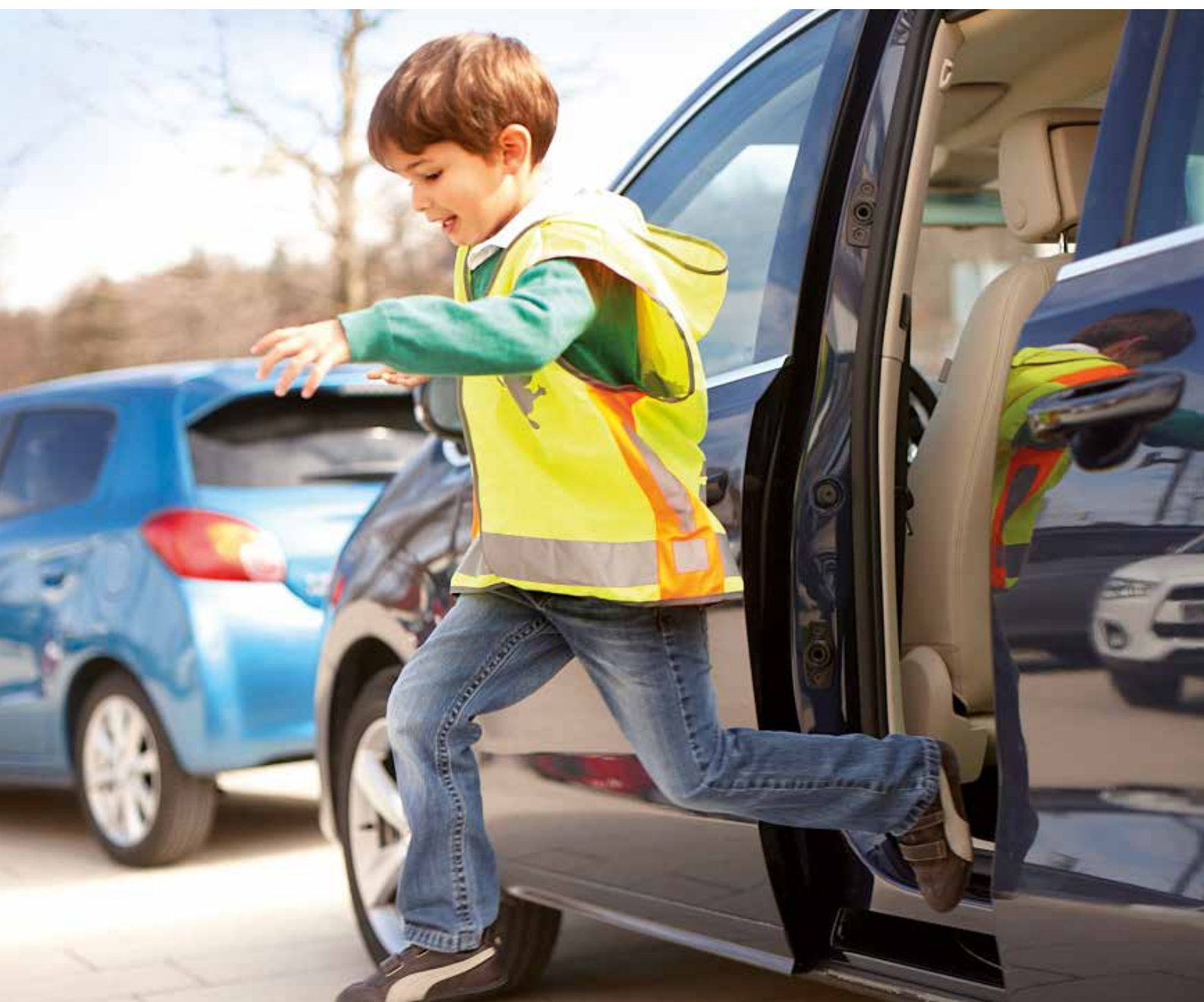


Das „Elterntaxi“ an Grundschulen

- Hol- und Bringverkehr aus Schul- und Elternsicht
- Checklisten für Hol- und Bringzonen
- Projekte zur Bewegungsförderung



ADAC – Wir machen Mobilität sicher

> Inhalt

Vorwort	5
Grundlagen	6
Hol- und Bringverkehr aus Schulsicht	7
Hol- und Bringverkehr aus Elternsicht	8
Bestandsaufnahme vor der Schule	9
Standortbewertung für Hol- und Bringzonen	10
Beispiele für Hol- und Bringzonen	12
Projekte zur Bewegungsförderung	13
Empfehlungen	14
Literaturverzeichnis und Links	15

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V., Ressort Verkehr
 Hansastraße 19, 80686 München
 Internet: www.adac.de/ratgeber-verkehr
 Blog: forummobilitaet.wordpress.com

Redaktion:

Dipl.-Geogr. Ronald Winkler, ADAC e. V.
 Dipl.-Ing. Tanja Leven und Jens Leven, bueffee GbR, Wuppertal
 Dipl.-Ing. Manuel Beyen, bueffee GbR, Wuppertal
 Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal

Vertrieb:

Diese Fachbroschüre kann mit Angabe der Artikelnummer 2830103 direkt
 beim ADAC e. V., Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München,
 Fax (089) 7676 4567, E-Mail: verkehr.team@adac.de, bezogen werden.
 Die Schutzgebühr beträgt 5,00 Euro.
 Kostenloser Download möglich: www.adac.de/fachbroschueren

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise,
 nur mit Genehmigung des ADAC e. V.

© 2015 ADAC e. V. München

Bildnachweise

Titel: ADAC
 S. 6: (oben) bueffee GbR, Mitte: Behörde für Schule und Berufsbildung, Stadt Hamburg
 S. 12 (Bild oben rechts): Monika Müller-Gmelin, Stadtplanungsamt Karlsruhe
 S. 12 (Bilder links und unten rechts): Jens Leven, bueffee GbR
 S. 13 (oben links): Ute Storch, Roßdorf bei Darmstadt
 S. 13 (unten links): Jens Leven, bueffee GbR
 S. 13 (unten rechts): AOK Nordwest, Dortmund
 S. 13 (Mitte): Angela Baker-Price, Baesweiler
 S. 14: ADAC

➤ Vorwort



Ulrich Klaus Becker,
ADAC Vizepräsident
für Verkehr

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Im Jahr 2014 verunglückten in Deutschland 7.636 Kinder von sechs bis neun Jahren, davon 14 tödlich. Auch wenn nur etwa jeder fünfte Unfall auf dem Schulweg passiert und die langfristige Entwicklung der Kinderunfälle rückläufig ist, müssen weiterhin große Anstrengungen unternommen werden, um die nach wie vor hohe Zahl von Schulwegunfällen weiter zu senken.

Durch schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung wird die Verkehrskompetenz der Kinder verbessert und damit ein wesentlicher Beitrag zur Vermeidung von Schulwegunfällen geleistet. Aber auch die Teilnahme an außerschulischen Trainingsprogrammen und die selbstständige Bewältigung des Schulwegs zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Öffentlichen Personenverkehr spielen eine wichtige Rolle. Der ADAC bietet hierzu zahlreiche Programme und Aktionen an.

Leider hat die selbstständige Mobilität von Kindern auf dem Schulweg in den vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen. Schuld daran sind häufig nicht etwa schlechte oder weite Schulwege, sondern die Eltern, die ihre Kinder aus Angst vor Unfällen und Übergriffen, aus Gewohnheit oder Bequemlichkeit mit dem Auto direkt bis vor das Schultor fahren. Durch verbotswidriges Halten oder riskante Wendemanöver behindern sie dabei nicht nur andere Verkehrsteilnehmer, sondern gefährden auch die Kinder – ihre eigenen eingeschlossen.

Für Kinder ist es besser, den kompletten Weg zur Grundschule zu Fuß zurückzulegen, sofern die Schulwege sicher sind und anhand von Schulwegplänen eingeübt wurden. Da Schulwege in der Praxis aber häufig Defizite in der Verkehrssicherheit aufweisen, bringen viele Eltern ihre Kinder lieber mit dem Auto zur Schule.

Diese Broschüre soll aufzeigen, wie Schulen und Eltern das Thema „Hol- und Bringverkehr an Grundschulen“ beurteilen. Insbesondere sollen Schulleiter und Lehrer anhand von Checklisten in die Lage versetzt werden, Probleme durch Hol- und Bringverkehre vor ihrer Schule richtig einzuschätzen und bei Bedarf einen geeigneten Standort für eine sogenannte Hol- und Bringzone ausfindig zu machen.

Ulrich Klaus Becker

➤ Grundlagen



Kinder unterliegen im Straßenverkehr einem besonderen Schutzbedürfnis. Aus Sicht der Unfallstatistik stellt die Mitfahrt im Pkw ein größeres Problem für Kinder von sechs bis neun Jahren dar als die Fortbewegung mit jedem anderen Verkehrsmittel. So kommen jährlich mehr Kinder im Pkw der Eltern zu Schaden als durch die selbstständige Mobilität zu Fuß.

Daher werden seit geraumer Zeit zunehmend Konzepte entwickelt, die auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens von Kindern hin zu einer selbstständigen Teilnahme am Straßenverkehr abzielen. Leider fallen diese Konzepte noch nicht überall auf fruchtbaren Boden, da immer noch zu wenige Eltern bereit sind, Hol- und Bringfahrten zu reduzieren.

Mittlerweile ist durch zahlreiche Studien nachgewiesen, dass die tägliche Bewältigung des Schulwegs zu Fuß eine Reihe von positiven Effekten auf die kindliche Entwicklung hat. Dazu zählen eine höhere Konzentrationsfähigkeit im Unterricht, eine gesteigerte körperliche Fitness, der Abbau von Übergewicht sowie – bei ge-

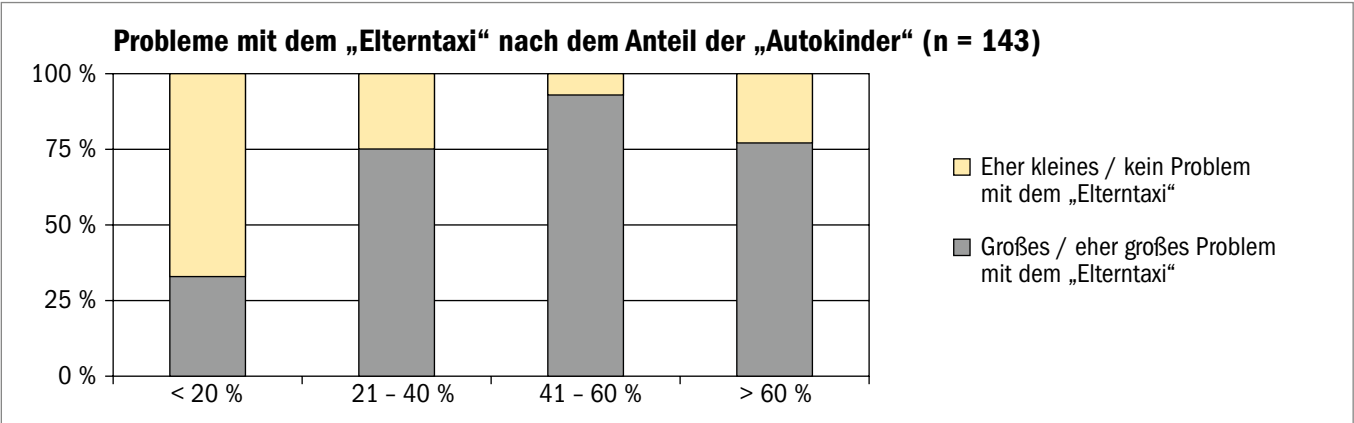
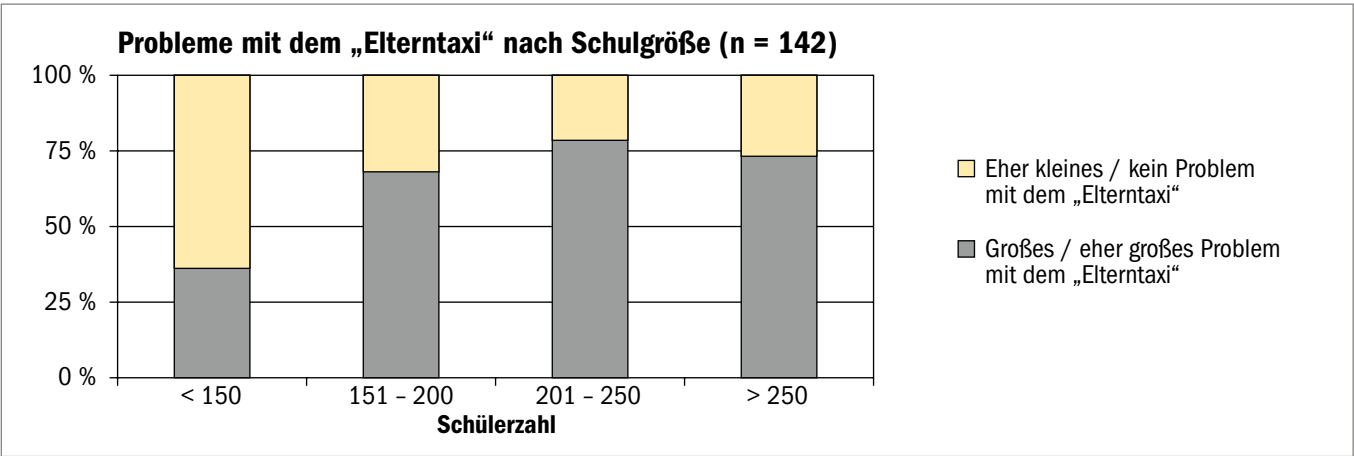
meinsamer Bewältigung des Schulwegs mit anderen Kindern – die Verbesserung des Sozialverhaltens. Hinzu kommt, dass Kinder dadurch frühzeitiger ein Bewusstsein für Gefahrensituationen im Straßenverkehr entwickeln und überhaupt erst in die Lage versetzt werden, ein räumliches Bild („geistige Landkarte“) der eigenen Stadt bzw. des eigenen Schulwegs zu entwerfen.

Diese Broschüre soll dazu anregen, Hol- und Bringverkehre der Eltern zu reduzieren oder zumindest verträglicher zu gestalten. Sie soll dabei unterstützen, das Problemfeld „Hol- und Bringverkehr an Grundschulen“ einzuschätzen und sinnvolle Handlungsansätze zu liefern.

Verunglückte Kinder von sechs bis neun Jahren im Jahr 2014 (Quelle: Statistisches Bundesamt)				
	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
Insgesamt	7.636	6.406	1.216	14
Pkw-Mitfahrer	3.087	2.770	311	6
Fußgänger	2.336	1.724	606	6
Radfahrer	1.829	1.565	262	2
Sonstige	384	347	37	0



➤ Hol- und Bringverkehr aus Schulsicht



Bei Vor-Ort-Analysen an Grundschulen wurde festgestellt, dass der Hol- und Bringverkehr der Eltern die Sicherheit der Schulkinder gefährdet. Verkehrsverstöße unmittelbar vor den Grundschulen waren eher die Regel als die Ausnahme. Gefährdungen und Behinderungen resultierten überwiegend aus dem Fehlverhalten der Eltern beim Bringen oder Abholen ihrer Kinder. Dazu zählen die Behinderung von Schulbussen, gefährliche Fahr- und Wendemanöver sowie unerlaubtes Halten im Halteverbot (z. B. in Feuerwehrzufahrten). Auch die Kinder können Gefahren nicht immer richtig einschätzen. So konnte wiederholt beobachtet werden, dass sie direkt vom Fahrzeug zur Straße hin aussteigen oder zwischen parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn überqueren.

Um herauszufinden, wie stark das Problem „Elterntaxi“ von den Schulen wahrgenommen wird, wurde im Juli 2013 im Auftrag des ADAC e. V. eine Befragung von 750 Grundschulen in Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Des Weiteren diente diese Befragung dazu, Schulen mit „Problemdruck“ zu ermitteln, um dort weitere Analysen sowie eine Elternbefragung vornehmen zu können.

Bei der Befragung (Rücklauf: 162 von 750 Schulen) hat sich gezeigt, dass fast zwei Drittel der Grundschulen (63,6Prozent) ein deutliches Problem mit dem „Elterntaxi“ haben. Es zeigte sich, dass Schulen mit einem hohen Anteil an Hol- und Bringverkehr deutlich häufiger größere Verkehrssicherheitsprobleme beklagen als Schulen mit geringem Elterntaxi-Verkehr. Anteile der „Autokinder“ über 20 Pro-

zent werden von den meisten befragten Grundschulen als belastend empfunden, sodass hier die einfache Faustformel gilt: weniger „Elterntaxis“ = weniger Probleme und weniger Gefährdungen der Kinder.

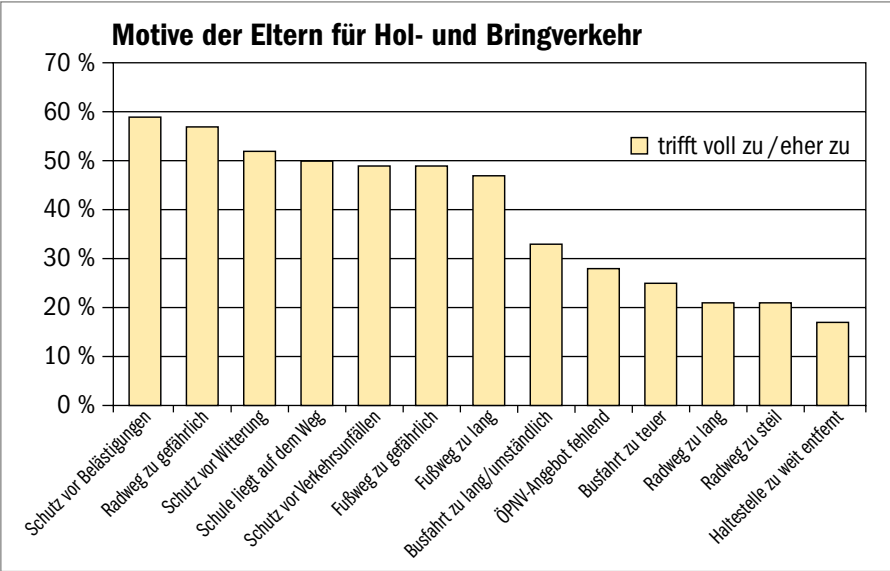
Ferner wurde untersucht, ob die Schulgröße einen Einfluss auf das Problem „Elterntaxi“ hat. Dabei hat sich gezeigt, dass Grundschulen mit bis zu 150 Schülern nur relativ selten Probleme mit dem „Elterntaxi“ beklagen. Anders sieht es bei den größeren Schulen aus, wo es viel häufiger zu der Situation kommt, dass mehrere Eltern ihre Kinder gleichzeitig vor der Schule absetzen bzw. abholen. Ziel muss daher sein, den Anteil der „Autokinder“ insbesondere an den größeren Schulen zu reduzieren und die verbleibenden Hol- und Bringverkehre auf verträgliche und sichere Orte zu verlagern.

➤ Hol- und Bringverkehr aus Elternsicht

Im Juli 2013 wurde eine Elternbefragung an 14 Grundschulen in 13 Städten in Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Es wurden nur solche Schulen in die Untersuchung einbezogen, die nach eigener Einschätzung ein Problem mit dem Hol- und Bringverkehr haben. Die Elternbefragung zielte insbesondere darauf ab, mehr über die Motive der Eltern zu erfahren, die ihre Kinder mehrmals pro Woche mit dem Auto zur Schule bringen oder von dort abholen. Die Befragung erfolgte mit schriftlichem Fragebogen, wobei die Ergebnisse (430 Rückantworten) statistisch zwar nicht als repräsentativ betrachtet werden können, aber dennoch wichtige Hinweise zur Problematik liefern.

Kinder werden häufiger und regelmäßiger zur Schule gebracht als von dort abgeholt. Da sie zum Teil unterschiedliche Schulschlusszeiten haben, wird das Problem der Bringverkehre bei Schulbeginn in der Regel stärker wahrgenommen als das Problem der Holverkehre zu Schulschluss.

Bequemlichkeit oder ganz praktische Überlegungen, wie „da mein Nachbar sein Kind eh mit dem Auto zur Schule bringt, fährt mein Sohn morgens gern mit, da er noch müde ist“, sind nicht selten und stellen ein wesentliches Motiv für häufiges Bringen und Holen der Kinder dar. Etwa jedes zweite zur Schule gefahrene Kind bewältigt aufgrund der Entfernung zwischen Wohnort und Schule den Schulweg nicht auf der gesamten Strecke zu Fuß. Während sich das Hol- und Bringverhalten bei Mädchen und Jungen nicht wesentlich unterscheidet, werden Kinder der ersten beiden Grundschulklassen im Vergleich zu den älteren Grundschulern deutlich häufiger mit dem Auto zur Schule gebracht und abgeholt.



Hauptursache für Hol- und Bringverkehre sind aus Sicht der Eltern als unsicher empfundene Schulwege: „Es ist nicht möglich, meine Kinder allein zur Schule zu schicken, da der Fußweg für die Kinder nicht sicher ist.“ Gemeint sind damit mangelnde Verkehrssicherheit und Sorge vor Belästigungen oder Bedrohungen. Der mit Abstand wichtigste Verbesserungsvorschlag im Bereich der Fußwege betrifft die Einrichtung von sicheren Querungsstellen in Form von Ampeln, Zebrastreifen oder Schülerlotsendiensten.

Bei der Einrichtung von Hol- und Bringzonen für Kinder ist die Sicherheit des Schulwegs zwischen der Ausstiegsstelle und der Schule für Eltern ebenfalls ein zentrales Kriterium. „Wichtig ist, dass die Gesundheit der Kinder auf dem Schulweg nicht gefährdet wird; aus diesem Grund ist eine Zone für das Wegbringen und Abholen der Kids sinnvoll“, resümiert ein Vater eines Erstklässlers aus Marl. Hinzu kommt die Entfernung von der Ausstiegsstelle zur Schule, die laut den befragten Eltern ca. 200 Meter betragen kann. Eine Kombination aus Autofahrt und Fußweg wird von den Eltern dabei durchaus akzeptiert. „Wir

lassen unseren Sohn dreimal die Woche den halben Weg zu Fuß zur Schule gehen.“

Andere Eltern würden ihre Kinder sogar den gesamten Schulweg zurücklegen lassen, wenn dieser – z. B. durch die Bildung von Gehgemeinschaften – sicherer wäre. Manche Eltern sind sich durchaus bewusst, dass man mit gutem Beispiel vorangehen muss, wenn man das Mobilitätsverhalten der Kinder zugunsten des Zu-Fuß-Gehens beeinflussen will. Appelliert wird auch an die Vorbildfunktion der Lehrer, die öfters mal zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Schule kommen sollen.

Die Eltern konnten im Rahmen der Elternbefragung über die Namensgebung des Haltebereiches für Hol- und Bringverkehr abstimmen. Der Vorschlag „Hol- und Bringzone“ wurde am besten bewertet. Über 80 Prozent der Eltern finden diesen Begriff „sehr gut“ oder „eher gut“, der Begriff „Elternhaltestelle“ folgte mit 72 Prozent. Mit ca. 40 Prozent war die Zustimmung für „Elterntaxi-Haltestelle“ oder „Elternhalt“ deutlich geringer.

➤ Bestandsaufnahme vor der Schule

Lehrer und Schulleiter sind meist nur intuitiv in der Lage, die Verkehrssituation vor ihrer Schule und insbesondere den Hol- und Bringverkehr der Eltern richtig einzuschätzen. Die folgende Checkliste soll Schulleiter und Lehrer dabei unterstützen, Probleme des Hol- und Bringverkehrs zu benennen und daraus Handlungsbedarf zur Einrichtung von Hol- und Bringzonen abzuleiten.

Da nicht alle zugrunde liegenden Kriterien die gleiche Relevanz für die Verkehrssicherheit haben, wird die Häufigkeit ihres Auftretens unterschiedlich gewichtet. So löst bereits das einmalige Halten pro Woche im absoluten Haltverbot „Warnstufe Rot“ aus, während das Halten auf einem Lehrerparkplatz erst bei täglichen Wiederholungen zum ernststen Problem wird.

Unabhängig von der Bewertung der Checklisten sollte das Ziel verfolgt werden, den Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, möglichst zu reduzieren. Ein Ziel könnte es sein, den Anteil von „Autokindern“ auf höchstens 15 Prozent zu begrenzen.

Checkliste „Handlungsbedarf für Hol- und Bringzonen“

Thema	Kriterium	Häufigkeit		
		wöchent-lich	täglich	mehrfach täglich
Behinderungen im Verkehrsablauf durch Hol- und Bringverkehre	keine			
	des fließenden Verkehrs			
	von Fußgängern auf Gehwegen			
	von Fußgängern an Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln			
	von Schul- / Linienbussen			
Halten und Parken der Eltern	auf Parkplätzen / Parkbuchten			
	in Busbuchten			
	auf dem Lehrerparkplatz			
	im eingeschränkten Haltverbot (bis 3 Min.)			
	vor privaten Einfahrten			
	im eingeschränkten Haltverbot (über 3 Min.)			
	bei zu schmaler Fahrbahn			
	auf Geh- / Radwegen			
	auf Zebrastreifen, Mittelinseln			
	auf Feuerwehrezufahrten			
	im absoluten Haltverbot			
Wenden der Eltern	in Wendehammern und -schleifen			
	über Geh- / Radwege			
	auf Zebrastreifen, Mittelinseln			
	an Stellen ohne ausreichende Sicht			
Straßenüberquerung von Fußgängern	an Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln			
	zwischen Sichthindernissen (z. B. Autos)			
	ohne Überquerungshilfe			
unproblematisch		teilweise problematisch		problematisch

Auswertung:
Ab einer Bewertung „Rot“ sollte der Handlungsbedarf anhand des Gefährdungspotenzials geprüft werden. Ab 2 – 3 Bewertungen „Rot“ bzw. ab 5 Bewertungen „Gelb“ besteht Handlungsbedarf. Hol- und Bringverkehr soll in der Schule mit Unterstützung der Kommune und der Polizei aktiv thematisiert werden. Treten überwiegend „gelbe“ Bereiche auf, kann der Hol- und Bringverkehr thematisiert werden. Im grünen Bereich besteht kein Bedarf zur Einrichtung von Hol- und Bringzonen.

➤ Standortbewertung für Hol- und Bringzonen

- Bei der Einrichtung von Hol- und Bringzonen muss sichergestellt sein, dass dadurch keine neuen Verkehrsprobleme erzeugt werden. Bei der Suche nach geeigneten Standorten sollten deshalb folgende Empfehlungen beachtet werden:
- Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch Verlagerung auf einen oder mehrere Standorte.
 - Einhaltung einer Mindestentfernung von 250m zur Schule.
 - Vermeidung zusätzlicher Fahrwege (in Wohngebieten).
 - Prüfung auf potenzielle Probleme bzw. auf gefährliche Fahrmanöver.
 - Berücksichtigung der rechtlichen Aspekte (StVO-Konformität).

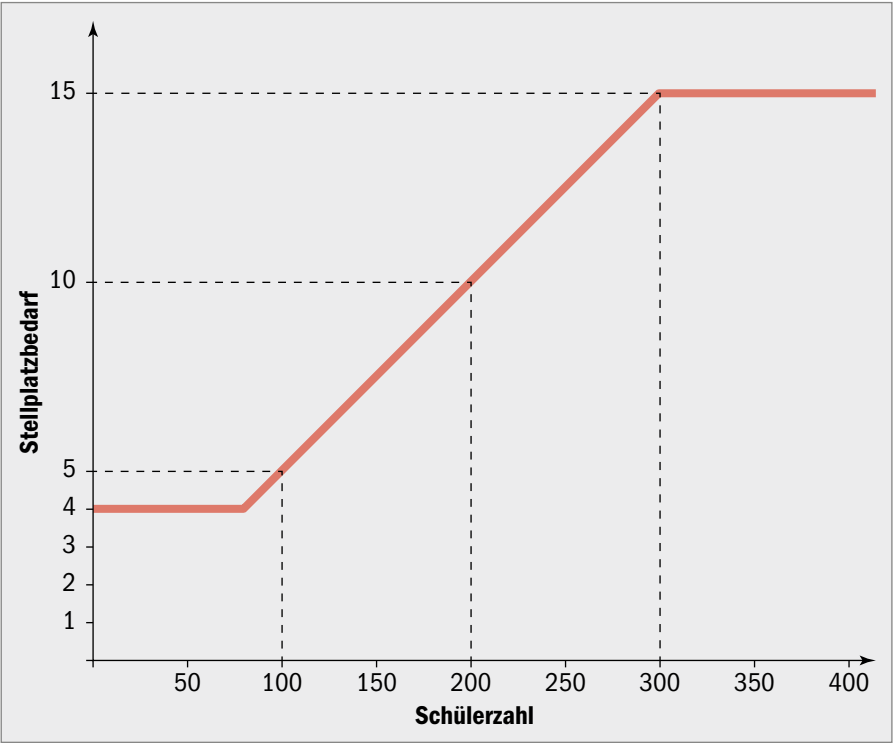
Hol- und Bringzonen werden besser angenommen, wenn gleichzeitig Projekte zur Bewegungsförderung durchgeführt werden. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit fördert dabei die Akzeptanz bei Eltern und Anwohnern.

Hauptkriterium für die Ermittlung des notwendigen Stellplatzangebots für die Hol- und Bringdienste der Eltern stellt die Schulgröße dar. Je mehr Schüler die Schule hat, desto eher ist davon auszugehen, dass mehrere Eltern gleichzeitig in der Hol- und Bringzone halten. Bei der Bemessung der Stellplatzzahl sollte aber auch berücksichtigt werden, dass durch ein zu großes Stellplatzangebot das Signal an die Eltern gesendet wird, dass Hol- und Bringdienste „normal“ sind und damit das Zu-Fuß-Gehen an Relevanz verliert.

Daneben hängt die Anzahl der erforderlichen Stellplätze auch von der Aufenthaltsdauer der Eltern beim Absetzen ihrer Kinder ab. Bei der Bemessung des Stellplatzangebots kann – analog der zulässigen Haltedauer im eingeschränkten Haltverbot – von einer dreiminütigen Zeitspanne pro „Elterntaxi-Halt“ ausgegangen werden.

Die Standorte der Hol- und Bringzonen sollten den Hauptrichtungen angepasst werden, aus denen die Eltern zur Schule fahren. Pro Standort sollte Platz für zwei bis fünf Fahrzeuge vorhanden sein. Das minimale Angebot sollte bei vier Stellplätzen pro Schule liegen, das maximale Angebot bei 15 Stellplätzen.

Ist die Frage der Stellplatzkapazität geklärt, geht es um die Suche nach einem günstigen Standort für die Hol- und Bringzone. Bei der Standortwahl sind die Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstärken genauso zu berücksichtigen, wie die Platzverhältnisse im Straßenraum, das Angebot an Fußgängeranlagen im Längs- und Querverkehr, die bestehenden Regelungen zum ruhenden Verkehr, die Verkehrsführung und die Frequenz im Busverkehr. Anhand der nachfolgenden Checkliste lässt sich feststellen, ob der neue Standort für eine Hol- und Bringzone geeignet ist.



Empfehlung für die Dimensionierung von Hol- und Bringzonen.
Beispiel: Bei einer Anzahl von 200 Schülern wird ein Angebot von 10 Stellplätzen empfohlen.

Checkliste „Standortbeurteilung für potenzielle Hol- und Bringzonen“

K.-o.-Kriterien			
im Bereich von Behindertenstellplätzen / Feuerwehruzufahrten / Grundstückszufahrten			
im Bereich von Ampeln, Zebrastreifen oder Mittelinseln			
im Bereich mit hohem Parkdruck durch Anwohner, Einzelhandel etc.			
in Bereichen mit vielen Einmündungen oder Grundstückszufahrten mit schlechter Einsehbarkeit			
Entfernung zur Schule			
> 250 m			
150 – 250 m			
< 150 m			
zulässige Geschwindigkeit (bei Lage der Hol- und Bringzone am Fahrbahnrand)			
Tempo 30-Zone, Tempo 30-Straße, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 km/h)			
Verkehrsberuhigter Bereich			
≥ 50 km/h			
Fahrbahnbreite (bei Lage der Hol- und Bringzone am Fahrbahnrand)			
> 5,00 m			
4,50 – 5,00 m			
< 4,50 m			
Querungsanlagen an Kreuzungen auf dem Weg zur Schule (entlang einer 50 km/h-Straße)			
Ampel oder Zebrastreifen			
Mittelinsel			
Querungsanlage nicht vorhanden			
Gehwegbreiten (auf dem verbleibenden Weg zur Schule)			
> 2,50 m			
1,00 – 2,50 m			
< 1,00 m oder kein Gehweg			
Gehwegbeleuchtung			
Beleuchtung entlang des gesamten verbleibenden Weges zur Schule			
Beleuchtung nur an Querungsstellen			
ohne Beleuchtung			
Kfz-Stärke zwischen 7:45 und 8:00 Uhr (wenn die Fahrbahn ohne Ampel oder Zebrastreifen gequert werden soll)			
< 50			
51 – 100			
> 100			
aktuelle Regelungen zum Parken und Halten (an der geplanten Hol- und Bringzone)			
eingeschränktes Haltverbot, öffentlicher Parkplatz, Straßenparken (verbleibende Fahrbahnbreite > 3 m)			
privater Parkplatz (z. B. Firmenparkplatz, Sportverein)			
absolutes Haltverbot			
Verkehrsführung			
sichere Wendemöglichkeiten in Sichtweite			
nur kurze Umwege durch abseitige Lage der Hol- und Bringzone			
Wenden nur mit Behinderung des fließenden Verkehrs			
Ein- und Ausparken			
Vorwärtsausparken möglich			
Rückwärtsausparken erforderlich			
Rückwärtsausparken über Geh- und / oder Radwege erforderlich			
zeitlicher Fahrzeugabstand von Linien- und Schulbussen (bei Lage der Hol- und Bringzone in Busbucht)			
ca. 60 Min.			
ca. 20 – 30 Min.			
ca. 10 Min.			

geeignet ungünstig ungeeignet

➤ Beispiele für Hol- und Bringzonen



„Eltern-Haltestelle“ in Aachen



„Elternhalt“ in Karlsruhe



„Eltern-Haltestelle“ in Solingen

Die Stadt Aachen hat im Rahmen der Kampagne „Fahrrad in Aachen“ an sieben Grundschulen Hol- und Bringzonen eingerichtet. Diese liegen fünf bis zehn Gehminuten von der Schule entfernt. Die Einrichtung dieser Absetzstellen wurde vorgenommen, um die sensiblen Bereiche vor der Schule verkehrlich zu entlasten. Bereits 2008 wurde damit begonnen, erste Elternhaltestellen – allerdings ohne Kennzeichnung – an Grundschulen einzurichten. Seit 2012 kennzeichnet ein eigenes Schild – in Verbindung mit einem zeitlich begrenzten eingeschränkten Halteverbot – die Absetzstellen. Der aktuelle Entwurf des Schildes wurde im Rahmen eines Schülerwettbewerbs an einer Grundschule ausgewählt. „Insgesamt werden die Elternhaltestellen gut angenommen“, sagt Dr. Stephanie Küpper, Projektleiterin „Fahrrad in Aachen“ im Fachbereich Stadtentwicklung und

Verkehrsanlagen. „Allerdings muss man berücksichtigen, dass die Gegebenheiten an jeder Schule verschieden sind, sodass einige Elternhaltestellen günstiger gelegen sind als andere und dementsprechend die Nachfrage unterschiedlich ist“, so Dr. Küpper weiter.

Die Stadt Solingen hat 2011/ 2012 an einer Grundschule, die in einer Sackgasse liegt und unmittelbar an zwei Kindertagesstätten grenzt, das Modellprojekt „Sicher, fit und klimafreundlich zur Schule“ gestartet. Das Projekt besteht aus mehreren Bausteinen, wie z. B. Elternbefragung, Puppentheateraufführung „Die Prinzessin geht zu Fuß“, der Aktionswoche „Kinder sammeln Grüne Meilen“ sowie umfangreicher Elterninformationen. Außerdem wurde im Bereich der Sackgasseneinfahrt, in 150 Meter Entfernung zur Schule, eine Haltestelle für Eltern

eingerrichtet. Das selbst konzipierte Schild wird durch ein zeitlich begrenztes eingeschränktes Halteverbot unterstützt. Den Beginn des verbleibenden Wegs zur Schule markieren weiße Füße auf dem Gehweg. „Die Anteile der Hol- und Bringverkehre haben sich inzwischen spürbar zugunsten der Fußgänger verschoben“, so Ariane Bischoff von der Geschäftsstelle „Lokale Agenda 21“.

Die Stadt Karlsruhe hat das Ziel, mit der Einrichtung von Elternhalten die selbstständige Mobilität von Kindern zu fördern. Weitere wichtige Aspekte sind die Förderung des Umweltschutzes, der Gesundheit der Schulkinder und die Verbesserung der sozialen Kontakte zwischen den Kindern, indem sie sich auf dem verbleibenden Schulweg unterhalten und austauschen.

➤ Projekte zur Bewegungsförderung



Projekttag „Zu Fuß zur Schule“

Der Aktionstag „Zu Fuß zur Schule“ wurde im Jahr 1994 ins Leben gerufen. Er zielt darauf ab, dass sich Kinder jedes Jahr an diesem Tag eigenständig zur Schule bewegen und nicht mit dem Auto gebracht werden. Dabei kann der Weg zu Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit dem Roller zurückgelegt werden. Auch die Eltern und die Lehrer werden aufgefordert, an diesem Tag ihr Auto stehen zu lassen und sich zu bewegen. Der Projekttag ist gut mit anderen Projekten zur Förderung der selbstständigen Mobilität auf dem Schulweg kombinierbar.

Aktion „Gelbe Füße“

Die Aktion „Gelbe Füße“ hat das Ziel, den sicheren Schulweg, ausgehend von einem Sammelpunkt, zu markieren. Auch können durch die Füße Querungsstellen markiert werden, an denen die Kinder

sicher die Straße überqueren können. Diese Aktion kann z. B. gut mit Hol- und Bringzonen zur „Markierung“ des verbleibenden Schulwegs kombiniert werden.

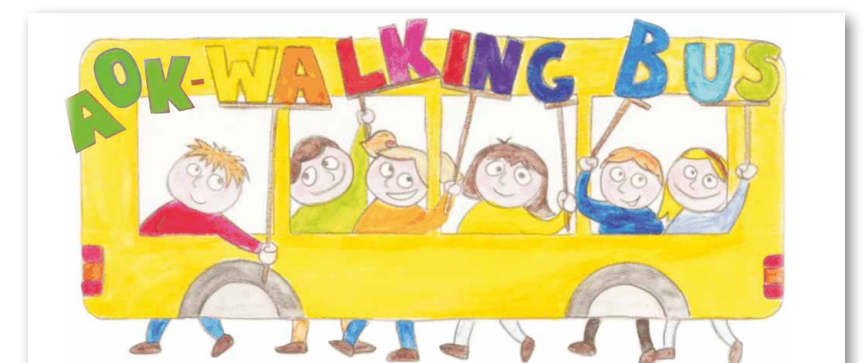
„Walking Bus“ (Bus auf Beinen)

Der „Walking Bus“ hat zum Ziel, durch das Zu-Fuß-Gehen zur Schule den Autoverkehr zu reduzieren und die Kinder zu mehr körperlicher Aktivität zu motivieren. Dazu werden Gehgemeinschaften gebildet, die entlang einer risikoarmen Strecke den Schulweg gemeinsam zurücklegen. Die Kinder (Fahrgäste) werden an verschiedenen Punkten (Haltestellen) eingesammelt und bilden in Begleitung von zwei Erwachsenen den „Walking Bus“. Die Haltestellen sind durch eine besondere Beschilderung gekennzeichnet. Die Länge des Wegs für den „Walking Bus“ soll zwischen 1,5 und 2,0 Kilometern liegen, wobei eine Zeit von 30 Minuten nicht überschritten werden soll.

Projekte zur Änderung des Mobilitätsverhaltens durch Belohnungen

Einen erfolgreichen Ansatz, Hol- und Bringverkehre zu reduzieren und das Mobilitätsverhalten der Grundschulkinder nachhaltig zu verändern, haben Projekte, die über ein Belohnungssystem Anreize schaffen. Für jeden nicht mit dem Auto zurückgelegten Schulweg bekommen die

Kinder dabei beispielsweise Sticker (im europäischen Projekt „Traffic Snake“) oder Zaubersterne (im NRW-Projekt „Verkehrszähler“). Diese werden im Klassenverband addiert. Wird eine definierte Zielmarke erreicht, erhält die gesamte Klasse eine Belohnung (z. B. längere Pausen oder Spielplatzbesuch). Wichtig ist der Diskurs zwischen Eltern und Kindern über nachhaltige Mobilität und wie sie diese im Alltag umsetzen können. Und dass Kinder und Eltern erfahren: Zu-Fuß-Gehen macht Spaß und hat viele positive Effekte (z. B. auf die Gesundheit, Verkehrskompetenz, Orientierung und soziale Kontaktfähigkeit).



➤ Empfehlungen

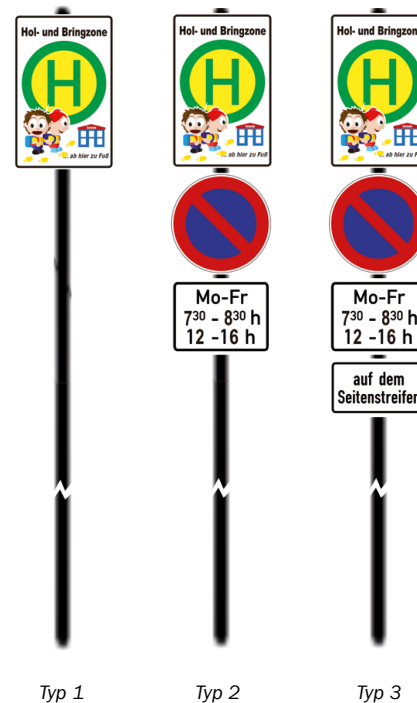
ADAC Vorschlag zur Einrichtung von Hol- und Bringzonen

Beschildevarianten

- Typ 1: bei geringem Parkdruck
- Typ 2: bei mäßigem Parkdruck und Parken auf der Fahrbahn
- Typ 3: bei mäßigem Parkdruck und Parken auf dem Seitenstreifen

Tipps zur Umsetzung

- Das Halten in der Hol- und Bringzone sollte zur Akzeptanzsteigerung auf bestimmte Wochentage und Tageszeiten (Schulanfang und -ende) begrenzt werden.
- Anfang und Ende der Hol- und Bringzone sollten bei unklarer räumlicher Begrenzung durch einen waagerechten weißen Pfeil im Zeichen „eingeschränktes Haltverbot“ gekennzeichnet sein.
- Die „politische“ Durchsetzung der Hol- und Bringzone kann dadurch erleichtert werden, dass diese – selbst bei mäßigem Parkdruck – zunächst ohne das Zeichen „eingeschränktes Haltverbot“ eingerichtet wird.



Für den Weg zwischen der Hol- und Bringzone und Schule

- Die Länge des Wegs sollte mindestens 250 Meter betragen, damit es zu einer Entzerrung des Verkehrs im unmittelbaren Schulumfeld kommen kann und an Eltern die Botschaft vermittelt wird: „Gehen ist gut, auch wenn es nur ein paar hundert Meter sind.“

- Der Weg sollte sicher und komfortabel sein, um bei Eltern und Schülern eine hohe Akzeptanz zu erzielen.

- Der Weg sollte durch die Einrichtung der Hol- und Bringzone auf der richtigen Straßenseite möglichst keine Straßenüberquerungen erforderlich machen. Schwierige Querungsstellen sollten durch Ampeln, Zebrastreifen oder Schülerlotsen abgesichert werden.

- Der Weg sollte möglichst in Bereiche gelegt werden, in denen die Autos langsam fahren.

- Der Weg sollte ausreichend beleuchtet und im Winter geräumt sein.

- Der Weg sollte gute Sichtbeziehungen aufweisen, wobei besonderes Augenmerk auf die Grundstückseinfahrten zu legen ist.

Für Hol- und Bringzonen

- Die Umsetzung ist mit den örtlichen Behörden (Verkehrsbehörde, Baulastträger) abzustimmen.

- Kindergärten oder weitere Schulen im näheren Umfeld der Hol- und Bringzonen sollten bei der Bemessung des Stellplatzbedarfs berücksichtigt werden.

- Zur Steigerung der Akzeptanz bei Eltern und Bewohnern sollten die Maßnahmen durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

- Die Hol- und Bringzonen sollten mit Projekten wie Verkehrszähler, „Walking Bus“ oder Aktionstagen kombiniert werden.

Für Eltern

- Kinder sollten stets auf der Gehwegseite aus dem Auto aussteigen.

- Kinder sollten zur Vermeidung von Straßenquerungen immer auf der Straßenseite aus dem Auto aussteigen, an der die Schule liegt.

- Kinder bis zu 12 Jahren, die kleiner als 1,50 Meter sind, müssen mit geeigneten Rückhaltesystemen gesichert werden. Der Sicherheitsgurt für Erwachsene zählt nicht dazu.

- Kindern sollte eingeprägt werden, dass sie auch dann vorschriftsmäßig gesichert sein müssen, wenn sie bei anderen mitfahren.

- Eltern sollten sich ihrer Vorbildwirkung bewusst sein – egal, ob sie als Fußgänger, Rad- oder Autofahrer unterwegs sind.

➤ Literaturverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC):
ADAC Broschüre „Sichere Schulwege“, München, 2013

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC):
Schulweg-Ratgeber. München, 2015

Behörde für Schule und Berufsbildung der Stadt Hamburg (Hrsg.):
Mein Schulweg Trainer, Hamburg, 2011

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.):
Schulwegpläne leicht gemacht – Der Leitfaden, Bergisch Gladbach, 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):
Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05). Köln, FGSV-Verlag, 2005

Ministerium für Bauen und Verkehr NRW (Hrsg.):
„Walking Bus“ – Eine Empfehlung für die Organisation von Gehgemeinschaften auf dem Schulweg, Düsseldorf, 2006

Netzwerk Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland (Hrsg.):
Verkehrszähler – Leitfaden, Köln, 2013

Sozial- und Jugendbehörde der Stadt Karlsruhe (Hrsg.):
Modellprojekt Elternhaltestelle (Infolyer), Karlsruhe, 2011

Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 16. November 1970 (BGBl. I, S. 1565),
zuletzt geändert durch die Verordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I, S. 367)

Unfallkasse Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):
„Eltern-Taxi“ schränkt kindliche Bewegung ein (Pressemitteilung), Düsseldorf, 2010

Unfallkasse Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):
Kinder unterwegs im Straßenverkehr, Düsseldorf, 2008

Unfallkasse Rheinland-Pfalz (Hrsg.):
„Gelbe Füße“ ... für mehr Sicherheit! So geht's! (Infolyer), o. J.

Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) (Hrsg.):
Praxisbuch Mobilitätserziehung – Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule, Berlin, 2005

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
vom 6. März 2013 (BGBl. I, S. 367), Neufassung gem. V v. 6.3.2013 I 367, in Kraft getreten am 1.4. 2013

Links

Eltis – The Urban Mobility Portal:
http://www.eltis.org/docs/studies/Klasse-02_Kurzinfo%20VSS.pdf

Rheinische Post:
<http://www.rp-online.de/bergisches-land/solingen/nachrichten/erste-haltestelle-fuers-eltern-taxi-1.2859691>

Stadt Aachen:
http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/fahrrad_in_aachen/06_radfahren_von_klein_auf/02_aktionen/index.html

Statistisches Bundesamt:
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle.html>

Verkehrszähler:
<http://www.verkehrszaehler.de>

Zu Fuß zur Schule:
<http://www.zu-fuss-zur-schule.de>

