nein
Rotlichtverstöße	
unangepasste Geschwindigkeit	
Weitere Beobachtungen Querungen auf der Ravensberger Straße in Richtung Alte Bielefelder Straße: zu Fuß: 18 mit dem Roller: 1 mit dem Rad: 18 Kinder laufen quer über den Parkplatz	

The map shows the intersection of Ravensberger Straße and Enger Straße. Three traffic directions are indicated: Fahrtrichtung 1 (top), Fahrtrichtung 2 (middle), and Fahrtrichtung 3 (bottom). A crossing point for school children is marked as 'Querung durch Schulkinder'. A traffic light is shown at the intersection.

Im Beobachtungszeitraum stellte sich die Querungssituation an der Engerstraße als unproblematisch dar. Die Anforderungszeit betrug durchschnittlich etwa 30 Sekunden. Bis zu 45 Sekunden sind durchaus zumutbar. Die Grünphase dauert 10 Sekunden und ist ausreichend, sodass alle wartenden Kinder noch bei Grün auf die

andere Gehwegseite gelangen.

Ferner wurde beobachtet dass im weiteren Verlauf des Schulwegs die Ravensberger Straße auf Höhe der Alten Bielefelder Straße überquert wird. Das ist als problematisch zu bewerten, da die Sichtbeziehungen zu den Fahrzeugen fehlt, die aus der Engerstraße in die Ravensberger Straße einbiegen. Der Anhalteweg ist für diese Fahrzeuge sehr kurz. Darüber hinaus müssen Kinder die dort queren nicht nur den Verkehr auf der Ravensberger Straße und aus der Engerstraße beachten, sondern auch die Fahrzeuge, die den Parkplatz verlassen. Hier wird empfohlen, dass die Kinder die Ravensberger Straße erst an der Fahrbahnverengung auf Höhe der Rosentraße überqueren. Hier ist kein Begegnungsverkehr zwischen Pkws möglich. Der Restschulweg über den C.-F.-Venghauss-Platz ist attraktiv und sicher.

Für die Einrichtung einer Hol- und Bringzone für Elterntaxis erscheint der Böckstiegel-Platz ungeeignet. Die Anzahl der zu erwartenden Fahrzeuge liegt bei 18. Dabei handelt es sich jedoch um die Selbstauskunft der Eltern. Bei der Zählung am Stichtag kamen mehr Kinder mit dem Auto zur Schule, als erwartet. Demnach dürfte auch die Anzahl der dort haltenden Fahrzeuge als höher angenommen werden. Das Verkehrsaufkommen auf dem Parkplatz ist zwar aktuell gering, die Situation aber insgesamt unübersichtlich. Zumal Kinder die zu Fuß gehen gerne die Abkürzung über den Parkplatz nutzen. Es besteht die Gefahr, mit Einrichtung einer Hol- und Bringzone eine neue Problemstelle zu schaffen.

Im Übrigen konnte beobachtet werden, dass Fahrzeuge den Parkplatz über eine informelle Ausfahrt über den Gehweg verlassen. Dies kann zu Unfällen führen, da Rad Fahrende und zu Fuß Gehende dort nicht mit Fahrzeugen rechnen. Dieser Umstand sollte dringend unterbunden werden und wird in den Maßnahmenplan aufgenommen.

### **Wellenpöhlen / Am Bach**

Im Umfeld der Grundschule befindet sich auch eine Kindertageseinrichtung. Um zu beobachten, ob es zwischen zu Fuß Gehenden Kindern und dem Bringverkehr der Kita-Eltern Konflikte gibt, wurde dieser Standort analysiert.

Im Beobachtungszeitraum wurden insgesamt 11 Fahrzeuge gezählt, mit denen Kinder in die Kita gebracht wurden. Insgesamt war das Verkehrsaufkommen sehr gering. Demnach kam es auch nicht zu Konflikten zwischen zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden Kindern und Pkws. Wellenpöhlen und „Im Viertel“ wird von vielen Rad fahrenden Kindern des Gymnasiums und zu Fuß gehenden Kindern der Grundschule genutzt. Daraus ergibt sich hier eine hohe soziale Kontrolle in diesem Wohngebiet.

Der Schulweg über Im Viertel, Wellenpöhlen und Am Bach ist als sehr sicher einzustufen. Das ist daher von besonderer Bedeutung, weil dies den Restschulweg von der potenziellen Hol- und Bringzone an der Mobilstation darstellt.

### **2.3.2 Ergebnisse der Schulumfeldbegehung**

Im Rahmen der Verkehrsbeobachtung an den zuvor genannten Standorten wurde auch die Infrastruktur des näheren Schulumfelds untersucht. Mit der Untersuchung wurden, die Abstellsituation für Fahrräder und Tretroller sowie der Zustand von Gehwegen und Beleuchtungen u. ä. bewertet.

#### **Situation der Roller- und Fahrradabstellanlagen am Schulstandort**

Am Standort Mühlenstraße sind sowohl für Roller als auch für Fahrräder eine ausreichende Anzahl an Abstellanlagen vorhanden. Im Fahrradkeller steht für die Schülerinnen und Schüler ein ausreichend großes Angebot an Abstellraum zur Verfügung. Hier können die Fahrzeuge sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden. Darüber hinaus stehen am Eingang „Am Bach“ und entlang der Sporthalle weitere Anlehnbügel bereit.

#### **Zustand der Geh- und Radwege im direkten Schulumfeld**

Die Gehwege in direkter Umgebung verfügen über ausreichende Breiten und sind insgesamt in einem guten Zustand. Auf der Mühlenstraße kommt es durch eingerichtete Senkrechtparkstände vor dem Rathaus und der Sparkasse immer wieder zu Konflikten zwischen rückwärts ausparkenden Fahrzeugen und zu Fuß Gehenden. Auf der Ravensberger Straße kommt es bei Begegnungsverkehr oft zu Gehwegüberfahrten, was ebenfalls zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden führt. Im Übergang der Walterstraße zum Wellenpöhlen ist kein durchgehender Gehweg vorhanden. Hier müssen die Kinder aktuell zweimal die Straße Wellenpöhlen überqueren, um zur Schule zu gelangen. Die drei genannten Aspekte werden eingehender im Kapitel der Schulwegbegehungen behandelt.

Da es sich im Schulumfeld ausschließlich um Wohnstraßen und Erschließungsstraßen mit angeordneten 30 km/h oder weniger handelt, sind keine Radwege angelegt.

Die Beleuchtungssituation der Gehwege ist im direkten Schulumfeld und auch im Bereich der Mühlenwiese gut. Lediglich auf dem Gehweg zwischen ZOB und Meyerfeld sowie im weiteren Verlauf von Meyerfeld wird die Beleuchtung als nicht ausreichend eingeschätzt. Diese Annahme wird als empfohlener Prüfauftrag in den Maßnahmenplan des Schulwegkonzepts aufgenommen.

## 2.4 Eruierung vorgeschlagener Hol- und Bringzonen

Eltern, die Ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren, oder von dort abholen, lösen regelmäßig Konflikte im direkten Schulumfeld aus. Sie gefährden zu Fuß gehende oder Rad fahrende Kinder durch das selbst erzeugte hohe Verkehrsaufkommen und teils unkontrollierbare Wendemanöver (vgl. „Abb. 1 Loop der negativen Entwicklung kindlicher Mobilität“ auf Seite 9).

Um das Verkehrsaufkommen an der Grundschule Werther-Langeneheide zu reduzieren, sollen im Umfeld der Schule Hol- und Bringzonen (HuBZ) eingerichtet werden. An geeigneten „Elterntaxihaltstellen“ können die Eltern ihre Kinder gefahrlos absetzen und die Kinder erhalten einen Teil ihres eigenständigen Schulwegs zurück.

Durch die Arbeitsgruppe „Schulischer Mobilität“ in Werther wurden drei potenzielle Hol- und Bringzonen vorgeschlagen, die durch das beauftragte Büro bewertet werden sollten. Die Bewertung wurde im Rahmen der Schulumfelderkundung durchgeführt.

Geeignete Hol- und Bringzonen müssen bestimmte Merkmale aufweisen. Zu den Merkmalen gehören:

- » Entfernung zur Schule (empfohlen mindestens 250 Meter),
- » sicherer Restschulweg,
- » ausreichend Platz für die zu erwartende Anzahl an Elterntaxis,
- » keine Rechtsverstöße (z.B. durch Verstoß gegen Anordnungen für den ruhenden Verkehr),
- » keinen zusätzlichen Verkehr erzeugen in Erschließungs-, Orts und Wohnstraßen erzeugen,
- » kein Wendeverkehr,
- » Aussteigen zur Fahrbahn abgewandten Seite muss möglich sein,
- » keine Konflikte mit Anliegern oder mit anderen Zielverkehren auslösen.

Einige von den Bedingungen müssen erfüllt werden, andere sollten erfüllt werden. Die Eignung der vorgeschlagenen Hol- und Bringzonen in Werther wurden nach den o.g. Kriterien untersucht und bewertet.

### **Potenzielle HuBZ auf dem Netto-Parkplatz an der Bahnhofstraße**

Die vorgeschlagene Hol- und Bringzone auf dem Netto-Parkplatz ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Platzangebotes geeignet. Ein Konflikt mit den Einkaufs- und Lieferverkehren ist zu den Hol- und Bringzeiten nicht zu erwarten. Der Restschulweg beträgt 240 Meter und ist, wenn der Empfehlung für die Querung der Ravensberger Straße gefolgt wird, sicher.

Allerdings fehlt hier das Einverständnis des Eigentümers. Diese

ist notwendig, da es sich hier nicht um eine öffentliche Fläche handelt.

### **Potenzielle HuBZ auf dem Parkplatz am Böckstiegel-Platz (Engerstraße/Ravensberger Straße)**

Auf die Eignung des Hol- und Bringzone auf Böckstiegel-Platz wurde bereits unter „Standort Ravensberger Straße / Engerstraße“ auf Seite 29 der Verkehrsbeobachtung behandelt.

Vom Standort wird abgeraten, da die hohe Anzahl an Bringdiensten, die über die Ravensberger Straße von Westen kommend zu erwarten sind, zu massiven Konflikten führen können.

### **Potenzielle HuBZ an der Mobilstation**

Der geplante Standort der Hol- und Bringzonen am Zentralen Omnibusbahnhof ist in jeder Beziehung gut geeignet. Allerdings würde das Ansteuern der Elterntaxihaltestelle für die meisten Eltern einen Umweg bedeuten. Aus Richtung Bielefelder Straße kommen nur sehr wenige Kinder mit dem Auto zur Schule. Eltern aus dem Meyerfeld oder dem Gebiet um die Weststraße fahren tendenziell eher über die Ravensberger Straße zur Schule.

Dennoch ist die Einrichtung der Hol- und Bringzone an diesem Standort von hoher Bedeutung. Denn diese kann und sollte von Eltern genutzt werden, die ihre Kinder zur PAB Gesamtschule bringen. Dies wird einen wichtigen Beitrag zur Entzerrung der Hol- und Bringsituation auf dem Meyerfeld leisten.

Der Restschulweg von der Mobilstation zur Grundschule beträgt 350 Meter, führt durch das Wohngebiet „Im Viertel“ und ist sehr sicher.

### **Vorgeschlagene HuBZ auf der Ravensberger Straße**

Da die potenziellen HuBZ auf dem Böckstiegel-Platz und an der Bahnhofstraße nicht umgesetzt werden können bzw. sollten, möchte die Stadtverwaltung Werther eine Hol- und Bringzone auf der Ravensberger Straße, auf Höhe Gartenstraße, einrichten. Den Eltern soll ein weiterer Standort angeboten werden können. Der Gutachter unterstützt diesen Vorschlag nicht. Hierzu gibt es folgende Anmerkungen: zum einen sollte der Bring- und Abholverkehr aus der Ravensberger Straße rausgehalten werden. Zum anderen reicht das Platzangebot nicht aus, um die zu erwartende Anzahl an Elterntaxis aufzunehmen, auch, wenn nur kurz gehalten wird. Durch letzteres kann es auf der Ravensberger Straße zu Rückstau des Verkehrs kommen, wodurch zu Fuß gehende Kinder behindert werden könnten oder Eltern nutzen die Hol- und Bringzone aufgrund des fehlenden Platzangebotes nicht und fahren weiterhin in die Mühlenstraße ein. Auch wird der Restschulweg als zu kurz erachtet. Auf Wunsch der Stadtverwaltung wird die HuBZ in den

Abb. 12 Vorgeschlagene Hol- und Bringzone auf der Ravensberger Straße



# Schulweganalyse

Schulwegplan aufgenommen.

## 2.5 Schulwegbegehung

Für die eingehende Untersuchung der Schulwege und der von Eltern genannten Problemstellen wurde eine Schulwegbegehung mit den Akteuren schulischer Mobilität in Werther durchgeführt. An der Schulwegbegehung waren die Polizei, die Ordnungsbehörde, die Klimaschutzstelle der Stadt und des Kreises Gütersloh, die Schulverwaltung, das Bauamt, die Schule, die Verkehrsplanung, das Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie das beauftragte Planungsbüro vertreten. Die Elternvertretung der Schule war ebenfalls eingeladen, konnte allerdings nicht teilnehmen.

Für die Schulwegbegehung wurden die am stärksten frequentierten Schulwegrouten zu Fuß gehender Kinder und die am häufigsten genannten Problemstellen ausgewählt.

### 2.5.1 Problemstelle Mühlenstraße

Die Problemnennung der Eltern und die Erfassung der Verkehrssituation und der bestehenden Infrastruktur wurde bereits bei der Schulumfelderkundung behandelt. Die zu diskutierende Problemlage bezieht sich auf zu hohe Fahrgeschwindigkeiten auf der Mühlenstraße, die Konflikte zwischen zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Kindern an den Senkrechtparkständen sowie die Querungssituation auf der Mühlenstraße. Durch die Arbeitsgruppe wurden folgende Informationen ergänzend genannt:

1. Der Bezirksbeamte der Polizei übt mit allen Schulkindern der Grundschule die Überquerung an der Querungsstelle ein (Maßnahme A2).
2. Als Lösungsmöglichkeit zur Reduzierung der zu hohen Geschwindigkeiten wird der Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich genannt. In dem Zusammenhang könnten die Grünflächen des Stadtparks und der Mühlenwiese funktional miteinander verbunden werden. Damit würde das gesamte Umfeld der Mühlenstraße hinsichtlich der Aufenthaltsqualität deutlich aufgewertet werden (Maßnahme A2; ergänzende Maßnahme).
3. Bezüglich der Elterntaxiproblematik wird auf die Einführung des Verkehrszähler-Programms und auf die mögliche Einrichtung von Hol- und Bringzonen verwiesen (Maßnahme A1)

### 2.5.2 Problemstelle Walterstraße / Wellenpöhlen

Am Übergang von der Walterstraße zum Wellenpöhlen bemängeln Eltern den fehlenden durchgehenden Gehweg. Kinder die von Os-



Abb. 13 Schulwegbegehung mit der Arbeitsgruppe Schulische Mobilität

ten über die Walterstraße laufen, müssen die Straße Wellenpöhlen zweimal überqueren. Diese Einschätzung wird von der Arbeitsgruppe geteilt. Für die Lösung des Problems wird vorgeschlagen, dass die Verwaltung prüft, ob ein Ausbau eines durchgängigen Gehwegs möglich ist. Dies ist abhängig von den Eigentumsverhältnissen. Der bisherige farblich abgesetzte Seitenstreifen am Wellenpöhlen, zwischen Grünstraße und Jacobiweg, der aktuell vom ruhenden Verkehr genutzt wird soll durch einen durchgehenden Gehweg ersetzt werden. Alternativ wäre der Umbau in einen verkehrsberuhigten Bereich denkbar (Maßnahme G).

### 2.5.3 Problemstelle Ravensberger Straße / Mühlenstraße

Der Knoten Ravensberger Straße / Mühlenstraße wurde, wie die Mühlenstraße selbst, ebenfalls im Rahmen der Schulumfeldanalyse untersucht. In der Arbeitsgruppe wurden folgende Probleme diskutiert:

1. Verbesserung der Querungssituation,
2. Umgang mit zu hohen Geschwindigkeiten.

Einige Schülerinnen und Schüler, insbesondere Kinder und Jugendliche der weiterführenden Schulen, überqueren die Ravensberger Straße auf Höhe der Sparkasse. Kinder der Grundschule folgen oft diesem Beispiel. Um das zu vermeiden, soll Stadtmöbiliar am nördlichen Gehwegrand aufgestellt werden. Dies könnten beispielsweise Pflanzkästen sein, für die die Grundschule eine Patenschaft übernehmen könnte.

Um auf die empfohlene Querungshilfe hinzuweisen, können beispielsweise gelbe Füße oder Asphaltaufkleber auf den Gehweg aufgebracht werden. Dies könnte mit einer Aktion verbunden werden, die günstigstenfalls unter Beteiligung der Kinder und der Presse stattfindet (Maßnahme B1).

In Hinblick auf zu hohe Geschwindigkeiten wird empfohlen auf der Ravensberger Straße Dialog-Displays zu installieren. Diese sollten die erfassten Geschwindigkeiten speichern und auswerten können, um die Wirksamkeit der Maßnahme überprüfen zu können (Maßnahme B2).

### 2.5.4 Problemstelle Engerstraße / Bahnhofstraße / Speckfeld

Am Knoten Engerstraße / Bahnhofstraße / Speckfeld wird von Eltern die Querungssituation in Nord-Süd-Richtung als problematisch empfunden. Zu hohe Fahrgeschwindigkeiten, zu hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Schwerverkehr sowie mangelnde Rücksichtnahme und Rotlichtverstöße wurden dazu als Begründung genannt.

Abb. 14 Zugestellte Gehwege auf der Engerstraße



Durch die Arbeitsgruppe wird zunächst festgestellt, dass es sich um eine klassifizierte Landesstraße handelt, die zum Vorrangroutennetz gehört. Damit ist eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich, die an der Engerstraße nicht erfüllt werden. Darüber hinaus wird festgestellt, dass sich in den vergangenen drei Jahren keine Unfälle auf der Kreuzung ereignet haben. Es kam lediglich zu einem Unfall zwischen einem Rad fahrenden Kind, das auf dem Gehweg Richtung Nordstraße mit einem Fußgänger kollidierte.

Die Breite des gemeinsamen Geh-/Radwegs (VZ240) wird vom Planungsbüro bemängelt. Der Gehweg weist hier regelmäßig Breiten von weniger als 2 Metern auf, teilweise auch deutlich darunter. Zudem wird an den Ein- und Ausfahrten zu den ansässigen Industrie- und Gewerbeunternehmen nicht auf den Radverkehr hingewiesen. Unfälle an solchen Ein- und Ausfahrten sind die häufigste Unfallursache mit Radfahrbeteiligung.

Es wird vom Planungsbüro daher dringend empfohlen, den gemeinsamen Geh-/Radweg zu verbreitern, vor allem vor dem Hintergrund, dass bei gegebener Verkehrsstärke eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht angeordnet werden darf.

Die Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen werden für den Fußgängerverkehr als akzeptabel bewertet. Die Anforderungszeiten liegen auf allen Querungsbeziehungen unter 45 Sekunden. Die Grünphasen von mehr als 7 Sekunden genügen, um die Engerstraße in Nord-Süd-Richtung zu überqueren. Von Beginn der Grünphase am Fußgängerüberweg bis zur Grünphase des Längsverkehrs der Engerstraße wurden 25 Sekunden gemessen. Da mit der Grünphase am Fußgängerüberweg auch die des motorisierten Verkehrs einhergeht, kann es sein, dass abbiegender Verkehr noch vor den zu Fuß gehenden abbiegt, was als Rotlichtverstoß gewertet werden könnte.

Es wird als Maßnahme ein Prüfauftrag formuliert, mit dem der Landesbetrieb Straßen NRW gebeten wird, die Umlaufzeiten zu prüfen und für zu Fuß gehende Kinder zu optimieren (Maßnahme D1).

Es wird empfohlen, im Abschnitt der Engerstraße zwischen Blumenstraße und Nordstraße regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei durchzuführen (Maßnahme D1).

## 2.6 Schulwegerkundung mit Schülerinnen und Schülern

Bei der Befragung zu Schulwegen am Standort Werther gaben rund die Hälfte der Eltern an, dass es eine oder mehrere Problemstellen auf den Schulwegen ihrer Kinder gibt. Wo diese liegen, wie häufig sie genannt wurden und welche Probleme aus Sicht der Eltern dort vorliegen wird in einem eigenen Abschnitt zum Thema

Abb.15 Einschätzen von Geschwindigkeiten mit Kindern der Grundschule Werther-Langenheide



Problemstellen behandelt.

Wie unter 2.5 auf Seite 35 beschrieben, wurden die Schulwege und die von Eltern genannten Problemstellen von einer Arbeitsgruppe aus Eltern, Lehrkräften, Polizei, Verwaltung und Verkehrsexperten hinsichtlich der Verkehrssicherheit untersucht und bewertet.

Doch aus unserer Sicht reicht die Einschätzung von Experten nicht, um Probleme auf Schulwegen abschließend zu bewerten. Es bedarf noch der Beurteilung weiterer Experten der Schulwege, den Kindern!

Kinder haben nicht nur einen anderen Blick auf (Verkehrs-)Situations als Erwachsene, z. B. aufgrund ihrer Körpergröße, sondern bewerten unter Umständen nach anderen Maßstäben, was für sie ein Problem darstellt und was nicht. Deshalb haben wir im Zuge der Schulweganalysen auch eine Erkundungstour mit einer Gruppe von Kindern durchgeführt.

10 Jungen und Mädchen aus den 3. und 4. Klassen haben uns bei der Bewertung von Schulwegen und Problemstellen unterstützt.

### **1. Station: Mühlenstraße**

Eltern geben hier an, dass Kinder aufgrund von hohem Verkehrsaufkommen, vor allem durch Elterntaxis, zu hohe Fahrgeschwindigkeiten und unklarer Verkehrslage gefährdet werden, z. B. beim Überqueren der Mühlenstraße.

Die Kinder sehen kein Problem darin, die Mühlenstraße zu überqueren. Sie kennen die Querungshilfe und nutzen diese auch. Dies wird bereits im 1. Schuljahr mit dem Bezirksbeamten der Polizei eingeübt. Die Kinder sehen allerdings ein Problem mit den zurücksetzenden Fahrzeugen aus den Senkrechtparkständen am Rathaus oder vor der Sparkasse. Die Kinder geben hier an, dass sie nicht wahrgenommen werden. Die Lösung hierauf kennen sie. Nämlich auf der anderen Straßenseite zu gehen.

### **2. Station: Ravensberger Straße / Mühlenstraße**

Aus Sicht der Eltern birgt die Ravensberger Straße für die Kinder einige Gefahren. Bedingt durch ein hohes Verkehrsaufkommen, zu hohe Fahrgeschwindigkeiten oder durch mangelnde Rücksichtnahme stellt sich demnach die Überquerung der Ravensberger Straße als problematisch dar.

Die Kinder wissen auch hier, wie man am sichersten über die Ravensberger Straße kommt. Allerdings folgen nicht alle Kinder der Empfehlung. Einige Kinder, oft auch Erwachsene die vom Netto-Markt kommend die Ravensberger Straße überqueren machen den kleinen Umweg über die Querungshilfe nicht und queren auf Höhe der Sparkasse. Andere Kinder, gerade aus Laufgemeinschaften folgen dann dem schlechten Beispiel. So berichten es die Kinder.

Wenn der direkte Weg gewählt wird, ist das Überqueren schwieriger, da Verkehr aus drei Richtungen zu beachten ist. Und, der direkte Weg führt an den Senkrechtparkständen vorbei, über die oben bereits berichtet wurde.

Die Empfehlung für die sichere Querung der Ravensberger Straße muss in den Schulwegplan aufgenommen und sollte im Unterricht thematisiert werden.

### **3. Station: Ravensberger Straße / Schloßstraße**

Auch im weiteren Verlauf der Ravensberger Straße stoßen Kinder nach Einschätzung der Eltern auf Probleme. Im Bereich zwischen Mühlenstraße und Schloßstraße seien die Fahrgeschwindigkeiten zu hoch und bei Begegnungen von zwei Fahrzeugen würden regelmäßig die Gehwege überfahren.

Um herauszufinden, ob Kinder die Geschwindigkeiten von Fahrzeugen richtig einschätzen können und festzustellen, ob Autos tatsächlich zu schnell fahren, wurden von den Kindern Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Sie haben Wegstrecken ausgemessen und Zeiten gestoppt, die Autos für die zurückgelegte Strecke benötigten. Anhand einer Tabelle konnten so die Geschwindigkeiten abgelesen und beurteilt werden. Gleichzeitig sollte eine Gruppe von Kindern die Geschwindigkeiten schätzen.

Sieben von acht Geschwindigkeiten wurden von den Kindern richtig eingeschätzt. Und tatsächlich war nur ein Fahrzeug zu schnell unterwegs. Allerdings ließ der Begegnungsverkehr auch keine schnelleren Geschwindigkeiten zu.

Es konnte allerdings sehr gut beobachtet werden, dass im Begegnungsfall Fahrzeuge tatsächlich auf den Gehweg ausweichen. Dies stellt nach Schilderung der Kinder für sie tatsächlich ein Problem dar. Sie fühlen sich unsicher und von den Fahrzeugen bedrängt.

Im Bereich der Einmündung der Schloßstraße auf die Ravensberger Straße können die Kinder die Schloßstraße nur sehr schlecht einsehen und das außerhalb der Vegetationsphase. Dementsprechend werden die Kinder auch von Autofahrenden schlecht gesehen. Für die Kinder stellt auch der nur einseitig vorhandene Gehweg ein Problem dar. Sie fühlen sich nicht sicher.

Zur Lösung haben die Kinder vorgeschlagen einen Spiegel zu installieren und die Hecke regelmäßig zurückzuschneiden. Beim Einsatz von Spiegeln ist jedoch zu beachten, dass durch die konvexe Form die Sicht verzerrt und die ohnehin noch nicht voll ausgebildete Wahrnehmung von Entfernung und Geschwindigkeit zusätzlich erschwert wird.

### **4. Station: Engerstraße / Speckfeld / Bahnhofstraße**

Die Engerstraße wird auf dem Weg von und zur Schule von bis zu 21 Kindern auf Höhe der Bahnhofstraße überquert. Eltern schät-

zen die Überquerung als problematisch ein. Gründe dafür sind zu hohes Verkehrsaufkommen auch durch Schwerverkehr, zu hohe Fahrgeschwindigkeiten, mangelnde Rücksichtnahme und Rotlichtverstöße.

Gemeinsam mit den Kindern wurde die Querungssituation am Fußgängerüberweg getestet. Dabei wurde die Dauer der Anforderungszeiten und die Dauer der Grünphase überprüft. Die Kinder der Schulwegerkundung aus den 3. und 4. Klassen empfanden die Überquerung als unproblematisch. Auch mit abbiegendem Verkehr aus Speckfeld und Bahnhofstraße gab es keine Konflikte. Allerdings fand die Begehung bei Tageslicht und in einer Gruppe statt, in der alle Kinder Signalwesten getragen haben.

Um die Kinder auch für andere Einflüsse des Verkehrs auf Mensch und Umwelt zu sensibilisieren, wurden Schallmessungen durchgeführt. Es wurden Schallpegel von bis zu 85 dB (A) gemessen. Das

Ergebnis wurde mit den Kindern besprochen. Der Straßenlärm ist auf dem Schulweg nicht problematisch, wenn man ihm mehrere Stunden ausgesetzt ist, dann schon.

Im Weiteren wurden die Kinder befragt, wie sie den Parkplatz des Netto-Marktes überqueren würden und worauf zu achten sei. Die Kinder kennen die Gefahren durch rückwärts fahrende oder parkplatzsuchende Fahrzeuge und gehen entsprechend vorsichtig und aufmerksam.

Abb. 16 Fußgängerüberweg über die Engerstraße



## 2.7 Zusammenfassung der Schulweganalyse

Die Schulwege der Schülerinnen und Schüler der Grundschule Werther-Langenheide sind sicher. Dies hat die eingehende Schulumfeld- und Schulweganalyse ergeben. Dennoch können die Verkehrsbedingungen und die Attraktivität der Schulwege verbessert werden. Hierzu werden eine Reihe von Maßnahmen empfohlen, die sich auf die Infrastruktur beziehen.

Allerdings ist ein Schulweg nie ganz risikofrei. Dies gilt insbesondere für Kinder die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, aber auch für Kinder, die zu Fuß, mit dem Rad oder dem Tretroller unterwegs sind. Das Risiko im Straßenverkehr Schaden zu nehmen, kann am wirksamsten dadurch gemindert werden, indem man die Kinder für bestimmte Gefahren sensibilisiert und richtiges Verhalten mit ihnen einübt. In Werther konnten auf den Schulwegen vier Querungssituationen beobachtet werden, die besondere Aufmerksamkeit erfordern und an denen das Überqueren von Anfang an eingeübt werden sollte. Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit

an der Schule werden drei dieser Querungsstellen schon heute berücksichtigt. Alle verhaltensbezogenen Maßnahmen werden für die Integration in den Unterricht und in die Verkehrssicherheit empfohlen und finden sich darüber hinaus im Schulwegplan wieder.

Die Mehrheit der Kinder legt den Schulweg eigenständig zurück. Nur jedes fünfte Kind kommt immer oder manchmal mit dem Auto zur Schule. Allerdings wohnen 90% der Schülerinnen und Schüler in einer Entfernung zur Schule, die zu Fuß zu bewältigen ist, sofern keine körperlichen Einschränkungen vorliegen. Das bedeutet, dass die Hälfte der Kinder, die heute manchmal oder immer mit dem Auto gebracht werden die Wahlfreiheit haben auch zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule zu kommen. Hier liegt das Potenzial für nachhaltige Mobilität an der Grundschule. Die Gründe für das Elterntaxi liegen zumeist in der Annahme, dass man dem Kind einen Gefallen tut indem man es auf dem Weg zur Arbeit mitnimmt, um ihm den Fußweg zu ersparen oder es vor schlechtem Wetter schützen zu müssen. Teils liegt es auch an der Organisation des Familienalltags.

Eltern wissen oft nicht, welche Bedeutung der Schulweg für die kindliche Entwicklung besitzt und welche Kompetenzen Kinder auf ihm erlangen. Es ist daher eine wesentliche Aufgabe des Schulwegkonzepts den Eltern die Bedeutung von eigenständigen Schulwegen zu vermitteln. Am besten gelingt dies in Umbruchsituationen wie der Einschulung. Dies untermauert die Bedeutung des Schulwegplans, mit dem Informationen über Schulwege und eigenständige Mobilität der Kindern an die Eltern weitergegeben werden.

# Maßnahmenplan

---

# Maßnahmenplan

<b>Maßnahmenplan für Schulwege und Schulumfeld</b>	<b>44</b>
<b>Maßnahmenkategorien</b>	<b>44</b>
<b>Maßnahmenplan für den Hauptstandort der Grundschule Werther-Langenheide</b>	<b>45</b>

## 3. Maßnahmenplan für Schulwege und Schulumfeld

Aus den Befragungen der Eltern und den Untersuchungen des Schulumfeldes sowie der Schulwege wurden Maßnahmen abgeleitet, mit denen sich die Schulwegsituation an der Grundschule hinsichtlich einer sicheren, eigenständigen und nachhaltigen Mobilität verbessern soll.

Die Maßnahmen wurden drei Maßnahmenkategorien zugeordnet.

### Infrastrukturmaßnahmen

Infrastrukturmaßnahmen sind baulicher Art und beziehen sich in der Regel auf den Straßenraum. Sie können allerdings auch das Schulgelände betreffen, wenn es sich beispielsweise um Abstellanlagen für Fahrräder oder Roller handelt. Typische Infrastrukturmaßnahmen sind die Installation einer Querungshilfe, Gehwegverbreiterungen, Installation oder Verbesserung der Straßenbeleuchtung u. ä. m.

### Verhaltensbezogene Maßnahmen

Hierbei handelt es sich in der Regel um Empfehlungen für die Verkehrserziehung bzw. die Mobilitätsbildung um bestimmte Verhaltensweisen einzuüben. Ein Beispiel in Werther ist das Überqueren der Ravensberger Straße auf Höhe der Mühlenstraße. Hier wird dringend empfohlen, die Querungshilfe zu benutzen. Dies sollte im Unterricht oder mit dem Bezirksbeamten der Polizei im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit angesprochen und eingeübt werden. Verhaltensbezogene Maßnahmen können sich aber auch an Lehrkräfte und Eltern richten. Etwa, wenn es um die Vorbildrolle oder um den Verzicht aufs Auto geht.

### Organisatorische Maßnahmen

Diese betreffen in erster Linie die Ordnungsbehörden und die Polizei. Denn bei den organisatorischen Maßnahmen geht es oft um die Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs. Sie können aber auch für andere Zielgruppen gelten, z. B. die Müllabfuhr, die ihre Leerungszeiten der Mülltonnen außerhalb der Schulwegzeiten legt oder die Schule, die in der Schulgemeinschaft für nachhaltige und eigenständige Mobilität wirbt.

Alle Maßnahmen werden im Bericht in Form von Maßnahmensteckbriefen erläutert.

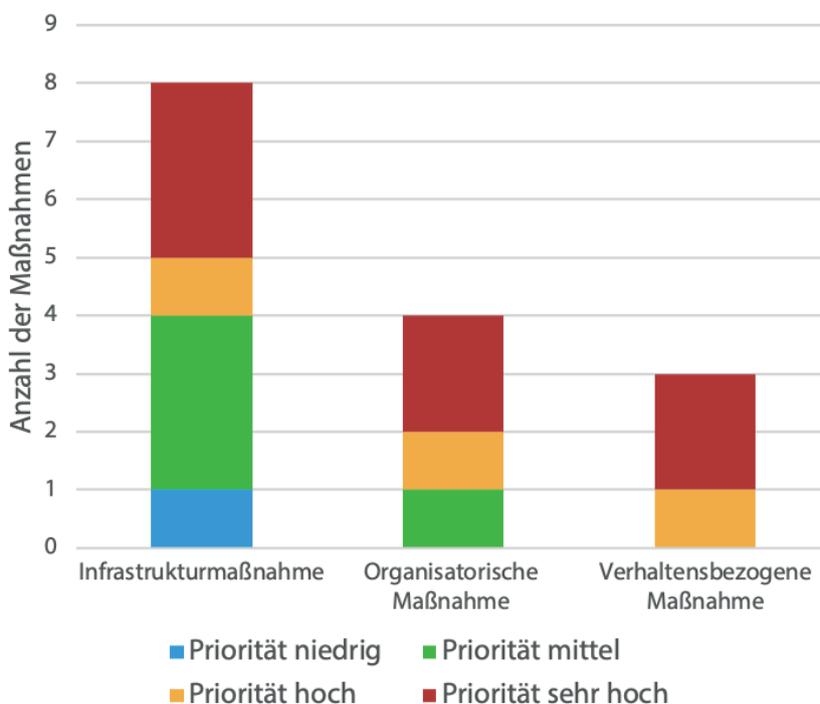
Maßnahmenkategorien:

1. Infrastrukturmaßnahmen
2. Verhaltensbezogene Maßnahmen
3. Organisatorische Maßnahmen

### 3.1 Maßnahmenplan für den Hauptstandort der Grundschule Werther-Langenheide

Aus den Analysen der Schulwegsituation wurden für die Grundschule 15 Maßnahmen ausgearbeitet, die sich auf neun Orte beziehen.

Abb. 17 Verteilung der Maßnahmen nach Maßnahmenkategorien und Priorität



Die Mehrzahl der Maßnahmen bezieht sich auf die Infrastruktur. Gleichzeitig zeigt sich, dass gerade die verhaltensbezogenen Maßnahmen von besonderer Bedeutung sind. Erwartungsgemäß liegen auch die Kosten bei den Infrastrukturmaßnahmen am höchsten.

Der höchste geschätzte Kostenanteil entfällt auf die Verbreiterung des gemeinsamen Geh- /Radwegs entlang der Engerstraße. Da dieser durch Rad Fahrende und zu Fuß Gehende nur schwach frequentiert wird und das Konfliktpotenzial als eher gering eingestuft wird, ist auch die Priorität entsprechend niedrig.

Die Kosten für verhaltensbezogenen Maßnahmen entfallen auf den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit bzw. der Kommunikation.

Tab. 6 Geschätzte Kosten nach Maßnahmenkategorie und Priorität

		Maßnahmenkategorie			Summen nach Priorität
		Infrastrukturmaßnahme	Organisatorische Maßnahme	Verhaltensbezogene Maßnahme	
Priorität	niedrig	500.000,00 €			<b>500.000,00 €</b>
	mittel	22.000,00 €			<b>22.000,00 €</b>
	hoch		6.000,00 €	1.000,00 €	<b>7.000,00 €</b>
	sehr hoch	184.000,00 €	3.500,00 €		<b>187.500,00 €</b>
	Summen nach Maßnahmenkategorie	<b>706.000,00 €</b>	<b>9.500,00 €</b>	<b>1.000,00 €</b>	

A1	Mühlenstraße	Reduzierung von „Elterntaxis“ im direkten Schulumfeld
----	--------------	---

Maßnahmen ID

25

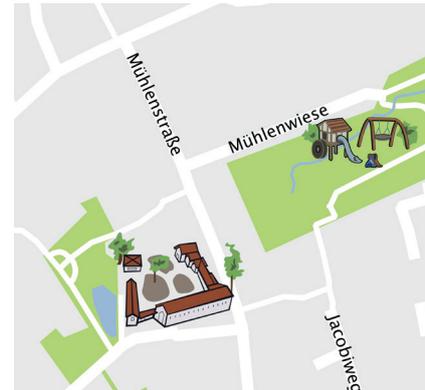
Anzahl Nennungen

-

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

Verkehrsbelastung, insbesondere durch Elterntaxis

Problemkategorien



### Problembeschreibung

Viele Eltern sehen eine Gefährdung der Kinder auf dem Schulweg durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Mühlenstraße zu Schulbeginn und Schulende. Nach eigener Auskunft bringen 41 Eltern ihre Kinder manchmal oder immer mit dem Auto zur Schule. Bei der Verkehrsbeobachtung im Schulumfeld und mit der Mobilitätsabfrage bei den Schülerinnen und Schülern wurden am Stichtag 12.11.2019 60 Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Davon steuerten 22 Fahrzeuge direkt die Schule über die Mühlenstraße an. Die tatsächliche Anzahl der Elterntaxis ist zwar höher als die Selbsteinschätzung bei der Befragung, dennoch ist die Anzahl der Elterntaxis auf der Mühlenstraße als eher gering einzustufen. Auch ist die gesamte Verkehrsstärke mit 150 Kfz/h am Morgen und 125 Kfz/h am Nachmittag im Bereich einer Wohnstraße akzeptabel. Trotzdem ist es so, dass insbesondere durch den Wendeverkehr gefährliche Situationen für zu Fuß gehende oder Rad fahrende Kinder entstehen können. Während der Schulumfelderkundung wurden insgesamt 31 Rückwärtsfahrten über Gehwege beobachtet. Hierdurch kam es in sechs Fällen zu Behinderungen von zu Fuß Gehenden. Dieses Problem wird in der Maßnahme A2 thematisiert. Durch die subjektiv wahrgenommene Verkehrsbelastung und teils tatsächlich vorliegende Gefährdung der Kinder auf dem Schulweg lassen Eltern ihre Kinder nicht mehr allein zur Schule gehen. Dadurch erhöht sich die Verkehrsbelastung im Umfeld der Schule tatsächlich und wieder weniger Kinder kommen alleine zur Schule. Dieser selbstverstärkende Prozess muss wirksam durchbrochen werden.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung Verkehrs-zähmerprogramm</li> <li>• Kampagnen und Aktionen</li> </ul>	sehr hoch	500 € für den Druck der Schulwegpläne; 1000 € für Kampagnenmaterial, wie Bodenaufkleber, Banner und Aktionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schule</li> <li>• Verwaltung</li> </ul>

### Maßnahmenbeschreibung

Das vorliegende Schulwegkonzept zeigt die tatsächliche Situation auf den Schulwegen der Schülerinnen und Schüler der Grundschule Werther-Langenheide auf. Es liefert den Akteuren der schulischen Mobilität Argumentationshilfen, offenbart aber auch Defizite, die mithilfe dieses Maßnahmenplans abgestellt werden sollten. Mit Umsetzung der Maßnahmen werden die Schulwege auch ein Stück weit sicherer, was ein wichtiger Aspekt für die Eltern ist, um auf das Elterntaxi zu verzichten. Doch allein die Verbesserung der Schulwegsicherheit wird nicht reichen, um eine dauerhafte Verhaltensänderung in der Mobilität zu erreichen. Es bedarf flankierend eines klaren Bekenntnisses der Schulgemeinschaft zu weniger Elterntaxis und motivierender Elemente. Die Motivation kann mit dem Verkehrszählerprogramm erfolgen, dessen Einführung an der Grundschule geplant ist. Es erhöht nicht nur die Motivation, sondern erhöht auch die Verkehrskompetenz und zeigt Handlungsoptionen auf. Mit Umsetzung der vorliegenden Maßnahmen, mit dem Verkehrszähler und dem Schulwegplan als Handlungshilfe wird die Anzahl der Elterntaxis in Werther nachhaltig reduziert werden können.

A2	Mühlenstraße	Verbesserung der Querungssituation auf der Mühlenstraße
----	--------------	---

Maßnahmen ID

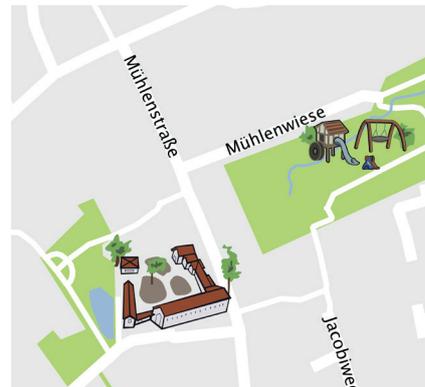
14

Anzahl Nennungen

-

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

Querungssituation  
Unklare Verkehrssituation  
Zu hohe Geschwindigkeiten



Problemkategorien

### Problembeschreibung

Eltern schätzen die Querungssituation auf der Mühlenstraße als problematisch ein. Diese Einschätzung erfolgt auch aus der Wahrnehmung einer unklaren Verkehrssituation und zu hoher Fahrgeschwindigkeiten. Während der Schulumfeldbeobachtung wurden bei 21 von 189 gezählten Fahrzeugen zu hohe Geschwindigkeiten geschätzt, also einem Anteil von etwas mehr als 10%. Aus den Beobachtungen ergab sich auch, dass ein hoher Anteil der subjektiv zu schnell fahrenden Fahrzeuge dem ansässigen Pflegedienst zuzuordnen waren.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dialog mit Anliegern</li> <li>• Installation von Dialogdisplays ( vgl. Maßnahme B2)</li> <li>• Geschwindigkeitsüberwachung</li> <li>• Überwachung des ruhenden Verkehrs</li> <li>• (Einrichtung eines Shared Space / Verkehrsberuhigten Bereichs)</li> </ul>	sehr hoch	keine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schule</li> <li>• Verwaltung</li> </ul>

### Maßnahmenbeschreibung

Die Querung der Mühlenstraße war ein Thema bei der Schulwegbegehung mit den Kindern der Grundschule Werther-Langenheide. Die Kinder kannten die eingerichtete Querungshilfe auf der Mühlenstraße und Kinder, die die Mühlenstraße queren müssen, nutzen nach eigenen Angaben diese Querungshilfe auch. Die Benutzung der Querungshilfe wird auch mit dem Bezirksbeamten der Polizei mit den Erstklässlern eingeübt. Die subjektive Wahrnehmung nicht angepasster oder zu hoher Fahrgeschwindigkeiten ist tatsächlich relativ hoch. Zum einen kann hier durch die Ordnungsbehörde das Gespräch mit dem Pflegedienst gesucht werden, zum anderen könnte auch hier ein Dialog-Display zur Verbesserung der Situation führen (vgl. Maßnahme B2). Begleitend sollten auch hier regelmäßig Geschwindigkeitmessungen durchgeführt werden.

### Ergänzende Maßnahmen

Mit dem Stadtpark und der Mühlenwiese verfügt die Stadt Werther (Westf.) über zwei attraktive naturnahe Erholungsbereiche in der Innenstadt. Die beiden Flächen liegen sehr nah beieinander und werden lediglich durch die Mühlenstraße voneinander getrennt. Mit einer funktionalen Verbindung der beiden Parks könnte die Stadt den Innenstadtbereich mit relativ einfachen Maßnahmen deutlich aufwerten. Durch die Schaffung von Grünzügen nördlich und südlich der Grundschule Werther-Langenheide und die Umwandlung der Mühlenstraße in einen Shared Space / Verkehrsberuhigten Bereich ließen sich die Parks verbinden und gleichzeitig die Situation für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende deutlich verbessern. Eine starke Begrünung des Bereichs um die Mühlenstraße verbessert auch das Mikroklima und steigert die Aufenthaltsqualität erheblich.

A3	Mühlenstraße	Vermeidung von Konflikten mit parkenden Fahrzeugen
----	--------------	--

Maßnahmen ID

9

Anzahl Nennungen

2

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

Ruhender Verkehr  
Problem an Ein- und Ausfahrten



**Problembeschreibung**

Im Bereich des Rathauses und der Sparkasse sind entlang der Mühlenstraße Senkrechtparkstände eingerichtet. Diese werden regelmäßig von Elterntaxis genutzt, um die Kinder aussteigen zu lassen. Immer wieder kommt es so zu Konflikten mit zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Kindern, die den Gehweg benutzen. Dies gilt insbesondere für das Rückwärts-Ausparken, da Kinder teilweise vollständig aus dem Sichtbereich der Autofahrenden geraten. Es kam hier in den vergangenen drei Jahren zu zwei Unfällen, an denen jedoch keine Kinder beteiligt waren.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung Verkehrs-zähmerprogramm (vgl. Maßnahme A1)</li> <li>Einüben des Schulwegs mit dem Schulwegplan</li> </ul>	sehr hoch	keine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schule</li> <li>Eltern</li> </ul>

**Maßnahmenbeschreibung**

Sollte sich die Anzahl der Elterntaxis reduzieren, reduzieren sich auch die Konflikte zwischen ausparkenden Fahrzeugen und passierenden Kindern zu den Schulwegzeiten. Um die Konflikte bereits jetzt zu vermeiden, sollten Kinder die östliche Gehwegseite bis zur Querungshilfe benutzen. Kinder, die von Westen kommend die Ravensberger Straße benutzen sollten vorzugsweise über den Venghauss-Platz zur Schule gehen bzw. fahren.

<b>B1</b>	<b>Ravensberger Straße / Mühlenstraße</b>	<b>Sicheres Überqueren der Ravensberger Straße</b>
-----------	---	--

Maßnahmen ID

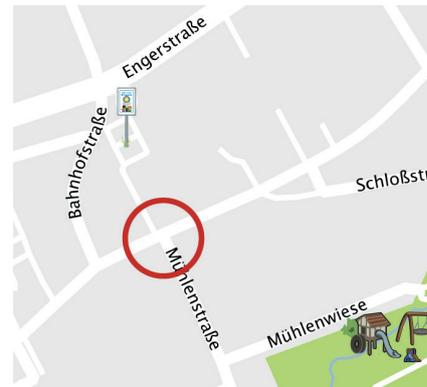
**14**

Anzahl Nennungen

-

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

Problematische Querungssituation



Problemkategorien

**Problembeschreibung**

Eltern beschreiben die Querungssituation aufgrund hoher Fahrgeschwindigkeiten und fehlender Sichtbeziehungen als schwierig. Kinder, die aus Richtung Norden (vom Netto-Markt) kommen, queren sehr häufig auf Höhe der Sparkasse (direkter Weg). Hier sind die Sichtbeziehungen schlechter und Begegnungsverkehr von Pkws möglich. Danach laufen Kinder entlang der Mühlenstraße an den senkrechten Parkbuchten vorbei, was zu weiteren Konflikten führen kann.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>Einüben des Schulwegs mit dem Schulwegplan</li> <li>„Grüne Füße“ Markierung auf dem Gehweg zur Wegweisung zur empfohlenen Querungsstelle</li> <li>Einrichtung von Straßenmöbiliar am Gehwegrand (z.B. Hochbeete)</li> </ul>	sehr hoch	50 € je Quadratmeter Asphalt-aufkleber; 600 € je Pflanzbeet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schule</li> <li>Verwaltung</li> <li>ggf. Einzelhandel / Gewerbeverein</li> </ul>

**Maßnahmenbeschreibung**

Wir empfehlen, dass Kinder die Querungshilfe an der Kreuzung Ravensberger Straße / Mühlenstraße benutzen und werden dies so auch explizit im Schulwegplan aufzeigen. Auch Rad fahrende Kinder, die im Bereich der Mühlenstraße die Ravensberger Straße überqueren, sollen die Querungshilfe benutzen. Sie sollen dazu absteigen und das Rad schieben. Wenn die Rad fahrenden Kinder und begleitende Erwachsene die Querungshilfe nutzen, sollten sie auch dem Verlauf der Mühlenstraße bis zur Schule auf dem östlichen Gehweg bis zur Querungshilfe folgen, um nicht an den Senkrechtparkständen am Rathaus und der Sparkasse vorbeifahren zu müssen. Damit befahren sie allerdings den Gehweg entgegen der Erwartungshaltung des Verkehrs aus Grundstücken oder aus der Mühlenwiese. Daher sollte an Grundstückszufahrten und im Bereich der Mühlenwiese durch Einfärbung und Sinnbild bzw. durch Beschilderung mit Hinweis auf querende Radfahrende in beiden Richtungen aufmerksam gemacht werden. Im Falle, dass die Mühlenstraße zu einem Shared Space oder einem verkehrsberuhigten Bereich umgebaut würde, könnte der Straßenraum von den Rad fahrenden Kindern genutzt werden und die zuvor genannten Maßnahmen entfallen (vgl. ergänzende Maßnahmen unter Maßnahme A2). Um das Queren der Ravensberger Straße auf Höhe der Sparkasse zu erschweren, sollte am nördlichen Gehwegrand (auf Höhe der Passage) ein Stadtmöbiliar installiert werden. Der Weg zur empfohlenen Querungsstelle kann mit Wegweisern auf dem Boden angezeigt werden (z. B. durch aufgemalte grüne Füße). Diese Aktion kann auch von den Kindern der Schule durchgeführt werden. Als Stadtmöbiliar wären auch Pflanzkübel geeignet, für die die Schule die Patenschaft übernehmen könnte und die möglicherweise vom ansässigen Einzelhandel co-finanziert werden.

<b>B2</b>	<b>Ravensberger Straße / Mühlenstraße</b>	<b>Vermeidung von zu hohen Fahrge- schwindigkeiten</b>
-----------	---	--

Maßnahmen ID

2

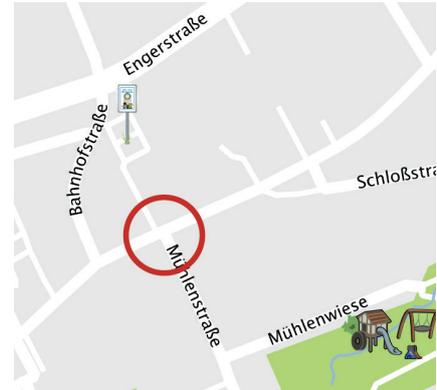
Anzahl Nennungen

-

Anzahl der Unfälle in den  
letzten drei Jahren

Problematische Que-  
rungssituation  
zu hohe Fahrgeschwindigkeiten

Problemkategorien



**Problembeschreibung**

Eltern geben an, dass Fahrzeuge mit zu hoher oder nicht angepasster Geschwindigkeit die Ravensberger Straße befahren. Hierdurch soll sich die Querungssituation erschweren. Im Rahmen der Schulweganalyse gemeinsam mit den Kindern wurden Geschwindigkeiten der Fahrzeuge gemessen. Hier kam es nur in wenigen Fällen zu geringfügigen Überschreitungen.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>Installation von Dialogdisplays</li> <li>regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung</li> </ul>	sehr hoch	1000 € je Dialog-Display	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verwaltung</li> </ul>

**Maßnahmenbeschreibung**

Wir empfehlen die dauerhafte Installation eines Dialog-Displays, welches Autofahrende auf zu hohe Geschwindigkeiten aufmerksam macht. Zudem wird empfohlen, regelmäßig Radarmessungen durchzuführen. Bei der Auswahl der Dialog-Displays sollte darauf geachtet werden, dass die Geschwindigkeiten getrackt, also aufgezeichnet werden, um die Wirksamkeit der Maßnahmen feststellen und ggf. den Einsatz von Radarmessungen besser planen zu können.

C1	Ravensberger Straße / Schloßstraße	Vermeidung von zu hohen Fahrge- schwindigkeiten
----	---------------------------------------	--

Maßnahmen ID

5

Anzahl Nennungen

Anzahl der Unfälle in den  
letzten drei Jahren

Problematische Que-  
rungssituation  
zu hohe Fahrgeschwindigkeiten



Problemkategorien

**Problembeschreibung**

Eltern geben an, dass Fahrzeuge mit zu hoher oder nicht angepasster Geschwindigkeit die Ravensberger Straße befahren. Hierdurch soll sich die Quersituation erschweren. Im Rahmen der Schulweganalyse gemeinsam mit den Kindern wurden Geschwindigkeiten der Fahrzeuge gemessen. Hier kam es nur in wenigen Fällen zu geringfügigen Überschreitungen.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Installation von Dialogdisplays (vgl. Maßnahme B2)</li> </ul>	sehr hoch	1000 € je Dialog-Display	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltung</li> </ul>

**Maßnahmenbeschreibung**

Vgl. Maßnahme B2

C2

Ravensberger Straße /  
Schloßstraße

Vermeidung von Gehwegüberfahr-  
ten bei Begegnungsverkehr

Maßnahmen ID

6

Anzahl Nennungen

Anzahl der Unfälle in den  
letzten drei Jahren

Gehwegüberfahrungen  
Mangelnde Rücksichtnahme  
Unklare Verkehrssituation



Problemkategorien

**Problembeschreibung**

Im Bereich der Ravensberger Straße zwischen Mühlenstraße und Schloßstraße kommt es immer wieder zu Gehwegüberfahr-  
ten im Begegnungsverkehr. Auf Kinder wird dabei teilweise keine Rücksicht genommen. Es entstehen gefährliche Situationen.  
Diese werden durch geringe Gehwegbreiten verschärft. Auf den Gehwegen sind während der Schulwegezeiten sowohl Kinder-  
gruppen, wie auch Kinder auf Fahrrädern auf den Gehwegen unterwegs.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
• Einrichtung von Be- gegnungszonen	sehr hoch	25.000 € für die Einrichtung einer Begegnungszone	• Verwaltung

**Maßnahmenbeschreibung**

Auf der Ravensberger Straße zwischen Mühlenstraße und Schloßstraße lassen die Fahrbahnbreiten von weniger als fünf Metern  
einen Begegnungsverkehr Pkw/Pkw nur bedingt zu. Bei großen Fahrzeugbreiten ist ein Begegnungsverkehr auch für Pkw-Pkw  
nicht möglich. Für diese Fahrzeugbreiten und insbesondere für Begegnungsfälle zwischen Lieferfahrzeugen/Müllfahrzeugen  
und Pkw sollten Begegnungszonen eingerichtet werden. Hierzu müssten Parkstände eingezogen werden. Es wäre ebenfalls  
denkbar, die Ravensberger Straße im Einrichtungsverkehr zu führen, unter Umständen mit einer Diagonaltrennung mit Durch-  
fahrtmöglichkeit für Einsatzfahrzeuge. Hierzu wäre allerdings eine weitreichende Netzplanung erforderlich.

C3	Ravensberger Straße / Schloßstraße	Verbesserung der Querungssituation
----	---------------------------------------	------------------------------------

Maßnahmen ID

9

Anzahl Nennungen

1

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

- Unklare Verkehrssituation
- Problematische Querungssituation
- Fehlende Sichtbeziehungen

Problemkategorien



### Problembeschreibung

Eltern geben an, dass Fahrzeuge mit zu hoher oder nicht angepasster Geschwindigkeit die Ravensberger Straße befahren. Hierdurch soll sich die Querungssituation erschweren. Im Rahmen der Schulweganalyse gemeinsam mit den Kindern wurden Geschwindigkeiten der Fahrzeuge gemessen. Hier kam es nur in wenigen Fällen zu geringfügigen Überschreitungen.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichten einer Verkehrsmischfläche</li> </ul>	sehr hoch	115.000 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltung</li> </ul>

### Maßnahmenbeschreibung

Wir empfehlen nur den Verkehr aus der Schloßstraße im Einrichtungsverkehr über diese Einmündung zu führen und den Querschnitt neu zu gestalten. Der Bord entlang der Südseite der Ravensberger Straße sollte durchgeführt werden. Der Mündungsbereich sollte aufgepflastert sowie optisch und baulich von der Fahrbahn getrennt werden. Fahrzeuge, die von der Ravensberger Straße in die Schloßstraße einbiegen wollen, sollten den ursprünglichen Verlauf der Schloßstraße nutzen.

**D1**

**Engerstraße / Bahnhofstraße / Speckfeld**

**Vermeidung von Geschwindigkeitsüberschreitungen und Rotlichtverstößen**

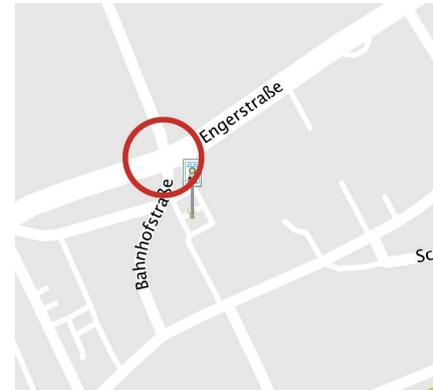
Maßnahmen ID

19

Anzahl Nennungen

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

- Verkehrsbelastung Pkw + SV
- Zu hohe Geschwindigkeiten
- Rotlichtverstöße,
- Probleme mit LSA
- Sichtbeziehungen
- Mangelnde Rücksichtnahme



Problemkategorien

**Problembeschreibung**

Eltern geben an, dass Kinder bei der Überquerung der Engerstraße am Knotenpunkt Speckfeld bzw. Bahnhofstraße gefährdet seien. Gründe hierfür seien die hohe Verkehrsbelastung durch Pkw- und Schwerlastverkehre, Rotlichtverstöße von Autofahrenden, zu kurze Grünphasen, mangelnde Sichtbeziehungen sowie mangelnde Rücksichtnahme von Autofahrenden gegenüber den Kindern. Im Zuge der Schulwegbegehungen wurden die Umlaufzeiten der Ampelschaltungen gemessen. Die Grünphasen waren in alle Richtungen, vor allem auch in süd-nördlicher Richtung vollkommen ausreichend. Die Sichtbeziehungen sind ebenfalls ausreichend. Die Aufstellflächen an den Ampelanlagen sind als zufriedenstellend zu bewerten. Eine begründete Geschwindigkeitsreduzierung auf der klassifizierten Engerstraße ist rechtlich nicht möglich.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung von Umlauf- bzw. Räumzeiten</li> <li>• regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung</li> </ul>	mittel		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltung</li> <li>• Polizei</li> </ul>

**Maßnahmenbeschreibung**

Auf der Engerstraße sollten in den Abschnitten Ravensberger Straße - Bahnhofstraße sowie zwischen Blumenstraße und Speckfeld regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Hinsichtlich der wahrgenommenen Rotlichtverstöße kann es sich um Fahrzeuge handeln, welche die Kreuzung noch nicht geräumt haben, obwohl die zu Fuß Gehenden bereits Grün haben. Auch wenn dieser Fall nicht beobachtet werden konnte, sollten die Umlaufzeiten dahingehend durch die Straßenplanung überprüft werden.

D2	Engerstraße zwischen Speckfeld und Borgholzhausener Straße	Verbesserung von Rad- und Fußwegen
----	--	------------------------------------

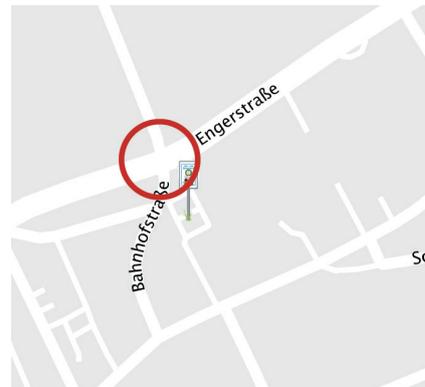
Maßnahmen ID

Anzahl Nennungen

1

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

zu geringe Geh- und Radwegbreiten



Problemkategorien

### Problembeschreibung

Für Radfahrende ist der Abschnitt der Engerstraße zwischen Speckfeld und Borgholzhausener Straße als gemeinsamer Geh-Radweg (VZ 240) angeordnet. Die lichte Gehwegbreite ist regelmäßig deutlich unter 2,5 m und ist daher nicht StVO konform. Zudem wird an Ein- und Ausfahrten nicht auf den Radverkehr hingewiesen. Im Dezember 2018 kam es hier zu einem Unfall mit einem Rad fahrenden Schulkind.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt nach Zählungen im Jahr 2015 mehr als 10.000 Kfz/24h. Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt durchschnittlich 530 Fahrzeuge. Nach Umrechnung in die werktägliche Verkehrsstärke sind dies rd. 11.300 Fahrzeuge täglich. Für den Radverkehr maßgeblich sind allerdings die Spitzenstundenbelastungen. Für die Umrechnung wird 1/10 der werktäglichen Verkehrsstärke angenommen. Damit liegt die Verkehrsstärke bei 1.130 Kfz/ h. Bei der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h empfiehlt die ERA 2010 (Belastungsbereich III) die Trennung von Radverkehr und MIV. Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn soll nur bei günstigen Randbedingungen zur Anwendung kommen, gegebenenfalls mit Schutzstreifen. Die regelmäßige Breite der Fahrbahn der Engerstraße beträgt 8,50 m. Nach der Empfehlung für Radverkehrsanlagen sollen Schutzstreifen 1,50 m (ohne Sicherheitstrennstreifen) breit angelegt werden. Bei hohen Verkehrsstärken, wie auf der Engerstraße soll die Breite der verbleibenden Fahrbahn mindestens 5 m betragen. Das ließe sich im Falle der Engerstraße gerade eben erfüllen. Jedoch wurde die StVO am 15. Mai 2020 novelliert. Sie gibt nun beim Überholen des Radverkehrs einen Mindestabstand von 1,50 m vor. Damit ist das Überholen im Begegnungsfall unmöglich. Sollte dennoch im Begegnungsfall überholt werden, was zu erwarten ist, würde dies regelmäßige Verkehrsverstöße hervorrufen.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>StVO konforme Anpassung der Geh- und Radwegbreiten</li> <li>Organisation der Leerung von Abfallbehältern verbessern</li> </ul>	mittel	500.000 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verwaltung</li> </ul>

### Maßnahmenbeschreibung

Grundsätzlich ist die Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr möglich. Dennoch wird seitens der Gutachter aus oben beschriebenen Gründen davon abgeraten. Sollte dennoch ein Schutzstreifen eingerichtet werden, so sollte der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden.

Es wird empfohlen, die Gehwegbreiten des bezeichneten Abschnitts für eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs zu vergrößern und die Bereiche von Gehwegüberfahrten einzufärben.

F	<b>Engerstrasse / Ravensberger Straße / Alte Bielefelder Straße</b>	<b>Vermeidung von Gehwegüberfahrten</b>
Maßnahmen ID		
10		
Anzahl Nennungen		
2		
Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren		
Problematische Queerungssituation Zu hohe Fahrgeschwindigkeiten Verkehrsbelastung		
Problemkategorien		

**Problembeschreibung**

Eltern bemängeln am Fußgängerüberweg mit LSA das zu hohe Verkehrsaufkommen und zu hohe Fahrgeschwindigkeiten. Die Umlaufzeiten der Ampelschaltung wurde im Rahmen der Schulumfelderkundung gemessen und als ausreichend bewertet. Die Sichtbeziehungen sind in beide Fahrrichtungen ausreichend. Es konnte beobachtet werden, dass Fahrzeuge, die vom Parkplatz (Engerstraße/Ravensberger Straße) fahren, im Bereich der Ampel über den Gehweg verlassen. Dies kann zu Gefährdungen der zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden Kinder führen. Darüber hinaus wurde beobachtet, dass Kinder die Ravensberger Straße auf Höhe der Alten Bielefelder Straße überqueren. Hier sind die Sichtbeziehungen nicht gut und Begegnungsverkehr möglich. Zusätzlich muss hier der Verkehr von und zum Parkplatz beachtet werden.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
• Installation von Ab-sperrpfosten	hoch	1.200 €	• Verwaltung

**Maßnahmenbeschreibung**

Wir empfehlen, das Verlassen des Parkplatzes über den Gehweg in Richtung Engerstraße baulich zu verhindern. Zudem empfehlen wir den Kindern, die Ravensberger Straße erst nach der Rosenstraße im Bereich der Fahrbahnverengung zu überqueren, da hier die Sichtbeziehungen ausreichend und Begegnungsverkehr nicht möglich ist.

G	Wellenpöhlen / Jacobiweg / Grünstraße	Verbesserung der Fußwegesituation
---	---------------------------------------	-----------------------------------

Maßnahmen ID

15

Anzahl Nennungen

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

- Fehlender Gehweg
- Sichtbeziehungen
- Problem mit Baustelle Ruhender Verkehr
- Gehwegbreiten
- Geschwindigkeiten

Problemkategorien



**Problembeschreibung**

Am Übergang von der Walterstraße zu Wellenpöhlen bemängeln Eltern den fehlenden durchgehenden Gehweg. Kinder die von Osten über die Walterstraße laufen, müssen die Straße Wellenpöhlen zwei mal überqueren.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung eines Gehwegs auf Wellenpöhlen, zwischen Grünstraße und Jacobiweg</li> <li>• (Umwidmung und Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs)</li> </ul>	mittel	22.000 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltung</li> </ul>

**Maßnahmenbeschreibung**

Um die Schulwegsituation in der Walterstraße am Übergang zu Wellenpöhlen zu verbessern, sollte der Gehweg auf der nördlichen Fahrbahnseite durchgängig angelegt werden. Im weiteren Verlauf von Wellenpöhlen, zwischen Grünstraße und Jacobiweg sollte der Gehweg fortgesetzt werden. Dieser wird aktuell durch den ruhenden Verkehr genutzt, ist jedoch nicht als Parkflächen ausgewiesen.

J1	<b>Meyerfeld / Weststraße</b>	<b>Verbesserung der Straßen- und Gehwegbeleuchtung</b>
----	-------------------------------	--

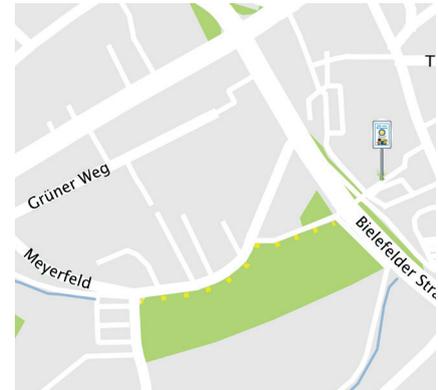
Maßnahmen ID

1

Anzahl Nennungen

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

fehlende Beleuchtung



Problemkategorien

**Problembeschreibung**

Die vorhandene Straßenbeleuchtung entlang der Straße Meyerfeld, zwischen Grüner Weg und Bielefelder Straße sowie auf dem Fußweg zwischen Meyerfeld und der Mobilitätsstation erscheint als nicht ausreichend.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung der Güte der Straßenbeleuchtung gem. DIN EN 13201-1</li> <li>ggf. Austausch und Installation zusätzlicher Straßenleuchten</li> </ul>	mittel	Die Kosten für die Verbesserung der Straßenbeleuchtung sind abhängig von der Höhe der Förderung, der Beteiligung der Anlieger an den Straßenausbaukosten, der Lebenszyklus-Kosten und der neu gewählten Lichtpunktabstände. Daher können hier keine konkreten Kosten angegeben werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verwaltung</li> </ul>

**Maßnahmenbeschreibung**

Die Güte der Straßenbeleuchtung sollte gem. der DIN EN 13201-1 überprüft und die Straßenbeleuchtung verbessert werden. Ein gutes Beispiel für eine gelungene Ausleuchtung bietet die Mühlenwiese. Im Rahmen der „Nationalen Klimaschutzinitiative“, Kommunalrichtlinie kann die Erneuerung von effizienter Straßenbeleuchtung gefördert werden (<https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/aussen-strassenbeleuchtung>).

J2	<b>Meyerfeld / Weststraße</b>	<b>Verbreiterung von Gehwegen</b>
----	-------------------------------	-----------------------------------

Maßnahmen ID

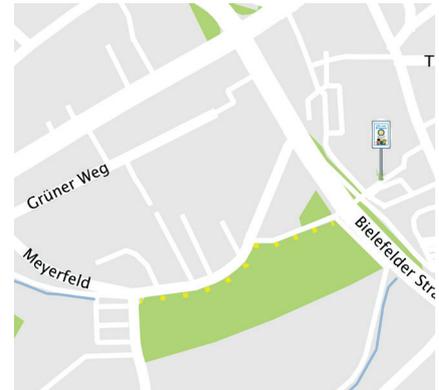
1

Anzahl Nennungen

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

fehlende Gehwege

zu geringe Gehwegbreiten



Problemkategorien

**Problembeschreibung**

Entlang der Straße Meyerfeld im Bereich des Freibads sind die Gehwegbreiten schmaler als einen Meter. Auf der nördlichen Gehwegseite ist der Gehweg lediglich durch Markierungen auf der Fahrbahn kenntlich gemacht. In diesem Straßenabschnitt befinden sich auch Senkrechtparkstände. Fahrzeuge die hier rückwärtig ausparken rechnen aufgrund des fehlenden Bords möglicherweise nicht mit zu Fuß Gehenden.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbreiterung von Gehwegen</li> <li>• (Umwidmung und Umbau zum verkehrsberuhigten Bereich)</li> </ul>	sehr hoch	44.000 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltung</li> </ul>

**Maßnahmenbeschreibung**

Aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens durch Schülerinnen und Schüler sollte geprüft werden, ob der Umbau des Meyerfeld zu einer Verkehrsmischfläche möglich ist und ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet werden kann.

J3	Meyerfeld / Weststraße	Schulisches Mobilitätsmanagement an der Gesamtschule PAB
----	------------------------	--

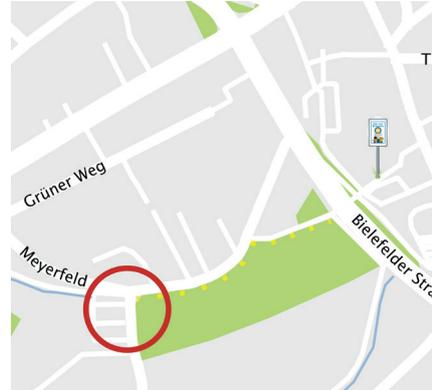
Maßnahmen ID

17

Anzahl Nennungen

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

Verkehrsbelastung, insbesondere durch Elterntaxis



Problemkategorien

**Problembeschreibung**

Nach Angaben der befragten Eltern ist das Verkehrsaufkommen an der Peter-August-Böckstiegel-Gesamtschule, insbesondere durch Elterntaxis sehr hoch, wodurch es regelmäßig zu gefährdenden Verkehrssituationen kommt. Verschärft wird die Situation durch ein hohes Fußgängeraufkommen und der zu schmalen Fußwege, wie in Maßnahmen J2 beschrieben.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Initiierung schulischen Mobilitätsmanagements an der Gesamtschule PAB</li> </ul>	sehr hoch	6.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltung</li> </ul>

**Maßnahmenbeschreibung**

Im Rahmen der Erarbeitung des Schulwegkonzepts konnte die Hol- und Bringsituation an der PAB Gesamtschule nicht überprüft werden. Wir empfehlen, die Situation durch eine Verkehrsbeobachtung und Verkehrszählung zu analysieren. Zudem sollte auch hier ein ganzheitliches Konzept für schulische Mobilität aufgestellt und umgesetzt werden. Die Einrichtung der Hol- und Bringzonen am ZOB könnte allerdings auch von Eltern der Gesamtschule genutzt und so die Situation kurzfristig verbessert werden.

**Y** **Speckfeld**

Maßnahmen ID

17

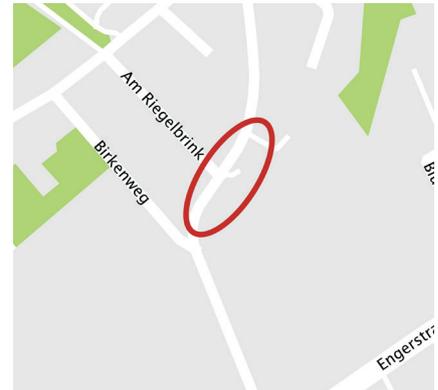
Anzahl Nennungen

-

Anzahl der Unfälle in den letzten drei Jahren

Fehlende Beleuchtung  
Angsträum  
Querungssituation  
Sichtbeziehungen

Problemkategorien



**Problembeschreibung**

Durch üppige Vegetation entlang des Speckfelds fühlen sich nach Auskunft der Eltern die Kinder auf dem Schulweg nicht sicher. Durch Hecken werden die Sichtbeziehungen zum fließenden Verkehr behindert und es entstehen Angsträume. Da die Schulwegbegehungen außerhalb der Vegetationsphase durchgeführt wurden, kann das Problem aktuell nicht bestätigt werden.

Maßnahmen	Priorität	geschätzte Kosten	verantwortlich
• Grünpflege	saisonal		• Verwaltung

**Maßnahmenbeschreibung**

Wir empfehlen regelmäßigen Grünschnitt entlang der Gehwege auf dem Speckfeld. Anlieger sollten durch die Ordnungsbehörde angehalten werden, die Hecken auf den Grundstücken, die auf Gehwege ragen, ebenfalls regelmäßig zurückzuschneiden.

# Schulwegplan

---

# Schulwegplan

<b>Schulwegplan</b>	<b>64</b>
<b>Inhalte und Format des Schulwegplans</b>	<b>64</b>

# 4. Schulwegplan

Schulwegpläne sind ein zentrales Element für die Förderung sicherer und eigenständiger Mobilität. Sie beinhalten Informationen über die Zielsetzung der Schule bzw. der Kommune, über die Bedeutung des Schulwegs für die Kinder und Hinweise zu Stellen, die Hilfe oder Unterstützung leisten können.

Den wichtigsten Inhalt bildet die Karte aus der besondere Hinweise zu den Schulwegen entnommen werden können. Sie dient den Eltern als Hilfe zum Einüben der Schulwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

## 4.1 Inhalte und Format des Schulwegplans

Es gibt unterschiedliche Formate für die Gestaltung für Schulwegpläne. Für nur einen geringen inhaltlichen Umfang kann doppelseitig bedruckter DIN A4 Bogen reichen. Für weitreichende Informationen sollten die Broschüre oder ein achtseitiger DIN A4 Bogen als Altarfolz verwendet werden.

Abb. 18 Entwurf Schulwegplan Grundschule Werther-Langenheide

#### **4.1.1 Zielsetzung der Schule**

Zuallererst sollte zur Demonstration der Erwartungshaltung, Teile des Schulkonferenzbeschlusses im Schulwegplan verankert werden, um zu verdeutlichen, welches Ziel die Schule hinsichtlich der Mobilität der Schülerinnen und Schüler verfolgt.

#### **4.1.2 Bedeutung des Schulwegs für die Kinder**

An zweiter Stelle sollten den Eltern umfassende Informationen über die Bedeutung der Schulwege für die Kinder an die Hand gegeben werden und darüber, wie sie wichtige Schulwegefahrungen erlangen können.

#### **4.1.3 Karte mit Hinweisen zu den Schulwegen**

Im Innenteil des Schulwegplans ist ein Kartenausschnitt abgebildet, aus dem wichtige Informationen zu den Schulwegen und zu empfohlenen Verhaltensweisen entnommen werden können. Die Karte dient den Eltern zur Auswahl eines geeigneten Schulwegs und zum Einüben des Schulwegs.

#### **4.1.4 Informationen zur Hilfe und Unterstützung**

Am Ende des Schulwegplans können weitergehende Informationen aufgenommen werden, die bei der Bewältigung der Schulwege von Bedeutung sein können. Hierzu zählen beispielsweise Notfallnummern, Seelsorge, Ansprechpersonen bei Schule, Verwaltung und Polizei. Zudem sollte ein Impressum angelegt werden.

# Empfehlungen für den Unterricht

---

# Empfehlungen für den Unterricht

<b>Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung</b>	<b>68</b>
<b>Unterrichtsinhalte</b>	<b>68</b>
<b>Verkehrszähler-Programm</b>	<b>69</b>

## 5. Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung

### 5.1 Unterrichtsinhalte

Die Kultusministerkonferenz empfiehlt in ihrem Beschluss vom 07.07.1972 i. d. F. 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.

In der Empfehlung werden Meta-Ziele genannt, die unter Berücksichtigung pädagogischer Grundsätze altersgruppengerecht im Unterricht verfolgt werden sollten.

#### 5.1.1 Ziele der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung

- » Zukunftsfähige Mobilität
- » Eigenständige Mobilität
- » Sicheres Verhalten im Verkehr
- » Sozialkompetenz im Verkehr
- » Umweltbewusstes und gesundheitsbewusstes Verhalten im Verkehr
- » Verkehrsraum(mit)gestaltung

#### 5.1.2 Pädagogische Grundsätze

Die vorgenannten Ziele sollten unter Berücksichtigung folgender Prinzipien im Unterricht verfolgt werden:

- » erfahrungsorientiert,
- » handlungsorientiert,
- » umgebungsorientiert,
- » Individualisierung und Inklusion,
- » Fächerübergreifender Unterricht

#### 5.1.3 Unterrichtsinhalte für den Primarbereich

Aus den Zielen lassen sich unter Berücksichtigung der pädagogischen Grundsätze konkrete Lehrinhalte benennen. Hierzu zählen:

- » 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.

Zu diesen Themen gibt es bereits eine Vielzahl an Handreichungen und fertigen Unterrichtsmaterialien, die für die Einführung in den Unterricht bzw. dessen Ergänzung empfohlen werden können.

Abb. 19 Beispiele für Unterrichtsmaterialien



## 5.2 Verkehrszähler-Programm

Bereits zu Beginn des Schulwegkonzepts wurde verdeutlicht, dass der Schulweg mehr ist als das Zurücklegen der Strecke zwischen Wohnort und Schule, warum eigenständige Schulwege wichtig sind für die persönliche Entwicklung und welche Fähigkeiten auf ihm erlangt werden können. Das Verkehrszähler-Programm des Zukunftsnetzes Mobilität NRW ist ein wirksames Instrument die eigenständige und sichere Mobilität der Kinder zu fördern. Es motiviert Kinder wie Eltern zu einem zukunftsfähigen Mobilitätsverhalten und lässt sich spielend leicht in den Unterricht integrieren.

### Verkehrszähler als wichtiger Baustein zur langfristigen Etablierung nachhaltiger und sicherer Mobilität

Die Entscheidung über das Mobilitätsverhalten auf Schulwegen ist von zahlreichen Faktoren beeinflusst. Welches Verhalten von uns erwartet wird, was wir wissen und was wir uns und den Kindern zutrauen ist dabei von großer Bedeutung aber auch Ängste, Sorgen und Gewohnheiten spielen gewichtige Rollen. Das Verkehrszähler-Programm vermittelt Wissen, fördert die Kompetenzen,

reflektiert das eigene Verhalten und bricht mit Gewohnheiten. Daher ist das Programm auch bestens geeignet, um in den Dialog mit den Eltern und allen weiteren Mitgliedern der Schulgemeinschaft zu treten. Das ist unerlässlich für gelingende Mobilität in Werther. Um die positiven Effekte des schulischen Mobilitätsmanagements auch langfristig zu verankern, empfiehlt es sich das Thema Mobilität verstärkt in den Lehrplan aufzunehmen. Dies sollte über die „klassische“ Verkehrserziehung hinausgehen, bei der die Verkehrssicherheit und das Lernen der Verkehrsregeln durch die Kinder im Vordergrund stehen. Ebenso wichtig ist die Mobilitätsbildung, die über die Verkehrserziehung hinaus das Erlernen von nachhaltigen Verhaltensweisen und die Aneignung von Werthaltungen durch die Kinder beinhaltet. Dazu gibt es bereits zahlreiche qualitativ hochwertige Empfehlungen für die Gestaltung und Durchführung von konkreten Unterrichtsinhalten. Die beigegefügte Handreichung des Landesinstitutes für Schule und Medien Berlin-Brandenburg geben einen Einblick in die Bedeutung des Themas für den Unterricht und formulieren Kompetenzfelder, in denen die Kinder ausgebildet werden sollen. Der größte Teil der Handreichungen beschäftigt sich mit Themenkomplexen aber auch konkreten Unterrichtsinhalten, die in Abhängigkeit der Jahrgangsstufe auch an der Grundschule in Werther durchgeführt werden können. Der fächerübergreifende Ansatz der Broschüre verdeutlicht die Berücksichtigung pädagogischer Prinzipien, die auch den Raumbezug implizieren. In der Handreichung sind auch zahlreiche Hinweise zu weiterführender Literatur und Internetseiten zu dem Thema Mobilitätsbildung. Zu berücksichtigen ist, dass die genannten gesetzlichen Regelungen für Berlin bzw. Brandenburg gelten.

Auch das Verkehrszähler-Programm greift das Thema der Mobilitätsbildung auf.



Abb. 20 Leitfaden Verkehrszähler-Programm

Abb. 21 Bordsteintraining als Teil des Verkehrszähler-Programms



**Auszug aus dem Verkehrszähler-Programm**

Das Verkehrszähler-Programm basiert auf der Einsicht, dass Kinder auf ihrem Schulweg etwas erleben wollen, was nicht von der Erwachsenenwelt vorherbestimmt ist. Kinder wollen sich mit anderen Kindern treffen, sich begegnen, selbstbestimmt ihre Umwelt erleben und selbstständiger werden. Der eigenständig gegangene Schulweg ist ein wesentlicher Teil einer gelingenden Kindheit und Entwicklung.

Das Programm geht weiterhin davon aus, Kinder durch eine erweiterte Mobilität zu stärken, ihre Eigeninitiativen zu fördern und ihnen mehr Selbstverantwortung für ihren Schulweg und die damit verbundene Zeit zu übertragen. Kinder sind die erfolgreichen Hauptakteure des Verkehrszähler- Programms, die eine freundliche, fröhliche Initiative von „unten“ starten und so das Gemeinwohl stärken. Zum Konzept gehört wesentlich auch der Dialog der Kinder mit ihren Eltern, in dem die Kinder über das reden, was ihnen der motorisierte Schulweg nehmen würde. Eltern werden so zu Lernenden mit ihren Kindern. Das Ziel aller großen und kleinen Verkehrszähler ist, den motorisierten Verkehr in Schul- und Wohnstraßen zu vermindern, Kinder umfassend zu stärken und ihnen sichere, selbstständig zurückgelegte, erlebnisreiche Schulwege zu ermöglichen.

Das Verkehrszähler-Programm ist online unter

[https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/leitfaden\\_verkehrszaehmer\\_webversion.pdf](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/leitfaden_verkehrszaehmer_webversion.pdf)

abrufbar.

# Empfehlungen für die Kommunikation

---

# Empfehlungen Kommunikation

<b>Empfehlungen für die Kommunikation</b>	<b>74</b>
<b>Einflussfaktoren für eine Verhaltensänderung</b>	<b>75</b>
<b>Maßnahmen der Kommunikation</b>	<b>77</b>
<b>Werther läuft – eine Wort-Bild-Marke für sichere und nachhaltige Mobilität an Werthers Schulen</b>	<b>80</b>

## 6. Empfehlungen für die Kommunikation

Sichere, eigenständige und nachhaltige Schulwege erfordern vielfach eine Veränderung des aktuellen Mobilitätsverhaltens von Eltern und Kindern. Zum Beispiel, dass Kinder, die heute noch mit dem Auto gebracht werden künftig zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen oder nicht mehr von Erwachsenen begleitet werden.

Doch unser Mobilitätsverhalten ist an eine ganze Reihe von Einflussfaktoren bestimmt. Daher ist es wichtig zu verstehen, welche Faktoren uns in welcher Weise beeinflussen und was wir tun können um dauerhaft ein verändertes Mobilitätsverhalten zu etablieren.

Zum besseren Verständnis und Abbildung der Einflussfaktoren wird auf das psychologische Modell zur Erklärung nachhaltigen Handelns<sup>1</sup> zurückgegriffen.

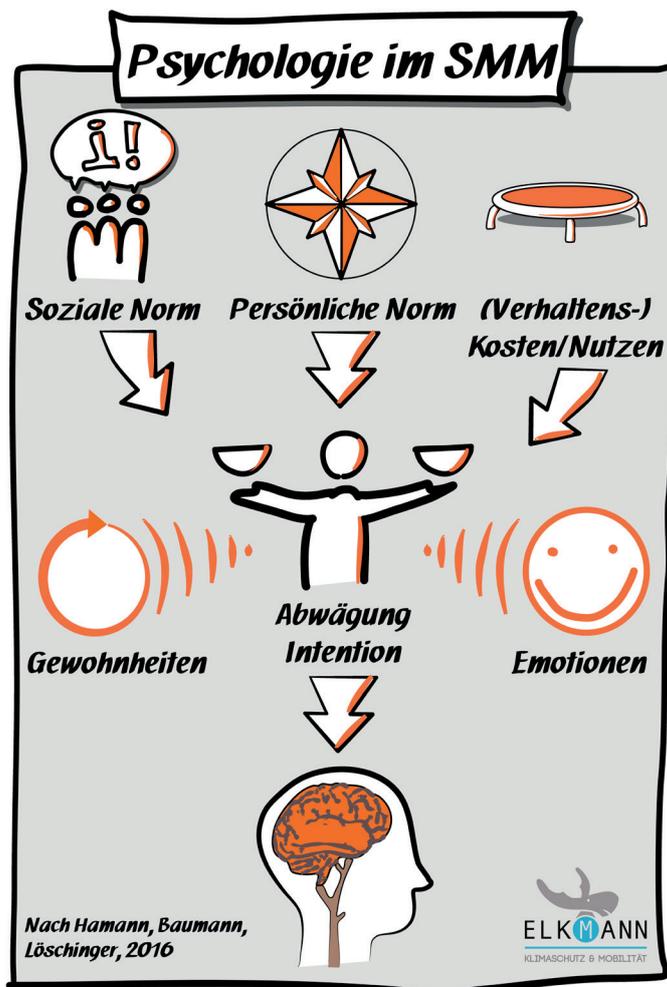


Abb. 22 Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl

1 Psychologie im Umweltschutz, Handbuch zur Förderung nachhaltigen Handelns, Karen Hamann, Anna Baumann, Daniel Löschinger, 2016

## 6.1 Einflussfaktoren für eine Verhaltensänderung

Das Modell kann im schulischen Mobilitätsmanagement genutzt werden um das Mobilitätsverhalten von Eltern hinsichtlich der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität positiv zu beeinflussen. Die Faktoren, die unser Mobilitätsverhalten bestimmen, werden für den Kontext schulischer Mobilität nachfolgend kurz erläutert.

### 6.1.1 Soziale Norm

Unter der sozialen Norm wird gefasst, welches Verhalten gesellschaftlich von uns erwartet wird. Hierzu zählen etwa die Erwartungen der direkten Nachbarschaft, anderer Eltern der Schule oder der Schule bzw. der Schulgemeinschaft. Zur sozialen Norm zählen aber auch Gesetze und Richtlinien die von der Legislative verabschiedet wurden und werden. Bei der sozialen Norm muss zwischen dem Ist-Zustand und dem Soll-Zustand unterschieden werden.

Soziale Normen können gezielt gesetzt werden, z. B. indem die Schulkonferenz einen Beschluss darüber fasst, wie sie nachhaltige Mobilität an der Schule fördern möchte.

### 6.1.2 Persönliche Norm

Bei der persönlichen Norm geht es um eigene Werte und um die wahrgenommene Selbstwirksamkeit. Dahinter verbergen sich Fragestellungen wie:

- » Welches Verhalten und welche konkreten Folgen meines Verhaltens sind mir wichtig?
- » Was kann ich tun?
- » Was kann mein Kind, was kann ich meinem Kind zutrauen?
- » Was braucht mein Kind?

Persönliche Normen sind sehr stark vom eigenen Wissensstand beeinflusst, daher können hier über Information und Aufklärung, aber auch durch persönliches Erleben Veränderungen erreicht werden.

Oft ist zu beobachten, dass unser Verhalten nicht zu unserer inneren Einstellung passt. Hier spricht man von kognitiver Dissonanz. Um aus diesem Dilemma herauszukommen, benutzen wir Verdrängungsstrategien, was auch zu Verzerrungen in der Elternbefragung führen kann. Langfristig kann die kognitive Dissonanz nur dadurch aufgelöst werden, indem die eigenen Werte und/oder das Verhalten angepasst werden.

### 6.1.3 Kosten / Nutzen - Abwägung

Aus der Befragung zu den Schulwegen geht hervor, dass die meisten Eltern als Grund für die Wahl des Autos angeben, dass die Schu-

le auf dem Weg zur Arbeit oder einem anderen Ziel liegt. Wodurch vermeintlich ein höherer Nutzen der eigenen Fahrt und keine zusätzlichen Kosten verbunden sind. Analysiert man das genauer wird deutlich, dass doch ein Umweg notwendig wird und die Fahrt zur Arbeit an den Schulbeginn gekoppelt ist. Woraus sich eine gewisse Abhängigkeit ergibt. Der Nutzen für die Kinder ist leider geringer, da ihnen durch die Fahrt mit dem Auto wichtige Schulwegfahrten entgehen. Kosten für die Umwelt werden meist gar nicht in die Abwägung eingerechnet.

Wie bei den persönlichen Normen gilt für die Kosten / Nutzen - Abwägung, dass mit Information und Aufklärung, sowie aus persönlichen Erfahrungen am ehesten eine Veränderung möglich ist.

#### **6.1.4 Emotionen**

Wenn es um Schulwege geht spielen bei den Eltern schnell negative Emotionen eine gewichtige Rolle. Ängste und Sorgen werden mit dem Schulweg verbunden. Diese wurden in Werther bei der Befragung auch klar benannt. Sorge vor zu hohem Verkehrsaufkommen und rücksichtslosen Verkehrsteilnehmenden, Ängste in schlecht beleuchteten Räumen.

Positive Emotionen werden bisher meist nicht mit dem Schulweg in Verbindung gebracht. Dabei sind es genau diese Emotionen, welche die Kinder stark machen. Kinder erleben mit Stolz, das erste selbstständige Überqueren einer viel befahrenen Straße, freuen sich über neu gewonnene Freunde und empfinden Glück durch Bewegung an sich. Dies sind nur einige Beispiele für positive Emotionen. Diese gelten gleichermaßen für Eltern, die Stolz sind, dass das Kind an Kompetenzen gewinnt, Dinge alleine meistert und selbständiger wird.

Gerade im Bereich der Emotionen ist ein persönliches Erleben unerlässlich. Das muss bei der Planung von Maßnahmen unbedingt berücksichtigt werden.

#### **6.1.5 Gewohnheiten**

Kaum etwas erschwert eine Verhaltensumstellung mehr, als eine lang eingeübte und funktionierende Verhaltensweise. Veränderungen werden als anstrengend empfunden und lösen nicht selten negative Emotionen aus.

Wichtigste Voraussetzung für das Ablegen von Gewohnheiten ist die intrinsische Motivation und das Wissen darüber wie ich mein Verhalten ändern kann. Dies allein reicht aber meist nicht. Da es sich beim Ablegen von Gewohnheiten um einen Prozess des Abschieds und des Zugewinns handelt, brauchen wir kleine Erinnerungen im Alltag, die uns helfen, unser Ziel nicht aus den Augen zu verlieren.

### 6.1.6 Intention und Abwägung

Eine dauerhafte Verhaltensänderung hin zu einer sicheren, eigenständigen und nachhaltigen Mobilität auf dem Schulweg gelingt dann, wenn bei der Intention alle Einflussfaktoren berücksichtigt und in die Kommunikationsstrategie einbezogen werden.

## 6.2 Maßnahmen der Kommunikation

Entsprechend dem zuvor beschriebenen Modell werden Maßnahmen für die Kommunikation empfohlen, die alle Einflussfaktoren auf schulische Mobilität berücksichtigt. Die maximale Wirksamkeit ist zu erwarten, wenn alle Maßnahmen angewandt werden.

### 6.2.1 Maßnahmen in Zusammenhang mit sozialer Norm

Welches Mobilitätsverhalten wünscht sich die Grundschule Werther-Langenheide für die Zukunft und wie soll dies erreicht werden? Das ist die Ausgangsfrage, wenn es um die Etablierung der sozialen Norm hinsichtlich schulischer Mobilität geht. Damit verbunden ist die Formulierung eines klaren Ziels, bestenfalls quantifizierbar.

Im nächsten Schritt sollte die gesamte Schulgemeinschaft dieses Ziel beschließen und einen Fahrplan für die Umsetzung definieren. Am wirksamsten wird der Beschluss, wenn er an eine Selbstverpflichtung gekoppelt ist. Gestützt werden kann der Beschluss, indem er von weiteren Akteuren schulischer Mobilität, wie Verwaltung, Politik, Polizei und Verbänden mitgetragen und unterzeichnet wird.

#### **Maßnahme: Schulkonferenzbeschluss mit Selbstverpflichtung und Fahrplan für die Umsetzung**

Beschluss der Schulkonferenz zur Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität (Vorlagen unter: [https://www.bast.de/BAST\\_2017/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/Schulweg-hidden\\_node.html](https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/Schulweg-hidden_node.html)).

### 6.2.2 Maßnahmen in Zusammenhang mit persönlicher Norm

An erster Stelle sollte hier die Vermittlung von Wissen über die Bedeutung von Schulwegen und die Folgen eigenen Handelns stehen. Daran anschließend muss kommuniziert werden, welche alternativen Verhaltensweisen zur Verfügung stehen und wie diese richtig eingeübt werden.

#### **Maßnahme: Erstellung und Verteilung Schulwegplan**

Der Schulwegplan wird vom beauftragten Büro konzipiert und in Druckvorstufe an die Verwaltung übergeben. Der Schulwegplan sollte an alle Schülerinnen und Schüler der Grundschule Werther-

Langenheide verteilt werden. Auf jeden Fall ist die Ausgabe an die Eltern bei der Schulanmeldung einzuplanen, damit die neuen Erstklässler und Erstklässlerinnen den Schulweg bereits vor der Einschulung mit ihren Eltern einüben können.

### Maßnahme: Einführen und Leben des Verkehrszähler-Programms

Zur Einführung des Verkehrszähler-Programms sollte mit allen Lehrkräften eine Fortbildung durchgeführt werden. Im Rahmen der Fortbildung sollte die Implementierung und Umsetzung gemeinsam geplant werden. Bestenfalls sollte nach vier Jahren das Wissen aufgefrischt werden.

### Maßnahme: Rückkopplung zur Selbstwirksamkeit

Mit den Zaubersternen des Verkehrszähler-Programms wird regelmäßig die Verkehrsmittelwahl abgefragt. Schüler in der Klasse erkennen so direkt Veränderungen im Mobilitätsverhalten und die Wirksamkeit des Schulwegkonzepts. Diese Rückkopplung sollte auch auf gesamtschulischer Ebene und an die Eltern kommuniziert werden, um auch ihnen die Wirksamkeit zu spiegeln.

Hierzu können in regelmäßigen Abständen Stempel-Aktionen oder Säulen mit Bällen im Eingangsbereich benutzt werden. Die Ergebnisse könnten über die schuleigene Website veröffentlicht werden.

### Maßnahme: Schulaktion

### Maßnahme: Asphaltaufkleber

## 6.2.3 Maßnahmen in Zusammenhang mit Kosten / Nutzen - Abwägungen

Bei der Kosten / Nutzen - Abwägung steht die Wissensvermittlung im Vordergrund, auf deren Basis Entscheidungen getroffen werden können.

Im Einzelnen kann dieses Wissen zu folgenden Themenkomplexen sein:

- » Tatsächliche Zeit für Schulwege, differenziert nach Verkehrsmitteln,
- » tatsächliche Kosten für die Schulwege mit dem Auto,
- » ökologischer Fußabdruck des Schulwegs mit dem Auto
- » Zeitgewinn für Eltern, deren Kinder den Schulweg allein bewältigen,
- » Bedeutung und Nutzen des Schulwegs für das Kind,
- » Bedeutung alternativer Mobilitätsformen für die Schulwegsicherheit im Schulumfeld.

Abb. 23 Ballsäule zum Auswerten des Modal-Split  
Quelle: acrylformen.de



Abb. 24 Beispiel für eine Kampagne mit Asphaltaufklebern



**Maßnahme: Schulwegplan**

vgl. „6.2.2 Maßnahmen in Zusammenhang mit persönlicher Norm“ auf Seite 77

**Maßnahme Verkehrszähler-Programm**

Zum Beispiel die Anwendung der Schlaumeierrechnung zum Berechnen der Klimagasemissionen.

**6.2.4 Maßnahmen in Zusammenhang mit Emotionen**

Hier sollten negative Emotionen entkräftet und positive Emotionen hervorgehoben werden.

Wenn es um Angsträume geht, können Infrastrukturmaßnahmen, wie die Verbesserung der Beleuchtung helfen, diese Ängste zu nehmen. Wirksamer sind allerdings Schulweggemeinschaften. Diese können durch die Schule initiiert und von der Elternschaft getragen werden. Zudem könnten Schulwegscouts etabliert werden, die an bestimmten Stellen jüngeren Schulkindern zur Seite stehen, zum Beispiel an den Querungsstellen der Ravensberger Straße oder an der Unterführung an der Mobilstation. Dies können auch Schülerlotsen sein, die durch die Landesverkehrswacht ausgebildet werden. Hierzu könnten Schülerinnen und Schüler der PAB Gesamtschule und des Ev. Gymnasiums akquiriert und ausgebildet werden. Dies ist auch ein wirksames Instrument gegen Bullying.

**Maßnahme: Schülerlotsen und Schulwegscouts****6.2.5 Maßnahmen in Zusammenhang mit Gewohnheiten**

Zur Unterstützung beim Ablegen von Gewohnheiten und dem Einüben neuer Verhaltensweisen können Aktivierungs- und Erinnerungshilfen eingesetzt werden. Am besten dort, wo Mobilitätsentscheidungen getroffen werden. So kann beispielsweise auf unterschiedlichste Art an das positive Erlebnis des zu Fuß Gehens erinnert werden:

- » auf der Brotdose,
- » auf dem Stundenplan,
- » im Familienkalender, auch durch kleine Aufkleber,
- » im Vertretungsplan,
- » auf den Gehwegen in der Mühlenstraße,
- » auf Plakaten am Straßenrand,
- » auf der Fußmatte,
- » auf dem Frühstücksbrett,
- » ...

**Maßnahme: Aktivierungs- und Erinnerungshilfen**

### 6.3 Werther läuft – eine Wort-Bild-Marke

Die Stadtverwaltung und die Grundschule Werther-Langenheide verfolgen eine Strategie. Die Schülerinnen und Schüler sollen sicherer und nachhaltiger zur Schule kommen. Doch wie unter 6.1 auf Seite 75 beschrieben ist es ein umfangreiches Unterfangen sein Mobilitätsverhalten zu ändern, wenn man nicht ohnehin jeden Tag zur Schule läuft oder mit dem Rad fährt.

Es hilft den Schülerinnen und Schülern sowie den Eltern, wenn klar ist, was die Schule von ihnen erwartet und was die Schule unternimmt um ihnen zu einer nachhaltigeren Mobilität zu verhelfen. Mit einer Wort-Bild-Marke kann die Stadt Werther (Westf.) und die Schule ein gut sichtbares Zeichen mit hohem Wiedererkennungswert setzen. Das hilft auch, lang antrainierte Gewohnheiten abzuliegen.



Abb. 25 Wort-Bild-Marke „Werther läuft“

Die Wort-Bild-Marke findet sich zunächst auf dem Schulwegplan wieder und sollte bei allen weiteren Aktivitäten rund um das Thema schulischer Mobilität eingesetzt werden.

#### 6.3.1 Werther läuft - eine klare Botschaft

Mit dem Wort-Teil der Marke wird schnell deutlich, was Stadt und Schule von den Eltern und Kindern erwartet – Kinder sollen nicht bzw. nicht mehr mit dem Auto zur Schule gebracht oder von dort abholt werden. Das Schriftbild stellt den Bezug zur Schule her, denn die Initialien finden sich auch im Logo der Grundschule Werther-Langenheide wieder.

Im Bild-Teil der Marke fallen die grünen Fußstapfen auf. Diese symbolisieren ebenso das zu Fuß Gehen und implementieren sichere Schulwege. Tatsächlich könnten die grünen Fußstapfen für eine gezielte Wegweisung eingesetzt werden. Auf jeden Fall sollen die grünen Fußabdrücke bei der Umsetzung des Verkehrszähmer-Programms eingesetzt werden, z. B. als Belohnung für jeden nachhaltig zurückgelegten Schulweg.

# Eigene Unterlagen