BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN
TELEFON 0241 70550-0
TELEFAX 0241 70550-20
MAIL@BSV-PLANUNG.DE
WWW.BSV-PLANUNG.DE
UST-IDNR. DE 121 688 630

Verkehrssicherheitsanalyse des Grundschulstandortes im Ortsteil Straß in Hürtgenwald

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Alexandra Klemps-Kohnen
Nils Gülpen, B.Eng.

Aachen, im Januar 2026
N:\2025_25\250320_Hürtgenwald VS Schulstraße\Texte\Berichte\250320_be_V20.docx

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung 3

2 Bestandsaufnahme 4
2.1 Bring- und Holverkehr mit dem Pkw 4
2.2 Fußverkehr 7
2.3 Schulbus 8
2.4 Radverkehr 9

3 Neubau des Feuerwehrgerätehauses 10
3.1 Abschätzung des Verkehrsaufkommens 10

4 Anforderungen an eine Schulstraße 11

5 Handlungsempfehlungen 12

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Im Hürtgenwalder Ortsteil Straß befindet sich der Standort der Grundschule Gey an der Hormer Straße. Diese mündet unmittelbar südlich in die Maubacher Straße (K 11) (Bild 1).

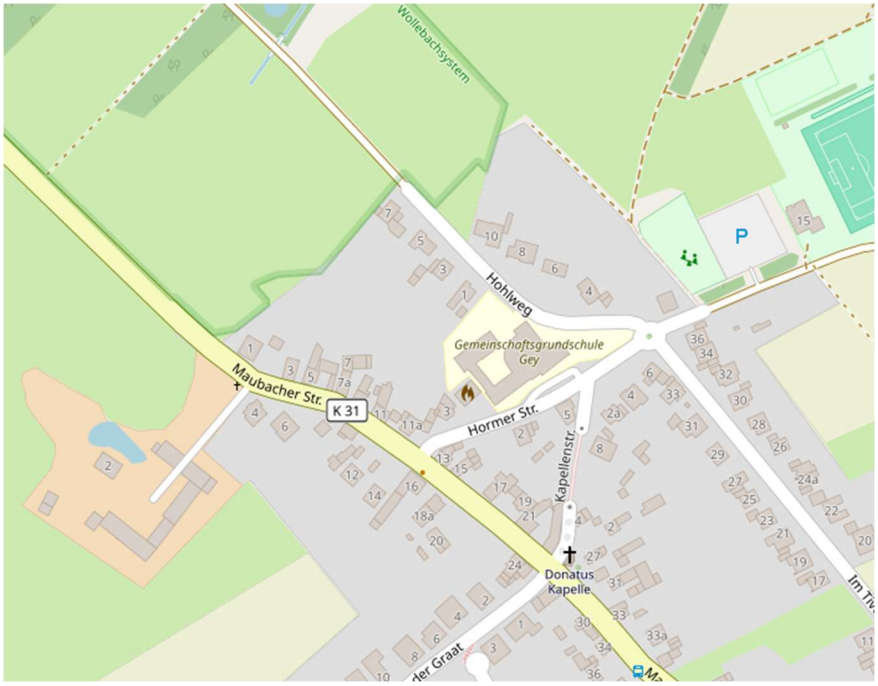


Bild 1: Lage der Grundschule in Straß (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, steigt in den letzten Jahren immer weiter an. Dieser Hol- und Bringverkehr wirkt sich negativ auf Kinder und Umwelt aus.

Auf Anregung des Gemeinderates der Gemeinde Hürtgenwald soll überprüft werden, inwieweit die Einrichtung einer Schulstraße in der Hormer Straße, also eine zumindest zeitweise Sperrung des Kfz-Verkehrs zu den Schulbeginnzeiten und Schulendzeiten, möglich ist.

Im Rahmen einer Verkehrssicherheitsanalyse soll daher untersucht werden, inwieweit Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am Grundschulstandort notwendig sind und wie diese aussehen können.

Hierzu erfolgte zunächst eine Ortsbesichtigung mit Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation. Dabei wurde zum einen die Situation morgens vor Schulbeginn beobachtet und zum anderen die Situation mittags nach Schulende. Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurde die gesamte verkehrliche Situation rund um den Schulstandort aufgenommen und dokumentiert. Dies betrifft etwa den Schulbusverkehr, den Hol- und Bringverkehr mit Kfz und die zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommenden Kinder.

Im Nachgang wurde die Bestandsaufnahme ausgewertet und anschließend Handlungsempfehlungen hinsichtlich des weiteren Vorgehens erarbeitet.

Die Gemeinde Hürtgenwald plant 100 m in östlicher Richtung von der Grundschule entfernt den Neubau eines Feuerwehrgerätehauses der Freiwilligen Feuerwehr Hürtgenwald, Löschgruppe Straß,

zu realisieren. Die sich hieraus ergebenden Verkehre wurden qualitativ ermittelt und in den Handlungsempfehlungen berücksichtigt.

2 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme erfolgte durch eine Ortsbesichtigung am Schulstandort. Am 9.10.2025 wurden sämtliche Verkehre eine Stunde am Morgen zum Schulbeginn und am Nachmittag zum Schulende beobachtet und anschließend dokumentiert. Die Auswertung der verschiedenen Verkehrsarten erfolgt getrennt voneinander.

2.1 Bring- und Holverkehr mit dem Pkw

Der Bring- und Holverkehr mit dem Pkw (Bild 5) wird wie folgt abgewickelt:

In rund 80 m Entfernung zur Grundschule sind zwei Elternhaltestellen ausgewiesen. Zum einen an der Maubacher Straße (Bild 2) und zum anderen an der Straße Im Tivoli (Bild 3), jeweils an der Einmündung zur Hormer Straße. Dabei spielt die Elternhaltestelle an der Maubacher Straße nur eine untergeordnete Rolle. Am Morgen zu Schulbeginn konnte nur ein einziger Haltevorgang beobachtet werden, am Nachmittag gar keiner.

Die Elternhaltestelle in der Straße Im Tivoli wird deutlich häufiger genutzt. Während der Ortsbesichtigung am Morgen hielten bis zu fünf Fahrzeuge gleichzeitig. Dabei nutzen die Fahrzeuge nicht nur den ausgewiesenen Bereich auf der westlichen Straßenseite, sondern auch die östliche, nicht als Elternhaltestelle ausgewiesene Seite. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die aus Süden kommend die Elternhaltestelle anfahren. Die Haltevorgänge sind zeitlich sehr unterschiedlich: Einige Kinder werden nur abgesetzt, während andere zur Schule begleitet werden und die Fahrzeuge in dieser Zeit parken.

Bei Unterrichtsende wurde die Elternhaltestelle nur noch vereinzelt genutzt. Zum Ende der vierten Stunde wurde nur ein Pkw dort beobachtet, und zum Schulende insgesamt drei Pkw.



Bild 2: Elternhaltestelle Maubacher Straße



Bild 3: Elternhaltestelle Im Tivoli

Neben den Elternhaltestellen findet Holverkehr auch auf der als Parkplatz genutzten Freifläche östlich der Grundschule statt. Hier konnte beobachtet werden, dass Fahrzeuge hier geparkt und die Schülerinnen und Schüler zu Fuß abgeholt werden, um sie zum Fahrzeug zu begleiten.

Während der Ortsbesichtigung konnten nur zwei Ausnahmen beobachtet werden. Die Stellplätze gegenüber der Schule wurden einmal zum Absetzen eines Kindes benutzt (Bild 4) und ein Pkw hielt auf der Hormer Straße nach Unterrichtsbeginn an und setzte ein Kind ab.



Bild 4: Parken auf den Stellplätzen gegenüber der Schule



Bild 5: Bring- und Holverkehr mit Pkw (Kartengrundlage: Land NRW (2025) - Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

2.2 Fußverkehr

Der Fußverkehr erreicht die Grundschule an der Hormer Straße hauptsächlich über drei Straßen: die Maubacher Straße, die Kapellenstraße und die Straße Im Tivoli (Bild 7). In einigen Bereichen ist die Gehwegmindestbreiten nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) von 2,50 m nicht vorhanden. Nach den RASt ist diese Breite notwendig, damit ein Nebeneinandergehen von zwei Fußgängern (Erwachsener z. B. mit Kind) oder ein Begegnungsfall von Fußgängern sicher gewährleistet werden kann.

Die Maubacher Straße weist im Norden Gehwegbreiten zwischen 1,10 m und 1,80 m und im Süden zwischen 1,00 m und 2,50 m auf. Auf der Straße Im Tivoli liegen die Gehwegbreiten auf der westlichen Straßenseite zwischen 1,00 m und 1,40 m und auf der östlichen Seite zwischen 1,00 m und 1,50 m. Der Gehweg an der Hormer Straße ist auf der nördlichen Seite fast durchgängig 1,80 m breit und im Süden zwischen 1,90 m und 2,30 m. Eine Ausnahme bildet eine rund 15 m lange Fahrbahneinengung östlich der Grundschule. Hier wird die Fahrbahnbreite von 5,50 m auf 4,00 m verringert und die Gehwegbreite im Norden auf 3,60 m vergrößert. Auf der Kapellenstraße ist die Durchfahrt für Fahrzeuge verboten, sodass sie auf voller Breite vom Fußverkehr genutzt werden kann.

Schülerinnen und Schüler gehen sowohl in Begleitung von Erwachsenen als auch selbständig zur Schule. Kommen sie aus den südlichen Straßen oder wurden an den Elternhaltestellen abgesetzt, müssen sie an der Homer Straße die Straßenseite wechseln. Dabei wurde beobachtet, dass ausschließlich der als Querungshilfe angedachte, gepflasterte vorgezogene Seitenraum zum Queren der Straße genutzt wird (Bild 6).



Bild 6: Vorgezogener Seitenraum als Querungshilfe mit hoher Akzeptanz

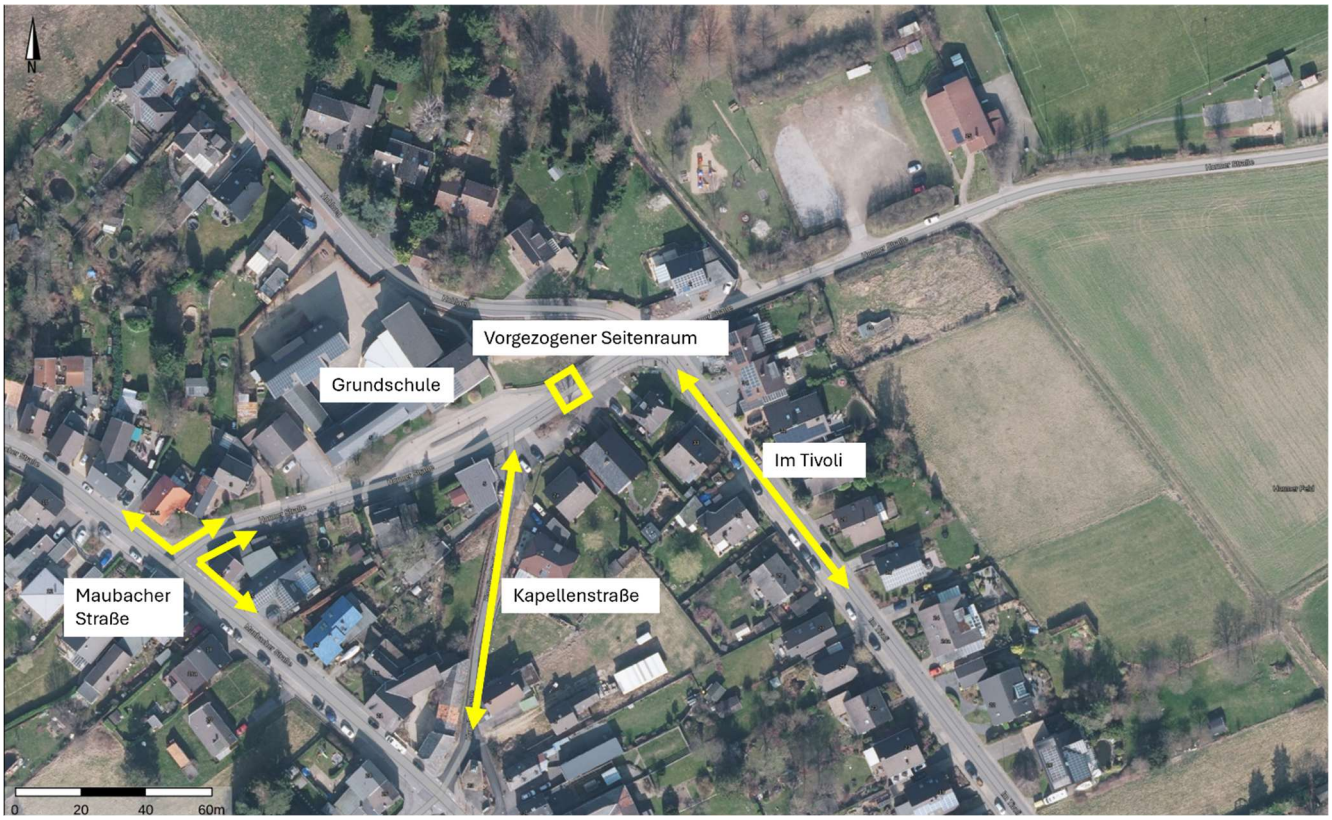


Bild 7: Überwiegend genutzte Schulwege (Kartengrundlage: Land NRW (2025) - Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

2.3 Schulbus

Für die Gemeinschaftsgrundschule Gey steht eine Anbindung per Schulbus zur Verfügung (Bild 9). Ein Bus fährt morgens zu Schulbeginn die Schule an (Bild 8) und hält vor dem Haupteingang an einer Haltestelleninsel. Nach Ende der vierten Schulstunde um 11:30 Uhr stehen zwei und zu Schulschluss um 13:10 Uhr ein Bus bereit. Der morgendliche Bus ist mit rund 45 Schülerinnen und Schülern besetzt, während die anderen Busse rund 20 Schülerinnen und Schüler aufnehmen.

Neben dem Schulbus hält auch die Linie 201 der Rurtalbus GmbH an der Grundschule. An Schultagen fährt die Linie 201 die Haltestelle um 06:41 Uhr, 07:54 Uhr, 9:54 Uhr, 11:54 Uhr, 13:54 Uhr und 17:54 Uhr an. Am Tag der Ortsbesichtigung wurde diese Linie von keiner Schülerin und keinem Schüler genutzt.



Bild 8: Ankunft Schulbus zu Schulbeginn



Bild 9: Lage der Haltestelle (Kartengrundlage: Land NRW (2025) - Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

2.4 Radverkehr

Im gesamten Straßennetz in Straß wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Während der Ortsbesichtigung konnte kein nennenswerter Radverkehr beobachtet werden. Ein Kind wurde zu Schulbeginn mit einem Fahrrad gesehen, schob dieses allerdings über den Gehweg und begleitete andere Kinder zu Fuß.

3 Neubau des Feuerwehrgerätehauses

Östlich der Gemeinschaftsgrundschule Gey liegt eine Freifläche, die heute als Dorfplatz und Parkplatz genutzt wird. Auf dieser plant die Gemeinde Hürtgenwald den Neubau des Gerätehauses der Freiwilligen Feuerwehr für die Löschgruppe Straß (Bild 10). Der Standort wurde unter anderem durch seine Lage zwischen den Ortsteilen Straß und Horm ausgewählt, da die Mitglieder der Löschgruppe aus diesen beiden Orten kommen. Das derzeitige Gerätehaus befindet sich direkt westlich der Grundschule.

Der Neubau beinhaltet eine Fahrzeughalle für zwei Lösch- bzw. Großfahrzeuge sowie ein Mannschaftstransportfahrzeug und Sozialräume. Im Außenbereich werden 33 Pkw-Stellplätze errichtet, von denen 11 für Jedermann nutzbar sein soll. Heute werden die Stellplätze zum Teil von Mitarbeitenden der Grundschule genutzt. Hier konnten im Rahmen der Ortsbesichtigung am Morgen 11 Pkw und am Nachmittag 7 Pkw gezählt werden. An der Grundschule stehen 5 Lehrerstellplätze zur Verfügung, welche am Tag der Ortsbesichtigung vollständig ausgelastet waren.

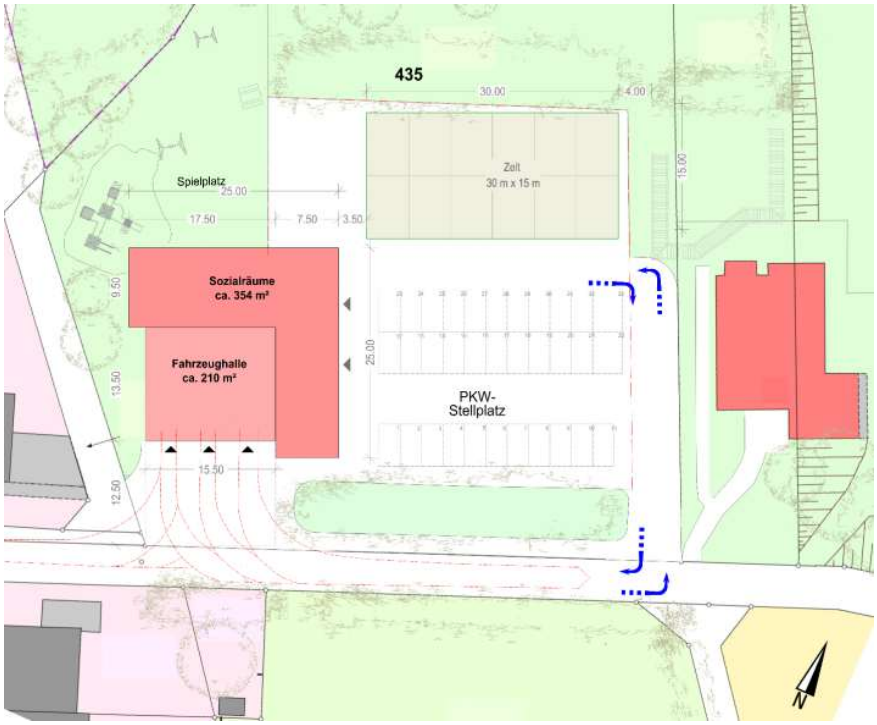


Bild 10: Planung Neubau FWGH in Straß (Quelle: MONATH Ingenieure GmbH, Stand: 14.03.2025)

3.1 Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Das durch den Bau des neuen Gerätehauses zu erwartende Verkehrsaufkommen lässt sich über die Anzahl der bei einem Einsatz anfahrenden Feuerwehrmitglieder ableiten, da die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr bei einem Einsatz zunächst informiert werden und anschließend zum Einsatzfahrzeug anfahren. Die Löschgruppe Straß besteht aus 30 aktiven Mitgliedern (Stand: November 2025, laut E-Mail vom 21.11.2025). Bei einer Einsatzmitteilung ist von 16 anfahrenden Fahrzeugen auszugehen. Deren Verteilung wird mit vier Fahrzeuge von Osten über die Hormer Straße, weiteren vier über die Straße Im Tivoli und acht Fahrzeugen aus Westen über die Hormer Straße angesetzt.

Wenn der westliche Teil der Hormer Straße bis zur Straße Im Tivoli für eine Schulstraße temporär gesperrt wird, müssen die Fahrzeuge von Westen über die Straße Im Tivoli zum neuen Gerätehaus fahren. Dies würde im Falle eines Einsatzes während der Sperrzeit einen zusätzlichen Verkehr von acht Fahrzeugen auf der Straße Im Tivoli bedeuten.

4 Anforderungen an eine Schulstraße

Schulstraßen sollen die Gefährdung von Kindern durch den Hol- und Bringverkehr ("Elterntaxis") an Schulen reduzieren und ihnen im Umfeld von Schulen eine sichere Teilhabe an Mobilität sowie eine bewegungsaktive Fortbewegung ermöglichen.

Dafür können Straßen im näheren Umfeld von Bildungseinrichtungen temporär, aber auch ganztägig, für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden und es besteht die Möglichkeit, die Fahrbahn zugleich für den Fuß- und Radverkehr freizugegeben.

Da es in Deutschland noch keine spezifische Anordnungsmöglichkeit mit einem eigenen Verkehrszeichen für Schulstraßen gibt, müssen Kommunen auf bestehende Instrumente zurückgreifen. Die Reform der Straßenverkehrsordnung von 2024 hat die Einrichtung temporärer Schulstraßen erleichtert. Nach dem Erlass des NRW-Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) zur rechtssicheren Umsetzung von Schulstraßen lassen sich Schulstraßen bereits heute rechtssicher umsetzen. Ob eine temporäre Sperrung der Hormer Straße vor der Schule dauerhaft eingerichtet wird oder die Schulstraße als Verkehrsversuch umgesetzt wird, ist rechtlich zu klären.

Die Umsetzung einer temporären Sperrung kann durch das Verkehrszeichen VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) geschehen. Für eine Freigabe des Radverkehrs muss letzteres gewählt werden. Die Zusatzzeichen 1042-30 (zeitliche Beschränkungen) und 1012-50 (Schule) werden zusätzlich verwendet. Außerdem sind die Verkehrszeichen VZ 267 (Verbot der Einfahrt) oder VZ 242.1 (Beginn einer Fußgängerzone) möglich, können allerdings nicht durch Zusatzzeichen zeitlich eingeschränkt werden. Anwohnende können über eine Ausnahmengenehmigung nach § 46 StVO die Schulstraße befahren. Das Zusatzschild „Anlieger frei“ ist für eine Ausweisung als Schulstraße nicht geeignet, da der Hol- und Bringverkehr als Anliegerverkehr gilt.

Um die Missachtung des Verbots zu verhindern, können mobile Absperrungen bis hin zu Schrankensystemen eingesetzt werden. Der Auf- und Abbau solcher mobilen Absperrungen durch Zivilpersonen (z. B. Eltern oder Personal der Schule) ist grundsätzlich unzulässig und nicht rechtssicher, wird aber bereits von der Polizei in einigen Kommune geduldet.

Vor dem Einrichten einer Schulstraße sollte dies frühzeitig kommuniziert werden. Hierzu werden in Abschnitt 5 Handlungsempfehlungen gegeben.

5 Handlungsempfehlungen

Vor Einführung einer Sperrung als Schulstraße ist eine Kommunikation mit relevanten Behörden und Institutionen sowie den Eltern zwingend notwendig. Dies können die Durchführung der Programme „Verkehrszähmer“ und/oder „Schulweg-Detektive“, eine schriftliche/digitale Elternbefragung, die Erarbeitung eines Schulwegplans oder eine (versuchsweise) zeitweise Sperrung der Straße für den Kfz-Verkehr sein, die im Folgenden näher erläutert werden.

Programm „Verkehrszähmer“

Es gibt eine Reihe von Projekten zur Bewegungsförderung, die dazu beitragen können, Kinder und Eltern zur selbstständigen Bewältigung des Schulweges, oder zumindest der Strecke von der Elternhaltestelle bis zur Schule, zu motivieren.

Eines dieser Programme stellt in Nordrhein-Westfalen der „Verkehrszähmer“ dar. Es handelt sich hierbei um ein ganzheitliches Schulwegprogramm für Grundschüler, welches Mobilitätskompetenzen entsprechend den Lehrplänen für Grundschulen vermittelt, um frühzeitig einen Verzicht auf das Elterntaxi herbeizuführen und auf die Bedeutung einer selbstständigen Mobilität der Kinder hinzuweisen. Das Programm „*basiert auf der Einsicht, dass Kinder auf ihrem Schulweg etwas erleben wollen, was nicht von der Erwachsenenwelt vorherbestimmt ist. (…) (Es) 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*.“[1]. Ein weiteres Ziel ist es, durch Stärkung einer eigenständigen Mobilität der Kinder den motorisierten Verkehr in Schul- und Wohnstraßen zu verringern.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW stellt einen Leitfaden bereit, der neben Hinweisen zur Planung, Vorbereitung und Durchführung des Programms „Verkehrszähmer“ auch umfangreiche Hinweise bzw. Hilfen zu begleitenden Unterrichtseinheiten enthält. Optimalerweise wird das Programm an der ganzen Schule durchgeführt, es ist aber auch von Kleingruppen des Kollegiums oder einzelnen Lehrkräften durchführbar.

Programm „Schulweg-Detektive“

Das Programm „Schulweg-Detektive“ richtet sich an die dritten und vierten Jahrgangsstufen an Grundschulen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW stellt hierfür Materialien zur Verfügung. In einer Materialkiste werden Fragebogen, Maßband und Stoppuhr den Klassen zur Verfügung gestellt, mit deren Hilfe sie ihren Schulweg untersuchen können. Sie werden angeleitet, Verkehrszählungen durchzuführen, Gehwegbreiten zu messen, Wartezeiten an Ampelanlagen zu erfassen und im Allgemeinen problematische Stellen auf Schul- und Freizeitwegen zu identifizieren. Gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung sollen anschließend für die ermittelten Gefahrenpunkte Lösungsmöglichkeiten ausgearbeitet werden. Die Aktion dient der Förderung der Selbständigkeit der Grundschulkinder im Verkehr.

[1] Zukunftsnetz Mobilität NRW (2015): Verkehrszähmer Leitfaden, Köln, S. 8.

Elternbefragung

Eine Elternbefragung dient der frühzeitigen Einbindung der Eltern in Projekte des schulischen Mobilitätsmanagements, der Erhebung von Daten zur Verkehrsmittel- und Wegewahl der Kinder und dem Erhalten von konkreten Problemen auf dem Schulweg. Die Befragung kann schriftlich oder digital erfolgen und ist essenziel für die Erstellung eines Schulwegeplans.

Schulwegplan

Zu Beginn des schulischen Mobilitätsmanagements steht ein moderner Schulwegplanungsprozess, welcher die Grundlage für die Schaffung geeigneter Infrastruktur und sicherer Schulwege darstellt. Dieser Prozess umfasst eine sehr intensive Beschäftigung mit dem jeweiligen Schulstandort und den dortigen Gegebenheiten. Hierzu bietet die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) einen Leitfaden an, in welchem der Ablauf einer Schulwegplanung dargestellt ist, und an dem sich bspw. Schulen oder Kommunen orientieren können. Ein aktueller Schulwegplan soll Eltern und Kindern helfen, Problemstellen im Umfeld der Schule und auf dem Schulweg der Kinder zu erkennen. Darüber hinaus soll er aufzeigen, wie diese Probleme umgangen und einzelne Gefahren vermieden werden können.

Die Erstellung eines Schulwegplans erfolgt in drei Phasen, gefolgt von einer optionalen Wirkungskontrolle (Bild 11). In einer ersten Phase (Startphase) sollte geklärt werden, welche Akteure an der Erarbeitung bzw. dem Prozess der Erstellung beteiligt werden sollten und welche Ziele mit dem Schulwegplan verfolgt werden. Dabei kann der Anstoß dieses Prozesses von verschiedenen Seiten erfolgen: Kommune, Schule, Elternschaft oder anderen Akteuren.



Bild 11: Phasen der Erarbeitung von Schulwegplänen (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2019): Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden, Bergisch Gladbach)

In einer zweiten Phase folgen umfangreiche Bestandsaufnahmen und Analysen. Hierzu werden die Eltern u. a. zur konkreten Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg, ihren Schulwegrouten, Problemen und Gefahrenstellen oder nicht offiziell gemeldeten Schulwegunfällen befragt. Dabei gibt es heute verschiedene Möglichkeiten, auf online-basierte Erhebungsmethoden zurückzugreifen (z. B. www. http://schulwegcheck.de/). Aus der Befragung ergeben sich der relevante Einzugsbereich der jeweiligen Schule, die genutzten Hauptschulwege und Hauptverkehrsmittel sowie konkrete Gefahrenstellen auf den Schulwegen. Des Weiteren sollten Informationen

zu Art und Lage der Überquerungsstellen, fehlenden Gehwegen, zulässigen Geschwindigkeiten größer 50 km/h, Anzahl der Fahrstreifen je Richtung, Art der Radverkehrsanlagen sowie Standorten von Bushaltestellen berücksichtigt werden. Optional können je nach Situation im Schulumfeld u. a. auch Spitzenstundenwerte des Kfz-Verkehrs, Breiten der Gehwege, Abschnitte mit fehlender Beleuchtung oder interessante Orte für Kinder erfasst werden. Im Rahmen von Schulwegbegehungen („Schulwegcheck“) werden die Hauptschulwege, die sich aus der Befragung ergeben, genauer untersucht. Hierzu benennt der Leitfaden der BASt konkrete Prüfkriterien wie bspw. Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr, falsche Benutzung von Radwegen, zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und fehlende oder zu schmale Gehwege. Für die Beurteilung von identifizierten Problemstellen auf den Schulwegen stellt der Leitfaden zudem Checklisten zur Verfügung, anhand derer vor Ort eine Prüfung erfolgt. Auch werden hier bereits Empfehlungen für den Schulwegplan gegeben.

Auf Grundlage der Analyse werden anschließend Routenempfehlungen für sichere Schulwegrouten gegeben. Dabei sollten Routen gewählt werden, bei denen die Schüler möglichst wenige Straßen überqueren müssen. Die Routen sollten nach Möglichkeit durch Zonen mit geringer Geschwindigkeit geführt werden und für die Kinder attraktiv sein. Wenn möglich, sollten die Überquerungen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen erfolgen, die im Rahmen der Analyse bereits überprüft wurden. Bei der Empfehlung der Routen muss darauf geachtet werden, dass diese möglichst direkt geführt werden, da Fußgänger und Kinder im speziellen sehr umwegempfindlich sind. Daher ist es besonders wichtig, mögliche Gefahrenstellen auf den Hauptschulwegen zu erfassen, in Maßnahmenpläne zu überführen und konsequent (schrittweise) abzubauen, statt Umwege zu empfehlen.[2] Dabei sollten kleinere Maßnahmen direkt und größere Maßnahmen möglichst zeitnah umgesetzt werden. Ist dies nicht möglich, sollte eine nachvollziehbare zeitliche Perspektive an die Eltern kommuniziert werden.[3]Dabei gilt es auf den Hauptschulwegen zu prüfen, was hinsichtlich der Verkehrssicherheit für Kinder machbar ist („Kür“) und nicht, was laut Regelwerken und Richtlinien gemacht werden muss („Pflicht“). Hintergrund ist, dass die sensomotorischen Fähigkeiten, die für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr notwendig sind, bei Kindern noch nicht ausreichend entwickelt sind. So benötigen Grundschulkinder bspw. bei der Überquerung einer Straße einen deutlich längeren Zeitraum zur Orientierung als dies bei gesunden Erwachsenen der Fall ist. Schon bei Kfz-Stärken um 200 Kfz in der Spitzenstunde können Kinder ihre Kompetenzgrenze erreichen. Es ist daher notwendig, ihnen an der „Grenze ihrer Kompetenz“ Hilfsmittel zu bieten, um kritische Situationen dennoch selbstständig zu meistern. Dies wären bspw. Überquerungsanlagen auch dort, wo laut Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) keine Maßnahme notwendig ist, oder

[2] Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2019): Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden, Bergisch Gladbach

[3] Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2018): Das Elterntaxi an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis, München, S. 13

längere Grün- und Räumzeiten auf Schulwegen, als diese in Regelwerken angegeben sind.[4]

Sind die Schulwegrouten festgelegt, erfolgt in einer dritten Phase die Umsetzung in einen Schulwegplan. Hierzu bietet die BASt Vorlagen zum Download an und gibt Hinweise auf frei verfügbare Software, die zur Erstellung genutzt werden kann. Bis die ermittelten Gefahrenstellen auf den Hauptschulwegen behoben sind, sollte im Schulwegplan explizit auf diese hingewiesen werden. Diese Hinweise sind für die Eltern wichtig, um die Gefahrenstellen mit ihren Kindern zu besprechen und deren Bewältigung zu üben. Um die erstellten Schulwegpläne im weiteren Verlauf zu optimieren, sollten in einer letzten Phase Wirkungskontrollen durchgeführt werden. Hierbei ist zu klären, ob die Schulwegpläne rechtzeitig herausgegeben werden, ob sie generell den Eltern bekannt sind, ob sie gelesen und auch genutzt werden und ob die Kinder die vorgegebenen Schulwege nutzen bzw. akzeptieren. Darüber hinaus sollte regelmäßig geprüft werden, ob der Schulwegplan noch aktuell ist, oder ob es Anpassungsbedarfe gibt, bspw. können die Hinweise auf Gefahrenstellen entfernt werden, sobald sie behoben sind. Zur Wirkungskontrolle sind gelegentliche Kontaktaufnahmen zu den Eltern notwendig.[5]

Schulstraße als Verkehrsversuch

Bei Einrichtung einer Schulstraße sollten im Rahmen eines Workshops mit Schule, Eltern aber auch relevanten Behörden vorab wichtige Punkte geklärt und kommuniziert werden.

Um die Homer Straße als Schulstraße in einem Verkehrsversuch zu sperren, müssen Sperrzeiten festgelegt werden (z. B. morgens 07:30 Uhr bis 08:10 Uhr und nachmittags 12:45 Uhr bis 13:30 Uhr). Die endgültigen Sperrzeiten müssen im Workshop möglichst unter Berücksichtigung einer Elternbefragung festgelegt werden.

Für die Regelung über Verkehrszeichen werden die Zeichen Z 250 (Verbot für Kraftfahrzeug) mit den Zusatzzeichen Z 1042-30 (zeitliche Beschränkungen), Z 1012-50 (Schule) und Z 1024-14 (Kraftomnibus frei) empfohlen.

Die temporäre Sperrung erfolgt mit mobilen Sperrelementen deren Organisation des Auf- und Abbaus sowie der Überwachung im Workshop diskutiert werden muss.

Zusätzliche Handlungsempfehlungen

Bereits aus der Bestandsaufnahme lassen sich einige Handlungsempfehlungen ableiten:

Die Elternhaltestelle in der Straße Im Tivoli wird morgens so stark frequentiert, dass auf beiden Straßenseiten gehalten werden muss. Hier sollte geprüft werden, ob auf dem Parkplatz vom zukünftigen Feuerwehrgerätehaus die Stellplätze zur freien Nutzung für eine weiter Elternhaltestelle zeitlich begrenzt (morgens und mittags) vorgehalten werden können. Zusätzlich sollte dann der Fußverkehr

[4] Leven, J. (2019): Moderne Schulwegplanung: Hol- und Bringzonen und „Verkehrszähmer“ - wie man das Elterntaxi-Problem wirksam löst (Handout zum Seminar)

[5] Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2019): Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden, Bergisch Gladbach

vom Parkplatz zur Schule sicher möglichst auf befestigten Gehwegen geführt werden. Dies ist bei Einrichtung der Homer Straße als Schulstraße umso wichtiger.

Hinsichtlich des Fußverkehrs sollte insgesamt geprüft werden, ob die sehr schmalen Gehwege verbreitert werden können, damit ein Nebeneinandergehen von zwei Fußgängern (Erwachsener z. B. mit Kind) oder ein Begegnungsfall von Fußgängern sicher gewährleistet werden kann. Eine Umsetzung dessen ist auf Grund der Platzverhältnisse sehr schwierig. Es ist zu prüfen, ob unmittelbar vor der Schule die sehr großen Haltestellenflächen zugunsten breiterer Gehwege umgenutzt und umgebaut werden können.