

Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 230

The logo consists of the word "bast" in a bold, lowercase, green sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving it a 3D appearance. The logo is positioned in the bottom right corner of the page.

Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen

von

Jürgen Gerlach
Tanja Leven

Lehr- und Forschungsgebiet SVPT
Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik
Bergische Universität Wuppertal

Jens Leven

Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation
Wuppertal

Annegret Neumann
Theo Jansen

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement/Verkehrssicherheit
Köln

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 230

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A - Allgemeines
- B - Brücken- und Ingenieurbau
- F - Fahrzeugtechnik
- M - Mensch und Sicherheit
- S - Straßenbau
- V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die Berichte der BAST zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BAST-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de/benutzung.php?la=de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.322/2007:
 Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen

Projektbetreuung
 Nicola Neumann-Opitz
 Markus Lerner

Herausgeber
 Bundesanstalt für Straßenwesen
 Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
 Telefon: (0 22 04) 43 - 0
 Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion
 Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag
 Wirtschaftsverlag NW
 Verlag für neue Wissenschaft GmbH
 Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
 Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
 Telefax: (04 71) 9 45 44 77
 Email: vertrieb@nw-verlag.de
 Internet: www.nw-verlag.de

ISSN 0943-9315
 ISBN 978-3-86918-258-2

Bergisch Gladbach, Oktober 2012

Kurzfassung – Abstract

Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen

Ziel dieses Forschungsprojektes war es, eine bundesweite Analyse von Schulwegplänen durchzuführen. Dabei wurden sowohl der Entstehungsprozess als auch die Verbreitung und Nutzung betrachtet. Im Ergebnis sollten daraus Handlungsempfehlungen für eine zukünftige Ausrichtung abgeleitet werden.

Dazu wurden umfangreiche Erhebungen und Analysen durchgeführt. Neben einer Befragung der zuständigen Länderministerien für Kultus, Inneres und Verkehr zur Erlasslage und weiteren landesweiten Hintergründen erfolgte eine bundesweite Bestandsaufnahme von Schulwegplänen in Kommunen und Schulen. Hierzu wurde eine repräsentative, geschichtete Zufallsstichprobe von 1.178 Kommunen gebildet. Es lagen aus 377 Kommunen und 1.646 Schulen auswertbare Antworten vor. Insgesamt wurden in diesem Zusammenhang 622 Schulwegpläne zur Verfügung gestellt, deren Inhalte systematisch klassifiziert und entsprechend aufbereitet wurden. Ergänzend zu diesem Gesamtüberblick erfolgten Detailanalysen zu knapp 100 Schulwegplänen. Hierzu wurden neben der Verwaltung der Kommunen erneut die Schulen und zusätzlich die Polizei befragt. Im Rahmen von Elternbefragungen an 16 Schulen wurden Erkenntnisse zur Nutzung, Bedeutung und Bewertung von Schulwegplänen gesammelt. Abschließend erfolgte für 26 Schulwegpläne eine Überprüfung ausgewählter Inhalte im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen.

Die aus diesen Erhebungen und Analysen abgeleiteten Handlungsempfehlungen wurden auf einem Workshop mit Experten aus Praxis und Wissenschaft diskutiert, um zu gewährleisten, dass diese möglichst praxis- und bedarfsgerecht sind.

Im Ergebnis konnten für 17 Problembereiche Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, die übersichtlich dargestellt und mit konkreten Beispielen ergänzt sind. Zudem wurden Hinweise formuliert, die zukünftig bei der Erarbeitung von Schulwegplänen berücksichtigt werden sollten.

Schulwegpläne sind ein bekanntes und anerkanntes Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen. Dies zeigen die Ergeb-

nisse in Bezug auf den Verbreitungsgrad, zumindest für einige Bundesländer. Aber obwohl es zahlreiche sehr gute Beispiele von Schulwegplänen, Radschulwegplänen, Schulwegratgebern und Kinderstadt(teil)plänen gibt, wird es für erforderlich gehalten, die gewonnenen empirischen Erkenntnisse in zukünftigen Empfehlungen und Hinweisen zur Erstellung von Schulwegplänen stärker zu berücksichtigen. Dies ist notwendig, da sich der Bedarf aufgrund gesellschaftlicher Veränderungen in den Kommunen und Schulen – z. B. im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten der Kinder – bereits zeigt.

Die Frage, was ein guter Schulwegplan ist und was dieser enthalten soll, hängt von den Problemen und Zielen ab, die vor Ort beschrieben und konkretisiert werden müssen. Den „einen optimalen Schulwegplan“ kann es daher nicht geben. Ein guter Schulwegplan ist grundsätzlich ein Hilfsmittel, um sowohl allgemein übliche als auch vor Ort konkretisierte Ziele zu erreichen. Grundlage eines guten Schulwegplanes ist neben der Unfallanalyse die Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen und der Bedürfnisse der Kinder und Eltern auf den Schulwegen.

Die Überprüfung der Schulwegpläne hat ergeben, dass die Empfehlungen oft fehlerhaft sind. Häufige Defizite auf empfohlenen Schulwegen sind zu hohe zulässige Geschwindigkeiten, mangelnde Sichtbeziehungen und zu weite, nicht akzeptierte Umwege. Daher sind bei der Erstellung eines Schulwegplanes Vor-Ort-Begehungen unerlässlich, um derartige Fehler und falsche Wegeempfehlungen zu vermeiden. Gefahrenstellen sind mindestens textlich, am besten mittels Bildern zu erläutern und es sollten Handlungsoptionen für die Bewältigung der Gefahrenstellen angegeben werden. Zudem können didaktische Hilfestellungen für Eltern zum Einüben der Schulwege sinnvoll sein.

Ein weiteres Ergebnis dieses Forschungsvorhabens ist ein Leitfaden, der Schritt für Schritt auch für „Laien“ die Erstellung von Schulwegplänen beschreibt und dabei die Erkenntnisse dieses Projektes berücksichtigt. Inhaltliche Schwerpunkte dieses Leitfadens sind neben Beispielen die Bestandsaufnahmen und Schulweganalysen mittels Checklisten und die Bereitstellung aller notwendigen Vorlagen und Grafiken.

Development, spread and use of school route maps

Aim of the research project was to nationwide analyse school route maps. In this context, the process of development as well as the spread of school route maps and its use were examined. As a result, recommendations for a future orientation should be deduced.

For this, purpose, comprehensive enquiries and analysis were organised. Besides an interview of the responsible State Ministries of culture, interior and traffic about the situation of corresponding state decrees and further statewide backgrounds corresponding to this topic, a nationwide stock taking of school route maps in councils and schools took place. For this, a representative, stratified random sample of 1,178 councils was generated. Analysable answers arrived from 377 councils and 1,646 schools. In this context, 622 school route maps were allocated of which the contents were systematically classified and appropriately edited. In addition to the entire overview, about 100 school route maps were analysed in detail by interviews of the urban administrations, the schools and additionally the police. In the context of interviewing the parents at 16 schools, conclusions about use, importance and valuation of school route maps were drawn. Finally an audit for selected content of 26 school route maps was carried out within an on-site inspection.

The recommendations resulting from these surveys and analysis were discussed by experts from practice and science to ensure that they are at most adequate and practice-orientated.

As a result, recommendations could be deduced for 17 fields which are clearly arranged and complemented with examples. Furthermore, advices were developed to be considered as part of the developing of school route maps in the future.

School route maps are a known and accepted tool to increase road safety on routes to schools. This is shown by the results concerning the diffusion rate at least in some states. Although many very good examples exist for these maps as well as for school route maps for cyclists, school route guides and children's city maps, it is necessary to consider the empirical results more in future recommendations. This is necessary since the demand exists already because of social changes in municipalities and

schools e.g. with respect to the mobility behaviour of the children.

The definition of a good school route map and its contents depends on problems and aims which have to be described and specified locally. Thus, the „ideal school route map“ cannot exist. A good school route map is basically a tool to reach common as well as locally specified aims. Basis of a good school route map is – besides the accident analysis – the consideration of local conditions and needs of children and parents on their ways to school.

The examination of the school route maps showed that recommendations are often incorrect. Common deficiencies of recommended routes to school are excessive permitted speed limits, lacking lines-of-sight and too long and not accepted detours. Therefore on-site-visits are necessary during the development of a school route map to avoid such mistakes and wrong recommendations for routes. Dangerous spots have to be explained at least textually, at best using photographs. Courses of action should be provided to manage dangerous spots. Moreover, didactic guidances for parents can be useful for practising the way to school.

Another research result is a step-by-step guideline describing the development of school route guides in layman's terms under consideration of these project results. Focal points of the guideline's content are, besides exemplary planning results, checklist-based status-quo- and school route analysis and the provision of all necessary templates and graphics.

Inhalt

Abkürzungen	7	5 Bestandsaufnahmen in den Städten, Gemeinden und Schulen	43
1 Einleitung	9	5.1 Einleitung	43
2 Vorgehen und Methodik	9	5.2 Durchführung der Befragung	43
3 Grundlagenerfassung und Literaturanalyse	11	5.2.1 Genehmigungsverfahren	43
3.1 Einleitung	11	5.2.2 Auswahl der Stichprobe	44
3.2 Mobilitätsverhalten von Kindern auf dem Schulweg	11	5.2.3 Inhalte und Ablauf der Befragung	46
3.3 Unfallgeschehen von Kindern	13	5.3 Schulwegpläne in deutschen Kommunen	46
3.3.1 Amtliche Unfallstatistik	13	5.3.1 Einschätzung der Kommunen zur Notwendigkeit von Schulwegplänen	48
3.3.2 Statistik der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung	15	5.3.2 Verbreitung von Schulwegplänen in den Kommunen	51
3.3.3 Weitere Forschungserkenntnisse	15	5.3.3 Erarbeitung von Schulwegplänen in den Kommunen	55
3.4 Empfehlungen der Kultusministerkonferenz	16	5.3.4 Federführung aus Sicht der Kommunen	56
3.5 Begrifflichkeiten	16	5.3.5 Hemmnisfaktoren in den Kommunen	58
3.6 Leitfäden, Empfehlungen und Hilfestellungen	22	5.3.6 Zukünftige Planungen in den Kommunen	60
4 Verankerung von „Schulwegplänen“ auf Ebene der Ministerien und Senatsverwaltungen in den Bundesländern	28	5.4 Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen in Schulen	60
4.1 Einleitung und Durchführung der Bestandsaufnahme	28	5.4.1 Beschreibung der Datengrundlage	61
4.2 Beteiligung der Ministerien an der Erhebung	28	5.4.2 Beteiligung nach Schultypen und Schulträgern	62
4.3 Erlasse und Hinweise zur Umsetzung von Schulwegplänen in den Bundesländern	29	5.4.3 Verbreitung von Schulwegplänen und sonstigen Konzepten in den Schulen	63
4.3.1 Gesamtüberblick	36	5.4.4 Beteiligte an der Erarbeitung der Schulwegpläne	66
4.3.2 Kultusministerien der Länder	36	5.4.5 Federführung aus Sicht der Schulen	70
4.3.3 Innenministerien der Länder	39	5.4.6 Kategorisierung der Schulwegpläne durch die Schulen selbst	71
4.3.4 Verkehrsministerien der Länder	40		

5.4.7	Hemmnisfaktoren in den Schulen	73	7.11	Aktualisierung der Pläne	94
5.4.8	Zukünftige Planungen der Schulen	74	7.12	Erfahrungen mit Sponsoring	95
5.5	Gegenüberstellung wesentlicher Antworten von Kommune und Schule	75	7.13	Verbreitung und Öffentlichkeits- arbeit	95
6	Klassifizierung aktueller Schulwegpläne	75	7.14	Erkenntnisse zum Nutzungsverhalten in den Kommunen, Schulen und bei der Polizei	96
6.1	Einleitung	75	8	Überprüfung von Schulwegplänen durch Vor-Ort-Begehungen	96
6.2	Beschreibung der Stichprobe und verwendete Kategorien	75	8.1	Einleitung	96
6.2.1	Alter und Herstellungsform der Pläne	76	8.2	Auswahl der Schulwegpläne	97
6.2.2	Herausgeber der Pläne	77	8.3	Vorbereitung und Durchführung der Begehungen	98
6.2.3	Sponsoren	77	8.4	Charakteristik der überprüften Schulwegpläne	100
6.2.4	Adressat der Pläne	77	8.5	Übersicht über die untersuchten Schulwege	102
6.2.5	Planinhalte	77	8.6	Überprüfungen im Querverkehr	103
6.3	Analyse der Legenden und Zeichenerklärungen ausgesuchter Schulwegpläne	79	8.7	Überprüfungen im Längsverkehr	110
6.3.1	Darstellungsformen	80	8.8	Fehler und fehlende Hinweise in den überprüften Schulwegplänen	114
6.3.2	Empfehlungen	81	8.9	Sonstige Auffälligkeiten und Probleme	117
7	Erarbeitungsprozess ausgewählter Schulwegpläne	84	8.10	Zusammenfassung	118
7.1	Einleitung	84	9	Anwendung von Schulwegplänen durch die Eltern	119
7.2	Auswahl der Kommunen	85	9.1	Einleitung	119
7.3	Befragungskonzept und Durch- führung der Erhebung	85	9.2	Konzeption und Inhalte der Elternbefragung	120
7.4	Beteiligung an der Befragung	86	9.3	Durchführung der Befragung	121
7.5	Ziele der Kommunen und Ein- bindung der Schulwegpläne in Programme	87	9.4	Teilnahme an der Befragung	122
7.6	Grundlagen der Erstellung	87	9.5	Teilnehmer der Befragung	122
7.7	Verwendete Hilfsmittel/Hand- reichungen bei der Erstellung	88	9.6	Alter und Geschlecht der Kinder	122
7.8	Wichtige Inhalte aus Sicht von Kommune, Polizei und Schule	88	9.7	Schulweglänge der Kinder	123
7.9	Erarbeitungsprozess des Schulwegplanes	89	9.8	Verkehrsmittelwahl der Kinder auf dem Schulweg	123
7.10	Zusammenarbeit von Kommune, Schule und Polizei	92	9.9	Begleitmobilität der Kinder auf dem Schulweg	127
			9.10	Bekanntheit der Schulwegpläne und Begleitmobilität	127

9.11	Übung des Schulweges	127
9.12	Bekanntheit des Schulwegplanes	128
9.13	Weitergabe der Schulwegpläne an die Eltern	128
9.14	Erläuterungen des Schulwegplanes bei der Übergabe	129
9.15	Stellenwert von Schulwegplänen für die Eltern	130
9.16	Bedeutung von Schulwegplänen bei geeigneter Übergabe	132
9.17	Themen beim Einüben des Schulweges	133
9.18	Nutzung des Schulwegplanes	134
9.19	Inhaltlicher Bedarf von Schul- wegplänen	135
9.20	Beteiligung der Eltern bei der Erstellung von Schulwegplänen	136
9.21	Zufriedenheit der Eltern mit dem Schulwegplan	137
10	Diskussion der Handlungs- empfehlungen und Fazit	138
10.1	Einleitung	138
10.2	Probleme und Lösungsansätze	139
10.3	Fazit	143
Literatur	146

Anlagen liegen dem Bericht als CD bei

Abkürzungen

Abs.	Absatz
Abs.	Absolut
AG	Aktiengesellschaft
AG	Arbeitsgemeinschaft
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte
AG KJHG	Gesetz zur Ausführung des Kinder- und Jugendhilfegesetzes
AP	Arbeitspaket
Az	Aktenzeichen
BE	Berlin
BB	Brandenburg
BL	Bundesland
BMW	Bayerische Motoren Werke AG
BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
CÖGA mbH	Gesellschaft für Arbeitsförderung in Köpenick mbH
DEKRA	Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
DVW	Deutscher Verein für Vermessungswesen
EAE	Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen
EAHV	Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen
EAR	Empfehlungen für die Anlage des ruhenden Verkehrs
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohner
FB	Fachbereich
FG	Fußgänger
FGSA	Fußgängersignalanlage
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

FGÜ	Fußgängerüberweg	R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
GAmtsbl.	Gemeinsames Amtsblatt	RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.	RMS	Richtlinien für die Markierung von Straßen
GsVO	Grundschulverordnung	RP	Rheinland-Pfalz
GGK	Gemeindegrößenklasse	RS	Realschule
GK	Größenklasse	RSA	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen
Gr	Gruppe	SaV	Sachbearbeiter Verkehr
GS	Grundschule	SCHILF	Schulinterne Lehrerfortbildung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	SchulG	Schulgesetz
HB	Hansestadt Bremen	SH	Schleswig-Holstein
HE	Hessen	SL	Saarland
HeLP	Hessisches Landesinstitut für Pädagogik	SN	Sachsen
HH	Hansestadt Hamburg	ST	Sachsen-Anhalt
HUK	Haftpflicht-, Unfall-, Kraftfahrtversicherer-Verband	StVO	Straßenverkehrsordnung
HS	Hauptschule	SWP	Schulwegplan
Hst.	Haltestelle	TH	Thüringen
IM	Innenministerium	ThüSchulG	Thüringisches Schulgesetz
IFB	Institut für Schulische Fortbildung und Schulpsychologische Beratung	UKBW	Unfallkasse Baden-Württemberg
IWU	Institut für Wohnen und Umwelt GmbH	v	Geschwindigkeit
Kfz	Kraftfahrzeug	VCD	Verkehrsclub Deutschland
KJHG	Kinder- und Jugendhilfegesetz	VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
Kl.	Klasse	VUK	Verkehrsunfallkommission
KMK	Kultusministerkonferenz	VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung
KOM	Kraftomnibus	VzKat	Verkehrszeichenkatalog
LIS	Landesinstitut für Schulsport	Z	Zeichen
LZA	Lichtzeichenanlage		
MAE	Mehraufwandsentschädigung		
MBV	Ministerium für Bauen und Verkehr		
MK	Kultusministerium		
MWV	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr		
MV	Mecklenburg-Vorpommern		
NRW	Nordrhein-Westfalen		
NI	Niedersachsen		
NW	Nordrhein-Westfalen		
QS	Querungsstelle		
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen		
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen		
RdErl.	Runderlass		

1 Einleitung

Zu Beginn der 1990er Jahre wurde in Deutschland eine Weiterentwicklung der Verkehrserziehung eingeleitet, die als Mobilitätserziehung oder Mobilitätsbildung bezeichnet wird. Mit den von der Kultusministerkonferenz im Jahr 1994 (KMK) (Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder der Bundesrepublik Deutschland) ausgesprochenen Empfehlungen soll Verkehrserziehung in der Schule einen Beitrag zur Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umwelterziehung und Gesundheitserziehung leisten.

Die Verkehrserziehung im Primarbereich fokussiert dabei weitgehend die Beziehungen der Schülerinnen und Schüler zu ihrer unmittelbaren Verkehrs-umgebung. Daher steht am Schulanfang das Schulwegtraining, um gemeinsam mit Lehrern und Eltern ein sicheres Verhalten auf dem Schulweg zu üben und das „Zu-Fuß-Gehen“ zu bewerben. Entsprechend den KMK-Empfehlungen geht es nicht ausschließlich um die Verbesserung der Verkehrssicherheit, sondern darüber hinaus um die Förderung der eigenständigen Mobilität, die auch als Mobilitätsbildung bezeichnet werden kann. Der Übergang in eine weiterführende Schule erfordert ebenfalls die Auseinandersetzung mit dem sicheren und eigenständigen Schulweg. Hierbei gewinnen der Radverkehr und die Nutzung des ÖPNV an Bedeutung.

Die Verkehrserziehung im Primar- sowie im Sekundarbereich benötigt die Zusammenarbeit mit den Eltern, der Polizei und anderen außerschulischen Partnern (z. B. Behörden, Verbände, Verkehrsunternehmen etc.). Eine formulierte Forderung nach Schulweg-, Schulverkehrs-, Radwegplänen oder Schulwegratgebern beinhalten die Beschlüsse der KMK nicht (vgl. Kapitel 3.4).

Den Umgang mit Schulwegplänen regeln die Bundesländer nach Zuständigkeit für das Bildungswesen selbst. Die rechtlichen Rahmenbedingungen wurden im Jahr 2005 vom Fachverband Fußverkehr Deutschland (Fuss e. V.) erhoben. Danach waren in vier Bundesländern Schulwegpläne gesetzlich verankert. In vier weiteren wurden vom zuständigen Ministerium Empfehlungen zum Themenbereich Schulwegsicherheit/Schulwegpläne herausgegeben und für acht Bundesländer konnten keine Vorgaben zum Umgang mit Schulwegplänen ermittelt werden.¹ Die Ergebnisse der Befragungen zeigen eine heterogene Umsetzungspraxis von Schulwegplänen in Deutschland. Im Rahmen der

Durchführung dieses Forschungsvorhabens ist eine aktuelle Bestandsaufnahme der Vorgaben (Erlasse, Verordnungen, Handreichungen) und der Umsetzungspraxis von Schulwegplänen für Fußgänger und Radfahrer im Primar- und Sekundarbereich durchgeführt worden.

Hilfestellungen zur Erarbeitung von Schulwegplänen oder Schulwegratgebern wurden z. B. vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC), vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), dem Fachverband Fußverkehr Deutschland (Fuss e. V.), vom Institut Wohnen und Umwelt GmbH (IWU) oder der Koordinierungsstelle Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS (Verkehrsverbund Rhein-Sieg)“ erarbeitet.

Weitgehend unbekannt war bisher, von welchen Kommunen mit welchem Inhalt und in welcher Art der Darstellung und Qualität Schulwegpläne zur Umsetzung kommen. Dies betraf den Entstehungsprozess der Pläne, die Zuständigkeiten der beteiligten Akteure im Prozess, die Dauer und den finanziellen Aufwand, aber vor allem die Praxisrelevanz und Akzeptanz bei Eltern und Schülern. Zudem war ebenfalls unbekannt, ob und in welchem Maß z. B. die Hinweise auf und die Erläuterung von Gefahrenstellen in den Schulwegplänen als korrekt und sinnvoll eingestuft werden können oder ob und ggf. in welchem Umfang auch objektiv unkorrekte Hinweise und Empfehlungen erfolgen. Ein Ziel dieser Untersuchung war es daher, Hinweise zu ermitteln, die zur Beurteilung der Frage erforderlich sind, ob für die Erstellung und Erarbeitung von Schulwegplänen eine Qualitätssicherung zu empfehlen sein könnte.

Es gab ebenfalls keinen umfassenden Überblick über die Hemmnisfaktoren in den Kommunen und Schulen, keine Schulwegpläne zu erstellen. Diese Umsetzungsschwierigkeiten galt es ebenso zu erfassen und bei der Erarbeitung von Handlungsempfehlungen zu berücksichtigen.

2 Vorgehen und Methodik

Im ersten Arbeitsschritt erfolgte eine Literaturanalyse zu den Themen Schulwegpläne und -ratgeber sowie zur Schulwegsicherheit, zum Unfallgesche-

¹ <http://www.schulwegplaene.de/regelungen/index.html>
(22.04.08)

hen und dem Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen. Verfügbare Empfehlungen für die Erarbeitung von Schulwegplänen wurden analysiert.

Bild 1 zeigt die Vorgehensweise anhand von acht Arbeitsschritten.

Des Weiteren wurden die verschiedenen genutzten Begrifflichkeiten beschrieben. Neben dem Begriff Schulwegeplan existieren z. B. noch Schulverkehrsplan, Radschulwegplan, Schulwegratgeber, Kinderstadt(teil)plan und Mobilitätsplan.

Auf der Grundlage dieser Literaturanalyse erfolgte eine schriftliche Befragung der zuständigen Länderministerien (Kultus, Inneres und Verkehr). Ziel dieser Erhebung war es, die aktuellen Erlasse, Handreichungen und Hilfestellungen aufzuarbeiten, die die Kommunen und Schulen bei der Bearbeitung von Schulwegplänen zu beachten haben. Darüber hinaus wurden die Ministerien um eine aktuelle Einschätzung zur Notwendigkeit von Schulwegplänen gebeten und es wurden weitere Fragen zum Erstellungsprozess von Schulwegplänen ge-

stellt. Die Fragestellungen bezogen sich sowohl auf den Primar- als auch auf den Sekundarbereich. (vgl. Kapitel 4).

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den vorangegangenen Arbeitsschritten erfolgte eine bundesweite Bestandsaufnahme von Schulwegplänen für Fußgänger, Radfahrer und Schulbus-/ÖPNV-Nutzer. Hierzu wurde eine geschichtete Zufallsstichprobe von 1.178 Kommunen gebildet (vgl. Kapitel 5.2.2).

Erhoben wurden im Rahmen dieser schriftlichen Befragung sowohl Angaben über die Erstellung von Schulwegplänen als auch zu den Hemmnisfaktoren, keine Schulwegpläne zu erstellen. Gleichzeitig wurden in den Kommunen die Schulen befragt. Die hierdurch gewonnene Stichprobe war im statistischen Sinn nicht repräsentativ, da keine Zufallsauswahl erfolgte. Die Schulen wurden zudem für weitere Analysen um Überlassung eines Schulwegplanes gebeten. Die Inhalte dieser 622 zugesandten Schulwegpläne wurden systematisch klassifiziert und entsprechend aufbereitet.

Auf der Grundlage dieser Analysen erfolgte eine Auswahl von knapp 100 Schulwegplänen, deren Entstehungsprozesse detaillierter betrachtet werden sollten. Die Auswahl orientierte sich dabei z. B. an inhaltlichen Kriterien sowie an der Teilnahme- und Auskunftsbereitschaft der Kommunen und Schulen. Im Zentrum der Analyse stand die Fragestellung, wie die Pläne zustande gekommen sind und welche Hilfsmittel und Entscheidungsgrundlagen bei der Erstellung berücksichtigt wurden (vgl. Kapitel 7). Diese Analyse richtete sich neben Schule und Kommune auch an die Polizei.

Einen weiteren Schwerpunkt der Untersuchung bildete eine Überprüfung der Inhalte von 26 Schulwegplänen durch Vor-Ort-Begehungen. Ziel dieser Überprüfung war es zu ermitteln, ob die Pläne fachliche Schwächen aufweisen. Hierfür wurden aus den Schulwegplänen einzelne empfohlene Schulwege mittels eines dafür entwickelten Protokolls vor Ort aufgenommen. Anhand von zahlreichen Einzelmerkmalen wurde analysiert, ob die Pläne Fehler oder Mängel aufweisen. Dies konnten z. B. fehlende oder falsche Hinweise/Warnungen oder auch sachlich falsche Darstellungen von Querungsstellen sein (vgl. Kapitel 8).

Neben der Vor-Ort-Überprüfung erfolgte eine anonyme Befragung von Eltern (vgl. Kapitel 9). Befragt wurden Eltern der 1. und 5. Klassen in 16 ver-

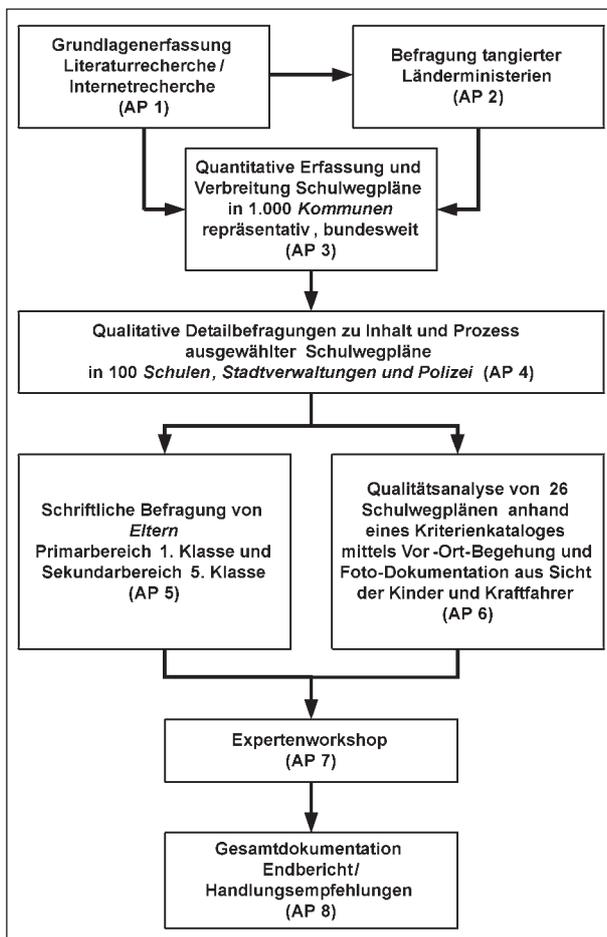


Bild 1: Vorgehen und Methodik

schiedenen Kommunen bzw. zu 16 unterschiedlichen Schulwegplänen. Die Auswahl dieser Schulen bzw. Eltern erfolgte nicht zufällig, sondern orientierte sich an der Teilnahmebereitschaft der Schulen. Die Befragung erfolgte schriftlich im Klassenverband. Die Befragungssituation wurde somit nicht kontrolliert und es wurden zudem keine Vorgaben gemacht, welches Elternteil den Fragebogen ausfüllen soll. Im Fokus der Befragungen standen dabei Kenntnisse der Eltern über den Schulwegplan und die Praxis der Schulwegplanung mit ihren Kindern.

Die Erkenntnisse aus den genannten Analysen und Erhebungen bildeten die Grundlage für eine Gesamteinschätzung zur Verbreitung, Anwendung und Umsetzung von Schulwegplänen in Deutschland.

Diese Gesamteinschätzung und die daraus abgeleiteten Handlungsfelder wurden mit Praktikern aus Kommunen und Schulen, aber auch mit Wissenschaftlern auf einem eintägigen Workshop diskutiert, sodass im Ergebnis abgestimmte Handlungsempfehlungen entstanden.

3 Grundlagenerfassung und Literaturanalyse

3.1 Einleitung

Bereits Ende der 1960er, Anfang der 1970er Jahre wurden in Deutschland Schulwegpläne erstellt. Hinweise auf einen Schulwegplan aus dem Schuljahr 1968/69 finden sich in einem Archiv des Stadtschulamtes der Stadt Frankfurt am Main.² Gemäß einer Chronik der St.-Wolfgang-Hauptschule in Regensburg wurde dort im Jahr 1987 einer der ersten Radschulwegpläne erstellt.³

Bereits seit den 1970er Jahren wurden z. B. vom ADAC (BERR, HESSLING, SCHWEDA 1984), der Bundesanstalt für Straßenwesen (1978) oder dem Verband der Autoversicherer (PFUNDT, HÜLSEN 1980) Empfehlungen und Merkblätter zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen und zur Erstellung von Schulwegplänen herausgegeben. Diese Empfehlungen wurden mittlerweile weiterentwickelt und neu aufgelegt. Neben diesen Hilfestellungen zur Schulwegplanerstellung in gedruckter Form gibt es hierzu auch im Internet Angebote, wie z. B. eine von der Landesverkehrswacht Nieder-

sachsen e. V. und der Continental AG, Hannover initiierte Plattform zur standardisierten Erstellung von Schulwegplänen.⁴ Kapitel 3.6 gibt einen zusammenfassenden Überblick über diese vorhandenen Empfehlungen und Hilfestellungen.

Da die Thematik der Schulwegsicherung und somit auch der Schulwegplanerstellung nicht unabhängig von dem Mobilitätsverhalten und dem Unfallgeschehen von Kindern betrachtet werden kann, erfolgt hierzu in Kapitel 3.2 und Kapitel 3.3 ein kurzer Überblick.

Neben dem Begriff Schulwegplan finden je nach Zielsetzung und Zielgruppe derartiger Pläne viele weitere Begriffe Verwendung. Kapitel 3.5 gibt hierzu eine Übersicht.

3.2 Mobilitätsverhalten von Kindern auf dem Schulweg

Im Rahmen einer Studie aus dem Jahr 2002 wurden aktuelle Expositionsdaten von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren u. a. zur Art, Häufigkeit und Dauer ihrer Verkehrsbeteiligung, unterschieden nach Schul- und Freizeitwegen, erhoben. Dazu wurden in den Jahren 1998 und 1999 mehr als 3.200 Kinder und Jugendliche befragt. Die Ergebnisse dieser Stichprobe sind auf die Grundgesamtheit aller Kinder und Jugendlichen übertragbar. (FUNK, FASSMANN 2002, S. 3). Im Folgenden werden einige ausgewählte Ergebnisse dieser Studie wiedergegeben.

Die Fortbewegungsarten Zu-Fuß-Gehen, Rad fahren, Mitfahren im Pkw und Schulbus/Linienbus fahren sollen hier näher betrachtet werden. Bezüglich des Hinwegs⁵ zur Bildungsinstitution hat die Befragung ergeben, dass

- 61,3 % der befragten Grundschüler,
- 42,7 % der befragten Hauptschüler,

² <http://www.aufbau-ffm.de/doku/Archiv/Stadtschulamt.html> (20.02.2008)

³ http://www.schulen.regensburg.de/wolfg/allejahre/schulgeschichte/80_geschichte.htm (20.02.2008)

⁴ <http://www.schulwegplaner.de> (21.04.08)

⁵ Der Rückweg unterscheidet sich bezüglich des genutzten Verkehrsmittels nicht wesentlich vom Hinweg, daher wird an dieser Stelle auf die zusätzliche Darstellung des Rückwegs verzichtet.

- 33,7 % der befragten Gesamtschüler,
- 38,1 % der befragten Realschüler,
- 20,0 % der befragten Gymnasiasten und
- 17,6 % der befragten Sonderschüler

meistens zu Fuß zur Schule gehen. In Bezug auf die Verkehrsbeteiligungsart Fahrrad (als Fahrer) ergaben sich folgende Werte:

- 6,5 % der befragten Grundschüler,
- 16,1 % der befragten Hauptschüler,
- 13,1 % der befragten Gesamtschüler,
- 14,7 % der befragten Realschüler,
- 20,3 % der befragten Gymnasiasten und
- 2,0 % der befragten Sonderschüler

fahren meistens mit dem Fahrrad zur Schule. Des Weiteren werden Kinder häufig auch von ihren Eltern mit dem Pkw zur Schule gebracht. Für die Verkehrsbeteiligungsart Mitfahrt im Pkw ergaben sich aus der Befragung folgende Zahlen:

- 11,9 % der befragten Grundschüler,
- 3,8 % der befragten Hauptschüler,
- 5,4 % der befragten Gesamtschüler,
- 3,5 % der befragten Realschüler,
- 7,8 % der befragten Gymnasiasten und
- 7,8 % der befragten Sonderschüler

werden meistens von ihren Eltern mit dem Pkw zur Schule gefahren. Des Weiteren besteht die Möglichkeit der Benutzung von Schul- und Linienbussen⁶. Folgende Zahlenwerte haben sich für dieses Verkehrsmittel ergeben:

- 18,7 % der befragten Grundschüler,
- 32,9 % der befragten Hauptschüler,
- 38,0 % der befragten Gesamtschüler,
- 35,7 % der befragten Realschüler,
- 35,0 % der befragten Gymnasiasten und
- 60,8 % der befragten Sonderschüler

nutzten meistens auf ihrem Weg zur Schule Schul- oder Linienbusse.

Diese Angaben sind vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkehrsbeteiligung generell witterungsbedingten und jahreszeitlichen Schwankungen unterliegt. Zudem sind die Werte von dem Einzugsbereich der jeweiligen Schule abhängig.

Es ist jedoch zu erkennen, dass in der Grundschule das Zu-Fuß-Gehen die häufigste Fortbewegungsart auf dem Weg zur Schule ist. In der weiterführenden Schule, die häufig auch weiter entfernt vom Wohnort liegt als die Grundschule, gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel auf dem Schulweg für die Kinder und Jugendlichen an Bedeutung. Dies gilt auch für die Nutzung des Schulbusses/ÖPNV. Nicht zu unterschätzen ist jedoch auch die Mitfahrt im Pkw. Wie die Zahlen zeigen, gaben immerhin 11,9 % der befragten Grundschüler an, meistens von ihren Eltern im Pkw zur Schule gebracht zu werden.

Ein weiteres Themenfeld ist die Nutzung des Fahrrades bereits auf dem Weg zur Grundschule. 6,5 % der befragten Grundschüler gaben an, meistens mit dem Rad zur Schule zu fahren. Unbekannt ist, ob es sich hierbei überwiegend um Fahrten von Kindern der vierten Klassen handelte. Aufgrund ihrer entwicklungsbedingten Unsicherheiten im Straßenverkehr sollten Kinder im Grundschulalter das Fahrrad im öffentlichen Raum jedoch mit Zurückhaltung nutzen (vgl. LIMBOURG 1997). Diese Meinung spiegelt sich auch in aktuellen Empfehlungen zur Erstellung von Schulwegplänen wider. Dort werden Radschulwegpläne beispielsweise vor allem für weiterführende Schulen empfohlen (vgl. Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004a, S. 7). Neuere Untersuchungen zeigen aber auch, dass mit frühzeitigen Übungen im Schonraum bereits ab der ersten Klasse sehr gute Erfolge z. B. im Bereich der motorischen Fertigkeiten der Kinder erzielt werden können, die zur sicheren Nutzung des Fahrrades benötigt werden (vgl. NEUMANN-OPITZ 2008). Zu ähnlichen Ergebnissen kommt auch WITTE im Rahmen ihrer Dissertation und plädiert für eine systematische Vorbereitung der Schüler auf die Verkehrsrealität als Radfahrer im 3. Schuljahr (vgl. WITTE 1999). Insgesamt weisen die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse darauf hin, mit der Radfahrausbildung bzw. der Förderung der motorischen Fähigkeiten von Kindern frühzeitiger zu beginnen, als dies bisher üblich war.

⁶ In der Untersuchung von FUNK, FASSMANN (2002) wird als weitere Kategorie „Sonstiger ÖPNV u. a.“ angeführt, die hier aber nicht näher beziffert werden soll.

Diese Zusammenhänge zeigen, dass die Durchführung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zu der auch die Erstellung von Schulwegplänen gehört, nicht losgelöst vom Mobilitätsverhalten der Kinder und aktuellen Expositionsdaten betrachtet werden sollte. Neben der Sicherung von Freizeitwegen hat auch die Schulwegsicherheit einen hohen Stellenwert in der Verkehrssicherheitsarbeit, da die Wege von und zur Schule von allen Kindern regelmäßig (täglich, mit Ausnahme der Wochenenden und Ferienzeiten) zurückgelegt werden. Zudem sind zumindest bei Grundschulkindern die Schulwege häufig noch identisch mit den Freizeitwegen.

3.3 Unfallgeschehen von Kindern

Im Folgenden wird ein Überblick über das bundesweite Unfallgeschehen von Kindern unter 15 Jahren gegeben. Dabei werden sowohl die Zahlen der amtlichen Unfallstatistik der Polizei und die dort benannten häufigsten Unfallursachen als auch die Zahlen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung dargestellt. Zusätzlich werden weitere relevante Forschungserkenntnisse wie die Problematik der doppelt registrierten Unfälle (bei beiden Meldquellen) und des Unfalldunkelfeldes kurz angerissen. Nur vor dem Hintergrund des realen Unfallgeschehens von Kindern kann eine zielgerichtete Erarbeitung von Schulwegplänen und ähnlichen Konzepten und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgen.

3.3.1 Amtliche Unfallstatistik

Laut Statistischem Bundesamt sind im Jahr 2008 in Deutschland insgesamt 31.648 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr verunglückt (Statistisches Bundesamt 2009, S. 4). Davon verunglückten

- 36 % als Radfahrer,
- 33 % als Mitfahrer im Pkw und
- 25 % als Fußgänger.

In der Teilmenge der 6- bis unter 10-Jährigen ($n = 8.720$) verunglückten gut ein Viertel der Kinder als Radfahrer (27 %) und ein Drittel als Fußgänger. Mit 35 % haben in dieser Altersgruppe den größten Anteil die Unfälle als Pkw-Mitfahrer. In der Altersgruppe der über 10-Jährigen zeigt sich ein etwas anderes Unfallverhalten. In dieser Altersgruppe verun-

glückten im Jahr 2008 die Hälfte aller Kinder als Radfahrer, 23 % als Pkw-Insassen und nur 20 % als Fußgänger (Statistisches Bundesamt 2009, S. 6). In Tabelle 1 sind die genannten Daten zusammengefasst dargestellt.

Betrachtet man die tageszeitliche Verteilung dieser Kinderunfälle, so zeigen sich Schwerpunkte morgens zwischen 7 und 8 Uhr (Weg zur Schule), mittags zwischen 13 und 14 Uhr (Heimweg von der Schule) und nachmittags zwischen 16 und 18 Uhr. Für diese Auswertung wurde die Gruppe der verunglückten Kinder zwischen 6 und 14 Jahren als Radfahrer und Fußgänger betrachtet. Als Anteil der Verunglückten des gesamten Tages wurden insgesamt 26 % der Kinder morgens (14 %) bzw. mittags (12 %) verletzt oder getötet (Statistisches Bundesamt 2009, S. 9). Somit fand im Jahr 2008 ein Viertel der polizeilich registrierten Unfälle auf dem Schulweg statt. Diese Aussage beruht jedoch nur auf der Einstufung des Unfalls als Schulwegunfall auf Grundlage der Unfalluhrzeit. Das Statistische Bundesamt (2009) macht in seiner Statistik keine Aussage darüber, ob in der Darstellung Ferienzeiten berücksichtigt wurden. Eine explizite Auswei-

Zahl der verunglückten Kinder im Jahr 2008 insgesamt und nach Verkehrsbeteiligung		
	Absolut	In % von Gesamt
Unter 15 Jahren gesamt	31.648	-
Davon als Radfahrer	11.470	36
Davon als Fußgänger	7.927	25
Davon als Pkw-Mitfahrer	10.394	33
Unter 6 Jahren gesamt	5.934	-
Davon als Radfahrer	587	10
Davon als Fußgänger	1.555	26
Davon als Pkw-Mitfahrer	3.419	58
6 bis unter 10 Jahren gesamt	8.720	-
Davon als Radfahrer	2.325	27
Davon als Fußgänger	2.910	33
Davon als Pkw-Mitfahrer	3.040	35
10 bis unter 15 Jahren gesamt	16.994	-
Davon als Radfahrer	8.558	50
Davon als Fußgänger	3.462	20
Davon als Pkw-Mitfahrer	3.935	23

Tab. 1: Übersicht über die bundesweite Zahl der verunglückten Kinder im Jahr 2008 nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligungsart (Statistisches Bundesamt 2009, S. 14; eigene Darstellung)

sung von amtlich registrierten Schulwegunfällen auf Bundesebene erfolgt nicht (vgl. auch LIMBOURG, SCHROER, RADIS, KREVET 1997). Vor dem Hintergrund der Ausweitung von Ganztagsangeboten an Schulen müsste dementsprechend in Zukunft eine Anpassung dieser Betrachtungsweise erfolgen. Die Schulendzeiten können bei derartigen Angeboten nicht mehr nur auf die Mittagszeit beschränkt werden, sondern verlagern sich immer mehr in die Nachmittagsstunden.

Betrachtet man die Ursachen, die zu Unfällen von Kindern als Radfahrer oder Fußgänger führen, so kann man Schwerpunkte erkennen. Im Bereich der Fußgängerunfälle können drei Unfallursachen genannt werden, die besonders häufig auftreten, wenn ein Fehlverhalten seitens des verunglückten Kindes polizeilich registriert wurde. Diese Ursachen mit ihren jeweiligen Anteilen an der Gesamtzahl der Unfälle mit Fehlverhalten der 6- bis 14-jährigen Fußgänger sind in Tabelle 2 dargestellt. Es zeigt sich, dass fast die Hälfte aller Fußgängerunfälle mit einem registrierten Fehlverhalten des Kindes auf das Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten, zurückzuführen ist. Ein weiteres Viertel der Unfälle hat das Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter einem Sichthindernis als Unfallursache. In Schulwegplänen wird oft im Bereich der allgemeinen Empfehlungen auf diese Problematik eingegangen.

Die drei häufigsten Unfallursachen bei den 6- bis 14-jährigen Radfahrern sind in Tabelle 3 dargestellt. 23 % der Unfälle sind auf die falsche Straßenbenutzung zurückzuführen. Ein Fünftel der Radfahrerunfälle resultiert aus Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren oder Ein- und Anfahren. In 14 % der Fälle ist als Ursache der Bereich „Vorfahrt/Vorrang“ zu benennen.

Einen ähnlichen Schwerpunkt im Bereich der Konfliktsituationen bei Fußgängerunfällen von Kindern arbeitete POSCHADEL in seiner Dissertation aus dem Jahr 2006 heraus. Darin ermittelte er auf Basis der Analyse von ca. 2.000 amtlich registrierten Kinderunfällen – davon 961 Fußgängerunfälle – sieben prototypische Straßenverkehrsunfälle von Kindern. Knapp 38 % dieser Fußgängerunfälle gingen einher mit Sichtbehinderungen (im Vergleich: 41 % ohne Sichtbehinderungen), wobei innerhalb dieser Gruppe wiederum die Sichtbehinderung durch ein geparktes Kfz den Schwerpunkt bildete. Bei Betrachtung des Straßentyps ergab diese Untersuchung, dass sich Fußgängerunfälle mit Sichtbehinderungen vor allem im untergeordneten Netz und nicht auf Hauptverkehrsstraßen ereignen. Problematisch ist zudem das Parken in Kreuzungsbereichen, wo die gemäß StVO vorgeschriebenen Mindestabstände zu den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten nicht eingehalten werden. Ebenso ist die Gefahr eines derartigen Unfalls umso größer, je jünger die Kinder sind. Dies steht unter anderem in Zusam-

Häufigste Unfallursachen bei Fußgängerunfällen	Anzahl der Unfälle 2008 in der Altersgruppe 6-14 Jahre	Anteil an der Gesamtzahl in % (n = 4.618)
Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	2.217	48
Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernis	1.201	26
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war	304	6

Tab. 2: Häufigste Unfallursachen bei den Fußgängerunfällen der 6- bis 14-Jährigen (mit registriertem Fehlverhalten des Kindes) im Jahr 2008 (Statistisches Bundesamt 2009, 10; eigene Darstellung)

Häufigste Unfallursachen bei Radfahrerunfällen	Anzahl der Unfälle 2008 in der Altersgruppe 6-14 Jahre	Anteil an der Gesamtzahl in % (n = 8.058)
Falsche Straßenbenutzung	1.853	23
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren	1.612	20
Vorfahrt, Vorrang	1.128	14

Tab. 3: Häufigste Unfallursachen bei den Radfahrerunfällen der 6- bis 14-Jährigen (mit registriertem Fehlverhalten des Kindes) im Jahr 2008 (Statistisches Bundesamt 2009, 10; eigene Darstellung)

menhang mit der geringeren Größe der Kinder. (POSCHADEL 2006).

3.3.2 Statistik der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung

Neben dem polizeilich registrierten Unfallgeschehen werden Unfälle auf dem Schulweg auch der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) gemeldet. Im Jahr 2008 wurden der Schülerunfallversicherung 68.620 Schulwegunfälle für die Gruppe der „Schüler“⁷ unter 15 Jahre gemeldet (Deutsche gesetzliche Unfallversicherung 2009, S. 2). Davon waren 28.174 (41,1 %) Straßenverkehrsunfälle (die sich infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen ereignet haben) und 40.446 (58,9 %) sonstige Wegeunfälle. Unter die sonstigen Wegeunfälle, die keine Straßenverkehrsunfälle sind, fallen z. B. solche, die sich beim Gehen/Laufen auf Gehwegen oder Haltestellen (z. B. Hinfall-Vorgänge) oder durch Rängeleien und Raufereien ereignet haben (Deutsche gesetzliche Unfallversicherung 2009, S. 8).

Betrachtet man für das Jahr 2006 die Zahl der gemeldeten Straßenverkehrsunfälle der unter 15-jährigen Schüler in der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (n = 28.174), ergibt sich die in Tabelle 4 dargestellte Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsbeteiligungsarten.

Es ist zu erkennen, dass sich ein Großteil der Unfälle in dieser Altersgruppe der unter 15-Jährigen mit dem Fahrrad ereignete. Die zweitgrößte Gruppe bilden die Fußgängerunfälle. Nähere Angaben zu den einzelnen Altersstufen und auch weitergehende Informationen zu Unfallursachen werden in dieser Statistik nicht gemacht.

	Absolut	In % von Gesamt
Gesamt	28.174	-
Fußgänger	3.161	11,2
Fahrrad	17.016	60,4
Motor. Zweirad	138	0,5
Pkw	1.334	4,7
Schulbus, ÖPNV ⁸	2.999	10,6
Sonstiges ⁹	1.713	6,0

Tab. 4: Zahl der 2008 in der Gesetzlichen Unfallversicherung registrierten Straßenverkehrsunfälle insgesamt und nach Verkehrsbeteiligung (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, 2009; eigene Darstellung)

3.3.3 Weitere Forschungserkenntnisse

Die vorangegangenen Ausführungen zum Kinderunfallgeschehen sollen aufzeigen, dass bei Unfallanalysen – die im Rahmen der Erstellung von Schulwegplänen grundsätzlich durchgeführt werden sollten – eine gemeinsame Betrachtung der beiden Unfalldatenmeldequellen Polizei und Gesetzliche Unfallversicherung sinnvoll ist. Dabei ist jedoch zu beachten, dass bei dieser gemeinsamen Betrachtung in gewissem Umfang mit einer doppelten Registrierung von Unfällen zu rechnen ist. In einer Untersuchung von LANGESCHIED, LEVEN, GERLACH (2008) ergab sich z. B. bei einem Abgleich dieser beiden Meldequellen, dass zwischen 5 % und 8 % der Unfälle bei beiden Meldequellen gleichzeitig erfasst wurden.

Darüber hinaus ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass es eine erhebliche Dunkelziffer bei Unfällen von Kindern und Jugendlichen gibt, die sowohl die amtliche Statistik der Polizei (vgl. HAUTZINGER, DÜRHOLT, HÖRNSTEIN 1993; LANGESCHIED, LEVEN, GERLACH 2008) als auch die Statistiken der Träger der Gemeindeunfallversicherung betrifft (vgl. LANGESCHIED, LEVEN, GERLACH 2008).

Der Bereich des Unfalldunkelfeldes sollte generell in seinem Umfang nicht unterschätzt werden. Tendenziell ist diese Problematik häufiger im Bereich der Freizeitunfälle als bei Unfällen auf dem Schulweg wiederzufinden.

Insgesamt sind die Häufigkeiten, die Art und die Entwicklung des Kinderunfallgeschehens wichtige Merkmale, die bei der Erarbeitung von zielorientierten Maßnahmen der Schulwegsicherung und auch bei der Erstellung von Schulwegplänen berücksichtigt werden sollten.

⁷ Unter dem Begriff „Schüler“ sind hier Kinder in Tageseinrichtungen, Schüler und Studierende zusammengefasst.

⁸ Unter dieser Kategorie werden Schulbusse, sonst. Busse, sonst. öffentliche Verkehrsmittel und schienengebundene Fahrzeuge zusammengefasst.

⁹ Bei „Sonstiges“ handelt es sich überwiegend um Straßenverkehrsunfälle bei Exkursionen oder Landschulheimaufenthalten.

3.4 Empfehlungen der Kultusministerkonferenz

Im Jahr 1994 wurden die Empfehlungen der Kultusministerkonferenz aus dem Jahr 1972 zur Verkehrserziehung in der Schule neu verfasst. Als Aufgaben und Ziele dieser Empfehlung wird Folgendes angegeben:

„Schülerinnen und Schüler nehmen – mit zunehmendem Alter umso intensiver und differenzierter – am Verkehrsgeschehen teil. Die Schule muss es sich daher zur Aufgabe machen, verkehrsspezifische Kenntnisse zu vermitteln und die für reflektierte Mitverantwortung in der Verkehrswirklichkeit erforderlichen Fähigkeiten und Haltungen zu fördern. Verkehrserziehung beschränkt sich nicht nur auf das Verhalten von Schülerinnen und Schülern und auf ihre Anpassung an bestehende Verkehrsverhältnisse; sie schließt vielmehr auch die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung ein. Verkehrserziehung in der Schule leistet insofern Beiträge gleichermaßen zur Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umwelterziehung und Gesundheitserziehung“ (Sekretariat der Ständigen Konferenz Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland 1994).

Bezüglich der Sicherheit auf dem Schulweg im Primarbereich werden in der Empfehlung folgende Hinweise gegeben:

„Am Schulanfang steht ein Schulwegtraining, bei dem die Schülerinnen und Schüler gemeinsam mit Lehrern und Eltern ein sicheres Verhalten auf dem Schulweg üben. Ein Schwerpunkt der Verkehrserziehung im Primarbereich ist die Radfahrausbildung.“

Für die Sekundarstufe I gibt die Empfehlung folgende Hinweise:

„Der inhaltliche Rahmen wird durch Themen umrissen, die auf ein sicheres und verantwortungsbewusstes Rad- und Mofafahren in unterschiedlichen Verkehrssituationen, auf eine möglichst rational geleitete Auswahl der Verkehrsmittel und -wege, auf die für die Teilnahme am Verkehr notwendigen rechtlichen, medizinischen, psychologischen und technischen Kenntnisse und auf Einsichten in grundlegende verkehrspolitische Fragestellungen zielen.“

Des Weiteren werden folgende Angaben zur Zusammenarbeit mit außerschulischen Einrichtungen gemacht:

„Die Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei bezieht sich in der Regel auf die Schwerpunkte Schulwegplanung, Schulwegsicherheit, Radfahrer-ausbildung und die Ausbildung von Schülerlotsen. Sie erstreckt sich darüber hinaus auf verkehrspolizeiliche Beratung bei Unterrichtsvorhaben und auf die Zusammenarbeit mit Fachberatern; sie ist in allen Schulstufen und Schularten zu pflegen und auszubauen.“

Direkte Hinweise zur Erstellung von Schulwegplänen enthält diese Empfehlung somit nicht. Unter den o. g. Begriffen Schulwegplanung und Schulwegsicherheit kann dies jedoch verstanden bzw. zusammengefasst werden.

3.5 Begrifflichkeiten

Auf dem Gebiet der Schulwegsicherung existieren verschiedene Begriffe zur Beschreibung der Handreichung für einen sicheren Schulweg. Der Begriff Schulwegplan ist etabliert und wird sicherlich am häufigsten verwendet. Er kann jedoch erheblich unterschiedliche Inhalte implizieren und eine deutlich unterschiedliche rechtliche Bindungskraft entfalten.

Grundsätzlich orientieren sich die unterschiedlichen Begriffe und Pläne grob an folgenden schwerpunktmäßigen Aspekten:

- Zielgruppe,
- Art der Verkehrsteilnahme,
- den damit verbundenen Zielen/Visionen und
- dem Verfahrensstand sowie Rechtsfolgen.

Im Folgenden werden die verschiedenen Begrifflichkeiten anhand von in der einschlägigen Literatur vorgefundenen Erläuterungen und Definitionen beschrieben.

Gemäß dem Planerheft Schulwegsicherung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) soll der einfache Schulwegplan für Fußgänger leicht verständlich in Form einer übersichtlichen kartografischen Darstellung das Schulumfeld abbilden. Gebäudekanten, Fahrbahnen und Gehwege sollen erkennbar sein (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004a). In dem Schulwegplan wird eine Empfehlung für sichere Wege zur Schule abgegeben. Angegeben werden dabei häufig mindestens:

- die Straßenseite, auf der aus Sicherheitsgründen gegangen werden soll,
- Überquerungsstellen mit möglichst geringem Gefahrenpotenzial und
- gefährliche Stellen, die besonders vorsichtig begangen oder gemieden werden sollten (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004a, S. 38).

Ergänzt werden kann diese Wegeempfehlung durch erläuternde allgemeine und konkrete Hinweise zu Gefahrenstellen und allgemeine Tipps zur sicheren Planung des Schulweges. Ein Beispiel für einen Schulwegplan ist in Bild 2 und Bild 3 dargestellt. Des Weiteren können auch Standorte von „walking bus“-Haltestellen in Schulwegplänen angegeben werden. Ein Beispiel hierfür zeigt Bild 4.

Weitere Begrifflichkeiten, die verwendet werden, sind neben dem Schulwegplan z. B.:

- Radschulwegplan,
- Schulverkehrsplan,
- Schulwegratgeber,

- Schul-Mobilitätsplan und
- Kinderstadtplan/Kinderstadtteilplan.

Im Zusammenhang mit der Erstellung von Schulwegplänen werden außerdem die Begriffe Schulweggrundplan und Schulwegmaßnahmenplan verwendet.

Ein Schulweggrundplan dient als Grundlage für die Erstellung eines Schulwegplanes. Er sollte i. d. R. für den gesamten Einzugsbereich der Schule eine Bestandsaufnahme (Ist-Zustand) folgender verkehrlicher Gegebenheiten und Informationen enthalten:

- Unfallgeschehen (Fußgänger- und Radfahrerunfälle),
- Gefahrenstellen und zu meidende Bereiche,
- für Kinder attraktive Ziele (Spielplätze etc.),
- Haltestellen,
- Überquerungshilfen (lichtsignalgeregelt, Fußgängerüberwege, Inseln),
- Lotsenstandorte,



Bild 2: Beispiel für einen Schulwegplan für Fußgänger (Auszug Teil 1; Quelle: Stadt Bocholt, FB Öffentl. Ordnung, Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung, Schule, Bildung und Kultur)

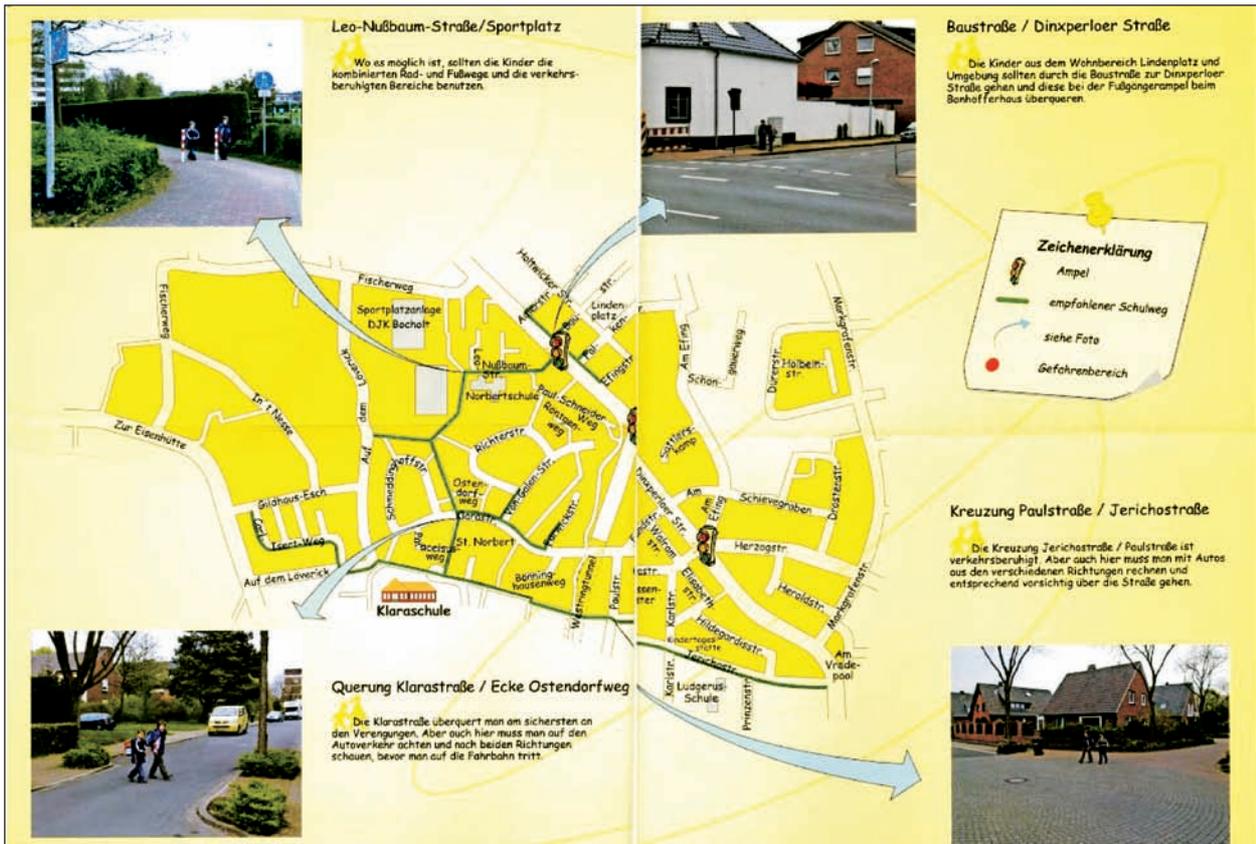


Bild 3: Beispiel für einen Schulwegplan für Fußgänger (Auszug Teil 2; Quelle siehe Bild 2)

Liebe Eltern!

Mit dem Beginn des Schuljahres 2008/2009 richten wir an unserer Schule den „Grafeler SCHULEXPRESS“ ein. Dieses Verkehrsprojekt wurde in enger Zusammenarbeit mit Eltern, Lehrern, dem Verkehrsicherheitsbeauftragten der Rotenburger Polizei und dem SCHULEXPRESS Bremen entwickelt.

Wir haben 11 Haltestellen im Einzugsbereich der Schule aufgestellt. Sie dienen...

- den Kindern als Treffpunkt, um gemeinsam zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu gehen oder zu fahren.
- den Eltern als Haltestelle für alle, deren Schweg so lang ist, um zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. Diese Eltern fahren zu einer Haltestelle in ihrer Nähe und lassen die Kinder von dort aus zu Fuß weiterlaufen. So verteilt sich der Verkehr, unnötige Kilometer werden vermieden.

Das bietet der Grafeler Schulexpress:

- Die Kinder bekommen Bewegung und „tanken“ Sauerstoff vor- und nach der Schule.
- Ein Schulweg, der von Kindern allein zurückgelegt wird, fördert das Selbstbewusstsein und gibt praktische Erfahrungen im Umgang mit dem Verkehr.
- Der Autoverkehr rund um die Schule wird reduziert.
- Die Umwelt wird entlastet.

Gefördert und unterstützt wird dieses Projekt von der

Volksbank eG
Sachsen-Oberberg-Schule

Weitere Fragen, Anregungen oder Kritik an den „Grafeler Schulexpress“:
Andreas Meyer, Schule am Grafel
Tel. 04261/829 87-0
www.schulexpress.de

Der Grafeler SCHULEXPRESS

STEHEN, SEHEN UND MITEINANDER GEHEN

stellt sich vor...

...und Zebrastreifen zeigt, wo gelbe Füße gesprochen sind!

Erklärungen:

- Grundschrift am Grafel
- Haltestelle SCHULEXPRESS
- Gelbe Füße
- Ampel
- Zebrastreifen

Haltestellenplan Grafeler SCHULEXPRESS

1 Witterer Straße - Letzner Haus 39 Schweg über Zedliger Straße	2 Königle-Christine-Straße - Letzner Haus 11 Schweg über Prüferforth	3 Moorstraße - Letzner Haus 4 Schweg über die Feldstraße
4 Grafeler Damm / Lössweg Gelbe Füße führen zur Haltestelle	5 Thomas-Mann-Straße - Letzner Haus 8 Schweg über Ebbens Kamp - Moorstraße	6 Kottplatz - Letzner Haus 9 Schweg über die Feldstraße
7 Heidweg - Letzner Haus 8 Gelbe Füße zum Queren der Süderstraße	8 An den Weiden - Letzner Haus 40 Gelbe Füße gehen an Zigarettenautomaten	9 Vordener Straße/Rudolfstraße Anfahrbereich an der Lindestraße
10 Luis Schiller-Straße Letzner Haus 13 Fußweg zum Prüferforth	11 Osterweg/Prüferforthweg - Letzner Osterweg 18 Schweg über Ebbens Kamp	

Kinder aus den roten Gebieten fahren mit dem Schulbus, werden von ihren Eltern gebracht oder fahren mit dem Fahrrad.

Bild 4: Beispiel für einen Schulwegplan mit „walking bus“-Haltestellen (Quelle: www.schulexpress.de)

- Aufpflasterung,
- Verkehrsregelungen (Sackgassen, Einbahnstraßen) und
- der empfohlene Weg zur Schule.

Auf Grundlage dieser umfassenden Angaben bzw. der Bestandsaufnahmen wird dann der sicherste Schulweg ausgewählt und im Schulwegplan dargestellt. Der Schulweggrundplan ist zum praktischen Gebrauch für Eltern ungeeignet, da er zu viele Informationen enthält und dadurch unübersichtlich wird (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004a, S. 32 f.).

Ergebnis der Bestandsaufnahmen in Form eines Schulweggrundplanes und der Erstellung eines Schulwegmaßnahmenplan sein. In ihm werden geplante Maßnahmen (z. B. baulich oder verkehrstechnisch) zur Sicherung der Schulwege (Soll-Zustand) dargestellt. Diese Maßnahmen können sich aus einem so genannten qualifizierten Schulwegplan ergeben, mit der Folge, dass Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf empfohlenen Schulwegen zwingend umzusetzen sind. Dies kann zusätzlich unmittelbare Auswirkungen auf Fragen der Finanzierung und Förderfähigkeit haben (vgl. Kapitel 4).

Der Schulwegmaßnahmenplan kann auch Hinweise darauf geben, ob die empfohlenen Schulwege möglicherweise eine Neuordnung der Schulbezirke nahelegen können (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004a, S. 32).

Der Begriff Schulverkehrsplan wird häufig in Nordrhein-Westfalen verwendet und beinhaltet eine Gesamtübersicht über die Verkehrserziehung in der jeweiligen Schule (Materialiensammlung, Orientierungshilfe, Bestandsaufnahme).¹⁰ Somit kann ein Schulwegplan ein Bestandteil eines Schulverkehrsplanes sein. Grundschulen sind verpflichtet, Schulverkehrspläne zu erstellen (Ministerium für Schule, Jugend und Kinder des Landes Nordrhein-Westfalen 2003, S. 8). Neben dieser Definition wird der Begriff „Schulverkehrsplan“ z. T. auch synonym für den Schulwegplan als kartografische Darstellung des sicheren Schulweges verwendet (JANSEN, NEUMANN 2005, S. 9).

Ein Radschulwegplan beinhaltet Schulwegempfehlungen für Schüler, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Sichere Wege wie z. B. Radwege, Radfahrstreifen, Wohnstraßen, Fahrradstraßen oder geeignete Park- und Feldwege sollten im Plan dargestellt werden. Die empfohlenen Routen sollten möglichst direkt zur Schule führen und Gefahrenstellen im Plan angegeben und erläutert werden. Da das Einzugsgebiet eines Radschulwegplanes relativ groß sein kann, empfiehlt es sich ggf., Einzelrouten auf mehreren Blättern darzustellen (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004a, S. 44.). Ein Beispiel für einen Schulwegplan für Radfahrer ist in Bild 5 dargestellt.

Der Begriff Schulwegratgeber beschreibt häufig eine umfassende Broschüre, die sich neben dem Sicherheitsaspekt auch mit der eigenständigen Mobilität auf dem Schulweg und der Bewegungs- und Umweltverbundförderung beschäftigt. Ziel eines Schulwegratgebers soll es sein, eine sichere und nachhaltige Mobilität an Schulen zu fördern (JANSEN, NEUMANN 2005, S. 4). Neben umfassenden Hinweisen und Erläuterungen zu o. g. Aspekten enthält der Schulwegratgeber auch einen Schulwegplan als kartografische Darstellung der Schul-

wegempfehlung (für die betreffenden Verkehrsmittel). Je nach Zielgruppe kann der Schulwegratgeber sowohl Empfehlungen für Fußgänger als auch für Radfahrer (z. B. Routenplanung und Informationen zum verkehrssicheren Fahrrad), für die Mitfahrt im Pkw und die Benutzung des ÖPNV (Ticket- und Fahrplaninformationen) enthalten. Eine umfassende Betrachtung steht hier im Vordergrund. Vereinzelt wird der Begriff Schulwegratgeber auch für die alleinige kartografische Darstellung der Empfehlung für einen sicheren Schulweg verwendet.¹¹

Der Schul-Mobilitätsplan findet vor allem in einigen Ländern Europas (Österreich, Belgien, Großbritannien) Anwendung und beschreibt Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf dem Schulweg, die über eine reine kartografische Darstellung einer Schulwegempfehlung hinausgehen. Ähnlich wie der beschriebene Schulwegratgeber haben diese Schul-Mobilitätspläne das Ziel, die nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität auf dem Schulweg zu erhöhen. Das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und die Nutzung des ÖPNV (Umweltverbund) sollen gefördert und gleichzeitig das mit dem Auto-gebracht werden („Eltern-Taxi“) reduziert werden (FUNK 2006, S. 4 ff.).

Somit enthält ein Schul-Mobilitätsplan Maßnahmen

- zur Reduzierung der Pkw-Verkehrs,
- zur Gestaltung eines sicheren Schulweges und
- zur Gestaltung eines attraktiven Schulweges.

Ein klassischer Plan mit einer Schulwegempfehlung als Handreichung für Schüler und Eltern ist nicht zwangsläufig ein Bestandteil eines Schul-Mobilitätsplanes. Vielmehr stehen hierbei die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen im Vordergrund (FUNK 2006, S. 7).

Bundesweit werden bereits in zahlreichen Städten so genannte Kinderstadtpläne bzw. Kinderstadtteilpläne erarbeitet und veröffentlicht. Merkmal derartiger Pläne ist es, dass sie in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Kindern der jeweiligen Stadt erstellt werden. So können eine zielgruppengerechte Darstellung und entsprechend ausgerichtete Inhalte gewährleistet werden. Ein Beispiel für einen Kinderstadtplan ist in Bild 6 dargestellt.

In Kinderstadtplänen werden für die jeweilige Stadt bzw. bei größeren Städten für die einzelnen Stadtteile in einem meist sehr bunt gestalteten Plan altersgerecht interessante und attraktive Freizeitziele

¹⁰ Vgl. <http://www.grundschule-engelbertstrasse.de/texte/schulverkehrsplan%20der%20grundschule%20engelbertstrasse.pdf> (21.04.2008)

¹¹ Vgl. <http://www.ggs-amreichenberg.de/news.php> (22.04. 2008)

MEIN SCHULWEGEPLAN

MEIN NAME _____

HIER WOHNE ICH ☺ _____

MEIN SCHULWEG _____

HIER WOHNEN MEINE FREUNDE UND FREUNDINNEN ☺ _____

Zeichenerklärung

	Öffentlicher Spielort		Empfohlener Radweg (mit Richtungsanzeige)
	Bikelyplatz		Radfahrer-Schutzstreifen
	Fahrrad-Parkplatz		Fuß- und Radwegeverbindung (ohne Autoverkehr)
	Parkplatz		Fuß- / Schleichweg oder Pfad, teilweise nicht öffentlich (ohne Autoverkehr)
	Ampelkreuzung mit Straßenübergang		Tempo 30 - Straße
	Haltstelle der Linie (ohne Nacht- und Überlandlinien)		Tempo 50 - Straße
	Aufmerksamkeitspunkt (mit Nummern)		

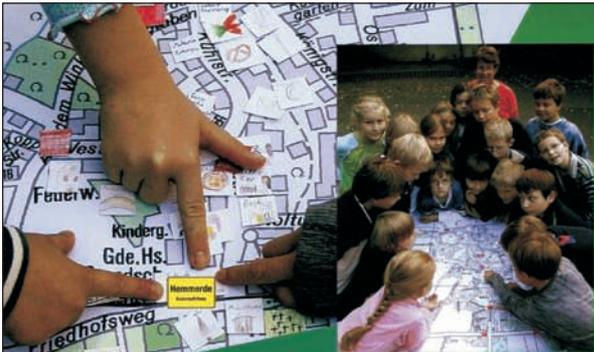
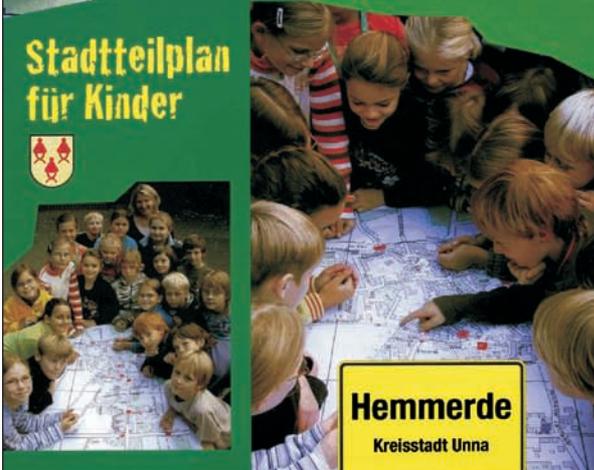
Maßstab: 1:10.000, 0,1 cm im Plan = 100 m im Maß

Entfernung	80m	160m	240m	320m	400m
Ziel an Fuß	1 cm	2 cm	3 cm	4 cm	5 cm

Hier musst Du besonders aufpassen!

- Bei den drei Pfählen/Hastedter Heerstraße / Georg Bitter Straße / Benningstraße**
Lange Wartezonen an den Fußgänger- und Radfahrampeln – immer auf Grün warten und auf rechts abgehende Autos achten!
- Alter Postweg / Hastedter Heerstraße**
Wenn Du aus dem Wohngebiet Hastedter Heerstraße / Kalkbühlstraße, Enden-Bohningstraße in Richtung Schule Alter Postweg unterwegs bist, Übergänge der Hastedter Heerstraße richte in die Karve. Gehe besser in Richtung der Straße Soderstich über die Hastedter Heerstraße und dann durch die Doppel- oder Mehrbahnstraße weiter zur Schule.
- Hastedter Heerstraße / Sorensmannstraße / Malerstraße**
Achtung auf Überhaken!
Wenn Du aus dem Wohngebiet Hastedter Heerstraße, Am Rosenberg, Hadede, Föhren-, Händelstraße, Plattenholz unterwegs bist, vermeide diese Kreuzung und gehe lieber in Richtung Alter Postweg und dann über die Schulampel!
- Schulampel auf der Hahnsch**
Hinweis für Eltern: Fahren Sie Ihre Kinder nicht mit dem Auto in die Schule!
- Schulampel Alter Postweg**
Hinweis für Eltern: Fahren Sie Ihre Kinder nicht mit dem Auto in die Schule!
- Alter Postweg / Malerstraße**
An der Schulampel immer Grün abwarten und zügig über die Straße gehen, dann Du nicht auf der Mittelinsel warten musst. Habe Rücksicht auf entgegenkommende Fußgänger! Nicht drängeln!
- Endstation der Linie 3**
Beim Überqueren der Gasse und der Einbahn immer nach links und rechts schauen! Suche den Augenkontakt mit den Bus- und Straßenbahnfahrern!
- Malerstraße / Hansa Carré**
Lange Wartezonen an den Fußgängerampeln – immer auf Grün warten!
- Hastedter Osterdich / Heselstraße**
Beim Überqueren des Hastedter Osterdichs musst Du gut darauf achten, dass beide Fahrbahnen frei sind und dann zügig über die Straße gehst!
- Fußbürgerstraße / Am Rosenberg**
Die Ampel für Fußgänger schaltet schnell wieder auf Rot. Hier muss auf der Mittelinsel gewartet werden! Auf entgegenkommende Fußgänger Rücksicht nehmen. Nicht drängeln!
- Hastedter Heerstraße / Hahnschener Straße**
Versuche an der Fußgängerampel in Richtung Mühlentunnel und 'S' Schulbrückl beim Warten auf Grün den Radweg freihalten. Nicht drängeln!
- Kreuzung Vaher Straße / Zeppelinstraße / Porsvohstraße**
Unübersichtliche Ampelanlage – immer auf Grün warten und besonders auf ein- und abfahrende Autos der Personalschleife achten!
- An der Geosappel / Himmelfinger Tunnel**
Achtung an Radwegübergang!
Lange Wartezonen an den Fußgänger- und Radfahrampeln – hier muss auf der Mittelinsel gewartet werden!

Bild 5: Beispiel für einen Schulwegeplan für Radfahrer und Fußgänger (Auszug, Quelle: ADFC Landesverband Bremen)

Hemmerde
Kreisstadt Unna

Liebe Kinder und liebe Eltern,

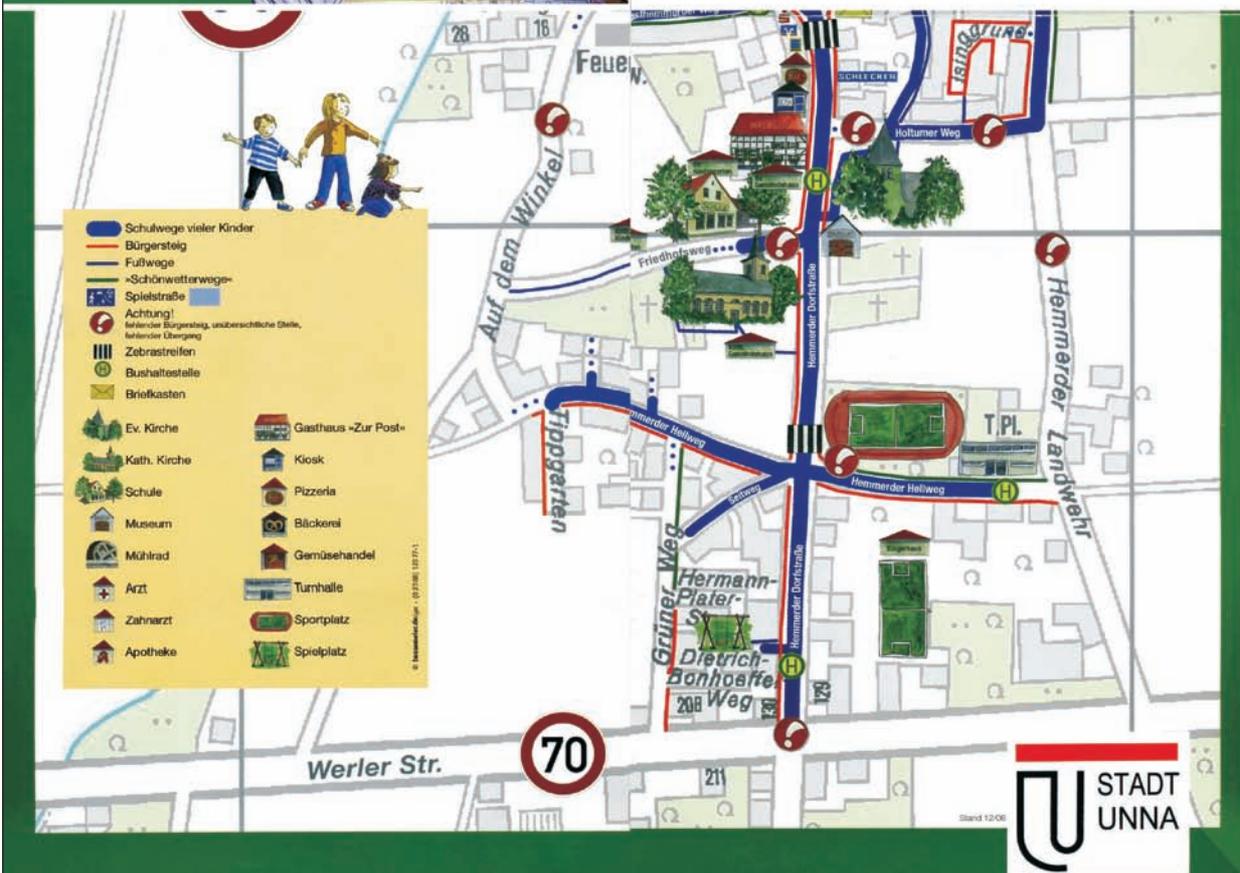
hier ein paar Tipps, wie Eure (Schul-) Wege sicherer werden:

- ▶ Speziell in der dunklen Jahreszeit ist helle Kleidung sinnvoll - Reflektorstreifen, Katzenaugen oder Klackbänder sollten ergänzt werden.
- ▶ Rechtzeitig losgehen - nicht erst auf den letzten Drücker!
- ▶ Am Anfang (Schulbeginn oder nach den Ferien) bringen Euch Eure Eltern am Besten zu Fuß zur Schule - solange, bis Ihr Euch sicher fühlt.
- ▶ Gemeinsame Schulwege sind sicherer und machen mehr Spaß - schließt Euch einfach mit anderen Schulkindern zusammen.



So kommt Ihr richtig und sicher über die Straße:

- ▶ Vor der Bordsteinkante heißt es immer HALT!
Links gucken - rechts gucken - links gucken - rechts gucken!
Keiner kommt? Super, dann flott über die Straße gehen, aber ohne zu rennen!
- ▶ Halten Auto- oder Fahrradfahrer z. B. am Zebrastreifen an, sucht den Augenkontakt, ob der Fahrer Euch tatsächlich gesehen hat.
- ▶ An einer Ampel nur bei »Grün« gehen!
Hierbei solltet Ihr auch die Auto- und Fahrradfahrer beobachten, ob diese tatsächlich angehalten haben.



Schulwege vieler Kinder	Bürgersteig
Fußwege	»Schönwetterwege«
Spielstraße	Achtung! fehlender Bürgersteig, unübersichtliche Stelle, fehlender Übergang
Zebrastreifen	Bushaltestelle
Briefkasten	Ev. Kirche
Kath. Kirche	Schule
Museum	Mühle
Arzt	Zahnarzt
Apotheke	Gasthaus »Zur Post«
Kiosk	Pizzeria
Bäckerei	Gemüsehandel
Turnhalle	Sportplatz
Spielplatz	



Bild 6: Beispiel für einen Kinderstadtteilplan (Auszug; Quelle: Stadt Unna)

für Kinder (z. B. Spielplätze, Skaterhalle, Minigolf, Schwimmbad) dargestellt. Ergänzt werden diese Freizeitziele z. B. durch Kennzeichnung von verschiedenen öffentlichen Gebäuden bzw. Einrichtungen (Rathaus, Post, Polizei, Feuerwehr, Kirche, Schulen, Kindergärten etc.) und weiteren für Kinder interessante Orte wie z. B. Bächen/Flüssen oder Seen.¹² Zum Teil wird zusätzlich auf Gefahrenstellen hingewiesen, auf stark befahrene Straßen aufmerksam gemacht und die Lage von Überquerungshilfen angegeben.¹³

Die Inhalte dieser Pläne können in ihrem Umfang unterschiedlich sein. Zum Teil beschränken sich einige Pläne lediglich auf die Darstellung von interessanten Freizeiteinrichtungen.¹⁴ Demgegenüber gibt es aber auch Kinderstadtpläne, die sich zusätzlich umfassend mit dem Thema Verkehrssicherheit befassen und auch den sicheren Schulweg in der Karte thematisieren.¹⁵

Ein weiterer Unterschied ist die Handhabung bzw. die Präsentationsform dieser Pläne. Es werden sowohl Pläne angeboten, die als Download zum Ausdrucken zur Verfügung stehen,¹⁶ als auch Pläne, die interaktiv genutzt werden können, indem z. B. eine Auswahl getroffen werden kann, welche Informationen im Plan angezeigt werden sollen (z. B. „Spielplätze“).¹⁷

Eine angeführte Begründung für die Notwendigkeit der Erstellung von Kinderstadtplänen als Ergänzung oder auch als Ersatz eines Schulwegplanes ist die Tatsache, dass nur ein gewisser Anteil der Kinderunfälle auf dem Schulweg geschieht. Ein Großteil der Unfälle mit Kindern erfolgt in der Freizeit, sodass dort ebenfalls und im Besonderen

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit notwendig sind.¹⁸

3.6 Leitfäden, Empfehlungen und Hilfestellungen

Im Bereich Verkehrserziehung/Schulwegsicherung/Schulwegpläne finden sich zahlreiche Veröffentlichungen, die sich mit der Thematik auseinandersetzen. Bereits in den 1970er und 1980er Jahren wurden von verschiedenen Institutionen Handreichungen zum Thema Schulwegsicherheit veröffentlicht. Zum Teil neu aufgelegt, zum Teil als Neuerscheinung sind in den darauffolgenden Jahrzehnten weitere Empfehlungen erschienen. Eine tabellarische Übersicht über die Empfehlungen und Merkblätter findet sich in der Anlage. In zusammengefasster Form werden dort für jede Veröffentlichung die Zielgruppe, die allgemeinen Inhalte und die Inhalte zur Thematik der Schulwegpläne angegeben. Auf Veröffentlichungen (Erlasse, Verwaltungsvorschriften etc.) von ministerieller Seite wird hier nicht näher eingegangen. Diese werden in Kapitel 4 an entsprechender Stelle angegeben und erläutert.

Die Zielgruppen der untersuchten Handreichungen sind unterschiedlich. Einige richten sich an Lehrer oder Eltern, andere allgemein an die Gruppe der „Ersteller“ von Schulwegplänen oder auch gezielt an Behörden und Planer. Dementsprechend unterscheiden sich die Ausführungen in ihrem Umfang und Inhalt (z. B. Benutzung bestimmter Fachbegriffe).

Nicht alle der gesichteten Veröffentlichungen haben das Thema Erstellung von Schulwegplänen als Schwerpunkt. Zum Teil werden umfassende Hinweise zur Schulwegsicherung und zur Schulwegsicherheit (z. B. die Themen Unfallgeschehen und Mobilitätsverhalten von Kindern) gegeben, dabei werden Schulwegpläne lediglich als eine zu empfehlende bzw. vorgesehene Maßnahme angesprochen (vgl. z. B. Der Bundesminister für Verkehr 1978).

Generell hat die Analyse der ausgewählten Veröffentlichungen in Bezug auf die einzelnen Empfehlungen zur Erstellung von Schulwegplänen ergeben, dass weder im Laufe der Jahre noch im Vergleich der verschiedenen Herausgeber große inhaltliche Unterschiede zu verzeichnen sind. Daher wird im Folgenden – unabhängig von einer be-

¹² Vgl. [http://www.gengenbach.info/\(cms\)/media/deliver/inline/71995?PHPSESSID=e513de749eba51899db13c20a8e0c3ed](http://www.gengenbach.info/(cms)/media/deliver/inline/71995?PHPSESSID=e513de749eba51899db13c20a8e0c3ed) (22.04.2008)

¹³ Vgl. http://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/pdf/kindplan_innenstadt1.pdf (22.04.2008)

¹⁴ Vgl. http://www.iserlohn.de/Jugend_und_Bildung/kinderstadtplan/ (22.04.2008)

¹⁵ Vgl. http://www.juelich.de/kinderstadtplan/html/karte_juelich_nw_schulweg.html (22.04.2008)

¹⁶ Vgl. http://www.wiesbaden.de/loader.php?menue=/die_stadt/sozial_fam/menue.php&alD=1151&content=/die_stadt/sozial_fam/kinder_familien/kinderstadtplan_1.php&werbe_seite=/banner/soziales_familie.php&smallbanner= (22.04.2008)

¹⁷ Vgl. <http://www.bruehl.de/cgi-bin/cityguide.pl?action=show&lang=de&size=8660&mapper=2&zoom=100> (22.04.2008)

¹⁸ Vgl. <http://www.kinder-stadtplan.de/hintergrund.html> (25.04.2008)

stimmten Veröffentlichung – die generell empfohlene Vorgehensweise bei der Erstellung von Schulwegplänen beschrieben. Besonderheiten und im Einzelnen vorhandene Unterschiede werden explizit genannt.

Die meisten Handreichungen beziehen sich auf die Erstellung von Schulwegplänen für Fußgänger. Lediglich in den Veröffentlichungen des Verkehrstechnischen Instituts der Deutschen Versicherer (GDV) und – besonders umfassend – in der Lehrer- und Schülerausgabe des Leitfadens für die Erstellung von Radschulwegplänen (Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung TU Dresden 2006a und 2006b) wird für weiterführende Schulen die Erstellung von Plänen für Radfahrer beschrieben.

Die Thematik „Schulwegplan und ÖPNV“ findet in der Literatur wenig Berücksichtigung. In der Veröffentlichung der Koordinierungsstelle „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit im VRS“ (JANSEN, NEUMANN 2005) wird explizit auf die Implementierung von Hinweisen zum Schulweg mit dem ÖPNV in den Schulwegratgeber verwiesen. Zum Teil wird in anderen Empfehlungen der Hinweis auf die Aufnahme der Standorte von Haltestellen bzw. Schulbushaltestellen in den Schulwegplan gegeben.

Grundlage eines Schulwegplanes ist die Erstellung eines Schulweggrundplanes, der alle wichtigen Informationen enthalten sollte, die im Rahmen umfassender Bestandsaufnahmen ermittelt werden. Diese Bestandsaufnahme zur Vorbereitung der Schulwegplanerstellung sollte bzw. kann folgende Punkte beinhalten:

- Beobachtung der Kinder auf dem Schulweg, z. B. durch verdeckte Verfolgung (optional),
- Elternbefragungen,¹⁹
- Angaben über Wohnstandorte der Schulanfänger und Einzugsbereich der Schule,
- Angaben zu interessanten Orten für Kinder,
- Unfallanalysen (insbesondere Fußgänger- und Radfahrerunfälle) und
- Aufnahme der verkehrlichen Gegebenheiten im Einzugsbereich der Schule (z. B. Verkehrsführung und -regelung, Überquerungsstellen).

Dargestellt werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahmen und daraus abgeleitet bereits Empfehlungen für einen sicheren Schulweg in einem Schulweggrundplan. Aus diesem Grundplan wird dann der eigentliche Schulwegplan für die Eltern entwickelt, der leicht verständlich, gut lesbar und übersichtlich sein sollte. Folgende Angaben sollte ein Schulwegplan gemäß den analysierten Empfehlungen mindestens beinhalten:

- den sicheren Schulweg (Gehwege bzw. wenn erforderlich die „geeigneterere/sichere“ Straßenseite; wenn möglich sollten Hin- und Rückwege gleich sein),
- Schulstandort,
- Orte für sichere Straßenüberquerungen und
- besonders gefährliche Wege und Gefahrenstellen.

Zusätzlich sollte der Plan das Datum der Fertigstellung beinhalten. Eine regelmäßige Fortschreibung wird empfohlen.

Konsens der verschiedenen Handreichungen und Empfehlungen findet sich auch bei den Angaben zum Format und zur Kartengrundlage. Der Schulwegplan sollte möglichst das Format DIN A4 haben. Die Kartengrundlage sollte im Maßstab M 1:2.500 (in städtischen Regionen) oder M 1:5.000 (in weniger dicht besiedelten Regionen) vorliegen.

Konkrete Hinweise auf zu verwendende Signaturen bzw. Symbole macht der Verband der Autoversicherer in seiner Veröffentlichung (PFUNDT, HÜLSEN 1980, Teil 1, S. 15). Ähnliche Symbole werden z. B. auch in einem Beispielschulweggrundplan in der Veröffentlichung des GDV verwendet (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004a, S. 58). Darin wird ebenfalls eine farbige Darstellung des Planes empfohlen, in der der sicherste Schulweg durch eine grüne Linie dargestellt wird (in Schwarz-/Weiß-Plänen z. B. als auffällig punktierte Linie). Insgesamt sind jedoch wenige Gestaltungshinweise und -beispiele in den Handreichungen vorzufinden.

Des Weiteren wird in den zahlreichen Leitfäden der Hinweis gegeben, dem Schulwegplan ein Begleitschreiben an die Eltern mit folgenden Inhalten beizufügen:

- Erläuterung der Gefahrenstellen und konkrete Hinweise zum Verhalten an diesen Stellen,

¹⁹ Hierzu finden sich in einigen Veröffentlichungen Beispiele (Fragebogen).

- der Schulweg soll mit dem Kind eingeübt werden,
- Eltern sollen Vorbild für ihre Kinder sein,
- es sollte genügend Zeit für den Schulweg eingeplant werden und
- das Kind sollte gut sichtbare/helle/reflektierende Kleidung tragen.

Der Schulwegplan inkl. Anschreiben sollte den Eltern möglichst rechtzeitig vor Schulbeginn bzw. Einschulung zur Verfügung gestellt werden.

Als beteiligte Institutionen, die bei der Erstellung von Schulwegplänen involviert sein sollten, werden häufig folgende angegeben:

- Straßenverkehrsbehörde (Federführung),
- Polizei,
- Straßenbauamt,
- Planungsamt,
- Schule,
- Schulträger,
- Eltern (und ggf. Schüler) und
- Verbände und Träger der Verkehrssicherheitsarbeit.

Im Planerheft des GDV (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004a, S. 41) wird empfohlen, für die Erstellung eines Schulwegplanes ggf. einen gemeinsamen Arbeitskreis „Schulwegsicherung“ zu gründen.

Die Vorgehensweise bei der Erstellung von Radschulwegplänen ist prinzipiell vergleichbar zu der von Schulwegplänen für Fußgänger. Auf Grundlage umfassender Bestandsaufnahmen (Unfälle, gefährliche Stellen für Radfahrer, vorhandene und empfohlene Wege, Radfahrerfurten) erfolgt die Erstellung eines Radschulweggrundplanes. Aus diesem Grundplan wird dann der eigentliche Radschulwegplan entwickelt, der folgenden Anforderungen genügen sollte:

- Empfehlen möglichst direkter Routen,
- Darstellung kritischer Stellen,
- Hinweis auf angeordnete Verbote und
- ggf. Ergänzung des Planes durch eine Radfahrwegweisung (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004a, S. 44).

In den Empfehlungen der Beratungsstelle für Schadensverhütung (PFUNDT, HÜLSEN 1980) wird das Thema Schulwegmarkierungen angesprochen. Darunter sind auf den Gehweg übertragene Schulwegempfehlungen zu verstehen (markierter Leitpfad zur Führung der Schulkinder und Haltesymbol als Hinweis auf eine günstige Überquerungsstelle). In dieser Veröffentlichung wird die generelle Benutzung derartiger Markierungen nicht empfohlen, da eine (nicht näher erläuterte) Untersuchung zu deren Wirksamkeit aus Baden-Württemberg ergeben haben soll, dass das Verhalten der Kinder durch solche Markierungen eher negativ beeinflusst wird (weniger Vorsicht, mögliche Ablenkung). „Trotzdem können die Markierungen in besonderen Einzelfällen als lokal begrenzte Unterstützung von Schulwegeempfehlungen sinnvoll sein, um die Schulkinder in besonders kritischen Bereichen zu sicheren Überquerungsstellen zu führen [...]“ (PFUNDT, HÜLSEN 1980, S. 20).

Neben diesen Empfehlungen in gedruckter Form gibt es zum Thema Erstellung von Schulwegplänen auch Empfehlungen, Hinweise und Hilfestellungen im Internet. Beispielhaft wird im Folgenden eine kleine Auswahl dargestellt.

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e. V.) veröffentlicht auf seiner Internetplattform (www.schulwegplaene.de) einen „Leitfaden zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und Schulwegannehmlichkeit mit Hilfe des Schulwegplan-Verfahrens“. Dabei wird in detaillierten Schritten mit Beispielen und weiterführenden Literaturhinweisen die Vorgehensweise bei der Aufstellung eines Schulwegplanes beschrieben. Diese Beschreibungen sind in Struktur und Inhalten ähnlich zu den bereits beschriebenen Leitfäden und Empfehlungen anderer Institutionen, auf die z. T. auch als weiterführende Literaturhinweise verwiesen wird. Als Verfahren und Voraussetzungen zur Schulwegplanerstellung werden dort die folgenden fünf Punkte benannt:

- Durchführung einer Elternbefragung (Elternbrief, Elternversammlung, Fragebogen mit Kartenausschnitt),
- Auswertung der Fragebögen und Übertragen in den Schulweggrundplan,
- Diskussion über die Wegeempfehlungen auf Grundlage des Schulweggrundplanes,
- Diskussion über Gefahrenpunkte, deren Entschärfung und Verbesserung der Geh-Bedingungen und

- Erstellung und Verteilung des Schulwegplanes (inkl. Erläuterungen und Empfehlungen).

Betont wird hier die Wichtigkeit der Beteiligung von Eltern und Kindern, damit die Planerstellung erfolgreich verläuft. Nur so können die Betroffenen sich mit dem Plan identifizieren.

Neben den bereits benannten Ausführungen gibt die Internetseite auch Hinweise auf zu empfehlende Schulwege (möglichst kurz, seltenes Überschreiten der Fahrbahn etc.) und zu den Erläuterungen von Gefahrenstellen.

Als Beispiel für eine Planvorlage als Grundlage zur Erstellung eines Schulwegplanes ist das von der Stadt München angebotene Muster eines leeren Schulwegplanes zu nennen. Die Stadt München stellt auf ihrer Internetseite neben dieser Mustervorlage einen Beispielplan einer Schule zum Herunterladen zur Verfügung und nennt ergänzend die Kontaktdaten des Schulwegbeauftragten der Stadt.²⁰ Dieses zweiseitige Muster enthält auf der ersten Seite allgemeine Tipps zur Schulwegsicherheit für Eltern (Schulwegtraining, Verhalten, Verkehrszeichen). Auf der zweiten Seite sind neben einem Feld für den individuellen Schulwegplan ein Bereich für Bilder von Gefahrenstellen und ein weiterer für Bilder und Kontaktdaten von wichtigen Ansprechpartnern vorgesehen.

In einer Mitteilung des Bayerischen Gemeindeunfallversicherungsverbandes, der Bayerischen Landesunfallkasse und der Landesunfallkasse München zur Unfallverhütung und Sicherheitserziehung in Schulen aus dem Jahr 2006 wird eine interessante Möglichkeit zur Überprüfung der Einhaltung von empfohlenen Schulwegen beschrieben.²¹ Als Beispiel wird die Stadt Marktredwitz erwähnt, die für ihre Erstklässler Schulwegpläne erstellt, verteilt und den Schülern durch einen Vertreter der Schule erläutern lässt. Als Ergänzung werden vor Ort auf die empfohlenen Schulwege Tiersymbole mit Permanentfarbe auf den Gehweg aufgesprüht (dies bedarf einer behördlichen Genehmigung). Die Erst-

klässler erhalten dann ein Blatt mit 10 Tiersymbolen zum Ausmalen. Aufgabe für sie ist es, nur die Symbole auszumalen, die sie auf ihrem Weg zur Schule vorfinden. Die Blätter werden am nächsten Tag in der Schule vom Lehrer eingesammelt, und der kann somit überprüfen, ob der im Schulwegplan empfohlene Weg von den Kindern auch tatsächlich genutzt wird. Als Belohnung wird den Kindern eine kleine Überraschung in Aussicht gestellt. Dieses Konzept wird in der Mitteilung vom Bayerischen Gemeindeunfallversicherungsverband zur Nachahmung empfohlen.

Zunehmende Bedeutung im Zusammenhang mit der Erstellung von Schulwegplänen erfährt aktuell das Internetangebot des „SchulwegPlaners“.²² Diese Plattform wurde in Auftrag gegeben von der Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V. und der Continental AG. Entwickelt wurde dieser internetbasierte SchulwegPlaner von einem Team verkehrswissenschaftlicher Institutionen aus Hannover, Salzgitter und München.²³

Durch Registrierung auf der Internetseite kann ein Programm zur Erstellung eines Schulwegplanes heruntergeladen werden. Jedermann ist dazu berechtigt. Durch Angabe einer Schule, für die der Plan erstellt werden soll, wird eine Karte als Grundlage zur Verfügung gestellt. Nach Installation des Planungsprogrammes kann dann mit der Planerstellung begonnen werden (SCHÜLER, ROHDE 2008).

Ein Handbuch zum Schulwegplaner beschreibt die einzelnen Arbeitsschritte sowohl zur Registrierung als auch zur Installation und Nutzung des Programmes und zur anschließenden Authentifizierung bzw. Publizierung des erstellten Schulwegplanes (SCHÜLER, ROHDE 2008).

Wie den Informationen zu diesem Programm zu entnehmen ist, sollen insbesondere auch Eltern dazu motiviert werden, die Initiative zur Planerstellung zu ergreifen. Es wird jedoch auch darauf hingewiesen, dass die Erstellung nicht ohne eine Zusammenarbeit bzw. Kontaktierung der Schule, der Polizei und der Verwaltung bzw. Behörden erfolgen sollte bzw. kann. Damit ein erstellter Schulwegplan auf der Internetseite zur Verfügung gestellt werden kann, ist es zudem erforderlich, dass er zuvor durch einen von der Schule benannten Verantwortlichen freigegeben wird. Zuvor hat durch diese verantwortliche Person eine Überprüfung der Planinhalte auf Richtigkeit zu erfolgen.

²⁰ Vgl. http://www.muenchen.de/Stadtleben/Bildung_Beruf/Schulen_Kinderbetreuung/sicherheit/schulweg/143398/schulwegplaene.html (24.04.2008)

²¹ http://luk-bayern.de/Internet_I-Frame/Files/Wb_PP/wb_plus_punkt_01_06.pdf (23.04.2008)

²² www.schulwegplaner.de (23.04.2008)

²³ Vgl. <http://www.schulwegplaner.de/projekt/team.htm> (23.04.2008)

Ziel dieses Schulwegplaners soll es sein, die Planerstellung zu standardisieren, um möglichst bundesweit einheitliche Schulwegpläne zu erhalten. Dazu werden einheitliche Symbole z. B. zur Darstellung von Überquerungs- oder Gefahrenstellen verwendet. Bild 7 stellt eine Übersicht dieser Symbole mit ihrer jeweiligen Bedeutung dar.

Als Hilfestellung zum Auffinden des sichersten Schulweges dient eine hinterlegte Bewertungsmatrix. Für vorhandene Elemente des Querverkehrs

	Besondere Gefahrenstelle (mit Angabe konkreter Handlungsempfehlungen)
	Gefahrenstelle (mit Angabe konkreter Handlungsempfehlungen)
	Straßenüberquerung (mit Angabe von Hinweisen zur sicheren Bewältigung)
	Straßenverengung (mit Angabe von Hinweisen zur sicheren Bewältigung)
	Mittelinsel (mit Angabe von Hinweisen zur sicheren Bewältigung)
	Zebrastrreifen (mit Angabe von Hinweisen zur sicheren Bewältigung)
	Lichtsignalanlage (mit Angabe von Hinweisen zur sicheren Bewältigung)
	Über-/Unterführung (mit Angabe von Hinweisen zur sicheren Bewältigung)
	Haltestelle (mit Angabe von Hinweisen zur sicheren Benutzung)
	Schule
	Zwischenpunkt (z. B. Hort, Spielplatz, Sportplatz, Tagesmutter etc.)
	Ausgangspunkt (z. B. Straßenname, Stadtteil, Gebäude etc.)

Bild 7: Verwendete Symbole des Internet-SchulwegPlaners (Quelle: http://www.schulwegplaner.de/download/swp_handbuch.pdf (14.07.2010))

(freie Überquerungsstelle, vorgezogener Seitenraum, Mittelinsel, Fußgängerüberweg) sollen Angaben zur Geschwindigkeit und zu Verkehrsstärken im betrachteten Querschnitt gemacht werden. In Verbindung mit weiteren Angaben z. B. zum Unfallgeschehen oder zur Fahrstreifenanzahl generiert sich ein Bewertungsindex, der die Widerstände für die einzelnen Wege im Plan festlegt. Ein hoher Widerstand bedeutet dabei ein hoher Bewertungsindex und somit ein erhöhtes Gefahrenpotenzial (SCHÜLER, ROHDE 2008). Bild 8 zeigt den Bewertungsindex für Elemente des Querverkehrs im SchulwegPlaner.

Den Elementen des Schulwegplaners können manuell besondere Handlungsempfehlungen und sicherheitsrelevante Attribute zugewiesen werden. Diese Attribute sind überwiegend den Elementen des Querverkehrs zugeordnet. Zu diesen Attributen gehören:

- Verkehrsstärke im Querschnitt,
- zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- überhöhte Geschwindigkeit,
- Anzahl der zu überquerenden Fahrstreifen,
- zusätzliche Mittelinsel,
- Bahngleise zu queren und

Element des Querverkehrs	Geschwindigkeit [km/h]	Verkehrsstärke im Querschnitt [Kfz/h]			
		<250	250-500	501-1000	>1000
freie Überquerungsstelle	< 30	0	0	0	1
	30	0	0	1	1
	40	0	0	1	1
	50	0	1	1	2
	60	1	2	3	4
	70	2	3	4	4
	> 70	2	3	4	4
vorgezogener Seitenraum	< 30	0	0	0	1
	30	0	0	0	1
	40	0	0	0	1
	50	0	0	1	2
	60	1	2	3	4
	70	2	3	4	4
	> 70	2	3	4	4
Mittelinsel	< 30	0	0	0	0
	30	0	0	0	0
	40	0	0	0	0
	50	0	0	0	1
	60	0	1	2	3
	70	2	2	3	3
	> 70	2	2	3	3
Fußgängerüberweg	< 30	1	1	1	1
	30	1	1	1	1
	40	1	0	1	1
	50	1	0	1	1
	50	1	0	1	1

Bild 8: Bewertungsindex des SchulwegPlaners für Elemente des Querverkehrs (Quelle: SCHÜLER, ROHDE 2008)

- fehlende Beleuchtung.

Diese Auswahl soll sich wie die anknüpfende Sicherheitsbewertung an den Einsatzkriterien für Überquerungsanlagen orientieren.²⁴ Die Empfehlungen für die Anlage von Überquerungsstellen stehen in diesen Richtlinien im engen Zusammenhang mit den Einflussgrößen Verkehrsstärke und Geschwindigkeit sowie der Anzahl zu querender Fahrstreifen.

Die im Rahmen des „SchulwegPlaners“ entwickelte Sicherheitsbewertung durch den Bewertungsindex „soll äquivalent zu dem jeweiligen Gefährdungspotenzial des Elements sein. Die Methodik ist ausdrücklich als grundsätzlicher Ansatz zu verstehen, der im Rahmen des Projektes nicht abschließend entwickelt werden konnte. Die dargestellten Werte für die einzelnen Bewertungsindizes sind erste Initialwerte, die für eine praxismgerechte Anwendung noch verifiziert werden müssen“.

Die Bewertung erfolgt dabei so, dass die negativ wirkenden Attribute, wie überhöhte Geschwindigkeit, mangelhafte Beleuchtung etc. eine lineare Erhöhung um jeweils einen Bewertungspunkt verursachen und diese addiert werden. Ist demgegenüber eine Mittelinsel vorhanden, erfolgt die Einstufung in die nächstkleinere Verkehrsstärkenklasse, da die Entwickler der Methode vereinfacht davon ausgehen, dass sich die Verkehrsstärke zu gleichen Teilen auf die beiden Fahrtrichtungen aufteilt, auch wenn sich dies möglicherweise im Berufsverkehr asymmetrisch darstellt und eher für das Tagesmittel gilt.

Zurzeit ist der Schulwegplaner nur für Schulwege zu Fuß geeignet, geplant ist aber auch eine Ergänzung um Radweg-Informationen.

Zusammenfassend kann in Bezug auf vorhandene Leitfäden, Hilfestellungen und Empfehlungen gesagt werden, dass weder im Vergleich der verschiedenen Herausgeber noch im Laufe der Jahre große inhaltliche Unterschiede zu verzeichnen sind. Es hat kaum eine Anpassung an den sich ändernden Bedarf stattgefunden – wie die Analysen im Rahmen des vorliegenden Projektes ergeben haben.

Der Schwerpunkt der Handreichungen liegt bei dem klassischen Schulwegplan für Fußgänger in Form einer Karte mit eingezeichnetem Schulweg. Empfehlungen für andere Planarten sind praktisch nicht vorhanden. So wird z. B. der Bereich ÖPNV/Schulbus im Schulwegplan in den Empfehlungen und Hilfestellungen kaum thematisiert. Ebenso gibt es keine umfassenden Hinweise zur Erstellung von Kinderstadtplänen. Des Weiteren werden kaum Empfehlungen dazu abgegeben, welche weiteren (Plan-)Inhalte (z. B. Hinweise zur selbstständigen Mobilität und zur Mobilitätsbildung) über die reine kartografische Darstellung hinaus noch sinnvoll sein können. Eine Bedarfsorientierung und Festlegung der verfolgten Zielsetzung bei der Schulwegplanerstellung werden ebenfalls in den vorhandenen Leitfäden nicht hervorgehoben. Insgesamt enthalten die analysierten Handreichungen wenige Gestaltungshinweise und -beispiele für Symbole oder Schulwegpläne.

Die Praxis bzw. die Realität der vorhandenen Schulwegpläne hat zudem gezeigt, dass einige Empfehlungen im Hinblick auf Format, Farbgebung oder auch Aktualität bzw. Fortschreibung nicht zwangsläufig praxismgerecht und zwingend zu empfehlen sind. Zahlreiche Beispiele für Schulwegpläne, die dem Forschungsnehmer im Rahmen der Erhebungen zur Verfügung gestellt wurden, entsprachen nicht dem Format DIN A 4, waren aber dennoch gut les- und handhabbar. Die Farbgebung ist u. a. auch eine Kostenfrage. Eine farbige Darstellung ist nicht zwingend erforderlich, wenn auf eine gute Les- und z. B. Kopierbarkeit geachtet wird. Das Empfehlen einer mindestens jährlichen Fortschreibung des Schulwegplanes ist vor dem Hintergrund des enormen Arbeitsaufwandes der Erstellung kritisch zu sehen.

Neben diesen Leitfäden und Hilfestellungen in Papierform stellt der Internet-SchulwegPlaner eine gute Unterstützung bei der Schulwegplanerstellung dar. Durch die Verwendung bereits vorhandener Symbole ist er zeitsparend bei der Erstellung. Zudem entfällt die meist aufwändige Suche nach geeignetem Kartenmaterial, da dies von dem Programm zur Verfügung gestellt wird. In der Gestaltung ist er durch den vorgegebenen Aufbau der Seite wenig flexibel. Es besteht keine Möglichkeit, Bilder oder umfangreichere Texte einzufügen, z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit allgemein, die Förderung der selbstständigen Mobilität oder auch das Eltern-Taxi.

²⁴ Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, 2002) und die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)

4 Verankerung von „Schulwegplänen“ auf Ebene der Ministerien und Senatsverwaltungen in den Bundesländern

4.1 Einleitung und Durchführung der Bestandsaufnahme

Die Bereiche Bildung und Schule liegen im Zuständigkeitsbereich der Bundesländer. Durch diese föderale Struktur sind auch die Schulwegsicherheit und der Umgang mit Schulwegplänen²⁵ auf der Ebene der Bundesländer unterschiedlich verankert.

Da bislang keine aktuelle Übersicht über Hinweise, Erlasse etc. für die jeweiligen Bundesländer verfügbar ist, wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung eine Befragung der betreffenden Ministerien durchgeführt. In allen Bundesländern wurden die folgenden Ministerien²⁶ zur Thematik Schulwegpläne und deren Verankerung in Erlassen oder sonstigen Hinweisen befragt:

- Kultusministerium,
- Innenministerium und
- Verkehrsministerium.

Alle Ministerien wurden mit Schreiben vom 25. Januar 2008 gleichzeitig und umfassend über die geplante Forschungsarbeit informiert. Da die unmittelbar zuständigen Abteilungen nicht für alle Bundesländer und Ministerien bekannt waren, wurden die jeweiligen Staatsminister/innen und Minister/innen in den Bundesländern persönlich angesprochen. Der Brief enthielt ein Anschreiben und einen kurzen standardisierten Fragebogen (s. Anlage). Die Unterlagen wurden für die jeweiligen Ministerien inhaltlich angepasst.

Der Fragebogen für die Innenministerien gliederte sich in folgende Themenbereiche:

- Fragen zu rechtlichen Rahmenvorgaben,
- Fragen zur Arbeit der Polizei vor Ort,

- Fragen zur Zielgruppe und zu Prozessbeteiligten und
- Fragen zur Aus- und Weiterbildung bei der Polizei (jeweils im Zusammenhang mit Schulwegplänen bzw. deren Erstellung).

Der Fragebogen für die Verkehrsministerien beinhaltete lediglich die beiden Themenkomplexe „Rechtliche Rahmenvorgaben“ und „Zielgruppe und Prozessbeteiligte“.

Der Fragebogen für die Kultusministerien war umfassender. Er enthielt die nachfolgend beschriebenen Themenbereiche:

- Fragen zu rechtlichen Rahmenvorgaben,
- Fragen zur Zielgruppe und zu Prozessbeteiligten und
- Fragen zu Entwicklungen und Planungen in der „Schullandschaft“ (Einzugsbereiche, Betreuungsangebote und Schülerbeförderung).

Diese letztgenannten Punkte zu Planungen in der „Schullandschaft“ haben ggf. Auswirkungen auf die Erstellung von Schulwegplänen und wurden vor dem Hintergrund möglicher, in Zukunft zu berücksichtigender Aspekte im Bereich der Planerstellung abgefragt.

Die Kultusministerien und die Ministerien für Inneres wurden in dem Anschreiben gleichzeitig um die Genehmigung der geplanten Erhebungen in den Schulen bzw. bei der örtlichen Polizei (vgl. Kapitel 5.2.2 und Kapitel 7) gebeten. Zusätzlich wurde um Überlassung eines Begleitschreibens für die Schulen bzw. für die örtliche Polizei gebeten. In diesem Begleitschreiben sollte nach Möglichkeit um Unterstützung dieser Forschungsarbeit im Rahmen der Möglichkeiten gebeten werden. Zu einem großen Teil sind die Ministerien diesem Anliegen auch nachgekommen.

Den Ministerien wurde zur Beantwortung eine Bearbeitungszeit von acht Wochen eingeräumt.

4.2 Beteiligung der Ministerien an der Erhebung

Die Unterstützung der Forschungsarbeit durch die jeweiligen Ministerien und Senatsverwaltungen in den Bundesländern war kooperativ und positiv. Der vorgesehene Bearbeitungszeitraum war aufgrund

²⁵ Gemeint sind auch die übrigen Pläne und Konzepte (vgl. Kapitel 3.5).

²⁶ Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist hier vereinfacht die Kategorisierung und nicht die korrekte Bezeichnung der Ministerien dargestellt.

Bundesland	Informationen vom Kultusministerium liegen vor	Informationen vom Innenministerium liegen vor	Informationen vom Verkehrsministerium liegen vor
BW	✓	✓	→ ²⁸
BY	✓	✓	✗
BE	✓	✓	✓
BB	✓	✓	✗
HB	✓	✓	✓
HH	✓ ²⁹	✓	✓
HE	✓ ³⁰	✓	✓
MV	✓ ³¹	✓	✓
NI	✓	✓	✓
NW	✓	✓	✓
RP	✓	✓	✓
SH	✓	✓ ³²	✓
SL	✓	✓	✓
SN	✓	✓	✓
ST	✓	✓	✓
TH	✓	✓	✓

Tab. 5: Übersicht Bestandsaufnahme bei den Ministerien und Senatsverwaltungen der Bundesländer³³

²⁷ „Häkchen“ bedeutet: Informationen zur Beurteilung der Rahmenbedingungen liegen für das Bundesland vor. „Kreuz“ bedeutet: Gewünschte Informationen liegen nicht vor.

²⁸ Dieser Aufgabenbereich ist in BW dem IM zugeordnet, daher erfolgt die Beantwortung der Fragen durch das IM.

²⁹ Das Institut für Bildungsmonitoring verweist mit Schreiben vom 2. Mai 2008 auf Bearbeitung eines Fragebogens durch die Behörde des Innern und Verkehr. Weitere Auskünfte liegen nicht vor.

³⁰ Die Auswertung erfolgt auf Grundlage des Erlasses „Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule“ vom 15. Juli 2003.

³¹ Die Auswertung erfolgt auf der Grundlage des Erlasses des Wirtschaftsministeriums des Landes Mecklenburg-Vorpommern „Maßnahmen zur Schulwegsicherung sowie für die Bereiche von Kindergärten, Kindertagesstätten, Kinderheimen, Alten- und Pflegeheimen und vergleichbaren Einrichtungen“ vom 27.07.1992 sowie der Ergänzung vom 22.11.1993. Der vorgesehene Fragebogen wurde nicht bearbeitet.

³² Die Beantwortung erfolgte nach Auskunft des Innenministeriums des Landes SH vom 5. Mai 2008 nach landesinterner Abstimmung. Eine spezifische Beantwortung des Fragebogens für das IM erfolgte nicht.

³³ Baden-Württemberg (BW), Bayern (BY), Berlin (BE), Brandenburg (BB), Bremen (HB), Hamburg (HH), Hessen (HE), Mecklenburg-Vorpommern (MV), Niedersachsen (NI), Nordrhein-Westfalen (NW), Rheinland-Pfalz (RP), Saarland (SL), Freistaat Sachsen (SN), Sachsen-Anhalt (ST), Schleswig-Holstein (SH) und Thüringen (TH)

des hohen Informations- und Abstimmungsbedarfes in manchen Fällen jedoch nicht ausreichend. Daher wurde teilweise um eine spätere Abgabemöglichkeit gebeten. Entsprechend dem jeweiligen Rücklauf-Status erfolgte ein angepasstes Nachfassen per E-mail. Tabelle 5 stellt den Rücklauf der Befragung dar.²⁷

In Bayern erfolgte auf Grundlage der Fragebögen ein persönliches Gespräch mit einem Vertreter des Polizeipräsidiums München und einer Vertreterin des Kreisverwaltungsreferates München.

4.3 Erlasse und Hinweise zur Umsetzung von Schulwegplänen in den Bundesländern

Die parallele Befragung der drei Ministerien für Kultus, Inneres und Verkehr in den jeweiligen Bundesländern hat sich als sinnvoll erwiesen. Da die Antwortbereitschaft variierte, war es nur auf diesem Wege möglich, einen umfassenden Einblick in die Umsetzungspraxis von Schulwegplänen in den Bundesländern zu erhalten. Es ist gelungen, einen Überblick über die Anordnungspraxis und Beteiligungen in Bezug auf Schulwegpläne in den Bundesländern zu erhalten. Die vorliegenden Ausführungen stellen eine Übersicht und Zusammenfassung der von den jeweiligen Ministerien erteilten Auskünfte und gelieferten Materialien dar. Die Darstellungen sollen einen Überblick über das Spektrum an Vorgehensweisen und Beispielen in Deutschland geben und wurden zudem als Grundlage für die folgenden Projektschritte genutzt (Konzeption der Befragung der Kommunen, Schulen und Polizeidienststellen). In der Anlage befindet sich eine ausführliche Darstellung der Antworten der Ministerien.

In den Tabellen 6 bis 8 wird zunächst für alle drei Ministerien ein Überblick über die benannten Erlasse, deren wesentlichen Inhalte und weitere relevante Erkenntnisse gegeben. Daran anschließend erfolgten für jedes Ministerium separat eine zusammenfassende Wiedergabe der Aussagen und Einschätzungen zu den wesentlichen Kernfragen der Erhebung und eine entsprechende Zusammenfassung und Einschätzung der gewonnenen Erkenntnisse.

BL	Kultusministerium
BB	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Im Rahmen der Befragung äußerte das Ministerium, Standards für die Bearbeitung von Schulwegplänen zu empfehlen. Eine Quellenangabe, in der diese Standards konkretisiert sind, wurde nicht gemacht.
BE	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Verfügbare Hilfestellungen, die bei der Landesverkehrswacht Berlin oder der BMW-Niederlassung Berlin bezogen werden können. „ <u>Übliche Praxis</u> “: Interessenten für Schulwegpläne werden von der Landesverkehrswacht beworben und dann von einem beauftragten Träger mit MAE-Kräften (Erwerbslose mit Mehraufwandsentschädigung) erstellt. Die Druckkosten der erstellten Pläne werden von der BMW-Niederlassung Berlin finanziell getragen (Sponsoring).
BW	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Grundschul-Bildungsplan 2004, Fächerverbund Mensch-Natur-Kultur „Aktion sicherer Schulweg 2007“
BY	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Landesweite Aktion „Sicher zur Schule, sicher nach Hause“ (bildet die Grundlage für die Erstellung von Schulwegplänen)
HB	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Keine
HE	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Erlass „Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule“ vom 15. Juli 2003 (ABl. 8/03 S. 521): Im Bezug auf die Schulwegplanung heißt es unter dem Punkt 3.2 Sicherung der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg sehr konkret und verbindlich: „Die Sicherung der Schulwege ist gemeinsame Aufgabe der Straßenverkehrs-, Polizei- und der allgemeinen Ordnungsbehörde.“ „In der Ausführung ist sie Angelegenheit der Straßenbauasträger. Schulaufsichtsbehörden, Schulträger, Schulen und Eltern stehen beratend und unterstützend zur Seite.“ „Die Schulleitung arbeitet zumindest für die Jahrgänge 1 bis 7 einen Schulwegplan aus. Schulwegpläne sind Darstellungen, in denen die sichersten Wege zur Schule empfohlen werden.“ „Schulwegpläne sind den Eltern von Schulanfängern rechtzeitig vor Schulbeginn bekannt zu machen und zumindest mit den Schulanfängern zum Schuljahresbeginn zu besprechen.“
HH	Abgestimmte Antwort mit dem Senator für Inneres.
MV	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Gemeinsamer Erlass mit Innenministerium.
NI	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Im Jahr 2005 wurde in Niedersachsen ein landesweiter Wettbewerb zum Thema Schulwegpläne durchgeführt. Darüber hinaus empfiehlt das Kultusministerium, das Angebot des Internet-„SchulwegPlaners“ zu nutzen.
NW	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Runderlass (RdErl.) des Kultusministeriums vom 10.7.1995 (GABl. NW. I S. 154) (Bereinigt, Eingearbeitet: Gem. RdErl. Vom 18.08.1994 (GABl. NW. I S. 260) u. Gem. RdErl. Vom 6.10.2000 (ABl. NRW. 1 2001 S. 8)): [...] „Für die Schulwegsicherung und Beförderung von Schülerinnen und Schülern werden Orientierungshilfen, die beim Ministerium für Bauen und Verkehr angefordert werden können, empfohlen. Daneben sind Schulwegpläne, die Einrichtung von Schüler- und Elternlotsendiensten und die Beförderung mit dem Schulbus weitere geeignete Mittel, das Gefährdungspotenzial für die Schülerinnen und Schüler zu vermindern. [...]“ Rahmenvorgabe zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Nordrhein-Westfalen: [...] „Die Grundschule ist verpflichtet, Schulverkehrspläne zu erarbeiten.“ Ministerium und ADAC haben im Jahr 2006 den „Schulwegratgeber“ herausgegeben. Dieser enthält Informationen und Tipps für Eltern und Lehrer von Schulanfängern. Auf Seite 18 dieser Broschüre wird die Bedeutung von Schulwegplänen erläutert. Darin heißt es z. B.: „Schulwegpläne sind Skizzen der direkten Umgebung von Schulen“. Aufgrund von Erfahrungswerten werden in diesen Schulwegplänen die derzeit sichersten Wege zur Schule eingezeichnet. Sie geben damit den Eltern Empfehlungen, welcher Weg gewählt werden soll. Dieser Weg ist oftmals nicht der kürzeste, jedoch der mit den wenigsten Gefahrenstellen.“ In der Broschüre werden zahlreiche Gefahren auf dem Schulweg benannt und sie enthält den Hinweis, wo die Eltern die Schulwegpläne beziehen können.
RP	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Verwaltungsvorschrift „Verkehrserziehung in den Schulen“ vom 9. August 1999 (GAmtsbl. S. 358): Im Kapitel 8 Fachberaterinnen und Fachberater für Verkehrserziehung heißt es [auszugsweise] unter dem Punkt 8.2: Den Fachberaterinnen und Fachberatern obliegt „die Beratung der Schulen und Mitorganisation bei der Erstellung von Schulwegplänen und der Einrichtung von Schulwegbegleitdiensten“.

Tab. 6: Übersicht wesentlicher Erlasse, Aktionen und Angebote der Kultusministerien in den Bundesländern

BL	Kultusministerium
RP	<p>(Fortsetzung)</p> <p>Es besteht keine Pflicht zur Erstellung von Schulwegplänen, jedoch soll diese Praxis in den kommenden Jahren seitens des Ministeriums modifiziert werden. Ziel ist, dass noch mehr Schulen als bisher Schulwegpläne erstellen. Die Schulen werden dabei beratend unterstützt. Im Kontext der Schulwegpläne ist auch auf die Kinderstadtteilpläne hinzuweisen, deren Erstellung unter der Beteiligung von Kindern durch das Ministerium im Rahmen des Aktionsprogramms „Kinderfreundliches Rheinland-Pfalz“ mit Landesmitteln gefördert wird. Diese Kinderstadtteilpläne sind zwar keine Schulwegpläne, haben aber auch die Funktion, auf Gefahrenquellen entlang der Laufwege von Kindern hinzuweisen. Zusätzlich werden den Schulen zukünftig Standards zur Erstellung von Schulwegplänen empfohlen. Eine aktuelle Empfehlung des Ministeriums ist die Nutzung des Internet „SchulwegPlaners“.</p> <p>In jüngerer Zeit entwickelt sich die <i>übliche Praxis</i> dahingehend, dass die Fachberaterinnen und Fachberater für Verkehrserziehung das Werkzeug „SchulwegPlaner“ vorstellen und empfehlen.</p> <p><u>Lehreraus- und Fortbildung:</u></p> <p>Schulwegpläne sind in Rheinland-Pfalz fester Bestandteil der Lehrerausbildung:</p> <p>Lehramt an Grund- und Hauptschulen: im Lernbereich Sachunterricht im Fachseminar Grundschulpädagogik. Lehramt an Realschulen: Erdkundeunterricht zu Beginn der 5. Klasse Lehramt an Förderschulen(siehe auch Lehramt Realschulen): Sachunterricht, Heimatkunde und Verkehrserziehung (ab Klasse bzw. Lernstufe 1) In Fortbildungsveranstaltungen des Staatlichen Lehrerfortbildungsinstitut IFB werden Schulwegpläne thematisiert (in der 3. Phase der Lehrerausbildung (berufsbegleitend)).</p>
SH	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> RdErl. Verkehrserziehung und Schulwegsicherung vom 12. September 2002 – III 525 320.510.13.5.0 [Anmerkung: Der entsprechend zitierte Paragraph trägt im neuen Schulgesetz vom Januar 2007 die Nummer § 62 Abs. 1 Nr. 21]. Darin heißt es [auszugsweise]:</p> <p>„Aus der Grundlage eines Schulkonferenzbeschlusses (§ 92 Abs. 1 Nr. 21 SchulG) fertigt die Schulleiterin oder der Schulleiter in Zusammenarbeit mit dem Schulelternbeirat, den Polizeiverkehrslehrerinnen und -lehrern, den jeweils zuständigen Polizeidienststellen und den Kommunalbehörden einen Schulwegplan und aktualisiert ihn ggf. jährlich. Die Erfahrungen von Eltern, Schülerinnen und Schülern sind zu berücksichtigen.</p> <p>Der Schulwegplan ist den Schülerinnen und Schülern sowie den Eltern zum Schuljahresbeginn und nach Bedarf zu erläutern und auch zum Gegenstand von Elternversammlungen zu machen. Die Schülerinnen und Schüler sind in geeigneter Weise mit dem für sie sicheren Schulweg und den Gefahrenpunkten vertraut zu machen.“</p> <p>Lehrplan für die Grundschulen, Lernfeld 2 Sicherung menschlichen Lebens [auszugsweise]: „Unmittelbar nach der Einschulung wird der verkehrssichere Schulweg mit den Kindern besprochen und nach Möglichkeit aufgesucht bzw. abgegangen.“</p> <p>Bei den Standards, die für die Erstellung von Schulwegplänen eingehalten werden sollten, empfiehlt das Ministerium die Empfehlungen und Ausarbeitungen des Gesamtverbandes der deutschen Versicherer (GDV e. V.).</p> <p><u>Lehreraus- und Fortbildung:</u></p> <p>Die Universität Flensburg bietet Seminare an, die Studierende belegen können. Seit dem Jahr 2004 findet jährlich mindestens ein Seminar der Unfallkasse Nord zusammen mit dem Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen statt. Dies sind jeweils die Seminare: Schulwegplan (Schulwegsicherung für Grundschulen) und Schulwegsicherung (Radwegplan) für weiterführende Schulen.</p>
SL	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Keine
SN	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> „Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus, des Sächsischen Staatsministeriums des Innern und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Schulwegsicherung und Beförderung von Schülern“, vom 20. August 1992
ST	<u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Keine
TH	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Lehrplan (Heimat- und Sachkunde)</p> <p>Empfehlungen für das fächerübergreifende Thema „Verkehrserziehung“ vom Januar 1999</p> <p>In dieser Empfehlungen heißt es unter dem Punkt 4 mit der Überschrift „Zusammenarbeit der Schule mit außerschulischen Einrichtungen: [...] Die Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei bezieht sich in der Regel auf die Schwerpunkte Schulwegplanung, Schulwegsicherheit, Radfahrausbildung und die Ausbildung von Schülerlotsen. Sie erstreckt sich darüber hinaus auf verkehrspolizeiliche Beratung bei Unterrichtsvorhaben und auf die Zusammenarbeit mit Fachberatern; sie ist in allen Schulstufen und Schularten zu pflegen und auszubauen.“</p>

Tab. 6: Fortsetzung

BL	Innenministerium
BB	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung Brandenburg 2004.</p> <p>Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums des Innern und des Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport: Partnerschaften Polizei und Schule – Intensivierung der Kooperation zwischen Polizei und Schule zur Kriminalprävention bei Kindern und Jugendlichen vom 10.09.2002, aus der auch die polizeiliche Unterstützung der Schulen in der Verkehrsprävention abgeleitet werden kann.</p> <p>Verfügung des Polizeipräsidiums Potsdam aus dem Jahr 2004 an die Schutzbereiche: Darin wird auf die unterschiedlichen Materialien des GDV hingewiesen (z. B. das „Elternheft“ oder das „Planerheft“).</p> <p>„Die Schutzbereiche werden gebeten, die Anregungen aus diesen Broschüren im Zuständigkeitsbereich zur Erhöhung der Schulwegsicherheit umzusetzen um dazu in den verschiedenen Gremien, z. B. Unfallkommission, wirksam zu werden.“</p> <p><u>Aus- und Weiterbildung:</u></p> <p>2-tägiges Seminar „Schulwegsicherheit“ der Fachhochschule der Polizei:</p> <p>Inhalte: Verantwortung zur Schulwegsicherung, Zusammenarbeit mit anderen Trägern der Verkehrssicherheit, Schülerlot-senausbildung, bautechnische Grundlagen für Schulweg- und Spielwegpläne, Grundsätze der Gestaltung (Lösungsmö-glichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, Wege der Erarbeitung, der Gestaltung und des Einsatzes von Schulwegplänen, Er-fahrungen und Grenzen des Einsatzes, Zusammenarbeit mit öffentlichen und privaten Trägern und Präventionsprojekte.)</p>
BE	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Erstellung von Schulwegplänen ist grundsätzlich Angelegenheit der Schulen. Gem. § 12 Abs. 4 Schulgesetz für das Land Berlin vom 26. Januar 2004, zuletzt geändert am 11. Juli 2006, ist „Mobilitätserziehung eine besondere Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule“.</p> <p>In § 13 Abs. 1 der Verordnung über den Bildungsgang der Grundschule (Grundschulverordnung – GsVO) ist ergänzt: „Ver-kehrs- und Mobilitätserziehung ist Teil des schulischen Unterrichts- und Erziehungsauftrags“. Zur Zusammenarbeit mit der Polizei wird lediglich in § 13 Abs. 2 GsVO ausgeführt: „In Jahrgangsstufe 4 wird in Zusammenarbeit mit der Polizei die Rad-fahrprüfung durchgeführt, die aus einem theoretischen und einem praktischen Teil besteht.“</p> <p>Ein Präventionsschwerpunkt der Verkehrssicherheitsberater: Durchführen der Schulwegsicherung und – soweit möglich – auch der Sicherung der Wege zu Spielplätzen.</p>
BW	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Die Beteiligung der Polizeibeamten an der Erarbeitung von Schulwegplänen ist durch das Schreiben des Innenministeriums „Aktion sicherer Schulweg“ geregelt. Zusätzliche Kampagne „SchülerFAIR-kehr“ zur Er-höhung der Schulwegsicherheit und der Zahl der Schülerlotsen und Schulbusbegleiter gestartet. Unter dem Punkt 4.6 der Projektbeschreibung dieser Kampagne heißt es unter der Überschrift Schulweganalyse:</p> <p>„Schulen (Schulleitung, Verkehrsbeauftragte) sollten zusammen mit Eltern, Schülervertretern und Experten der Verkehrssi-cherheitsarbeit (Polizei, Straßenverkehrsbehörden, Verkehrswachten) den Schulweg analysieren und anschließend ein auf die örtlichen Bedürfnisse zugeschnittenes Konzept für den Einsatz von Schulwegdiensten erarbeiten. Die Beteiligten des ÖPNV sollten mit eingebunden werden. Vorhandene Schulwegpläne der Gemeinden und Städte sind in die Analyse mit ein-zubeziehen. [...] Den Polizeidienststellen wurden hierzu bereits umfangreiche Unterlagen zur Schulwegsicherung des Ge-samtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zur Verfügung gestellt. Für die konkrete Umsetzung wird die Bildung einer Planungs- oder Initiativgruppe empfohlen. Die Initiative hierzu sollte grundsätzlich von den Schulen und den Eltern, sinnhafterweise jedoch von den örtlichen Verkehrswachten und Polizeidienststellen ergriffen werden. [...]“</p>
BY	-
HB	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Seit Juli 2007 Initiative zur Erstellung von Schulwegplänen mit Hilfe des Verkehrssi-cherheitsprojektes „Mit gelben Füßen sicher ankommen“. Diese Aktion lehnt an das im Jahr 1999 als Schulanfangsaktion in Nie-dersachsen entwickelte Projekt „Kleine Füße – sicherer Schulweg“ an.</p>
HH	<p><u>„Übliche Praxis“:</u> Unter der Federführung der Verkehrsdirektion der Polizei erstellen und aktualisieren mittlerweile alle vor Ort tätigen Polizeiverkehrslehrer nach einheitlichen Kriterien Schulwegpläne für die Schulen.</p>
HE	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> In Hessen ist die Zuständigkeit oder die Beteiligung der Polizeibeamten an der Erarbei-tung von oder der Beratung bei Schulwegplänen in einem Erlass geregelt. In dieser Richtlinie für die Mitwirkung der Poli-zeibehörden bei der Verkehrserziehung und -aufklärung heißt es unter Punkt 2.2 Schulwegsicherung und Schulwegpläne: „Die Polizei wirkt bei der Sicherung des Schulweges zum Schutz der Schülerinnen und Schüler mit. In Zusammenarbeit mit den Schulen, Straßenverkehrsbehörden, Schulleiternbeiräten und Erziehungsberechtigten sollen Gefahrenquellen beseitigt oder vermindert werden. Bei der Erstellung von Schulwegplänen erstreckt sich die Mitwirkung der Polizei auf eine Beratung der Schulen“</p>

Tab. 7: Übersicht wesentlicher Erlasse, Aktionen und Angebote der Innenministerien in den Bundesländern

BL	Innenministerium
HE	<p>(Fortsetzung).</p> <p>Schulwegpläne werden grundsätzlich durch die Schulgremien erstellt, in Problemfällen erfolgt auf Anforderung Unterstützung durch die Jugendverkehrsschulen.</p> <p><u>Aus- und Weiterbildung:</u></p> <p>Fester Bestandteil ist das Thema Schulwegpläne in dem Grundseminar Verkehrspädagogik für die Beamten der Jugendverkehrsschulen. Sie sind dann die „Verkehrssicherheitsberater“ für die Schulen.</p> <p>Bei der Ausbildung der Beamtinnen und Beamten für die Jugendverkehrsschulen wird die Problematik von Schulwegplänen erörtert und anhand von Musterplänen dargestellt.</p> <p>In jährlichen Arbeitstagungen zum Schulbeginn, in der Regel vor Einschulungsterminen, werden Aspekte zum sicheren Schulweg vermittelt. Darüber hinaus finden jährlich drei eintägige Arbeitstagungen mit jeweils ca. 50 Teilnehmerplätzen statt, bei denen die Schulwegsicherung einen Tagesordnungspunkt darstellt.</p>
MV	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Erlass „Maßnahmen zur Schulwegsicherung sowie für die Bereiche von Kindergärten, Kindertagesstätten, Kinderheimen, Alten- und Pflegeheimen und vergleichbaren Einrichtungen“ (IV-670-621.12-2.0 vom 27.07.1992 sowie der Ergänzung vom 22. November 1993 Az: V650-621.5-8-2. Hrsg.: Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern):</p> <p>In der Vorbemerkung heißt es: „Die Sicherung der Schulwege ist eine wichtige Aufgabe der Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden, der Polizei sowie der Schulbehörden.</p> <p>Neben der notwendigen Verkehrserziehung durch Eltern, Schule und Polizei kommt dabei der Schaffung sicherer Schulwege durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen und der Aufstellung von Schulwegplänen besondere Bedeutung zu. Eine gezielte Verkehrsaufklärung und -überwachung sollte diese Maßnahmen ergänzen. Grundsätzlich sind die Schulwege und Querungsstellen im gesamten Einzugsgebiet einer Schule zu überprüfen. Durch Unfalluntersuchungen und unter Einbeziehung der Erkenntnisse der Verkehrsunfallkommission sowie durch Befragungen der Eltern zu den Schulwegen ihrer Kinder oder durch Schulwegbeobachtungen sind vorhandene gefährliche Stellen zu ermitteln. Diese Stellen sind möglichst umgehend durch bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen zu entschärfen. Falls dies nicht kurzfristig oder nur unzureichend möglich ist, sind entsprechende Hinweise in den Schulwegplänen notwendig.“</p> <p>Unter Kapitel 2 des Erlasses werden konkrete und kompakte Aussagen über Schulwegpläne getroffen:</p> <p>„Ergänzend zu den Maßnahmen zur Sicherung der Schüler im Nahbereich sollten Schulwegpläne aufgestellt werden, in denen den Kindern die nach aller Erfahrung sichersten Wege empfohlen werden. Schulwegeempfehlungen sollten möglichst für das gesamte Einzugsgebiet einer Schule gegeben werden; sie sind zumindest für solche Schulwege und Querungsstellen erforderlich, bei denen sich für die Schulkinder gefährliche Situationen ergeben können, weil sich bauliche und verkehrsregelnde Verbesserungsmaßnahmen nicht alsbald oder nur unzureichend realisieren lassen. In diesem Fall sind nicht nur die sichersten Wege zur Schule anzugeben, sondern es ist auch vor den kritischen Straßenstellen zu warnen und dort ggf. ein entsprechendes Verkehrsverhalten der Kinder zu empfehlen, falls ein Teil der Kinder diese Stellen auf dem Schulweg nicht umgehen kann. Die Schulwegpläne werden von dem Schulträger unter Mitwirkung der betreffenden Schulleiter und Lehrer unter Einbeziehung der Eltern und unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und dem betroffenen Straßenbaulastträger erstellt.“</p>
NI	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Die Beteiligung der Polizei an der Erstellung von Schulwegplänen ist konkret beschrieben. Im Oktober 2007 erging ein Schreiben des Innenministeriums an alle Polizeibehörden und -einrichtungen. Inhalt dieses Schreibens war der Hinweis auf die Vorgehensweise zur Erstellung von Schulwegplänen mittels des internet-basierten „SchulwegPlaners“. Darin wurden die Polizeidienststellen gebeten, „die Schulen und die übrigen an der Erstellung von Schulwegplänen beteiligten Institutionen im Rahmen ihrer Verkehrssicherheitsarbeit zu unterstützen“.</p> <p><u>Aus- und Weiterbildung:</u> Thematik der Schulwegpläne ist Bestandteil der Ausbildung der Verkehrssicherheitsberater der Polizei. Im Rahmen der Thematik „Schulwegsicherheit“ wird auf den Aspekt „Schulwegplan“ unter Zugrundelegung der Inhalte des „Planerheftes Schulwegsicherung“ des GDV eingegangen.</p> <p>Nachfrage- und angebotsorientierte 2-tägige Seminarangebote: Darin werden spezifische Präventionsthemen vertieft. Dies ist neben der „Schulwegsicherheit“ z. B. auch der „walking-bus“.</p>
NW	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Runderlass IM NRW vom 22.05.1996 (SMBl. NRW. 2055) „Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen“: Enthält „expressis verbis“ keine Aussage im Zusammenhang mit Schulwegplänen.</p> <p>Konkreter lässt sich der Beteiligungsauftrag der Polizei bei der Erstellung von Schulwegplänen aus dem Runderlass des Kultusministeriums vom 10.07.1995 (GABl. NW. I S. 154) „Verkehrserziehung in der Schule“ ableiten: „Die Zusammenarbeit zwischen Schule und der Polizei bezieht sich in der Regel auf die Schwerpunkte Schulwegplanung, Schulwegsicherheit, Radfahrausbildung und die Ausbildung von Schülerlotsen.“</p>

Tab. 7: Fortsetzung

BL	Innenministerium
RP	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> „Rahmenanweisung für die Durchführung der Verkehrssicherheitsberatung“</p> <p><u>Aus- und Weiterbildung der Polizei:</u> Bei Bedarf wird auf vorhandene Unterlagen, z. B. im Internet unter www.SchulwegPlanner.de zurückgegriffen.</p>
SH	Beantwortung erfolgte nach landes-interner Abstimmung durch die Ministerien für Kultus und Verkehr.
SL	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Die Polizei des Saarlandes ist in die fachliche Beratung und Unterstützung von Schulen oder Kommunen bei der Erstellung von Schulwegplänen involviert. Die konkreten Zuständigkeiten sind jedoch nicht in einem Erlass geregelt.</p> <p>Als „übliche Praxis“ stehen die Verkehrserzieher (Polizeivollzugsbeamte) im Rahmen ihres Verkehrserziehungsauftrages (Radfahrausbildung) im engen Kontakt mit den Grundschulen. Sie werden als fachkompetente Berater in die Erarbeitung von Schulwegplänen eingebunden.</p>
SN	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Gemeinsame Verwaltungsvorschrift siehe Kultusministerium</p> <p>Darin heißt es unter Punkt 1: Schulwegpläne: „Zur Sicherung der Schüler auf dem Schulweg sollten Schulwegpläne mindestens dort aufgestellt werden, wo sich für Kinder gefährliche Situationen ergeben können. Die Schulwegpläne werden von der Straßenverkehrsbehörde in Zusammenarbeit mit dem Schulträger, den betreffenden Schulen und der Polizeidirektion erstellt. Die örtliche Verkehrswacht sollte einbezogen werden.“</p> <p><u>Aus- und Weiterbildung der Polizei:</u> Das Thema Schulwegpläne ist fester Bestandteil der Ausbildung der Verkehrssicherheitsberater der Polizei. Die Vorstellung der Schulwegpläne als Instrumentarium sowie die Vorstellung der Verantwortlichkeiten und Wege der Mitwirkungsmöglichkeiten sind Teil der Ausbildung der Verkehrserzieher und Sachbearbeiter Verkehr der Polizei.</p>
ST	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Erlass „Verkehrssicherheitsberater der Polizei; Organisatorische Eingliederung/Dienstpostenbeschreibung“ vom 18.09.1992</p> <p>Mit konkretem Bezug zum Thema Schulwegpläne wird unter Punkt 2.12 dieses Erlasses ausgeführt: „Initiative zur Mitwirkung bei der Erstellung von Schulwegplänen für Vor- und Grundschulen in enger Zusammenarbeit mit SaV [Sachbearbeiter Verkehr, Anmerkung d. Verfasser], VUK [Verkehrsunfallkommission, Anmerkung d. Verfasser], unter Beteiligung von zuständigen Behörden, Schul- und Elternvertretern.“</p>
TH	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> „Leitfaden für die Verkehrssicherheitsberatung der Thüringer Polizei“ (zum Zeitpunkt der Befragung in Überarbeitung)</p>

Tab. 7: Fortsetzung

BL	Verkehrsministerium
BB	-
BE	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Hilfestellungen zur Erstellung von Schulwegplänen oder Stadtteilplänen stehen für die Bezirke zur Verfügung. In Kürze werden hierzu ein Leitfaden und Materialien für Lehrer veröffentlicht.</p> <p>Schulwegpläne sind im Aktionsprogramm 2010 als Teil des 2007 aktualisierten Verkehrssicherheitsprogramms integriert.</p>
BW	Der entsprechende Aufgabenbereich ist dem Innenministerium zugeordnet. Daher Beantwortung nur durch das Innenministerium.
BY	-
HB	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Keine</p> <p>„Übliche Praxis“: Schulwegpläne werden auf Anforderung der Schulen und Eltern erstellt. Dabei sind die Polizei und die Schulen federführend eingebunden.</p>
HE	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und als Orientierungshilfe für die Straßenverkehrsbehörden hat das Ministerium die Festlegung der Einsatzgrenzen für Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger durch Erlass vom 31.05.2003, Nr. V geregelt. Dieser Erlass steht im Zusammenhang mit der Einführung der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001).</p>

Tab. 8: Übersicht wesentlicher Erlasse, Aktionen und Angebote der Verkehrsministerien in den Bundesländern

BL	Verkehrsministerium
HE	<p>(Fortsetzung)</p> <p>Im Kapitel IV dieses Erlasses wird konkret auf den Bereich der Schulwegsicherung eingegangen. Die darin enthaltenen Maßnahmen gelten für Schulwege, die in einem qualifizierten Schulwegplan ausgewiesen sind und bei denen mindestens 30 Schüler pro Stunde die Fahrbahn überqueren.</p>
HH	<p>Abgestimmte Antwort mit dem Senator für Inneres.</p>
MV	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> In Mecklenburg-Vorpommern ist im März 2008 ein landesweites Projekt zur Verbesserung der Schulwegsicherheit gestartet, das im Zusammenhang mit Schulwegplänen steht. Das Projekt der Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern und der Landesunfallkasse heißt: „Noch 100 Tage bis zum ersten Schultag“. Mit diesem Projekt bietet die Verkehrswacht allen rund 1.100 Kindertagesstätten des Landes kostenfrei eine umfangreiche Projektmappe an. Darin enthalten sind Anregungen, wie die Erzieher und Erzieherinnen die Kinder systematisch und über einen längeren Zeitraum hinweg auf eine sicherere Teilnahme am Straßenverkehr vorbereiten können. Enthalten sind Plakate, Arbeitsblätter, Spielanleitungen, Übungsvorschläge, ein Elternbrief und ein Gewinnspiel. Die ersten 100 Schulweg-Tage sind zunächst für die Kinder der 1. Klassen vorgesehen.</p>
NI	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Das Ministerium weist im Zusammenhang mit der Erstellung von Schulwegplänen auf den „SchulwegPlaner“ hin.</p>
NW	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Die Oberste Straßenverkehrsbehörde stellt den kommunalen Verwaltungsbehörden Hilfestellungen bei der Aufstellung von Schulwegplänen zur Verfügung. Die Anwendung der Broschüre „Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung“ ist durch den gemeinsamen Erlass „Schulwegsicherung und Beförderung von Schülerinnen und Schülern“ des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr – III C 2-22-00 -, des Kultusministeriums – II A 2.36-35/0 Nr. 349/94 – und des Innenministeriums – IV C 4-6273 – vom 18.8.1994 geregelt. Wesentliche Inhalte dieser Orientierungshilfen werden in Kap 4.3.4 wiedergegeben.</p>
RP	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Keine eigenen Erlasse o. Ä., jedoch wird den Straßenverkehrsbehörden das Planerheft des GDV Nr. 14 zur „Schulwegsicherung“ und „Neue Schule – Neue Wege“ empfohlen. Darüber hinaus orientieren und informieren sich die Schulen und die Fachberater in Rheinland-Pfalz am Internetangebot www.SchulwegPlaner.de.</p>
SH	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> In Schleswig-Holstein erhalten die untergeordneten Verwaltungsbehörden keine konkreten Anweisungen im Zusammenhang mit der Erarbeitung von Schulwegplänen, jedoch konkrete Hinweise zur Schulwegsicherung.</p> <p>Konkrete Hinweise zur Schulwegsicherheit und definierte Zielvorgaben sind in dem 12-seitigen Erlass „Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung“ vom 08.03.2005 des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (VII 423 – 621.124.11 – VII 401 – 551.111.4) zu finden. Er weist in wesentlichen Teilen Übereinstimmungen mit den „Orientierungshilfen“ in Nordrhein-Westfalen auf.</p>
SL	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Das Ministerium ist in unterschiedlichen Bund/Länder-Gremien vertreten. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse zum Thema Schulwegpläne werden an die nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden weitergeleitet. Konkrete Anweisungen werden nicht erteilt.</p> <p>§ 47 Abs. 2 Nr. 5 Schulmitbestimmungsgesetz: Aufgaben der Schulkonferenz sind z. B. „Maßnahmen der Schule zur Schulwegsicherung, insbesondere Schulwegpläne und Einsatz von Schülerlotsen sowie Anträge in diesen Angelegenheiten an die zuständigen Behörden“.</p> <p>Zudem weist das Ministerium auf die Nutzung einschlägiger Literatur und Fachbeiträge (z. B. die Empfehlung Nr. 14 des GDV (Planerheft Schulwegsicherung) und die GDV Broschüre „Neue Schule – Neue Wege, Infos zur Schulwegsicherung für Eltern, Schulen und Behörden“) hin.</p>
SN	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Schulwegpläne sind mit dem Verkehrssicherheitsprogramm von 1993 und der Prioritätenliste von Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms verknüpft. Als Ziele/Visionen definiert das Verkehrssicherheitsprogramm u. a.: Schulwegpläne stellen eine wichtige Arbeitsgrundlage der Straßenplanung dar, problematische Bereiche sollen durch bauliche oder verkehrslenkende Maßnahmen entschärft werden.</p> <p>Entsprechend einer nicht näher spezifizierten Prioritätenliste für Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms heißt es unter dem Punkt 1.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer:</p> <p>„1.3.2 Schulwegsicherung</p> <p>[...] Die Verbesserung der Schulwegsicherheit erschöpft sich somit nicht in der Organisation des Schülerlotsendienstes und der Erstellung von Schulwegplänen. Neben entsprechenden Verkehrsregelungen zur Geschwindigkeitsreduzierung in gefährdeten Bereichen sind bauliche Veränderungen zum Abbau von Konfliktbereichen (Barrieren und Trennstreifen) und zur Schaffung von Querungshilfen (Lichtsignalanlagen und Mittelinseln) vorzunehmen.“</p>

Tab. 8: Fortsetzung

BL	Verkehrsministerium
ST	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Als Informationen wurden seitens des Ministeriums zur Verfügung gestellt: Gemeinsamer Runderlass des MWV und MK vom 4.12.1996 (SVBl. LSA Nr. 14/1997 vom 20.11.1997) Auszug aus dem „Verkehrssicherheitsprogramm 2000“ (Seite 24 – 27)</p> <p>Auszug aus dem Papier „Sachsen-Anhalt in Bewegung – Eckpunkteprogramm einer modernen Verkehrssicherheitsarbeit (Seite 14)</p> <p>Der Runderlass enthält umfangreiche Hinweise zur Schulwegsicherung und auch Hinweise zur Erstellung von Schulwegplänen. Da in dem Runderlass Bezug genommen wird auf nicht mehr aktuelle Vorschriften und Richtlinien (StVO i. d. F. vom 14.02.1996, VwV-StVO i. d. F. vom 18.07.1995, Richtlinien RiLSA vom 24.06.1992 und R-FGÜ 84 vom 30.11.1984) wird an dieser Stelle auf eine Wiedergabe ausgewählter Inhalte verzichtet.</p>
TH	<p><u>Erlasse/Hilfestellungen/Aktionen:</u> Keine</p>

Tab. 8: Fortsetzung

4.3.1 Gesamtüberblick

Die tabellarisch aufgeführten Projekte, Programme und Vorgehensweisen stellen weder eine vollständige Zusammenfassung aller Aktivitäten und Rahmenbedingungen in den Bundesländern dar, noch sollen die von den Ministerien vorgenommenen und hier dargestellten Aussagen und groben Abschätzungen überinterpretiert werden. Sie sollen vielmehr einen Einblick in die unterschiedliche Umsetzungspraxis und die unterschiedlichen Einschätzungen im Umgang mit Schulwegplänen in den Bundesländern ermöglichen.

In den Tabellen 6 bis 8 werden für jedes Bundesland die jeweils benannten Grundlagen (Erlasse, Verfügungen etc.), Handreichungen und ggf. vorhandene Aktionen dargestellt. Sofern durch das jeweilige Ministerium angegeben, wird die „übliche Praxis“ im Umgang mit Schulwegplänen bzw. deren Erstellung wiedergegeben. Sofern in den Erlassen „expressis verbis“ ganz konkrete Hinweise auf Schulwegpläne vorhanden sind, werden diese Passagen bzw. Inhalte kurz beschrieben. Auf besonders interessante Aspekte im Bereich der Aus- und Weiterbildung wird ebenfalls eingegangen.

4.3.2 Kultusministerien der Länder

Angelegenheiten der Schulen sind aufgrund der föderalen Struktur in Deutschland weitgehend Sache der Länder. Zahlreiche Entscheidungen werden auf der Ebene der Landkreise getroffen, eine wesentliche Entscheidungsebene stellt jedoch auch die Schulkonferenz dar. Hierzu gehören zum Beispiel Entscheidungen zum Thema Schulwegsicherung, Schulwegpläne, Schulbezirke, Schülerbeförderung und Betreuungsangebote der Kinder nach der

Schule. Zusammengefasst sind dies in 16 Bundesländern auch 16 verschiedene Lösungen.

Einen umfassenden Überblick zur konkreten Ausgestaltung der Anordnungspraxis (z. B. durch Erlasse, Gesetze oder Orientierungshilfen) und zu den Unterschieden bei der Erarbeitung von Schulwegplänen enthalten die Ausführungen im Anhang. Hier erfolgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse auf folgende sieben Kernfragen:

1. Entscheidet die Schule völlig selbstständig, ob/wie sie Schulwegpläne erstellt?
2. Besteht bei dieser Entscheidungsfreiheit ein Unterschied zwischen Primarstufe und Sekundarstufe?
3. Wird für die Grundschule ein Schulwegplan für notwendig gehalten?
4. Wird für die weiterführende Schule ein Schulwegplan für notwendig gehalten?
5. Ist das Thema Schulwegplan Bestandteil der Lehrerbildung?
6. Bestehen Weiterbildungsangebote für Lehrerinnen und Lehrer mit Bezug zu Schulwegplänen?
7. Wer hat nach Einschätzung des Kultusministeriums die Federführung bei der Erarbeitung von Schulwegplänen?

Die Antworten auf diese Fragen sind in Tabelle 9 wiedergegeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Antworten und Einschätzungen der Kultusministerien tendenziell auf „Ja“ oder „Nein“ reduziert wurden. Die ausführlichen Antworten sind der Anlage zu entnehmen.

BL	Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Frage 6	Frage 7
BB	Ja/Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	k. A.
BE	Ja/Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Schule
BW	Nein/Nein	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Schule
BY	Nein/Nein	Nein	Ja	k. A.	k. A.	Ja	k. A.
HB	Ja/Ja	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein	k. A.
HE	Nein/Nein	Nein	Ja	Ja	k. A.	k. A.	Schule
HH	-	-	-	-	-	-	Polizei
MV	Nein/Nein	Nein	Ja	Ja	k. A.	k. A.	Schulträger
NI	Ja/Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	k. A.
NW	Ja /Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	k. A.
RP	Ja/Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Schule
SH	Nein/Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	k. A.
SL	Ja/Ja	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein	k. A.
SN	Nein/Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Straßenverkehrsbehörde
ST	Ja/Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	k. A.
TH	Ja/Ja	Nein	Ja	Nein	k. A.	Nein	k. A.

Tab. 9: Auswertung der Befragung der Kultusministerien zum Umgang mit Schulwegplänen

Die Auswertung zeigt, dass die Schulen im Regelfall selbst entscheiden, ob sie Schulwegpläne erarbeiten. In sechs Bundesländern (BW, BY, HE, MV, SH, SN) wird diese Entscheidungsfreiheit vom Kultusministerium verneint. Nur in fünf Bundesländern (BW, BY, HE, MV, SN) gibt es konkrete Vorgaben zum Inhalt der Schulwegpläne.

Schulwegpläne werden in allen Bundesländern für den Primarbereich für notwendig gehalten. In drei Bundesländern (HB, SL, TH) wird diese Notwendigkeit für den Sekundarbereich in dieser Form nicht gesehen. Betrachtet man die Notwendigkeit getrennt für die Verkehrsbeteiligungsarten Fußgänger und Radfahrer, so zeigt sich, dass 12 Bundesländer eine Notwendigkeit für Schulwegpläne für Radfahrer an Grundschulen sehen. Vier Bundesländer machten hierzu keine Angabe.

Die Federführung für die Erarbeitung von Schulwegplänen ist nicht eindeutig zu benennen, da entsprechende Auskünfte oder Einschätzungen von den Kultusministerien fehlten. In Hamburg liegt die Federführung eindeutig bei der Polizei. In der Mehrzahl der Fälle wird die Federführung bei der Schule oder dem Schulträger gesehen. In Sachsen wird

die Straßenverkehrsbehörde als federführende Stelle benannt.

Deutlich wird auch, dass das Thema Schulwegpläne kein Bestandteil der Lehrerausbildung ist. Nur vom rheinland-pfälzischen Kultusministerium wird angegeben, dass hier Seminare angeboten werden. Mehrheitlich existieren in den Bundesländern keine Weiterbildungsangebote für Lehrerinnen und Lehrer, die das Thema Schulwegpläne zum Inhalt haben.

Neben der Analyse der sieben Kernfragen zum Thema Schulwegpläne wurden die Kultusministerien auch zu Schulbezirken, der Entwicklung von Ganztagsangeboten und der finanziellen Förderung von Schülerfahrkarten in Abhängigkeit von der Entfernung zwischen Wohnort und Schulstandort befragt. Die Frage nach den Schulbezirken erfolgte vor dem Hintergrund, dass Schüler in Kommunen ohne Schulbezirksgrenzen möglicherweise längere Schulwege haben und dass sich dies sowohl auf die Verkehrsmittelnutzung der Kinder als auch auf den Einzugsbereich von Schulwegplänen auswirken kann. Dieser Umstand ist insbesondere bei Schulen in freier Trägerschaft zu beobachten, da hier ein festes Einzugsgebiet i. d. R. nicht gegeben ist. Die Frage nach der Entwicklung von Ganztagsangeboten erfolgte vor dem Hintergrund, dass mit einer verstärkten Nutzung derartiger Angebote die Kinder ggf. zusätzliche Wege zurücklegen müssen, die dann auch in einem Schulwegplan berücksichtigt werden könnten/sollten. Bei der Frage nach geförderten Schülerfahrkarten sollte ermittelt werden, ob zur Beurteilung der Förderfähigkeit ggf. vorhandene Schulwegpläne zur Entfernungsbestimmung herangezogen werden.

Die auswertbaren Angaben der Kultusministerien zur Regelung von Schulbezirken zeigen ein differenziertes Bild. Danach sind in sechs Bundesländern (BW, BE, HB, NI, RP, SL) die Schulbezirke in den Schulgesetzen konkret geregelt. In weiteren vier Bundesländern (BB, SN, ST, TH) ist dies ebenfalls konkret geregelt, jedoch durch Ausnahmen und die Möglichkeit, Schulbezirke zu überlagern, praktisch nur eingeschränkt festgelegt. In drei Bundesländern (BY, NW, SH) sind Schulbezirksgrenzen nicht festgelegt. Nach Angabe der Kultusministerien sind kurzfristig keine Änderungen für diese Praxis vorgesehen.

Die auswertbaren Angaben der Kultusministerien zu den Ganztagsangeboten und zur finanziellen Förderung von Schülerfahrkarten sind zusammengefasst in Tabelle 10 dargestellt.

Bundesland	Angaben des jeweiligen Kultusministeriums zu/zur	
	Ganztagsangeboten	Schülerbeförderung
BB	Schätzung für das Schuljahr 2006/2007: 60 % der Grundschüler nehmen ein Betreuungsangebot wahr. Für die Schuljahre 2007/2008 und 2008/2009 ist der Ausbau der Ganztagsangebote geplant (etwa 5%ige Steigerung der Betreuungsquote). Ort der Schule und Ort der Betreuung sind nicht zwangsläufig identisch.	Es besteht – in der Regel in Abhängigkeit der Zeitdauer des Schulwegs – die Möglichkeit des Bezugs einer geförderten Schülerfahrkarte.
BE	Keine konkreten Zahlen verfügbar, Zunahme in den nächsten Jahren, Ort der Schule und Ort der Betreuung müssen nicht zwangsläufig identisch sein.	Alle Schüler erhalten eine geförderte Schülerfahrkarte (ohne Zusammenhang zur Entfernung).
BW	Keine konkreten Zahlen verfügbar, aber Planungen vorhanden. Ort der Betreuung ist i. d. R. auch Ort der Schule.	Kein Angebot eines finanziell geförderten Schülertickets; kein Zusammenhang zwischen Anspruchsberechtigung in Folge der Entfernung Wohnort/Schule und geförderter Schülerfahrkarte; keine Änderungsplanungen.
BY	Tendenziell steigende Tendenz in den nächsten Jahren.	Bestehendes Angebot eines geförderten Schülertickets in Abhängigkeit von Entfernung Wohnort/Schule.
HB	Schuljahr 2006/2007: 26 % der Grundschüler und ca. 20 % der Schüler der Sekundarstufe nutzen ein Betreuungsangebot. Ausbau der Ganztagsangebote geplant.	In Abhängigkeit der Entfernung Wohnort/Schule besteht ein Anspruch auf eine geförderte Schülerfahrkarte für Schüler mit Anspruch nach dem Kinder- und Jugendhilfegesetz (KJHG).
HE	-	-
HH	-	-
MV	-	-
NI	-	Durchführung der Schülerbeförderung ist in einer gemeinsamen Satzung der Landkreise und kreisfreien Städte geregelt. Die Kommunen können im Rahmen der gesetzlichen Verpflichtung sowohl die Beförderungsart (Schulbusse, ÖPNV) als auch die Mindestentfernungen zwischen Wohnung und Schule festlegen, von der an die Beförderungs- oder Erstattungspflicht besteht.
NW	Rund 25 % aller Schüler (Primar- und Sekundarstufe) nutzen ein Betreuungsangebot nach der Schule. Dieses Angebot soll noch verbessert werden. Ort der Schule und Ort der Betreuung sollten zumindest im Primarbereich identisch sein.	Es besteht in Abhängigkeit der Entfernung Wohnort/Schule ein Anspruch auf eine geförderte Schülerfahrkarte.
RP	Primarstufe: Geschätzt rund 25 % aller Grundschüler nutzen ein Betreuungsangebot nach der Schule (unberücksichtigt der Kinder, die einen Hort besuchen oder die privat außerhalb der eigenen Familie betreut werden). Sekundarstufe: geschätzt rund 15 % aller Schüler nutzen ein Angebot einer Betreuung. Künftige Planungen/Ziel: Bis zum Jahr 2011 sollen ca. 560 Ganztagschulen in allen Schularten bestehen. Bei schulischen Betreuungsangeboten sind Schul- und Betreuungsort i. d. R. identisch.	Es besteht in Abhängigkeit der Entfernung Wohnort/Schule ein Anspruch auf eine geförderte Schülerfahrkarte.
SH	Rund 30 % der Kinder nutzen ein Betreuungsangebot nach der Schule. Geplant ist hier ein bedarfsorientierter Ausbau des Angebots. Der Ort der Betreuung ist regelmäßig auch Ort der Schule.	Es besteht in Abhängigkeit der Entfernung Wohnort/Schule ein Anspruch auf eine geförderte Schülerfahrkarte.

Tab. 10: Angaben der Kultusministerien zu den Themenbereichen Ganztagsangebote und Schülerbeförderung

Bundesland	Angaben des jeweiligen Kultusministeriums zu/zur	
	Ganztagsangeboten	Schülerbeförderung
SL	Geschätzt nutzen rund 11,5 % der Kinder ein Betreuungsangebot nach der Schule (Grund- und weiterführende Schulen). Es ist ein Ausbau dieser Angebote geplant (Ziel: Betreuungsangebot von 30 %). Ort der Betreuung und Ort der Schule sollten dabei i. d. R. identisch sein.	Es besteht in Abhängigkeit der Entfernung Wohnort/Schule ein Anspruch auf eine geförderte Schülerfahrkarte.
SN	65 % aller Grundschüler nutzen ein Betreuungsangebot nach der Schule. In der Sekundarstufe (Klassen 5 bis 10) sind dies ca. 50 %. Der Ausbau von Ganztagsangeboten ist geplant. Vor allem im Primarbereich ist der Ort der Betreuung nicht immer der Ort der Schule.	Es besteht in Abhängigkeit der Entfernung Wohnort/Schule ein Anspruch auf eine geförderte Schülerfahrkarte.
ST	50 bis 70 % aller Grundschüler nutzen ein Betreuungsangebot. Sekundarstufe (Klassen 5 bis 10): 10 bis 20 %. Keine Planungen zur Veränderung dieses Angebotes. Der Ort der Betreuung ist i. d. R. auch Ort der Schule.	Es besteht die Möglichkeit, ein finanziell gefördertes Schülerticket zu beziehen. Ein konkreter Zusammenhang mit der Entfernung von Wohnort und Ort der Schule wurde nicht angegeben.
TH	Primarbereich: rund 70 % nutzen ein Betreuungsangebot nach der Schule. Planungen bestehen dahingehend, dass die Grundschulhorte kommunalisiert werden. Die Angebote für die Betreuung der Kinder liegen regelmäßig am Ort der Schule.	Es besteht in Abhängigkeit der Entfernung Wohnort/Schule ein Anspruch auf eine geförderte Schülerfahrkarte.

Tab. 10: Fortsetzung

Nach Angabe der Ministerien nutzen bereits zahlreiche Schüler in den verschiedenen Bundesländern Betreuungsangebote nach der Schule. Dies gilt sowohl für den Primar- als auch für den Sekundarbereich. Zum Teil liegt die Betreuungsquote bereits über 50 %. Zehn der 16 Bundesländer gaben an, dieses Angebot in den nächsten Jahren noch ausbauen zu wollen. Nur zwei Bundesländer planen keine konkrete Erweiterung dieser Betreuungsangebote. Aus vier Bundesländern liegen hierzu keine Angaben vor.

Bei der Frage, ob sich die Betreuung auch am Standort der Schule befindet (und so keine zusätzlichen Wege entstehen), äußerten sieben Bundesländer, dass dies bei ihnen in der Regel der Fall ist (zumindest im Primarbereich). Sechs Bundesländer machten hierzu keine konkreteren Angaben. In drei Bundesländern ist der Ort der Betreuung nicht auch zwangsläufig der Ort der Schule, sodass zusätzliche Wege entstehen.

In Bezug auf die Rahmenbedingungen bei der Schülerbeförderung gab die Mehrheit der Bundesländer (neun von 16) an, dass bei ihnen in Abhängigkeit von der Entfernung zwischen Wohnort und Schule das Angebot einer finanziell geförderten Schülerfahrkarte besteht. Die Entfernungsangaben können dabei unterschiedlich sein und es wird in der Regel zwischen Primar- und Sekundarbereich

unterschieden (genaue Angaben siehe ausführliche Darstellung in der Anlage). In zwei Bundesländern bekommen die Schüler unabhängig von der Entfernung eine finanziell geförderte Fahrkarte. In Brandenburg hängt die Förderung nicht mit der Entfernung, sondern mit der Zeitdauer des Schulwegs zusammen. In Baden-Württemberg gibt es nach Angabe des Ministeriums kein Angebot eines geförderten Schülertickets. Drei Bundesländer machten zu dieser Fragestellung keine näheren Angaben. Es besteht jedoch in keinem Bundesland ein Zusammenhang zwischen dem Schulwegplan und den darin empfohlenen Wegen und der Anspruchsberechtigung auf eine finanziell geförderte Schülerfahrkarte.

4.3.3 Innenministerien der Länder

Analog der Befragung der Kultusministerien erfolgte die Befragung der Innenministerien. Die Auskunftsbereitschaft war sehr gut.

Die Ergebnisse der Befragung sind ausführlich in der Anlage wiedergegeben. Hier erfolgt nun eine kompakte Zusammenfassung, die sich auf sieben Kernfragen beschränkt:

1. Ist die Beteiligung der Polizei an der Erarbeitung von Schulwegplänen in einem Erlass geregelt?

2. Ist die Polizei personell und finanziell ausreichend ausgestattet, um die Schulen und Kommunen flächendeckend bei der Erarbeitung von Schulwegplänen zu unterstützen?
3. Wird eine Notwendigkeit von Schulwegplänen für die Primarstufe gesehen?
4. Wird eine Notwendigkeit von Schulwegplänen für die Sekundarstufe gesehen?
5. Ist das Thema Schulwegpläne Bestandteil der Ausbildung der Verkehrssicherheitsberater der Polizei?
6. Bestehen Weiterbildungsangebote für die Beamten, die das Thema Schulwegpläne beinhalten?
7. Wer hat nach Einschätzung des Innenministeriums die Federführung bei der Erarbeitung von Schulwegplänen?

Die Auswertung zeigt, dass die Unterstützung durch die Polizei bei der Erarbeitung von oder der Beratung zu Schulwegplänen in den meisten Bundesländern durch Erlasse geregelt ist oder sich unmittelbar aus den Präventionsaufträgen ableiten lässt.

In zwei Bundesländern kann nach Auffassung des Innenministeriums nicht sichergestellt werden, dass die örtliche Polizei personell und finanziell ausreichend ausgestattet ist, um prinzipiell flächendeckend alle Kommunen oder Schulen bei der Erarbeitung von Schulwegplänen zu unterstützen.

Im Regelfall sehen die Innenministerien der Länder die Notwendigkeit von Schulwegplänen für den Primarbereich und den Sekundarbereich in gleichem Maße. Betrachtet man die Notwendigkeit getrennt für die Verkehrsbeteiligungsarten Fußgänger und Radfahrer, so zeigt sich, dass neun Bundesländer eine Notwendigkeit für Schulwegpläne für Radfahrer an Grundschulen sehen, vier Bundesländer verneinen dies. Weitere drei Bundesländer machten hierzu keine Angabe.

Die Behandlung des Themas Schulwegplan ist in der Ausbildung der Verkehrssicherheitsberater der Polizei ein deutlich untergeordnetes Thema. In nur wenigen Bundesländern bestehen Weiterbildungsangebote für diesen Bereich.

Die Federführung für die Erarbeitung von Schulwegplänen ist aus Sicht der Innenministerien deutlicher zu benennen. In sechs Bundesländern wird die Federführung bei der Schule (Schulleitung oder beauftragte Person) gesehen. Jeweils in einem Bundesland wird die Federführung zur Erarbeitung von Schulwegplänen bei der Polizei, bei dem Schulträger oder der Straßenverkehrsbehörde gesehen.

BL	Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Frage 6	Frage 7
BB	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	k. A.
BE	Nein	Entfällt	k. A.				
BW	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Schulleitung
BY	Nein	Ja	Ja	k. A.	Nein	Nein	k. A.
HB	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	k. A.
HE	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Schulleitung/Beauftragte
HH	Ja	Ja	Ja	Ja	k. A.	k. A.	Polizei
MV	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Schulträger
NI	Ja	Ja	Ja	k. A.	Ja	Ja	Schulleitung
NW	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Nein	k. A.
RP	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Schulleitung/Beauftragte
SH	Ja	k. A.	Ja	Ja	k. A.	k. A.	Schulleitung
SL	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Straßenverkehrsbehörde
SN	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	k. A.
ST	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Schulleitung/Beauftragte
TH	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	k. A.

Tab. 11: Auswertung der Befragung der Innenministerien zum Umgang mit Schulwegplänen

4.3.4 Verkehrsministerien der Länder

Neben dem Kultusministerium und dem Innenministerium wurden auch die jeweiligen Verkehrsministerien gebeten, sich an den Erhebungen zu beteiligen. Die Antworten der Verkehrsministerien beinhalteten meist wichtige Hinweise für die bauliche und verkehrsrechtliche Schulwegsicherung. Diese Hinweise sind in der Anlage ausführlich dargestellt. Überwiegend werden Aspekte wie Verkehrszeichen, Mittelinseln, Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen angesprochen. Da diese Angaben zur Erarbeitung des Begehungsleitfadens (vgl. Ka-

pitel 8) herangezogen worden sind, werden hier beispielhaft und auszugsweise die Hinweise der Broschüre „Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung“, die das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen empfiehlt, aufgeführt. Zuvor erfolgt die Darstellung der Erkenntnisse aus den wesentlichen Kernfragen an die Verkehrsministerien.

Die Befragung der Verkehrsministerien war weniger umfangreich als die der beiden anderen Ministerien. Hier sollen diese Fragen kompakt in folgenden fünf Fragen zusammengefasst werden:

1. Stellt das Verkehrsministerium den untergeordneten Verwaltungsebenen Anweisungen oder Hilfestellungen für die Erarbeitung von Schulwegplänen zur Verfügung?
2. Ist das Thema Schulwegplan in ein Verkehrssicherheitskonzept des Landes integriert?
3. Wird eine Notwendigkeit von Schulwegplänen für die Primarstufe gesehen?
4. Wird eine Notwendigkeit von Schulwegplänen für die Sekundarstufe gesehen?
5. Wer hat nach Einschätzung des Verkehrsministeriums die Federführung bei der Erarbeitung von Schulwegplänen?

Bei der Befragung der Verkehrsministerien zu ihren Aufgaben und ihrer Stellung im Bereich der Erarbeitung von Schulwegplänen konnten nicht alle gewünschten Auskünfte eingeholt werden. In vielen Fällen erfolgte die Beantwortung der jeweiligen Frage nicht vollständig. Dennoch zeigt die Übersicht in Tabelle 12, dass etwa die Hälfte aller Ministerien den untergeordneten Verwaltungsebenen Hilfestellungen für die Erarbeitung von Schulwegplänen anbietet. Mehrheitlich ist das Thema Schulwegpläne in Verkehrssicherheitsaktionen oder Programme des Landes integriert.

Schulwegpläne sind für alle Verkehrsministerien im Bereich der Primarstufe notwendig. Drei Bundesländer sehen die Notwendigkeit von Schulwegplänen für den Sekundarbereich nicht in diesem Maße. Betrachtet man die Notwendigkeit getrennt für die Verkehrsbeteiligungsarten Fußgänger und Radfahrer, so zeigt sich, dass neun Bundesländer eine Notwendigkeit für Schulwegpläne für Radfahrer an Grundschulen sehen, zwei Bundesländer verneinen dies. Weitere fünf Bundesländer machten hierzu keine Angabe.

Zur Frage der Federführung im Prozess der Erarbeitung von Schulwegplänen wollten sich die Ministerien überwiegend nicht festlegen und beantworteten diese Frage nicht. Nur ein Bundesland sieht die Federführung bei der Straßenverkehrsbehörde.

Diese Ergebnisse zeigen insgesamt, dass das Thema Schulwegpläne im Rahmen der Schulwegsicherheit eine deutliche Rolle in den Verkehrsministerien spielt.

Hinweise der Broschüre „Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung“ (NRW)

Die Oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen stellt den kommunalen Verwaltungsbehörden Hilfestellungen bei der Aufstellung von Schulwegplänen zur Verfügung. Die Anwendung der Broschüre „Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung“ ist durch den gemeinsamen Erlass „Schulwegsicherung und Beförderung von Schülerinnen und Schülern“ des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr – III C 2-22-00 –, des Kultusministeriums – II A 2.36-35/0 Nr. 349/94 – und des Innenministeriums – IV C 4-6273 – vom 18.8.1994 geregelt.

BL	Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5
BB	k. A.				
BE	Ja	Ja	Ja	Ja	k. A.
BW	-	-	-	-	-
BY	k. A.	Ja	k. A.	k. A.	k. A.
HB	Nein	Nein	Ja	Nein	k. A.
HE	Ja	Ja	Ja	Ja	k. A.
HH	-	-	-	-	Polizei
MV	Nein	Ja	Ja	Ja	k. A.
NI	Nein	Ja	Ja	Ja	Schulleitung/ Beauftragte
NW	Ja	Ja	Ja	Nein	k. A.
RP	Ja	Ja	Ja	Ja	k. A.
SH	Nein	Ja	Ja	Ja	Schulleitung
SL	Ja	Nein	k. A.	k. A.	k. A.
SN	Nein	Ja	Ja	Ja	Straßenverkehrsbehörde
ST	Ja	Ja	k. A.	k. A.	k. A.
TH	Nein	Nein	Ja	Nein	k. A.

Tab. 12: Auswertung der Befragung der Verkehrsministerien zum Umgang mit Schulwegplänen

Darin heißt es auszugsweise: „Es wird empfohlen, von diesen Maßnahmen auf der Grundlage von Orientierungshilfen, die beim Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr angefordert werden können, Gebrauch zu machen.“

In dieser 44-seitigen Broschüre im DIN-A5-Format liegt der Fokus auf den Bereichen:

- Schulwegpläne,
- verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen zur Sicherung von Schulwegen,
- Schülerlotsendienste,
- Schulbusse,
- Regeln an Bushaltestellen und
- Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Fahrrad.

Im Folgenden wird eine umfangreiche Zusammenfassung der Inhalte dieser Broschüre dargestellt, um zu zeigen, welche Kriterien zur Verbesserung der Schulwegsicherheit verkehrsträgerübergreifend baulich und organisatorisch möglich sind. Da einige der aufgeführten Aspekte in die Erarbeitung des Begehungsleitfadens für die Vor-Ort-Begehung der ausgewählten Schulwegpläne eingeflossen sind (vgl. Kapitel 8), erfolgt hier eine ausführliche Übersicht.

In dem Abschnitt „Schulwegpläne“ wird definiert, dass Schulwegpläne bei der Einschulung von Kindern über möglichst sichere Wegeverbindungen informieren:

„Städte und Gemeinden fertigen für die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler Schulwegpläne an. Das gilt zumindest für Stellen mit einem gewissen Gefährdungspotenzial für Kinder. Die Schulwegpläne werden von der Straßenverkehrsbehörde zusammen mit dem Schulträger, den Schulen, der Kreispolizeibehörde und der Verkehrswacht erarbeitet.

Sie zeigen möglichst sichere Wege auf und werden den Eltern bei der Einschulung ihrer Kinder auf einem Stadtplanauszug mitgeteilt. Die Beteiligung von Kindern bei der Erarbeitung von Schulwegplänen führt zu einem wesentlichen Sicherheitsgewinn.

Der Schulwegplan zeigt problematische Stellen im Straßenraum auf. Diese können durch geeignete

bauliche oder verkehrslenkende Maßnahmen oder auch durch Schüler- oder Elternlotsen entschärft werden.

Der kürzeste Weg muss nicht immer der sicherste sein. Vor dem ersten Schultag sollten die Eltern den sichersten Weg mit den Schulanfängern mehrmals gemeinsam gehen. Auch ältere Geschwister oder Schülerinnen und Schüler können das tun. Hinweise der Eltern auf besondere Gefahrenstellen helfen den Schulanfängern, sich zu schützen.“

Die Broschüre enthält allgemeine und konkrete Hinweise zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen.

Allgemein wird darauf verwiesen:

- Vorbild zu sein,
- Kinder unter zehn Jahren sind bei der Überquerung von zwei Fahrstreifen im Gegenverkehr überfordert und
- Kinder haben ein eingeschränktes Gesichtsfeld.

Als konkrete Maßnahmen zur Schulwegsicherung werden aufgeführt:

- Haltestellengeländer an Bushaltestellen,
- regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen und Überprüfung der Wirksamkeit,
- Verkehrszeichen StVO: 136, 274, 276, 283, 325, 356, 224,
- auf Schulwegen, wo keine Ampeln sind, sollen Mittelinseln angelegt werden, wenn mehr als 30 km/h erlaubt sind,
- Förderung der Akzeptanz von Mittelinseln durch zusätzliche Maßnahmen (z. B. Absperrungen),
- wenn Mittelinseln nicht möglich sind, dann die Anlage von Fußgängerüberwegen in Verbindung mit Aufpflasterungen, Gehwegnasen oder Ampeln anordnen,
- Mittelinseln sollen mind. 2 m breit sein,
- innerorts Verzicht auf Leitplatten (Zeichen 605.24 StVO) und halbhohes Grünpflanzungen,
- lang gestreckte Mittelinseln sind ggf. günstiger als Ampeln,
- Einengungen vornehmen,

- Poller zur Verhinderung von sichtbehinderndem Parken auch an Einmündungen,
- Signalsteuerung: keine Wartezeiten über 60 Sekunden, besser nur 45 Sekunden anstreben,
- Überquerung von Fahrbahnen, die durch Inseln getrennt sind, ist ohne zeitliche Unterbrechung möglich zu machen,
- Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche sollen vorrangig die Gebiete um Schulen sowie die Schulwege berücksichtigen,
- Verhinderung des Gehwegparkens im Umfeld der Schule,
- Geschwindigkeitsreduzierung durch Fahrbahnversatz, Kreisverkehre, Aufpflasterungen und Schwellen (ohne Durchgangsverkehr),
- Einrichten von Haltebuchten für Kraftfahrzeuge zur Verbesserung der Sicherheit beim Ein- und Aussteigen auf der zur Schule gewandten Seite,
- Radwegenetz sollte geschlossen sein,
- klare Wegweisung nach Landesstandard,
- ebene Radwege,
- ausreichende und sichere Fahrradabstellanlagen in der Schule und an den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs,
- Anpassung der Verkehrsregeln an die Sicherheits- und Geschwindigkeitsansprüche der Radfahrer,
- Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen im Längsverkehr oder Fahrradstraßen anlegen,
- Aufstellflächen für Abbieger an Knotenpunkten einrichten,
- ggf. Fußgängerzonen für den Radverkehr freigeben,
- ggf. geeignete Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen und
- Öffentlichkeitsarbeit: Die Handzettelaktion „Parke nicht auf unseren Wegen“ wurde mit der Neuauflage der Broschüre entfernt.

5 Bestandsaufnahmen in den Städten, Gemeinden und Schulen

5.1 Einleitung

Zur Vorbereitung einer vertieften Analyse von Schulwegplänen und als erster bundesweiter Überblick sollten zunächst ca. 1.000 Städte und Gemeinden mit ihren zugehörigen Schulen zur Thematik „Schulwegpläne“ befragt werden. Die für die Erhebung vorgesehenen Städte wurden in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl und in Abhängigkeit der Bundesländer zufällig über eine Stichprobe ausgewählt. Es war vorgesehen, die schriftliche Befragung an die Verwaltungsspitze bzw. den Bürgermeister/die Bürgermeisterin zu richten und diese bzw. deren Schulverwaltungsämter zu bitten, den Fragebogen für die Schulen an diese weiterzugeben. Dieses Vorgehen stellte forschungsökonomisch einen guten Weg dar, da einerseits der Erhebungsaufwand minimiert und andererseits eine hohe Beteiligung der Schulen an den Befragungen erzielt werden konnte. Aufgrund von Erfahrungen aus verschiedenen Forschungsarbeiten hat sich die Kontaktaufnahme mit den Schulen über die Schulverwaltungsämter bewährt.

In einigen Bundesländern sind Befragungen an Schulen genehmigungspflichtig. Daher wurde bereits bei der Befragung der für Schule zuständigen Ministerien (vgl. Kapitel 4.1) um ein Begleit- bzw. Genehmigungsschreiben gebeten. Da das Einholen dieser Genehmigungen aufgrund uneinheitlicher rechtlicher Vorgaben zum Teil sehr unterschiedlich und langwierig war, wird dieses Verfahren im Folgenden für jedes Bundesland nochmals kurz tabellarisch dargestellt. Des Weiteren werden in den folgenden Kapiteln sowohl die Stichprobenauswahl als auch die Erhebungsunterlagen und die Durchführung der Befragung näher beschrieben.

5.2 Durchführung der Befragung

5.2.1 Genehmigungsverfahren

Für das Ausstellen der Genehmigung zur Befragung von Schulleitern mussten je nach Bundesland den Ministerien, Schulbehörden oder Datenschutzbeauftragten verschiedene Unterlagen zur Verfügung gestellt werden. Zum Teil mussten beispielsweise die potenziell an der Befragung teilnehmenden Schulen benannt werden. Hierzu wurde dem

Forschungsnehmer in den meisten Fällen durch die jeweils genehmigende Stelle eine Übersicht der Schulen im betreffenden Bundesland zur Verfügung gestellt. Die Übersicht konnte dann mit der entsprechenden Stichprobe der ausgewählten Städte und Gemeinden abgeglichen werden, um daraus eine Tabelle mit den betroffenen Schulen zu extrahieren.

In einigen Bundesländern war eine Genehmigung der Befragung nicht erforderlich bzw. es wurde lediglich ein Begleitschreiben, welches als Kopie den Erhebungsunterlagen beigelegt werden konnte, zur Verfügung gestellt. In Tabelle 13 werden die wesentlichen Informationen zum Genehmigungsverfahren, wie z. B. die zur Verfügung zu stellenden Unterlagen (Anschreiben an die Schulleiter, genutzter Erhebungsbogen etc.), getrennt nach Bundesland kurz skizziert.

5.2.2 Auswahl der Stichprobe

Auf Grundlage einer geschichteten Zufallsstichprobe für die Kommunen in Deutschland nach Gemeindegröße und Bundesland wurden bundesweit 1.182 Städte und Gemeinden für die Befragung angeschrieben. Hierzu wurde das amtliche Gemeindeverzeichnis beim Statistischen Bundesamt mit Stand vom 31.03.2008 verwendet, auf dessen Grundlage die Zuordnung der Kommunen und Städte zu den jeweiligen Gemeindeklassen erfolgte. Neben den aktuellen Adressen der Verwaltungssitze der Städte und Gemeinden enthält dieses Verzeichnis auch die relevanten Angaben zur Einwohnerzahl zum Stand 31.12.2006.

Die Kommunen in Deutschland wurden in neun Gemeindegrößenklassen eingeteilt. Diese Einteilung erfolgte im Wesentlichen aus zwei Gründen:

BL	Anschreiben	Fragebogen	Sonstige zur Verfügung gestellte Unterlagen/Informationen	Ergebnis/Vorgehen	Zuständige Behörde
BB	-	-	-	Keine Genehmigung erforderlich; Kopie wurde den Unterlagen beigelegt	Ministerium
BE	-	✓	-	Keine Genehmigung erforderlich	-
BW	✓	✓	-	Genehmigung wurde den Unterlagen beigelegt	Ministerium
BY	✓	✓	Benennung Kommunen, Erläuterung der Durchführung	Keine Genehmigung erforderlich; Kopie wurde den Unterlagen beigelegt	Ministerium
HB	-	✓	-	Genehmigung wurde den Unterlagen beigelegt	Ministerium
HE	-	-	-	Keine Genehmigung erforderlich	Ministerium
HH	✓	✓	-	Behörde hat Erhebungsunterlagen selbst an Schulen geschickt	Ministerium
MV	✓	-	Benennung Schulen, Original-Unterschrift des Projektleiters	Genehmigung und Übersicht der Schulen wurde den Unterlagen beigelegt	Ministerium
NI	-	✓	Benennung Schulen	Verweis auf Aktenzeichen der Genehmigung in Anschreiben	Landesschulbehörde Lüneburg
NW	-	-	-	Keine Genehmigung erforderlich	-
RP	✓	✓	-	Genehmigung bereits vorher erteilt mit Auflage, das Vorhaben dem Datenschutzbeauftragten vorgestellt werden muss	Ministerium/ Datenschutzbeauftragter
SH	-	-	-	Genehmigung bereits vorher erteilt und den Unterlagen dann beigelegt	Ministerium
SL	✓	✓	Benennung Schulen, Projektleiter und Bearbeiter	Anschreiben musste bestimmte Textpassagen enthalten; Genehmigung wurde den Unterlagen beigelegt	Ministerium
SN	✓	✓	-	Genehmigung wurde den Unterlagen beigelegt	Ministerium
ST	✓	✓	Benennung Schulen und Zeitraum der Durchführung	Verweis auf Aktenzeichen der Genehmigung in Anschreiben	Landesverwaltungsamt
TH	✓	✓	Benennung Kommunen, Projektleiter, Bearbeiter und Gesamtkonzept	Anschreiben musste bestimmte Textpassagen enthalten; Genehmigung wurde den Unterlagen beigelegt	Ministerium

Tab. 13: Übersicht zum Genehmigungsverfahren in den Bundesländern inklusive der zur Verfügung zu stellenden Unterlagen

- Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit vorhandenen älteren Untersuchungen und
- Berücksichtigung der großen Anteile von besonders kleinen Gemeinden in eigenen Klassen.

Die auf Grundlage der Einwohnerzahl (EW) gebildeten Größenklassen (GK) für die Städte und Gemeinden sind in Tabelle 14 dargestellt.

Größenklasse	Einwohnerzahl (EW)
GK 1	< 2.000 EW
GK 2	2.001 – 5.000 EW
GK 3	5.001 – 10.000 EW
GK 4	10.001 – 20.000 EW
GK 5	20.001 – 50.000 EW
GK 6	50.001 – 100.000 EW
GK 7	100.001 – 200.000 EW
GK 8	200.001 – 500.000 EW
GK 9	> 500.000 EW

³⁴ Für die in diesem Kapitel dargestellten Tabellen gilt folgende Zeichenerklärung: „0“ keine Antwort/Rückmeldung erhalten, „-“ Größenklasse kommt in diesem Bundesland nicht vor

Tab. 14: Einteilung der Gemeinden und Städte nach Größenklassen (GK)

BL	GK 1	GK 2	GK 3	GK 4	GK 5	GK 6	GK 7	GK 8	GK 9	Ges.
BB	221	72	57	42	24	2	2	-	-	420
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
BW	188	399	272	149	79	13	5	3	1	1.109
BY	724	782	327	157	48	9	5	1	2	2.055
HB	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2
HE	11	98	146	113	46	7	3	1	1	426
HH	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
MV	718	80	26	15	4	4	1	-	-	848
NS	498	195	126	112	73	12	6	1	1	1.024
NW	-	3	50	124	143	46	15	11	4	396
RP	1.966	212	83	24	12	5	4	-	-	2.306
SH	906	114	46	33	15	3	-	2	-	1.119
SL	-	-	12	27	12	-	1	-	-	52
SN	112	224	91	43	22	3	-	1	2	498
ST	857	82	38	16	19	1	-	2	-	1.015
TH	753	147	35	12	17	1	2	1	-	968
Ges.	6.954	2.408	1.309	867	514	106	45	23	14	12.240

Tab. 15: Kommunen nach Gemeindegröße (Einwohner zum Stand 31.12.2006) (Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnung und Einteilung)³⁴

BL	GK 1	GK 2	GK 3	GK 4	GK 5	GK 6	GK 7	GK 8	GK 9	Ges.
BB	10	10	10	10	10	2	2	-	-	54
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
BW	10	29	35	27	22	13	5	3	1	145
BY	19	58	42	28	13	9	5	1	2	177
HB	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2
HE	10	10	19	21	13	7	3	1	1	85
HH	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
MV	19	10	10	10	4	4	1	-	-	58
NS	13	14	16	20	20	12	6	1	1	103
NW	-	3	10	23	39	46	15	11	4	151
RP	53	16	11	10	10	5	4	-	-	109
SH	24	10	10	10	10	3	-	2	-	69
SL	-	-	10	10	10	-	1	-	-	31
SN	10	17	12	10	10	3	-	1	2	65
ST	23	10	10	10	10	1	-	2	-	66
TH	20	11	10	10	10	1	2	1	-	65
Ges.	211	198	205	199	181	106	45	23	14	1.182

Tab. 16: Stichprobenplan der Bruttostichprobe der zu befragenden Kommunen nach Gemeindegröße je Bundesland

Auf Grundlage der Daten der Städte und Gemeinden aus der Tabelle des Statistischen Bundesamtes, für die die Anschriften der Verwaltungsspitze angegeben waren, erfolgte die Einteilung der Kommunen in die jeweiligen Größenklassen.

Ab Gemeindegrößenklasse 6 (über 50.000 Einwohner) wurde eine Vollerhebung der Kommunen vorgesehen. Dies waren in der Summe 188 Städte.

Für die übrigen Gemeinden und Städte erfolgte die Auswahl mittels einer Zufallsstichprobe, die sich an der Anzahl der Städte und Gemeinden in der jeweiligen Gemeindegrößenklasse (vgl. Tabelle 15), an einer Mindeststichprobengröße für die Größenklasse und einer Mindestanzahl in der jeweiligen Zelle (Bundesland/GK) orientierte. Zellen, die aufgrund der linearen Verteilung zu befragender Kommunen in der jeweiligen Größenklasse nur geringe Fallzahlen aufwiesen, wurden ggf. auf eine Mindestanzahl von 10 festgelegt. In Tabelle 16 ist die Anzahl der ausgewählten Kommunen je Bundesland und Gemeindegrößenklasse dargestellt.

5.2.3 Inhalte und Ablauf der Befragung

Für die Erhebungen in den Kommunen wurde sowohl für die Kommunen als auch für die Schulen ein kurzer standardisierter Fragebogen entwickelt, der zusammen mit dem z. T. vorhandenen Begleitschreiben des für Schule zuständigen Ministeriums oder einer Kopie des Genehmigungsschreibens, einem Antwortfax-Vordruck und einem Anschreiben an die zufällig ausgewählten Städte und Gemeinden versandt wurde.

Das Antwortfax war dazu vorgesehen, die Teilnahmebereitschaft der Kommunen schon frühzeitig abzuschätzen, um ggf. nachsteuern zu können. Des Weiteren konnte angegeben werden, dass eine Teilnahme an der Studie nicht möglich ist. Hier bestand zusätzlich die Möglichkeit, einen Grund für die Nicht-Teilnahme anzugeben.

Der Erhebungsbogen für die Kommunen bestand aus folgenden vier Abschnitten:

- allgemeine Fragen zur Stadt/Gemeinde (Abfrage von Einwohnerzahl und Schülerzahlen für Grund- und weiterführende Schulen),
- Verbreitung von Schulwegplänen (welche Arten von Plänen für Grund- und weiterführende Schulen vorhanden bzw. nicht vorhanden ist),

- Entwicklung und Erarbeitung von Schulwegplänen (Zielgruppe von Schulwegplänen und Beteiligte bei der Erstellung) und
- künftige Planungen und Einflussfaktoren (geplante Erstellung von Schulwegplänen und Hemmnisfaktoren für die Nicht-Erstellung).

Der Erhebungsbogen für die Schulen bestand aus den im Folgenden aufgeführten fünf Abschnitten:

- allgemeine Fragen zur Schule (Schulträger, Schulform, Schülerzahl),
- umgesetzte Schulwegpläne (Art der Pläne, die für die betreffende Schule umgesetzt bzw. nicht umgesetzt werden, Art der Bereitstellung),
- Beteiligte an der Entwicklung und Erarbeitung des Schulwegplanes,
- Checkliste zur Kategorisierung des Schulwegplanes (Abfrage der Planinhalte eines ggf. vorhandenen Schulwegplanes) und
- künftige Planungen und Einflussfaktoren (geplante Erstellung von Schulwegplänen und Hemmnisfaktoren für die Nicht-Erstellung).

Zudem wurden die Schulen um Überlassung eines Schulwegplanes – soweit vorhanden – gebeten.

5.3 Schulwegpläne in deutschen Kommunen

Im Rahmen der Kommunenbefragung wurden bundesweit insgesamt 1.182 Städte und Gemeinden angeschrieben (vgl. Kapitel 5.2.2). Darunter befanden sich auch die Stadtstaaten Hamburg, Berlin und Bremen mit Bremerhaven.

Aufgrund der Besonderheiten dieser drei Bundesländer in Bezug auf ihre Struktur als Stadtstaaten und der damit verbundenen Verwaltungsstruktur erfolgt hier eine gesonderte Betrachtung. Bereits in Kapitel 5.2.1 und Kapitel 5.2.3 wurde die Vorgehensweise bei der Durchführung der Befragung für diese drei Bundesländer beschrieben.

In Bezug auf die Einschätzungen/Meinungen der Verwaltungsspitze zum Themenbereich Schulwegpläne wird hier auf die Ausführungen in Kapitel 4 verwiesen. Im Rahmen der dort beschriebenen Befragung der Ministerien wurden bereits umfassende Ausführungen zu diesem Thema gemacht.

Bundesland	Anzahl befragter Kommunen	Antworten Kommunen absolut	Antworten Kommunen in %
BB	54	14	25,9
BW	145	38	26,2
BY	177	51	28,8
HE	85	32	37,6
MV	58	14	24,1
NI	103	35	34,0
NW	151	75	49,7
RP	109	22	20,2
SH	69	19	27,5
SL	31	16	51,6
SN	65	24	36,9
ST	66	17	25,8
TH	65	20	30,8
Gesamt	1.178	377	32,0

Tab. 17: Rücklaufquoten Kommunenbefragung nach Bundesland

In Berlin erfolgte nach Absprache der Versand des Kommunenfragebogens an die 12 Bezirksamter der Stadt.³⁵ Die Reaktion auf diese Befragung war jedoch gering. Lediglich drei Bezirksamter (Marzahn-Hellersdorf, Mitte und Pankow) sendeten den ausgefüllten Kommunenfragebogen zurück. Aufgrund dieses geringen Rücklaufs wird auf eine zusammengefasste Auswertung verzichtet und nur kurz auf einige Kernaussagen eingegangen. Die generelle Notwendigkeit von Schulwegplänen für Fußgänger im Primarbereich bejahten alle drei Bezirke. Schulwegpläne für Busnutzer sah demgegenüber keines der drei Bezirksamter für erforderlich an.

In Bezug auf die Beteiligung verschiedener Institutionen, Gruppen oder Personen bei der Erstellung von Schulwegplänen benannten alle drei Bezirke die Schulleitung persönlich als „im Regelfall beteiligt“.

Nachfolgend werden nun ausschließlich die Befragungsergebnisse aus den übrigen 13 Bundesländern dargestellt. Dementsprechend beträgt die Gesamtzahl der bundesweit befragten Kommunen für die folgenden Ausführungen 1.178.

Im Rahmen der Erhebung konnte in der Summe aller Bundesländer (n = 13) eine gute Rücklaufquote von 32 % erzielt werden. Mehr als zwei Drittel dieser Kommunen haben den Schulfragebogen an ihre Schulen weitergeleitet, sodass von insgesamt 267 Städten und Gemeinden sowohl Antworten aus den Kommunen als auch aus den Schulen ausgewertet werden konnten. Die ausführliche Darstellung der Ergebnisse der Schulbefragung erfolgt in Kapitel 5.4.

Betrachtet man die Rücklaufquoten getrennt für die einzelnen Bundesländer, so zeigen sich Unterschiede. Generell schwankt der Wert zwischen der Teilnahme in Rheinland-Pfalz mit 20,2 % und der Teilnahmebereitschaft im Saarland mit 51,6 %. Mit ebenfalls knapp 50 % wurde auch in Nordrhein-Westfalen eine hohe Beteiligung an der Erhebung erzielt. Hier sind auch absolut gesehen die meisten Antworten zu verzeichnen. Tabelle 17 gibt eine Übersicht über die Rücklaufquoten für die Bundesländer.

Bei Betrachtung der Rücklaufquote nach Gemeindegröße (ohne Abbildung) ist zu erkennen, dass die Teilnahmebereitschaft an der Befragung in den Großstädten größer war als in den kleinen Gemeinden. Die höchste Rücklaufquote mit einer Beteiligung von 10 der 11 angeschriebenen Städte konnte in den Städten mit über 500.000 Einwohnern erzielt werden. Mit über der Hälfte (13 von 23) war auch die Teilnahmebereitschaft in den Städten mit 200.000 bis 500.000 Einwohnern hoch. Aus den kleineren Gemeinden mit unter 2.000 Einwohnern waren die wenigsten Antworten zu verzeichnen. Nur 22 der 211 angeschriebenen Kommunen dieser Größenklasse haben einen ausgefüllten Fragebogen zurückgeschickt.

Tabelle 18 gibt einen Überblick über die absoluten Rücklaufquoten in den einzelnen Bundesländern getrennt für die verschiedenen Gemeindegrößenklassen. Die Anzahl der angeschriebenen Städte und Gemeinden je Gemeindegrößenklasse und Bundesland wurde bereits in Tabelle 16 dargestellt. Es ist anzumerken, dass einige Größenklassen in einzelnen Bundesländern nicht vorhanden sind. In Nordrhein-Westfalen und im Saarland gibt es beispielsweise keine Gemeinden mit weniger als 2.000 Einwohnern. Dementsprechend enthalten einige Zellen der Tabellen keine Werte. Des Weiteren ist zu erkennen, dass in einigen Größenklassen verschiedener Bundesländer keine Antworten zu verzeichnen waren (Wert 0 in den Zellen). In

³⁵ Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, Pankow, Charlottenburg-Wilmersdorf, Spandau, Steglitz-Zehlendorf, Tempelhof-Schöneberg, Neukölln, Treptow-Köpenick, Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Reinickendorf

BL	GK 1	GK 2	GK 3	GK 4	GK 5	GK 6	GK 7	GK 8	GK 9	Gesamt
BB	0	2	4	2	4	1	1	-	-	14
BW	1	4	7	6	7	7	3	2	1	38
BY	4	15	10	7	7	5	2	0	1	51
HE	3	5	8	7	2	4	1	1	1	32
MV	1	3	4	2	0	3	1	-	-	14
NI	0	1	5	12	8	3	4	1	1	35
NW	-	0	3	13	23	20	5	7	4	75
RP	3	5	2	5	4	3	0	-	-	22
SH	4	3	5	3	4	0	-	0	-	19
SL	-	-	6	5	5	-	0	-	-	16
SN	1	6	4	3	6	1	-	1	2	24
ST	3	1	3	5	3	1	-	1	-	17
TH	2	3	3	4	6	1	1	0	-	20
Gesamt	22	48	64	74	79	49	18	13	10	377

Tab. 18: Rücklaufquoten Kommunenbefragung nach Bundesland und Gemeindegrößenklasse (absolute Werte)

Schleswig-Holstein haben keine Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern an der Erhebung teilgenommen. In vier der 13 Bundesländer (Hessen, Baden-Württemberg, Sachsen und Sachsen-Anhalt) sind Antworten aus allen vorhandenen Größenklassen zu verzeichnen. Die Tendenz, dass mit steigender Einwohnerzahl auch die Teilnahmebereitschaft an der Befragung zunimmt, zeigt sich bei der differenzierten Betrachtung nach Bundesländern nicht überall. Es fällt z. B. auf, dass in Hessen die Teilnahme in Kommunen mit 10.000 bis 50.000 Einwohnern im Vergleich zu den größeren und kleineren Kommunen geringer ausgefallen ist. Lässt man die Großstädte mit über 500.000 Einwohnern, die generell eine gute Teilnahmebereitschaft gezeigt haben, bei der Betrachtung außen vor, so zeigt sich häufig in den Größenklassen 4 bis 6 (10.000-20.000 EW, 20.001-50.000 EW, 50.001-100.000 EW) eine über dem jeweiligen Landesdurchschnitt liegende Beteiligung an der Befragung.

Insgesamt konnte somit eine gute Beteiligung der Kommunen an der bundesweiten Erhebung zum Themenfeld Schulwegpläne erreicht werden, die einen umfassenden Einblick in die Umsetzungspraxis ermöglicht.

Bei den teilnehmenden Kommunen könnte es sich um eine positive Auswahl handeln. Möglicherweise haben Kommunen, die nach eigener Einschätzung eher vorbildlich handeln, ein größeres Interesse, an solchen Umfragen teilzunehmen als Kommunen, denen bewusst ist, dass sie auf diesem Themenge-

biet wenige Aktivitäten zeigen. Daher wird hier angenommen, dass die Analyseergebnisse insgesamt einen positiveren Gesamteindruck darstellen, als dies in der Realität der Fall sein dürfte. Auf die einzelnen Ergebnisse der Befragung wird im Folgenden näher eingegangen. Die konkreten Fragestellungen der Erhebung wurden bereits in Kapitel 5.2.3 näher beschrieben.

5.3.1 Einschätzung der Kommunen zur Notwendigkeit von Schulwegplänen

Im Rahmen der Abfrage der Einschätzung der Kommunen dazu, inwieweit eine Notwendigkeit gesehen wird, Schulwegpläne (SWP) für verschiedene Zielgruppen zu erarbeiten, wurden folgende Antwortmöglichkeiten vorgegeben:

- Fußgänger an Grundschulen,
- Radfahrer an Grundschulen,
- Fußgänger an weiterführenden Schulen,
- Radfahrer an weiterführenden Schulen und
- Schulbus-/ÖPNV-Nutzer.

Des Weiteren bestand die Möglichkeit, eine „sonstige“ Zielgruppe zu benennen. In der Tabelle 19 sind die Häufigkeiten der jeweiligen Nennungen für die einzelnen Zielgruppen dargestellt.

Mehr als zwei Drittel der 377 an der Befragung beteiligten Städte und Gemeinden sehen demnach

Notwendigkeit von SWP für		Alle Kommunen (n = 377)		Nur Kommunen ohne Konzept in der Primarstufe (n = 169)	
		Absolut	In %	Absolut	In %
Fußgänger an Grundschulen	Ja	254	67,4	67	39,6
	Nein	94	24,9	83	49,1
	k. A.	29	7,7	19	11,2
Radfahrer an Grundschulen	Ja	150	39,8	49	29,0
	Nein	180	47,7	96	56,8
	k. A.	47	12,5	24	14,2
Fußgänger an weiterführenden Schulen	Ja	79	21,0	29	17,2
	Nein	230	61,0	108	63,9
	k. A.	68	18,0	32	18,9
Radfahrer an weiterführenden Schulen	Ja	81	21,5	28	16,6
	Nein	229	60,7	109	64,5
	k. A.	67	17,8	32	18,9
Schulbusnutzer	Ja	115	30,5	51	30,2
	Nein	206	54,6	94	55,6
	k. A.	56	14,9	24	14,2

Tab. 19: Notwendigkeit von Schulwegplänen für verschiedene Zielgruppen (Mehrfachnennungen)

eine Notwendigkeit zur Erstellung von Schulwegplänen für Fußgänger an Grundschulen. Ein Viertel der Beteiligten sieht diese Notwendigkeit nicht. Fast die Hälfte aller Kommunen gibt an, dass aus ihrer Sicht Pläne für Rad fahrende Grundschüler nicht notwendig sind.

In den aktuellen Empfehlungen zur Erstellung von Schulwegplänen werden hierzu unterschiedliche Angaben gemacht. Neben der Aussage „Der Schulweg mit dem Rad: erst ab der fünften Klasse“ (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004b, S. 12), die sich an Eltern richtet, oder dem Hinweis, dass Grundschulern von der Benutzung des Fahrrades auf dem Schulweg aufgrund der heutigen Verkehrsgefahren abgeraten wird (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004b, S. 29), finden sich auch Hinweise, dass die Schulwegempfehlung für das Rad „vor allem“ für die Sekundarstufe I geeignet ist (Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer 2004a, S. 7). Die Aufnahme von Schulwegempfehlungen für Rad fahrende Kinder zur Grundschule in den Schulwegplan ist in dem „Planerheft“ zur Schulwegsicherung des GDV also nicht ausgeschlossen.

Vor diesem Hintergrund ist es interessant zu sehen, dass knapp 40 % der Gemeinden Schulwegpläne für Radfahrer an Grundschulen für notwendig halten.

Darüber hinaus haben die Befragungsergebnisse der für Kultus, Inneres und Verkehr zuständigen Ministerien gezeigt, dass 30 der 42 Ministerien die Notwendigkeit von Radschulwegplänen für Grundschulen bestätigen (z. T. ab der 4. Klasse). Nur sechs der Ministerien verneinten dies, weitere 12 Ministerien machten zu dieser Fragestellung keine konkreten Angaben. (vgl. ausführliche Darstellung der Ergebnisse der Ministerienbefragung in der Anlage).

Für den Bereich der weiterführenden Schulen zeigt sich ein etwas anderes Bild. Hier sind nur noch 21,0 % bzw. 21,5 % der beteiligten Kommunen der Meinung, dass Schulwegpläne für Fußgänger bzw. Radfahrer notwendig sind. Knapp zwei Drittel der Kommunen, die sich an der Befragung beteiligt haben, halten Schulwegpläne für diese Zielgruppen an weiterführenden Schulen für nicht erforderlich.

Fast ein Drittel der Kommunen sieht eine Notwendigkeit von Plänen für Schulbus-/ÖPNV-Nutzer. Sonstige Zielgruppen für die Erstellung von Schulwegplänen werden von den befragten Städten praktisch nicht benannt.

Betrachtet man bei dieser Fragestellung ausschließlich die Aussagen der Kommunen, die angegeben haben, aktuell nicht über Pläne oder Konzepte im Primarbereich zu verfügen (n = 169), ergibt sich ein etwas anderes Bild. Tabelle 19 gibt hierzu ebenfalls eine Übersicht. Von diesen Städten und Gemeinden gaben nur 39,6 % an, dass sie Schulwegpläne für Fußgänger an Grundschulen für notwendig halten. Für die Notwendigkeit von Radschulwegplänen an Grundschulen liegt dieser Wert bei 29,0 %. Somit liegen diese Anteile weit unter den anteiligen Angaben bezogen auf die Gesamtzahl der 377 Kommunen. Für den Bereich der Notwendigkeit der verschiedenen Pläne an weiterführenden Schulen und der Pläne für Schulbusnutzer zeigen sich eher Übereinstimmungen.

Betrachtet man die Angaben zur Notwendigkeit von Schulwegplänen für Schulbusnutzer nach Gemeindegrößenklassen (Tabelle 20), so zeigt sich, dass dieser Bedarf vor allem in Klein- und Mittelstädten gesehen wird.

Im Bereich des Bedarfs von Schulwegplänen für Fußgänger in der Primarstufe zeigt die Differenzierung nach Gemeindegrößenklassen, dass gerade in Kommunen bis 2.000 Einwohnern diese Notwendigkeit kaum gesehen wird. Nur 13,6 % der beteiligten Kommunen in dieser Größenklasse sahen

Größen- klasse	Notwendigkeit von Schulwegplänen für									
	Schulbusnutzer		Fußgänger an Grundschulen		Radfahrer an Grundschulen		Fußgänger an weiter- führenden Schulen		Radfahrer an weiter- führenden Schulen	
	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %
GK 1 (n = 22)	8	36,4	3	13,6	2	9,1	2	9,1	1	4,5
GK 2 (n = 48)	15	31,3	23	47,9	14	29,2	4	8,3	6	12,5
GK 3 (n = 64)	17	26,6	31	48,4	17	26,6	13	20,3	8	12,5
GK 4 (n = 74)	30	40,5	58	78,4	38	51,4	22	29,7	18	24,3
GK 5 (n = 79)	26	32,9	59	74,7	40	50,6	20	25,3	20	25,3
GK 6 (n = 49)	13	26,5	42	85,7	25	51,0	11	22,4	16	32,7
GK 7 (n = 18)	0	0,0	17	94,4	7	38,9	3	16,7	5	27,8
GK 8 (n = 13)	3	23,1	12	92,3	6	46,2	3	23,1	3	23,1
GK 9 (n = 19)	3	30,0	9	90,0	1	10,0	1	10,0	4	40,0
Gesamt (n = 377)	115	30,5%	254	67,4	150	39,8	79	21,0	81	21,5

Tab. 20: Notwendigkeit von Schulwegplänen aus Sicht der Kommunen für verschiedene Zielgruppen nach Gemeindegrößenklassen (Mehrfachnennungen)

diesen Bedarf (Tabelle 20). Es wird vermutet, dass dies auch damit zusammenhängen könnte, dass in sehr kleinen Gemeinden eher keine eigenen Schulstandorte vorzufinden sind und somit der Bedarf an derartigen Maßnahmen generell weniger besteht.

Obwohl in der Summe aller Antworten ein Erfordernis für Pläne für Rad fahrende Grundschüler nicht gesehen wird, so zeigt die Unterscheidung der Befragungsergebnisse nach der Einwohnerzahl, dass Kommunen zwischen 10.000 und 100.000 Einwohnern die Erstellung von Radschulwegplänen im Primarbereich in der Mehrzahl für notwendig erachten (Tabelle 20).

Im Bereich der weiterführenden Schulen ergibt die differenzierte Betrachtung der Kommunenantworten nach Gemeindegrößenklassen keine besonderen Auffälligkeiten. In allen Größenklassen wird die Notwendigkeit von Schulwegplänen für Fußgänger im Sekundarbereich in der Mehrzahl nicht gesehen. Besonders stark ausgeprägt ist diese Verneinung in Kommunen unter 5.000 Einwohnern (Tabelle 20). Dies liegt auch daran, dass es dort i. d. R. keine weiterführenden Schulen gibt.

Die Differenzierung nach der Gemeindegröße ergibt bei den Befragungsergebnissen zum Bedarf von

Radschulwegplänen an weiterführenden Schulen, dass vor allem in Kommunen bis 10.000 Einwohnern die Notwendigkeit derartiger Pläne nicht gesehen wird. Der Anteil der Kommunen, die diesem Bedarf zustimmen, liegt hier zwischen 5 % und 13 % der Antworten in diesen Größenklassen. Lediglich in den Großstädten über 500.000 Einwohnern, die sich an der Erhebung beteiligt haben, wird der Bedarf zu gleichen Teilen bejaht und verneint. Somit ist insgesamt festzustellen, dass der Bedarf tendenziell mit der Gemeindegröße zunimmt, obgleich er insgesamt eher nicht gesehen wird (Tabelle 20).

Zusammenfassend hat die Erhebung im Bereich der Notwendigkeit von Schulwegplänen für verschiedene Zielgruppen ergeben, dass

- eine Mehrheit der Kommunen die Erstellung von Schulwegplänen für Fußgänger an Grundschulen für notwendig erachtet (67,4 %),
- eine große Anzahl der 377 teilnehmenden Kommunen auch Schulwegpläne für Radfahrer an Grundschulen für erforderlich hält (39,8 %),
- sowohl Schulwegpläne für Fußgänger als auch Radfahrer an weiterführenden Schulen aus Sicht der Kommunen eher nicht notwendig sind,

- immerhin 30,5 % der an der Befragung beteiligten Städte und Gemeinden Pläne für Schulbusnutzer für sinnvoll halten.

Des Weiteren ist eine Tendenz zu erkennen, dass in sehr kleinen Gemeinden generell eher kein Bedarf für Schulwegpläne gesehen wird und dass im Vergleich zu Kommunen bis 10.000 Einwohnern in den Städten und Gemeinden, die über dieser Einwohnerzahl liegen, ein höherer Bedarf an Radschulwegplänen gesehen wird.

5.3.2 Verbreitung von Schulwegplänen in den Kommunen

Neben der generellen Notwendigkeit von Schulwegplänen wurde erhoben, welche Pläne bzw. Konzepte in den Kommunen vorhanden sind oder aktuell erstellt werden. Dabei wurde zwischen dem Vorhandensein der Pläne in der Grundschule und an weiterführenden Schulen im Sekundarbereich I unterschieden. Vorgegeben waren folgende Antwortmöglichkeiten:

- Schulwegplan (für Fußgänger),
- Hort-Schulwegplan,
- Radschulwegplan,
- Schulverkehrsplan,
- Schulwegratgeber und
- Kinderstadtteilplan.

Zusätzlich war die Angabe eines sonstigen Konzeptes als Freitexteingabe möglich. Obgleich Kinderstadt(teil)pläne nicht zwangsläufig alters- bzw. schulstufenspezifisch erstellt werden, erfolgte bei der Abfrage eine Unterscheidung zwischen Primar- und Sekundarbereich, da es hier um den Einsatz in der entsprechenden Stufe ging.

Die Auswertung nach dem generellen Vorhandensein irgendeines der genannten Pläne/Konzepte ergab, dass 169 der 377 an der Befragung beteiligten Kommunen nicht über einen Plan/ein Konzept im Primarbereich verfügen. Etwas mehr als die Hälfte der 377 Städte und Gemeinden gab an, mindestens einen der genannten Pläne in ihren Grundschulen anzubieten (Tabelle 21).

Im Bereich der Sekundarstufe I der weiterführenden Schulen sind seltener Schulwegpläne für verschiedene Zielgruppen vorhanden. Mehr als zwei

	Häufigkeit der Nennung	
	Absolut	In %
Kein Konzept Primarstufe	169	44,8
Verschiedene Maßnahmen	196	52,0
k. A.	12	3,2
Gesamt	377	100,0

Tab. 21: Generelle Verbreitung von Schulwegplänen und ähnlichen Konzepten in den Kommunen im Primarbereich

	Häufigkeit der Nennung	
	Absolut	In %
Kein Konzept Sekundarstufe	257	68,2
Verschiedene Maßnahmen	70	18,6
k. A.	50	13,2
Gesamt	377	100,0

Tab. 22: Generelle Verbreitung von Schulwegplänen und ähnlichen Konzepten in den Kommunen im Sekundarbereich

Drittel der 377 Kommunen (257) gaben an, nicht über Konzepte im Sekundarbereich I ihrer Schulen zu verfügen. Nur 70 der befragten Städte und Gemeinden antworteten, mindestens einen der Pläne an ihren weiterführenden Schulen anzubieten (Tabelle 22).

Generell wurde abgefragt, ob die einzelnen Planarten „vereinzelt“, „im Regelfall“ oder „gar nicht“ in der Kommune vorliegen. Tabelle 23 zeigt die Ergebnisse dieser Fragestellung differenziert nach den einzelnen Plänen für den Bereich der Grund- und weiterführenden Schulen. Für den Primarbereich ist zu erkennen, dass am häufigsten Schulwegpläne für Fußgänger in den Kommunen angeboten werden. Dies ist auch in über einem Drittel der Kommunen (139) der „Regelfall“. Alle übrigen Planarten bzw. Konzepte werden eher selten flächendeckend in den Kommunen erstellt. Mit insgesamt 37 bzw. 38 Nennungen werden noch Kinderstadtteilpläne bzw. Schulwegratgeber in den Städten und Gemeinden „in der Regel“ oder zumindest „vereinzelt“ erstellt.

Im Bereich der Nennung von sonstigen Konzepten werden beispielsweise folgende Maßnahmen genannt:

- Schulwegsicherung/Schulwegsicherungskonzept (5 Nennungen),
- Markierungen auf dem Gehweg/„gelbe/kleine Füße“ (3 Nennungen),

Planart	Häufigkeit der Erstellung	Verbreitung des Konzeptes im			
		Primarbereich (n = 377)		Sekundarbereich (n = 377)	
		Abs.	In %	Abs.	In %
Schulwegplan	Gar nicht	187	49,6	292	77,5
	Vereinzelt	36	9,5	22	5,8
	I. d. R.	139	36,9	14	3,7
	k. A.	15	4,0	49	13,0
Hort-Schulwegplan	Gar nicht	300	79,6	296	78,5
	Vereinzelt	6	1,6	3	0,8
	I. d. R.	12	3,2	2	0,5
	k. A.	59	15,6	76	20,2
Radschulwegplan	Gar nicht	299	79,3	291	77,2
	Vereinzelt	13	3,4	10	2,7
	I. d. R.	9	2,4	5	1,3
	k. A.	56	14,9	71	18,8
Schulverkehrsplan	Gar nicht	294	78,0	290	76,9
	Vereinzelt	11	2,9	4	1,1
	I. d. R.	14	3,7	11	2,9
	k. A.	58	15,4	72	19,1
Schulwegratgeber	Gar nicht	282	74,8	294	78,0
	Vereinzelt	14	3,7	7	1,9
	I. d. R.	24	6,4	5	1,3
	k. A.	57	15,1	71	18,8
Kinderstadtteilplan	Gar nicht	280	74,3	286	75,9
	Vereinzelt	20	5,3	8	2,1
	I. d. R.	17	4,5	7	1,9
	k. A.	60	15,9	76	20,2
Sonstiges Konzept	Gar nicht	356	94,4	361	95,8
	Vereinzelt	5	1,3	5	1,3
	I. d. R.	13	3,4	8	2,1
	k. A.	3	0,8	3	0,8

Tab. 23: Verbreitung verschiedener Schulwegpläne bzw. Konzepte in den Kommunen

- Aktionen oder Projekte, z. B. am Schulanfang (3 Nennungen) oder
- Gehgemeinschaften (1 Nennung).

Für den Sekundarbereich zeigt die Differenzierung der Antworten nach Planarten keinen eindeutigen Schwerpunkt. Mit insgesamt 36 Nennungen wird die Erstellung eines Schulwegplanes (vereinzelt oder im Regelfall) noch am häufigsten benannt. Alle anderen Konzepte werden mit 1,3 bis 4,0 % der Nennungen sehr selten als „im Regelfall“ oder „vereinzelt“ erstellt genannt. Im Bereich der „sonstigen Konzepte“ werden ähnliche Angaben wie für den Primarbereich gemacht.

Aufgrund der geringen Anzahl der Nennungen bei den einzelnen Planarten „im Regelfall“ erfolgt die

Schulwegplan im Primarbereich					
Bundesland	wird nicht erstellt	wird vereinzelt erstellt	wird im Regelfall erstellt	k. A.	Gesamt
BB	78,6	21,4	0,0	0,0	100 (n = 14)
BW	31,6	10,5	52,6	5,3	100 (n = 38)
BY	68,6	5,9	23,5	2,0	100 (n = 51)
HE	25,0	15,6	56,3	3,1	100 (n = 32)
MV	64,3	7,1	28,6	0,0	100 (n = 14)
NI	57,1	8,6	34,3	0,0	100 (n = 35)
NW	25,3	13,3	60,0	1,3	100 (n = 75)
RP	63,6	4,5	22,7	9,1	100 (n = 22)
SH	57,9	5,3	21,1	15,8	100 (n = 19)
SL	75,0	6,3	18,8	0,0	100 (n = 16)
SN	41,7	16,7	37,5	4,2	100 (n = 24)
ST	82,4	0,0	11,8	5,9	100 (n = 17)
TH	60,0	0,0	25,0	15,0	100 (n = 20)
Gesamt	49,6	9,5	36,9	4,0	100 (n = 377)

Tab. 24: Schulwegpläne in den Kommunen im Primarbereich nach Bundesländern in Prozent

differenzierte Betrachtung nach Bundesländern für den Primarbereich nur für den Schulwegplan und den Kinderstadtteilplan und für den Bereich der weiterführenden Schulen ausschließlich für den Schulwegplan. Gleiches gilt für die Differenzierung nach Gemeindegrößenklassen.

Tabelle 24 zeigt die Verbreitung von Schulwegplänen in Grundschulen getrennt für die verschiedenen Bundesländer. Zunächst ist zu erkennen, dass in der Summe über alle Länder knapp 50 % der 377 an der Befragung beteiligten Kommunen angegeben haben, dass Schulwegpläne im Primarbereich bei ihnen nicht erstellt werden. Knapp 40 % geben an, dass Schulwegpläne für Fußgänger in den Grundschulen im Regelfall vorhanden sind. Differenziert nach den einzelnen Bundesländern zeigt sich, dass vor allem Kommunen aus Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg in der Mehrzahl angegeben haben, dass derartige Pläne bei Ihnen der Regelfall sind. In Nordrhein-Westfalen gaben dies immerhin 60 % der 75 Städte und Gemeinden an, die sich an der Befragung beteiligt haben. In den übrigen Bundesländern überwiegt die Aussage „wird nicht erstellt“. Auffällig ist, dass aus Brandenburg keine der 14 Kommunen angegeben hat, dass Schulwegpläne in Grundschulen der Regelfall sind. Die Auswertung der Befragung der Schulen (Kapitel 5.4) hat für Brandenburg ergeben, dass sechs der an der Befragung beteiligten 47 Schulen über einen Schulwegplan verfügen.

Kinderstadtteilplan im Primarbereich					
Bundesland	wird nicht erstellt	wird vereinzelt erstellt	wird im Regelfall erstellt	k. A.	Gesamt
BB	85,7	0,0	0,0	14,3	100 (n = 14)
BW	65,8	7,9	7,9	18,4	100 (n = 38)
BY	86,3	3,9	2,0	7,8	100 (n = 51)
HE	71,9	6,3	3,1	18,8	100 (n = 32)
MV	92,9	7,1	0,0	0,0	100 (n = 14)
NI	80,0	8,6	0,0	11,4	100 (n = 35)
NW	69,3	5,3	6,7	18,7	100 (n = 75)
RP	59,1	9,1	13,6	18,2	100 (n = 22)
SH	63,2	5,3	10,5	21,1	100 (n = 19)
SL	75,0	12,5	6,3	6,3	100 (n = 16)
SN	62,5	0,0	0,0	37,5	100 (n = 24)
ST	94,1	0,0	0,0	5,9	100 (n = 17)
TH	75,0	0,0	5,0	20,0	100 (n = 20)
Gesamt	74,3	5,3	4,5	15,9	100 (n = 377)

Tab. 25: Kinderstadtteilpläne in den Kommunen im Primarbereich nach Bundesländern in Prozent

Tabelle 25 zeigt die Umsetzungspraxis von Kinderstadtteilplänen in den Bundesländern. Insgesamt gaben 74,3 % der 377 Kommunen an, dass Kinderstadtteilpläne für ihre Grundschulen nicht erstellt werden. Nur in 4,5 % der Kommunen, die sich an der Befragung beteiligt haben, ist die Erstellung derartiger Pläne für Grundschulen der Regelfall. Aus Niedersachsen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt gab keine der beteiligten Kommunen an, dass Kinderstadtteilpläne für Grundschulen im Regelfall vorhanden sind.

Zusätzlich fällt für Sachsen auf, dass mehr als ein Drittel der 24 an der Befragung beteiligten Kommunen aus diesem Bundesland keine Angabe bei dieser Fragestellung gemacht hat. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass entweder diese Planart nicht sehr bekannt ist oder dass in den Kommunen kaum Erkenntnisse darüber vorhanden sind, ob Schulen über derartige Pläne verfügen. In Schleswig-Holstein und Rheinland-Pfalz werden Kinderstadtteilpläne für den Primarbereich mit jeweils über 10 % der an der Befragung beteiligten Kommunen im Vergleich noch am häufigsten im Regelfall erstellt. Im Saarland trifft dies mit 12,5 % relativ häufig zu.

Schulwegpläne an weiterführenden Schulen sind, wie bereits erwähnt, im Vergleich seltener vorzufinden (Tabelle 26). In der Summe über alle Bundes-

Schulwegplan im Sekundarbereich					
Bundesland	wird nicht erstellt	wird vereinzelt erstellt	wird im Regelfall erstellt	k. A.	Gesamt
BB	64,3	7,1	0,0	28,6	100 (n = 14)
BW	73,7	10,5	2,6	13,2	100 (n = 38)
BY	84,3	2,0	3,9	9,8	100 (n = 51)
HE	65,6	15,6	9,4	9,4	100 (n = 32)
MV	78,6	7,1	7,1	7,1	100 (n = 14)
NI	91,4	2,9	0,0	5,7	100 (n = 35)
NW	82,7	8,0	4,0	5,3	100 (n = 75)
RP	68,2	4,5	4,5	22,7	100 (n = 22)
SH	68,4	5,3	0,0	26,3	100 (n = 19)
SL	81,3	0,0	6,3	12,5	100 (n = 16)
SN	62,5	0,0	8,3	29,2	100 (n = 24)
ST	70,6	0,0	0,0	29,4	100 (n = 17)
TH	90,0	5,0	0,0	5,0	100 (n = 20)
Gesamt	77,5	5,8	3,7	13,0	100 (n = 377)

Tab. 26: Schulwegpläne in den Kommunen im Sekundarbereich nach Bundesländern in Prozent

länder gaben 77,5 % der 377 teilnehmenden Kommunen an, keine Schulwegpläne für den Sekundarbereich zu erstellen. Nur 3,7 % dieser Kommunen erstellen nach eigenen Angaben derartige Pläne „im Regelfall“. Differenziert nach den einzelnen Ländern fällt auf, dass Schulwegpläne für den Sekundarbereich in keiner an der Befragung beteiligten Kommune sowohl aus Schleswig-Holstein als auch aus Niedersachsen, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Thüringen der Regelfall sind. Teilnehmende Städte und Gemeinden aus Hessen und auch aus Baden-Württemberg gaben im Vergleich häufiger an, Schulwegpläne für den Sekundarbereich zumindest „vereinzelt“ und in einigen Kommunen auch im „Regelfall“ zu erstellen.

Betrachtet man die Umsetzungspraxis von Schulwegplänen im Primarbereich differenziert nach Gemeindegrößenklassen (Tabelle 27), so zeigen sich zum Teil größere Unterschiede. Werden die Pläne für diese Zielgruppe insgesamt gesehen weniger häufig erstellt, so ergibt sich jedoch für Kommunen ab 50.000 Einwohnern, dass ab dieser Größenordnung mehrheitlich Schulwegpläne für Grundschulen erstellt werden. Für die Gemeindegrößenklasse 6 mit 50.000 bis 100.000 EW gaben dies mehr als die Hälfte der 49 an der Befragung beteiligten Kommunen an. 8 der 10 teilnehmenden Städte mit mehr als 500.000 Einwohnern gaben an, dass Schulwegpläne an Grundschulen bei

Schulwegplan im Primarbereich					
Gemeindegroße	wird nicht erstellt	wird vereinzelt erstellt	wird im Regelfall erstellt	k. A.	Gesamt
GK 1	90,9	0,0	4,5	4,5	100 (n = 22)
GK 2	68,8	12,5	12,5	6,3	100 (n = 48)
GK 3	65,6	4,7	21,9	7,8	100 (n = 64)
GK 4	47,3	9,5	41,9	1,4	100 (n = 74)
GK 5	50,6	11,4	36,7	1,3	100 (n = 79)
GK 6	34,7	12,2	53,1	0,0	100 (n = 49)
GK 7	0,0-	16,7	72,2	11,1	100 (n = 18)
GK 8	0,0	0,0	84,6	15,4	100 (n = 13)
GK 9	0,0	20,0	80,0	0,0	100 (n = 10)
Gesamt	49,6	9,5	36,9	4,0	100 (n = 377)

Tab. 27: Schulwegpläne in den Kommunen im Primarbereich nach Gemeindegrößenklassen in Prozent

Schulwegplan im Sekundarbereich					
Bundesland	wird nicht erstellt	wird vereinzelt erstellt	wird im Regelfall erstellt	k. A.	Gesamt
GK 1	86,4	0,0	0,0	13,6	100 (n = 22)
GK 2	62,5	2,1	2,1	33,3	100 (n = 48)
GK 3	71,9	1,6	3,1	23,4	100 (n = 64)
GK 4	83,8	8,1	5,4	2,7	100 (n = 74)
GK 5	81,0	6,3	6,3	6,3	100 (n = 79)
GK 6	85,7	12,2	0,0	2,0	100 (n = 49)
GK 7	83,3	5,6	5,6	5,6	100 (n = 18)
GK 8	76,9	0,0	0,0	23,1	100 (n = 13)
GK 9	40,0	20,0	10,0	30,0	100 (n = 10)
Gesamt	77,5	5,8	3,7	13,0	100 (n = 377)

Tab. 29: Schulwegpläne in den Kommunen im Sekundarbereich nach Gemeindegrößenklassen in Prozent

Kinderstadtteilplan im Primarbereich					
Bundesland	wird nicht erstellt	wird vereinzelt erstellt	wird im Regelfall erstellt	k. A.	Gesamt
GK 1	95,5	0,0	0,0	4,5	100 (n = 22)
GK 2	79,2	0,0	2,1	18,8	100 (n = 48)
GK 3	84,4	0,0	0,0	15,6	100 (n = 64)
GK 4	83,8	4,1	1,4	10,8	100 (n = 74)
GK 5	77,2	3,8	6,3	12,7	100 (n = 79)
GK 6	63,3	8,2	10,2	18,4	100 (n = 49)
GK 7	50,0	16,7	11,1	22,2	100 (n = 18)
GK 8	15,4	30,8	15,4	38,5	100 (n = 13)
GK 9	20,0	30,0	10,0	40,0	100 (n = 10)
Gesamt	74,3	5,3	4,5	15,9	100 (n = 377)

Tab. 28: Kinderstadtteilpläne in den Kommunen im Primarbereich nach Gemeindegrößenklassen in Prozent

ihnen nahezu flächendeckend vorhanden sind. Ab der Gemeindegrößenklasse 5 abwärts (weniger als 50.000 Einwohner) werden in der Mehrzahl Schulwegpläne im Primarbereich nicht erstellt. Die Umsetzung im „Regelfall“ wird hier weniger häufiger angegeben als die Nicht-Erstellung.

Tabelle 28 stellt die Umsetzungspraxis von Kinderstadtteilplänen nach Gemeindegrößenklassen dar. Auch hier ist zu sehen, dass Kinderstadtteilpläne in Kommunen bis 50.000 Einwohnern selten erstellt werden. Von Städten und Gemeinden über 50.000 Einwohnern wurde im Vergleich häufiger angegeben, dass die Umsetzung von Kinderstadtteilplänen in den Grundschulen der „Regelfall“ ist.

Auffällig ist, dass relativ viele Kommunen in fast allen Größenklassen zu dieser Fragestellung keine Angabe gemacht haben. Dies könnte wiederum ein Zeichen dafür sein, dass entweder diese Planart nicht sehr geläufig ist oder dass in den Kommunen selten bekannt ist, ob Schulen über derartige Pläne verfügen.

Abschließend stellt Tabelle 29 die Verbreitung von Schulwegplänen im Sekundarbereich, differenziert nach Gemeindegrößenklassen, dar. Hier fällt auf, dass in einigen Größenklassen häufig keine Angaben zu dieser Fragestellung gemacht wurden. Neben der bereits genannten Begründung könnte dies auch bedeuten, dass derartige Pläne nicht vorhanden sind. Weiterhin sticht heraus, dass keine der 13 Städte in der Größenklasse 8 (200.000-500.000 EW) angegeben hat, dass Schulwegpläne an weiterführenden Schulen weder „vereinzelt“ noch „im Regelfall“ vorhanden sind.

Zusammenfassend können zur Erstellung der einzelnen Planarten bzw. Konzepte für verschiedene Zielgruppen in den Kommunen vor allem folgende Ergebnisse festgehalten werden:

- 169 der 377 an der Befragung beteiligten Kommunen gaben an, keinen Plan oder kein Konzept im Primarbereich zu erstellen. Für den Sekundarbereich gaben dies sogar 257 Kommunen an.
- 196 der 377 an der Befragung beteiligten Kommunen gaben an, über mindestens einen Plan oder ein Konzept im Primarbereich zu verfügen. Für den Sekundarbereich gaben dies nur 70 Kommunen an.

- 139 der 377 an der Befragung beteiligten Kommunen gaben an, dass die Erstellung von Schulwegplänen an Grundschulen bei ihnen der Regelfall ist. Im Vergleich zu den anderen Bundesländern ist dies am häufigsten in Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg der Regelfall. In Bezug auf die Gemeindegrößenklasse ist die Erstellung von Schulwegplänen für Grundschüler am häufigsten in Kommunen ab 50.000 Einwohnern der Regelfall.
- Im Sekundarbereich werden alle Planarten bzw. Konzepte eher selten „im Regelfall“ erstellt.

5.3.3 Erarbeitung von Schulwegplänen in den Kommunen

Für die an der Befragung beteiligten Kommunen, die Schulwegpläne oder ähnliche Konzepte erstellen bzw. umsetzen, bestand im Rahmen der Erhebung die Möglichkeit, die Institutionen/Gruppen und Personen zu benennen, die bei der Erstellung beteiligt sind. Dazu wurden 22 Antwortmöglichkeiten vorgegeben und es bestand weiterhin die Möglichkeit, „sonstige Beteiligte“ anzugeben. In Tabelle 30 sind alle Antworten der 377 an der Befragung beteiligten Kommunen aufgeführt.

Im Rahmen der Datenaufbereitung wurden die Freitextangaben zu den „sonstigen Beteiligten“ durchgesehen und wenn möglich den vorgegebenen Ka-

³⁶ Hier wurde nachträglich die Freitextangabe „Kataster- oder Vermessungsamt“ zugeordnet.

	im Regelfall beteiligt		in Ausnahmefällen beteiligt		keine Beteiligung		k. A.		Gesamt (100%)
	absolut	In %	absolut	In %	absolut	In %	absolut	In %	
Schulleitung (persönlich)	188	49,9	39	10,3	35	9,3	115	30,5	377
Polizei	186	49,3	31	8,2	40	10,6	120	31,8	377
Straßenverkehrsbehörde	169	44,8	28	7,4	51	13,5	129	34,2	377
Ordnungsamt	158	41,9	19	5,0	64	17,0	136	36,1	377
Elternvertreter	130	34,5	48	12,7	68	18,0	131	34,7	377
Tiefbau-/Planungsamt ³⁶	104	27,6	38	10,1	81	21,5	154	40,8	377
Schulleitung (Beauftragte)	100	26,5	49	13,0	71	18,8	157	41,6	377
Verkehrswacht	55	14,6	22	5,8	137	36,3	163	43,2	377
Örtliches Bus-, Verkehrsunternehmen	55	14,6	47	12,5	120	31,8	155	41,1	377
Unfallkommission	44	11,7	34	9,0	128	34,0	171	45,4	377
Einzelne Eltern	44	11,7	53	14,1	117	31,0	163	43,2	377
Schüler Primarstufe	33	8,8	23	6,1	155	41,1	166	44,0	377
Schüler Sekundarstufe	16	4,2	22	5,8	167	44,3	172	45,6	377
Gemeindeunfallversicherung	15	4,0	27	7,2	165	43,8	170	45,1	377
Jugendamt	14	3,7	19	5,0	170	45,1	174	46,2	377
ADAC, ACE, VCD	13	3,4	21	5,6	172	45,6	171	45,4	377
Ingenieurbüro	12	3,2	23	6,1	168	44,6	174	46,2	377
ADFC, Fuss e. V.	10	2,7	14	3,7	180	47,7	173	45,9	377
Kinder- oder Jugendparlament	10	2,7	13	3,4	177	46,9	177	46,9	377
Kinderbüro	9	2,4	6	1,6	181	48,0	181	48,0	377
Wissenschaftliche Begleitung	7	1,9	10	2,7	187	49,6	173	45,9	377
Kinderschutzbund	2	0,5	8	2,1	191	50,7	176	46,7	377
Sonstige	59	15,6	1	0,3	307	81,4	10	2,7	377

Tab. 30: Beteiligte Institutionen/Gruppen und Personen bei der Erstellung von Schulwegplänen in den Kommunen (in % der 377 an der Befragung beteiligten Kommunen; Mehrfachnennungen)

tegorien zugeordnet. Relativ häufig erfolgte von den Kommunen die Angabe des Kataster- oder Vermessungsamtes als weiteren Beteiligten. Dieses Amt wurde in der Auswertung der Kategorie Tiefbau-/Planungsamt zugeordnet. Des Weiteren wurde häufig das für Schule zuständige Fachamt als weitere beteiligte Institution bei der Erstellung von Schulwegplänen benannt.

Zunächst ist zu erkennen, dass in den einzelnen Kategorien zwischen 30,5 % und 48,0 % der 377 an der Befragung beteiligten Kommunen keine Angabe zur Beteiligung der jeweiligen Institution oder Person gemacht haben. Dies liegt zum größten Teil daran, dass Kommunen, die nicht über Pläne bzw. Konzepte verfügen, die Fragestellung in der Regel auch nicht beantwortet haben. Immerhin gaben 169 der 377 Kommunen an, nicht über ein Konzept im Primarbereich zu verfügen (Tabelle 21).

Für die weitere Analyse wurden nur die Angaben der Kommunen betrachtet, die über mindestens eine Planart/ein Konzept verfügen (ohne Abbildung). Hierbei erfolgte eine Unterscheidung zwischen Primar- und Sekundarbereich. 196 der 377 Kommunen gaben an, über einen Schulwegplan oder ein sonstiges Konzept im Primarbereich zu verfügen (vgl. auch Tabelle 21). Die Angaben der Kommunen zeigen, dass die Schulleitung, die Polizei und unterschiedliche Fachämter in den Kommunen die Basis der beteiligten Akteure bei der Erstellung von Schulwegplänen bilden (ohne Abbildung).

In geringem Umfang sind Verkehrswachten, ÖPNV-Unternehmen, Eltern oder Schüler beteiligt. Im Regelfall sind Vereine wie der ADAC, der ADFC oder sonstige Institutionen nach Angabe der Kommunen nicht mit der Erarbeitung von Schulwegplänen beauftragt.

Die 70 Kommunen, die über Schulwegpläne oder ähnlichen Konzepte an weiterführenden Schulen verfügen (vgl. Tabelle 22), machten nachfolgend beschriebene Angaben zu den Beteiligten bei der Erstellung. Im Wesentlichen ist auch hier die gleiche „Basis“ beteiligt wie bei der Erstellung von Schulwegplänen für Grundschulen. Die Ergebnisse zeigen aber auch, dass die Beteiligung von Eltern und Schülern höher ist als an den Grundschulen. Zudem sind ÖPNV-Unternehmen geringfügig häufiger im Erstellungsprozess von Schulwegplänen und sonstigen Konzepten an weiterführenden Schulen beteiligt (ohne Abbildung).

5.3.4 Federführung aus Sicht der Kommunen

Neben der Angabe beteiligter Institutionen und Personen sollten die Kommunen im Rahmen der Befragung ebenfalls angeben, wer von diesen genannten Gruppen im Regelfall die Federführung im Erstellungsprozess übernimmt. Tabelle 31 gibt hierzu eine Übersicht. Zu dieser Darstellung ist anzumerken, dass die Angabe Schulamt nicht Bestandteil der zuvor beschriebenen Antwortmöglichkeiten war. Da dieses aber sehr häufig unter dem Punkt „weitere Beteiligte“ genannt wurde, wird es hier in der Tabelle separat aufgeführt.

Am häufigsten liegt aus Sicht der Kommunen die Federführung bei der Schulleitung persönlich

Institution/Person	Federführung – Häufigkeit der Nennung	
	Absolut	In %
Schulleitung (persönlich)	33	16,8
Schulamt	32	16,3
Ordnungsamt	29	14,8
Straßenverkehrsbehörde	29	14,8
Tiefbau-/Planungsamt	16	8,2
Schulleitung (Beauftragte)	9	4,6
Polizei	6	3,1
Verkehrswacht	4	2,0
Einzelne Eltern	2	1,0
Kinderbüro	2	1,0
Jugendamt	1	0,5
Unfallkommission	1	0,5
Ingenieurbüro	1	0,5
Elternvertreter	0	0,0
Schüler Primarstufe	0	0,0
Schüler Sekundarstufe	0	0,0
Kinder- oder Jugendparlament	0	0,0
Kinderschutzbund	0	0,0
ADAC, ACE, VCD	0	0,0
ADFC, Fuss e. V.	0	0,0
Gemeindeunfallversicherung	0	0,0
Örtliches Bus-, Verkehrsuntern.	0	0,0
Wissenschaftliche Begleitung	0	0,0
Sonstige	5	2,6
Gesamt	170	86,7
ohne Angabe	26	13,3
Gesamt	196	100,0

Tab. 31: Federführung im Erarbeitungsprozess von Schulwegplänen aus Sicht der Kommunen mit Plan/Konzept

(16,8 %), beim Schulamt (16,3 %) oder mit jeweils 14,8 % zu gleichen Anteilen beim Ordnungsamt und der Straßenverkehrsbehörde. Polizei oder Verkehrswacht werden als federführende Institutionen nur selten genannt.

Tabelle 32 stellt die Anteile der jeweiligen Bundesländer bei den Angaben zur Federführung verschiedener Institutionen dar. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und der zum Teil geringen Anzahl von Einzelnennungen bei verschiedenen Institutionen und Personen werden hier nur die fünf am häufigsten genannten Gruppen aufgeführt.

In einigen Bundesländern gibt es Auffälligkeiten bzw. Tendenzen in Bezug auf die Federführung. Von allen Angaben zur Federführung wird in Hessen mit über der Hälfte der Angaben die Schulleitung persönlich am häufigsten genannt. Hier korrespondiert dieses Ergebnis auch mit der vorhandenen Erlasslage. In dem Erlass „Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule vom 15. Juli 2003 (ABl. 8/03 S. 521) wird beschrieben, dass die Schulleitung mindestens für die Jahrgangsstufen 1 bis 7 einen Schulwegplan ausarbeitet, in dem die

sichersten Wege zur Schule angegeben werden (vgl. Kapitel 4.3.1). Im Rahmen der Ministerienbefragung gab auch das Innenministerium in Hessen an, dass es die Federführung bei der Bearbeitung von Schulwegplänen geeigneterweise bei Mitarbeitern der Schule sieht (vgl. Kapitel 4.3.3).

In Nordrhein-Westfalen entfallen 21 der 54 Nennungen auf die Federführung „weiterer Beteiligter“, worunter zum größten Teil das Schulverwaltungsamt fällt. Die Straßenverkehrsbehörde als federführendes Amt bei der Schulwegplanerstellung wird in Baden-Württemberg und Sachsen überdurchschnittlich häufig genannt. In Schleswig-Holstein entfallen ebenfalls 2 der 4 Nennungen auf diese Behörde.

Bei der Betrachtung der Nennungen zur Federführung dieser ausgewählten Institutionen nach Gemeindegrößenklassen ergeben sich ebenfalls einige Auffälligkeiten (Tabelle 33). Anzumerken ist, dass 7 der 12 Kommunen der Größenklasse 2 (2.001 bis 5.000) angegeben haben, dass die Schulleitung federführend bei der Erstellung von Schulwegplänen zuständig ist. Des Weiteren fällt auf, dass keine der 12 Kommunen der Größenklasse 8 (200.001 – 500.000 EW), die diese Frage beantwortet hat, die Federführung beim Ordnungsamt oder der Straßenverkehrsbehörde sieht. In dieser Größenklasse liegt diese eher beim Tiefbau-/Pla-

Bundesland	Federführung					Gesamt
	Schulleitung persönlich	Ordnungsamt	Straßenverkehrsbehörde	Tiefbauamt/Planungsamt	Weitere Beteiligte	
BB	1	0	0	1	0	2
BW	2	5	6	4	1	20
BY	4	2	5	1	1	18
HE	13	5	2	1	2	24
MV	0	2	1	0	1	4
NI	3	2	3	0	1	13
NW	5	7	3	6	21	54
RP	1	3	0	0	1	6
SH	1	0	2	0	0	4
SL	0	1	0	0	1	4
SN	2	1	6	1	1	13
ST	0	1	0	0	1	2
TH	1	0	1	2	0	6
Ges.	33	29	29	16	31	170

Tab. 32: Federführung der am häufigsten genannten Institutionen differenziert nach Bundesländern (absolute Nennungen)

Größenklassen	Federführung					Gesamt
	Schulleitung persönlich	Ordnungsamt	Straßenverkehrsbehörde	Tiefbauamt/Planungsamt	Weitere Beteiligte	
GK 1	0	0	0	1	0	2
GK 2	7	3	1	0	0	12
GK 3	3	7	0	1	2	18
GK 4	7	7	7	3	8	38
GK 5	6	4	8	1	6	35
GK 6	6	6	7	3	6	30
GK 7	1	2	3	2	3	15
GK 8	2	0	0	4	4	12
GK 9	1	0	3	1	2	8
Ges.	33	29	29	16	31	170

Tab. 33: Federführung der am häufigsten genannten Institutionen differenziert nach Größenklassen (absolute Nennungen)

nungsamt oder beim Schulamt (siehe Wert bei „weitere Beteiligte“). Die Federführung des Ordnungsamtes wird im Vergleich zu den anderen Gemeindegrößen am häufigsten in der Größenklasse 3 benannt.

Zusammenfassend hat die Befragung der Kommunen zum Themenfeld der Beteiligung und der Federführung bei der Entwicklung und Erarbeitung von Schulwegplänen und ähnlichen Konzepten ergeben, dass

- von den Kommunen die Polizei und die Schulleitung (persönlich), gefolgt von der Straßenverkehrsbehörde und dem Ordnungsamt, am häufigsten als „in der Regel beteiligt“ benannt werden,
- aus Sicht der Kommunen Eltern oder Schüler/Kinder eher selten am Erstellungsprozess von Schulwegplänen mitwirken,
- die Federführung im Prozess aus Kommunesicht am häufigsten bei der Schulleitung gesehen wird, gefolgt vom Ordnungsamt, Schulamt, der Straßenverkehrsbehörde und dem Tiefbau-/Planungsamt, und
- in Bezug auf einzelne Bundesländer in Hessen die Federführung in der Mehrheit der Antworten bei der Schulleitung gesehen wird und in Nordrhein-Westfalen ein Schwerpunkt beim Schulverwaltungsamt auszumachen ist.

5.3.5 Hemmnisfaktoren in den Kommunen

Die Kommunen hatten im Rahmen der Befragung die Möglichkeit, Ursachen dafür zu benennen, warum für ihre Schulen keine oder nur vereinzelt Schulwegpläne vorhanden sind. Zur Beantwortung wurden 15 Antwortmöglichkeiten vorgegeben. Mehrfachantworten waren möglich. Zusätzlich war die Angabe weiterer Argumente als Freitexteingabe möglich. Die vorgegebenen Antworten sind in Tabelle 34 dargestellt.

Für die Auswertung dieser Fragestellung wurden die Datensätze der Kommunen betrachtet, die angegeben haben, nicht über Schulwegpläne oder ähnliche Konzepte im Primärbereich zu verfügen (n = 169).

Häufig wurden gleich mehrere Gründe für die Nicht-Erstellung von Schulwegplänen angegeben. Von den 169 Kommunen wurden insgesamt 429 Argu-

Ursachen/Gründe	Häufigkeit der Nennungen			
	Trifft zu		Trifft nicht zu	
	Abs.	In %	Abs.	In %
Kommune sieht keinen Bedarf	80	47,3	89	52,7
Schulen sehen keinen Bedarf	66	39,1	103	60,9
Fehlender Erlass auf Landesebene	46	27,2	123	72,8
Fehlende konkrete Hilfestellungen, Leitfäden	38	22,5	131	77,5
Kommune bezweifelt den Nutzen für Verkehrssicherheit	25	14,8	144	85,2
Fehlende politische Beschlüsse	21	12,4	148	87,6
Personalmangel Verwaltung	20	11,8	149	88,2
Fehlende Beschlüsse der Schulkonferenz	19	11,2	150	88,8
Unklare Zuständigkeiten	16	9,5	153	90,5
Personalmangel Schule	12	7,1	157	92,9
Handlungszwänge für den Straßenbaulasträger	9	5,3	160	94,7
Rechtsfolgen für den Straßenbaulasträger	9	5,3	160	94,7
Fehlende technische Möglichkeiten	7	4,1	162	95,9
Mangelnde Vernetzung mit Schule	6	3,6	163	96,4
Mangelnde Vernetzung mit Polizei	3	1,8	166	98,2
Sonstige Gründe	52	30,8	117	69,2

Tab. 34: Häufigkeit der Nennung einzelner Gründe für die Nicht-Erstellung von Schulwegplänen aus Sicht der Kommunen (Absolutwerte und in % der Kommunen, die angegeben haben, nicht über Pläne zu verfügen (n = 169); Mehrfachnennungen)

mente benannt. Dies entspricht im Schnitt einer Angabe von 2,5 Ursachen je Kommune.

Am weitaus häufigsten wurde aus Sicht der Kommunen als Grund benannt, dass kein Bedarf an Schulwegplänen gesehen wird. 66 der 169 an der Befragung beteiligten Kommunen gaben an, dass die Schulen keinen Bedarf sehen.³⁷ 80 der 169 Städte und Gemeinden sagten, dass sie selbst keine Notwendigkeit zur Erstellung von Schulwegplänen sehen. Des Weiteren wurde mit Anteilen von jeweils 27,2 % bzw. 22,5 % angegeben, dass Er-

³⁷ Eine Abfrage, ob die jeweilige Kommune den Bedarf konkret bei der Schule abgefragt hat, erfolgte im Rahmen der Erhebung nicht.

lasse auf Länderebene oder konkrete Hilfestellungen und Leitfäden fehlen. Auffällig ist, dass immerhin 25 der 169 Kommunen den Nutzen von Schulwegplänen und ähnlichen Konzepten für die Verkehrssicherheit bezweifeln (14,8 %). Weitere 12,4 % gaben als Grund fehlende politische Beschlüsse an.

Relativ häufig wurden auch weitere Gründe und Ursachen angegeben. Diese Freitextangaben wurden nachträglich in Kategorien eingeteilt. Daraus ergaben sich folgende weitere Gründe:

- Einzugsbereich ist zu klein oder zu groß,
- Schülerbeförderung erfolgt mit ÖPNV/Schulbus/Taxi/Pkw,
- es sind andere Konzepte zur Verkehrssicherheit vorhanden,
- keine Zuständigkeit, keine Schule im Gemeindegebiet,
- bislang noch keine Beschäftigung mit dem Thema,
- Finanzen,
- fehlende Akzeptanz bei Eltern oder Schülern,
- Schulbezirksgrenzen (z. B. Änderung oder Auflösung), Schulentwicklung (z. B. Schulschließungen oder Standortwechsel).

Insgesamt zwölf Mal wurde von den Kommunen der Grund angegeben, dass sie sich bislang noch nicht mit dem Thema beschäftigt haben (7,1 %). In fünf Fällen wurde angegeben (3,0 %), dass Schul-

wegpläne in der jeweiligen Kommune nicht erforderlich sind, da die Schüler ausschließlich oder zum überwiegenden Teil mit dem ÖPNV oder Schulbus zur Schule kommen.

Bei der nachfolgenden Betrachtung der benannten Gründe differenziert nach Gemeindegrößen werden nur die sechs am häufigsten genannten Argumente näher betrachtet.

Da alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern (größer GK 6), die an der Erhebung teilgenommen haben, über irgendeine Art von Schulwegplan oder Konzept verfügen, bleiben diese Datensätze bei dieser Auswertung der Hemmnisfaktoren unberücksichtigt und somit entfällt die Angabe in den nachfolgenden Tabellen.

In Tabelle 35 ist die größenklassenspezifische Auswertung für die verschiedenen Ursachen bzw. Gründe, keine Schulwegpläne zu erstellen, dargestellt. Es fällt auf, dass Kommunen bis 2.000 Einwohnern (GK 1) und mit 5.000 bis 10.000 Einwohnern (GK 3) etwas überdurchschnittlich häufig angegeben haben, dass sie keinen Bedarf an Schulwegplänen und ähnlichen Plänen und Konzepten sehen. 13 der 19 Gemeinden in der Größenklasse 1 verneinten die Notwendigkeit. Lediglich Kommunen mit 50.000 bis 100.000 Einwohnern gaben im Vergleich am seltensten an, keinen Bedarf für Schulwegpläne zu sehen.

Die differenzierte Betrachtung nach Gemeindegröße ergab für die Ursache „Schulen sehen keinen Bedarf“, dass Städte der Größenklasse 6 etwas häufiger als der Durchschnitt angegeben haben, dass ihre Schulen keinen Bedarf sehen. Absolut ge-

Bundesland	Zustimmung zu den Aussagen (absolut und in %)											
	Kommune sieht keinen Bedarf		Schulen sehen keinen Bedarf		Fehlender Erlass auf Landesebene		Fehlende konkrete Hilfestellungen, Leitfäden		Kommune bezweifelt den Nutzen für die Verkehrssicherheit		Fehlende politische Beschlüsse	
	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %
GK 1 (n = 19)	13	68,4	8	42,1	4	21,1	2	10,5	8	42,1	1	5,3
GK 2 (n = 31)	17	54,8	11	35,5	7	22,6	6	19,4	6	19,4	3	9,7
GK 3 (n = 39)	23	59,0	15	38,5	14	35,9	7	17,9	5	12,8	5	12,8
GK 4 (n = 31)	11	35,5	11	35,5	8	25,8	10	32,3	2	6,5	9	29,0
GK 5 (n = 34)	12	35,3	13	38,2	10	29,4	8	23,5	2	5,9	2	5,9
GK 6 (n = 15)	4	26,7	8	53,3	3	20,0	5	33,3	2	13,3	1	6,7
Ges. (n = 169)	80	47,3	66	39,1	46	27,2	38	22,5	25	14,8	21	12,4

Tab. 35: Anzahl der Nennungen der verschiedenen Ursachen absolut und in % der Gesamtnennungen in der jeweiligen Größenklasse (Mehrfachnennungen)

sehen sind dies acht der 15 Kommunen in dieser Größe. Alle übrigen Werte sind wenig auffällig.

In Bezug auf die Ursache „fehlender Erlass auf Landesebene“ sind keine Zusammenhänge mit einzelnen Gemeindegrößen zu erkennen. Im Durchschnitt gaben 27,2 % der Kommunen diese Begründung an.

Das Fehlen konkreter Hilfestellungen oder Leitfäden wird als Grund für die Nicht-Erstellung von Schulwegplänen etwas überdurchschnittlich häufig in den Gemeindegrößenklassen 4 (32,3 %) und 6 (33,3 %) angegeben. In Kommunen bis 2.000 Einwohnern spielt dieser Grund dagegen mit 10,5 % der Nennungen eine eher untergeordnete Rolle.

Betrachtet man die Nennungen der Ursache „Komune bezweifelt den Nutzen für die Verkehrssicherheit“, so zweifeln vor allem kleine Gemeinden mit bis zu 2.000 Einwohnern diesen Verkehrssicherheitsnutzen von Schulwegplänen und ähnlichen Konzepten an. In den übrigen Gemeindegrößenklassen sind die prozentualen Anteile der Nennungen eher unauffällig.

Fehlende politische Beschlüsse geben als Grund für das Nicht-Erstellen von Schulwegplänen etwas überdurchschnittlich häufig Kommunen mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern (GK 4) an.

Für den Bereich der von den an der Befragung beteiligten Kommunen angegebenen Gründe, warum sie keine oder nur vereinzelt Schulwegpläne oder ähnliche Konzepte erarbeiten, kann festgehalten werden:

- Am häufigsten wurde von den 169 Kommunen als Grund benannt, dass sie selbst (47,3 %), aber auch die Schulen (35,5 %) keinen Bedarf an Schulwegplänen sehen.
- Als weitere Ursachen wurden relativ häufig genannt: fehlender Erlass auf Landesebene, fehlende konkrete Hilfestellungen und Leitfäden, Nutzen für die Verkehrssicherheit wird bezweifelt und fehlende politische Beschlüsse.

- Bei der gemeindegrößen-spezifischen Betrachtung sahen im Vergleich vor allem die Kommunen der Größenklasse 1 (bis 2.000 Einwohner) am häufigsten keine Notwendigkeit von Schulwegplänen und bezweifelten den Nutzen für die Verkehrssicherheit.

5.3.6 Zukünftige Planungen in den Kommunen

Die Kommunen, die nicht über Schulwegpläne oder ähnliche Konzepte verfügen, konnten im Rahmen der Befragung angeben, ob dennoch in der näheren Zukunft Planungen bestehen, derartige Pläne zu erstellen. Differenziert wurde bei dieser Fragestellung zwischen dem Primar- und dem Sekundarbereich. Das Ergebnis dieser Auswertung ist in Tabelle 36 dargestellt.

Nur 23 der 169 an der Befragung beteiligten Kommunen, die keine Pläne oder ähnliche Konzepte umsetzen, gaben an, Planungen in diesem Bereich für ihre Grundschulen zu haben. Eine Mehrheit von 140 Städten und Gemeinden hat angegeben, auch zukünftig nicht in diesem Bereich tätig zu werden.

Für den Bereich der weiterführenden Schulen gaben ebenfalls mit 36 der 257 Kommunen nur wenige an, Planungen im Bereich der Erstellung von Schulwegplänen für weiterführende Schulen zu haben. Knapp über die Hälfte der Städte und Gemeinden hat keine derartigen Planungen im Sekundarbereich. Im Vergleich zum Primarbereich machten hier mehr Kommunen keine Aussage in Bezug auf diese Fragestellung.

5.4 Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen in Schulen

Ein Ziel der Bestandsaufnahme von Schulwegplänen sowie der Befragung an Schulen zur Umsetzungspraxis von Schulwegplänen war es, einen aktuellen Einblick in die Umsetzungspraxis und die Anwendung von Schulwegplänen in Deutschland zu erhalten, da die letzte bundesweite Studie hierzu aus den späten 70er Jahren stammt.

	Ja, Planungen		Nein, keine Planungen		k. A.	
	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %
Kein Konzept im Primarbereich umgesetzt (n = 169)	23	13,6	140	82,8	6	3,6
Kein Konzept im Sekundarbereich umgesetzt (n = 257)	36	14,0	135	52,5	86	33,5

Tab. 36: Antworten der Kommunen ohne jegliches Konzept zu ihren Planungen für den Primar- bzw. Sekundarbereich

Für die Schulen wurde ein Fragebogen entwickelt (Anlage), der über die Kommunen an die Schulen verteilt wurde. Die Fragestellungen wurden bereits in Kapitel 5.2.3 beschrieben.

Die Betrachtung der Angaben der Schulen erfolgt weitestgehend getrennt für die Bundesländer und die neun dafür gebildeten Gemeindegrößenklassen.

Im Anschluss erfolgen dann in Kapitel 6 die Beschreibung und Analyse der Schulwegpläne, die die Schulen und die befragten Kommunen hierzu übermittelt haben.

5.4.1 Beschreibung der Datengrundlage

Die Befragung der Schulen war aufgrund der Auswahl der Stichprobe (Kommunen leiten den Fragebogen an ihre Schulen weiter) nicht repräsentativ.

Tabelle 37 gibt einen Überblick über die Antworthäufigkeiten der Schulen nach Größe der jeweiligen Kommune und für die einzelnen Bundesländer. Insgesamt konnten Angaben von 1.646 Schulen ausgewertet werden. Die Tabelle zeigt den jeweiligen Rücklauf der Antworten.

Die eingetragene (0) bedeutet, dass in der jeweiligen Größenklasse des Bundeslandes keine Teilnahmebereitschaft der Schulen erzielt werden konnte. Die Angabe (-) bedeutet, dass die jeweilige

Gemeindegröße in dem Bundesland nicht vorkommt. In weiteren Tabellen findet das Zeichen „/.“ Verwendung; es bedeutet: Angabe nicht möglich, da Division durch 0.

Die Teilnahmebereitschaft der Schulen an der Befragung war sowohl in den Bundesländern als auch bei den Kommunen der jeweiligen Gemeindegrößen unterschiedlich ausgeprägt. Dies gilt im Übrigen auch für die Teilnahmebereitschaft der Schulen innerhalb einer Kommune. Mit 656 Antworten war die Teilnahmebereitschaft in Nordrhein-Westfalen insgesamt hoch.

Eine geringe Beteiligung konnte an den Schulen der größten Kommunen (ab GK 6) in den Bundesländern Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Bay-

Fragebögen pro Kommune	Anzahl Kommunen	Anzahl Fragebögen	Durchschnittliche Anzahl	In %
1	110	110	1	6,7
2 bis 10	152	692	4,6	42,0
11 bis 20	39	583	14,9	35,4
21 bis 30	2	50	25,0	3,0
31 bis 40	2	63	31,5	3,8
Über 40	3	148	49,3	9,0
Gesamt	308	1.646	5,3	100,0

Tab. 38: Übersicht über die Anzahl der Schulenfragebögen je Kommune

BL	GK 1	GK 2	GK 3	GK 4	GK 5	GK 6	GK 7	GK 8	GK 9	Gesamt
BB	0	2	5	0	13	18	9	-	-	47
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
BW	1	2	15	6	40	39	0	16	20	139
BY	2	12	10	12	33	54	17	0	0	140
HB	-	-	-	-	-	-	3	-	19	22
HE	1	3	9	26	6	44	9	18	56	172
HH	-	-	-	-	-	-	-	-	41	41
MV	0	2	4	4	1	5	0	-	-	16
NI	9	2	4	14	33	16	24	9	0	111
NW	-	0	3	42	145	147	130	89	100	656
RP	5	3	10	10	9	18	4	-	-	59
SH	2	1	11	3	13	0	-	0	-	30
SL	-	-	7	8	12	-	0	-	-	27
SN	0	5	4	5	26	10	-	20	26	96
ST	2	1	1	14	11	2	-	0	-	31
TH	0	2	0	9	31	0	0	15	-	57
Gesamt	22	35	83	153	373	353	196	167	264	1.646

Tab. 37: Rücklauf Befragung Schulen für die Bundesländer (BL) und nach Größenklassen (GK)

ern, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt erzielt werden. Diese sind daher in der Stichprobe unterrepräsentiert. Dies gilt in gleichem Maße für die kleinsten Gemeinden der Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

Insgesamt resultieren die 1.646 ausgewerteten Datensätze der Schulen aus der Mitarbeit von 308 Kommunen. Das entspricht einer durchschnittlichen Anzahl von teilnehmenden Schulen je Kommune von 5,3. Insgesamt beinhaltete die Stichprobe 211 Antworten aus den fünf Kommunen Dortmund (51), Düsseldorf (31), Frankfurt am Main (56), Hamburg (41) und Krefeld (32).

Tabelle 38 stellt eine Übersicht über die Anzahl der erhaltenen Fragebögen je Kommune und im Durchschnitt dar.

5.4.2 Beteiligung nach Schultypen und Schulträgern

Ziel der Befragung war es, Aussagen von Schulen unterschiedlicher Typen (Primar- und Sekundarstufe) sowie unterschiedlicher Träger (öffentliche und freie Träger) zu erhalten. Die Kommunen sollten die Erhebungsunterlagen an alle Schulen in ihrem Stadtgebiet weiterleiten. Häufig erfolgte die Weitergabe der Erhebungsunterlagen jedoch ausschließlich an die Schulen, deren Trägerschaft

auch der Kommune obliegt. In 1.596 Fällen war der Träger der Schule ein öffentlicher Schulträger und nur in 15 Fällen ein freier Schulträger. 15 weitere Schulen machten zur Trägerschaft keine Angabe. Damit kann die Stichprobe für Schulen in freier Trägerschaft keine repräsentativen Ergebnisse abbilden.

Bundesland	Grundschule	Förder-schule	Sonstige	Gesamt
BB	29	2	1	32
BE	2	0	0	2
BW	100	6	0	106
BY	85	8	0	93
HB	16	1	0	17
HE	125	7	0	132
HH	25	2	0	27
MV	9	0	0	9
NI	69	7	0	76
NW	375	47	3	425
RP	40	3	0	43
SH	16	2	0	18
SL	23	0	0	23
SN	69	9	0	78
ST	22	2	0	24
TH	33	2	0	35
Gesamt	1.038	98	4	1.140

Tab. 39: Anzahl der Grundschulen nach Bundesländern

Bundesland	Förder-schule	Haupt-schule	Haupt- und Realschule	Real-schule	Gesamt-schule	Gym-nasium	Sonstige Schule	Berufliche Schule	Gesamt
BB	1	0	0	0	5	9	1	1	17
BE	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BW	3	32	5	14	6	9	1	6	76
BY	7	34	0	10	0	17	0	4	72
HB	2	0	0	0	2	2	0	0	6
HE	7	6	8	7	14	13	0	2	57
HH	1	0	9	1	3	10	0	0	24
MV	0	0	5	1	1	1	0	1	9
NI	6	8	5	6	2	15	0	1	43
NW	37	69	0	64	24	68	3	8	273
RP	3	2	5	0	1	7	0	2	20
SH	2	6	1	6	1	3	0	0	19
SL	0	0	2	0	0	2	0	0	4
SN	6	1	4	7	1	6	0	2	27
ST	2	0	4	0	0	3	0	0	9
TH	2	0	10	0	0	9	0	3	24
Gesamt	79	158	58	116	60	174	5	30	680

Tab. 40: Anzahl der Schulen mit Sekundarstufe nach Bundesländern

Von den insgesamt 1.646 Schulen, die sich an der Befragung beteiligt haben, waren 1.140 Schulen dem Primarbereich (Tabelle 39) und 680 Schulen dem Sekundarbereich (Tabelle 40) zuzuordnen. Dies entspricht rund 69 % bzw. rund 41 % der insgesamt an der Studie beteiligten Schulen. Die durch diese Kategorisierung entstehenden Überschneidungen sind in der Struktur der Schulen begründet. Einige der befragten Schulen verfügten gleichzeitig über einen Primar- und Sekundarbereich und waren daher entsprechend in beide Kategorien einzustufen. Häufig war dies für die Kombination aus Grund- und Hauptschule oder auch für den Bereich der Förderschulen der Fall.

Tabelle 40 zeigt die Häufigkeiten der Teilnahme für die verschiedenen Arten von weiterführenden Schulen. Die Mischformen aus den Grundschulen und den Förderschulen sind hier nicht explizit dargestellt. Die Tabelle zeigt, dass in der Stichprobe alle wesentlichen weiterführenden Schulen enthalten sind. Dies gilt jedoch nicht in gleichem Maße für alle Bundesländer. So beteiligte sich in Berlin keine der weiterführenden Schulen. In Bremen konnten die Haupt- und Realschulen und in Hamburg die Hauptschulen nicht für die Teilnahme an der Befragung gewonnen werden. Eine insgesamt geringe Beteiligung weiterführender Schulen wurde im Saarland mit nur vier Schulen und in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt mit jeweils neun Schulen erreicht.

5.4.3 Verbreitung von Schulwegplänen und sonstigen Konzepten in den Schulen

Ein Schwerpunkt der Untersuchung war es, die Verbreitung und die Anwendung von Schulwegplänen in Deutschland zu analysieren. Die Schulen wurden gefragt, ob für ihren jeweiligen Einzugsbereich die folgenden Arten von Plänen oder Ratgebern verfügbar sind:

- Schulwegplan,
- Radschulwegplan,
- Schulwegratgeber und
- Kinderstadt(teil)plan.

Den Schulen wurden für ihre Einschätzung zur Planart keine Definitionen vorgegeben. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass die Schulen Probleme mit einer Zuordnung und Abgrenzung der Begriffe hatten. Die Schulen wurden darüber informiert, dass die notwendigen Erläuterungen ggf. bei Bedarf auf der Internetseite des Forschungsnehmers nachgelesen werden können.

Von den 1.646 Schulen verfügten 727 Schulen über keinen der genannten Pläne. Tabelle 41 gibt einen Überblick über die Verteilung der Angaben der Schulen für die Bundesländer und in verschiedenen Gemeindegrößenklassen. In fast allen Bundesländern und Größenklassen sind Schulen vertreten,

BL	GK 1	GK 2	GK 3	GK 4	GK 5	GK 6	GK 7	GK 8	GK 9	Ges.
BB	0	2	2	0	10	12	7	-	-	33
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
BW	1	0	13	3	18	4	0	1	7	47
BY	0	10	9	8	20	30	0	0	0	77
HB	-	-	-	-	-	-	3	-	12	15
HE	1	1	0	5	1	9	3	3	3	26
HH	-	-	-	-	-	-	-	-	22	22
MV	0	1	4	3	1	3	0	-	-	12
NI	4	1	1	7	21	8	10	5	0	57
NW	-	0	0	15	69	61	71	39	46	301
RP	3	2	6	2	7	10	1	-	-	31
SH	0	0	6	2	4	0	-	0	-	12
SL	-	-	5	3	7	-	0	-	-	15
SN	0	0	1	1	9	5	-	5	5	26
ST	2	1	0	9	9	0	-	0	-	21
TH	0	2	0	5	19	0	0	6	-	32
Gesamt	11	20	47	63	195	142	95	59	95	727
In % der teilnehmenden Schulen (Tabelle 37)	50,0	57,1	56,6	41,2	52,3	40,2	48,5	35,3	36	44,2

Tab. 41: Schulen ohne Schulwegplan oder sonstige Konzepte (n = 1.646)

die über keinen Schulwegplan oder sonstige Konzepte verfügen. Insgesamt ist eine Tendenz erkennbar, dass von Schulen in Kommunen der Größenklasse GK 8 und GK 9 vergleichsweise selten angegeben wurde, über keine Pläne zu verfügen.

Für das Bundesland Hessen ist eine vergleichsweise gute Quote erkennbar. Hier gaben nur 26 von 172 Schulen an, über keinen Schulwegplan zu verfügen oder ein sonstiges Konzept anzuwenden. Der gute Wert in Hessen (GK 9) ist insbesondere durch die Angaben aus Frankfurt am Main beeinflusst. Vergleichsweise gute Quoten waren auch bei Schulen der übrigen Gemeindegrößen zu finden. Eine Ursache dafür könnte der Erlass in Hessen sein (vgl. Kapitel 4.3.1), der die Erarbeitung von Schulwegplänen verbindlich vorschreibt und die Zuständigkeiten regelt.

Im Vergleich zu den übrigen Bundesländern sind ebenfalls gute Quoten in Baden-Württemberg (47 von 139 Schulen) und in Sachsen (26 von 96 Schulen) zu finden.

5.4.3.1 Umsetzung von Schulwegplänen

Schulwegpläne sind unter den verschiedenen Plänen das am häufigsten angewandte Konzept in allen Bundesländern. Insgesamt gaben 688 der 1.646 Schulen an, einen Schulwegplan umzusetzen. Die Mehrheit der teilnehmenden Schulen

(58,2 %) verfügt jedoch nicht über Schulwegpläne, obwohl die Notwendigkeit von den Länderministerien unterstrichen wurde (vgl. Kapitel 4). Die Umsetzungspraxis ist sowohl in den Bundesländern als auch in den einzelnen Größenklassen der Kommunen unterschiedlich ausgeprägt.

Tabelle 42 zeigt eine Übersicht der Schulen nach Gemeindegrößenklasse und Bundesland, die angaben, über einen Schulwegplan zu verfügen. In der Summe gaben 41,8 % der Schulen, die an der Befragung teilgenommen haben an, über einen Schulwegplan zu verfügen.

Bezogen auf die Größe der Kommune zeigen die Ergebnisse der Befragung, dass ebenfalls ein Zusammenhang zwischen der Gemeindegröße und der Umsetzung von Schulwegplänen erkennbar ist. Mit der Größe der Kommune steigt auch die Häufigkeit der Umsetzung von Schulwegplänen. In der GK 1 ist mit 18,2 % die Umsetzungshäufigkeit von Schulwegplänen am geringsten, wohingegen sie in der GK 9 mit 51,5 % am größten ist. Damit korrespondieren die Angaben der Schulen sehr gut mit den Angaben der Kommunen (vgl. Kapitel 5.3.2).

Betrachtet man bei der Analyse die Schulen der Primarstufe und die Schulen der Sekundarstufe ge-

³⁸ In % der teilnehmenden Schulen (Tabelle 37)

BL	GK 1	GK 2	GK 3	GK 4	GK 5	GK 6	GK 7	GK 8	GK 9	Ges.
BB	0	0	1	0	3	1	1	-	-	6
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
BW	0	2	2	2	17	30	0	14	12	79
BY	0	2	0	1	8	17	17	0	0	45
HB	-	-	-	-	-	-	0	-	3	3
HE	0	2	8	18	5	34	6	10	50	133
HH	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10
MV	0	1	0	1	0	2	0	-	-	4
NI	2	0	3	3	7	8	11	4	0	38
NW	-	0	3	21	63	63	39	32	38	259
RP	0	1	0	1	0	4	3	-	-	9
SH	2	1	4	1	7	0	-	0	-	15
SL	-	-	0	5	2	-	0	-	-	7
SN	0	3	1	3	13	1	-	14	21	56
ST	0	0	0	4	0	2	-	0	-	6
TH	0	0	0	3	5	0	0	8	-	16
Ges.	4	12	22	63	130	162	77	82	136	688
In % ³⁸	18,2	34,3	26,5	41,2	34,9	45,9	39,3	49,1	51,5	41,8

Tab. 42: Schulen mit Schulwegplan nach Bundesländern und Gemeindegröße (n = 1.646)

trennt voneinander (ohne Förderschulen oder berufliche Schulen), zeigt sich ein differenziertes Bild der Umsetzungspraxis von Schulwegplänen.

Tabelle 43 zeigt die Häufigkeiten der Angaben bei Unterscheidung nach Grund- und weiterführenden Schulen und nach Bundesländern für die Schulen, die einen Schulwegplan umsetzen. Von 1.038 Grundschulen verfügten 632 über einen Schulwegplan. Von den 566 weiterführenden Schulen verfügten nur 91 Schulen über einen derartigen Plan.

BL	Primarstufe			Sekundarstufe		
	Anzahl SWP	Anzahl Gesamt	In %	Anzahl SWP	Anzahl Gesamt	In %
BB	6	20	30,0	0	14	0,0
BE	2	2	100,0	0	0	. /
BW	74	100	74,0	30	66	45,5
BY	40	85	47,1	6	61	9,8
HB	3	16	18,8	0	4	0,0
HE	112	125	89,6	29	48	60,4
HH	9	25	36,0	2	23	8,7
MV	4	9	44,4	1	8	12,5
NI	38	69	55,1	1	36	2,8
NW	245	375	65,3	9	225	4,0
RP	9	40	22,5	0	15	0,0
SH	12	16	75,0	6	17	35,3
SL	7	23	30,4	0	4	0,0
SN	51	69	73,9	5	19	26,3
ST	6	22	27,3	0	7	0,0
TH	14	33	42,4	2	19	10,5
Gesamt	632	1.038	60,9	91	566	16,1

Tab. 43: Schulen mit Schulwegplan nach Bundesländern

Ein Vergleich sowohl im Primar- als auch im Sekundarbereich zeigt deutlich, dass die an der Befragung beteiligten Schulen in den Bundesländern Hessen (89,9 %), Schleswig-Holstein (75 %), Baden-Württemberg (74 %) und Sachsen (73,9 %) häufiger als in den übrigen Flächenländern angeben, Schulwegpläne an den Grundschulen zu erstellen. Dies ist auch für die weiterführenden Schulen dieser Bundesländer erkennbar, wenngleich die Häufigkeit der Umsetzung insgesamt auf deutlich niedrigerem Niveau stattfindet.

5.4.3.2 Umsetzung von Radschulwegplänen

Radschulwegpläne thematisieren den Schulweg aus Sicht der Rad fahrenden Kinder und Jugendlichen. Radschulwegpläne sollen den Kindern und Jugendlichen die sichersten Wege als Radfahrer aufzeigen.

Tabelle 44 gibt einen Überblick über die Schulen, die angegeben haben, über einen Radschulwegplan zu verfügen. Insgesamt waren dies nur 69 der 1.646 an der Befragung beteiligten Schulen. Insgesamt sind Radschulwegpläne in Deutschland in nennenswertem Umfang ein Thema in Nordrhein-Westfalen (26), Hessen (20) und Baden-Württemberg (7). Radschulwegpläne werden überwiegend in größeren Kommunen umgesetzt (GK 4 bis GK 9).

36 Schulen der Primarstufe gaben an, über einen Radschulwegplan zu verfügen. Nur zehn dieser Schulen mit Radschulwegplänen sind eine Mischform aus Grund- und weiterführender Schule. Darüber hinaus bestehen für 20 weiterführende Schulen Radschulwegpläne.

BL	GK 1	GK 2	GK 3	GK 4	GK 5	GK 6	GK 7	GK 8	GK 9	Gesamt
BB	0	0	0	0	0	0	1	-	-	1
BW	0	1	0	0	6	0	0	0	0	7
BY	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
HB	-	-	-	-	-	-	0	-	1	1
HE	0	0	0	0	0	14	1	0	5	20
HH	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
NI	0	0	1	0	1	2	0	0	0	4
NW	-	0	0	4	3	3	2	13	1	26
SH	0	0	1	1	1	0	-	0	-	3
SN	0	0	0	0	1	0	-	0	1	2
ST	0	0	0	1	0	0	-	0	-	1
TH	0	0	0	0	0	0	0	1	-	1
Gesamt	0	2	2	6	12	20	4	14	9	69

Tab. 44: Schulen mit Radschulwegplan nach Bundesländern und Gemeindegröße

BL	GK 1	GK 2	GK 3	GK 4	GK 5	GK 6	GK 7	GK 8	GK 9	Gesamt
BB	0	0	0	0	0	1	0	-	-	1
BW	0	1	0	0	3	1	0	1	2	8
BY	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
HB	-	-	-	-	-	-	0	-	3	3
HE	0	0	1	1	0	0	1	1	1	5
HH	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
NI	0	0	0	1	2	2	2	0	0	7
NW	-	0	0	2	10	10	2	3	3	30
RP	0	0	1	2	0	1	1	-	-	5
SH	1	0	1	0	0	0	-	0	-	2
SN	0	1	0	0	0	0	-	0	1	2
ST	0	0	0	1	0	0	-	0	-	1
TH	0	0	0	0	1	0	0	4	-	5
Gesamt	1	2	3	7	16	16	6	9	14	74

Tab. 45: Schulen mit Schulwegratgebern nach Bundesländern und Gemeindegröße

5.4.3.3 Umsetzung von Schulwegratgebern

Schulwegratgeber bestehen im Regelfall aus einer textlichen Beschreibung und können auch eine klassische Schulwegkarte enthalten. Schulwegratgeber thematisieren umfassender als klassische Schulwegpläne das Mobilitätsverhalten verkehrsträgerübergreifend und auch über den Aspekt der Verkehrssicherheit hinaus. Schulwegratgeber haben auch die Förderung der eigenständigen Mobilität zum Ziel. Der Schulwegratgeber kann daher als Weiterentwicklung des Schulwegplanes bezeichnet werden. Anzumerken ist hierzu, dass diese Definition im Rahmen der Befragung nicht vorgegeben bzw. nicht näher beschrieben wurde.

Tabelle 45 gibt einen Überblick über die Umsetzungspraxis von Schulwegratgebern in Deutschland. 74 Schulen gaben an, über einen Schulwegratgeber zu verfügen. Ähnlich wie bei den Radschulwegplänen werden Schulwegratgeber offenbar eher in Mittel- und Großstädten umgesetzt. Nordrhein-Westfalen ist das Bundesland, in dem Schulwegratgeber vergleichsweise häufig vorhanden sind.

5.4.3.4 Umsetzung von Kinderstadt(teil)plänen

Kinderstadt(teil)pläne sind im Regelfall umfassend gestaltete Pläne für Kinder und Jugendliche. Kinderstadtpläne umfassen ganze Stadtteile und gehen über den Einzugsbereich von Schulwegplänen hinaus. Sie zielen nicht nur auf den Schulweg der Kinder ab, sondern berücksichtigen zusätzlich die Spiel- und Freizeitwege und attraktive Ziele für Kinder und Jugendliche im Stadtgebiet. Umfassende Erläuterungen und Informationen zur Verkehrs-

sicherheit müssen die Pläne nicht enthalten. In der Form können Kinderstadt(teil)pläne Schulwegpläne oder Schulwegratgeber sinnvoll ergänzen. Sie sollten diese aber nicht ersetzen, da zum einen unterschiedliche Ziele verfolgt werden und zum anderen, da sich Kinderstadt(teil)pläne eher an Kinder richten, die bereits länger in die Schule gehen und schon selbst lesen können.

Insgesamt 69 Schulen gaben an, dass für ihren Einzugsbereich ein Kinderstadt(teil)plan vorhanden ist. Diese Pläne werden nach Angabe der an der Befragung beteiligten Schulen in nennenswertem Umfang in Nordrhein-Westfalen (30), Hessen (13), Rheinland-Pfalz (6) und in Baden-Württemberg (8) umgesetzt. Anzumerken ist hierzu, dass die Anzahl der Pläne nicht der Anzahl der Kommunen entspricht. In den genannten Anzahlen sind mehrere Schulen aus derselben Kommune vertreten. So stammen die 30 gemeldeten Kinderstadt(teil)pläne in NRW aus 14 Kommunen, die 13 Pläne aus Hessen aus vier Kommunen, die sechs Pläne aus Rheinland-Pfalz ebenfalls aus vier Kommunen und die acht Pläne aus Baden-Württemberg aus insgesamt sechs Kommunen. Kinderstadt(teil)pläne kommen nach Angabe der beteiligten Schulen in Kommunen unter 10.000 Einwohnern nicht vor. (ohne Abbildung)

5.4.4 Beteiligte an der Erarbeitung der Schulwegpläne

Von den 1.646 befragten Schulen verfügten 688 Schulen über einen Schulwegplan. Ziel der Untersuchung war es, Informationen darüber zu erhal-

ten, welche Institutionen an der Erarbeitung dieser Schulwegpläne beteiligt waren. Die folgenden Ergebnisse liefern einen Einblick in die Umsetzungspraxis. Sie sind aufgrund der Auswahl der Schulen jedoch im statistischen Sinne nicht repräsentativ.

Tabelle 46 zeigt die Angaben der Schulen, wie häufig verschiedene Personen oder Institutionen und Fachämter an der Erarbeitung von Schulwegplänen beteiligt waren, wie häufig eine Beteiligung verneint wurde und wie häufig die Schulen hierzu keine Angaben machten. Die zusätzlichen Prozentangaben beziehen sich jeweils auf die Gesamtheit der 688 Schulwegpläne.

Die Übersicht zeigt, dass Schulwegpläne nach Auskunft der Schulen im Regelfall unter Beteiligung der Schulleitung (64,2 %) oder deren Beauftragten (39,1 %) und der Polizei (51,7 %) erstellt werden. Ebenfalls häufig erfolgt die Erarbeitung von Schulwegplänen unter Beteiligung kommunaler Fachämter. Die Straßenverkehrsbehörde (40,7 %), das Ordnungsamt (34,4 %) oder das Planungs- und Tiefbauamt (22,5 %) sind ebenfalls regelmäßig an der Bearbeitung der Schulwegpläne beteiligt. In der Tabelle werden zusätzlich 23,0 % „sonstige Beteiligte“ aufgeführt. In den meisten Fällen ist dies das Schulamt der Kommune.

Die Partizipation von Elternvertretern an der Schule wird mit 32,8 % auch noch relativ häufig von den an der Befragung beteiligten Schulen angegeben, die Beteiligung von einzelnen Eltern wird von 21,8 % der Schulen benannt. Die Beteiligung von Schülern bei der Erarbeitung von Schulwegplänen spielt allerdings eine untergeordnete Rolle. Nur rund 10 % der an der Befragung beteiligten Schulen gaben an, die Schüler der Primarstufe an der Erarbeitung von Schulwegplänen zu beteiligen.

Mit 14,4 % der Angaben der Schulen ist die Deutsche Verkehrswacht e. V. an der Erarbeitung von Schulwegplänen beteiligt. Insgesamt ist sie der am häufigsten genannte außerschulische bzw. nicht öffentliche kommunale Beteiligte bei der Erarbeitung von Schulwegplänen. Hierzu ist anzumerken, dass die Deutsche Verkehrswacht e. V. und die Continental AG die Initiatoren des internetbasierten Ansatzes „Schulwegplaner“ (www.schulwegPlaner.de) sind, mit dessen Hilfe Schulwegpläne im Internet erstellt werden können.

Die örtlichen Bus- und Verkehrsunternehmen sind in 4,2 % der Fälle beteiligt. Vor dem Hintergrund der

Beteiligte	Ja, war beteiligt		Nein, wurde nicht beteiligt		k. A.	
	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %
Schulleitung	442	64,2	87	12,6	159	23,1
Polizei	356	51,7	69	10,0	263	38,2
Straßenverkehrsbehörde	280	40,7	100	14,5	308	44,8
Beauftragte (Schule)	269	39,1	140	20,3	279	40,6
Ordnungsamt	237	34,4	142	20,6	309	44,9
Elternvertreter	226	32,8	165	24,0	297	43,2
Planungs-Tiefbauamt	155	22,5	148	21,5	385	56,0
Einzelne Eltern	150	21,8	196	28,5	342	49,7
Deutsche Verkehrswacht	99	14,4	194	28,2	395	57,4
Schüler Primarstufe	60	8,7	227	33,0	401	58,3
Bus-/Verkehrsunternehmen	29	4,2	218	31,7	441	64,1
Unfallkommission	27	3,9	205	29,8	456	66,3
Gemeindeunfallversicherung	22	3,2	217	31,5	449	65,3
Planungs-/Ingenieurbüros	22	3,2	227	33,0	439	63,8
Jugendamt	20	2,9	233	33,9	435	63,2
Schüler Sekundarstufe	19	2,8	240	34,9	429	62,4
Kinderbüro	14	2,0	235	34,2	439	63,8
Clubs (ADAC, ACE, VCD)	11	1,6	231	33,6	446	64,8
Kinder- oder Jugendparlament	8	1,2	248	36,0	432	62,8
Wissenschaftliche Begleitung	5	0,7	232	33,7	451	65,6
Clubs (z. B. ADFC, Fuss e. V.)	3	0,4	233	33,9	452	65,7
Kinderschutzbund	1	0,1	235	34,2	452	65,7
Sonstige Beteiligte	158	23,0	121	17,6	409	59,4

Tab. 46: Beteiligte an der Erarbeitung von Schulwegplänen

eingangs beschriebenen Unfalldatenlage wurden die Träger der Gemeindeunfallversicherung mit 3,2 % der Angaben selten als Beteiligte benannt. Es wird zu klären sein, ob die Informationen über die Unfallzahlen der jeweiligen Statistik über andere Kanäle in den Erarbeitungsprozess von Schulwegplänen einfließen.

Die Verkehrs- und Mobilitätsclubs in Deutschland, wie der ADAC e. V., ADFC e. V., ACE e. V., VCD e. V. oder Fuss e. V., sind nach Angaben der Schulen selten an der lokalen Erarbeitung von Schulwegplänen beteiligt. Zum Teil geben diese Vereine Ratgeber heraus (z. B. ADAC-Schulweg-Ratgeber) oder verfügen über ein Internetangebot mit Infor-

mationen wie z. B. der Fuss e. V. (www.schulwegplaene.de).

In Tabelle 47 sind die Angaben der 688 Schulen mit Schulwegplan zu den Beteiligten im Erstellungsprozess jeweils für die Bundesländer dargestellt. Neben der Angabe der absoluten Nennungen im jeweiligen Bundesland wurde die Häufigkeit der Angaben zusätzlich der Gesamtzahl der jeweiligen Schulwegpläne gegenübergestellt. Auf diese Weise wurde für jedes Bundesland ein Durchschnittswert errechnet, der einen Einblick erlaubt, wie viele unterschiedliche Institutionen an der Erarbeitung der Pläne beteiligt wurden. Insgesamt benannten die Schulen 2.455 beteiligte Institutionen. Bei 688 Plänen kann somit für alle untersuchten Fälle ein Mittelwert von 3,6 Institutionen angegeben werden. Dabei zeichnen sich für einzelne Bundesländer Auffälligkeiten ab. Während in Berlin und Hamburg wenige Institutionen beteiligt sind, scheint der Kreis der beteiligten Akteure in Bayern, Bremen, Schleswig-Holstein und Thüringen überdurchschnittlich groß zu sein. Dabei sei

nochmals daran erinnert, dass die Ergebnisse nicht repräsentativ und ungewichtet sind.

Diese in der Tabelle angegebenen Rechenwerte stimmen mit der Erkenntnis überein, dass in Berlin die CÖGA mbH zentral alle Schulwegpläne, Kinderstadtpläne und Radschulwegpläne erstellt. In Hamburg werden die Schulwegpläne ebenfalls zentral erarbeitet, hier übernimmt diese Aufgabe die Polizei. Die Ergebnisse zeigen, dass Schulwegpläne in der Regel eine Gemeinschaftsaufgabe (Teamarbeit) unterschiedlicher Institutionen ist.

Weiterhin weisen die Angaben der Schulen einige länderspezifische Häufungen in der Struktur der Beteiligten auf, von denen hier exemplarisch einige Beispiele aufgeführt werden:

- Die Angaben der beteiligten Schulen aus Baden-Württemberg zeigen, dass das Ordnungsamt und die Verkehrswacht überdurchschnittlich beteiligt sind.
- In Bayern sind die Tiefbauämter und die Unfallkommissionen häufiger beteiligt.

Beteiligte Institution	Nennungen je Bundesland (absolut)																Ges.	Anteil in %
	BB	BE	BW	BY	HB	HE	HH	MV	NI	NW	RP	SH	SL	SN	ST	TH		
Schulleitung (persönlich)	4	2	48	30	1	93	2	2	18	164	4	11	3	44	4	12	442	64,2
Polizei	2	0	45	38	2	44	8	3	24	140	3	12	3	21	2	9	356	51,7
Straßenverkehrsbehörde	2	0	37	37	1	58	2	2	11	86	3	2	3	23	1	12	280	40,7
Schulleitung (Beauftragte)	2	0	12	23	1	49	0	0	17	112	0	12	1	32	2	6	269	39,1
Ordnungsamt	3	0	56	7	0	40	0	4	4	79	3	7	4	18	4	8	237	34,4
Elternvertreter	3	0	30	23	2	45	0	1	10	60	1	11	1	27	1	11	226	32,8
Tiefbau-/Planungsamt	1	0	33	35	0	20	0	0	4	41	1	3	1	9	1	6	155	22,5
Einzelne Eltern	2	0	20	3	3	30	0	0	11	45	0	9	1	20	0	6	150	21,8
Verkehrswacht	1	0	24	2	0	7	0	0	8	29	1	0	1	17	1	8	99	14,4
Schüler Primarstufe	1	0	1	17	2	7	0	0	5	19	0	4	0	3	0	1	60	8,7
Bus-/Verkehrsuntern	1	0	1	4	0	5	0	1	1	5	0	0	0	7	2	2	29	4,2
Unfallkommission	0	0	1	18	0	1	0	0	1	5	0	0	0	0	0	1	27	3,9
Gemeindeunfallversicherung	1	0	3	0	0	5	0	0	1	5	0	1	0	3	1	2	22	3,2
Planungs-/Ingenieurbüro	0	0	1	0	0	3	0	1	1	10	0	0	0	5	0	1	22	3,2
Jugendamt	0	0	2	2	0	6	0	0	0	7	0	0	0	1	1	1	20	2,9
Schüler Sekundarstufe	0	0	1	0	2	6	0	0	0	3	0	2	0	4	0	1	19	2,8
Kinderbüro	0	0	1	0	0	9	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	14	2,0
ADAC, ACE, VCD	1	0	2	1	0	1	0	0	1	3	0	0	0	1	0	1	11	1,6
Kinder-/Jugendparlament	0	0	0	0	0	2	0	0	0	5	0	0	0	0	1	0	8	1,2
Wissenschaftliche Begleitung	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	5	0,7
ADFC, Fuss e. V.	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0,4
Kinderschutzbund	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,1
Sonstige Beteiligte	3	0	25	0	1	32	0	1	5	61	4	2	1	17	2	4	158	23,0
Summe	24	2	318	240	16	435	12	14	117	821	16	75	19	236	21	89	2.455	
Gesamtzahl der Pläne	6	2	79	45	3	133	10	4	38	259	9	15	7	56	6	16	688	
Durchschnittliche Anzahl Beteiligter	4,0	1,0	4,0	5,3	5,3	3,3	1,2	3,5	3,1	3,2	1,8	5,0	2,7	4,2	3,5	5,6	3,6	

Tab. 47: Beteiligte an der Erarbeitung von Schulwegplänen und durchschnittliche Anzahl Beteiligter nach Bundesland

- In Hessen wurden das Jugendamt, das Kinderbüro und eine wissenschaftliche Begleitung häufiger als Beteiligte im Erstellungsprozess von Schulwegplänen von den Schulen benannt.
- In Hamburg und Niedersachsen ist die Polizei überdurchschnittlich vertreten.
- In Nordrhein-Westfalen wurde das Kinder- und Jugendparlament häufiger angegeben.
- In Schleswig-Holstein sind Elternvertreter und einzelne Eltern sowie Schüler der unterschiedlichen Jahrgangsstufen häufiger direkt beteiligt als in anderen Bundesländern.
- In Sachsen wurden die Verkehrswacht, Ingenieurbüros und Schüler der Sekundarstufe häufiger als Beteiligte angegeben.
- In Thüringen wurde die Gemeindeunfallversicherung im Vergleich häufiger aufgeführt.

Die dargestellten Beispiele der Angaben der Schulen zeigen, dass es eine heterogene Umsetzungs-

praxis bei der Erstellung von Schulwegplänen in den Bundesländern gibt. Hilfestellungen und Leitfäden zur Erarbeitung von Schulwegplänen sollten diese Umsetzungspraxis berücksichtigen. Eine „Vereinheitlichung“ im organisatorischen Sinne sollte nicht angestrebt werden. Um durch die Nicht-Beteiligung einzelner Institutionen ggf. fehlende Aspekte oder nicht so intensiv behandelte Themenbereiche bei der Erstellung von Schulwegplänen dennoch berücksichtigen zu können, kann es sinnvoll sein, diese Bereiche in Leitfäden und Hilfestellungen aufzugreifen und entsprechend zu thematisieren. So können auch „fachfremde“ Akteure alle wesentlichen Kriterien berücksichtigen, die bei der Erstellung von „guten“ Schulwegplänen erforderlich sind.

Tabelle 48 zeigt demgegenüber die Beteiligung der Institutionen bei der Erstellung von Schulwegplänen für unterschiedliche Gemeindegrößen, unabhängig vom jeweiligen Bundesland. Die Ergebnisse zeigen, dass die Erstellung der Schulwegpläne in

Beteiligte Institution	Gemeindegrößenklasse									Ges.
	GK 1	GK 2	GK 3	GK 4	GK 5	GK 6	GK 7	GK 8	GK 9	
Schulleitung (persönlich)	3	8	20	47	91	94	40	51	88	442
Polizei	3	6	11	33	78	91	44	39	51	356
Straßenverkehrsbehörde	0	5	5	25	45	79	41	35	45	280
Schulleitung (Beauftragte)	3	3	11	32	53	35	35	35	62	269
Ordnungsamt	1	3	11	31	60	61	17	18	35	237
Elternvertreter	3	3	14	26	38	53	25	26	38	226
Tiefbau-/Planungsamt	0	0	0	10	29	44	26	27	19	155
Einzelne Eltern	4	0	11	15	33	34	6	17	30	150
Verkehrswacht	0	1	2	11	29	18	10	17	11	99
Schüler Primarstufe	1	0	3	2	8	6	18	13	9	60
Bus-/Verkehrsunternehmen	0	1	1	6	9	3	1	6	2	29
Unfallkommission	0	0	0	2	2	1	18	2	2	27
Gemeindeunfallversicherung	1	0	1	1	7	2	2	5	3	22
Planungs-/Ingenieurbüro	0	0	0	0	3	4	2	11	2	22
Jugendamt	0	0	0	0	6	3	2	7	2	20
Schüler Sekundarstufe	0	0	1	1	2	1	0	3	11	19
Kinderbüro	0	0	0	0	2	1	1	1	9	14
ADAC, ACE, VCD	0	1	0	0	4	3	2	1	0	11
Kinder-/Jugendparlament	0	0	0	1	2	2	2	0	1	8
Wissenschaftliche Begleitung	0	0	0	0	0	1	1	2	1	5
ADFC, Fuss e. V.	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3
Kinderschutzbund	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Sonstige Beteiligte	0	0	2	6	25	38	17	20	50	158
Summe	19	31	91	243	501	536	295	316	423	2.455
Gesamtzahl der Pläne	4	12	22	63	130	162	77	82	136	688
Durchschnittliche Anzahl Beteiligter	4,8	2,6	4,1	3,9	3,9	3,3	3,8	3,9	3,1	3,6

Tab. 48: Beteiligte an der Erarbeitung von Schulwegplänen und durchschnittliche Anzahl Beteiligter nach Gemeindegröße

allen Gemeindegrößen Teamarbeit ist. Die Unterschiede sind hier bezogen auf die Anzahl der beteiligten Institutionen sehr gering. Demgegenüber zeigen sich in der Zusammensetzung der beteiligten Akteure zum Teil deutliche Unterschiede.

Tabelle 49 stellt die Beteiligten je Gemeindegrößen in % der Gesamtzahl der Schulwegpläne je Größenklasse dar. Zur besseren Übersicht sind die neun Gemeindegrößenklassen in drei Gruppen zusammengefasst.

Tendenziell bringen die an der Befragung beteiligten Schulen zum Ausdruck, dass mit zunehmender Gemeindegröße:

- die persönliche Beteiligung der Schulleitung deutlich abnimmt,

Beteiligte Institution	Gemeindegrößenklassen-Gruppe		
	GK 1-3	GK 4-6	GK 7-9
Schulleitung (persönlich)	81,6	65,4	60,7
Polizei	52,6	56,9	45,4
Straßenverkehrsbehörde	26,3	42,0	41,0
Schulleitung (Beauftragte)	44,7	33,8	44,7
Ordnungsamt	39,5	42,8	23,7
Elternvertreter	52,6	33,0	30,2
Tiefbau-/Planungsamt	0,0	23,4	24,4
Einzelne Eltern	39,5	23,1	18,0
Verkehrswacht	7,9	16,3	12,9
Schüler Primarstufe	10,5	4,5	13,6
Bus-/Verkehrsunternehmen	5,3	5,1	3,1
Unfallkommission	0,0	1,4	7,5
Gemeindeunfallversicherung	5,3	2,8	3,4
Planungs-/Ingenieurbüro	0,0	2,0	5,1
Jugendamt	0,0	2,5	3,7
Schüler Sekundarstufe	2,6	1,1	4,7
Kinderbüro	0,0	0,8	3,7
ADAC, ACE, VCD	2,6	2,0	1,0
Kinder-/Jugendparlament	0,0	1,4	1,0
Wissenschaftliche Begleitung	0,0	0,3	1,4
ADFC, Fuss e. V.	0,0	0,0	1,0
Kinderschutzbund	0,0	0,0	0,3
Sonstige Beteiligte	5,3	19,4	29,5
Gesamtzahl der Pläne der Gruppe	38	355	295

Tab. 49: Beteiligte an der Erarbeitung von Schulwegplänen je Gemeindegrößenklasse in % der Gesamtzahl der Schulwegpläne je Größenklassen-Gruppe

- die Beteiligung des Schulamtes deutlich zunimmt,
- die Beteiligung der Polizei geringfügig abnimmt,
- die Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde und des Tiefbau-/Planungsamtes deutlich zunimmt,
- die Beteiligung des Ordnungsamtes deutlich abnimmt,
- die Beteiligung von Elternvertretern und von einzelnen Eltern deutlich abnimmt,
- die Beteiligung der Unfallkommissionen deutlich zunimmt und
- die Beteiligung von Bus-/Verkehrsunternehmen deutlich abnimmt.

Diese Ergebnisse zeigen, dass auch auf der Ebene der unterschiedlichen Gemeindegrößen eine heterogene Umsetzungspraxis bei der Umsetzung von Schulwegplänen gegeben ist. Einseitige Empfehlungen für Organisationsstrukturen bei der Umsetzung von Schulwegplänen erscheinen daher nicht praxisgerecht.

5.4.5 Federführung aus Sicht der Schulen

Neben den Beteiligten sollten die Schulen auch angeben, wer bei dem Prozess zur Erstellung der Schulwegpläne die „Federführung“ hatte. Insgesamt 560 Schulen machten hierzu Angaben. Eine Übersicht über diese Angaben gibt Tabelle 50.

Nach Auskunft der Schulen hatten demnach in 39,9 % der Fälle die Schulleitung oder deren Beauftragte die Federführung bei der Erarbeitung von Schulwegplänen. 14,8 % der Schulen sahen das Schulamt als federführende Stelle an. In der Summe in rund 28 % der Fälle übernahmen weitere kommunale Fachämter und Behörden die Federführung bei der Erarbeitung von Schulwegplänen. In 8,2 % der Fälle lag die Federführung nach Angabe der Schulen bei der Polizei. Obwohl die Befragungsergebnisse statistisch nicht repräsentativ sind, scheint diese „Realität“ zahlreichen, auch neueren, Empfehlungen zu widersprechen. Dort wird zumeist die Straßenverkehrsbehörde als die federführende/koordinierende Institution benannt (vgl. Kapitel 3.6).

Insgesamt liegt die Federführung bei der Bearbeitung von Schulwegplänen aktuell zu etwa gleichen

Federführung	Absolut	In %
Schulleitung	128	22,9
Von Schulleitung Beauftragte	95	17,0
Fachbereich Schule, Schulamt	83	14,8
Ordnungsamt	70	12,5
Polizei	49	8,8
Planungs-/Tiefbauamt	38	6,8
Straßenverkehrsbehörde	24	4,3
Verwaltung sonstiges Fachamt	23	4,1
Deutsche Verkehrswacht	17	3,0
Elternvertreter	10	1,8
Schulträger	8	1,4
Planungs-/Ingenieurbüro	6	1,1
Unfallkommission	2	0,4
Einzelne Eltern	1	0,2
Bus-/Verkehrsunternehmen	1	0,2
DEKRA	1	0,2
Kinderbüro	1	0,2
Beschäftigungsgesellschaft	1	0,2
Kinder-/Jugendparlament	1	0,2
ADFC	1	0,2
Bürgerbüro	0	0,0
Gesamt	560	100,0

Tab. 50: Federführung bei der Erarbeitung von Schulwegplänen

Anteilen bei den Schulen selbst, dem Schulamt oder Schulträger und bei den Kommunen. Bislang sind jedoch gerade für die Zielgruppe der Schulen wenige spezifische Leitfäden zur Erstellung von Schulwegplänen vorhanden.

5.4.6 Kategorisierung der Schulwegpläne durch die Schulen selbst

Im Rahmen der Befragung wurden die Schulen gebeten, ihren Schulwegplan anhand von rund 40 vorgegebenen Merkmalen zu beschreiben. Es bestanden die beiden Antwortmöglichkeiten „trifft zu“ oder „trifft nicht zu“. Die Antwortmöglichkeit „keine Angabe“ wurde nicht angeboten. Die Schulen sollten möglichst keine der Zeilen bei der Beantwortung auslassen.

In Tabelle 51 sind die Angaben der Schulen zu 688 Schulwegplänen dargestellt. Die Checkliste enthielt dabei in unsortierter Reihung Angaben zu folgenden Bereichen:

- Art der Darstellung des Schulwegplanes,

- Zielgruppe des Plans,
- genutzte Hilfsmittel zur Erarbeitung des Planes,
- Thema Straßenquerung und sichere Querungsstellen,
- Aufbereitungsart von Gefahrenstellen auf der Karte sowie
- spezifische Fragestellungen im Zusammenhang mit unterschiedlicher Verkehrsmittelnutzung.

Rund zwei Drittel der Schulwegpläne wurden nach Angabe der Schulen farblich erstellt, rund 29 % der Pläne werden von den Schulen als mehrseitige Broschüren bezeichnet. Angaben über den Maßstab der Kartengrundlage konnte gut ein Drittel der Schulen machen. Rund 8 % der Pläne sind Handskizzen.

Die Schulwegpläne werden den Eltern in fast drei Vierteln aller Fälle vor der Einschulung übergeben und enthalten mit 56 % mehrheitlich ein Anschreiben an die Eltern. Mit jeweils 18 % der Angaben richten sich die Pläne in ihrer Formulierung direkt an die Kinder. Ebenfalls zu 18 % wurde von den Schulen angegeben, dass die Pläne im Internet zum Download zur Verfügung stehen.

Die Schulwegpläne werden nach Angabe der Schulen nur in geringem Umfang mit Hilfe der Planungshilfen des GDV erstellt. In nur rund 14 % der Fälle wurde dies angegeben. Die Erstellung des Schulwegplanes mit Hilfe des Internetangebotes „Schulwegplaner“ wurde in 3,1 % der Fälle bestätigt. Hierzu ist anzumerken, dass dieses Internetangebot zum Zeitpunkt der Befragung ca. acht Monate existierte (seit Ende 2007).

Rund 70 % der Schulwegpläne enthalten nach Auskunft der Schulen eine konkrete Wegeempfehlung für den Schulweg. Bei etwa der Hälfte der Pläne wird eine bestimmte Straßenseite empfohlen. Etwa ein Drittel der Pläne enthält Verbote von Querungen an bestimmten Stellen oder Streckenabschnitten, rund ein Viertel erläutert Gefahrenstellen textlich. Bildhafte Darstellungen von Gefahrenorten kommen mit nur rund 14 % selten vor. Immerhin rund 30 % der Schulen geben an, im Schulwegplan konkrete Hilfestellungen anzubieten, um den angegebenen Gefahrenstellen sicher begegnen zu können.

In den Schulwegplänen werden häufig gesicherte Überquerungsstellen angegeben. In rund 70 % der

		Trifft zu		Trifft nicht zu		k. A.	
		Abs.	ln %	Abs.	ln %	Abs.	ln %
Art der Darstellung	Farbige Darstellung	466	67,7	192	27,9	30,0	4,4
	Erarbeitungsjahr, Datum des Planes	302	43,9	337	49,0	49,0	7,1
	Maßstab nicht größer als 1: 5000	245	35,6	208	30,2	235,0	34,2
	Broschüre (mind. 4 Seiten)	196	28,5	441	64,1	51,0	7,4
	Handschriftliche Planskizze	53	7,7	580	84,3	55,0	8,0
Zielgruppe	Übergabe vor Schulbeginn an Eltern	507	73,7	140	20,3	41,0	6,0
	Enthält Anschreiben an Eltern	386	56,1	264	38,4	38,0	5,5
	Direkte Ansprache der Kinder	128	18,6	491	71,4	69,0	10,0
	Verfügbarkeit im Netz für Jedermann	124	18,0	454	66,0	110,0	16,0
	Angaben mehrsprachig	60	8,7	561	81,5	67,0	9,7
Hilfsmittel	Verwendung GDV-Planerheft	97	14,1	332	48,3	259,0	37,6
	Nutzung Internet „Schulwegplaner“	21	3,1	465	67,6	202,0	29,4
Gefahrenstellen	Enthält konkrete Wegeempfehlung	485	70,5	156	22,7	47,0	6,8
	Enthält Wegeempfehlung einer Straßenseite	363	52,8	263	38,2	62,0	9,0
	Verbot der Querung an bestimmter Stelle	227	33,0	395	57,4	66,0	9,6
	Lösungsmöglichkeiten bei Gefahrenstellen gegeben	212	30,8	403	58,6	73,0	10,6
	Gefahrenstellen sind ausführlich textlich begründet	170	24,7	449	65,3	69,0	10,0
	Gefahrenstellen sind mit Bildern verdeutlicht	95	13,8	528	76,7	65,0	9,4
Querungsstellen	Ampeln sind dargestellt	483	70,2	158	23,0	47,0	6,8
	Zebrastrifen und Mittelinseln sind dargestellt	400	58,1	231	33,6	57,0	8,3
	„Gehwegnasen“ sind dargestellt	234	34,0	359	52,2	95,0	13,8
	Standorte für Lotsendienste sind dargestellt	96	14,0	520	75,6	72,0	10,5
Allgemeine Hinweise	Üben des Weges mit dem Kind	332	48,3	293	42,6	63,0	9,2
	Empfehlung, immer Vorbild zu sein	190	27,6	432	62,8	66,0	9,6
	Kinder sollen helle Kleidung tragen	161	23,4	463	67,3	64,0	9,3
	Empfehlung, ausreichend Zeit einzuplanen	134	19,5	485	70,5	69,0	10,0
Rad-Nutzung	Empfehlung, nicht zu früh mit dem Rad zu fahren	86	12,5	534	77,6	68,0	9,9
	Empfehlung, immer den Helm zu tragen	80	11,6	546	79,4	62,0	9,0
ÖPNV-Nutzung	Haltestellen ÖPNV/Schulbus sind dargestellt	241	35,0	371	53,9	76,0	11,0
	Verhaltensweisen Busnutzung werden gegeben	79	11,5	544	79,1	65,0	9,4
	Infos zum ÖPNV im Allgemeinen	31	4,5	578	84,0	79,0	11,5
	Richtiges Verhalten bei Warblinklicht an Bussen	30	4,4	576	83,7	82,0	11,9
Rad-Nutzung	Empfehlung, möglichst auf „Eltern-Taxi“ zu verzichten	63	9,2	551	80,1	74,0	10,8
	„Eltern-Taxi“-Haltestellen sind dargestellt	39	5,7	575	83,6	74,0	10,8
Zu-Fuß-Gehen	Werben für das Zu-Fuß-Gehen	128	18,6	484	70,3	76,0	11,0
	Informationen über „walking bus“	47	6,8	571	83,0	70,0	10,2
Sonstiges	Enthält Schulbezirksgrenzen	467	67,9	158	23,0	63,0	9,2
	Ansprechpartner für Fragen benannt	227	33,0	403	58,6	58,0	8,4
	Besondere Orte für Kinder	70	10,2	554	80,5	64,0	9,3
	Werbung Elternlotse zu werden	34	4,9	582	84,6	72,0	10,5
	Plan enthält Verkehrsquiz o. Ä.	18	2,6	602	87,5	68,0	9,9

Tab. 51: Kategorisierung der Schulwegpläne aus Sicht der Schulen selbst

Pläne sind Ampeln und in rund 60 % der Pläne Zebrastreifen oder sonstige Überquerungshilfen dargestellt.

Weitergehende Empfehlungen, die das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelnutzung der Kinder, aber auch der Eltern thematisieren, kommen demgegenüber weniger häufig vor. Insgesamt beinhaltet rund die Hälfte der Pläne einen Hinweis, dass die Eltern den Schulweg mit den Kindern üben sollen. Hinweise, dass die Eltern eine Vorbildfunktion übernehmen sollen, die Kinder helle Kleidung tragen sollen, um besser gesehen zu werden, und dass die Kinder ausreichend Zeit für ihren Schulweg einplanen sollen, werden deutlich seltener erwähnt.

Spezifische Hinweise im Zusammenhang mit der Nutzung des Rades, des ÖPNV oder auch im Zusammenhang mit der Fahrt im elterlichen Pkw („Eltern-Taxi“) sind bei Schulwegplänen bislang nicht der Regelfall.

Nur rund 12 bis 13 % der Schulwegpläne enthalten Hinweise, dass die Kinder nicht zu früh alleine mit dem Fahrrad zur Schule fahren sollen oder dass die Kinder beim Radfahren immer einen Helm tragen sollen.

Der Bereich der ÖPNV-Nutzung der Kinder spielt in Schulwegplänen bislang keine nennenswerte Rolle. Lediglich die ÖPNV- bzw. Schulbushaltestellen sind auf den Schulwegplänen häufig dargestellt. Informationen zur sicheren Schulbusnutzung oder Informationen zur Nutzung des ÖPNV sind hingegen eher selten enthalten.

Dies gilt in gleichem Maße auch für das Thema „Eltern-Taxi“. Weniger als 10 % der Schulwegpläne enthalten nach Aussage der Schulen Hinweise darauf, dass die Eltern ihre Kinder nach Möglichkeit nicht mit dem Auto zur Schule bringen sollen, um die Verkehrssicherheit der Schüler im Umfeld der Schule zu verbessern und auch um die Entwicklung der Kinder positiv zu beeinflussen. Nur in rund 6 % der Schulwegpläne sind Orte angegeben, an denen die Kinder von den Eltern abgesetzt werden können, wenn sie ihre Kinder dennoch mit dem Auto zur Schule bringen wollen.

In rund 19 % der Schulwegpläne wird für das Zu-Fuß-Gehen geworben. Die Möglichkeit, hierfür das Konzept „walking bus“ zu nutzen, wird in nur rund 7 % der Schulwegpläne angegeben.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Befragung der Schulen, dass die Schulwegpläne im Wesentli-

chen darauf ausgerichtet sind, den Eltern einen konkreten und möglichst sicheren Schulweg zu empfehlen. Der Schulwegplan enthält dafür eine Schulwegkarte. Gefahrenstellen werden aufgezeigt und erläutert. Den Eltern werden sichere Überquerungsstellen gezeigt und deren Nutzung empfohlen. Die Eltern erhalten Hinweise, dass sie diesen Schulweg mit den Kindern vor Schulbeginn einüben.

Die in Tabelle 51 dargestellten Ergebnisse zeigen darüber hinaus, dass weitergehende Empfehlungen für die Eltern, die sich auf die sichere Nutzung des Fahrrades, die Pkw-Mitfahrt, die Nutzung des ÖPNV oder auch die Bewegungsförderung und die Förderung der eigenständigen Mobilität der Kinder beziehen, in eher geringem Umfang Anwendung finden.

5.4.7 Hemmnisfaktoren in den Schulen

Von den 1.646 Schulen gaben 727 Schulen an, über keine Schulwegpläne oder ähnliche Konzepte zu verfügen. Diese Angaben korrespondieren quantitativ auch mit den Angaben der Kommunen.

Die Angaben dieser Schulen wurden daraufhin hinsichtlich der angegebenen Ursachen ausgewertet. Die Angaben der Schulen, die nicht über Schulwegpläne verfügen, sind in Tabelle 52 dargestellt und nach der Häufigkeit der Nennungen sortiert. In über 60 % der Fälle argumentierte die Schule damit, keinen Bedarf zu sehen. Dies ist mit 448 Nennungen auch die am häufigsten genannte Ursache. Darin enthalten sind die Angaben von Grundschulen und weiterführenden Schulen.

Da einige Schulen sowohl Grundschule als auch weiterführende Schule sind, kommt es, wie Tabelle 53 zeigt, in geringem Umfang zu Doppelerfassungen einzelner Ursachen. Die Tabelle zeigt, dass im Vergleich zu den Grundschulen ein größerer Anteil der weiterführenden Schulen den Bedarf an Schulwegplänen verneint.

Die Schulen hatten neben den vorgegebenen Antwortoptionen noch die Möglichkeit, weitere Gründe zu benennen. 29,3 % der Schulen machten davon Gebrauch. Rund die Hälfte dieser Schulen gab an, nicht zuständig zu sein (61 Nennungen) oder andere Konzepte in Form von Verkehrserziehung durchzuführen (58 Nennungen). In 47 Fällen bestand nach Ansicht der Schulen kein Bedarf für Schulwegpläne, weil die Kinder mit dem ÖPNV, Pkw oder

Ursache/Grund	Trifft zu		Trifft nicht zu	
	Abs.	In %	Abs.	In %
Schule sieht keinen Bedarf	448	61,6	279	38,4
Fehlende konkrete Hilfestellungen oder Leitfäden	137	18,8	590	81,2
Fehlender Erlass von der Landesebene	124	17,1	603	82,9
Sinn/Nutzen für Verkehrssicherheit wird bezweifelt	106	14,6	621	85,4
Kommune sieht keinen Bedarf	105	14,4	622	85,6
Fehlende Beschlüsse der Schulkonferenz	88	12,1	639	87,9
Fehlende Beschlüsse der Politik	77	10,6	650	89,4
Personalmangel Schule	70	9,6	657	90,4
Unklare Zuständigkeiten	41	5,6	686	94,4
Fehlende technische Umsetzungsmöglichkeiten	31	4,3	696	95,7
Handlungszwänge für den Straßenbaulastträger	31	4,3	696	95,7
Vernetzung Stadtverwaltung	30	4,1	697	95,9
Vernetzung mit der Polizei	19	2,6	708	97,4
Personalmangel Stadtverwaltung	16	2,2	711	97,8
Rechtsfolgen für den Straßenbaulastträger	11	1,5	716	98,5
Weitere Gründe	213	29,3	514	70,7

Tab. 52: Gründe für die Nicht-Erstellung von Schulwegplänen an den Schulen (Mehrfachnennungen; n = 727)

Ursache/Grund	Grundschule	Weiterführende Schule
Schule sieht keinen Bedarf	191	315
Fehlende konkrete Hilfestellungen oder Leitfäden	70	79
Fehlender Erlass von der Landesebene	59	78
Sinn/Nutzen für Verkehrssicherheit wird bezweifelt	51	64
Kommune sieht keinen Bedarf	45	68
Fehlende Beschlüsse der Schulkonferenz	41	56
Fehlende Beschlüsse der Politik	38	52
Personalmangel Schule	34	43
Handlungszwänge für den Straßenbaulastträger	28	5
Unklare Zuständigkeiten	19	27
Vernetzung Stadtverwaltung	17	18
Fehlende technische Umsetzungsmöglichkeiten	13	20
Vernetzung mit der Polizei	11	12
Personalmangel Stadtverwaltung	9	8
Rechtsfolgen für den Straßenbaulastträger	9	4

Tab. 53: Gründe für die Nicht-Erstellung von Schulwegplänen an Grund- und weiterführenden Schulen³⁹

Taxi zur Schule kommen. Immerhin 20 Schulen hatten sich mit dem Thema Schulwegpläne noch nie beschäftigt. Andere Schulen bemängelten die fehlende Akzeptanz der Schulwegpläne oder gaben an, der Schulwegplan sei bereits veraltet und werde daher nicht mehr an die Eltern ausgegeben.

Insgesamt können die Gründe, an den Schulen keinen Schulwegplan zu erstellen, in zwei gegensätzliche Ursachenbereiche eingeteilt werden. Der eine Teil der Schulen sieht keinen Bedarf oder bezweifelt den Nutzen für die Verkehrssicherheit insgesamt. Der andere Teil der Schulen führt Gründe an, die dem Bereich der Information oder Organisation und Zuständigkeit zugeordnet werden können.

5.4.8 Zukünftige Planungen der Schulen

727 der 1.646 Schulen, die sich an der Befragung beteiligt haben, verfügten nach eigener Auskunft nicht über Schulwegpläne oder sonstige Konzepte. Im Rahmen der Erhebung wurden die Schulen gefragt, ob sie planen, künftig Schulwegpläne für ihre Schule zu erarbeiten. Tabelle 54 zeigt die Angaben der Grund- und weiterführenden Schulen in den jeweiligen Bundesländern in Bezug auf diese Fragestellung. Danach planen rund 10 % der Grundschulen und rund 5 % der weiterführenden Schulen,

BL	Grundschulen			Weiterführende Schulen		
	Ja, Planungen	Nein, keine Planungen	k. A.	Ja, Planungen	Nein, keine Planungen	k. A.
BB	2	16	15	1	15	17
BW	2	29	16	4	35	8
BY	5	38	34	2	54	21
HB	1	9	5	0	5	10
HE	2	11	13	2	16	8
HH	2	14	6	0	14	8
MV	1	5	6	1	8	3
NI	7	22	28	3	31	23
NW	37	76	188	21	208	72
RP	1	20	10	0	14	17
SH	2	4	6	2	8	2
SL	0	12	3	0	6	9
SN	3	13	10	1	12	13
ST	4	10	7	0	7	14
TH	2	16	14	1	20	11
Ges.	71	295	361	38	453	236

Tab. 54: Zukünftige Planungen der Grund- und weiterführenden Schulen im Bereich Schulwegpläne

³⁹ Mehrfachnennungen, da einige Schulen sowohl Grundschule als auch weiterführende Schule sind.

künftig Schulwegpläne zu erarbeiten. Schulen, die bislang keinen Schulwegplan erarbeitet haben, werden dies wohl auch künftig nicht aus eigenem Antrieb tun.

5.5 Gegenüberstellung wesentlicher Antworten von Kommune und Schule

Im Rahmen der Erhebungen wurden in einigen Teilbereichen den Kommunen und Schulen die gleichen Fragen gestellt. Dies betrifft zum einen den Bereich der Beteiligten bei der Schulwegplanerstellung und die Federführung in diesem Prozess und zum anderen die Hemmnisfaktoren, keine Schulwegpläne oder ähnliche Konzepte zu erstellen. Hierfür ist es interessant zu sehen, ob Kommunen und Schulen zu gleichen Einschätzungen kommen.

Bei der Frage nach den Beteiligten bei der Schulwegplanerstellung zeigten sowohl die Angaben der Kommunen als auch die der Schulen, dass die Schulleitung, die Polizei und unterschiedliche Fachämter der Kommunen die Basis der beteiligten Akteure bilden (vgl. Kapitel 5.3.3 bzw. Kapitel 5.4.4). Aus Sicht der Schulen liegt im Vergleich zu den Kommunen der Schwerpunkt der Beteiligten noch etwas stärker im Bereich der Schule, da von diesen auch von der Schulleitung beauftragte Personen häufiger an der Erstellung von Schulwegplänen beteiligt sind.

Ähnliches gilt für die Einschätzungen im Bereich der Federführung im Erstellungsprozess von Schulwegplänen (vgl. Kapitel 5.3.4 bzw. Kapitel 5.4.5). Sowohl Kommune als auch Schule sehen die Federführung an erster Stelle bei der Schule. Liegt die Federführung aus Sicht der Schule ebenfalls häufig bei Personen, die von der Schulleitung dazu beauftragt wurden, wird von den Kommunen am zweithäufigsten das Schulamt als federführend benannt. Des Weiteren haben andere Fachämter der Kommune noch relativ oft die Federführung bei der Erstellung von Schulwegplänen. Hierbei unterscheiden sich die Sichtweisen von Kommune und Schulen nur wenig. Lediglich sehen die Schulen im Vergleich die Federführung wesentlich seltener bei der Straßenverkehrsbehörde als die Kommunen.

Bei der Frage nach den Ursachen dafür, keine Schulwegpläne oder ähnliche Konzepte zu erstellen, sehen sowohl die Kommunen als auch die Schulen sich selbst an erster Stelle als diejenigen,

die keinen Bedarf sehen (vgl. Kapitel 5.3.5 bzw. Kapitel 5.4.7). Dies stellt bei beiden die häufigste Nennung dar. Hierzu ist anzumerken, dass dies für den Bereich der Schulen im Vergleich häufiger von weiterführenden Schulen benannt wurde. Benennen die Kommunen am zweithäufigsten, dass keine Schulwegpläne erstellt werden, weil die Schulen den Bedarf nicht sehen, so steht bei den Schulen an zweiter Stelle der genannten Gründe, dass ihnen konkrete Hilfestellungen und Leitfäden fehlen. Dass Erlasse auf Landesebene fehlen, wird sowohl von den Schulen als auch den Kommunen an dritthäufigster Stelle benannt. Jeweils rund 15 % der Angaben der Kommunen und Schulen entfallen auf den Grund, dass der Nutzen für die Verkehrssicherheit bezweifelt wird.

Zusammenfassend ist zu erkennen, dass sich die Einschätzungen der Kommunen und Schulen in großen Bereichen decken.

6 Klassifizierung aktueller Schulwegpläne

6.1 Einleitung

Bestandteil der ersten Stufe der Erhebungen in den Kommunen und Schulen war auch, dass die Schulen Schulwegpläne zur Verfügung stellen sollten, um diese zu klassifizieren. Ziel dieser Klassifikation war es, einen Überblick über Form und Inhalte der bundesweit vorhandenen Schulwegpläne zu erhalten. Darüber hinaus waren auch Informationen bezüglich der Aktualität der Pläne oder z. B. auch Informationen über Sponsoring von Interesse.

6.2 Beschreibung der Stichprobe und verwendete Kategorien

Da im Zusammenhang mit der Untersuchung sowohl Schulen als auch Kommunen angeschrieben wurden, stellten auch beide Quellen Schulwegpläne zur Auswertung zur Verfügung. 152 Schulwegpläne wurden durch Kommunen⁴⁰ zugesandt, ohne dass der Fragebogen der zugehörigen Schule vorlag.

⁴⁰ In den meisten Fällen sendeten die Kommunen gleich mehrere bzw. zum Teil auch alle in ihrer Stadt oder Gemeinde vorhandenen Schulwegpläne zu.

In der Summe sandten die Schulen und Kommunen 622 Schulwegpläne zu, die ausgewertet werden konnten. Aus dem Bundesland Nordrhein-Westfalen wurden mit 45,3 % aller Schulwegpläne die meisten zur Analyse bereitgestellt. Berlin ist in der Stichprobe nicht vertreten. Auch aus den Bundesländern Hamburg, Bremen, dem Saarland, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen konnte jeweils nur eine geringe Anzahl von Schulwegplänen ausgewertet werden (Tabelle 55).

Für die Klassifikation der Schulwegpläne wurde eine Liste von rund 80 Merkmalen erstellt, um die Pläne in ihre Einzelaspekte zerlegen zu können. Anhand dieser Liste wurde für jeden Schulwegplan geprüft, welche Merkmale er enthält. Für die Auswertung und Ergebnisdarstellung erfolgte dann wiederum eine Zusammenfassung der einzelnen Merkmale zu Klassen und Themenbereichen.

Hinsichtlich der sechs im Folgenden aufgeführten Merkmale wurden die 622 Schulwegpläne ausgewertet:

- Alter/Herstellungsjahr,
- Herstellungsform,
- Herausgeber,

Bundesland	Anzahl Schulwegpläne	
	Absolut	In %
Baden-Württemberg	63	10,1
Bayern	19	3,1
Brandenburg	5	0,8
Bremen	3	0,5
Hamburg	7	1,1
Hessen	135	21,7
Mecklenburg-Vorpommern	2	0,3
Niedersachsen	31	5,0
Nordrhein-Westfalen	282	45,3
Rheinland-Pfalz	10	1,6
Saarland	4	0,6
Sachsen	38	6,1
Sachsen-Anhalt	3	0,5
Schleswig-Holstein	13	2,1
Thüringen	7	1,1
Gesamt	622	100,0

Tab. 55: Analytierte Schulwegpläne je Bundesland

- Sponsoren,
- Adressat und
- Planinhalte.

6.2.1 Alter und Herstellungsform der Pläne

Die untersuchten Schulwegpläne waren zu 23,5 % für das laufende Schuljahr aktuell erstellt. In weiteren 23,8 % der Fälle waren die Pläne zum Zeitpunkt der Befragung ein bis zwei Jahre alt und waren damit immer noch vergleichsweise aktuell (Tabelle 56).

Zum Zeitpunkt der Befragung waren insgesamt 22,4 % der Pläne älter als drei Jahre, etwa 10 % der Pläne waren älter als acht Jahre und rund 2 % der Pläne sogar älter als 12 Jahre. 30 % der Schulwegpläne waren zeitlich nicht zuzuordnen. Augenscheinlich war ein großer Anteil dieser Pläne bereits älteren Datums, da diese zum Teil mit Schreibmaschine erstellt worden waren.

Schulwegpläne werden heute überwiegend farbig erstellt (58 %), teilweise werden sie sogar auf Hochglanzpapier gedruckt (6,4 %). Tabelle 57 zeigt,

Aktualität/Alter	Absolut	In %
Aktuelles Schuljahr	146	23,5
1 bis 2 Jahre	148	23,8
3 bis 7 Jahre	78	12,5
8 bis 12 Jahre	50	8,0
Älter als 12 Jahre	12	1,9
Datum unbekannt	188	30,2
Gesamt	622	100,0

Tab. 56: Alter der Schulwegpläne

Herstellungsqualität	Absolut	In %
Farbige Darstellung	361	58,0
Schwarz/Weiß	260	41,8
Hochglanz	40	6,4
Kartengrundlage Stadtplan	372	59,8
Kartengrundlage Flurkarte	176	28,3
Kartengrundlage Skizze	77	12,4
Maßstab vorhanden	153	24,6
Straßen zur Orientierung erkennbar	609	97,9

Tab. 57: Herstellungsqualität der Schulwegpläne (Mehrfachnennungen; n = 622)

dass die Kartengrundlage, die in den Schulwegplänen verwendet wird, mit rund 60 % überwiegend ein Stadtplan und in 28,3 % der Fälle eine Flurkarte ist. Beide Kartengrundlagen bilden im Regelfall die Gehwege nicht ab.

In rund einem Viertel der Schulwegpläne ist ein Maßstab auf dem Plan angegeben. In seltenen Fällen wurde ein Maßstab angegeben, der für die Kinder z. B. die Gehzeit in Minuten erkennen lässt.

6.2.2 Herausgeber der Pläne

Die Schulwegpläne wurden daraufhin analysiert, wer auf den Plänen als Herausgeber erkennbar ist. Als Herausgeber wurden zum Teil auch mehrere Institutionen benannt. Tabelle 58 gibt hierzu einen Überblick. In über 60 % der Fälle war dies die Kommune. Unter dem Oberbegriff Kommune waren die Herausgeber häufig die technischen Fachämter (Planung, Tiefbau, Vermessung) oder auch die Schulämter. In 13 % der Fälle war der Herausgeber die Polizei, in etwa 10 % der Fälle die Schule selbst. In etwa 3 % der Fälle wurde eine Versicherung als Herausgeber des Planes aufgeführt. In 13 % der Fälle wurden weitere Mitherausgeber benannt. Diese sind i. d. R. die Verkehrswacht, Sponsoren oder Verkehrsclubs.

6.2.3 Sponsoren

Für die Übernahme z. B. der Druckkosten von Schulwegplänen bietet es sich zum Teil an, Sponsoring anzustreben. Diese Möglichkeit wurde in 26,5 % der Schulwegpläne genutzt. Tabelle 59 gibt einen Überblick über die Sponsoren von Schulwegplänen. Danach sind die Banken (Sparkassen und Volksbanken) mit rund 11 % ein Hauptsponsor von Schulwegplänen in den Kommunen. In rund 7 % der Fälle war der Handel oder das örtliche Gewerbe am Sponsoring beteiligt.

6.2.4 Adressat der Pläne

Die Schulwegpläne wurden weiterhin dahingehend ausgewertet, an welche Zielgruppe der Plan sich richtet bzw. welche Schulform auf dem Schulwegplan vermerkt ist. Tabelle 60 gibt einen Überblick über die Adressaten der analysierten Schulwegpläne. Insgesamt wurden in den 622 Plänen 693 Zielgruppen angegeben. Diese Doppelungen resultieren aus den Schulstrukturen einiger Bundesländer,

da hier zum Teil Grund- und weiterführende Schulen unter einem Dach bestehen.

Mit knapp 95 % der Zuordnungen richten sich die ausgewerteten Schulwegpläne an die Grundschulen. Für die weiterführenden Schulen und die Förderschulen konnte nur eine geringe Anzahl von Schulwegplänen ausgewertet werden. Im Regelfall richten sich die Schulwegpläne mit ihren Informationen direkt an die Eltern. Nur ein geringer Anteil von etwa 5 % der Pläne war so formuliert, dass die Kinder direkt angesprochen wurden. Von den 622 Plänen, die analysiert wurden, beinhalteten 29 auch Erläuterungen in anderen Sprachen.

6.2.5 Planinhalte

Die Kategorisierung der Pläne hinsichtlich ihrer Inhalte erfolgte für die Bereiche „Gefahrenstellen“ und „sonstige Themen“. Zu den „sonstigen The-

Herausgeber	Absolut	In %
Kommune	413	61,5
Polizei	87	13,0
Schule	66	9,8
Versicherung	18	2,7
Sonstige	87	13,0

Tab. 58: Herausgeber der Pläne (Mehrfachnennungen; n = 622)

Sponsor	Absolut	In %
Bank	66	10,6
Gewerbe	42	6,8
Versicherung	7	1,1
Verkehrswacht	16	2,6
Sonstige	34	5,5

Tab. 59: Angegebene Sponsoren auf Schulwegplänen (Mehrfachnennungen; n = 622)

Adressat	Absolut	In %
Grundschule	587	94,4
Hauptschule	29	4,7
Realschule	23	3,7
Gesamtschule	16	2,6
Gymnasium	16	2,6
Förderschule	22	3,5

Tab. 60: Zielgruppen von Schulwegplänen (Mehrfachnennungen; n = 622)

men“ zählte z. B. die Thematisierung des Radfahrens, der Schulbus-Nutzung, der Pkw-Mitfahrt oder auch allgemeine Verhaltens-Tipps.

Gefahrenstellen

Schulwegpläne sollen nach gängiger Auffassung den Eltern einen sicheren Schulweg für ihre Kinder empfehlen. Die Art und Weise, wie z. B. mit der Kennzeichnung von „Gefahrenstellen“ oder von Orten, an denen die Kinder besonders vorsichtig sein müssen, umgegangen wird oder ob diese überhaupt gekennzeichnet werden sollen, ist bislang nicht definiert. Tabelle 61 gibt einen Überblick darüber, in welcher Form in den 622 analysierten Schulwegplänen mit dieser Thematik umgegangen wurde.

Die Bezeichnung „ohne Kennzeichnung“ bedeutet, dass in den Schulwegplänen keine Gefahrenstelle als solche markiert ist. Dies kam in der Mehrheit der Fälle (57,2 %) vor. Die Angabe kann unterschiedlich interpretiert werden. Einerseits wäre es möglich, dass in dem betreffenden Bereich des Schulwegplanes tatsächlich keine Gefahrenstelle besteht, andererseits ist es auch möglich, dass die Orte der Gefahrenstellen den Erstellern der Pläne nicht bekannt waren. Anzumerken ist an dieser Stelle ebenfalls, dass es für Kommunen auch ein gewisses Dilemma darstellt, konkrete Gefahrenbereiche in Schulwegplänen auszuweisen. Hierdurch geraten sie möglicherweise in einen Handlungszwang, diese Gefahren zu beseitigen.

In 42,4 % der Schulwegpläne wurden Gefahrenstellen auf dem Schulwegplan markiert. Die Kriterien für die Definition eines Ortes als Gefahrenstelle, die bei der Erstellung der Pläne verwendet wurden, sind nicht bekannt. Eine Gefahrenstelle kann z. B. ein Ort oder eine Situation sein, die über das übliche Maß hinaus ein Risiko darstellt, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken. Faktoren können hier neben dem realen Unfallgeschehen auch die

Gefahrenstellen	Absolut	In %
Ohne Kennzeichnung	356	57,2
Allgemeiner Hinweis	264	42,4
Textlich erläutert	156	25,1
Mit Bildern verdeutlicht	47	7,6
Hinweise und Handlungsoptionen	96	15,4

Tab. 61: Kennzeichnung von Gefahrenstellen (Mehrfachnennungen; n = 622)

Querungssituation in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung oder die vorhandenen Sichtverhältnisse sein. Darüber hinaus kann eine Gefahrenstelle auch ein Ort oder ein Bereich sein, der die Gefahr von Belästigungen begünstigt, oder allgemein ein Ort, der von Kindern als „Angstraum“ empfunden wird. Ob eine solche oder ähnliche Definition bei der Markierung einer Gefahrenstelle in den Schulwegplänen berücksichtigt wurde, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

In rund einem Viertel aller Schulwegpläne wurden markierte Gefahrenstellen auf dem Schulwegplan beschrieben und textlich erläutert. In nur rund 8 % der Fälle sind die Gefahrenstellen bildlich erläutert. In 15 % der Schulwegpläne werden bestehende Gefahrenstellen beschrieben und den Eltern konkret Hilfestellungen und Lösungsmöglichkeiten gegeben, wie sie sich an diesen Stellen am besten verhalten sollen.

Behandelte Themenbereiche im Schulwegplan

Die Ergebnisse der Analyse der Inhalte der Schulwegpläne, die die Schulen und die Kommunen zur Verfügung gestellt haben, sind in zusammengefasster Form in Tabelle 62 dargestellt.

Standard ist es, den Standort der Schule auf dem Schulwegplan zu markieren. Immerhin 85 % der analysierten Schulwegpläne enthalten eine Wege-

Inhalte des Schulwegplanes	Absolut	In %
Schulstandort oder Einzugsbereich	587	94,4
Schulwegempfehlung	529	85,0
Querungsstellen und Hilfen thematisiert	547	87,9
Tipps für Querungsstellen	314	50,5
Allgemeine Verhaltenstipps und Hinweise (unspezifisch)	365	58,7
Bewegungsförderung und Förderung der selbstständigen Mobilität	99	15,9
Themenbereich Radfahren	115	18,5
Themenbereich Pkw-Mitfahrt	64	10,3
Themenbereich ÖPNV ⁴¹	314	50,5
Erläuterungen zur StVO oder zu Geschwindigkeitsbeschränkungen	97	15,6

Tab. 62: Inhalte und Themenbereiche der analysierten Schulwegpläne (n = 622)

⁴¹ Hierbei handelt es sich häufig um die Angabe von Haltestellen in dem Schulwegplan.

empfehlung in Form einer Linie oder einer textlichen Beschreibung.

In rund 88 % der Pläne sind „gesicherte“ Querungsstellen oder Querungshilfen in den Plan eingezeichnet. Dies sind z. B. Lichtsignalanlagen (Ampeln), Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln oder vorgezogene Bordsteine, sog. Gehwegnasen.

In der Hälfte aller Schulwegpläne werden Informationen darüber vermittelt, welche Orte die Kinder am besten nutzen sollten, wenn sie die Straßen überqueren müssen. Dies sind mehrheitlich Aussagen darüber, die Straße möglichst wenig zu überqueren, möglichst nur an gesicherten Stellen die Straße zu überqueren oder möglichst an Kreuzungen und Einmündungen und nicht im Streckenverlauf einer Straße zu queren. Es wurden aber auch Hinweise dazu gegeben, dass die Kinder auch an den gesicherten Querungsstellen vorher auf den Verkehr achten müssen und nicht einfach loslaufen dürfen, wenn die Ampel Grün zeigt. Insgesamt stellt das Thema Querungsstellen, Queren und Verhalten beim Überqueren den wesentlichen Inhalt der untersuchten Schulwegpläne dar.

Unabhängig von der konkreten Zuordnung des Themas Überqueren, enthalten rund 60 % der Pläne allgemeine (verkehrsträgerunspezifische) Informationen und Verhaltenstipps zum sicheren Schulweg. Dies können z. B. Hinweise darauf sein, den Schulweg mit den Kindern vor Schulbeginn zu üben, Vorbild zu sein, ausreichend Zeit für den Schulweg einzuplanen, die Kinder zu kontrollieren, ob sie den Schulweg einhalten, die Kinder zu loben, wenn sie sich richtig verhalten haben, aber auch der allgemeine Hinweis darauf, dass der kürzeste Weg nicht der sicherste Schulweg sein muss. Alle diese Empfehlungen und Hinweise sind vergleichsweise in wenigen Schulwegplänen gleichzeitig enthalten. Ebenso enthalten die Schulwegpläne selten gezielte Impulse zur Förderung der Bewegung der Kinder und Tipps, die die Eigenständigkeit der Kinder auf ihrem Schulweg fördern. Dazu gehören z. B. konkrete Hinweise, auf das „Eltern-Taxi“ möglichst zu verzichten, für das Zu-Fuß-Gehen zu werben oder auf die Möglichkeit hinzuweisen, Gehgemeinschaften („walking bus“) zu gründen.

Verkehrsträgerspezifische Informationen sind in den Schulwegplänen seltener vorzufinden. Z. B. wird in nur rund 19 % der Schulwegpläne das Thema Radfahren behandelt. Schwerpunkte sind

hier Aussagen zur Nutzung des Rades auf dem Schulweg im Zusammenhang mit dem Alter des Kindes oder auch das Thema Benutzungspflicht des Gehweges. Darüber hinaus werden gelegentlich Hinweise gegeben, den Helm zu tragen, oder Tipps, was zu einem verkehrssicheren Fahrrad gehört. Die Thematisierung des Radfahrens in den Schulwegplänen kommt im Primarbereich im Verhältnis zu den weiterführenden Schulen weniger häufig vor.

Nur 10,3 % der Schulwegpläne thematisieren das „Eltern-Taxi“, das heißt die Hol- und Bringdienste der Eltern mit dem Auto, obwohl gerade das Bringen und Abholen der Kinder häufig einen großen Teil der Probleme vor den Schulen darstellen. Wenige Schulwegpläne enthalten Informationen darüber, z. B. nicht direkt vor der Schule zu halten, die Kinder rechts aussteigen zu lassen, die Kinder anzuschallen oder die Geschwindigkeitsbeschränkungen einzuhalten.

Eine scheinbar häufige Behandlung des Themas ÖPNV zeigt die Tabelle 62. Der hohe Wert von über 50,5 % resultiert fast ausschließlich daraus, dass die ÖPNV-Haltestellen oder die Schulbushaltestellen in den Plänen eingezeichnet sind. In 43 Fällen enthielt der Schulwegplan die Empfehlung, auch das Busfahren mit den Kindern zu üben.

Sechs Schulwegpläne thematisierten Gleisquerungen oder Wechsellichtzeichen. Dieser Themenbereich wird selten in Schulwegplänen behandelt, da auch eher selten ein Erfordernis hierfür besteht.

6.3 Analyse der Legenden und Zeichenerklärungen ausgesuchter Schulwegpläne

Kein Schulwegplan gleicht dem anderen, zumindest gilt dies für Schulwegpläne in unterschiedlichen Kommunen. In großen Städten werden Schulwegpläne häufig zentral und weitgehend einheitlich erstellt.

Die folgende Darstellung und Analyse der Legenden und Zeichenerklärungen, wie sie in Schulwegplänen zur Anwendung kommen, sollen einen kleinen Einblick in die heterogene Umsetzungspraxis geben. Dafür wurden 88 Legenden und Zeichenerklärungen aus 622 Plänen näher betrachtet, die aus rund 200 unterschiedlichen Kommunen stammen.

Zur Veranschaulichung wurden beispielhaft Legenden aus acht Schulwegplänen ausgewählt, die im Folgenden dargestellt werden (Bild 9 und Bild 10). In den Beispielen sind verschiedene grafische Lösungen gegenübergestellt. Dies soll die vorgefundene Bandbreite an Möglichkeiten verdeutlichen.

Neben den Legenden aus Schulwegplänen für Fußgänger an Grundschulen wird beispielhaft eine Legende aus einem Radschulwegplan und einem Kinderstadtteilplan dargestellt.

Für die Schulwegpläne für Fußgänger wird im Folgenden eine Auflistung der Bereiche/Themengebiete gezeigt, die in den Legenden der Schulwegpläne häufig zu finden sind. Ergänzt wird diese Auflistung durch eine Sammlung von Beispielsymbolen für häufig vorzufindende Schulwegplaninhalte. Im Anschluss daran werden Themenbereiche angesprochen, für die in den Legenden bislang wenige oder keine Lösungsansätze vorgefunden wurden.

6.3.1 Darstellungsformen

Die Empfehlung eines Schulweges erfolgt teilweise für eine Straßenseite oder zum Teil auch für eine Gehrichtung. Die Darstellungsform der Wegeempfehlung in den Schulwegplänen reicht von einfachen Linien, Punktlinien, gestrichelten Linien, Strich-Punkt-Linien bis hin zu einfachen Pfeilen, Blockpfeilen oder auch Symbolen von kleinen Füßen. Die Linien können jeweils auch mit Pfeilen für die empfohlene Gehrichtung versehen sein. Die Farbgebung ist i. d. R. bunt. Häufig werden grüne Linien mit oder ohne Richtungspfeil verwendet. Die grüne Farbe ist auch eher „positiv, richtig“ besetzt.

⁴² Quellen der Beispielsymbole: 1: Stadt Krefeld, Schulamt, Polizeipräsidium, FB 40 Schule, Pädagogischer und Psychologischer Dienst, 2: Stadt Dessau-Roßlau, Amt für Ordnung und Verkehr, 3: Stadt Willich, 4: Stadt Bocholt, FB Öffentliche Ordnung, Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung, Schule, Bildung und Kultur, 5: Stadt Battenberg (Eder), 6: Stadt Kierspe, 7: Stadt Schwelm, FB 5 Planung, Bauordnung, 8: Stadt Herford, Straßenverkehrsbehörde, 9: Stadt Frankfurt am Main, Stadtschulamt, 10: Stadt Rotenburg (Wümme), 11: Stadt Gütersloh, 12: Stadt Leverkusen, FB Schulen, 13: Stadt Dresden, Schulverwaltungsamt, 14: Stadt Murrhardt, 15: Stadt Kaiserslautern, 16: Stadt Braunschweig, FB Schule und Sport, Verkehrswacht, 17: Stadt Mannheim, Abt. Verkehrsplanung, 18: Kreispolizeibehörde Detmold, 19: Stadt Remscheid, Amt für öffentliche Ordnung, 20: Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt, 21: Stadt Straubing, Amt für öffentliche Ordnung

Neben den empfohlenen Wegen enthalten die Legenden eine Vielzahl von Grafiken und Symbolen, die im Rahmen der Schulwegplanerstellung nutzbar sind.

Der technische Fortschritt erlaubt es in zunehmendem Maße, auch mit relativ geringem Aufwand und technischem Wissen grafisch hochwertige Schul-

Inhalte von Schulwegplänen	Beispielsymbole		
Gefahrenstelle oder -bereich	 1	 2	 3
	 4	 5	 6
	 7	 8	
	Ampel		
	 4	 9	 10
	 3	 11	 12
	 12	 8	
	Zebra-streifen		
 10	 13	 14	
 1	 15		
Überquerungshilfe/-insel			
 16	 12	 13	
 5	 17	 18	
 19			
Haltestelle			
 9	 3	 20	
Loisenstandorte			
 1	 3	 16	
 13	 7	 21	

Tabelle 63: Beispielsymbole für Schulwegplaninhalte⁴²

wegpläne zu erstellen. In den Legenden werden folgende Inhalte häufig grafisch in Form von Symbolen dargestellt:

- empfohlene Wege und Überquerungsstellen,
- Gefahrenstellen oder Gefahrenbereiche (Unfallhäufungsstellen, Unfallhäufungslinien),
- Aufmerksamkeitspunkte (Orte, an denen besondere Aufmerksamkeit oder auch Vorsicht erforderlich ist),
- Ampeln (auch Bedarfs- und Druckampeln, LSA oder LZA),
- Zebrastreifen (Fußgängerüberwege, FGÜ),
- Mittelinseln,
- Haltestellen des Öffentlichen Personenverkehrs (Bus- und Bahnlinien mit Nummern),
- Geschwindigkeitsniveaus und Verkehrsstärken (DTV) auf den Straßen,
- zulässige Geschwindigkeiten und Zonenbeschilderungen,
- Lotsenstandorte und Standorte von Verkehrshelfern,
- Über- oder Unterführungen,
- Einzugsbereiche,
- Geh- und Radwege,
- kindgerechte Maßstäbe und Gehminuten,
- interessante Orte und Ziele für Kinder sowie
- Schulstandorte.

Tabelle 63 stellt für einige ausgewählte Inhalte eine Sammlung von Beispielsymbolen aus den analysierten Schulwegplänen dar.

6.3.2 Empfehlungen

Bei der Erstellung neuer Schulwegpläne empfiehlt sich für Kommunen und Schulen eine Orientierung eher an den grafisch gelungenen Beispielen, da diese heute einfach und kostengünstig erstellt werden können. Insgesamt könnte bei den verwendeten Symbolen, Farben und Formen die Farb- und Formensprache berücksichtigt werden, wie sie auch in der Lebenswirklichkeit zu Grunde liegt (Gebote: rund und blau, Warnung: gelb auf Dreieck,

Verbot: rund und rot mit Querstrich, Achtung: rot und Dreieck). Abgesehen davon sind die verwendeten Farben und Formen vor allem „Geschmacksache“ und im Kontext der Kontraste zur Plangrundlage zu beurteilen. Linien jeglicher Farbauswahl und ohne Unterstützung grafischer Elemente leiden beim Kopieren oder beim Ausdrucken in Schwarz-Weiß; sie können dann leicht übersehen werden. Die Entwicklung von Grafiken und Symbolen kann auch zusammen mit Kindern erfolgen, dies erhöht die Identifizierung der Kinder mit ihrem Schulwegplan.

Den Verfassern sind in den Legenden die Grafiken der „kleinen Füße“ positiv aufgefallen. Diese lassen sich gut mit einem Maßstab bzw. mit entsprechenden Gehminuten verbinden, wie dies auch in einem der Kinderstadtpläne umgesetzt ist. Die „kleinen Füße“ können gleichfalls im Verkehrsraum auf die Gehwege gesprüht werden, wie dies in einigen Kommunen zur Lenkung der Kinder auf dem Schulweg praktiziert wird.

Aus der Vielzahl der grafisch betrachtet eher als misslungen eingeschätzten Lösungsansätze wird der Bedarf gesehen, den Kommunen und Schulen in diesem Bereich eine Hilfestellungen anzubieten. Eine „Datenbank“ grafischer Elemente und Verkehrszeichen, die von allen Kommunen für die Schulwegpläne kostenfrei genutzt werden können, könnte die grafische Qualität von Schulwegplänen deutlich verbessern.

Die Kommunen und Schulen sollen aber auch künftig ihren eigenen Weg bei der Gestaltung von Schulwegplänen verfolgen können. Wichtig ist dabei, dass die Eltern, die Kinder und ggf. die älteren Geschwister, die die Schulwege mit den „Kleinen“ einüben, die Inhalte der Schulwegpläne auch verstehen und die Warnungen und Hinweise nachvollziehen können. Eine Legende oder Zeichenerklärung ist dafür obligatorisch.

Für die nachfolgenden Bereiche sind in den analysierten Legenden keine oder sehr wenige Grafiken für Hinweise, Gebote, Warnungen und Verbote verfügbar. Die Symbole können eine textliche Erläuterung nicht ersetzen, diese aber optisch unterstützen. Sie unterstützen die Eltern dabei, die Situationen auf dem Schulweg bzw. dem Schulwegplan direkt zu erkennen. Somit können die Eltern mit ihren Kindern gezielt üben, diese Situationen zu bewältigen. Vorgeschlagen werden weitere Symbole für

- Sichtbehinderungen,
- Behinderungen auf Gehweg und Radweg (z. B. durch Reststoff-, Müllbehälter und Falschparker),
- vorgezogene Gehwege,
- Gehwegschäden,
- gefährliche Aus-, und Zufahrten (z. B. private Grundstücke, Parkplatzausfahrt, Tiefgarage),
- schmale Gehwege,
- Mischverkehrsflächen (z. B. „Shared Space oder sonstige Stelle mit erhöhtem Querungsbedarf“),
- walking bus-Haltestellen,
- Eltern-Taxi-Haltestelle,
- Querungen von Gleisanlagen der Straßen-, Stadt-, S- und Eisenbahn,
- Blink- und Springlichter,
- mangelhafte oder fehlende Beleuchtung,
- gefährliche Gräben oder/und Gewässer,
- Kreisverkehre,
- Grünpfeilregelung,
- lange Wartezeiten an Ampeln,
- unterbrochene Grünphasen an Ampeln,
- Konflikte abbiegendes Kfz an Ampeln,
- toten Winkel sowie
- Dauerbaustellen.

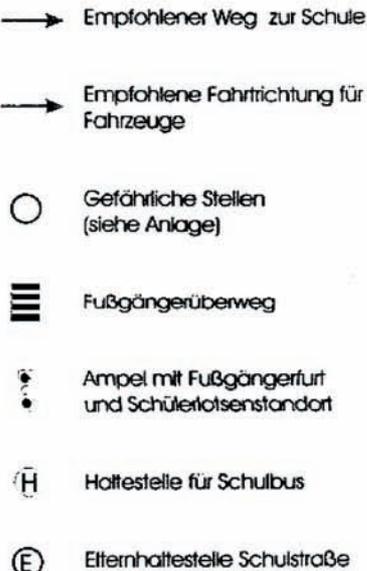
	
<p>Quelle: Stadt Braunschweig, FB Schule und Sport, Verkehrswacht</p>	<p>Quelle: Stadt Ennepetal, Kreispolizeibehörde</p>
	<p>ZEICHENERKLÄRUNG:</p> 
<p>Quelle: Stadt Krefeld, Schulamt, Polizeipräsidium, FB 40 Schule, Pädagogischer und Psychologischer Dienst</p>	<p>Quelle: Stadt Beckingen</p>

Bild 9: Beispiele für Zeichenerklärungen aus Schulwegplänen für Fußgänger an Grundschulen (Teil 1)

<p>Legende</p> <p>Schule ungesicherter Schulweg gesicherter Schulweg empfohlener Schulweg Straße mit hoher Verkehrsbelastung Fußweg Buslinie mit Linie Bahnlinie ungesicherte Haltestelle gesicherte Haltestelle Bundesautobahn A 4</p> <p>zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h Kinder Schülerlotse gefährlicher Übergang gesicherter Übergang Tempo 30 - Zone Wald</p>	<p>empfohlener Schulweg Verkehrsampel Blinklicht Zebrastrifen empfohlener Querungspunkt Verkehrsstraße Anliegerstraße (Tempo 30)</p>
<p>Quelle: Stadt Chemnitz</p>	<p>Quelle: Stadt Kaarst, Stadtentwicklung, Planung, Bauordnung</p>
<p>ZEICHENERKLÄRUNG:</p> <p>empfohlener Weg zur Schule Fußgängerampel mit Furt gefährliche Stelle ! - siehe Text hier nicht überqueren ! Bushaltestelle Schülerlotse Zebrastrifen</p>	<p>empfohlener Schulweg Zebrastrifen Fußgänger - Signalanlage</p>
<p>Quelle: Stadt Willich</p>	<p>Quelle: Stadt Baden-Baden</p>

Bild 10: Beispiele für Zeichenerklärungen aus Schulwegplänen für Fußgänger an Grundschulen (Teil 2)

Darüber hinaus ist auch eine Darstellung von Wohlfühlwegen denkbar. Für die Darstellung von interessanten Zielen von Kindern und Jugendlichen in den Stadtteilen sollten ebenfalls entsprechende Grafiken für eine freie Nutzung entwickelt werden.

In Bild 9 und Bild 10 sind acht Beispiele von Legenden aus Schulwegplänen für Fußgänger dargestellt. Bild 11 und Bild 12 zeigen beispielhaft eine Legende aus einem Kinderstadtteilplan, Bild 13 aus einem Radschulwegplan. Diese Übersicht soll einen Eindruck in die Möglichkeiten der Gestaltung einer Legende geben und zudem eindeutige und selbsterklärende Lösungsmöglichkeiten den nicht so eindeutigen Legenden gegenüberstellen.

	Schulwege vieler Kinder
	Bürgersteig
	Fußwege
	»Schönwetterwege«
	Spielstraße
	Achtung! fehlender Bürgersteig, unübersichtliche Stelle, fehlender Übergang
	Zebrastrifen
	Bushaltestelle
	Briefkasten

Bild 11: Beispiel für Zeichenerklärungen aus einem Kinderstadtplan (Quelle: Stadt Unna; Teil 1)



Bild 12: Beispiel für Zeichenerklärungen aus einem Kinderstadtplan (Quelle: Stadt Unna; Teil 2)



Bild 13: Beispiel für Zeichenerklärungen aus einem Radschulwegplan (Quelle: Stadt Krefeld)

7 Erarbeitungsprozess ausgewählter Schulwegpläne

7.1 Einleitung

Auf Grundlage der Auswertung der in Kapitel 5 beschriebenen bundesweiten Erhebung und der zugesandten Schulwegpläne wurden insgesamt 92 Kommunen für eine vertiefte Analyse ausgewählt. Diese Detailbefragung richtete sich in den Städten und Gemeinden jeweils an

- Schulen (Schulleitung oder beauftragte Verkehrserzieher),
- Verwaltung (Schulverwaltung, Planungs-, Ordnungsamt) und die
- Polizei.

Durch diese vertiefenden Erhebungen sollten wesentliche Erkenntnisse über Schulwegpläne zu folgenden Aspekten erhoben werden:

- Ziele, Zielvereinbarungen, Visionen,
- curriculare Eingliederung (schulspezifisch, Schulprogramm),
- Einbettung der Schulwegpläne in Landesprogramme der Verkehrssicherheit,
- „Federführung im Prozess“ (Verwaltung, Schule, Polizei),
- Einbeziehung der Schüler,
- Art und Umfang der Einbindung weiterer Beteiligter (Eltern, Vereine, Verbände),
- Bestandsaufnahmen (Befragungen, Unfalldatenquellen, -analysen, Beobachtungen etc.),
- Aktualität und Fortschreibungen,
- Anpassung örtlicher Veränderungen (z. B. Baustellen),
- Informationsvermittlung an die Eltern und Schüler,
- Öffentlichkeitsarbeit/durchgeführte Aktionen,
- Dauer der Erarbeitung, Kosten,
- Finanzierung und Sponsoring,
- „Prozesszufriedenheiten“ der Beteiligten,
- Verbesserungspotenzial in der Zusammenarbeit von Kommune, Schule und Polizei sowie
- Erkenntnisse über das Nutzungsverhalten der Schulwegpläne.

In den folgenden Kapiteln werden neben der Auswahl der Kommunen bzw. Pläne die Erhebungunterlagen die Durchführung der Befragung, der Rücklauf und die Ergebnisse näher erläutert. Aufgrund der unterschiedlichen Antwortbereitschaft konnten nicht zu allen Fragestellungen aussagefähige Ergebnisse erzielt werden.

7.2 Auswahl der Kommunen

Die Grundlage der Auswahl bildeten die insgesamt durch die Schulen und Kommunen zugesandten 622 Schulwegpläne. Generell richtete sich die Auswahl nach der Qualität der Schulwegpläne oder nach besonders originellen Konzepten oder interessanten Ansätzen beim Erstellungsprozess. Daneben waren zum einen die Aktualität der Schulwegpläne und die Planart und zum anderen die Beteiligten bei der Erstellung relevante Kriterien für die Auswahl wichtig. Mit der Berücksichtigung des Kriteriums Aktualität sollte gewährleistet werden, dass der Erstellungsprozess noch präsent ist, um möglichst detaillierte Informationen darüber zu erhalten. In Bezug auf die Planart sollten sowohl Schulweg-

pläne für Fußgänger als auch für Radfahrer und z. B. Kinderstadtpläne oder andere besondere Konzepte in die Detailanalyse aufgenommen werden.

Ein weiteres Kriterium war, dass möglichst aus vielen Bundesländern Detailanalysen mit einbezogen werden und alle Gemeindegrößenklassen vertreten sind. Ein sinnvolles Auswahlkriterium war, dass sich im Rahmen der ersten Erhebung möglichst Schule und Kommune an der Befragung beteiligt haben.

Vor dem Hintergrund dieser Kriterien erfolgte die Auswahl von 92 Schulwegplänen für die vertiefende Erhebung. In dieser Auswahl waren alle Gemeindegrößenklassen (ohne Abbildung) und fast alle Bundesländer vertreten (vgl. Tabelle 64).

7.3 Befragungskonzept und Durchführung der Erhebung

Für die Detailanalyse wurde für jede Zielgruppe (Kommune, Schule, Polizei) ein umfangreicher Erhebungsbogen entwickelt (siehe Anlage). Die Inhalte waren zu großen Teilen identisch, wurden jedoch in der Formulierung zielgruppenspezifisch angepasst.

Aufgrund der Komplexität der abzufragenden Themenfelder bzw. Fragestellungen erfolgte zumeist eine ungestützte Abfrage.

Der Erhebungsbogen für die Kommunen enthielt Fragestellungen zu folgenden Themenbereichen:

- Ziele, Visionen und Einbindung in übergeordnete Programme,
- verwendete Hilfsmittel/Handreichungen bei der Erstellung,
- Erarbeitungsprozess des Schulwegplanes (verwendete Grundlagen und Ausgangsdaten, Berücksichtigung von Unfallstatistiken, Ortsbegehungen, Gefahrenstellen),
- Zusammenarbeit mit Fachämtern in der Kommune, mit der Schule, mit der Polizei und mit weiteren Institutionen,
- Beteiligung von Kindern und Eltern (Form der Beteiligung, Ziele, Verbesserungsbedarf),
- Dauer der Erstellung, Aktualität und Finanzierung,
- Verbreitung des Schulwegplanes und Öffentlichkeitsarbeit und

Bundesland	Anzahl Befragte
Baden-Württemberg	13
Bayern	4
Berlin	43
Brandenburg	1
Bremen	1
Hamburg	1
Hessen	10
Mecklenburg-Vorpommern	1
Niedersachsen	6
Nordrhein-Westfalen	35
Rheinland-Pfalz	4
Saarland	2
Sachsen	4
Sachsen-Anhalt	3
Schleswig-Holstein	6
Thüringen	1
Gesamt	92

Tab. 64: Übersicht der befragten Kommunen, Schulen und der Polizei nach Bundesländern

⁴³ Es erfolgte keine vertiefte Erhebung, da sich im Rahmen der Erstbefragung keine Schule aus Berlin an der Erhebung beteiligt hat.

- vorhandene Erkenntnisse, Evaluationen und Wirkungen.

Der Fragebogen für die Schulen war ähnlich strukturiert und enthielt im Wesentlichen vergleichbare Fragestellungen. Im Erhebungsbogen für die Polizei fielen die Themenfelder „Beteiligung von Kindern und Eltern“ und „Verbreitung des Schulwegplanes und Öffentlichkeitsarbeit“ weg, da davon auszugehen war, dass der Polizei in diesem Bereich kaum bzw. keine Erkenntnisse vorliegen.

Die gleiche Struktur und ähnliche Fragestellungen gewährleisteten eine Vergleichbarkeit der Antworten aller drei Zielgruppen der Befragung.

Für die Befragung der Schulen war zum Teil das erneute Einholen einer Genehmigung erforderlich. Zum Teil mussten die bereits bestehenden Genehmigungen aus der ersten Befragungswelle jedoch lediglich um diese ergänzende Befragung erweitert werden. Die Innenministerien der Länder wurden ebenfalls, soweit noch nicht im Rahmen der Befragung der Ministerien geschehen, um das Ausstellen eines Begleitschreibens, in dem um Unterstützung der Studie gebeten wurde, gebeten. Das Genehmigungs- oder Begleitschreiben wurde den Erhebungsunterlagen für die Schule bzw. Polizei beigelegt.

Angeschrieben wurden in den Kommunen und Schulen die Personen, die bereits im Rahmen der ersten Befragungswelle den Erhebungsbogen ausgefüllt hatten.

Für die Befragung der Polizei mussten zunächst die zuständigen Polizeidienststellen recherchiert werden. Adressiert wurde die Befragung je nach Bundesland an die Kreispolizeibehörde, die Polizeipräsidien, Polizeidirektionen oder -inspektionen. Dort wurde dann lediglich die jeweilige Dienststelle angeschrieben, mit der Bitte, den Erhebungsbogen an die zuständige Person oder Abteilung weiterzuleiten. In einigen Fällen kam es aufgrund der Zuständigkeitsstrukturen vor, dass eine Polizeidienststelle gleichzeitig für bis zu drei Kommunen bzw. Schulen zuständig war, sodass diese dann die entsprechende Anzahl an Fragebögen erhielten.

Die Erhebungsbögen waren so konzipiert, dass sich der Text jeweils auf eine konkrete Schule bzw. einen konkreten Schulwegplan in einer bestimmten Kommune bezog. Somit war eine eindeutige Zuordnung immer gewährleistet. Bei Bedarf wurde der Erhebungsbogen auch als bearbeitbares PDF zur Verfügung gestellt.

7.4 Beteiligung an der Befragung

Von den befragten Kommunen, der Polizei und den Schulen haben sich

- 56 Kommunen (60,9 %),
- 75 Polizeidienststellen (81,5 %) und
- 47 Schulen (51,1 %)

an der Befragung beteiligt. Nur in 23 Kommunen lag sowohl die Antwort der Kommune als auch der Polizei und der Schule zum jeweiligen Schulwegplan vor. Tabelle 65 enthält eine Übersicht über den Rücklauf je Bundesland.

Anzumerken ist weiterhin, dass 34 Polizeidienststellen angaben, an der Erstellung des betreffenden Schulwegplanes nicht beteiligt gewesen zu sein. Vergleicht man diese Aussagen mit den Angaben der Kommunen oder Schulen zur Beteiligung der Polizei an der Erstellung des jeweiligen Schulwegplanes, so kommt es zu Widersprüchen. Laut deren Aussage war die Polizei zum Teil an der Erstellung beteiligt, obwohl diese das verneint. Ein Grund für diese Diskrepanzen könnte sein, dass ggf. der Bearbeiter des Fragebogens bei der Polizei über die Beteiligung keine Kenntnisse hatte.

Bundesland	Kommune	Polizei	Schule
Baden-Württemberg	8	8	4
Bayern	1	4	3
Brandenburg	-	1	1
Bremen	-	1	1
Hamburg	-	1	1
Hessen	6	9	6
Niedersachsen	4	6	1
Nordrhein-Westfalen	26	28	20
Rheinland-Pfalz	3	4	2
Saarland	1	2	2
Sachsen	3	4	-
Sachsen-Anhalt	2	3	2
Schleswig-Holstein	2	4	3
Thüringen	-	-	1
Gesamt	56	75	47

Tab. 65: Beteiligung an der Befragung nach Bundesländern⁴⁴

⁴⁴ In dieser und den folgenden Tabellen ist aus optischen Gründen bzw. aus Gründen der Übersichtlichkeit anstelle der „0“ ein „-“ in die Tabellen eingefügt. „-“ bedeutet demnach in den Tabellen dieses Kapitels, dass keine Antwort vorliegt.

7.5 Ziele der Kommunen und Einbindung der Schulwegpläne in Programme

Die Kommunen wurden nach ihren Zielen und Visionen befragt, die sie mit der Umsetzung von Schulwegplänen verfolgen. Darüber hinaus erfolgte eine Abfrage, ob das Thema in übergeordnete Verkehrssicherheitsprogramme integriert ist. Von den Kommunen wurden zu diesen beiden Fragen die im Folgenden aufgeführten Angaben gemacht, die hier wörtlich zitiert werden. Um die Anonymisierung der Angaben zu ermöglichen, werden entsprechende Passagen durch [Name] ersetzt.

- „Ausbau der Geh- und Radwege im ländlichen Bereich.“
- „Beibehaltung und Anpassung der bisherigen Standards im Rahmen der Möglichkeiten.“
- „Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt [Name].“
- „Einmal jährlich werden die SWP der Grundschulen auf geänderte verkehrliche Gegebenheiten überprüft und erforderlichenfalls angepasst – In der Öffentlichkeit sind die vorgeschlagenen Querungsstellen zu markieren.“
- „Erstellung von Schulwegplänen.“
- „Fußwegeempfehlungen zur nächstgelegenen Grundschule, Hinweise auf Gefahrenstellen und Sicherungseinrichtungen.“
- „Im Rahmen einer Bewerbung für eine Ordnungspartnerschaft.“
- „Neuaufgabe Kinderstadtplan unter Einarbeitung von (Schul-)Wegeempfehlungen; Aktion Licht (AGFS – Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte).“
- „Reduzierung der Unfallzahlen.“
- „Plan sollte der Verkehrswirklichkeit entsprechen.“
- „Seit 2003 „Kinderfreundliches [Name]“, Arbeitsprogramm „[Name]“. SWP gibt es teilweise bereits seit 1977.“
- „Sicherung von Schulwegen für Grundschüler; Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Wegen zu Kindergärten und anderen Schulen.“
- „Unfallfreiheit auf dem Weg zur Schule.“

- „Unterstützung der Schulen bei Optimierung der Verkehrssicherheit für die Kinder.“
- „Vermeidung von Kinderunfällen, Schulweg-sicherheit, Mobilitätserziehung.“
- „Vermeidung von Schulwegunfällen.“
- „Vermeidung von Unfällen mit Kindern auf dem Schulweg, möglichst hoher Grad an Verkehrssi-cherheit.“
- „Verminderung des Gefährdungspotenzials.“
- „Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht auf ört-licher Ebene.“

Mehrheitlich konnten von den Kommunen wenig konkrete Ziele formuliert werden, die in den Kom-munen mit Schulwegplänen verfolgt werden. Über feste, zahlenmäßig überprüfbare Ziele verfügen die Kommunen mit Schulwegplänen nicht. Der Schwer-punkt skizzierter „Visionen“ bezieht sich auf die all-gemeine Verbesserung der Schulwegsicherheit, die Reduzierung von Gefahren und die Vermeidung von Unfällen. Vereinzelt wurden die Schulwegpläne mit Zielen der Mobilitätsbildung oder der kinder-freundlichen Stadtplanung in Verbindung gebracht.

Die befragten Kommunen integrieren das Thema Schulwegpläne im Regelfall nicht in übergeordnete Verkehrssicherheitsprogramme oder machten hier-zu keine Aussagen. Insgesamt lässt das Antwort-verhalten der Kommunen in diesem Bereich darauf schließen, dass die Kommunen im Zusammenhang mit Schulwegplänen eher in geringem Maße über definierte Ziele verfügen.

Es kann empfohlen werden, dass in den Kommu-nen und Schulen darüber diskutiert werden sollte, welche Ziele sie mit dem Schulwegplan errei-chen/unterstützen möchten und welche Grenzen Schulwegpläne haben.

7.6 Grundlagen der Erstellung

Eine Fragestellung bezog sich auf Erlasse oder Vorschriften, auf deren Grundlage die Kommunen oder die Schulen Schulwegpläne erstellen. Die Be-reitschaft, diese Fragestellung mit Angabe des ent-sprechenden Erlasses konkret zu beantworten, war gering oder die Kommunen verfügten über geringe Kenntnisse über vorhandene Erlasse und Grundla-gen in den Ländern. Tabelle 66 zeigt die Häufigkeit der Benennung von Erlassen von Kommunen und

Bundesland	Kommune		Schule	
	Nein/Keine Angabe	Ja, Grundlage benannt	Nein/Keine Angabe	Ja, Grundlage benannt
Baden-Württemberg	5	3	3	1
Bayern	1	-	2	1
Brandenburg	-	-	-	1
Bremen	-	-	1	-
Hamburg	-	-	1	-
Hessen	3	3	3	3
Niedersachsen	3	1	1	-
Nordrhein-Westfalen	19	7	16	4
Rheinland-Pfalz	3	-	2	-
Saarland	1	-	2	-
Sachsen	1	2	1	1
Sachsen-Anhalt	1	1	1	2
Schleswig-Holstein	2	-	-	-
Thüringen	-	-	-	1
Gesamt	39	17	33	14

Tab. 66: Angabe relevanter Erlasse oder Grundlagen in Kommunen und Schulen

Schulen in den Bundesländern. Von den 56 Kommunen und 47 Schulen, die sich an der Befragung beteiligten, wurden relevante Erlasse oder Grundlagen für die Planerstellung mehrheitlich nicht benannt oder waren nicht bekannt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Kenntnisse über die Erlasslage in den Bundesländern sowohl bei den Kommunen, als auch den Schulen verbesserungsfähig sind. In Kapitel 4 sind Übersichten der relevanten Erlasse enthalten, die den Kommunen und Schulen bekannt sein sollten.

7.7 Verwendete Hilfsmittel/Handreichungen bei der Erstellung

Eine weitere Fragestellung der Erhebung bezog sich darauf, welche Hilfsmittel und Informationen die Kommunen genutzt haben, um die Schulwegpläne zu erstellen. 22 der befragten Kommunen machten Angaben dazu, welche Hilfsmittel und Handreichungen bei der Erstellung verwendet wurden.

Die Ergebnisse zeigen, dass in den Kommunen die Schulwegpläne zum Teil auf der Grundlage von Erlassen erarbeitet wurden und zum Teil zusätzliche Hilfsmittel verwendet wurden. Dies waren z. B. In-

formationen, die vom ADAC, dem GDV oder auch von der Koordinierungsstelle Verkehrssicherer Städte in NRW herausgegeben wurden (vgl. Kapitel 3.6). Die Beschreibungen der Kommunen weisen darauf hin, dass die Schulwegpläne auch zum Teil auf der Grundlage von älteren Empfehlungen erstellt wurden. Dies wird daraus geschlossen, dass es den HUK bereits seit vielen Jahren unter dieser Bezeichnung nicht mehr gibt.

Die Hilfsmittel und Handreichungen, die die Kommunen verwendet haben, lassen sich in die folgenden Kategorien einordnen:

- Erlasse (Ministerium): 9 Angaben,
- Broschüren des Landes: 4 Angaben,
- Informationen von Verbänden oder Vereinen (z. B. ADAC, GDV etc.): 8 Angaben und
- Sonstige: 4 Angaben.

Vor dem Hintergrund der Angaben der Kommunen kann empfohlen werden, die Verfügbarkeit von Informationen zu erleichtern. Hierfür könnte sich ein Internetangebot eignen, auf dem alle relevanten Empfehlungen und Hilfsmittel in kompakter und aktueller Form zur Verfügung gestellt werden.

7.8 Wichtige Inhalte aus Sicht von Kommune, Polizei und Schule

Welche Inhalte ein Schulwegplan enthalten sollte, wird von den beteiligten Akteuren unterschiedlich beurteilt. Im Rahmen der Erhebungen wurden Kommunen, Schulen und die zuständige Polizei gefragt, welche Inhalte sie in Schulwegplänen für besonders wichtig halten. Es erfolgte eine Vorgabe von sieben Antwortkategorien. Auf einer fünfstufigen Skala von „zwingend erforderlich“ bis „nicht notwendig“ sollte eine Einschätzung über die Wichtigkeit abgegeben werden. Die Ergebnisse sind in Tabelle 67 dargestellt.

Zur besseren Vergleichbarkeit erfolgten die Angaben in Prozent. Der Tabelle kann entnommen werden, dass sich Kommunen, Schulen und Polizei überwiegend einig sind, dass der Schulwegplan Hinweise zum Zu-Fuß-Gehen und Wegeempfehlungen enthalten muss. Darüber hinaus stimmen sie darin überein, dass Freizeitwege weniger in Schulwegplänen thematisiert werden sollten.

Merkmale je Institution		Zwingend erforderlich	Sollte Bestandteil sein	Kann Bestandteil sein	Eher nicht notwendig	Nicht erforderlich	Anzahl
		In % von Gesamt					
Hinweise Fußgänger	Kommune	61,1	35,2	3,7	-	-	54
	Schule	72,3	19,1	8,5	-	-	47
	Polizei	51,2	41,9	4,7	2,3	-	43
Wegeempfehlung	Kommune	51,9	35,2	11,1	1,9	-	54
	Schule	41,3	45,7	10,9	2,2	-	46
	Polizei	51,2	46,5	2,3	-	-	43
Rad fahren	Kommune	13,5	30,8	30,8	3,8	21,2	52
	Schule	35,6	24,4	15,6	17,8	6,7	45
	Polizei	14,3	21,4	26,2	21,4	16,7	42
ÖPNV-Nutzung	Kommune	9,4	15,1	39,6	18,9	17,0	53
	Schule	11,4	22,7	31,8	4,5	29,5	44
	Polizei	9,3	23,3	41,9	14,0	11,6	43
„Eltern-Taxi“	Kommune	-	-	32,6	39,5	27,9	43
	Schule	20,9	20,9	18,6	14,0	25,6	43
	Polizei	4,8	31,0	23,8	23,8	16,7	42
Förderung Mobilitätsbildung	Kommune	13,5	25,0	28,8	13,5	19,2	52
	Schule	22,2	37,8	20,0	11,1	8,9	45
	Polizei	25,0	42,5	10,0	12,5	10,0	40
Freizeitwege	Kommune	3,8	11,5	15,4	32,7	36,5	52
	Schule	6,8	18,2	31,8	18,2	25,0	44
	Polizei	2,4	14,3	21,4	38,1	23,8	42

Tab. 67: Bedarf an Inhalten in Schulwegplänen aus Sicht von Kommune, Schule und Polizei

Deutliche Unterschiede zeigten sich bei der Bewertung der Inhalte „Rad fahren“, „ÖPNV-Nutzung“, „Eltern-Taxi“ und „Förderung der Mobilitätsbildung“. Die Schulen und die Polizei bewerteten die Wichtigkeit dieser Themenbereiche deutlich höher, als die Kommunen dies taten. Besonders deutlich wird dieser Unterschied beim Thema „Eltern-Taxi“. Während die Kommunen das Thema eher als unbedeutend einschätzten, wurde die Aufnahme dieses Themas von über einem Drittel der Schulen, die sich an der Befragung beteiligt haben, gewünscht.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Ziele der beteiligten Akteure und die Bedeutung verschiedener Inhalte unterschiedlich sind. Ein Ziel bei der Schulwegplanerstellung sollte es sein, die einzelnen Ziele der beteiligten Akteure insgesamt stärker zu berücksichtigen. Zusätzlich zu den Zielen der Institutionen sind die Bedürfnisse der Eltern zu berücksichtigen.

7.9 Erarbeitungsprozess des Schulwegplanes

Im Rahmen der Erhebung sollten die Kommunen, die Polizei und die Schulen angeben, welche Grundlagen sie bei der Erarbeitung von Schulwegplänen berücksichtigt haben. Details zum Umfang und den Methoden wurden dabei nicht ermittelt. Abgefragt wurde z. B., ob in den Bearbeitungsprozess Ergebnisse von Verhaltensbeobachtungen von Kindern oder das reale Querungsverhalten eingeflossen sind, welche Bestandsaufnahmen der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsregelungen durchgeführt wurden und welche Quellen zur Beurteilung des realen Unfallgeschehens mit einbezogen wurden. Die Fragebögen waren nicht für alle drei Institutionen identisch. Die Schulen wurden nicht gefragt, ob Beschilderungen, Sichtbeziehungen oder Beleuchtungsverhältnisse berücksichtigt wurden.

Tabelle 68 gibt einen Überblick über die Angaben der Institutionen, die sich an der Befragung beteiligt haben. Es zeigt sich, dass ein sehr breites Spektrum von Informationen in die Erarbeitung von Schulwegplänen einbezogen wird. Schulwegpläne

Berücksichtigung von Grundlagen je Institution		Ja	Nein	k. A.	Ges.
		In % von Gesamt			
Verhaltensbeobachtungen	Kommune	80,7	8,8	10,6	57
	Schule	83,0	6,4	10,6	47
	Polizei	57,3	-	42,6	75
Überquerungsverhalten	Kommune	84,5	6,9	8,6	58
	Schule	83,0	2,1	14,9	47
	Polizei	54,7	1,3	44,0	75
Unfalldaten Polizei	Kommune	73,2	12,5	14,3	56
	Schule	38,3	31,9	29,8	47
	Polizei	53,3	4,0	42,6	75
Unfalldaten Unfallkasse	Kommune	25,0	35,7	39,3	28
	Schule	19,1	36,2	44,7	47
	Polizei	8,0	22,7	69,3	75
Ortsbesichtigungen	Kommune	80,3	8,2	11,5	61
	Schule	80,9	4,3	14,9	47
	Polizei	57,3	-	42,6	75
Bestandsaufnahmen Querungen	Kommune	87,7	5,3	7,1	57
	Schule	87,2	2,1	10,6	47
	Polizei	58,7	-	41,3	75
LSA-Steuerung	Kommune	69,4	14,3	16,3	49
	Schule	-	-	-	-
	Polizei	46,7	9,3	44,0	75
Geh- und Radwege	Kommune	73,2	12,5	14,3	56
	Schule	-	-	-	-
	Polizei	53,3	-	46,6	75
zul. Geschwindigkeit	Kommune	71,7	13,2	15,1	53
	Schule	63,8	10,6	25,5	47
	Polizei	56,0	2,7	41,3	75
Beschilderungen	Kommune	67,9	15,1	17,1	53
	Schule	-	-	-	-
	Polizei	48,0	4,0	48,0	75
Sichtbeziehungen	Kommune	83,9	7,1	8,9	56
	Schule	-	-	-	-
	Polizei	56,0	2,7	41,3	75
Beleuchtung	Kommune	60,3	19,0	1,7	58
	Schule	-	-	-	-
	Polizei	48,0	2,7	41,3	75
Kfz-Belastung	Kommune	55,8	20,9	2,3	43
	Schule	68,1	12,8	-	47
	Polizei	34,7	14,7	41,3	75
Verkehrsmittelwahl der Kinder	Kommune	64,9	16,2	2,7	37
	Schule	57,4	21,3	4,3	47
	Polizei	38,7	14,7	41,3	75

Tab. 68: Berücksichtigte Informationen bei der Erarbeitung von Schulwegplänen

zu erstellen erfordert im Regelfall eine intensive Kooperation von Schule, Kommune und Polizei. Die Angaben zeigen, dass die in der Tabelle aufgeführten Grundlagen im Regelfall und zum Teil obligatorisch in den Erarbeitungsprozess von Schulwegplänen einbezogen werden.

Dennoch besteht hier noch ein Potenzial zur Verbesserung der Entscheidungsgrundlagen. Es erscheint nicht nachvollziehbar, warum Unfallzahlen der Polizei nicht berücksichtigt wurden, keine Ortsbegehungen stattgefunden haben oder z. B. die gegebene Infrastruktur und straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht systematisch erhoben wurden.

Eine im Verhältnis der Angaben geringe Verbreitungsquote liegt bei der Berücksichtigung von Unfalldaten der Träger der Gemeindeunfallversicherung, bei der Durchführung von Befragungen bei Eltern und bei der Beteiligung von Kindern vor. Insbesondere die fehlende Berücksichtigung der Unfallzahlen der Schülerunfallversicherung erscheint nicht nachvollziehbar, da hier i. d. R. eine gute Datengrundlage für die Problemanalyse auf Schulwegen verfügbar ist, die die Unfalldaten der Polizei ergänzen kann.

Beteiligung von Kindern und Eltern

Von den 57 Kommunen, die sich an der Befragung beteiligt haben, gaben 15 Kommunen an, dass die Kinder an der Bearbeitung der Schulwegpläne beteiligt wurden (vgl. Tabelle 69). Die Kommunen sollten angeben, in welcher Form die Beteiligung durchgeführt wurde. Am häufigsten wurden die Kinder praktisch in die Arbeit eingebunden, in Form von Projektarbeiten, Befragungen oder Ortsbegehungen, die zum Teil auch in Kombination durchgeführt wurden (vgl. Tabelle 70).

Eine konkrete Beteiligung der Kinder bei der Erarbeitung von Schulwegplänen wird von den an der Befragung beteiligten Kommunen mehrheitlich nicht durchgeführt.

Beteiligung von Kindern	Anzahl
Ja	15
Nein	25
k. A.	17
Gesamt	57

Tab. 69: Häufigkeit der Beteiligung von Kindern

Form der Beteiligung der Kinder	Anzahl
Projektarbeit	9
Befragung im Unterricht (z. B. Fragebogen)	8
Begehungen	6
Gesamt (Mehrfachnennungen)	23

Tab. 70: Häufigkeit der Form der Beteiligung von Kindern

Beteiligung der Eltern	Anzahl
Ja	27
Nein	27
k. A.	3
Gesamt	57

Tab. 71: Häufigkeit der Beteiligung von Eltern

Form der Beteiligung der Eltern	Anzahl
Befragung der Eltern (Fragebogen)	12
Befragung der Elternvertreter (Schulpflegschaft)	8
Begehungen	4
Versammlungen	2
Angebot, Anregungen zu geben	4
Sonstiges	1
Gesamt (Mehrfachnennungen)	31

Tab. 72: Häufigkeit der Form der Beteiligung von Eltern

Die Häufigkeit der Beteiligung von Eltern ist höher als die Beteiligung von Kindern. 27 Kommunen gaben an, dass die Eltern bei der Erarbeitung der Pläne beteiligt waren (vgl. Tabelle 71). Bei der Form der Beteiligung der Eltern kommt die Befragung der Eltern z. B. mit Fragebögen am häufigsten vor. Sind die Eltern der Kinder nicht direkt befragt worden, werden Elternvertreter befragt oder um Stellungnahme zu den Schulwegplänen gebeten. Die Einbindung der Eltern z. B. in Form von Begehungen oder Versammlungen kommt selten vor (vgl. Tabelle 72).

Gründe für die Beteiligung von Kindern und Eltern

Die Kommunen wurden im Rahmen der Erhebung darum gebeten, eine Begründung dafür abzugeben, warum sie die Eltern oder die Kinder bei der Erarbeitung der Schulwegpläne beteiligen. Hierfür konnten von 32 Kommunen Antworten ausgewertet

werden. Erkennbar ist, dass die Kommunen damit vier wesentliche Ziele verfolgen:

- Verbesserung der Akzeptanz,
- die Bedarfs- und praxisgerechte Ausgestaltung (Nutzung von Expertenwissen),
- eine Sensibilisierung der Eltern und
- die Erhöhung der Nutzungshäufigkeit der Schulwegpläne.

Geplante Änderungen in der Zukunft

Ebenfalls sollten die Kommunen und die Schulen skizzieren, was sie künftig in Bezug auf die Beteiligung von Kindern und Eltern anders machen würden. 13 Kommunen und 16 Schulen machten hierzu konkrete Angaben.

Angaben der Kommunen:

- „Beteiligung der Schulpflegschaften.“
- „Die Eltern müssten beteiligt werden, damit auch sie die Pläne einsetzen und ihre Kinder selbstständig werden lassen.“
- „Die Beteiligung von Grundschulern wäre im Rahmen von Projekttagen oder einer AG möglich.“
- „Die Neuauflage alle 2 Jahre ermöglicht Änderungen in der Abstimmung.“
- „Erhebung von Beobachtung des Verkehrs auch durch Kinder (Zeitfrage).“
- „Kinder beteiligen.“
- „Man könnte die Kinder und Eltern, also die subjektiven Eindrücke aus dem Straßenverkehr, vor der Erstellung mit berücksichtigen. Dies geschieht nunmehr durch ständiges Feedback zu den aktuellen Plänen.“
- „Wichtig ist, die Möglichkeiten und Grenzen aufzuzeigen, ggf. auf weitere Wege, politische Gremien zwecks großer Umbaumaßnahmen verweisen.“
- „Nichts“ (5 Mal).

Die Angaben der Kommunen zeigen, dass die Eltern und die Kinder in den Erarbeitungsprozess von Schulwegplänen häufiger und intensiver eingebunden und die Schulwegpläne regelmäßiger aktualisiert werden sollten.

Angaben der Schulen:

- „Kinder beteiligen.“
- „Kinder zukünftig mit einbeziehen.“
- „Die Kinder in die Bearbeitung mit einbinden – erste Projekte laufen an.“
- „Heute würde ich sicherlich auch Kinder einbeziehen, etwa im Rahmen einer AG. Das würde bei den Beteiligten zu einer evtl. besseren Akzeptanz führen.“
- „Beteiligung der Eltern/Kinder pressewirksamer einsetzen!“
- „Eltern mit einbeziehen – dadurch vielleicht größere Akzeptanz?“
- „Erhebung und Beobachtung des Verkehrs auch durch Kinder (Zeitfrage).“
- „Es gibt wenige gangbare Alternativen zum Plan, d.h. Aufklärung und Appell um Einhaltung bei Lernanfängern.“
- „Gemeinsam mit Eltern noch stärker für die Akzeptanz des Planes in der Elternschaft einsetzen (Rückmeldungen, Vorschläge).“
- „Ggf. Beobachtungen durch gezielte Befragung von Eltern und Kindern bestätigen lassen.“
- „Jährlich neu überarbeiten, häufiger als Thema aufgreifen (Theorie und Praxis!)“
- „Noch stärker einbeziehen.“
- „Die Bildung einer kleineren Arbeitsgruppe würde die Er-/Überarbeitung beschleunigen.“
- „SWP mit einer Arbeitsgruppe (Schulträger-Schule) selbst erarbeiten und übersichtlicher gestalten (für unseren Einzugsbereich für Kinder zu unübersichtlich).“
- „Nichts“ (2 Mal).

Auch an den Schulen kommt der Wunsch nach stärkerer und intensiverer Einbindung von Kindern und Eltern zum Ausdruck. Darüber hinaus werden Verbesserungen und Beschleunigungen dadurch erwartet, dass kleine Arbeitsgruppen gebildet werden, die die Pläne er- und überarbeiten.

7.10 Zusammenarbeit von Kommune, Schule und Polizei

Im Rahmen der Erhebungen wurden die Kommunen, die Schulen und die Polizei gebeten, die Zusammenarbeit bei der Erarbeitung von Schulwegplänen mit jeweils den anderen Partnern zu beschreiben. Ziel der Befragung war es, einen Einblick in die Prozesszufriedenheiten zu erhalten und Ansätze für Verbesserungen herauszuarbeiten. Der Gesamteindruck der Befragungsergebnisse signalisiert, dass die Zusammenarbeit zwischen Kommune, Schule und der Polizei bei der Erarbeitung von Schulwegplänen ausgezeichnet funktioniert. Alle Akteure äußerten übereinstimmend eine große Zufriedenheit, Reibungslosigkeit und Professionalität in der Zusammenarbeit.

In den folgenden Abschnitten sind die Aussagen gegenübergestellt, aus denen ein Ansatz für eine Prozessoptimierung abgeleitet werden kann. Gegenübergestellt sind benannte Verbesserungsvorschläge.

Verbesserungspotenzial zwischen Kommune und Schule

Die Verbesserungsvorschläge aus den Kommunen sind teilweise gegensätzlich (vgl. Tabelle 73). Die einen wünschen sich eine stärkere Einbindung, für die anderen führte dies zu keinem besseren Ergebnis. In der Tendenz wünschen sich einige Kommunen ein stärkeres Engagement der Schulen und ein konkreteres Einbringen von Rückmeldungen.

Seitens der Schulen zeigt das Verbesserungspotenzial eine deutlichere Tendenz. Die Arbeitsweise (Trägheit, Schwerfälligkeit, Bürokratie) wird von einigen Schulen als lähmend empfunden. Ein Lösungsansatz könnte ggf. eine feste „arbeitsfähige“ Arbeitsgruppe sein.

Verbesserungspotenzial zwischen Kommune und Polizei

Aus Sicht der einzelnen Kommunen scheint die Kommunikation zwischen Kommune und der Polizei eher etwas einseitig zu sein. Die Kommunen wünschen sich etwas mehr „Kontakt“ und „Information“ (vgl. Tabelle 73).

Seitens der Polizei werden vereinzelt etwas mehr Motivation, Struktur, Zuständigkeiten und Kontinuität von den Kommunen erwartet. Dies beinhaltet auch die finanzielle Beteiligung. Hier könnte eben-

Verbesserungspotenzial zwischen Kommune und Schule	
Sicht der Kommune	Sicht der Schule
<ul style="list-style-type: none"> • „Die Schule sollte eine stärkere reflektierende Mitverantwortung für ein sicherheitsbewusstes Verhalten von Schülern, Eltern und Lehrpersonal tragen.“ • „Die Schulen sollen die Pläne noch mehr in den aktiven Unterricht einbauen.“ • „Schule mit einbinden in Form von Befragung zu Schulweg und Gefahrenstellen.“ • „Es wäre schön, wenn die Schulen sagen könnten, wo genau die Problemstellen auf dem Schulweg liegen.“ • „Rückmeldungen sollten konkreter sein.“ • „Grundsätzlich günstig ist es, wenn die Schulen einen Ansprechpartner haben und ihn kennen. Engen Kontakt pflegen, telefonisch und auch einmal bei Schulen vorbeischauen.“ • „Schule wurde zu spät einbezogen.“ • „Lehrer sind oft unflexibel.“ • „Die Zusammenarbeit mit der Schulleitung ist vorrangig. Eine Diskussion mit der Elternschaft führt zu keinem in der Sache positiven Ergebnis.“ • „Man sollte die Schulen/Elternvertreter in die Erstellung mehr einbinden. Allerdings in Maßen, da nicht alle individuellen und subjektiven Wünsche in allgemeinen Plänen berücksichtigt werden können.“ • „Schule war in sämtliche Prozesse mit eingebunden. Lehrer wie Eltern haben bei Ortsbegehungen und Besprechungen tatkräftig mitgeholfen.“ 	<ul style="list-style-type: none"> • „An der Schule den Schulelternbeirat beteiligen.“ • „Eltern und Schule beteiligen.“ • „Zu geringer Druck der Eltern.“ • „Bürokratische Hemmnisse, die heute genauso ablaufen würden.“ • „Da die Mitarbeiter der Kommune i. d. R. nicht unmittelbar Betroffene sind, würde ich auch weiterhin auf deren Mitarbeit bei der Erstellung der SWP verzichten. – Hemmend wirkt sich die Schwerfälligkeit des Verwaltungsapparates aus.“ • „Unbeeinflusste Arbeitsweise war gut.“ • „Trägheit einer Fachabteilung des Rathauses.“ • „Die Schule wünscht sich grundsätzlich mehr Zusammenarbeit, die sicherlich gerade für kleine Schulen nicht immer leicht zu verwirklichen ist. Im Allgemeinen wird z. B. ein SWP lediglich angefordert.“ • „Es war sehr schwierig, den Prozess in Gang zu bringen, da die Notwendigkeit seitens der Stadt angezweifelt wurde.“ • „Parallel wurde ein Freizeitplan von Kommune und der SWP (Polizei) erstellt; besser: ein Projekt zur Erstellung eines Planes mit verschiedenen Schwerpunkten!“ • „Termindruck, d. h. zu wenig Zeit bei der ersten Erarbeitung.“
Verbesserungspotenzial zwischen Kommune und Polizei	
Sicht der Kommune	Sicht der Polizei
<ul style="list-style-type: none"> • „Die Einbeziehung des Schulverwaltungsamtes und der Schulen wäre schön, damit im Plan auch die Gefahrenstellen eingezeichnet werden könnten.“ • „Direkten Kontakt aufbauen.“ • „Heute werden alle Verantwortlichen in den Prozess mit eingebunden.“ • „Infos über dortige Verkehrserziehungsmaßnahmen bzw. Schulwegbegehungen sind nicht ausreichend.“ 	<ul style="list-style-type: none"> • „Eine gemeinsame Ortsbegehung mit einem Vertreter der Kommune hat nicht stattgefunden.“ • „Für die drei Grundschulen in [...] wären aus meiner Sicht separate SWPs besser.“ • „Kein Interesse der Städte und Kommunen.“ • „Klare Federführung und die Zuarbeit festlegen.“ • „Mitwirkung der Elternbeiräte hat gefehlt, zu wenig Haushaltsmittel, schrittweise Erneuerung der Schulwegpläne (fehlende Mittel).“ • „Nachdem in der Vergangenheit die Fertigung von SWPs „eingeschlafen“ war, und diese aufgrund eines tödlichen Schulwegunfalls wieder aufgenommen wurden, wurden diese regelmäßig fortgeschrieben.“ • „Einheitlichkeit – Aktualität! Finanzierung? – ohne Werbung!“ • „Wünschenswert wäre eine Beteiligung des zuständigen Ordnungsamtes bzw. des Landesbetriebs Verkehr als zuständige Straßenbaulastträger.“

Tab. 73: Anregungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Kommune und Schule und Kommune und Polizei

falls ein Lösungsansatz bereits in der Etablierung einer festen „arbeitsfähigen“ Arbeitsgruppe liegen.

Verbesserungspotenzial zwischen Schule und Polizei

Einzelne Schulen wünschen sich von der Polizei mehr Information, Engagement und gemeinsame

Bearbeitungszeiten. Die Polizei äußert sich einmal zurückhaltend bezüglich einer Intensivierung der Zusammenarbeit, sieht sich eher beratend, gleichzeitig sah sich eine Polizeidienststelle aber in der Federführerschaft. Eine eindeutige Tendenz ist aus den Verbesserungsvorschlägen der Polizei nicht abzuleiten. Schule und Polizei erwähnen jeweils Arbeitsgruppen, die sich positiv ausgewirkt haben.

Verbesserungspotenzial zwischen Schule und Polizei	
Sicht der Schule	Sicht der Polizei
<ul style="list-style-type: none"> „Genauere Daten über die Gefährlichkeit, Unfallträchtigkeit.“ „Vertreter der Polizei sollten direkt bei der Erarbeitung des Planes mitarbeiten. Dies wird sicherlich aus Zeitgründen bei der Jugendverkehrsschule sehr schwierig werden.“ „Parallel wurde ein Freizeitplan von Kommune und der SWP (Polizei) erstellt; besser: ein Projekt zur Erstellung eines Planes mit verschiedenen Schwerpunkten!“ „Vorab Austausch mit der Schule; Arbeitsgruppe mit allen Beteiligten.“ „Termindruck, d. h. zu wenig Zeit bei der ersten Erarbeitung.“ 	<ul style="list-style-type: none"> „Auf Grundlage des § 47 des saarländischen Schulbestimmungsgesetzes würde ich bei der Schulkonferenz die Erstellung bzw. die Aktualisierung des SWPs anregen und als Angehöriger der Vollzugspolizei lediglich noch beratend mitwirken.“ „Die Schule sollte mehr gefordert werden; mehr Eigeninitiative der Schule; Eltern und Lehrer mehr einbeziehen.“ „Die Projektgruppe war klein und mit den entscheidenden Personen besetzt.“ „Eine direkte Einbeziehung der Schule ist nicht nötig. Das Wissen der Strukturen, Einzugsbereiche etc. ist vorhanden, das Grundkonzept steht seit ca. 10 Jahren, Umsetzungen von Anregung der Schulen erfolgt in anderen Arbeitskreisen.“ „Empfehlung: 1 x jährlich eine gemeinsame Besprechung (FB/Schulamt/Polizei).“ „Nachfragen führten zu keinem Erfolg.“ „Übers Jahr gesehen besteht ständig enger Kontakt zur Schulleitung. Deswegen besteht auch permanente Gesprächsbereitschaft.“

Tab. 74: Anregungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei

Die einzelnen Aussagen der Schulen und der Polizei sind in Tabelle 74 dargestellt.

Die Zusammenarbeit zwischen Kommune, Schule und der Polizei wird von allen, die an der Befragung teilgenommen haben, als gut bezeichnet, dringender Veränderungsbedarf oder Verbesserungsbedarf ist nicht erkennbar.

Die einzelnen Verbesserungsvorschläge aus den Kommunen sind teilweise gegensätzlich und widersprüchlich. Daher erscheinen stringente Empfehlungen oder Vorgaben für den Erarbeitungsprozess nicht notwendig oder sogar in Einzelfällen hinderlich.

Erkennbar liegt ein Verbesserungspotenzial in einer arbeitsfähigen kommunalen Verwaltung. Möglicherweise liegen hier auch gegenseitige Verständnisprobleme vor. Gelegentlich werden mehr Motivation, mehr Engagement und eine intensivere und rechtzeitige Beteiligung von Elternvertretern oder Schulpflegschaften erwähnt.

Der Lösungsansatz, feste Arbeitsgruppen zu konstituieren, die arbeitsfähig besetzt und ausgestattet sind, scheint ein möglicher Ansatz zu sein, die Prozesse weiter zu verbessern, sofern solche Arbeitsgruppen nicht bereits bestehen. Die Leitung der Arbeitsgruppe sollte vor Ort festgelegt werden. Es gibt jeweils gute Gründe und Erfahrungen, diese bei der Schule oder einer technischen Fachabteilung der Kommune anzusiedeln. Entscheidend ist, was zu mehr Motivation bei den Beteiligten führt.

Aktualisierung	Kommune	Polizei	Schule
Jährlich	16	12	17
1-2 Jahre	4	1	3
> 3 Jahre	3	5	4
Bei Änderungen der Infrastruktur oder Neudruck	22	14	12
Sonstiges	2	1	2
Kein Bedarf	2	2	5
Keine Angabe	8	40	4
Gesamt	57	75	47

Tab. 75: Zeitpunkt der Übergabe der Schulwegpläne

7.11 Aktualisierung der Pläne

Die Kommunen, Schulen und die Polizei wurden gebeten, Angaben zur Häufigkeit und zum Anlass von Aktualisierungen der Schulwegpläne zu machen. Im Ergebnis werden Schulwegpläne häufig jährlich überprüft und bei Bedarf überarbeitet (vgl. Tabelle 75). Den Bedarf begründen die Befragten mit Änderungen der Infrastruktur, der Erschließung neuer Baugrundstücke, Neuauflage, Unfallauffälligkeiten oder wenn ein Beteiligter Änderungsbedarf anmeldet. Im Ergebnis führt diese Praxis auch dazu, dass über 10 bis 15 Jahre alte Schulwegpläne im Einsatz sind.

Keine der an der Befragung beteiligten Kommunen, Schulen oder Polizeidienststellen gab an, z. B. Änderungen des Verkehrsmittelwahlverhaltens der Kinder als Aktualisierungsgrund zu nehmen.

7.12 Erfahrungen mit Sponsoring

Beim Thema Sponsoring und Werbung im Zusammenhang mit Schulwegplänen sind grundsätzlich unterschiedliche Meinungen vorhanden. Einige lehnen Werbung und Sponsoring eher prinzipiell ab, andere haben damit gute Erfahrungen gemacht. Diejenigen, die das Thema Werbung/Sponsoring eher ablehnen, sind häufiger auf der Seite der Schule zu finden. In den Kommunen ist die Meinung über Werbung und Sponsoring eher gespalten.

Das wesentliche Ziel von Sponsoring und Werbung ist, die Druckkosten der Pläne einzuwerben. Die Kommunen und Schulen gaben häufiger an, dass die Volksbanken und Sparkassen neben den Krankenkassen und vereinzelt auch Gewerbetreibende die Hauptsponsoren von Schulwegplänen sind.

7.13 Verbreitung und Öffentlichkeitsarbeit

Der Zeitpunkt der Übergabe der Schulwegpläne wirkt sich stark auf das Nutzungsverhalten aus. Die Kommunen und die Schulen wurden im Rahmen der Befragung gebeten, den Zeitpunkt zu benennen, zu dem die Kinder bzw. die Eltern den Schulwegplan ausgehändigt bekommen. Tabelle 76 gibt einen Überblick über die Antworten. Danach wird der Schulwegplan im Regelfall bei der Einschulung ausgehändigt, dennoch wird einem relevanten Teil der Kinder der Schulwegplan auch später ausgehändigt. Die Schulen legten häufig auch Wert auf den Hinweis, dass auch Kinder, die in den Stadtteil neu zuziehen, den Schulwegplan erhalten.

Es zeichnet sich insgesamt ein Trend ab, dass mit steigender Internetnutzung auch vermehrt Schulwegpläne im Internet zum Ausdrucken verfügbar gemacht werden. Neben dem Vorteil der schnellen Verfügbarkeit sollte in diesem Zusammenhang

Zeitpunkt der Übergabe	Kommune	Schule
Einschulung/Anmeldung (oder früher)	38	37
Erster Schultag (oder später)	4	4
Sonstiges (z. B. Internet)	11	4
k. A.	4	2
Gesamt	57	47

Tab. 76: Aktualisierung der Schulwegpläne

nicht vergessen werden, dass die Nutzung der Pläne stark von der persönlichen Erläuterung in der Schule abhängt. Die Befragungsergebnisse der Eltern haben gezeigt, dass die Wichtigkeit und die Nutzung von Schulwegplänen deutlich steigen, wenn die Pläne und deren Bedeutung den Eltern in der Schule erklärt werden.

Die Veröffentlichung der Pläne im Internet ohne eine vorherige Erläuterung ist nicht optimal. Die Kommune und die Schule sollten hier vermehrt auf die eigene „Bringschuld“ setzen, da die Eltern möglicherweise noch nicht ausreichend sensibilisiert und vom Nutzen von Schulwegplänen überzeugt sind.

Die Kommunen und die Schulen hatten zusätzlich die Möglichkeit, weitere Angaben darüber zu machen, welche besonderen Formen der Übergabe, Werbung oder Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit Schulwegplänen durchgeführt werden.

Die Antworten der Kommunen sind im Folgenden stichpunktartig aufgeführt. Die Angaben der Kommunen zeigen einen Schwerpunkt im Bereich Pressekonzferenz und Pressemitteilung. Darüber hinaus erfolgen Kooperationen mit den Verkehrswachten oder auch mit dem ADAC. Die Schulen kommunizieren das Thema im Zusammenhang mit ihren üblichen Elternabenden und Informationsveranstaltungen, darüber hinausgehende Aktionen zur Verbreitung von Schulwegplänen wurden von den Schulen nicht benannt.

Angaben der Kommunen:

- „Anhalteaktionen des FB Öffentliche Ordnung und der Polizei (4 pro Jahr); 1 x jährlich Verkehrssicherheitstag.“
- „Bisher erhielten die Eltern ein separates Anschreiben dazu bzw. der Verkehrssicherheitsberater der Polizei war bei den Elternabenden. Nun nur online unterstützt durch Pressemitteilungen.“
- „Die Eltern erhalten zu dem Schulwegplan einen Elternbrief (in 4 Sprachen). In diesem Brief wird auf die Gefahren auf dem Schulweg hingewiesen.“
- „Durch Verkehrserziehung der Schule (z. B. Verhalten am Zebrastreifen usw.); in der ersten Schulwoche (ADAC) „Achtung Schulanfänger“ durch das Aufhängen von Transparenten und

Anwesenheit der Polizei an den Knotenpunkten.“

- „Einsatz von Schulweghelfern über die Verkehrswacht; Ausgabe von Ausstattungen für Kl. 1, z. B. Mützen, Regenponcho u. Ä. mit Aufschriften „Wir sind die 1. Klasse“ (Leuchtfarben).“
- „In den großen Ferien wird in gesonderter Pressemitteilung auf SWP hingewiesen und Eltern zum Üben des SWPs aufgerufen.“
- „Präsentation der Schulwegpläne anlässlich der Einschulungsfeier der Schulanfänger, auch mit dem Oberbürgermeister an einer zentralen Einschulungsfeier.“
- „Pressearbeit, Banner: „Schule beginnt“
- „Verteilung von Flyern durch Schule an Eltern hinsichtlich Parken und Anfahren der Schule.“
- „Wandtafel im Eingangsbereich der Schule; Wiederholung/Vertiefung in Unterricht Klasse 5.“

7.14 Erkenntnisse zum Nutzungsverhalten in den Kommunen, Schulen und bei der Polizei

Belastbare Zahlen über die Nutzung von Schulwegplänen sind nicht verfügbar, eher vorsichtige Schätzungen. Gezielt werden die Eltern i. d. R. nicht gefragt, was sie mit den Schulwegplänen machen und wie diese genutzt werden.

Im Rahmen der Befragung wurden die Kommunen, Schulen und die Polizei gefragt, welche Kenntnisse sie über das Nutzungsverhalten der Eltern im Umgang mit Schulwegplänen haben. Tabelle 77 gibt einen Überblick über die Einschätzungen der Kommunen, der Schulen und der Polizei. Die Mehrheit hat keine Vorstellung über das Nutzungsverhalten des Schulwegplanes durch die Eltern oder machte

Einschätzung zum Nutzungsverhalten	Kommune	Polizei	Schule
Grundsätzlich positiv	23	21	12
Grundsätzlich negativ	1	4	4
Keine Ahnung	26	17	26
k. A.	7	33	5
Gesamt	57	75	47

Tab. 77: Einschätzung zum Nutzungsverhalten von Schulwegplänen durch die Eltern

hierzu keine Angaben. Weniger als ein Drittel der Kommunen und Schulen schätzte das Nutzungsverhalten tendenziell positiv ein. Von einer sehr guten Nutzung geht keine Kommune oder Schule aus. Weniger als 10 % sind in Bezug auf das Nutzungsverhalten sehr skeptisch.

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass insgesamt eher Unkenntnis über das Nutzungsverhalten von Schulwegplänen bei den Kommunen und Schulen herrscht. Ein aktives Abfragen der Nutzung oder auch der Ursachen für die Nicht-Nutzung findet in ausreichendem Maße nicht statt.

Den beteiligten Akteuren kann empfohlen werden, das Nutzungsverhalten und den Bedarf der Eltern regelmäßig zu erfassen, um den Schulwegplan den realen Bedürfnissen und Problemen anpassen zu können.

8 Überprüfung von Schulwegplänen durch Vor-Ort-Begehungen

8.1 Einleitung

Im Rahmen der vertieften Erhebung in 92 Städten und Gemeinden (vgl. Kapitel 7) wurden für die Schulwegpläne verschiedene Aspekte von der Zielsetzung über den Entstehungsprozess bis hin zu „Schnittstellenproblemen“ in der Zusammenarbeit der Akteure erhoben. Aus dieser Basis wurden 26 Schulwegpläne ausgewählt, deren inhaltliche Empfehlungen mit der vorliegenden Situation im Straßenraum abgeglichen wurden. Hauptauswahlkriterium der Pläne für die Begehung war, dass möglichst von Kommune, Schule, Polizei und Eltern Antworten auf die Befragung vorlagen. Somit konnte gewährleistet werden, dass neben den Begehungsergebnissen ein Maximum an Hintergrundinformationen zum Erstellungsprozess des jeweiligen Schulwegplanes vorlag. Zudem wurden zusätzlich weitere Pläne, wie z. B. ein Kinderstadtplan oder ein Plan mit „walking bus“-Haltestellen, in die Auswahl mit aufgenommen. Die Auswahl dieser Stichprobe erfolgte nicht zufällig.

Der Vor-Ort-Abgleich der im Plan enthaltenen Hinweise und Empfehlungen mit objektivierbaren Verkehrssicherheitskriterien sollte der Überprüfung der konkreten Empfehlungen des Schulwegplanes auf deren Fehlerfreiheit dienen.

Die folgenden Kapitel beschreiben die ausgewählten Schulwegpläne, beinhalten eine Beschreibung der Vorgehensweise bei der Begehung mittels Protokollen und enthalten eine umfassende Darstellung der Analyseergebnisse mit daraus abgeleiteten Empfehlungen.

8.2 Auswahl der Schulwegpläne

Die Auswahl der zu überprüfenden Pläne erfolgte neben den oben genannten Kriterien auf Grundlage der zuvor durchgeführten Kategorisierung der Schulwegpläne. Hierbei fanden im Wesentlichen folgende Aspekte Berücksichtigung:

- Art des Schulwegplanes (ohne/mit textlicher Erläuterung, ausschließlich textliche Erläuterung, ausschließlich Plan),
- Detaillierungsgrad/Umfang des Schulwegplanes und der darin enthaltenen Erläuterungen,
- Zielgruppe,
- Entstehungsprozess und daran Beteiligte und
- verwendete Grundlagen für die Planerstellung (Unfallzahlen, allg. Unfallgeschehen, Befragungen etc.).

Tabelle 78 gibt einen Überblick über die für die Begehung ausgewählten Schulwegpläne. Aufgrund der genannten Auswahlkriterien sind nicht aus jedem Bundesland Schulwegpläne in der Auswahl vertreten. Vor allem auch die Teilnahmebereitschaft an der Elternbefragung hat die Auswahl der Pläne bestimmt, um ein Maximum an Zusatzinformationen zu erhalten. Es wurden Pläne aus

- Hamburg (1),
- Hessen (2),
- Bremen (1),
- Niedersachsen (1),
- Nordrhein-Westfalen (16),
- Rheinland-Pfalz (1),
- Sachsen-Anhalt (2) und
- Schleswig-Holstein (2)

bei den Vor-Ort-Begehungen überprüft.

24 der 26 überprüften Pläne sind von einer Grundschule angefertigt worden, einer von einer kombi-

BL	GK [EW] in Tsd.	Schulform	Planart	Datum der Begehung
HB	> 500	GS	Kinderstadtplan (Fuß und Rad)	04.09.2009
HE	20 – 50	GS	SWP	31.07.2009
HE	2 – 5	GS	SWP (nur Text)	30.07.2009
HH	> 500	GS	SWP	02.09.2009
NI	20 – 50	GS	SWP mit „walking bus“-Haltest.	03.09.2009
NW	10 – 20	GS	SWP	04.08.2009
NW	200 – 500	GS	SWP	31.08.2009
NW	50 – 100	GS	SWP	06.08.2009
NW	100 – 200	GS	SWP	26.07.2009
NW	> 500	GS	Kinderstadtplan	13.08.2009
NW	20 – 50	GS	SWP	03.08.2009
NW	20 – 50	GS	SWP	24.07.2009
NW	50 – 100	RS	SWP	30.07.2009
NW	50 – 100	GS	SWP	23.07.2009
NW	10 – 20	GS	SWP	03.08.2009
NW	20 – 50	GS	SWP	04.08.2009
NW	200 – 500	GS	SWP	07.08.2009
NW	100 – 200	GS	SWP	12.08.2009
NW	50 – 100	GS	SWP	30.07.2009
NW	20 – 50	GS	SWP	01.08.2009
NW	50 – 100	GS	SWP	05.08.2009
RP	10 – 20	GS	SWP	31.07.2009
ST	10 – 20	GS	SWP	07.08.2009
ST	50 – 100	GS	SWP	06.08.2009
SH	5 – 10	GS, HS	SWP (Fuß und Rad)	01.09.2009
SH	20 – 50	GS	SWP	02.09.2009

GS: Grundschule, RS: Realschule, HS: Hauptschule, SWP: Schulwegplan

Tab. 78: Übersicht über die vor Ort überprüften Schulwegpläne

nierten Grund- und Hauptschule und einer von einer Realschule. Es wurden aus 8 der 9 Gemeindegrößenklassen Schulwegpläne für die Begehung ausgewählt. Es war kein Plan aus einer Kommune mit weniger als 2.000 Einwohnern vertreten. In Bezug auf die Planart lag der Schwerpunkt der Auswahl beim „klassischen“ Schulwegplan für Fußgänger. Des Weiteren wurden zwei Kinderstadtpläne ausgewählt, von denen einer sowohl an Fußgänger als auch an Radfahrer adressiert war. Einer der ausgewählten Schulwegpläne bestand ausschließlich aus einer textlichen Beschreibung, die übrigen bestan-

den aus einer Kombination von textlicher Erläuterung und Schulwegkarte, wobei die jeweiligen Anteile von Text und Karte schwankten. So konnte ein Plan nahezu ausschließlich aus einer Karte mit Wegeempfehlung bestehen oder die eigentliche Karte machte nur einen kleinen Umfang des Schulwegplanes aus, der durch mehrseitige textliche Hinweise und Beschreibungen ergänzt wurde. Ein Schulwegplan der Auswahl beschrieb die Standorte von „walking bus“-Haltestellen mit den dazugehörigen Wegeempfehlungen bis zum Schulgebäude.

8.3 Vorbereitung und Durchführung der Begehungen

Für die Überprüfung der Schulwegpläne vor Ort wurden unterschiedliche Streckenabschnitte ausgewählt. Die Abschnitte wurden, sofern dies im Einzugsgebiet des Planes vorhanden war, nach folgenden Kriterien ausgewählt:

- möglichst je eine Strecke der wesentlichen Straßenkategorien (Wohnstraße, Sammelstraße, Hauptstraße),
- Abschnitte mit Empfehlungen (Wegeempfehlungen),
- Abschnitte mit Gefahrenstellen und
- Abschnitte mit erkennbaren Besonderheiten.

Für diese ausgewählten Abschnitte wurden neben den Wegen im Längsverkehr die darin befindlichen Querungsstellen überprüft.

Begehungsprotokoll/Begehungsleitfaden

Zur konkreten Durchführung der Begehung wurde ein Begehungsleitfaden entwickelt (siehe Anlage), der zur Dokumentation der Begehung und als „Durchführungsleitfaden“ bzw. Begehungsprotokoll genutzt wurde. In die Erstellung dieses Begehungsleitfadens sind Aspekte aus der Erstellung von Sicherheitsaudits für Innerortsstraßen eingeflossen. Zusätzlich wurden die Erkenntnisse aus den Recherchen und der Ministerienbefragung (vgl. Kapitel 3 und 4) herangezogen. Beispielsweise wurden in den Leitfäden der verschiedenen Institutionen und auch in den Hinweisen und Hilfestellungen von ministerieller Seite Empfehlungen zur Schulwegsicherung gegeben (z. B. zur Anlage von Überquerungshilfen, zur Beschilderung, zu Sichtbeziehungen etc.). Diese Empfehlungen wurden

bei der Erstellung des Begehungsprotokolls für die Vor-Ort-Überprüfung berücksichtigt.

Der Begehungsleitfaden gliederte sich grob in folgende sieben Abschnitte:

- allgemeine Informationen und Besonderheiten,
- Wege im Längsverkehr,
- Wege im Querverkehr,
- Anlagen des ÖPNV,
- Gefahrenstellen,
- unmittelbares Schulumfeld und
- sonstige Anmerkungen, Beobachtungen, Konflikte.

Das Begehungsprotokoll zur Erfassung von Wegen im Querverkehr war untergliedert in folgende Bereiche:

- Querungsstelle auf freier Strecke,
- Querung an einer Einmündung (mit und ohne Lichtsignalanlage),
- Querung an einer Kreuzung (mit und ohne Lichtsignalanlage) und
- Querung an einem Kreisverkehr.

Für jeden dieser Bereiche wurden die einzelnen zu erhebenden Punkte in einem Erfassungsbogen zusammengefasst.

Auf einem Erfassungsbogen wurden neben allgemeinen Informationen zum betrachteten Schulwegplan (z. B. Kommune, Name und Anschrift der Schule, Datum der Begehung etc.) interessante (Bild 14) und subjektiv unheimliche Orte für Kinder – sofern in der Realität vorhanden – dokumentiert.



Bild 14: Interessante Orte: Kaugummiautomat

Der Erfassungsbogen für (im Schulwegplan ausgewiesene) Wege im Längsverkehr diente u. a. der Dokumentation folgender Punkte:

- vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- vorhandene bauliche Verkehrsberuhigungen,
- Wegebeleuchtung,
- Geh- und Radwegbreiten und
- vorhandene Beschilderungen.

Für (empfohlene) Wege im Querverkehr wurden je nach Art der Querungsstelle (QS) z. B. folgende Punkte im Erfassungsbogen dokumentiert:

- vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung an QS,
- vorhandene Leiteinrichtungen,
- Einsatz von Schülerlotsen (Bild 15),
- vorhandene Markierungen wie z. B. „gelbe Füße“ (Bild 16),



Bild 15: Schülerlotsenstandort



Bild 16: Gelbe Füße an empfohlener Überquerungsstelle

- Aufstellflächen,
- sichtbehinderndes Parken,
- Beleuchtung,
- Sichtweiten,
- Wartezeiten an der Lichtsignalanlage oder
- die Breite von Mittelinseln.

Mit dem Erfassungsbogen für Anlagen des ÖPNV wurden Haltestellen des Schulbusses vor der Schule oder sonstige im Schulwegplan empfohlene Haltestellen des ÖPNV dokumentiert (Bild 17). U. a. wurden hier folgende Punkte erfasst bzw. vor Ort überprüft:

- Erreichbarkeit Haltestelle/Schule ohne Querung möglich,
- Größe der Warteflächen,
- vorhandene Behinderungen auf Warteflächen durch Kfz oder Radverkehr,
- vorhandene Querungshilfen und
- vorhandene Drängelgitter.

Zusätzlich zu vorhandenen Haltestellen an der Schule wurde die generelle Situation vor der Schule mittels eines Erfassungsbogens festgehalten. Damit wurden u. a. folgende Merkmale vor Ort abgeprüft:

- Überquerungshilfen,
- sichtbehinderndes Parken,
- Fahrradabstellanlagen und
- vorhandene „Eltern-Taxi“-Haltestellen.



Bild 17: Haltestelle an der Schule: Ausbildung als „Schleuse“, dadurch keine Gefährdung durch Kfz bei Straßenüberquerung

Für den Themenkomplex Gefahrenstellen galt es, bei der Vor-Ort-Begehung zum einen die Gefahrenstellen zu überprüfen, die im Schulwegplan angegeben waren. Zum anderen sollten in den untersuchten Abschnitten die gefährlichen Stellen erfasst werden, die nicht im Schulwegplan als solche ausgewiesen waren. Es konnte nicht überprüft werden, ob es sich auf den betrachteten Abschnitten um eine Unfallhäufungsstelle oder -linie handelte, da die Unfalldaten der Polizei nicht gesondert überprüft wurden. Hierzu konnten im Erhebungsbogen die nicht ausgewiesenen Gefahrenstellen textlich beschrieben werden. Für die bereits im Schulwegplan ausgewiesenen Gefahrenorte wurde die Übereinstimmung mit der Realität vor Ort kontrolliert. Zusätzlich wurden Hinweise zur Bewältigung der Gefahrenstelle auf Nachvollziehbarkeit, Plausibilität und Vollständigkeit hin überprüft.

Weitere Begehungsunterlagen

Zur Durchführung der Begehung vor Ort wurden neben dem Begehungsprotokoll weitere Unterlagen vorbereitet. Dazu gehörten Planausschnitte, auf denen die zu untersuchenden Straßenabschnitte aufgeführt waren. Konkret waren dies

- ein Übersichtsplan mit den ausgewählten Abschnitten (Kartengrundlage Schulwegplan und „normale“ Karte),
- ein Planausschnitt je Straßenabschnitt und
- ein Planausschnitt mit allen Querungsstellen je Straßenabschnitt.

Zudem enthielten die Unterlagen eine Kopie des Schulwegplanes selbst.

Fotodokumentation

Die Begehungen wurden fotodokumentiert. Da die Vor-Ort-Überprüfungen von zwei Teams durchgeführt wurden, wurde ein „Durchführungsleitfaden“ erstellt, der festlegte, in welcher Reihenfolge, von welchen Standorten und aus welchen Perspektiven die Bilder angefertigt werden. Zudem wurde die Durchführungsreihenfolge der Begehung festgelegt und es erfolgte vorab eine gemeinsame Vor-Ort-Begehung mit beiden Teams. Dieses Vorgehen sollte sicherstellen, dass die Begehungen und Bestandsaufnahmen weitgehend einheitlich durchgeführt werden.

Die Bilder wurden je Schulwegplan fortlaufend nummeriert und mit Blickrichtung auf den Planun-

terlagen erfasst. So wurde beispielsweise bei der Erfassung einer baulichen Fahrbahneinengung, einer besonderen Fahrbahnmarkierung oder auch zur Dokumentation eines sichtbehindernden Parkens im Erhebungsbogen direkt die entsprechende Bildnummer mitnotiert. In der Summe aller 26 Schulwegpläne wurden 2.864 Bilder gemacht, damit wurde im Durchschnitt jeder überprüfte Plan mit rund 100 Fotos dokumentiert.

Durchführung der Begehung

Im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen wurden die ausgewählten Längsverkehrsabschnitte in zahlreiche Unterabschnitte eingeteilt. Die Einteilung ergab sich aus z. B. Änderungen in den Querschnittsbreiten oder Änderungen in der Geschwindigkeitsbeschränkung. Dann wurde jeweils ein neuer Abschnitt begonnen, um die Angaben im Begehungsprotokoll korrekt aufnehmen zu können. Die Abschnittseinteilung erfolgte zudem seitenweise.

Grundsätzlich war die Vor-Ort-Überprüfung der Schulwegpläne zeitintensiv. Die Zeitdauer einer Begehung war abhängig von der Art und vom Inhalt des jeweiligen Schulwegplanes, aber auch von den örtlich vorzufindenden Gegebenheiten.

Durchgeführt wurden die Begehungen im Sommer 2009 in den Monaten Juli, August und September. Die einzelnen Begehungstage sind der Tabelle 78 zu entnehmen.

8.4 Charakteristik der überprüften Schulwegpläne

Tabelle 78 hat bereits einen groben Überblick über die überprüften Schulwegpläne in Bezug auf Kenngrößen wie Gemeindegröße und Bundesland gegeben. Im Folgenden wird ein zusammenfassender Überblick über weitere Merkmale der Schulwegpläne gegeben.

Ein Großteil der überprüften Schulwegpläne war bunt. Sechs der 26 Pläne bestanden aus einem Schwarz-Weiß-Druck.

Ein überprüfter Schulwegplan bestand lediglich aus einer textlichen Beschreibung ohne kartografische Darstellung. Alle übrigen untersuchten Schulwegpläne beinhalteten eine Karte, die zum Teil durch mehr oder weniger umfangreiche textliche Erläuterungen ergänzt wurde. 21 der überprüften Schulwegpläne gaben eine konkrete Wegeempfehlung zur Schule

ab (Tabelle 79), in fünf Plänen wurden beispielsweise lediglich die Standorte von Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwegen angegeben. Die Wegeempfehlung wurde zum Teil straßenseitenspezifisch abgegeben. Dies war bei 17 Plänen der Fall (Tabelle 79). In fünf der überprüften Schulwegpläne erfolgte die Angabe von empfohlenen Straßenabschnitten ohne Seitenangabe. Dies wurde bei der Auswertung der Begehung berücksichtigt.

Eine Empfehlung der Nutzung einer bestimmten Straßenseite kann sinnvoll sein, z. B. wenn auf der gegenüberliegenden Straßenseite kein Gehweg vorhanden oder dieser sehr schmal ist, sodass eine Nutzung nicht zu empfehlen ist (Bild 18). Zudem kann über die Seitenangabe die Nutzung einer Überquerungsstelle gezielt gesteuert werden.

Ein zentraler Punkt bei der Vor-Ort-Überprüfung der Schulwegpläne waren die Überquerungsstellen. In den meisten Schulwegplänen werden konkrete Stellen im Straßenraum empfohlen, an denen die Kinder die Straße überqueren sollen. Dies können z. B. Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Mittelinseln sein, deren Standorte durch Symbole in der Karte angegeben werden. Eine Überquerungsempfehlung kann sich auch aus der Linie ergeben, die im Plan die konkrete Wegeempfehlung angibt und über eine Straße führt. Lediglich in einem der

Inhalte des Schulwegplanes	Ja	Nein
Wegeempfehlung	21	5
Seitenangabe bei Wegeempfehlung	17	4
Empfehlung von Querungsstellen	25	1
Angabe von Gefahrenstellen	17	9
Angabe von Handlungsoptionen	11	6

Tab. 79: Übersicht über verschiedene Inhalte der überprüften Schulwegpläne



Bild 18: Einseitiger Gehweg

26 begangenen Schulwegpläne wurden keine Überquerungsstellen empfohlen bzw. es konnten aufgrund der schlechten Lesbarkeit des Planes keine entsprechenden Stellen erkannt werden (Tabelle 79).

Einen weiteren wichtigen Bereich stellen die Gefahrenstellen dar. Zum Teil werden diese in den Schulwegplänen nicht direkt als Gefahrenpunkt bezeichnet, sondern als Aufmerksamkeitspunkt, an dem die örtlichen Gegebenheiten die besondere Aufmerksamkeit der Schulkinder erfordern (Bild 19). Diese wurden im Rahmen der Untersuchung ebenfalls als Gefahrenpunkte behandelt. Nicht in jedem Schulwegplan werden derartige Bereiche explizit angegeben. Tabelle 79 zeigt, dass in 17 der im Rahmen der Vor-Ort-Begehung überprüften Schulwegpläne Gefahrenstellen angegeben wurden, in neun Fällen wurde darauf verzichtet oder es bestand hierfür kein Anlass.

Die Möglichkeiten der Darstellung von gefährlichen Stellen auf dem Schulweg sind vielfältig. Zum Teil werden hierfür Symbole wie rote Ausrufezeichen oder „Achtung-Schilder“ genutzt (vgl. Tabelle 63 in Kapitel 6.3.1). Zusätzlich können eine textliche Erläuterung oder auch Bilder von der Gefahrenstelle die Angabe ergänzen.

Bild 20 gibt einen Überblick über die Häufigkeit der Darstellungsarten der Gefahrenstellen in den untersuchten Schulwegplänen. Demnach werden die

Erläuterungspunkte	
①	Achtung! Abbiegende Autofahrer könnten unaufmerksam sein.
②	Achtung! Querung in Höhe der Container – unbedingt die sichere Aufpflasterung benutzen.
③	Achtung! Bitte nicht trödeln – die Ampel springt sehr bald auf Rot!

Bild 19: Beispiel für Gefahrenpunkte/Aufmerksamkeitspunkte (Quelle: Stadt Wedel)

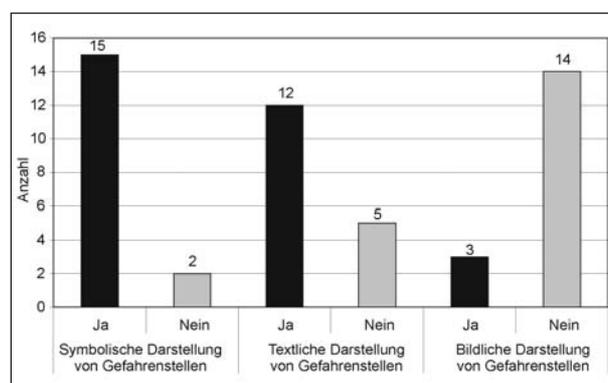


Bild 20: Überblick über die Darstellungsart von Gefahrenstellen in den überprüften Schulwegplänen (n = 17)

Gefahrenstellen in den vor Ort überprüften Schulwegplänen mehrheitlich mittels Symbolen gekennzeichnet. In drei Plänen werden zur Verdeutlichung der Gefahr Bilder genutzt. Die Auswertung hat gezeigt, dass in den Schulwegplänen häufig mit Symbolen gearbeitet wird, obwohl zusätzliche Visualisierungen mittels Bildern die Gefahrenstellen deutlich besser erläutern können.

Vor Ort wurde die Richtigkeit der textlichen Beschreibung einer Gefahr überprüft und auch solche Gefahrenpunkte betrachtet, die lediglich durch z. B. ein Ausrufezeichen gekennzeichnet waren, ohne dass konkret benannt wurde, worin die Gefahr an dieser Stellen besteht. Hier wurde dann im Straßenraum geprüft, ob es aufgrund bestimmter Gegebenheiten zu gefährlichen Situationen auf dem Schulweg kommen kann.

Neben der Angabe von Gefahrenstellen wurden in den Schulwegplänen zum Teil auch Hinweise und konkrete Handlungsempfehlungen abgegeben, wie diese Gefahrenstellen zu bewältigen sind und was dort zu beachten ist. Hinweise, dass z. B. auf den Verkehr zu achten ist, wurden im Rahmen dieser Auswertung zu den Handlungsoptionen hinzugezählt.

Nicht jeder Schulwegplan gibt auch Hinweise darauf, wie die benannten Gefahren zu bewältigen sind. Tabelle 79 zeigt, dass in 11 der überprüften Schulwegpläne konkrete Handlungsoptionen zur Bewältigung von Gefahren angegeben wurden.

8.5 Übersicht über die untersuchten Schulwege

In 17 der 26 überprüften Schulwegpläne wurden in der Summe 96 Gefahrenstellen und 70 Handlungsoptionen benannt, um diese Stellen möglichst sicher zu bewältigen. Von diesen Gefahrenstellen und Handlungsoptionen wurden jeweils etwa drei Viertel (70 bzw. 51) im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen überprüft.

In den 26 Kommunen wurden mittels des standardisierten Begehungsprotokolls insgesamt 27,8 km Straßenabschnitte erfasst und 267 Überquerungsstellen überprüft, von denen 166 in den Schulwegplänen empfohlen waren. Die durchschnittliche Weglänge (Stichprobe) pro Plan betrug 1,1 km.

Tabelle 80 zeigt für die 166 empfohlenen Überquerungsstellen, um welche Arten es sich hierbei han-

	Abs.	In %
Anzahl überprüfter empfohlener Überquerungsstellen	166	100
Davon LSA	44	26,5
Davon FGÜ	23	13,9
Davon ohne Vorrang	99	59,6

Tab. 80: Übersicht über Gesamtzahl und Arten der untersuchten Querungsstellen

delt. Die Mehrzahl dieser empfohlenen Überquerungsstellen war ohne Vorrang für den Fußgänger (99). Gut ein Viertel waren Standorte von Lichtsignalanlagen (44). Des Weiteren wurden 23 Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) im Rahmen der Begehungen überprüft.

Mit Hilfe der Begehungsprotokolle erfolgte eine genauere Spezifizierung der drei Kategorien der Überquerungsstellenarten. Die Unterscheidung erfolgte nach verkehrsrechtlichen und baulichen Gesichtspunkten und bezieht sich z. B. auf optische Hervorhebungen oder fahrdynamische Wirkungen. Es wurde z. B. unterschieden nach dem Vorhandensein von Mittelinseln, Aufpflasterungen oder vorgezogenen Seitenräumen. Durch diese baulichen Maßnahmen kann die Überquerung beispielsweise verkürzt oder in Abschnitte aufgeteilt werden. Tabelle 81 zeigt die verschiedenen Unterarten und gibt einen Überblick über die Anzahl der untersuchten Überquerungsstellen je Unterart. Die Systematisierung dieser Unterarten ist den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002) entnommen. Anzumerken ist zu dieser Tabelle, dass es in Bezug auf die Anzahlen z. T. zu Abweichungen zu oben genannten Gesamtzahlen kommt, da z. B. an einer lichtsignalgeregelten Kreuzung in einem Knotenpunktarm eine Lichtsignalanlage mit Mittelinsel und in dem anderen Knotenpunktarm eine Lichtsignalanlage ohne Mittelinsel vorhanden sein können. Ebenso kann an einer Überquerungsstelle ohne Vorrang neben einer Aufpflasterung gleichzeitig ein vorgezogener Seitenraum vorhanden sein. Somit kommt es zu Mehrfachnennungen.

Die bei der Begehung betrachteten 23 Fußgängerüberwege waren in der Mehrzahl ohne bauliche Unterstützung (18). In jeweils zwei Fällen war zusätzlich eine Mittelinsel bzw. eine Plateauaufpflasterung vorhanden, in einem Fall war ein vorgezogener Seitenraum vorzufinden.

Nr.	Überquerungsstelle ohne Vorrang	Anzahl ⁴⁵
1	ohne bauliche Unterstützung	70
2	mit Teilaufpflasterung	2
3	mit Plateaufpflasterung	6
4	mit Mittelinsel/-streifen	17
5	mit Einengung	5
6	mit vorgezogenen Seitenräumen	2
Nr.	Überquerungsstelle mit Vorrang	Anzahl
7	FGÜ ohne bauliche Unterstützung	18
8	FGÜ mit Teilaufpflasterung	0
9	FGÜ mit Plateaufpflasterung	2
10	FGÜ mit Mittelinsel/-streifen	2
11	FGÜ mit Einengung	0
12	FGÜ mit vorgezogenen Seitenräumen	1
Nr.	Überquerungsstelle mit zeitlicher Trennung	Anzahl
13	LSA ohne Mittelinsel/-streifen	38
14	LSA mit Mittelinsel/-streifen	13

Tab. 81: Übersicht über Gesamtzahl und Arten der untersuchten Überquerungsstellen (Mehrfachnennungen)

Von den überprüften Lichtsignalanlagen waren die meisten ohne Mittelinsel ausgebildet (38). Das Vorhandensein einer Mittelinsel kann dann problematisch werden, wenn die Grünphase nicht durchgängig ist und somit die Fußgänger auf der Mittelinsel ein weiteres Mal warten müssen („gebrochener Lauf“).

Betrachtet man die untersuchten Überquerungsstellen ohne Vorrang für den Fußgänger detaillierter, waren mehr als zwei Drittel (70) ohne zusätzliche bauliche Unterstützung wie z. B. eine Mittelinsel oder einen vorgezogenen Seitenraum (Bild 21). Bei z. B. hohen Verkehrsstärken, der Überquerung mehrerer Fahrstreifen oder auch bei Sichtbehinderungen können derartige bauliche Maßnahmen die Sicherheit erhöhen. 17 der in den Schulwegplänen empfohlenen und überprüften Überquerungsstellen ohne Vorrang waren mit einer Mittelinsel/-streifen ausgestattet.

Im Begehungsprotokoll fand bei der Dokumentation der einzelnen Merkmale der Überquerungsstellen



Bild 21: Überquerungsstelle ohne Vorrang mit vorgezogenen Seitenräumen

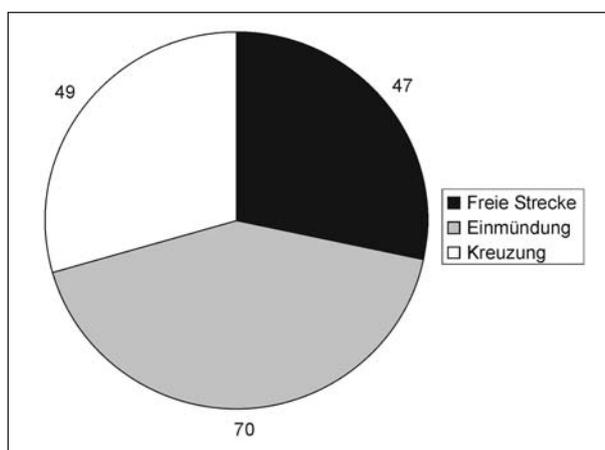


Bild 22: Überblick über die Orte der untersuchten Überquerungsstellen (n = 166)

eine Unterscheidung nach dem Ort statt. Es wurde zwischen einer Überquerung auf freier Strecke, an einer Einmündung oder an einer Kreuzung unterschieden. Bild 22 stellt die Anteile der untersuchten Überquerungsstellen je Ort dar. Demnach befanden sich gut 40 % der untersuchten Überquerungsstellen an einer Einmündung und jeweils knapp 30 % an einer Kreuzung oder auf freier Strecke.

8.6 Überprüfungen im Querverkehr

In den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002) werden Grundanforderungen an Fußgängerverkehrsanlagen benannt. Unter anderem betreffen diese Anforderungen die Verkehrssicherheit, die soziale Sicherheit, aber auch eine angemessene Dimensionierung oder die Minimierung von Widerständen. In hoch belasteten Straßen ist

⁴⁵ Abweichungen zur oben genannten Gesamtzahl möglich, da z. B. an einer lichtsignalgeregelten Kreuzung in einem Knotenpunktarm eine LSA mit Mittelinsel und in einem anderen ohne Mittelinsel vorhanden sein kann

beispielsweise eine Reduzierung der Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs anzustreben, den Querungsbedarf zu bündeln und baulich oder verkehrstechnisch zu sichern. Soziale Sicherheit geben gut beleuchtete, einsehbare und übersichtlich gestaltete Wege (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002, S. 7 f.). Es sollte eine soziale Kontrolle stattfinden. Dies ist vor allem auch bei Kindern wichtig. Zur Minimierung von Widerständen empfiehlt es sich z. B., Hindernisse wie Einbauten, Mülltonnen oder auch abgestellte Fahrzeuge auf Gehwegen zu vermeiden oder auch die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Fußgänger möglichst gering zu halten. Diese Aspekte wurden bei der Begehung und der im Folgenden dargestellten Auswertung berücksichtigt.

Die Informationen, die im Rahmen der Begehung mittels des Begehungsprotokolls erfasst wurden, wurden für die Auswertung zusammengefasst und auf wesentliche Bereiche beschränkt. Folgende Bereiche werden bei der Auswertung thematisiert und zur Bewertung herangezogen:

- Verkehrsstärke,
- zulässige Geschwindigkeit,
- Beleuchtung,
- Verhinderung des sichtbehindernden Parkens,
- Wartezeiten an Lichtsignalanlagen,
- Vorhandensein bedingt verträglicher Ströme an Lichtsignalanlagen,
- grüner Blechpfeil und
- die Beschilderung von Fußgängerüberwegen.

Die vorhandene Verkehrsstärke an einer Überquerungsstelle hat Einfluss auf deren Sicherheit. Ist beispielsweise die Verkehrsstärke an einer Überquerungsstelle ohne Vorrang für den Fußgänger sehr hoch, so findet der Fußgänger nur wenige Zeitlücken im fließenden Verkehr, um die Straße sicher zu überqueren. Aus diesen Gründen existieren für die unterschiedlichen Überquerungsstellen Empfehlungen für deren Einsatzbereiche.

Im Rahmen der Begehung wurde für die Beurteilung der Verkehrsstärke der DTV-Wert (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) grob abgeschätzt. Dazu wurden folgende vier Kategorien gebildet:

- sehr gering (z. B. Anliegerstraße),

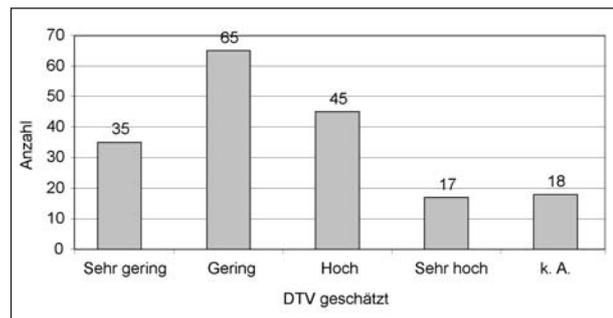


Bild 23: Überblick über den geschätzten DTV an den untersuchten Überquerungsstellen (n = 180; Mehrfachnennungen aufgrund von unterschiedlichen DTV-Werten für einzelne Knotenpunktarme)

- gering (z. B. Wohnstraße),
- hoch (bis ca. 20.000 Kfz/24h) und
- sehr hoch (z. B. 4 Fahrstreifen).

Im Rahmen der Projektbearbeitung konnten keine Verkehrszählungen durchgeführt werden. Auch die Kommunen verfügen für ihr untergeordnetes Straßennetz häufig nicht über Zählraten. Bild 23 zeigt eine Übersicht über die vorgefundenen Verkehrsstärken an den untersuchten Überquerungsstellen. An über der Hälfte der begangenen Überquerungsstellen wurde die Verkehrsstärke als sehr gering bis gering eingeschätzt. Ein Viertel der Überquerungsstellen war nach Einschätzung hoch belastet.

Betrachtet man die vorgefundenen Verkehrsbelastungen getrennt für die verschiedenen Überquerungsanlagen (Bild 24), zeigt sich ein differenziertes Bild. Mehr als zwei Drittel der untersuchten Lichtsignalanlagen befanden sich an hoch bis sehr hoch belasteten Straßen. Drei Viertel der begangenen Überquerungsstellen ohne Vorrang für den Fußgänger wurden in Straßen mit geringer bis sehr geringer Verkehrsbelastung vorgefunden. Immerhin noch 15 % dieser Überquerungsanlagen befanden sich jedoch in hoch bis sehr hoch belasteten Straßenräumen. Derartige Überquerungsstellen in Schulwegplänen als sicher zu empfehlen ist sehr zweifelhaft. 14 Lichtsignalanlagen waren voraussichtlich nicht unbedingt erforderlich. Gleichzeitig wurden 25 Überquerungsstellen ermittelt, an denen die gewählte bauliche Anlage/Überquerungsstelle voraussichtlich nicht optimal ist (FGÜ bei hoher Verkehrsbelastung und Überquerungsstelle ohne Vorrang bei hoher oder sehr hoher Verkehrsbelastung). Diese Einschätzungen müssten durch Detailanalysen bestätigt werden. Objektive Zählraten von Fußgängern und Kraftfahrzeugen sowie Unfallzahlen liegen jedoch nicht vor.

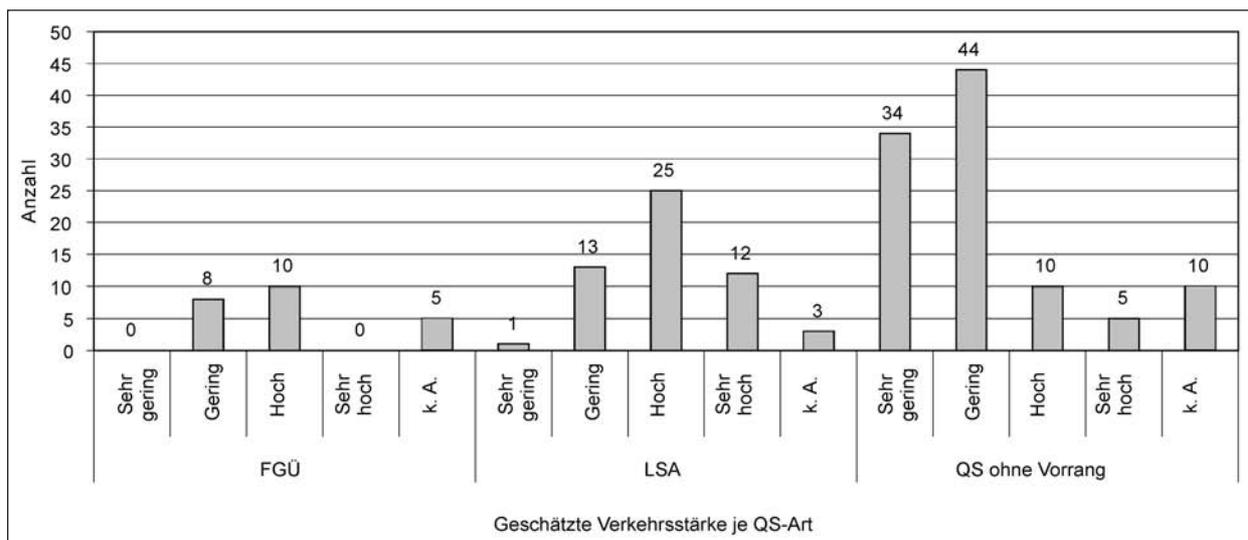


Bild 24: Überblick über den geschätzten DTV je Überquerungsstelle (n = 180; Mehrfachnennungen aufgrund von unterschiedlichen DTV-Werten für einzelne Knotenpunkte)

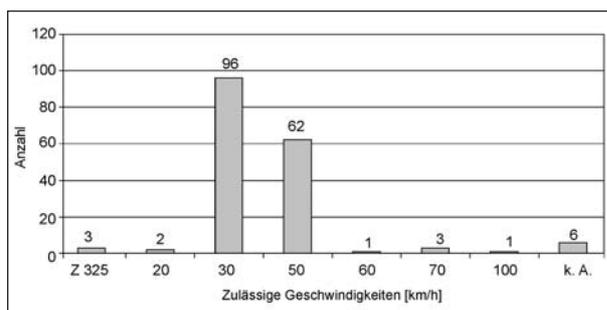


Bild 25: Überblick über die zulässigen Geschwindigkeiten an den untersuchten Überquerungsstellen (Mehrfachnennungen; n = 174)

Sicherheitsdefizite für den Fußgängerverkehr resultieren u. a. häufig aus den zu hohen Geschwindigkeiten der anderen Verkehrsarten. Im Rahmen der Begehung wurden daher die zulässigen Geschwindigkeiten an den untersuchten Querungsstellen erhoben. Bild 25 gibt einen Überblick über diese zulässigen Geschwindigkeiten. An über der Hälfte der überprüften und in den Schulwegplänen empfohlenen Überquerungsstellen wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vorgefunden.

Wichtig ist jedoch auch eine bauliche Unterstützung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung, die nicht in allen Untersuchungsräumen vorgefunden wurde. Bei Bedarf kann eine Geschwindigkeitsüberwachung (temporär oder stationär) ergänzend eingesetzt werden (Bild 26). Im Zuge der Begehung wurden ebenfalls durch die Schüler selbst gemalte Plakate im Straßenraum vorgefunden, die auf eine Schule bzw. den Schulanfang hinweisen und somit den Kraftfahrern signalisieren sollen, langsam zu fahren (Bild 27).



Bild 26: Beispiel: stationäre Geschwindigkeitsüberwachung



Bild 27: Selbst gemaltes Plakat für mehr Aufmerksamkeit und zur Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Schulweg

In fünf Fällen waren in Schulwegplänen für die Kinder Überquerungsstellen empfohlen, an denen für den Kfz-Verkehr Geschwindigkeiten von 60, 70

oder 100 km/h (theoretisch erlaubte zulässige Geschwindigkeit, die real an dieser Stelle nicht zu erwarten ist, da bereits kurz nach dem Ortsausgangsschild eine Einmündung folgt, an der abgebogen werden muss) erlaubt waren (Bild 28). In Bild 29 ist zu erkennen, dass es sich hierbei um Überquerungsstellen ohne Vorrang für den Fußgänger handelt. In zwei Fällen (60 km/h und 70 km/h) erfolgte eine Trennung der Fahrbahnen durch eine Mittelinsel. In den übrigen drei Fällen fehlte die bauliche Unterstützung. Solche Überquerungsstellen mit hohen zulässigen Geschwindigkei-



Bild 28: Beispiel einer empfohlenen Überquerungsstelle mit zul. v 70 km/h

ten sind für Schulwege ungeeignet und dürften in Schulwegplänen nicht empfohlen werden.

Damit Fußgänger an Überquerungsstellen auch bei Dunkelheit erkannt werden, ist neben einer übersichtlichen Gestaltung eine ausreichende Beleuchtung von Bedeutung. Bei den überprüften und in den Schulwegplänen empfohlenen 166 Überquerungsstellen war mehrheitlich eine ausreichende Beleuchtung vorzufinden. In 12 Fällen konnte eine ausreichende Ausleuchtung der Überquerungsstelle nicht festgestellt werden, da entweder die Leuchten fehlten, erkennbar weit entfernt lagen oder durch Bäume verdeckt waren.

Es ist anzumerken, dass im Rahmen dieser Untersuchung die Begehungen bei Tageslicht durchgeführt wurden. Es konnte daher in den meisten Fällen lediglich die Nähe der Straßenbeleuchtung zur betrachteten Überquerungsstelle zur Beurteilung herangezogen werden. Bei starkem Baumbewuchs erfolgte eine Abwertung.

Eine wesentliche Bedingung für eine sichere Überquerungsstelle sind die Sichtbeziehungen zwischen den Fußgängern und den Kfz-Führern. Neben Schildern, Einbauten und Sträuchern (Bild 30 und Bild 31) sind die Sichtbeziehungen besonders häufig durch z. T. ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge beeinträchtigt. Im Rahmen der Bege-

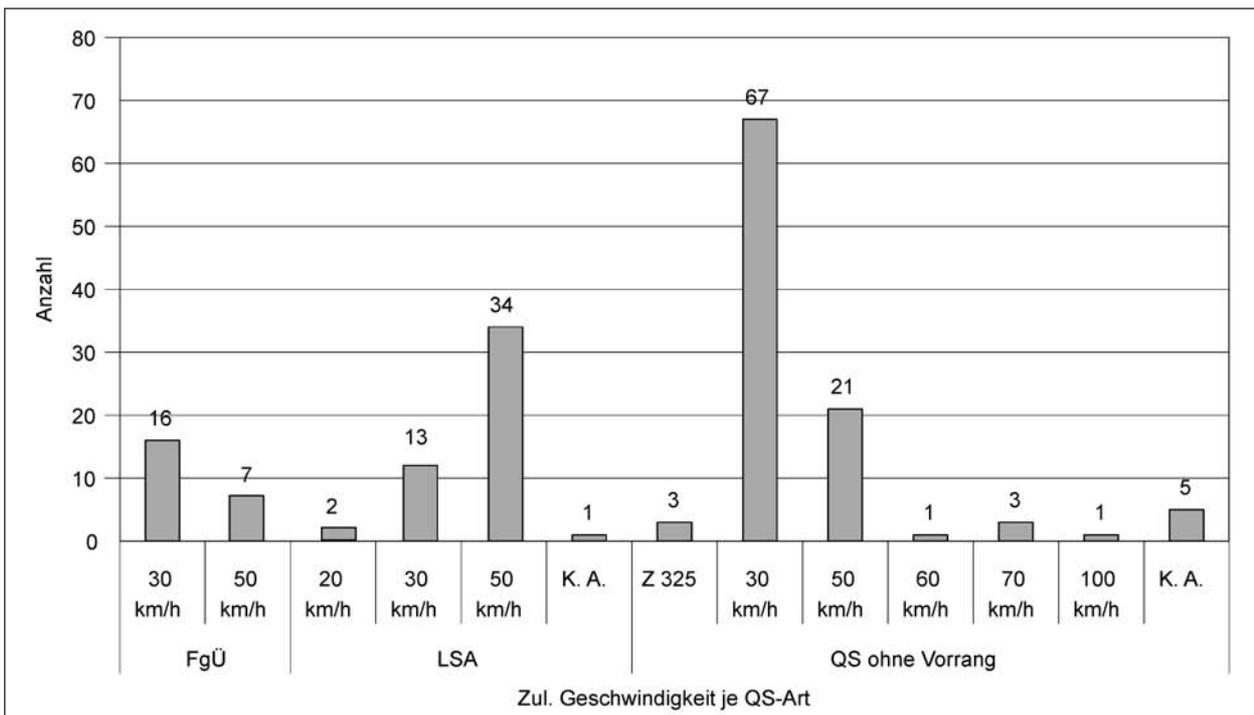


Bild 29: Überblick über die zulässigen Geschwindigkeiten nach Art der untersuchten Überquerungsstelle (Mehrfachnennungen; n = 174)

hungen wurde an den Überquerungsstellen überprüft, ob das sichtbehindernde Parken von Kraftfahrzeugen wirksam verhindert wurde. Hierfür kommen neben den allgemeinen Regelungen, die die Straßenverkehrsordnung beinhaltet, zusätzliche Beschilderungen, Markierungen oder bauliche Lösungen infrage.

Vor dem Hintergrund, dass die Sichtbehinderung aufgrund der geringen Größe vor allem für Grundschulkinder eines der größten Verkehrssicherheitsprobleme darstellt – und sich das auch im Unfallgeschehen widerspiegelt (vgl. Kapitel 3.3.1) –, kann dies nur zu einer Abwertung führen. Diese Problematik sollte daher einen besonderen Stellenwert bei der Schulwegplanerstellung erhalten. Ggf. ist hier eine Befähigung der beteiligten Akteure erforderlich, um für das Thema stärker zu sensibilisieren und Hilfestellung bei der Erkennung derartiger Stellen bzw. Gefahren zu geben.



Bild 30: Sichtbehinderungen an empfohlenen Überquerungsstellen durch Müllcontainer und Wahlplakate



Bild 31: Sichtbehinderungen an empfohlenen Überquerungsstellen durch Sträucher

An knapp 60 % der überprüften in Schulwegplänen empfohlenen Überquerungsstellen ist das sichtbehindernde Parken nicht verhindert (Bild 32). Häufig konnte es an diesen Stellen auch beobachtet werden (Bild 33).

An den übrigen knapp 40 % der begangenen Überquerungsstellen befanden sich geeignete Maßnahmen, die sichtbehinderndes Parken verhinderten. Bild 34 gibt hierzu einen Überblick. Es waren Mehrfachnennungen möglich. Am häufigsten kam demnach Beschilderung in Form von Halteverboten zum Einsatz. Die wirkungsvollste Maßnahme, das sichtbehindernde Parken baulich zu verhindern, wurde nur 16 Mal vorgefunden. In sechs Fällen wurde eine Markierung, wie z. B. eine „Zick-Zack-Linie“ auf der Fahrbahn angebracht (Bild 35). In die Kategorie „Sonstiges“ fallen z. B. Ausfahrten, Haltestellen oder auch Kreuzungsbereiche, in denen das Parken straßenverkehrsrechtlich verboten ist.

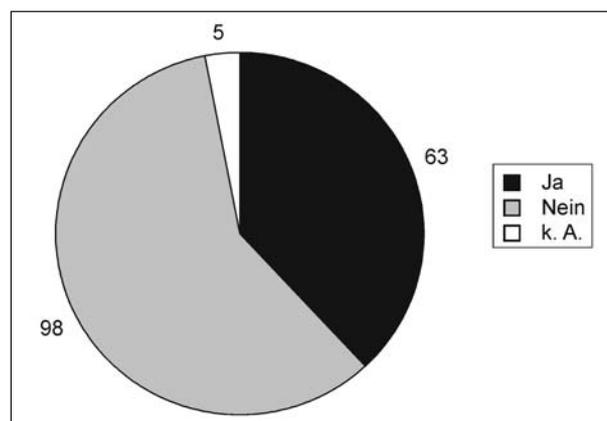


Bild 32: Überblick über die Verhinderung des sichtbehindernden Parkens an den untersuchten Überquerungsstellen



Bild 33: Sichtbehinderndes Parken an einer empfohlenen Überquerungsstelle

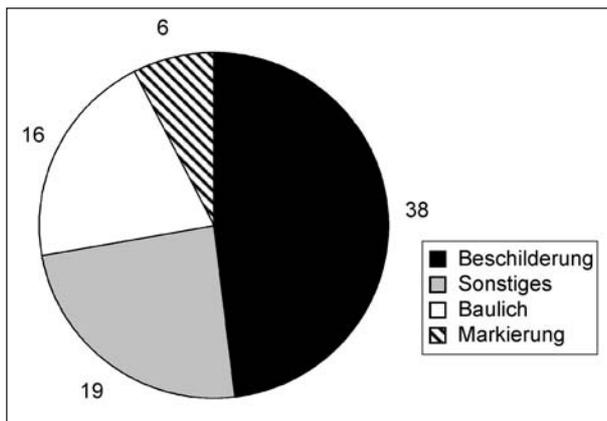


Bild 34: Überblick über die Maßnahmen zur Verhinderung des sichtbehindernden Parkens an den untersuchten Überquerungsstellen



Bild 35: Zick-Zack-Linie zur Verhinderung sichtbehindernden Parkens

Der Einsatz von Lichtsignalanlagen ist grundsätzlich dort zu empfehlen, wo mit hohem Verkehrsaufkommen, hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, aber auch mit konzentriertem Fußgängerverkehr zu rechnen ist. Im Rahmen der Untersuchung wurden 44 Standorte von Lichtsignalanlagen untersucht, die in Schulwegplänen zur Nutzung empfohlen waren.

Ein Kriterium zur Akzeptanz einer Lichtsignalanlage ist die Wartezeit für die Fußgänger. Diese sollte wegen der Wartezeitempfindlichkeit möglichst kurz gehalten werden. In den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002) werden verschiedene Hinweise für die Gestaltung von Lichtsignalanlagen gegeben. Demnach sollte die Wartezeit für Fußgänger, wenn möglich, nicht mehr als 40 Sekunden betragen. In den „Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung“ des Landes Nordrhein-Westfalen (vgl. Kapitel 4.3.4) wird für den Bereich

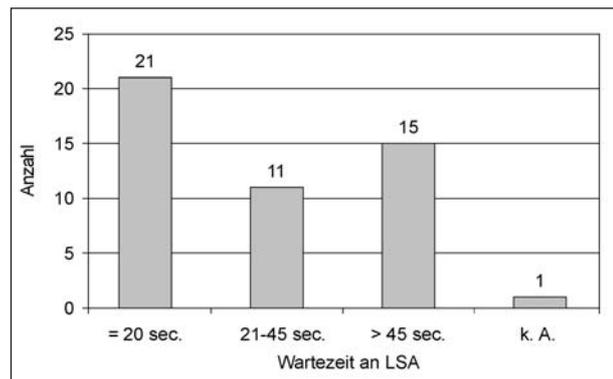


Bild 36: Überblick über die Wartezeiten an den untersuchten Lichtsignalanlagen (n = 48; Mehrfachnennungen aufgrund von unterschiedlichen Wartezeiten für einzelne Knotenpunkte)

der Signalsteuerung empfohlen, keine Wartezeiten über 60 Sekunden, besser nur 45 Sekunden anzustreben. Im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen wurden die exakten Wartezeiten gemessen. Für die vorliegende Auswertung wurden diese aus Gründen der Übersichtlichkeit in folgende drei Gruppen zusammengefasst:

- Wartezeit ≤ 20 sec.,
- Wartezeit 21 bis 45 sec. und
- Wartezeiten > 45 sec.

Lichtsignalanlagen mit einer Wartezeit unter 20 Sekunden sind für den Fußgänger besonders attraktiv. Diese kurze Wartezeit wurde an der Mehrzahl der untersuchten Lichtsignalanlagen vorgefunden (Bild 36). Zum Teil handelt es sich hierbei um Bedarfsampeln im direkten Schulumfeld, die sofort bzw. nach maximal 10 Sekunden auf Grün schalten. Eine Wartezeit zwischen 21 und 45 Sekunden wurde an insgesamt 11 der empfohlenen Lichtsignalanlagen vorgefunden. Nach den genannten Empfehlungen sind dies akzeptable Werte. An immerhin 15 Lichtsignalanlagen betrug die Wartezeit jedoch mehr als 45 Sekunden. Zum Teil wurden Wartezeiten von 70 oder 80 Sekunden vorgefunden. Dies ist vor allem auf empfohlenen Schulwegen ungünstig.

Neben den Wartezeiten können sich die so genannten bedingt verträglichen Ströme ungünstig auf die Verkehrssicherheit auswirken. Nach den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002) ist der Einsatz konfliktfreier Signalschaltungen – das heißt, dass keine gleichzeitige Freigabe von abbiegenden Kraftfahrzeugen und Fußgängern erfolgt – besonders an

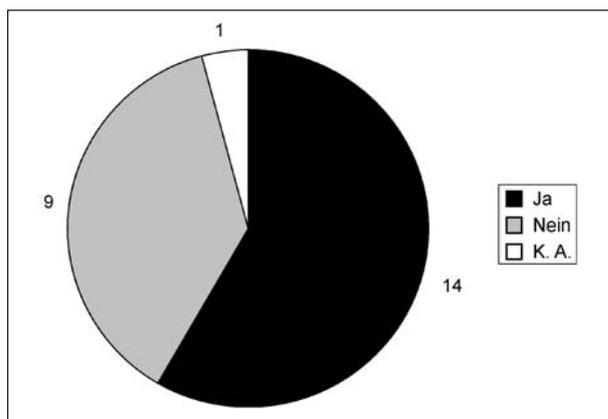


Bild 37: Überblick über das Vorhandensein bedingt verträglicher Ströme an den untersuchten Lichtsignalanlagen (n = 24)



Bild 38: Grüner Blechpfeil

Fußgängerfurten mit hohem Anteil von Kindern, älteren und behinderten Menschen zu empfehlen. Derartige Signalschaltungen können lediglich an signalisierten Einmündungen oder Kreuzungen auftreten, daher wurden im Rahmen dieser Fragestellung 24 Lichtsignalanlagen betrachtet. An neun der 24 Lichtsignalanlagen wurde eine konfliktfreie Signalschaltung vorgefunden. An weiteren 14 empfohlenen Lichtsignalanlagen konnte es durch den Einsatz einer nicht-konfliktfreien Schaltung zu Konflikten zwischen Fußgängern und dem Kfz-Verkehr kommen (Bild 37).

Zu ähnlichen Konflikten kann es durch die Anordnung des grünen Blechpfeils kommen (Bild 38). Eine derartige Regelung wurde im Rahmen der Befragungen an einer lichtsignalgeregelten Einmündung vorgefunden. Eine solche Regelung ist für einen Schulweg nicht zu empfehlen. Die Problematik könnte dann im Schulwegplan thematisiert werden. Dies war in dem betreffenden Schulwegplan jedoch nicht der Fall.



Bild 39: Beispiel Fußgängerüberweg

Fußgängerüberwege und die zugehörigen Warteflächen müssen zu jeder Tages- und Nachtzeit für den Kraftfahrzeugverkehr erkennbar und gut sichtbar sein. Dies kann durch eine entsprechende Beschilderung sichergestellt werden (Bild 39). In Straßenräumen mit Baumbewuchs oder Parken am Fahrbahnrand kann ein Anbringen der Beschilderung über der Fahrbahn besonders sinnvoll sein. Aufgrund dieser Sicherheitsaspekte wurde bei den begangenen Fußgängerüberwegen das Vorhandensein einer entsprechenden Beschilderung überprüft. Im Ergebnis waren alle 23 untersuchten und in Schulwegplänen empfohlenen Überwege mit der entsprechenden Beschilderung ausgestattet.

Fazit

Die Überprüfung der 166 in den begangenen Schulwegplänen empfohlenen Überquerungsstellen hat neben zahlreichen positiven Ergebnissen auch negative Aspekte aufgezeigt. Nicht alle der untersuchten und auf Schulwegen vorhandenen Überquerungsanlagen bzw. -stellen konnten als sicher und damit empfehlenswert eingestuft werden. Die schlechte Bewertung bei den empfohlenen Überquerungsstellen ergab sich entweder aus hohen Verkehrsstärken, hohen Geschwindigkeiten, fehlender Beleuchtung, vorhandenen Sichtbehinderungen daraus. Treten mehrere dieser negativen Faktoren gleichzeitig auf, ist die Überquerungsstelle besonders negativ zu bewerten. Bei der Beurteilung der Bewertung ist zu beachten, dass die überprüften Überquerungsstellen nur eine Stichprobe aus den 26 begangenen Schulwegplänen darstellen. Eine Vielzahl in den Plänen empfohlener Überquerungs-

stellen ist nicht überprüft worden. Die Zahl der Mängel wird daher voraussichtlich viel größer sein als dargestellt.

Der Schwerpunkt der vorgefundenen Mängel lag bei den Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge. Da dies eine häufige Unfallursache bei Kindern darstellt (vgl. Kapitel 3.3.1), ist dieser Mangel besonders schwerwiegend zu bewerten und sollte an empfohlenen Querungsstellen in jedem Fall unterbunden werden. Hier ist ggf. neben einer Sensibilisierung für diese Problematik eine weitere Befähigung der Akteure sinnvoll, die mit der Erstellung von Schulwegplänen betraut sind. Dies könnte in Form von Leitfäden oder Checklisten geschehen, die dabei helfen, derartige Problembereiche bei Ortsbegehungen systematisch aufzudecken und zu erfassen.

Einen weiteren Mängelbereich stellten ungesicherte Überquerungsstellen ohne Vorrang für den Fußgänger an Straßen mit zulässigen Geschwindigkeiten über 50 km/h dar. Dieser Mangel kam zwar in der Summe selten vor, ist jedoch als gravierend zu bewerten. Jüngere Kinder sind noch nicht in der Lage, Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen ausreichend gut einzuschätzen. An derartigen Stellen ist somit ein hohes Unfallpotenzial gegeben. Um dies zu vermeiden, ist es unerlässlich, Ortsbegehungen durchzuführen. Ist es nicht möglich, einen anderen Weg zu empfehlen und die Nutzung dieser Überquerungsstelle zu unterbinden, müssen bauliche Maßnahmen oder straßenverkehrsrechtliche Anordnungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen ergriffen werden.

Der dritte im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen entdeckte Mängelbereich betrifft die lichtsignalgeregelten Überquerungsstellen. Lange Wartezeiten von z. T. 70 oder 80 Sekunden werden von Fußgängern nicht akzeptiert. Jugendliche und Erwachsene können hier zudem schlechte Vorbilder für die Kinder sein, wenn sie bei Rot die Straße überqueren. Eine Maßnahme wäre hier beispielsweise das Anbringen von Schildern mit einem entsprechenden Hinweis auf die Vorbildfunktion (Bild 40). Im Übrigen sollten an den auf Schulwegen empfohlenen Lichtsignalanlagen die Möglichkeiten einer Signalzeitenänderung/-anpassung überprüft werden – auch zulasten der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Ein weiteres festgestelltes Problem an Ampeln auf Schulwegen sind die möglichen Konflikte zwischen Fußgängern und Kfz dadurch, dass beide zur gleichen Zeit Grün haben (bedingt verträgliche Ströme).



Bild 40: Beschilderung an Lichtsignalanlage (Vorbildfunktion)

Dies sollte, wie die Anordnung des grünen Blechpfeils, auf empfohlenen Schulwegen möglichst unterbunden werden. Mindestens ist ein entsprechender Hinweis auf diese mögliche Gefahr im Schulwegplan zu ergänzen. Ein derartiger Hinweis wurde in keinem der überprüften Schulwegpläne vorgefunden.

8.7 Überprüfungen im Längsverkehr

Für die Gestaltung von Fußgängerverkehrsanlagen im Längsverkehr gelten die gleichen Grundanforderungen wie für die Anlagen des Querverkehrs. Eine ausreichende Beleuchtung und soziale Kontrolle sorgen für soziale Sicherheit. Da der Fußgängerverkehr umwegempfindlich ist, sollten möglichst umwegarme Routen angestrebt werden. Dies ist im Rahmen von Schulwegempfehlungen aufgrund der besonderen Anforderungen nicht immer möglich. Der Aspekt der Umwegfreiheit sollte dennoch im Rahmen der Schulwegplanerstellung beachtet werden. Zum Teil suchen sich die Kinder aufgrund von Umwegen bestimmte „Wunschwege“, die im Rahmen der Schulwegsicherung berücksichtigt werden sollten, da diese nicht unbedingt alle Anforderun-



Bild 41: „Wunschweg“ über einen Bach (oben) und Berücksichtigung eines „Wunschweges“ durch Absicherung mittels einer „Überquerungshilfe“ (unten)



Bild 42: Erhöhter Raumbedarf auf Schulwegen

gen an die Sicherheit erfüllen (Bild 41). Aufgrund des häufig erhöhten Raumbedarfs vor allem auch auf Schulwegen – die Kinder gehen häufig in Gruppen oder spielen auf dem Gehweg – sind in diesem Zusammenhang sicherlich besondere Anforderungen an die Breiten von Fußgängerverkehrsanlagen zu stellen (Bild 42).

Die Informationen, die im Rahmen der Begehung mittels des Begehungsprotokolls gesammelt wurden, wurden für die Auswertung in wesentliche

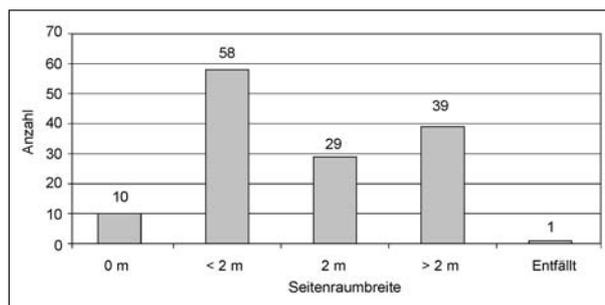


Bild 43: Überblick über die Seitenraumbreiten der untersuchten Längsverkehrsabschnitte (n = 137)

Punkte zusammengefasst. Folgende Bereiche werden bei der Auswertung thematisiert und zur Bewertung herangezogen:

- Gehweg- bzw. Seitenraumbreite,
- Beleuchtung und
- Behinderungen auf dem Gehweg.

Insgesamt wurden 137 Unterabschnitte als empfohlene Schulwege betrachtet.

Legt man bei der Bemessung von Gehwegen den Begegnungsfall zweier Fußgänger zu Grunde und berücksichtigt dabei die erforderlichen Sicherheitsabstände zur Fahrbahn und zu Gebäuden und Einfriedungen, ergibt sich eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002, S. 16). Hierbei findet auch die Benutzungspflicht bzw. -möglichkeit des Gehwegs durch Rad fahrende Kinder bis zum abgeschlossenen 8. bzw. 10. Lebensjahr Beachtung. In engen dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußgängeraufkommen kann davon abgewichen werden und eine Gehweg- bzw. Seitenraumbreite von 1,50 m Anwendung finden (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2007, S. 35).

Bei der Auswertung der vorgefundenen Seitenraumbreiten in den untersuchten Längsverkehrsabschnitten erfolgte eine Einstufung in folgende vier Kategorien:

- 0 m,
- < 2 m,
- 2 m und
- > 2 m.

Bild 43 zeigt eine Übersicht der vorgefundenen Seitenraumbreiten der betrachteten 137 Abschnitte der empfohlenen Schulwege nach diesen Kategorien. Es ist zu erkennen, dass die oben genannte Min-

destgehwegbreite auf den untersuchten Abschnitten nur selten vorzufinden ist. In knapp 30 % der Abschnitte war ein Seitenraum mit mehr als 2 m Breite vorzufinden. Über 40 % der überprüften und als Schulwege empfohlenen Gehwege hatte eine Breite unter 2 m. In 10 Fällen war gar kein Gehweg vorhanden. Dies muss nicht zwingend negativ sein. In einem Fall handelte es sich dabei um einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325 StVO), in dem kein separater Gehweg erforderlich ist. In zwei Fällen handelt es sich um Sackgassen mit ausschließlich geringem Anliegerverkehr; auch hier ist die erfolgte Schulwegempfehlung nicht negativ zu bewerten. In drei Fällen ist jedoch auf der gegenüberliegenden Straßenseite ein Gehweg vorhanden, sodass die Schulwegempfehlung offensichtlich für die falsche Straßenseite erfolgt ist. Die Angabe „entfällt“ bezieht sich auf einen Abschnitt, der lediglich aus einer langen Treppe bestand.

Betrachtet man die Seitenraumbreite in Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in dem jeweiligen Abschnitt, so zeigt sich die in Bild 44 dargestellte Verteilung. Gehwege mit einer Breite über 2 m kommen demnach mehrheitlich in Abschnitten mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h vor. In Bereichen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h sind die Seitenräume mehrheitlich 2 m oder schmaler.

Wie bereits bei den Querungsanlagen erfolgte auch für die Längsverkehrsabschnitte eine Erhebung der vorhandenen Beleuchtung. In 10 von 137 Abschnitten war keine ausreichende Beleuchtung auf den

empfohlenen Schulwegen vorhanden. In einem Fall betrug die auf diesem Außerorts-Abschnitt zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h und es war zusätzlich kein Gehweg vorhanden, sondern lediglich ein unbefestigter Randstreifen. Für einen derartigen Bereich ohne Beleuchtung darf keine Schulwegempfehlung ausgesprochen werden.

Einbauten, Stromkästen, Plakate, Geschäftsauslagen oder auch Mülltonnen auf Gehwegen können sich negativ auf die Verkehrssicherheit der Kinder auswirken, da sie auf die Straße ausweichen müssen oder die Sichtbeziehungen gestört sind. In 18 der betrachteten Abschnitte waren derartige Gehwegbehinderungen vorhanden (Bild 45).

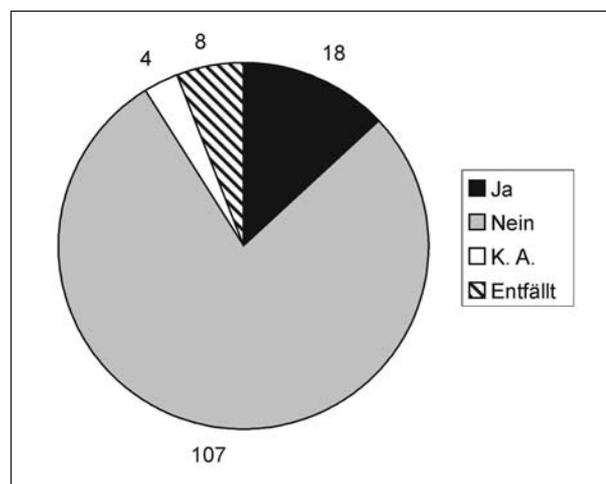


Bild 45: Überblick über das Vorhandensein einer Gehwegbehinderung in den untersuchten Längsverkehrsabschnitten (n = 137)

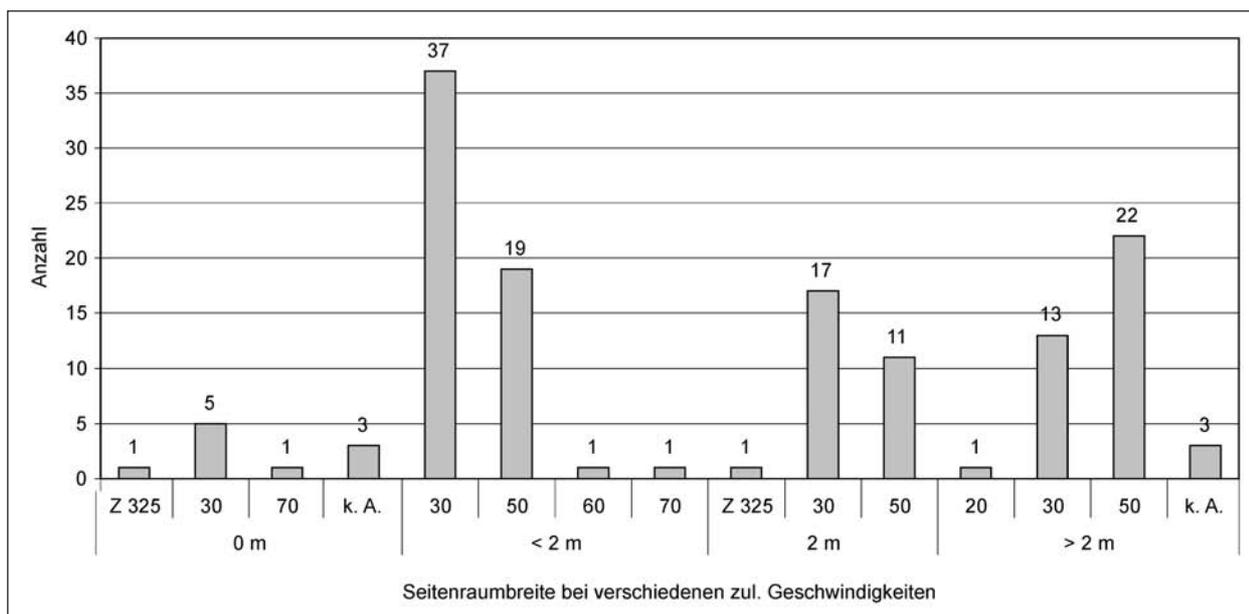


Bild 44: Überblick über die Seitenraumbreiten nach zulässigen Geschwindigkeiten (n = 136)

Neben temporärer Behinderung durch Mülltonnen wurden die Gehwege häufig durch nicht zurückgeschnittene Bepflanzung eingeengt (Bild 46 bis Bild 48). Die Häufigkeit hängt stark vom Untersuchungstag ab (Entleerung der Abfall- und Wertstoffbehälter).



Bild 46: Gehwegbehinderung durch Parker



Bild 47: Gehwegbehinderung durch Mülltonnen



Bild 48: Gehwegbehinderung durch Bepflanzung

Fazit

Die Überprüfung der 137 Abschnitte, die in den begangenen Schulwegplänen empfohlene Schulwege darstellen, hat zahlreiche negative Aspekte aufgezeigt. Nicht alle der untersuchten und empfohlenen Schulwege konnten als empfehlenswert eingestuft werden.

Bewertungskriterien waren hier unter anderem die Breite der Gehwege bzw. der Seitenräume, die vorhandene Beleuchtung und vorgefundene Gehwegbehinderungen.

Bei der Beurteilung der Bewertung ist zu beachten, dass die überprüften Abschnitte nur eine Stichprobe aus den 26 begangenen Schulwegplänen darstellten. Eine Vielzahl in den Plänen empfohlener Wege ist nicht überprüft worden. Die Zahl der Mängel wird daher voraussichtlich viel größer sein als dargestellt.

Die Thematik der Seitenraumbreite stellt einen Schwerpunkt der Mängelanalyse dar. Mehrheitlich betrug die Seitenraumbreite auf den überprüften empfohlenen Schulwegen weniger als 2 m. Dies ist vor allem im Zusammenspiel mit hohen Geschwindigkeiten und großen Verkehrsstärken negativ zu bewerten. Da Kinder häufig in Gruppen zur Schule gehen und auch auf den Gehwegen spielen, sind die Flächenansprüche hoch und sollten berücksichtigt werden. In jedem Fall sollte bei schmalen Seitenräumen ein Hinweis im Schulwegplan erfolgen, mit der entsprechenden Handlungsempfehlung, dort besonders vorsichtig zu sein, hintereinander zu gehen und nicht zu spielen. Wirkungsvoller ist hier die Anordnung einer zusätzlichen Geschwindigkeitsbeschränkung. Derartige Erfordernisse können bei der Schulwegplanerstellung im Rahmen eines Schulwegmaßnahmenplanes festgehalten werden.

Das Fehlen von Gehwegen ist besonders negativ zu bewerten. Dies gilt mit Einschränkungen auch für verkehrsberuhigte Bereiche, Shared-Space-Bereiche oder reine Anliegerstraßen mit sehr geringer Verkehrsbelastung. Auch hier sind Schutzräume für Kinder erforderlich. In einigen Schulwegplänen wurden Empfehlungen für die falsche Straßenseite ohne Gehweg vorgefunden, obwohl die gegenüberliegende Seite über einen Gehweg verfügte. Derartige Fehler müssen dadurch unterbunden werden, dass im Rahmen der Schulwegplanerstellung konsequent Vor-Ort-Begehungen durchgeführt werden.

Behinderungen auf dem Gehweg durch Einbauten, Plakate, Bepflanzung oder auch Mülltonnen können sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Zum einen können sie Sichtbehinderungen darstellen und zum anderen das Ausweichen auf die Straße erforderlich machen. Beides ist für Kinder gefährlich. Es ist daher darauf zu achten, dass die Bepflanzung im Straßenraum regelmäßig zurückgeschnitten wird. Des Weiteren sollte für die Problematik insgesamt sensibilisiert werden. Dies könnte im Rahmen von Aktionen oder Öffentlichkeitsarbeit erfolgen.

8.8 Fehler und fehlende Hinweise in den überprüften Schulwegplänen

Zur Beurteilung der Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben in den betrachteten 26 Schulwegplänen wurden im Rahmen der Auswertung folgende drei Fragestellungen (Prüfkategorien) für jeden Schulwegplan untersucht:

- Sind die genannten Handlungsoptionen zur Bewältigung einer angegebenen Gefahrenstelle korrekt oder fehlen welche (bei den vorhandenen Gefahrenstellen)?
- Stimmt der Plan/die Beschreibung mit der Realität überein?
- Fehlen im Plan Hinweise auf Gefahrenstellen?

Für die dritte Fragestellung erfolgte eine Unterteilung der Antworten in die Kategorien

- Sichtbehinderung/Unübersichtlichkeit,
- Geschwindigkeit und
- Sonstiges.

In 17 der 26 begangenen Schulwegpläne wurde auf Gefahrenstellen hingewiesen. Zum Teil wurden hierbei Handlungsempfehlungen zur Bewältigung der Gefahr gegeben. Die Auswertung der folgenden Frage bezieht sich somit auf diese 17 Pläne.

Fragestellung: Sind die genannten Handlungsoptionen zur Bewältigung einer angegebenen Gefahrenstelle unkorrekt/fehlen Handlungsoptionen (bei den vorhandenen Gefahrenstellen)?

Für 9 der 17 Schulwegpläne konnte diese Frage mit Nein beantwortet werden. Darin wurden somit keine falschen Handlungsoptionen gegeben und es

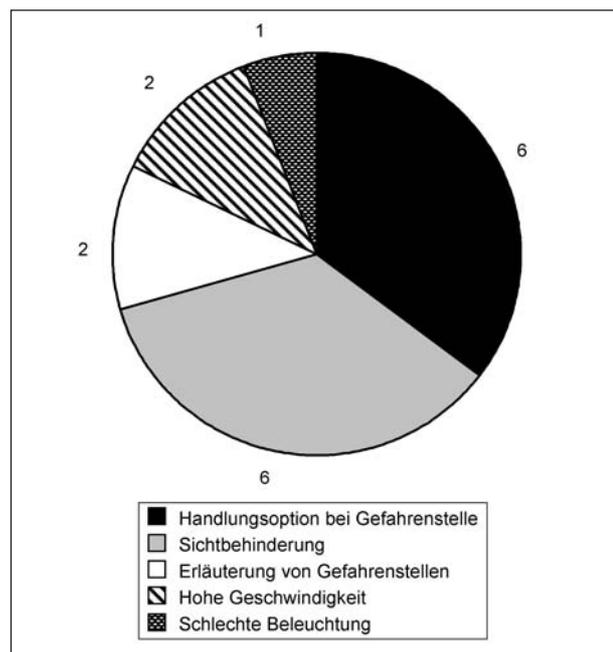


Bild 49: Übersicht über Art und Anzahl der in acht Schulwegplänen vorgefundenen fehlenden Hinweise

fehlten bei den genannten Gefahrenstellen auch keine Angaben über Handlungsoptionen zur Gefahrenbewältigung. In acht Schulwegplänen wurden die in Bild 49 dargestellten 17 unkorrekten oder fehlenden Handlungsoptionen festgestellt.

Bei diesen acht Schulwegplänen wären demnach auf Grundlage der durchgeführten Begehungen folgende Ergänzungen wünschenswert:

- Bei sechs Gefahrenstellen ohne Handlungsoptionen könnten diese ergänzt werden.
- Zwei ausschließlich symbolisch dargestellte Gefahrenstellen könnten noch zusätzlich textlich erläutert werden.
- Bei sechs Gefahrenstellen könnten Hinweise auf Sichtbehinderungen ergänzt werden.
- Bei einer Gefahrenstelle könnte ein Hinweis auf die schlechte Beleuchtung ergänzt werden.
- Bei zwei Gefahrenstellen könnten Hinweise auf hohe Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs ergänzt werden.

Es ist zu erkennen, dass in keinem der überprüften Schulwegpläne falsche Handlungsoptionen zur Bewältigung der Gefahrenstellen angegeben wurden. Bei einigen vorhandenen Gefahrenstellen wäre es hilfreich, diese textlich zu erläutern. Damit würde sofort deutlich, auf was hier besonders geachtet werden muss. Bei anderen Gefahrenstellen sollten

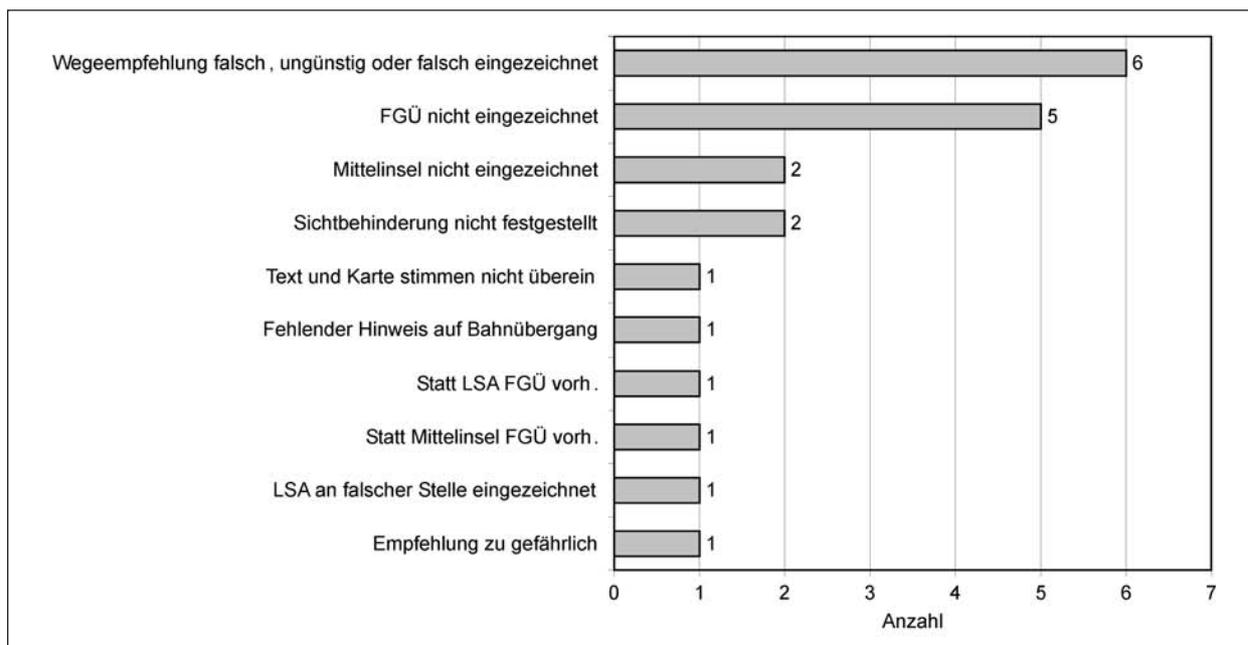


Bild 50: Übersicht über Art und Anzahl der in zehn Schulwegplänen vorgefundenen Fehler

Hinweise zur Bewältigung ergänzt werden, um das richtige Verhalten zu fördern. Zum Teil könnten die Hinweise bei Gefahrenstellen um weitere Hinweise ergänzt werden.

Die zweite untersuchte Fragestellung, die im Folgenden benannt ist, bezieht sich auf alle 26 untersuchten Schulwegpläne.

Fragestellung: Stimmt der Plan/die Beschreibung mit der Realität überein?

Für 16 der 26 Schulwegpläne konnte diese Frage mit Ja beantwortet werden. Es waren demnach mehrheitlich keine Fehler in den überprüften Plänen ersichtlich. Zehn Schulwegpläne wiesen die in Bild 50 dargestellten 21 Fehler auf (in der Karte und/oder in den Erläuterungen).

Der gravierendste Fehler war eine nicht vertretbare Wegeempfehlung. Es wurde eine Straßenüberquerung an einer nicht verantwortbaren Stelle empfohlen.

10 Fehler bezogen sich auf Überquerungsanlagen, die entweder im Schulwegplan nicht eingezeichnet, an der falschen Stelle eingezeichnet waren oder bei denen es sich um eine andere Querungsanlage handelte als im Schulwegplan angegeben. In sechs Fällen betraf der Fehler Wegeempfehlungen im Längsverkehr, wo beispielsweise die Straßenseite ohne Gehweg empfohlen wurde.

Vor allem im Hinblick auf fehlende oder falsch angegebene Querungsanlagen muss angemerkt werden, dass dies auch am Alter der Schulwegpläne liegen kann. Die für die Begehung genutzten Schulwegpläne waren zum Zeitpunkt der Überprüfung mindestens ein Jahr alt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Schulwegpläne in der Zwischenzeit aktualisiert worden sind.

Die dritte untersuchte Fragestellung, die im Folgenden benannt ist, bezieht sich ebenfalls auf alle 26 untersuchten Schulwegpläne. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt getrennt nach den für die Auswertung gebildeten Kategorien „Sichtbehinderung/Unübersichtlichkeit“, „Geschwindigkeit“ und „Sonstiges“.

Fragestellung: Fehlen im Plan Hinweise auf Gefahrenstellen?

Kategorie: Sichtbehinderung/Unübersichtlichkeit

Für 14 der 26 Schulwegpläne konnte die Frage nach fehlenden Hinweisen auf Gefahrenstellen in dieser Kategorie mit Nein beantwortet werden. Somit wurden für 12 Pläne die in Bild 51 aufgeführten fehlenden Hinweise für den Bereich „Sichtbehinderung/Unübersichtlichkeit“ erhoben. Demnach fehlten drei Mal Hinweise auf unübersichtliche Ausfahrten. In einem Fall hätte ein Hinweis auf die bessere Nicht-Nutzung einer Mittelinsel (wegen Sichtbehinderungen) erfolgen sollen. Des Weiteren fehl-

ten insgesamt 16 Hinweise auf Sichtbehinderungen (11 x durch Parken, 2 x durch Bepflanzung, 2 x allgemein, 1 x durch Müllcontainer).

Den Schwerpunkt bilden somit die Sichtbehinderungen an Überquerungsstellen, vor allem durch parkende Fahrzeuge. Da derartige Sichtbehinderungen häufig Auslöser von Unfällen sind, ist dies ein Bereich, der in jedem Fall in den Schulwegplänen thematisiert werden sollte. Besser noch ist die Beseitigung dieser Sichthindernisse durch bauliche Maßnahmen, Markierungen oder entsprechende Beschilderung, die das Parken an diesen Stellen verhindern. Die Begrünung im Straßenraum ist regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf zurückzuschneiden.

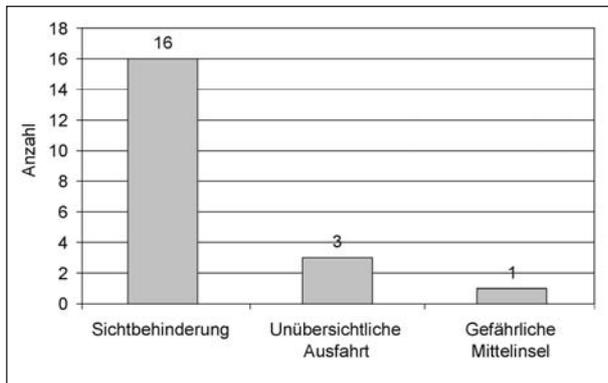


Bild 51: Übersicht über Art und Häufigkeit von Gefahrenstellen der Kategorie Sichtbehinderung/Unübersichtlichkeit, auf die in 12 Plänen nicht hingewiesen wurde

Kategorie: Geschwindigkeit

Für 19 der 26 Schulwegpläne konnte die Frage nach fehlenden Hinweisen auf Gefahrenstellen in dieser Kategorie mit Nein beantwortet werden.

In sieben der überprüften Schulwegpläne fehlen insgesamt elf Mal Hinweise auf zu hohe Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs. Zulässige Geschwindigkeiten werden in diesen Abschnitten häufig nicht eingehalten. Anzumerken ist hier, dass keine Messungen durchgeführt wurden, sondern die Aussagen auf subjektiver Einschätzung (erfahrener Beobachter) beruhen.

Kategorie: Sonstiges

Für 12 der 26 Schulwegpläne konnte die Frage nach fehlenden Hinweisen auf Gefahrenstellen in dieser Kategorie mit Nein beantwortet werden. Somit wurden für 14 Pläne die in Tabelle 82 aufgeführten fehlenden Hinweise ermittelt. Für die Darstellung erfolgte eine Kategorisierung der Angaben nach

- Gehweg/Wartefläche,
- Wunschwege,
- Konflikt Fußgänger/Radfahrer,
- Lichtsignalanlage,
- Überquerung,
- Beleuchtung,
- Mischverkehr,

Fehlerkategorie	Fehlende Hinweise auf Gefahrenstellen in Schulwegplänen
Gehweg/Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Hinweis auf den Umgang mit einem endenden Gehweg fehlt. • Ein Hinweis auf richtiges Verhalten bei einem schmalen Gehweg bzw. Seitenraum könnte ergänzt werden. • Ein Hinweis auf richtiges Verhalten bei einem schmalen Gehweg/Seitenraum mit zusätzlicher Behinderung durch Bepflanzung könnte ergänzt werden. • Ein Hinweis auf richtiges Verhalten bei einer Parkplatzausfahrt auf Wartefläche für Fußgänger an einer Überquerungsstelle fehlt. • Zwei Hinweise auf richtiges Verhalten bei fehlendem Gehweg könnten ergänzt werden. • Ein Hinweis auf richtiges Verhalten bei geringer Aufstellfläche könnte ergänzt werden. • Ein Hinweis auf richtiges Verhalten bei Engstelle auf Gehweg fehlt. • Ein Hinweis auf Lkw, die auf Gehweg ausweichen, fehlt. • Ein Hinweis auf richtiges Verhalten bei nicht vorhandenem Gehweg könnte ergänzt werden.
Wunschwege	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweis auf Nicht-Nutzung einer möglichen Wunschquerungsstelle, die jedoch aufgrund ihrer Unübersichtlichkeit nicht zu empfehlen ist, fehlt. • Ein Hinweis auf die Gefahren eines möglicherweise genutzten „Wunschweges“ über Eisenbahngleise könnte ergänzt werden (Bild 52).

Tab. 82: Übersicht über fehlende Hinweise auf Gefahrenstellen in den begangenen Schulwegplänen

Fehlerkategorie	Fehlende Hinweise auf Gefahrenstellen in Schulwegplänen
Konflikt Fußgänger/ Radfahrer	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Hinweis auf mögliche Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf gemeinsam genutztem Weg könnte ergänzt werden (Weg ist < 2 m). • Dreimal könnte ein Hinweis auf Konflikt zw. Wartefläche für Fußgänger und Radverkehr ergänzt werden.
Lichtsignalanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Hinweis auf/eine Erläuterung des Grünen Blechpfeils fehlt. • Ein Hinweis auf die möglichen Gefahren bei bedingt verträglichen Strömen (Fußgänger und Links- und Rechtsabbieger) an LSA-geregeltem Knotenpunkt könnte ergänzt werden.
Überquerung	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Hinweis auf richtiges Verhalten bei Querung an ungesicherter Stelle zwischen Haltestellen vor Schule fehlt.
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Hinweis auf schlechte Beleuchtung fehlt.
Mischverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Hinweis auf richtiges Verhalten in Bereich mit weicher Separation und Engstelle könnte ergänzt werden.
Bahnübergang	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Hinweis auf richtiges Verhalten an Bahnübergängen könnte ergänzt werden.
soziale Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Hinweis auf richtiges Verhalten bei fehlender sozialer Kontrolle könnte ergänzt werden.

Tab. 82: Fortsetzung



Bild 52: Beispiel „Wunschweg/Schleichweg“ über Eisenbahngleise

- Bahnübergang und
- sozialer Sicherheit.

Diese Einteilung zeigt bereits, in welchen Bereichen Hinweise auf Gefahren in den betrachteten Schulwegplänen fehlen.

Ein Schwerpunkt ist im Bereich Gehweg/Wartefläche zu erkennen. Häufig ist der Gehweg zu schmal, nicht vorhanden, weist Engstellen oder Behinderungen auf oder die Wartefläche für Fußgänger an Überquerungsanlagen ist zu klein. Diese Problematiken konnten bereits bei anderen Fragestellungen oder auch bei der Auswertung der Längsverkehrsabschnitte festgestellt werden und stellen somit eine häufig vorkommende Gefahr auf Schulwegen dar.

8.9 Sonstige Auffälligkeiten und Probleme

Häufig konnte im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen der ausgewählten Schulwegpläne festgestellt werden, dass die Fehler weniger im Schulwegplan selbst vorliegen, sondern die Schulwegsicherung draußen vor Ort Mängel aufweist. Des Weiteren wurden Bereiche mit Verbesserungsbedarf ermittelt, wo z. B. Empfehlungen im Schulwegplan verändert werden könnten, dies aber nicht direkt einen Fehler darstellt.

Da diese Feststellungen und Anmerkungen Hinweise auf bei der Schulwegplanerstellung wichtige Aspekte geben und das Potenzial von Verbesserungen bei Schulwegsicherungsmaßnahmen aufzeigen, erfolgt hier eine Auflistung dieser Punkte. Aufgrund der Unterschiedlichkeit und Vielfältigkeit der Aussagen wurde keine Kategorisierung vorgenommen.

- An einem Knotenpunkt ist eine etwas abgesetzte Querungsstelle empfohlen, die aufgrund des größeren Umweges nicht genutzt wird.
- Der Standort der Ampel vor der Schule ist etwas ungünstig. Z. T. müssen dadurch Umwege in Kauf genommen werden.
- Vor der Schule zwischen den Haltestellen fehlt eine Überquerungshilfe. Vorhandene Lichtsignalanlage ist zu weit entfernt. In einem weiteren langen Abschnitt könnte eine weitere Überquerungshilfe sinnvoll sein, da die empfohlene Lichtsignalanlage einen relativ großen Umweg bedeutet.

- In Teilbereichen ist ein Fußwegenetz vorhanden, das gut als Schulweg genutzt werden könnte, jedoch nicht empfohlen wird.
- Angaben sind für Ortsunkundige z. T. schwer nachvollziehbar. Wunschwege könnten in der Beschreibung berücksichtigt werden. Eine sehr wahrscheinlich genutzte ungesicherte Überquerungsstelle wird im Schulwegplan nicht beschrieben. An einer offensichtlich genutzten Überquerungsstelle ist die Wartefläche für Fußgänger gleichzeitig eine Parkplatzausfahrt.
- Im unmittelbaren Schulumfeld sind zwar Tempo-30-Zonen eingerichtet, jedoch wird die Geschwindigkeitsreduzierung nicht baulich unterstützt.
- Morgens hält der Schulbus an der der Schule zugewandten Haltestelle, mittags an der gegenüberliegenden Straßenseite, sodass eine Überquerung der Straße erforderlich wird.
- Um die Situation noch weiter zu verbessern, könnten einige Überquerungsstellen noch baulich unterstützt, durch Hinweisschilder (z. B. „Achtung, Kinder“ oder „Schulweg kreuzt“) ergänzt und mit Geschwindigkeitsreduzierungen kombiniert werden. Für eine empfohlene Überquerungsstelle, an der es zurzeit zur Sichtbehinderung durch Bepflanzung kommt – auf die auch hingewiesen wird –, gäbe es eine Alternative im weiteren Straßenverlauf.
- Keine Überquerungshilfe an der Haltestelle vor der Schule vorhanden, aber die Kfz-Belastung ist hier auch gering. Insgesamt schlechte Straßen- und Gehweg-Zustände (z. B. unbefestigt oder gar kein Gehweg vorhanden) und generell keine Hilfen zur Überquerung vorhanden. Die Nutzung einer empfohlenen LSA (zurzeit der Begehung außer Betrieb) bedeutet einen relativ großen Umweg, daher Nutzung fraglich.
- „Aktive Schulwegsicherung“ ist vor Ort nicht erkennbar. Die empfohlenen Schulwege sind nicht oder wenig unterstützt. Geschwindigkeitsbeschränkungen werden (laut Anwohnern) an vielen Stellen nicht eingehalten. Empfohlene Überquerungsstellen sind zumeist nicht besonders baulich unterstützt. Die „gelben Füße“ sind u. a. durch Umlegen der Pflastersteine nicht mehr erkennbar und werden im Schulwegplan auch nicht erwähnt.
- Auf zwei stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen gibt es keine Unterstützung durch Überquerungshilfen und auch keine Handlungsoptionen im Schulwegplan. Vor der Schule ist keine Überquerungshilfe vorhanden; der Verkehr ist dort zwar gering, jedoch schlechte Sicht durch sichtbehinderndes Parken.
- Es fehlt eine Überquerungshilfe (auf direktem Schulweg von Neubaugebiet zur Schule – dieser Wege wird real von den Kindern genutzt). Zur Verfügung stehende/angegebene Überquerungsstellen würden einen großen Umweg bedeuten und sind daher nicht attraktiv.
- In einem Kinderstadtplan wurden interessante Orte für Kinder angegeben. Diese wurden stichprobenhaft auf ihr Vorhandensein hin überprüft. Von 41 überprüften Angaben (Spielplätze Musikschule, Rodelhang, LSA etc.) wurden 36 am angegebenen Ort vorgefunden. Fünf konnten nicht gefunden werden.
- Zahlreiche Verkehrsanlagen auf den Schulwegen sind relativ alt, Markierungen sind daher zum Teil schlecht zu erkennen.
- Am Busbahnhof wäre ein breiter Mittelstreifen wahrscheinlich sinnvoller als zwei Mittelinseln, da linienhaftes Querungsverhalten der Schüler beobachtet wurde. In einem Unterabschnitt mit Haltestelle – die auch im SWP eingetragen ist – fehlt eine Überquerungshilfe. Sichtbehinderndes Parken wird an kaum einer der betrachteten Überquerungsstellen sinnvoll verhindert.
- Schleichweg über die Eisenbahngleise sollte unterbunden werden.
- Unmittelbar vor Schule ist Straßenquerung nur zwischen parkenden Fahrzeugen möglich.
- An einer Haltestelle kommt es zu Konflikten zwischen Wartefläche und Radweg. Zweimal werden große Umwege als Schulweg empfohlen, die in der Realität so sicherlich nicht genutzt werden. Dementsprechend könnten Hinweise hierzu ergänzt werden.

8.10 Zusammenfassung

Im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen wurden in 26 Schulwegplänen insgesamt 70 Gefahrenstellen (von 96 vorhandenen) und 51 Handlungsoptionen (von 70 vorhandenen) untersucht. Dabei wurde

neben der Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben auch überprüft, ob die Schulwegpläne bzw. die darin enthaltenen Beschreibungen mit der Realität übereinstimmen und ob Hinweise auf weitere Gefahrenstellen fehlen bzw. ergänzt werden könnten/sollten (vgl. Kapitel 8.8). Diese Überprüfung hat in der Summe ergeben, dass in nur zwei der 26 begangenen Schulwegpläne alle überprüften Handlungsoptionen korrekt sind bzw. keine Handlungshinweise fehlen, die Angaben im Plan mit der Realität übereinstimmen und keine Hinweise auf weitere Gefahren bzw. Gefahrenstellen fehlen.⁴⁶ Demgegenüber wiesen drei Schulwegpläne in allen drei genannten Prüfkategorien Schwächen bzw. Fehler auf. Somit wurden in 21 der 26 überprüften Schulwegpläne in zwei Prüfkategorien Mängel festgestellt.

Neben einer Untersuchung angegebener Gefahrenstellen, der benannten Handlungshinweise und konkreten Planinhalte erfolgte auch eine stichprobenartige Überprüfung empfohlener Überquerungsstellen und Wegeempfehlungen im Längsverkehr (vgl. Kapitel 8.6 und Kapitel 8.7). Zusammenfassend hat sich für den Querverkehr ergeben, dass an in Schulwegplänen empfohlenen Überquerungsstellen häufig Schwächen im Bereich

- hoher Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten,
- fehlender Beleuchtung,
- vorhandener Sichtbehinderungen,
- langer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und
- von Konflikten zwischen Fußgängern und Kfz an Lichtsignalanlagen

vorzufinden sind. Auch eine Kombination verschiedener dieser Mängel war an zahlreichen Querungsstellen vorzufinden. Den eindeutigen Schwerpunkt der Mängel bildeten vorgefundene Sichtbehinderungen, zumeist durch parkende Fahrzeuge. An 98 der 166 betrachteten Überquerungsstellen konnten Sichtbehinderungen durch z. B. parkende Fahrzeuge oder Bepflanzung festgestellt werden. Bezieht man dies auf die Anzahl der begangenen Schulwegpläne, so waren in 23 der 26 Pläne Sichtbehinderungen an empfohlenen Überquerungsstellen

vorzufinden. In drei dieser 23 Pläne wies keine der jeweils betrachteten Querungen eine ausreichende Sicht auf. Lediglich in zwei Schulwegplänen wurden keine eingeschränkten Sichtbeziehungen vorgefunden; hier wurde allerdings jeweils nur eine Überquerungsstelle überprüft. Für einen der Schulwegpläne erfolgte keine Begehung von empfohlenen Überquerungen.

Im Längsverkehr lag der Schwerpunkt der vorgefundenen Mängel bei einer nicht ausreichenden Seitenraumbreite. Zudem fehlten zum Teil Gehwege oder es kam auf empfohlenen Wegen zu Behinderungen durch z. B. Einbauten, Plakate, Bepflanzung oder Müllcontainer. In insgesamt 16 der 26 begangenen Schulwegpläne war auf den überprüften Schulwegempfehlungen die Seitenraumbreite geringer als 2 m. Bei vier Schulwegplänen erfolgten keine Begehungen im Längsverkehr. Somit wiesen in 6 Plänen die überprüften Wegeempfehlungen durchweg eine Gehwegbreite von 2 m oder mehr auf.

Die überprüften Schulwegempfehlungen im Quer- und Längsverkehr stellen nur eine Auswahl bzw. Stichprobe aus den betrachteten 26 Schulwegplänen dar, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Zahl der Mängel voraussichtlich viel größer sein wird als in der Auswertung dargestellt.

9 Anwendung von Schulwegplänen durch die Eltern

9.1 Einleitung

Je nach Alter der Kinder sind überwiegend die Eltern die maßgebliche Zielgruppe von Schulwegplänen. Auch wenn das Einüben von Schulwegen auch mit Unterstützung von anderen Personengruppen (Großeltern, Erzieher, Geschwister etc.) geschieht, wird hier die Zielgruppe der Eltern in den Fokus gestellt. Von der Akzeptanz und dem Interesse der Eltern wird die Anwendung von Schulwegplänen maßgeblich geprägt sein.

Grundsätzlich erscheint es einleuchtend, dass auch die schönsten Schulwegpläne nichts nutzen, wenn sie auf unzureichende Akzeptanz und Anwendung bei den Eltern stoßen und die darin empfohlenen Schulwege oder darin enthaltenen Empfehlungen nicht mit den Kindern eingeübt werden.

⁴⁶ Hinzuweisen ist hierbei nochmals darauf, dass in den meisten Fällen die Schulwegpläne bzw. deren Inhalte nur stichprobenhaft untersucht worden sind.

Neben den Ergebnissen zum Verbreitungsgrad, zum Erarbeitungsprozess und zu den Vor-Ort-Begleichen von ausgewählten Schulwegplänen stellen die Angaben der Eltern einen maßgebenden Teil der Untersuchung dar.

In den nachfolgenden Kapiteln werden zunächst die Konzeption und die Inhalte der Elternbefragung erläutert. Nach einer Darstellung der Auswahl der Schulen wird auf die Vorbereitung und Durchführung der Elternbefragung eingegangen. Anschließend erfolgt die Darstellung der Beteiligung an der Befragung. Der Hauptteil widmet sich der Analyse der Nutzung von Schulwegplänen durch die Eltern.

9.2 Konzeption und Inhalte der Elternbefragung

Die schriftliche Befragung der Eltern erfolgte im Klassenverband. Jeweils alle Eltern einer Klasse der ausgewählten Schulen konnten die Fragebögen zu Hause bearbeiten. Die Befragungssituation war demnach nicht kontrolliert. Es erfolgte keine Vorgabe, welcher Elternteil den Fragebogen bearbeiten soll.

Die Auswahl der Schulen und damit der jeweiligen Eltern ist nicht bevölkerungsrepräsentativ. Sie richtete sich im Wesentlichen nach der bisherigen Teilnahmebereitschaft in den vorangegangenen Arbeitsschritten des Forschungsprojektes. Auf diese Weise war sichergestellt, dass die bisherigen Teilergebnisse und die Befragungsergebnisse der Eltern geeignet waren, um einen möglichst vollständigen und tiefen Einblick in die konkrete Umsetzungspraxis des einzelnen Schulwegplanes zu erhalten.

Grundsätzlich sollten Eltern von Kindern an Grundschulen und weiterführenden Schulen in die Befragung mit einbezogen werden. Bei der Auswahl der zu befragenden Zielgruppen wurde unterstellt, dass der Schulwegplan für die Eltern mehrheitlich zu Beginn des ersten Schuljahres bzw. bei weiterführenden Schulen zu Beginn des fünften Schuljahres von den Eltern zur Wegeplanung genutzt wird. Unberücksichtigt blieben dabei z. B. Zuzüge oder auch Schulformen mit längeren gemeinsamen Grundschulzeiten. Zudem sollten die konkreten Erinnerungen der Eltern an die Anwendung des Schulwegplanes noch möglichst „frisch“ sein.

Aus diesen Gründen erfolgte die Befragung von Eltern der ersten und fünften Klassen möglichst zeitnah nach Beginn des neuen Schuljahres.

Die Eltern, die den Schulwegplan ihres Kindes nicht kannten, konnten ebenfalls an der Befragung teilnehmen. Sie beantworteten allgemeine Fragen zur Schulwegplanung mit ihren Kindern, dem Einfluss der Eltern bei der Wegeplanung, der Verkehrsmittelwahl und dem Mobilitätsverhalten.

Der Erhebungsbogen (siehe Anlage) war in folgende acht Themenbereiche gegliedert:

- Fragen zum Kind (Alter, Geschlecht, Klasse),
- der Schulweg des Kindes (Verkehrsmittel, Begleitung, Entfernung),
- Erfahrungen mit dem Einüben des Schulweges,
- Kenntnisse der Eltern über den Schulwegplan,
- Bewertung des Schulwegplanes anhand vorgegebener Merkmale,
- Wichtigkeit unterschiedlicher Planinhalte für Eltern,
- Prozesszufriedenheit (Beteiligung bei der Erstellung) und
- allgemeine Angaben zum Bearbeiter des Fragebogens (Geschlecht, Beruf, Nationalität).

Als Information enthielt das Deckblatt des Fragebogens ein kurzes Anschreiben an die Eltern, in dem das Projekt und die Ziele der Studie erläutert wurden. Zudem waren Hinweise zur Abgabe des Fragebogens bzw. zum Einsammeln in der Schule enthalten. Die Erhebungsunterlagen enthielten zudem eine Kopie des Schulwegplanes.

Über den Klassenlehrer erfolgte die Weitergabe der Befragungsbögen an die Kinder. Um die Anonymität zu wahren, wurde jedem Fragebogen ein Rückumschlag beigelegt. Die ausgefüllten Erhebungsbögen wurden dann in verschlossenen Umschlägen im Sekretariat gesammelt und per Post zurückgeschickt. Dieses Vorgehen hatte sich aus Gründen der Vertrauensbildung und einer hohen Antwortbereitschaft der Eltern bereits bei früheren Befragungen an Schulen bewährt.

Das Befragungskonzept und die Fragebögen wurden mit dem Landesdatenschutz abgestimmt. Die notwendigen Genehmigungen waren analog der Befragung der Schulen vorab bei den zuständigen Kultusministerien einzuholen und lagen den Erhebungsunterlagen bei. Als Information für die Lehrer wurde ein einseitiges Schreiben beigelegt, in dem

sowohl das Forschungsprojekt und dessen Ziele als auch die Vorgehensweise beim Verteilen und Einsammeln der Fragebögen erläutert waren. Nach Rücksprache mit den Schulleitungen erhielten die Lehrer die Empfehlung, den Eltern zum Beantworten der Fragen ca. zwei Wochen Bearbeitungszeit einzuräumen.

9.3 Durchführung der Befragung

Die ausgewählten Schulen wurden telefonisch vorab um Teilnahmebereitschaft an der Elternbefragung gebeten. Diese Anrufe fanden in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Ferienzeiten in den Bundesländern ca. zwei Wochen nach dem Ende der Sommerferien statt. Im Rahmen der Telefonate zum Abklären der Teilnahmebereitschaft wurden je Schule auch die Anzahl der Klassen und die Gesamtzahl der Schüler in der 1. bzw. 5. Jahrgangsstufe abgefragt. Auf dieser Datengrundlage wurden die Unterlagen für jede Schule zusammengestellt.

Um einzelne Befragungsergebnisse nicht durch die Befragungssituation zu beeinflussen, erfolgte die telefonische Kontaktaufnahme zu den Schulen erst nach den jeweiligen Ferien, da es ansonsten mög-

lich gewesen wäre, dass mehr Schulwegpläne als üblich frühzeitig an Eltern verteilt werden. 16 der 21 kontaktierten Schulen signalisierten ihre Teilnahmebereitschaft an der Befragung.

Von diesen 16 Schulen waren 13 Grundschulen, eine Realschule, eine Regionalschule (Grund- und Hauptschule) und eine kombinierte Grund-, Haupt- und Realschule. Aufgrund der genannten und gewählten Auswahlkriterien waren in der Stichprobe nicht alle Bundesländer und Gemeindegrößenklassen vertreten.

10 der 16 für die Elternbefragung ausgewählten Schulen lagen in Nordrhein-Westfalen. Zwei der an der Elternbefragung teilnehmenden Schulen waren aus Hessen und eine aus Sachsen-Anhalt. Des Weiteren wurden eine Schule aus Schleswig-Holstein, eine aus Hamburg und eine aus Rheinland-Pfalz für die Elternbefragung ausgewählt (vgl. Tabelle 83).

In Bezug auf die Gemeindegröße wurden neben Hamburg mit mehr als 500.000 Einwohnern überwiegend Kommunen zwischen 5.001 und 200.000 Einwohnern (GGK 3 bis 7) für die Elternbefragung ausgewählt. Die ausgewählten Schulen verfügten zum Teil über mehr als eine Klasse je Jahrgang.

BL	GGK	Schulart	Anz. 1. Klassen (abs.)	Gesamtzahl Schüler 1. Klassen	Anz. Klassen (abs.)	Gesamtzahl Schüler 5. Klassen	Rücklauf absolut	Rücklauf in %
SH	3	GS + HS	2	52	-*	-	26	50,0
HH	9	GS	3	78	-	-	53	67,9
NW	5	GS	1	25	-	-	10	40,0
NW	6	GS	2	48	-	-	26	54,2
NW	4	GS	3	65	-	-	31	47,7
NW	6	GS	1	27	-	-	17	63,0
NW	4	GS	2	45	-	-	21	46,7
NW	6	GS	2	56	-	-	28	50,0
NW	5	GS	2	54	-	-	28	51,9
NW	6	GS	3	80	-	-	17	22,5
NW	6	RS	-	-	4	115	-74	-64,3
NW	5	GS	3	76	-	-	53	69,7
HE	7	GS + HS + RS	3	60	4	80	25/20	41,7/25,0
HE	5	GS	3	60	-	-	45	75,0
RP	4	GS	3	67	-	-	40	59,7
ST	6	GS	2	45	-	-	24	53,3
-	-	-	35	838	8	195	444/94	51,4/48,2

* Es wurden nur die Grundschüler dieser Schule befragt, da die Hauptschüler bzw. deren Eltern aufgrund von schulischen Umstrukturierungen zurzeit der Befragung mit anderen Dingen belastet waren.

Tab. 83: Übersicht über die Auswahl der Schulen für die Elternbefragung und Rücklaufquoten

Die Befragung der Eltern erfolgte ca. 3 Wochen nach Ende der Sommerferien im Jahr 2009. Den Eltern war damit eine ausreichende Zeitspanne für das Einüben des Schulweges mit ihrem Kind gegeben.

9.4 Teilnahme an der Befragung

Insgesamt wurden 1.033 Elternfragebögen versendet, davon 838 an Eltern von Kindern der ersten Klassen und 195 an Eltern von Kindern aus fünften Klassen. Die Beteiligungsquoten sind in Tabelle 83 dargestellt. Insgesamt konnte eine Rücklaufquote von durchschnittlich 52,1 % erzielt werden.

Für die teilnehmende Regional- bzw. Grund- und Hauptschule aus Schleswig-Holstein ist anzumerken, dass auf Anregung des Schulleiters lediglich die Eltern der Erstklässler befragt wurden, da die Eltern der Fünftklässler aufgrund der Umstrukturierung der Schule zu einer Regionalschule bereits zeitlich stark strapaziert waren.

9.5 Teilnehmer der Befragung

Die Fragebögen wurden sowohl bei den Erstklässlern (84,9 %) als auch bei den Fünftklässlern (75,5 %) überwiegend von den Müttern bearbeitet. Der Anteil der Väter, die den Fragebogen ausgefüllt haben, lag bei den Fünftklässlern im Vergleich zu den Erstklässlern deutlich höher (Tabelle 84).

80,6 % der befragten Eltern der Erstklässler waren in Deutschland geboren. Bei den befragten Eltern der Fünftklässler betrug dieser Anteil 67,0 % (Tabelle 85). Ohne hier besondere Ergebnisdarstellungen vorzunehmen, zeigten sich im Zuge der Aus-

Bearbeiter	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Mutter	377	84,9	71	75,5
Vater	48	10,8	17	18,1
Beide Eltern	6	1,4	1	1,1
k. A.	13	2,9	5	5,3
Gesamt	444	100,0	94	100,0

Tab. 84: Übersicht über die Bearbeiter des Fragebogens

Geburtsland	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Deutschland	358	80,6	63	67,0
Anderes Land	86	19,4	31	33,0
Gesamt	444	100,0	94	100,0

Tab. 85: Geburtsland der Bearbeiter des Fragebogens

wertungen keine Zusammenhänge in Verbindung mit dem Merkmal Geburtsland.

9.6 Alter und Geschlecht der Kinder

Das Durchschnittsalter der Kinder lag bei den Erstklässlern bei 6,1 Jahren und bei den Fünftklässlern bei 10,3 Jahren. Relevante Auffälligkeiten in der Altersstruktur der Kinder waren bei den Grundschulern und den Schülern an den weiterführenden Schulen nicht gegeben.

An der Befragung beteiligten sich von den Erstklässlern geringfügig mehr Eltern von Mädchen als von Jungen. In der Stichprobe waren durchschnittlich 51,8 % Mädchen und 47,5 % Jungen vertreten, 0,7 % der Eltern machten hierzu keine Angaben. An den beiden weiterführenden Schulen beteiligten sich demgegenüber mehr Eltern von Jungen.⁴⁷

Tabelle 86 gibt einen Überblick über die sehr unterschiedliche Verteilung befragter Eltern von Mädchen und Jungen. In Ennepetal, Kierspe und Kleve

Kommune	Mädchen	Jungen	k. A.	Gesamt
	In % von Gesamt			
	1. Klasse			
Bedburg-Hau	57,1	38,1	4,8	21
Bocholt	58,8	41,2	-	17
Boppard	36,4	59,1	4,5	22
Boppard (Buchenau)	38,9	61,1	-	18
Dessau-Roßlau	54,2	45,8	-	24
Ennepetal	70,0	30,0	-	10
Erkrath	50,9	49,1	-	53
Hamburg	47,2	52,8	-	53
Hofheim (Langenhain)	48,9	51,1	-	45
Ibbenbüren	47,1	47,1	5,9	17
Kierspe	67,7	32,3	-	31
Kleve	78,6	21,4	-	28
Offenbach	52,0	48,0	-	25
Sankt Augustin	53,8	46,2	-	26
Schönkirchen	42,3	57,7	-	26
Willich	35,7	64,3	-	28
Gesamt	51,8	47,5	0,7	444
	5. Klasse			
Euskirchen	48,6	50,0	1,4	74
Offenbach	35,0	65,0	-	20
Gesamt	45,7	53,2	1,1	94

Tab. 86: Übersicht über das Geschlecht der Kinder in Prozent

⁴⁷ Die tatsächlich vorhandene Verteilung der Jungen und Mädchen in den jeweiligen Klassen wurde im Rahmen der Befragung nicht erhoben.

war der Anteil der Eltern von Mädchen überdurchschnittlich hoch.

9.7 Schulweglänge der Kinder

Die Länge der Schulwege der Kinder ist ein zentraler Faktor für die Verkehrsmittelwahlentscheidung der Eltern und der Kinder auf dem Schulweg. Aus der tatsächlich getroffenen Verkehrsmittelwahl

Schulweglänge	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Bis 0,5 km	102	25,4	6	7,3
0,51 – 1,00 km	132	32,8	14	17,1
1,01 – 2,00 km	94	23,4	8	9,8
2,01 – 3,00 km	43	10,7	11	13,4
3,01 – 5,00 km	26	6,5	15	18,3
Über 5 km	5	1,2	28	34,1
Gesamt	402	100,0	82	100,0

Tab. 87: Häufigkeit der Schulweglängen der Kinder

Kommune	Anzahl Kinder	Durchschnitt in km	Standardabweichung
Bedburg-Hau	18	1,38	0,77
Bocholt	15	1,54	1,68
Boppard	20	1,45	0,75
Boppard (Buchenau)	12	2,79	0,96
Dessau-Roßlau	20	2,78	1,63
Ennepetal	9	1,49	1,69
Erkrath	51	1,33	1,10
Hamburg	49	1,01	0,58
Hofheim (Langenhain)	40	1,34	1,07
Ibbenbüren	14	2,01	1,00
Kierspe	26	1,48	1,62
Kleve	26	1,99	2,71
Offenbach	25	0,78	0,95
Sankt Augustin	26	0,89	0,99
Schönkirchen	26	1,52	1,19
Willich	25	1,38	0,81
Gesamt	402	1,46	1,34
5. Klasse			
Euskirchen	64	4,26	3,22
Offenbach	18	4,14	2,85
Gesamt	82	4,23	3,12

Tab. 88: Anzahl der Kinder je Kommune und deren durchschnittliche Schulweglänge

kann ein Bedarf der Eltern für Tipps und Hilfestellungen für das Einüben des Schulweges abgeleitet werden.

Tabelle 87 gibt einen Überblick über die Häufigkeiten der jeweiligen Schulweglänge der Kinder der ersten und fünften Klasse. Der Tabelle kann entnommen werden, dass über 50 % der Schulwege der Erstklässler einen Kilometer Länge nicht übersteigen und rund drei Viertel aller Kinder der ersten Klasse weniger als zwei Kilometer auf ihrem Schulweg pro Richtung zurücklegen.

Tabelle 88 zeigt die durchschnittlichen Schulweglängen der Kinder je Kommune. Der durchschnittliche Schulweg bei den Erstklässlern betrug danach 1,46 km. Die mittleren Schulweglängen der Kinder waren für die verschiedenen Grundschulen sehr unterschiedlich. Beispielsweise betrug die mittlere Schulweglänge der Grundschüler in Offenbach nur 0,78 km, während der Schulweg in Boppard (Buchenau) 2,79 km betrug. Aus diesem Ortsteil fahren die Kinder mit dem Bus zur Schule.

Kinder der weiterführenden Schulen legen i. d. R. längere Schulwege zurück. Die Befragung der Kinder in Euskirchen und Offenbach ergab eine mittlere Schulweglänge von 4,23 km, diese ist damit beinahe drei Mal so lang wie der Schulweg der Grundschüler.

9.8 Verkehrsmittelwahl der Kinder auf dem Schulweg

Zu beachten ist, dass die hier dargestellten Ergebnisse nicht das allgemeine Mobilitätsverhalten in den jeweiligen Kommunen oder der Schule insgesamt widerspiegeln, sondern sich ausschließlich auf das Mobilitätsverhalten einer Schulklasse zum Zeitpunkt der Befragung beziehen. Dieses Mobilitätsverhalten der Kinder kann z. B. je nach Wohnstandort der Kinder in jedem neuen Schuljahr unterschiedlich ausgeprägt sein. Daher sind entsprechend kurze Überarbeitungsintervalle von Schulwegplänen sinnvoll, damit diese möglichst bedarfsgerecht sind. Alternativ hierzu ist die Ausarbeitung unterschiedlicher Schulwegpläne mit jeweiligen Schwerpunkten möglich (Baukastenprinzip).

Wesentliche Änderungen der verkehrlichen Infrastruktur, die Erschließung neuer Wohngebiete oder auch die Änderung bzw. Auflösung von Schuleinzugsbereichen können sich maßgeblich auf das Mobilitätsverhalten der Kinder auf dem Schulweg

auswirken und können somit für die Bedarfsanalyse eine Bedeutung für Schulwegpläne haben.

Gefragt wurden die Eltern nach dem Verkehrsmittel, das die Kinder besonders häufig auf ihrem Schulweg nutzen. Tabelle 89 zeigt die Verkehrsmittelwahl ihrer Kinder im Sommer zur Grundschule. Tabelle 90 zeigt die Verkehrsmittelwahl der Kinder im Winter.

In der Grundschule stellt das Zu-Fuß-Gehen mit über 57 % die bestimmende Verkehrsbeteiligungsart dar, gefolgt von rund 23 % Eltern-Bringdiensten mit dem Pkw („Eltern-Taxi“) und rund 12 % Nutzern des ÖPNV. In der Gruppe der befragten Eltern sind Kinder, die den schienengebundenen öffentlichen Verkehr nutzen, unterrepräsentiert.

Den Tabellen kann entnommen werden, dass an den an der Befragung teilnehmenden Schulen in den eher ländlich geprägten Kommunen Bedburg-Hau und Willich die Kinder bereits relativ häufig mit dem Fahrrad zur Schule fahren. In Boppard, Hofheim (Langenhain) und Ibbenbüren fahren die Kinder demgegenüber häufig mit dem Bus zur Schule. Fast ein Viertel der Erstklässler wird regelmäßig mit dem Auto zur Schule gebracht.

Die Ergebnisse zeigen, dass in Einzelfällen bereits für Grundschulen eine ausschließliche Fokussierung

auf Fußgänger in Schulwegplänen unzureichend sein kann, da die Kinder ein sehr heterogenes Verkehrsmittelwahlverhalten zeigen. Bereits für Grundschulen können je nach örtlichen Gegebenheiten Radschulwegpläne oder Schulwegratgeber sinnvolle Hilfsmittel zum Üben von Schulwegen darstellen.

Tabelle 91 gibt einen Überblick über die Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl der Grundschüler im Winter im Vergleich zum Sommer. Dargestellt sind hier die Veränderungen in Prozent. Im Winter nimmt der Anteil des „Eltern-Taxis“ deutlich zu. In dieser Jahreszeit werden häufig zu Fuß oder mit dem Rad bewältigte Schulwege durch den Bus oder das Auto substituiert.

Mit dem Wechsel auf die weiterführende Schule ändert sich das Verkehrsmittelwahlverhalten der Kinder aufgrund der längeren Schulwege. Das Zu-Fuß-Gehen nimmt deutlich ab und Busfahren oder das Radfahren gewinnen an Bedeutung. Fast 50 % der Fünftklässler nutzen den Bus auf ihrem Schulweg. (Tabelle 90 und Tabelle 93)

Neben der Jahreszeit ist ein wesentlicher Einflussfaktor bei der Verkehrsmittelwahl die Schulweglänge. Der Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl der Kinder auf dem Schulweg und der Schul-

Kommune	Zu Fuß	Mit dem Fahrrad	Mit dem Bus	Mit dem Auto	Mit der Bahn	Gesamt
Bedburg-Hau	1	11	2	6	-	20
Bocholt	10	2	-	3	-	15
Boppard*	13	1	18	5	1	38
Dessau-Roßlau	3	2	3	16	-	24
Ennepetal	6	-	-	3	1	10
Erkrath	33	1	1	18	-	53
Hamburg	36	6	1	10	-	53
Hofheim (Langenhain)	33	-	10	2	-	45
Ibbenbüren	4	1	9	2	-	16
Kierspe	22	1	3	5	-	31
Kleve	17	1	3	9	-	30
Offenbach	22	1	-	2	-	25
Sankt Augustin	21	1	-	1	-	23
Schönkirchen	18	-	1	7	-	26
Willich	10	5	2	11	-	28
Gesamt	249	33	53	100	2	437
* Inkl. Boppard (Buchenau)						

Tab. 89: Verkehrsmittelwahl zur Schule im Sommer je Kommune (1. Klasse)

Kommune	Zu Fuß	Mit dem Fahrrad	Mit dem Bus	Mit dem Auto	Mit der Bahn	Gesamt
Bedburg-Hau	-	4	2	14	-	20
Bocholt	11	2	-	3	-	16
Boppard*	11	1	18	9	-	39
Dessau-Roßlau	4	-	2	17	-	23
Ennepetal	6	-	-	3	-	9
Erkrath	33	-	1	19	-	53
Hamburg	32	1	1	19	-	53
Hofheim (Langenhain)	30	-	10	5	-	45
Ibbenbüren	4	-	10	3	-	17
Kierspe	20	-	3	8	-	31
Kleve	15	-	-	13	-	28
Offenbach	22	-	-	3	-	25
Sankt Augustin	21	1	3	1	-	26
Schönkirchen	15	-	1	10	-	26
Willich	12	1	2	11	-	26
Gesamt	236	10	53	138	-	437
* Inkl. Boppard (Buchenau)						

Tab. 90: Verkehrsmittelwahl zur Schule im Winter je Kommune (1. Klasse)

weglänge kann Tabelle 94 und Tabelle 95 entnommen werden. Je länger die Schulwege werden, desto häufiger wird das Rad, das Auto oder der Bus

Kommune	Zu Fuß	Mit dem Fahrrad	Mit dem Bus	Mit dem Auto	Mit der Bahn
Bedburg-Hau	-5,0	-35,0	-	+40,0	-
Bocholt	+2,1	-0,8	-	-1,3	-
Boppard*	-6,0	-0,1	-1,2	+9,9	-2,6
Dessau-Roßlau	+4,9	-8,3	-3,8	+7,2	-
Ennepetal	+6,7	-	-	+3,3	10,0
Erkrath	-	-1,9	-	+1,9	-
Hamburg	-7,5	-9,4	-	+17,0	-
Hofheim (Langenhain)	-6,7	-	-	+6,7	-
Ibbenbüren	-1,5	-6,3	+2,6	+5,1	-
Kierspe	-6,5	-3,2	-	+9,7	-
Kleve	-3,1	-3,3	-10,0	+16,4	-
Offenbach	-	-4,0	-	+4,0	-
Sankt Augustin	-10,5	-0,5	+11,5	-0,5	-
Schönkirchen	-11,5	-0,0	-	+11,5	-
Willich	+10,4	-14,0	+0,5	+3,0	-
Gesamt	-3,0	5,3	0,0	+8,7	0,5

* Inkl. Boppard (Buchenau)

Tab. 91: Vergleich der Verkehrsmittelwahl zur Schule im Winter und Sommer (1. Klasse)

Kommune	Zu Fuß	Mit dem Fahrrad	Mit dem Bus	Mit dem Auto	Mit der Bahn	Gesamt
Sommer						
Euskirchen	12	4	37	11	7	71
Offenbach	4	5	7	2		18
Gesamt	16	9	44	13	7	89
Winter						
Euskirchen	10	2	37	16	7	72
Offenbach	4	2	9	4	0	19
Gesamt	14	4	46	20	7	91

Tab. 92: Übersicht über die Verkehrsmittelwahl zur Schule im Sommer und Winter (5. Klasse)

Kommune	Zu Fuß	Mit dem Fahrrad	Mit dem Bus	Mit dem Auto	Mit der Bahn
Euskirchen	-3,0	-2,9	-0,7	+6,7	-0,1
Offenbach	-6,8	-20,1	-4,3	+4,3	+26,9
Gesamt	-3,7	-6,0	-2,5	+5,8	+6,4

Tab. 93: Vergleich der Verkehrsmittelwahl zur Schule im Winter und Sommer (5. Klasse)

für den Schulweg genutzt. Ab 2 km Schulweglänge geht von den befragten Eltern praktisch kaum noch ein Grundschulkind zu Fuß zur Schule.

Vergleicht man die Verkehrsmittelwahl (Tabelle 89) und die Schulweglänge (Tabelle 88) in den jeweiligen Städten, ist die Tendenz des Zusammenhangs für einzelne Kommunen adressierbar. Während z. B. in der Grundschule in Offenbach und Sankt Augustin das Hauptverkehrsmittel der Kinder die eigenen Füße sind, werden die Kinder in der Schule in Dessau-Roßlau oder Boppard (Buchenau) häufiger mit dem Auto zur Schule gebracht oder nutzen den Bus. Die Verkehrsmittelwahl der Kinder der teilnehmenden Grundschule in Bedburg-Hau stellt sicherlich eine Besonderheit dar. Dort geht praktisch kein Kind der befragten Klasse zu Fuß zur Grundschule.

Unterstellt man zunächst, dass die Anforderungen, die an einen Schulwegplan gestellt werden könnten, im Zusammenhang mit dem realen Mobilitätsverhalten der Kinder stehen, dann sollten bei der Erstellung von Schulwegplänen Kenntnisse über

Schulweglänge	Zu Fuß	Mit dem Fahrrad	Mit dem Bus	Mit dem Auto	Gesamt
Bis 0,5 km	89	7	2	3	101
0,51 – 1,00 km	93	13	3	18	127
1,01 – 2,00 km	45	8	10	31	94
2,01 – 3,00 km	4	3	16	20	43
3,01 – 5,00 km	1	-	7	16	24
Über 5,00 km	-	-	2	2	4
k. A.	17	2	13	10	42
Gesamt	249	33	53	100	435

Tab. 94: Verkehrsmittelwahl und Schulweglänge der Kinder im Sommer (1. Klasse)

Schulweglänge	Zu Fuß	Mit dem Fahrrad	Mit dem Bus	Mit dem Auto	Mit der Bahn	Gesamt
Bis 0,5 km	4	1	-	1	-	6
0,51 – 1,00 km	9	1	1	2	-	13
1,01 – 2,00 km	1	1	4	-	-	6
2,01 – 3,00 km	2	3	3	3	-	11
3,01 – 5,00 km	-	2	9	3	-	14
Über 5,00 km	-	-	21	1	4	26
k. A.	-	-	6	3	4	13
Gesamt	16	8	44	13	8	89

Tab. 95: Verkehrsmittelwahl und Schulweglänge der Kinder im Sommer (5. Klasse)

die Schulweglänge oder das tatsächliche Mobilitätsverhalten der Kinder bekannt sein.

Wie oben aufgeführt, legen die Kinder mit dem Wechsel von der Grundschule auf die weiterführende Schule längere Schulwege zurück und nutzen häufiger den Bus. Je nach Mobilitätsverhalten der Kinder könnte das Üben des Busfahrens auch schon ab der ersten Klasse sinnvoll sein. Schulungsangebote für Kinder mit außerschulischen Institutionen (Bus- und Verkehrsunternehmen), die unter dem Begriff „Busschule“ seit vielen Jahren bekannt sind, sind hierfür geeignet.

Für weiterführende Schulen sind die klassischen fußgängerorientierten Schulwegpläne aufgrund des geänderten Mobilitätsverhaltens der Kinder zunehmend weniger bedarfsgerecht. Die Inhalte der klassischen Schulwegpläne für Fußgänger sollten hier um Merkmale und Inhalte von Radschulwegplänen oder Schulwegratgebern ergänzt oder durch diese ersetzt werden.

9.9 Begleitmobilität der Kinder auf dem Schulweg

Auf dem Weg zur Grundschule werden die Kinder häufig von Erwachsenen begleitet. Die befragten Eltern gaben an, dass ihre Kinder eher selten unbegeleitet zur Schule gehen. In der Grundschule gehen 8 % der Kinder ohne Begleitung zur Schule. Tabelle 96 und Tabelle 97 geben einen Überblick über die Begleitmobilität der Mädchen und Jungen in den an der Befragung teilgenommenen Schulklassen. Die Ergebnisse zeigen, dass rund die Hälfte der Kinder der ersten Klassen von Erwachsenen zur Schule gebracht wird. Dies trifft im Vergleich vermehrt auf Mädchen zu. 40 % der Kinder kommen gemeinsam mit anderen Kindern in Gruppen zur Schule.

Mit dem Wechsel auf die weiterführende Schule ändert sich die Begleitmobilität. Trotz der geringen Fallzahlen, die für einen Vergleich zur Verfügung stehen, ist die Tendenz erkennbar. Diese Kinder werden im Vergleich zu den Grundschulern weniger häufig von Erwachsenen begleitet, sie gehen oder fahren demgegenüber häufiger mit Gleichaltrigen zur Schule. Insgesamt bewältigen die Kinder der fünften Klassen ihren Schulweg mehr als doppelt so häufig alleine wie die Erstklässler.

Für die Entwicklung von Schulwegplänen können aus diesen Erkenntnissen die im Folgenden beschriebenen Schlüsse gezogen werden. Der Schul-

Begleitung	Geschlecht	1. Klasse	5. Klasse	Ges.
Keine Begleitung	Mädchen	14	10	24
	Jungen	21	12	33
Mit Erwachsenen	Mädchen	127	5	132
	Jungen	101	7	108
Mit anderen Kindern	Mädchen	87	28	115
	Jungen	88	31	119
k. A.		6	1	7
Gesamt		444	94	538

Tab. 96: Begleitung der Mädchen und Jungen auf dem Schulweg (Absolutwerte)

Begleitung	Geschlecht	1. Klasse	5. Klasse	Ges.
Keine Begleitung	Mädchen	3,2	10,8	4,5
	Jungen	4,8	12,9	6,2
Mit Erwachsenen	Mädchen	29	5,4	24,9
	Jungen	23,1	7,5	20,3
Mit anderen Kindern	Mädchen	19,9	30,1	21,7
	Jungen	20,1	33,3	22,4

Tab. 97: Begleitung der Mädchen und Jungen auf dem Schulweg (in Prozent)

wegplan unterstützt die Eltern dabei, dass die Kinder ihren Schulweg frühzeitig alleine bewältigen können, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Verkehrssicherheit gerechtfertigt ist. Der Schulwegplan kann die Eltern über die Folgen ihrer Begleitmobilität informieren, dies betrifft z. B. die negativen Folgen, die mit dem „Eltern-Taxi“ verbunden sein können.

Zur Erstellung des Schulwegplanes gehört die Ermittlung, welche Ursachen und ggf. Ängste der Eltern oder der Kinder dazu führen, dass die Kinder häufig von den Eltern zur Schule gebracht werden und damit häufig selbst ein Verkehrssicherheitsproblem im Umfeld der Schule darstellen können.

Der Schulwegplan kann gezielt genutzt werden, um die Bildung von Gehgemeinschaften zur Grundschule zu fördern. Ein solcher Projektansatz ist z. B. unter dem Begriff „walking bus“ oder „Pedibus“ bekannt und wird auch in Verbindung mit der Gesundheitsförderung der Kinder umgesetzt. Der Schulwegplan oder der Schulwegratgeber können hierfür eine Hilfestellung zur Verbesserung der Mobilitätsbildung leisten.

Für weiterführende Schulen ist der „walking bus“ aufgrund der weiteren Schulwege zunehmend unattraktiv. Des Weiteren ist er möglicherweise

unattraktiv, da sich die Kinder verstärkt selbstständig verabreden möchten und somit diese institutionalisierte Form des Zu-Fuß-Gehens nicht mehr benötigen. Besondere Probleme treten im Bereich der weiterführenden Schulen bei der Nutzung des ÖPNV/Schulbusses oder des Fahrrades auf. Geeignete Projektansätze zur Reduzierung von Ängsten und Gefahren bei der Nutzung des ÖPNV/Schulbusses sind unter dem Begriff „Busschule“ bekannt. Sofern derartige Projektansätze mit außerschulischen Projektpartnern nicht umgesetzt werden können, könnte der Schulwegratgeber wesentliche Informationen für die Eltern zum Einüben des Busfahrens enthalten.

Neben derartigen Projektansätzen kann der Schulwegratgeber auch Anreize setzen, das Engagement der Eltern oder auch älterer Geschwister zu fördern. Hier ist denkbar, dass sich Eltern oder auch Jugendliche ehrenamtlich als „Busbegleiter“ oder als „Schülerlotsen“ engagieren. Jugendliche Busbegleiter sind Schüler und Schülerinnen ab einem Alter von ca. 15 Jahren, die für ihre Aufgabe an einer besonderen Schulung teilgenommen haben. Derartige Schulungen werden zunehmend häufiger von Bus- und ÖPNV-Unternehmen angeboten. Bei der Erarbeitung von Schulwegplänen kann daher unter Umständen eine Zusammenarbeit mit Bus- und ÖPNV-Unternehmen sinnvoll sein.

9.10 Bekanntheit der Schulwegpläne und Begleitmobilität

Der Schulwegplan soll die Eltern und die Kinder dabei unterstützen, den möglichst sicheren Schulweg zu nutzen und den Schulweg nach Möglichkeit selbstständig zu bewältigen. Bei der Auswertung der Angaben der Eltern wurden zwei Gruppen un-

Bekanntheit Schulwegplan		Bekannt		Unbekannt		k. A.		Gesamt	
		Klasse							
		1	5	1	5	1	5	1	5
Keine Begleitung	Abs.	26	15	7	7	2	0	35	22
	In %	7,7	25,9	7,0	21,9	25,0	0,0	7,9	23,4
Mit anderen Kindern	Abs.	134	37	40	20	2	3	176	60
	In %	39,9	63,8	40,0	62,5	25,0	75,0	39,6	63,8
Mit Erwachsenen	Abs.	174	6	53	5	3	1	230	12
	In %	51,8	10,3	53,0	15,6	37,5	25,0	51,8	12,8
k. A.		2	0	0	0	1	0	3	0
Gesamt		336	58	100	32	8	4	444	94

Tab. 98: Vergleich der Begleitmobilität bei bekanntem und unbekanntem Schulwegplan (1. und 5. Klasse)

terschieden. Die erste Gruppe bildeten die Eltern, die den Schulwegplan kannten, und die zweite Gruppe die, die den Schulwegplan nicht kannten. Tabelle 98 zeigt die Ergebnisse des Vergleichs dieser beiden Gruppen.

Der Bekanntheitsgrad des Schulwegplanes zeigt bei den befragten Eltern keinen statistisch signifikanten Zusammenhang mit der Begleitmobilität. Dies gilt sowohl für die Kinder der befragten Eltern der Grundschüler als auch für die der Fünftklässler.

Die aktuell angewendeten Schulwegpläne wirken sich offenkundig nicht in der Weise aus, dass die Selbstständigkeit bei der Bewältigung der Schulwege der Kinder gefördert wird, die untersuchten Gruppen unterschieden sich nur gering.

Soll im Zusammenhang mit Schulwegplänen das Ziel unterstützt werden, die Eigenständigkeit der Kinder auf dem Schulweg zu fördern, sind zusätzliche Anreize und Informationen im Schulwegplan oder im Schulwegratgeber erforderlich. Hierfür kommen z. B. die Thematisierung des Problemfeldes „Eltern-Taxi“ oder z. B. auch die Förderung von „walking bus“ oder ähnlichen Projekten infrage.

9.11 Übung des Schulweges

Das Einüben des Schulweges wird besonders häufig entweder von beiden Elternteilen gemeinsam oder den Müttern alleine übernommen. Für die weiterführende Schule gilt das in diesem Maße nicht. Hier übernimmt die Mutter häufig diese Aufgabe alleine. Die Befragung der Eltern hat ebenfalls gezeigt, dass die Fünftklässler ihren Schulweg mit älteren Geschwistern üben. Tabelle 99 gibt einen

Person zum Üben	1. Klasse		5. Klasse	
	Abs.	In %	Abs.	In %
Nur Mutter	141	29,6	40	40,0
Nur Vater	8	1,7	5	5,0
Mit beiden Eltern	211	44,2	15	15,0
Mit Geschwistern	20	4,2	19	19,0
Nur Großeltern	9	1,9	0	0,0
Weitere Personen	15	3,1	2	2,0
Schulweg wurde nicht eingeübt	7	1,5	6	6,0
Keine/gestrichenen Angabe	66	13,8	13	13,0
Gesamt	477	100,0	100	100,0

Tab. 99: Einübung des Schulweges (1. und 5. Klasse; Mehrfachnennungen)

Überblick darüber, welche Personengruppen den Schulweg mit den Kindern eingeübt haben.

Aus den Befragungsergebnissen kann gefolgert werden, dass die Zielgruppe der Schulwegpläne im Hinblick auf eine hohe Akzeptanz und Nutzungsquote überwiegend die Eltern und hier in besonderem Maße die Mütter sein können. Für Schulwegpläne an weiterführenden Schulen kann darüber hinaus erwogen werden, die Gestaltung und Ansprache auf den Schulwegplänen auch für die Zielgruppe älterer Geschwister auszurichten. Immerhin 19 % der Eltern der Fünftklässler gaben an, dass die Schulwege mit den älteren Geschwistern geübt wurden.

9.12 Bekanntheit des Schulwegplanes

Unbekannte Schulwegpläne können von den Eltern nicht für das Einüben des Schulweges genutzt werden und sind somit wirkungslos. Im Regelfall sollen die Eltern die Schulwege zur neuen Schule frühzeitig üben. Die frühzeitige Weitergabe des Schulwegplanes an die Eltern ist daher naturgemäß die Voraussetzung für die Nutzung.

Im Rahmen der Erhebung wurden die Eltern gefragt, ob ihnen der Schulwegplan der Schule ihres Kindes bekannt ist. Tabelle 100 gibt hierzu einen Überblick. 75,7 % der Eltern der Erstklässler und 61,7 % der Eltern der Fünftklässler war der Schulwegplan zum Zeitpunkt der Befragung bekannt.

Der Bekanntheitsgrad der Schulwegpläne ist in den Kommunen unterschiedlich ausgeprägt. Tabelle

Bekanntheit Schulwegplan	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Bekannt	336	75,7	58	61,7
Unbekannt	100	22,5	32	34,0
k. A.	8	1,8	4	4,3
Gesamt	444	100,0	94	100,0

Tab. 100: Bekanntheitsgrad des Schulwegplanes bei den Eltern

Kommune	5. Klasse						Ges.
	Schulwegplan ist bekannt		Schulwegplan ist unbekannt		k. A.		
	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %	
Euskirchen	51	68,9	19	25,7	4	5,4	74
Offenbach	7	35,0	13	65,0	-	-	20

Tab. 101: Bekanntheitsgrad des Schulwegplanes bei den Eltern in den Kommunen (5. Klasse)

101 und Tabelle 102 geben hierzu einen Überblick. Es besteht hinsichtlich des Bekanntheitsgrades des Schulwegplanes bei den Eltern in zahlreichen Städten ein Verbesserungspotenzial. Dies gilt sowohl für den Primar- als auch für den Sekundarbereich.

9.13 Weitergabe der Schulwegpläne an die Eltern

Der Zeitpunkt der Übergabe des Schulwegplanes kann einen großen Einfluss auf die Nutzung haben. Dies gilt umso mehr, wenn der Schulwegplan für die Auswahl des sichersten Schulweges genutzt werden soll.

Tabelle 103 und Tabelle 104 zeigen, dass ein beträchtlicher Anteil der Eltern den Schulwegplan erst am ersten Schultag des Kindes oder später erhalten hat. Das Einüben und die Auswahl des Schulweges konnten in diesen Fällen demnach nicht mit Unterstützung des Schulwegplanes erfolgt sein.

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass der richtige Zeitpunkt der Übergabe der Schulwegpläne ein

Kommune	1. Klasse						Ges.
	Schulwegplan ist bekannt		Schulwegplan ist unbekannt		k. A.		
	Abs.	In %	Abs.	In %	Abs.	In %	
Bedburg-Hau	17	81,0	4	19,0	-	-	21
Bocholt	17	100	-	-	-	-	17
Boppard	20	90,9	1	4,5	1	4,5	22
Boppard (Buchenau)*	4	22,2	14	77,8	-	-	18
Dessau-Roßlau	6	25,0	18	75,0	-	-	24
Ennepetal	10	100	-	-	-	-	10
Erkrath	24	45,3	27	50,9	2	3,8	53
Hamburg	42	79,2	11	20,8	-	-	53
Hofheim (Langenhain)	45	100	-	-	-	-	45
Ibbenbüren	15	88,2	2	11,8	-	-	17
Kierspe	30	96,8	1	3,2	-	-	31
Kleve	23	82,1	4	14,3	1	3,6	28
Offenbach	18	72,0	7	28,0	-	-	25
Sankt Augustin	25	96,2	-	-	1	3,8	26
Schönkirchen	21	80,8	4	15,4	1	3,8	26
Willich	19	67,9	7	25,0	2	7,1	28

* Für diese Schüler war der SWP nicht vorgesehen, da es sich um Busschüler handelt

Tab. 102: Bekanntheitsgrad des Schulwegplanes bei den Eltern in den Kommunen (1. Klasse)

hohes Verbesserungspotenzial für deren Nutzung darstellt. Die Schulen oder der Schulträger sollten sehr darauf achten, den Eltern die vorhandenen Schulwegpläne frühzeitig zur Verfügung zu stellen, um somit den potenziellen Nutzen und die Nutzung von Schulwegplänen zu verbessern. Es bietet sich der erste Informationsabend der Schulneulinge an. Dieser liegt häufig in den letzten Wochen vor den Sommerferien.

Zeitpunkt Kenntnis	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Seit Einschulung (oder früher)	231	67,2	44	71,0
Seit erstem Schultag (oder später)	93	27,0	11	17,7
k. A.	20	5,8	7	11,3
Gesamt	344	100,0	62	100,0

Tab. 103: Zeitpunkt der Bekanntheit des Schulwegplanes bei den Eltern

9.14 Erläuterungen des Schulwegplanes bei der Übergabe

Die Beurteilung der Bedeutung von Schulwegplänen steht im Zusammenhang mit der Form der Informationsvermittlung durch die Schule oder die Kommune. Tabelle 105 und Tabelle 106 zeigen, wie die Eltern die Form der Übergabe der Schulwegpläne einige Wochen nach dem ersten Schultag ihres Kindes an der neuen Schule erinnern. Bei den Eltern der Erstklässler geben über 50 % an, dass die Inhalte der Schulwegpläne zumindest erklärt oder sogar intensiv besprochen wurden. An den weiterführenden Schulen war dies weniger häufig der Fall. Übereinstimmend gaben die Eltern in weit über 30 % der Fälle an, keine Erläuterungen im Zusammenhang mit der Übergabe der Schulwegpläne erhalten zu haben. Diese Praxis ist in den hier aufgeführten Untersuchungsräumen sehr unterschiedlich ausgeprägt (Tabelle 106).

Kommune	1. Klasse								
	Schulwegplan bekannt seit Einschulung (oder früher)		Schulwegplan bekannt seit erstem Schultag (oder später)		Schulwegplan unbekannt		k. A.		Ges.
	Absolut	In %	Absolut	In %	Absolut	In %	Absolut	In %	
Bedburg-Hau	16	76,2	-	-	4	19,0	1	4,8	21
Bocholt	16	94,1	-	-	-	-	1	5,9	17
Boppard	4	18,2	16	72,7	1	4,5	1	4,5	22
Boppard (Buchenau)	2	11,1	2	11,1	14	77,8	-	-	18
Dessau-Roßlau	6	25,0	-	-	18	75,0	-	-	24
Ennepetal	3	30,0	7	70,0	-	-	-	-	10
Erkrath	17	32,1	6	11,3	27	50,9	3	5,7	53
Hamburg	14	26,4	26	49,1	11	20,8	2	3,8	53
Hofheim (Langenhain)	35	77,8	8	17,8	-	-	2	4,4	45
Ibbenbüren	15	88,2	-	-	2	11,8	-	-	17
Kierspe	28	90,3	1	3,2	1	3,2	1	3,2	31
Kleve	20	71,4	3	10,7	4	14,3	1	3,6	28
Offenbach	15	60,0	1	4,0	7	28,0	2	8,0	25
Sankt Augustin	17	65,4	7	26,9	-	-	2	7,7	26
Schönkirchen	7	26,9	13	50,0	4	15,4	2	7,7	26
Willich	16	57,1	3	10,7	7	25,0	2	7,1	28
	5. Klasse								
Euskirchen	40	54,1	10	13,5	19,0	25,7	5	6,8	74
Offenbach	4	20,0	1	5,0	13,0	65,0	2	10,0	20

Tab. 104: Zeitpunkt der Kenntnis des Schulwegplanes in den Kommunen (1. und 5. Klasse)

Erläuterung	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Ja, wesentliche Inhalte wurden erklärt.	138	40,1	24	38,7
Ja, das Thema wurde intensiv besprochen.	48	14,0	4	6,5
Nein, er wurde ohne besondere Erläuterungen übergeben.	122	35,5	24	38,7
Nein, es gab nur den Hinweis, dass er im Internet verfügbar ist.	2	0,6	1	1,6
Sonstiges	17	4,9	2	3,2
k. A.	17	4,9	7	11,3
Gesamt	344	100,0	62	100,0

Tab. 105: Art und Form der Erläuterungen bei Übergabe des Schulwegplanes

9.15 Stellenwert von Schulwegplänen für die Eltern

Es wird unterstellt, dass eine hohe eigene Motivation der Eltern die Nutzung der Schulwegpläne fördern kann. Daher sollte angestrebt werden, dass die Eltern dem Schulwegplan im Allgemeinen eine möglichst hohe Bedeutung beimessen. Tabelle 107 zeigt die Einschätzung der Eltern der Erst- und Fünftklässler zur Wichtigkeit der Schulwegpläne. In beiden Gruppen wird der Schulwegplan in über 70 % der Angaben als „sehr wichtig“ oder „eher wichtig“ eingeschätzt. Eltern, die Schulwegpläne für „eher unwichtig“ oder „unwichtig“ halten, sind bei den Eltern der Erstklässler häufiger zu finden. Bei der Interpretation der Ergebnisse sollte jedoch die geringe Anzahl befragter Eltern von Fünftklässlern berücksichtigt werden.

Kommune	1. Klasse							
	Ja, wesentliche Inhalte wurden erklärt.	Ja, das Thema wurde intensiv besprochen.	Nein, er wurde ohne besondere Erläuterungen übergeben.	Nein, es gab nur den Hinweis, dass er im Internet verfügbar ist.	Sonstiges	SWP ist unbekannt	k. A.	Ges.
	In % von Gesamt							
Bedburg-Hau	47,6	28,6	4,8	-	-	19,0	-	21
Bocholt	64,7	-	17,6	-	11,8	-	5,9	17
Boppard	50,0	13,6	27,3	-	-	4,5	4,5	22
Boppard (Buchenau)	11,1	11,1	-	-	-	77,8	-	18
Dessau-Roßlau	-	4,2	20,8	-	-	75,0	-	24
Ennepetal	30,0	-	50,0	-	10,0	-	10,0	10
Erkrath	18,9	1,9	9,4	3,8	9,4	50,9	5,7	53
Hamburg	17,0	-	54,7	-	3,8	20,8	3,8	53
Hofheim (Langenhain)	60,0	31,1	6,7	-	2,2	-	-	45
Ibbenbüren	41,2	5,9	29,4	-	5,9	11,8	5,9	17
Kierspe	32,3	12,9	45,2	-	3,2	3,2	3,2	31
Kleve	42,9	25,0	10,7	-	-	14,3	7,1	28
Offenbach	36,0	28,0	4,0	-	-	28,0	4,0	25
Sankt Augustin	23,1	-	65,4	-	7,7	-	3,8	26
Schönkirchen	23,1	-	57,7	-	-	15,4	3,8	26
Willich	17,9	7,1	35,7	-	7,1	25,0	7,1	28
	5. Klasse							
Euskirchen	29,7	5,4	29,7	1,4	1,4	25,7	6,8	74
Offenbach	10,0	-	10,0	-	5,0	65,0	10,0	20

Tab. 106: Art und Form der Erläuterungen bei Übergabe des Schulwegplanes in den Kommunen

Von Interesse ist, ob sich Eltern von Mädchen und Jungen in ihrer Einschätzung über die Wichtigkeit von Schulwegplänen unterscheiden. Tabelle 108 gibt hierzu einen Überblick. Danach zeigen die Befragungsergebnisse die Tendenz, dass Eltern von Mädchen der ersten Klasse dem Schulwegplan eher eine sehr wichtige Bedeutung beimessen als die Eltern der Jungen. Für den Bereich der Aufklärungsarbeit über den Nutzen von Schulwegplänen kann bei Eltern von Jungen von einem höheren Potenzial für die Nutzung von Schulwegplänen ausgegangen werden.

Im Rahmen der Erhebung wurden die Eltern gefragt, warum sie dem Schulwegplan diese Bedeutung beimessen. Antwortvorgaben wurden den Eltern hierfür nicht gegeben. Die Angaben wurden nachträglich in Gruppen eingeteilt.

Zu dieser Fragestellung machten die Eltern besonders häufig keine Angaben oder äußerten sich in ihrer Begründung negativ, obwohl sie den Schulwegplan als besonders wichtig eingeschätzt haben. Z. B. wurden häufig die Angaben gemacht, dass der konkrete Schulweg bereits seit Jahren durch den Weg zum Kindergarten bekannt sei oder dass

das Kind mit dem Auto zur Schule gebracht wird und der Schulwegplan somit keine Relevanz hätte. Häufig wurde auch angegeben, es gäbe für das Kind nur einen Weg zur Schule, ein Schulwegplan wäre daher nicht erforderlich, da keine Wahlmöglichkeiten bestünden. Derartige Angaben wurden von den Eltern häufig gemacht und sind in der Antwortkategorie „Sonstiges (negativ)“ zusammengefasst. Tabelle 109 gibt auch einen Überblick über die Begründungen der Eltern zur Wichtigkeit von Schulwegplänen.

Als positive Begründungen gaben die Eltern an, dass die Auswahl des sichersten Weges gefördert wird und Gefahrenstellen besser erkannt werden.

Bei der Erarbeitung von Schulwegplänen sollten die genannten Begründungen der Eltern berücksichtigt werden. Der Aspekt, dass Wege zum Kindergarten oder auch besonders relevante Freizeitwege zu Spiel- und Sportplätzen in die Wegeempfehlungen einbezogen werden, erscheint plausibel. Dies gilt z. B. dort, wo ein Kindergarten und eine Grundschule am gleichen Standort liegen. So könnten sehr frühzeitig ein richtiges Verhalten und die Nutzung der sichersten Wege eingeübt werden.

Für die Nutzung von Schulwegplänen ist die Einstellung der Eltern zur Wichtigkeit von Schulwegplänen wichtig. Es kann davon ausgegangen werden, dass Eltern, die dem Schulwegplan keine Bedeutung beimessen, diesen auch weniger zum Üben der Schulwege einsetzen. Da der Schulweg der Kinder zur neuen Schule frühzeitig geübt wer-

Wichtigkeit des SWP	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Sehr wichtig	144	41,9	34	54,8
Eher wichtig	101	29,4	15	24,2
Eher unwichtig	55	16,0	7	11,3
Unwichtig	27	7,8	1	1,6
k. A.	17	4,9	5	8,1
Gesamt	344	100,0	62	100,0

Tab. 107: Einschätzung der Wichtigkeit des Schulwegplanes für die Eltern

Wichtigkeit des SWP	1. Klasse				5. Klasse			
	Mädchen	Jungen	k. A.	Gesamt	Mädchen	Jungen	k. A.	Gesamt
	In % von Gesamt				In % von Gesamt			
Sehr wichtig	56,3	42,4	1,4	144	47,1	52,9	-	34
Eher wichtig	51,5	48,5	-	101	60	40	-	15
Eher unwichtig	34,5	65,5	-	55	28,6	71,4	-	7
Unwichtig	51,9	48,1	-	27	-	100	-	1
k. A.	58,8	41,2	-	17	20	60	20	5
Gesamt	51,8	47,5	0,7	344	45,7	53,2	1,1	62

Tab. 108: Einschätzung der Wichtigkeit des Schulwegplanes für die Eltern getrennt für Mädchen und Jungen

Begründung	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
k. A.	109	31,9	26	41,9
Sonstiges (negativ)	90	26,3	7	11,3
Auswahl des sichersten Weges	45	13,2	9	14,5
Gefahrenerkennung und Sensibilisierung	33	9,6	5	8,1
Sonstiges (positiv)	32	9,4	7	11,3
Förderung von Gehgemeinschaften	14	4,1	1	1,6
Verminderung von Unsicherheiten und Ängsten	10	2,9	5	8,1
Allgemeine Tipps für Eltern	9	2,6	2	3,2
Gesamt	342	100,0	62	100,0

Tab. 109: Begründung der Wichtigkeit des Schulwegplanes für die Eltern

Wichtigkeit des Schulwegplanes	Bekannt seit Aufnahme des Kindes (oder früher)		Bekannt seit erstem Schultag (oder später)		k. A.		Gesamt	
	In % von Gesamt							
	1. Klasse	5. Klasse	1. Klasse	5. Klasse	1. Klasse	5. Klasse	1. Klasse	5. Klasse
Sehr wichtig	75,7	79,4	20,8	11,8	3,5	8,8	144	34
Eher wichtig	67,3	60,0	30,7	40,0	2,0	-	101	15
Eher unwichtig	60,0	85,7	34,5	14,3	5,5	-	55	7
Unwichtig	59,3	100,0	37,0	-	3,7	-	27	1
k. A.	29,4	20,0	17,6	-	52,9	80,0	17	5

Tab. 110: Einschätzung der Wichtigkeit von Schulwegplänen in Verbindung mit dem Übergabezeitpunkt

Wichtigkeit des Schulwegplanes	Ja, wesentliche Inhalte wurden erklärt; das Thema wurde intensiv besprochen.		Nein, er wurde ohne besondere Erläuterungen übergeben; nur Hinweis auf Verfügbarkeit im Internet.		Sonstiges		k. A.		Gesamt	
	In % von Gesamt									
	1. Klasse	5. Klasse	1. Klasse	5. Klasse	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.
Sehr wichtig	63,9	61,8	29,2	23,5	5,6	5,9	1,4	8,8	144	34
Eher wichtig	57,4	33,3	37,6	66,7	4,0	-	1,0	-	101	15
Eher unwichtig	41,8	28,6	50,9	71,4	3,6	-	3,6	-	55	7
Unwichtig	25,9	-	55,6	100,0	7,4	-	11,1	-	27	1
k. A.	35,3	-	5,9	20,0	5,9	-	52,9	80,0	17	5
Gesamt	54,1	45,2	36,0	40,3	4,9	3,2	4,9	11,3	344	62

Tab. 111: Einschätzung der Wichtigkeit von Schulwegplänen in Verbindung mit der Art der Erläuterung

den sollte, wurden die Eltern dazu befragt, zu welchem Zeitpunkt ihnen der Schulwegplan überreicht wurde (vgl. Kapitel 9.13).

In Tabelle 110 ist die Auswertung des Zusammenhangs von Bedeutung und Zeitpunkt der Übergabe der Schulwegpläne aus Sicht der Eltern dargestellt. Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass die Bedeutung der Schulwegpläne für die Eltern höher eingeschätzt wird, wenn sie diese frühzeitig erhalten haben.

9.16 Bedeutung von Schulwegplänen bei geeigneter Übergabe

Die Form der Übergabe der Schulwegpläne durch die Schule oder den Schulträger hat einen Einfluss auf die Meinung der Eltern zur Bedeutung von Schulwegplänen. Insbesondere die Befragungsergebnisse bei den Eltern der Erstklässler zeigen den Zusammenhang auf, dass eine Erläuterung der Inhalte oder ein intensives Gespräch über die Schulwegpläne die Meinung der Eltern positiv beeinflus-

sen. Von den 144 Eltern, die den Schulwegplan „sehr wichtig“ fanden, wurde dieser in rund 64 % der Fälle erläutert oder intensiv besprochen. Eltern, die eine derartige Erläuterung nicht erhalten haben, bewerteten die Bedeutung der Schulwegpläne mit 29,2 % deutlich schlechter. An den weiterführenden Schulen konnten ähnliche Befragungsergebnisse erzielt werden. Diese müssen jedoch aufgrund des geringeren Stichprobenumfangs mit Zurückhaltung interpretiert werden. Eine Übersicht der Angaben enthält Tabelle 111.

Die Befragungsergebnisse sollten zum Anlass genommen werden, die wesentlichen Inhalte und Ziele des Schulwegplanes mit den Eltern in jedem Fall zu besprechen. Dies muss rechtzeitig vor dem ersten Schultag des Kindes an der neuen Schule erfolgt sein und könnte in Form einer Vortrags- und Diskussionsveranstaltung durchgeführt werden. Der Tag der Anmeldung zu der neuen Schule kann dafür geeignet sein. Eine späte Übergabe der Schulwegpläne oder fehlende Erläuterungen wirken sich potenziell deutlich negativ auf die Nutzung von Schulwegplänen aus.

9.17 Themen beim Einüben des Schulweges

Eltern von Grundschulern und Eltern von Kindern an weiterführenden Schulen haben beim Einüben der Schulwege unterschiedliche Schwerpunkte. Die Eltern wurden gefragt, welche Themen aus ihrer Sicht besonders wichtig beim Einüben der Schulwege sind.

Einen Überblick über die Angaben der Eltern, welche Schwerpunkte beim Einüben des Schulweges bestanden, zeigt Tabelle 112.

Während bei 52,7 % der Eltern der Erstklässler der Fußweg der Kinder ein wichtiges Thema beim Einüben des Schulweges darstellte, war dies bei 43,6 % der Eltern der Fünftklässler die Nutzung des ÖPNV. Aufgrund der geringen Anzahl befragter Eltern an weiterführenden Schulen ist die Aussagefähigkeit der Ergebnisse jedoch eingeschränkt.

Von den 444 befragten Eltern der Kinder der ersten Klassen gaben 16,7 % an, den Schulweg nicht geübt zu haben, weitere 22,1 % machten hierzu keine näheren Angaben. Der Anteil der Eltern, die den Schulweg zur weiterführenden Schule mit ihren Kindern nicht geübt haben, lag mit 8,5 % niedriger als an den Grundschulen.

Neben der groben Einteilung und Zuordnung, welche Schwerpunkte die Eltern beim Üben setzen, konnten die Eltern angeben, welche konkreten Inhalte sie mit ihren Kindern geübt haben. Die Eltern bekamen hierfür keine Antwortmöglichkeiten vorgegeben und es waren Mehrfachantworten möglich. Die sehr heterogenen Angaben wurden nachträglich kategorisiert (Tabelle 113).

Insgesamt konnten 639 Aussagen über die Erstklässler ausgewertet werden. Einen deutlichen Schwerpunkt beim Einüben des Schulweges bildet demnach das Überqueren der Straße. Fasst man die drei Kategorien „Überqueren allgemein“, „Überquerungsstellen ohne Vorrang“ und „Überquerungsstellen mit Vorrang“ zusammen, können diesem Bereich rund 28 % der Angaben zugeordnet werden.

An den weiterführenden Schulen setzten die befragten Eltern der Kinder der fünften Klassen neben dem am häufigsten genannten Thema „Querens“ weitere Schwerpunkte. Von den 115 Aussagen über wichtige Themen beim Einüben der Schulwege entfielen 17,4 % der Angaben auf die Nutzung des ÖPNV.

Wichtige Themen beim Üben	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Fußweg	234	52,7	22	23,4
ÖPNV-Nutzung	27	6,1	41	43,6
Rad fahren	11	2,5	3	3,2
Keine Übung	74	16,7	8	8,5
k. A.	98	22,1	20	21,3
Gesamt	444	100,0	94	100,0

Tab. 112: Schwerpunkte beim Einüben des Schulweges

Wichtige Themen beim Üben	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Überqueren allgemein	106	16,6	9	7,8
Unspezifische Gefahrenpunkte	70	11,0	9	7,8
Aufmerksamkeit	64	10,0	9	7,8
Zeit- und Routenplanung	61	9,5	9	7,8
Sonstiges	49	7,7	9	7,8
Konflikte im Längsverkehr	47	7,4	2	1,7
Überquerungsstellen ohne Vorrang	36	5,6	-	-
Überquerungsstellen mit Vorrang	36	5,6	15	13,0
Ängste und Umgang mit Fremden	28	4,4	3	2,6
Nutzung ÖPNV	20	3,1	20	17,4
Gruppenbildung mit Kindern	16	2,5	3	2,6
Sichtbarkeit (Kleidung, Beleuchtung)	2	0,3	1	0,9
k. A.	110	17,2	28	24,3
Gesamt	639	100,0	115	100,0

Tab. 113: Wichtige Inhalte beim Üben des Schulweges aus Sicht der Eltern (Mehrfachnennungen)

Bekanntheit des Schulwegplanes und Einüben des Schulweges

Der Schulwegplan soll die Eltern und die Kinder dabei unterstützen, den möglichst sicheren Schulweg zu finden und diesen einzuüben. Die Auswertung der Befragung hat ergeben, dass Eltern, denen der Schulwegplan bekannt ist, den Schulweg häufiger mit ihren Kindern geübt haben. Dies gilt sowohl für die Grundschüler als auch für die Kinder der weiterführenden Schulen. Tabelle 114 und Tabelle 115 zeigen die Ergebnisse des Vergleiches der beiden Gruppen.

Übung des Schulweges	1. Klasse			
	SWP bekannt		SWP unbekannt	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Schulweg wurde geübt	295	87,8	71	71,0
Schulweg wurde nicht geübt	19	5,7	5	5,0
Keine Zuordnung möglich	22	6,5	24	24,0
Gesamt	336	100,0	100	100,0

Tab. 114: Einübung des Schulweges nach Bekanntheit des Schulwegplanes (1. Klasse)

Übung des Schulweges	5. Klasse			
	SWP bekannt		SWP unbekannt	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Schulweg wurde geübt	50	86,2	22	68,8
Schulweg wurde nicht geübt	5	8,6	6	18,8
Keine Zuordnung möglich	3	5,2	4	12,5
Gesamt	58	100,0	32	100,0

Tab. 115: Einübung des Schulweges nach Bekanntheit des Schulwegplanes (5. Klasse)

9.18 Nutzung des Schulwegplanes

Auch der beste Schulwegplan muss seine Wirkung verfehlen, wenn er von den Eltern nicht genutzt wird. Von den 444 befragten Eltern der Kinder der ersten Klassen wurde der Schulwegplan von 39,6 % der Eltern genutzt, 51,2 % war der Plan unbekannt oder er wurde nicht genutzt und weitere 9,2 % machten keine Angaben. Bei den Eltern der Kinder der fünften Klassen war die Nutzungshäufigkeit mit 40,4 % auf vergleichbarem Niveau (Tabelle 116).

Tabelle 117 zeigt die Nutzungsquoten der Schulwegpläne in den beteiligten Schulen der jeweiligen Kommunen. Danach ist das Nutzungsverhalten sehr unterschiedlich ausgeprägt. Besonders hohe Nutzungsquoten konnten z. B. in einer Grundschule in Bocholt (82,4 %) und Kleve (71,4 %) erreicht werden.

Das Nutzungsverhalten der Schulwegpläne durch die Eltern ist bei Mädchen und Jungen unterschiedlich ausgeprägt. Für die Übung des Schulweges der Mädchen werden die Schulwegpläne an den Grund- und weiterführenden Schulen häufiger genutzt. Tabelle 118 gibt hierzu einen Überblick. Da

Nutzung des SWP	1. Klasse		5. Klasse	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Ja, SWP wurde genutzt	176	39,6	38	40,4
Nein, SWP wurde nicht genutzt	127	28,6	17	18,1
SWP unbekannt	100	22,5	32	34,0
k. A.	41	9,2	7	7,4
Gesamt	444	100,0	94	100,0

Tab. 116: Nutzung des Schulwegplanes durch die Eltern

Kommune	1. Klasse				Ges.
	SWP genutzt	SWP nicht genutzt	SWP unbekannt	k. A.	
	In % von Gesamt				
Bedburg-Hau	38,1	28,6	19,0	14,3	21
Bocholt	82,4	5,9	-	11,8	17
Boppard	59,1	18,2	4,5	18,2	22
Boppard (Buchenau)	11,1	11,1	77,8	-	18
Dessau-Roßlau	16,7	8,3	75,0	-	24
Ennepetal	30,0	60,0	-	10,0	10
Erkrath	20,8	15,1	50,9	13,2	53
Hamburg	22,6	49,1	20,8	7,5	53
Hofheim (Langenhain)	62,2	31,1	-	6,7	45
Ibbenbüren	35,3	35,3	11,8	17,6	17
Kierspe	54,8	29,0	3,2	12,9	31
Kleve	71,4	7,1	14,3	7,1	28
Offenbach	36,0	28,0	28,0	8,0	25
Sankt Augustin	26,9	69,2	-	3,8	26
Schönkirchen	42,3	34,6	15,4	7,7	26
Willich	39,3	25,0	25,0	10,7	28
5. Klasse					
Euskirchen	44,6	21,6	25,7	8,1	74
Offenbach	25,0	5,0	65,0	5,0	20

Tab. 117: Nutzung des Schulwegplanes durch die Eltern in den Kommunen

Nutzung des SWP allg.	1. Klasse				5. Klasse			
	Mädchen	Jungen	k. A.	Ges.	Mädchen	Jungen	k. A.	Ges.
	In % von Gesamt				In % von Gesamt			
Ja	55,7	43,2	1,1	176	55,3	44,7	-	38
Nein	46,5	53,5	-	127	41,2	58,8	-	17
k. A.	46,3	53,7	-	41	-	85,7	14,3	7
Ges.	51,2	48,3	0,6	344	45,2	53,2	1,6	62

Tab. 118: Häufigkeit der Nutzung des Schulwegplanes getrennt nach Jungen und Mädchen

die Schulwegpläne rund 10 % häufiger für Mädchen genutzt werden, sollte im Zuge der Aufklärungsarbeit und Ansprache der Eltern in der Schule oder

durch die Kommune darauf geachtet werden, dass die Eltern der Jungen von der Wichtigkeit von Schulwegplänen ebenfalls überzeugt werden.

Die Eltern wurden im Rahmen der Erhebung gefragt, wofür sie den Schulwegplan konkret genutzt haben. Dafür wurden ihnen Antwortvorgaben gemacht. Sie konnten angeben, ob sie den Schulwegplan

- zum Üben des Schulweges,
- zum Erkennen von Gefahrenstellen oder
- zur Auswahl des sichersten Schulweges

eingesetzt haben. Mehrfachangaben waren möglich. Am häufigsten wurden die Schulwegpläne zur Auswahl des Schulweges genutzt. An den Grundschulen gaben 32,6 % der Eltern an, den Schulwegplan zur Auswahl der Wege genutzt zu haben. Bei den Eltern der weiterführenden Schulen waren es 46,8 %. Tabelle 119 gibt hierzu eine Übersicht. Auch hier muss bei der Bewertung des Vergleiches die geringe Fallzahl der Eltern der Fünftklässler berücksichtigt werden.

Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse, dass die Schulwegpläne ebenfalls häufig zum besseren Erkennen von Gefahrenstellen genutzt werden.

9.19 Inhaltlicher Bedarf von Schulwegplänen

Das ursprüngliche Ziel des Schulwegplanes ist es, die Verkehrssicherheit der Kinder auf dem Weg zur Schule zu erhöhen. Der Schulwegplan soll die Eltern bei der Wahl des sichersten Schulweges unterstützen. Diese Ziele sollten nach wie vor das zentrale Ziel eines Schulwegplanes sein.

Darüber hinaus haben sich jedoch die klassische Verkehrssicherheitsarbeit und deren Ziele erweitert. Die bewährte Verkehrserziehung hat sich zur Mobilitätserziehung oder zur Mobilitätsbildung weiterentwickelt. Entsprechende Empfehlungen der Kultusminister sind seit 1994 konkretisiert. Neben der Verkehrssicherheitserziehung werden in der schulischen Mobilitätsbildung zunehmend auch Ziele der Sozial-, Umwelt-, und Gesundheitserziehung verfolgt (vgl. Kapitel 3.4). Das Thema Schulwegpläne ist in diesem Kontext zu betrachten.

Nutzung des Schulwegplanes für/zum ...	Ja				Nein				k. A.				Gesamt	
	1. Klasse		5. Klasse		1. Klasse		5. Klasse		1. Klasse		5. Klasse			
	Abs.	In %	1. Kl.	5. Kl.										
die Auswahl des Weges	112	32,6	29	46,8	157	45,6	16	25,8	75	21,8	17	27,4	344	62
Erkennen von Gefahrenstellen	109	31,7	23	37,1	150	43,6	19	30,6	85	24,7	20	32,3	344	62
das Einüben des Schulweges	85	24,7	19	30,6	172	50,0	19	30,6	87	25,3	24	38,7	344	62

Tab. 119: Nutzung des Schulwegplanes durch die Eltern (Mehrfachnennungen)

Inhalte des Schulwegplanes	Sind zwingend erforderlich	Sollten Bestandteil sein	Können Bestandteil sein	Sind eher nicht notwendig	Sind nicht erforderlich	k. A.	Gesamt							
	In % von Gesamt													
	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.
Bewältigung Fußwege	57,0	50,0	23,5	25,8	4,4	1,6	1,2	-	0,6	1,6	13,4	21,0	344	62
Hinweise zum Radfahren	45,1	46,8	28,2	30,6	9,3	1,6	0,9	-	1,5	-	15,1	21,0	344	62
Förderung der Mobilitätskompetenz	41,6	35,5	27,6	27,4	13,1	12,9	2,6	-	0,3	-	14,8	24,2	344	62
Wegeempfehlungen	39,0	33,9	36,9	29,0	7,8	11,3	2,6	1,6	0,6	-	13,1	24,2	344	62
Hinweise zum ÖPNV	27,9	41,9	36,9	24,2	13,1	8,1	3,2	-	2,6	1,6	16,3	24,2	344	62
Hinweise zum „Eltern-Taxi“	26,2	14,5	31,1	41,9	17,7	14,5	5,8	4,8	2,9	-	16,3	24,2	344	62
Hinweise für Freizeitwege	24,7	22,6	23,8	25,8	23,8	17,7	8,4	9,7	4,9	-	14,2	24,2	344	62

Tab. 120: Einschätzung der Eltern über die Wichtigkeit unterschiedlicher Inhalte im Schulwegplan

Die Eltern der Kinder der ersten und fünften Klassen wurden gefragt, welche Inhalte sie sich in den Schulwegplänen wünschen. Den Eltern wurden dafür sieben Themenbereiche zur Beurteilung vorgegeben. Sie sollten bewerten, für wie notwendig sie diese Inhalte als Bestandteil eines Schulwegplanes einschätzen.

Tabelle 120 kann entnommen werden, dass die Eltern bezüglich der Inhalte von Schulwegplänen hohe Erwartungen haben. Die klassischen Schulwegpläne für Fußgänger können den hier dargestellten Anforderungen der Eltern nicht in vollem Umfang gerecht werden. Das heißt aber auch ausdrücklich, dass auf die klassischen Inhalte von Schulwegplänen nicht verzichtet werden kann.

Die klassischen Schulwegpläne sollten aus Sicht der Eltern um die Themenbereiche Radfahren, Förderung der Mobilitätskompetenz und ÖPNV-Nutzung ergänzt werden. Die Themen „Eltern-Taxi“ und die Aufnahme von Freizeitwegen wurde demgegenüber weniger, z. T. aber immer noch mehrheitlich gefordert. Damit entspricht das Anforderungsprofil der Eltern den Inhalten, wie sie häufig in Radschulwegplänen und Schulwegratgebern zu finden sind.

Aufgrund dieser Erwartungshaltung kann angenommen werden, dass Schulwegratgeber und insbesondere Radschulwegpläne für weiterführende Schulen auf eine breite Akzeptanz und Nutzung bei den Eltern stoßen können.

9.20 Beteiligung der Eltern bei der Erstellung von Schulwegplänen

Eine Beteiligung der Eltern bei der Erstellung von Schulwegplänen ist im Regelfall die beste Wahl, solange der Aufwand in einem angemessenen Verhältnis steht. Mehrheitlich wollten die befragten El-

tern aber nicht an der Erarbeitung von Schulwegplänen teilhaben. 63,1 % der Eltern der Erstklässler und 54,8 % der Eltern der Fünftklässler gaben dies an (Tabelle 121).

41,3 % der Eltern der Erstklässler und 48,4% der Eltern der Fünftklässler gaben an, zufrieden mit dem Erarbeitungsprozess gewesen zu sein. Über die Hälfte aller befragten Eltern beantworteten die Frage nach der Prozesszufriedenheit nicht konkret und machten keine Angaben. Der Anteil an unzufriedenen Eltern ist mit 5,8 % bei den Erstklässlern und 6,5 % bei den Eltern der Fünftklässler gering.

Die Ergebnisse zeigen, dass das Potenzial zur Steigerung der Zufriedenheit der Eltern mit dem Schulwegplan nicht wesentlich steigt, wenn die Eltern umfangreich in den Erarbeitungsprozess integriert werden. Eine Teilnahme der Eltern an Befragungen ist jedoch für die Bedarfsanalyse unverzichtbar. Für die bedarfsgerechte Erarbeitung von Schulwegplänen sollen die Eltern zur Teilnahme an Befragungen gebeten werden.

Ohne hier auf eine konkrete empirische Grundlage zurückgreifen zu können, wird unterstellt, dass Eltern, die an der Erarbeitung von Schulwegplänen teilgenommen haben, die Wichtigkeit von Schulwegplänen höher einschätzen als unbeteiligte oder uninformierte Eltern. Dieser Zusammenhang wurde bereits in den vorangegangenen Kapiteln grundsätzlich nachgewiesen. Eltern, die Schulwegplänen eine hohe Bedeutung beimessen, haben den Schulweg häufiger geübt und den Schulwegplan häufiger genutzt.

Summarisch betrachtet kann daher die Empfehlung ausgesprochen werden, die Eltern nach Möglichkeit in die Erarbeitung von Schulwegplänen einzubinden. Die Durchführung von Befragungen/Bedarfsanalysen ist mindestens erforderlich.

Teilnahmewunsch/ Prozesszufriedenheit	Ja				Nein				k. A.				Gesamt	
	1. Klasse		5. Klasse		1. Klasse		5. Klasse		1. Klasse		5. Klasse			
	Abs.	In %	1. Kl.	5. Kl.										
Teilnahmewunsch an der Erstellung des SWP	95	27,6	17	27,4	217	63,1	34	54,8	32	9,3	11	17,7	344	62
Zufrieden mit dem Erarbeitungsprozess	142	41,3	30	48,4	-	-	-	-	202	58,7	32	51,6	344	62
Unzufrieden mit dem Erarbeitungsprozess	20	5,8	4	6,5	-	-	-	-	324	94,2	58	93,5	344	62

Tab. 121: Angaben der Eltern zur Teilnahme und Zufriedenheit mit dem Beteiligungsprozess

9.21 Zufriedenheit der Eltern mit dem Schulwegplan

Im Rahmen der Befragung konnten die Eltern 22 einzelne Merkmale des jeweiligen Schulwegplanes bewerten und zusätzlich eine Gesamtbewertung abgeben.

Die individuelle Zufriedenheit der Eltern mit dem Schulwegplan kann als ein Soll-Ist-Vergleich verstanden werden. Erfüllt der Schulwegplan die Erwartungen oder übertrifft diese, stellt sich eine gewisse Zufriedenheit ein. Bei den Schulwegplänen scheint die Erwartungshaltung der Eltern entweder eher gering zu sein, oder die Schulwegpläne weisen eine gute Qualität auf.

Diese These ist damit begründbar, dass einige Eltern angaben: „Hauptsache, es gibt überhaupt einen Schulwegplan.“ Aufgrund der eher geringen Erwartungshaltung in Verbindung mit Schulwegplänen stellt sich bei den Eltern verhältnismäßig schnell ein hoher Grad an Zufriedenheit ein. Tabelle 122 gibt einen Überblick über die Gesamtzufriedenheit aller Eltern mit ihren Schulwegplänen getrennt nach ersten und fünften Klassen. Die Darstellung aller Analysen und Zufriedenheiten der Eltern mit jedem einzelnen Merkmal der Schulwegpläne für die einzelnen Kommunen übersteigt den hier zur Verfügung stehenden Raum. Die Ergebnisse sind in der Anlage dargestellt.

Tabelle 123 gibt einen zusammengefassten Überblick über die Zufriedenheit der Eltern der Erst- und Fünftklässler mit den Schulwegplänen. Insgesamt gaben über 70 % der Eltern der Erstklässler an, mit ihrem Schulwegplan sehr zufrieden oder eher zufrieden zu sein. Weniger als 10 % der Eltern sind

mit dem Schulwegplan eher unzufrieden oder unzufrieden. Rund 20 % der Eltern der Erstklässler wollten keine konkreten Angaben machen. Die Ergebnisse der Zufriedenheiten sind bei den unterschiedlichen Merkmalen stark unterschiedlich ausgeprägt. Dies beinhaltet auch das Antwortverhalten, bestimmte Merkmale nicht bewerten zu wollen oder zu können.

Sehr zufrieden waren die Eltern insgesamt überdurchschnittlich häufig bei den Merkmalen „Verständlichkeit“, „Übersichtlichkeit“, „Richtigkeit“. Überdurchschnittlich eher unzufrieden waren die Eltern mit den Merkmalen „Tipps zum Radfahren“, „Tipps zum ÖPNV“, „Farbigkeit“, „Mehrsprachigkeit“. Sehr unzufrieden waren insgesamt nur 1,2 % der Eltern. Bei den im Folgenden genannten Merkmalen wurden demgegenüber häufiger hohe Unzufriedenheiten geäußert. Dies sind z. B. die Merkmale „Mehrsprachigkeit“, „Tipps zum Radfahren“, „Tipps zum ÖPNV“ oder „Nützlichkeit“. Eine überdurchschnittliche Häufigkeit, ein Merkmal nicht zu bewerten, kann derart interpretiert werden, dass der Schulwegplan über das betreffende Merkmal nicht verfügt. Überdurchschnittlich häufig konnten oder wollten die Eltern die bereits oben genannten Merkmale nicht bewerten.

Im Ergebnis zeigt die Erhebung, dass die Eltern der Kinder der ersten Klassen insgesamt zufrieden mit den Schulwegplänen sind. In einzelnen Merkmalen sind Verbesserungen möglich. Ein erhöhtes Verbesserungspotenzial von Schulwegplänen besteht hinsichtlich der Aufnahme von Tipps zum Radfahren, der ÖPNV-Nutzung und einer mehrsprachigen Darstellung. Darüber hinaus können weitere Merkmale optimiert werden. Dies betrifft die Art der Darstellung und Nachvollziehbarkeit von Gefahrenstellen, die Praxistauglichkeit, Nützlichkeit und Vollständigkeit. Daraus kann abgeleitet werden, dass die Schulwegpläne dem örtlichen Bedarf stärker Rechnung tragen sollten.

Der Grad der Zufriedenheit mit den Schulwegplänen ist an den weiterführenden Schulen deutlich geringer ausgeprägt als bei den Eltern der Grundschüler. Zwar waren auch hier rund 70 % der Eltern „sehr zufrieden“ oder „eher zufrieden“, davon aber nur 6,5 % „sehr zufrieden“. Die Ergebnisse zeigen hier eine Besonderheit. Trotz der hohen Zufriedenheitswerte bei den Einzelmerkmalen in der Kategorie „sehr zufrieden“ konnte nur eine geringe Gesamtzufriedenheit „sehr zufrieden“ erreicht werden. Überdurchschnittlich schlecht wurden den El-

Gesamtzufriedenheit mit dem SWP	1. Klasse			5. Klasse		
	Ja	Nein	k. A.	Ja	Nein	k. A.
	In % von Gesamt					
Ich bin sehr zufrieden	38,1	10,2	19,5	10,5	-	-
Ich bin eher zufrieden	44,9	49,6	36,6	63,2	64,7	28,6
Ich bin eher unzufrieden	5,7	11,8	2,4	5,3	17,6	-
Ich bin sehr unzufrieden	0,6	2,4	-	2,6	-	-
k. A.	10,8	26,0	41,5	18,4	17,6	71,4
Gesamt	176	127	41	38	17	7

Tab. 122: Gesamtzufriedenheit der Eltern mit dem Schulwegplan

Bewertung der Pläne in Bezug auf ...	Sehr zufrieden		Eher zufrieden		Eher unzufrieden		Sehr unzufrieden		k. A.		Gesamt	
	In % von Gesamt											
	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.	1. Kl.	5. Kl.
Verständlichkeit	45,3	33,9	31,1	41,9	4,9	4,8	1,5	-	17,2	19,4	344	62
Übersichtlichkeit	39,8	35,5	37,5	37,1	5,2	8,1	0,9	-	16,6	19,4	344	62
Design	30,2	19,4	41,9	46,8	9,3	14,5	1,2	1,6	17,4	17,7	344	62
Kartengrundlage	30,8	21,0	41,6	50,0	8,1	6,5	0,9	-	18,6	22,6	344	62
Gefahrenstellen	31,4	21,0	33,7	37,1	12,2	17,7	4,7	4,8	18,0	19,4	344	62
Tipps Verhalten	27,0	25,8	36,0	38,7	12,8	11,3	4,1	4,8	20,1	19,4	344	62
Tipps Rad fahren	15,7	14,5	31,1	35,5	16,0	14,5	9,9	8,1	27,3	27,4	344	62
Tipps ÖPNV	14,0	21,0	26,7	27,4	15,1	22,6	8,7	8,1	35,5	21,0	344	62
Tipps zu Fuß	26,2	16,1	34,0	38,7	11,0	14,5	5,8	6,5	23,0	24,2	344	62
Praxistauglichkeit	24,1	9,7	38,1	51,6	10,2	11,3	4,1	4,8	23,5	22,6	344	62
Maßstab	29,7	11,3	39,0	53,2	10,2	16,1	0,9	1,6	20,3	17,7	344	62
Nachvollziehbarkeit	27,3	16,1	34,0	41,9	10,8	17,7	4,9	4,8	23,0	19,4	344	62
Farbe	28,2	11,3	31,4	38,7	15,4	24,2	4,7	6,5	20,3	19,4	344	62
Richtigkeit	37,2	22,6	37,5	51,6	4,4	3,2	2,0	1,6	18,9	21,0	344	62
Anwendbarkeit	30,2	22,6	35,2	46,8	10,8	4,8	2,6	1,6	21,2	24,2	344	62
Druckqualität	30,2	14,5	34,9	41,9	12,2	21,0	1,7	4,8	20,9	17,7	344	62
Mehrsprachigkeit	12,8	12,9	19,8	19,4	16,0	19,4	10,5	17,7	41,0	30,6	344	62
Vollständigkeit	22,7	11,3	37,8	40,3	12,5	16,1	4,1	8,1	23,0	24,2	344	62
Nützlichkeit	27,0	19,4	33,1	48,4	11,9	6,5	5,8	4,8	22,1	21,0	344	62
Umfang	29,7	14,5	41,6	45,2	6,7	14,5	0,6	3,2	21,5	22,6	344	62
Größe	31,4	17,7	41,3	40,3	6,4	16,1	1,2	4,8	19,8	21,0	344	62
Gesamtbewertung	25,6	6,5	45,6	59,7	7,6	8,1	1,2	1,6	20,1	24,2	344	62

Tab. 123: Zusammenfassende Bewertung aller Schulwegpläne durch die Eltern je Merkmal

tern der Fünftklässler einige Merkmale bewertet. Sehr unzufrieden bewerteten die Eltern häufiger die Merkmale „Mehrsprachigkeit“, „Tipps zum Radfahren“, Tipps zum ÖPNV“ und „Vollständigkeit“. Nur 8,1 % der Eltern bewerteten die Schulwegpläne mit „eher unzufrieden“. In einzelnen Merkmalen erfolgte eine überdurchschnittlich „eher unzufriedene“ Bewertung. Dies beinhaltete zum einen die bereits mehrfach genannten verbesserungsfähigen Merkmale und zum anderen ist ein weiterer Schwerpunkt erkennbar, der sich auf den dargestellten Einzugsbereich und gestalterische Qualitätsmerkmale bezieht.

10 Diskussion der Handlungsempfehlungen und Fazit

10.1 Einleitung

Erstmals liegen umfassende aktuelle Informationen zur Verbreitung, Umsetzung und Anwendung von Schulwegplänen in Deutschland vor. Dafür wurden alle zuständigen Fachministerien der Bundesländer und eine repräsentative Auswahl von Kommunen befragt. Zusätzlich erfolgten Detailanalysen zum Entstehungsprozess von Schulwegplänen. Hierzu wurden neben den Kommunen auch Schulen und die Polizei befragt. Zu ausgesuchten Schulwegplänen wurden zusätzlich Eltern befragt und in 26 Kommunen Schulwegpläne vor Ort analysiert.

Summarisch betrachtet konnte ein umfassender aktueller Einblick in die Umsetzungspraxis von

Schulwegplänen in Deutschland gewonnen werden. Es steht eine große Fülle von Einzel- und Detailinformationen zur Verfügung, deren Ergebnisse in allen Einzelheiten und ihren Wirkzusammenhängen im Rahmen dieses Forschungsberichtes nicht vollständig dargestellt werden können.

Auf der Grundlage dieser empirischen Erkenntnisse wird ein Bedarf gesehen, die bislang übliche Praxis im Umgang mit Schulwegplänen zu aktualisieren. Obwohl es zahlreiche sehr gute Beispiele von Schulwegplänen, Radschulwegplänen, Schulwegratgebern und Kinderstadt(teil)plänen gibt, wird die Notwendigkeit gesehen, in einzelnen, aber wesentlichen Bereichen von traditionellen Empfehlungen abzuweichen bzw. die gewonnenen empirischen Ergebnisse in den Empfehlungen stärker zu berücksichtigen.

Die Ausarbeitung und Interpretation der Ergebnisse stellen summarisch betrachtet möglicherweise einen Paradigmenwechsel dar und sollten zum Anlass genommen werden, eine breite fachliche und öffentliche Diskussion über die Neuausrichtung des Themas „Schulwegpläne“ zu beginnen. Dies ist notwendig, da sich dieser Bedarf aufgrund der realen Veränderungen in den Kommunen und Schulen bereits zeigt.

Die bei den Erhebungen und Analysen ermittelten Problembereiche und die daraus abgeleiteten Lösungsansätze wurden im Rahmen eines eintägigen Workshops einem ausgesuchten Kreis von Experten und Praktikern vorgestellt und diskutiert, der am 08.02.2010 in Köln durchgeführt wurde.

Dies sollte die Praxistauglichkeit der erarbeiteten Empfehlungen und Handlungsansätze gewährleisten. Folgende Institutionen/Vertreter haben an dem Workshop teilgenommen:

- Polizei Hamburg,
- Kreis/Kreisverwaltung (Aachen, Borken),
- Kommunen (Bedburg-Hau, Unna),
- Vertreter aus dem Bereich der Lehrerbildung,
- Moderatoren,
- Universitäten (München, Wuppertal),
- Schulen (Michael-Thonet-Schule, Boppard, Integrierte Gesamtschule Bonn-Beuel, Alexan-

der-von-Humboldt-Realschule, Siegburg, Willi-Graf-Realschule, Euskirchen, Ministerium für Schule NRW) und

- Verkehrsunternehmen (Kölner Verkehrsbetriebe AG).

Die Forschungsergebnisse und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen wurden in Impulsreferaten vorgestellt und organisationsübergreifend diskutiert. Zu Dokumentationszwecken wurden Protokolle und ein Tonbandmitschnitt gefertigt.

In einem ersten Impulsreferat wurden den Workshopteilnehmern wesentliche Forschungsergebnisse und die daraus abgeleiteten Problembereiche vorgestellt. Diese dargestellten Problembereiche wurden dann diskutiert, durch die Teilnehmer ergänzt und in einer abschließenden Runde bewertet und gewichtet. In einem weiteren Impulsreferat wurden die aus dem Forschungsprojekt erarbeiteten Ziele, Visionen und Lösungsmöglichkeiten vorgestellt, die dann wiederum in der Gruppe diskutiert, ergänzt, gewichtet und bewertet wurden.

Im Ergebnis waren sich die beteiligten Experten in den meisten Fällen darin einig, dass das Thema Schulwegpläne einer Neuorientierung bedarf, wie sie in den formulierten Lösungsansätzen (vgl. Tabelle 124) dargestellt ist. Bei Unstimmigkeiten erfolgte eine entsprechende Anpassung der Empfehlung. Die im Folgenden dargestellten Handlungsempfehlungen orientieren sich demnach am Bedarf.

10.2 Probleme und Lösungsansätze

In diesem Kapitel (Tabelle 124) werden Bereiche und Themen aufgeführt, für die ein Bedarf an Optimierungen bei der Verbreitung, Anwendung und Umsetzung von Schulwegplänen gesehen wird. Die folgenden 17 Thesen und entsprechenden Lösungsansätze sollen Anlass für eine Diskussion geben. In der Tabelle wurden zur besseren Orientierung und Übersicht die Thesen mit ihren entsprechenden Lösungen in die Kategorien Rahmenbedingungen (Teil 1), Prozess (Teil 2) und Inhalt (Teil 3) eingeteilt.

Kategorie: Rahmenbedingungen	
Problembereich	Lösungsansatz
Die Verbreitung von Schulwegplänen ist zumindest in einigen Bundesländern oder Kommunen gering, als dass damit ein ausreichender Beitrag für die Verkehrssicherheit erzielt werden kann. Es stellt sich die Frage, ob und wie der Verbreitungsgrad von Schulwegplänen erhöht werden kann. Reicht Aufklärungsarbeit aus oder muss über die Freiwilligkeit zur Erstellung von Schulwegplänen diskutiert werden?	Alle Ministerien unterstreichen die Bedeutung von Schulwegplänen und halten diese für erforderlich. Der Verbreitungsgrad der Schulwegpläne sollte deutlich erhöht werden. Hierfür sollten Ziele gesetzt werden. Kommunen und Schulen sind zu häufig nicht ausreichend sensibilisiert oder sehen den Bedarf für Schulwegpläne nicht. In Einzelfällen ist dies nachvollziehbar. Die Länder, in denen bisher keine Erlasse zur Konkretisierung und Umsetzung von Schulwegplänen bestehen, sollten die Möglichkeit in Erwägung ziehen, die Umsetzung durch einen gemeinsamen Runderlass durch die beteiligten Ministerien zu konkretisieren und zu fördern.
Die Kommunen verbinden mit Schulwegplänen zu häufig keine konkreten Ziele oder Visionen. Der Nutzen von Schulwegplänen und Schulwegratgebern ist in den Kommunen wenig präsent.	Auf lokaler Ebene könnten feste, organisationsübergreifende, arbeitsfähige Arbeitsgruppen gebildet werden. Eine Überarbeitung der Schulwegpläne sollte bedarfsorientiert erfolgen. Die Arbeitsgruppen sollen konkrete Ziele und Vereinbarungen z. B. im Hinblick auf die Reduzierung von Unfallzahlen oder die Förderung der eigenständigen Mobilität treffen. Kontinuität ist dabei wichtig. Die Arbeitsgruppen sollten aus Vertretern der Fachabteilungen der Kommune, Schule, Elternvertreter, Polizei und Verkehrsunternehmen gebildet werden. Je nach örtlichen Gegebenheiten soll ein Vertreter des Straßenbaulastträgers von Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen Mitglied dieser festen Arbeitsgruppen sein. Bestehende Strukturen bzw. Arbeitsgruppen sollen genutzt werden (Synergien).
Die Kommunen und Schulen sind nur in geringem Maße vom Nutzen und der Wichtigkeit von Schulwegplänen überzeugt, mit entsprechenden Folgen für die Umsetzungshäufigkeit und Umsetzungsqualität. Überzeugungsarbeit in Kommunen und Schulen aber auch bei Eltern ist wichtig.	Eine breite Kampagne, z. B. über die Kultusministerien, zum Nutzen von Schulwegplänen und Schulwegratgebern ist erforderlich. Dafür sollte eine bundesweite Kampagne durchgeführt werden.
Aus- und Weiterbildungsangebote für Kommunen, Schulen oder die Polizei sind praktisch nicht verfügbar. Weder in der Ausbildung der Lehrer noch in der Ausbildung der Polizei spielt das Thema eine relevante Rolle. Obwohl der Schulwegplan oder Schulwegratgeber ein komplexes „Projekt“ ist, sind für Mitarbeiter von Kommunen, Schulen oder der Polizei praktisch kaum spezifische Weiterbildungsangebote verfügbar. Kompakte Weiterbildungsangebote können die Qualität der Schulwegpläne verbessern.	Angebote zur Fortbildung für Kommunen, Lehrern, der Polizei aber auch für Ehrenamtliche sollen aufgebaut und institutionalisiert werden. Hierfür ist ein Curriculum und entsprechende Schulungsmaterialien für die jeweilige Zielgruppe auszuarbeiten. Für die Umsetzung der Weiterbildungsangebote kommen z. B. Angebote in Frage, wie sie vom Programm „Kind und Verkehr“ oder der „Fahrradakademie“ bekannt sind.
Praktische Arbeitshilfen stehen nicht im notwendigen Umfang zur Verfügung oder sind nicht bekannt. In der praktischen Erarbeitung von qualitativ hochwertigen Schulwegplänen kommt man sehr schnell an Grenzen. Insbesondere Schulen stehen häufig die technischen Möglichkeiten für qualitativ hochwertige Schulwegpläne nicht zur Verfügung oder es stehen Urheberrechte im Weg. Woher bekomme ich eine Karte, welche Grafiken soll oder muss ein Schulwegplan enthalten, woher bekomme ich die notwendigen Grundlagen und Informationen? Welche Rechte werden verletzt, wenn von irgendeiner Seite Bilder und Grafiken „entliehen“ werden müssen? Aktuellere Empfehlungen/Broschüren sind zur Information verfügbar, werden aber nur in geringem Umfang genutzt und sind inhaltlich unvollständig. Der SchulwegPlaner im Internet ist ein Beispiel für die richtige Richtung, erreicht jedoch nicht das erforderliche funktionale Spektrum (z. B. Integration erläuternder Textbausteine zur Förderung der eigenständigen Mobilität, Integration von Bildern von Gefahrenstellen), das ein Schulwegratgeber enthalten sollte.	Hindernisse zur Erarbeitung von Schulwegplänen sind konsequent zu reduzieren. Dafür sollte ein „Open-Source-Ansatz“ genutzt werden, ein Baukasten für Schulwegratgeber, der alle wesentlichen Funktionalitäten erfüllt und alle notwendigen fachlichen und rechtlichen Informationen beinhaltet, z. B. OpenStreetMaps, Beispiele für Schulwegpläne, Checklisten, Bewertungsleitfäden für Schulwege, Anleitungen zum Auffinden und Bewerten von Gefahrenstellen, Textbausteine (auch in verschiedenen Sprachen), Fragebögen für Eltern und Kinder, Musterbriefe, relevante Software-Freeware (z. B. Adobe, OpenOffice etc.), eine reiche Auswahl an Grafikelementen, Design- und Formatvorlagen, Unterrichtsmaterialien u. v. m. Diese sollen zur freien Verfügung im Internet oder auf einem Datenträger bereitgestellt und auch ohne Anmeldung von Kommunen, Schulen, Elternvertretern, Schülern und ehrenamtlich tätigen Helfern genutzt werden können. Das breite Spektrum der bereits heute bestehenden Aktivitäten und der Gestaltungsspielraum für die Umsetzung von Schulwegplänen sollen erhalten bleiben und gefördert werden. Einheitlichkeit ist kein Qualitätsmerkmal für Schulwegpläne. Identifizierung der Kommune, Schule und der Eltern ist wichtiger. Bereits vorhandene Angebote im Internet sollen mittels Verlinkung besser vernetzt werden.

Tab. 124: Künftige Handlungsfelder im Umgang mit Schulwegplänen (Teil 1)

Kategorie: Rahmenbedingungen	
Problembereich	Lösungsansatz
Schulwegpläne gelten als reine Verkehrssicherheitserziehung. Ist der Schulwegplan geeignet für die feste Integration in die Mobilitätsbildung der Schulen? (Verkehrserziehung, Gesundheitserziehung, Sozialerziehung, Umwelterziehung).	Schulwegpläne sollen ein bedarfsgerechtes Hilfsinstrument der Verkehrssicherheitsarbeit sein und gleichzeitig die Mobilitätserziehung/Mobilitätsbildung der Schule unterstützen. Schulwegpläne sind ein Bestandteil der Schulwegsicherung in den Kommunen und der Mobilitätserziehung in den Schulen. Die Schulwegpläne sollten in die schulische Mobilitätsbildung stärker integriert werden. Eine Einbindung des Themas Schulwegpläne in die Lehrpläne wäre sinnvoll. Als bereits bestehendes Beispiel kann das „Curriculum Mobilität“ aus Niedersachsen angeführt werden.
Der beste Schulwegplan nutzt nichts, wenn die Schulwegsicherung vor Ort erhebliche Mängel aufweist. Häufig sind nicht die Schulwegpläne schlecht oder fehlerhaft, sondern die Schulwegsicherung vor Ort weist Mängel auf. Probleme sind hier beispielsweise zu hohe zulässige oder auch tatsächlich gefahrene Geschwindigkeiten, nicht ausreichend breite Gehwege, Sicht- und Gehwegbehinderungen oder auch fehlende Überquerungshilfen.	Hinweise auf derartige Gefahrenstellen im Schulwegplan sind unerlässlich, sollten aber nur eine Zwischenlösung sein. Eine Beseitigung muss angestrebt werden. Daher ist dem Schulwegmaßnahmenplan im Rahmen der Schulwegplanerstellung eine hohe Bedeutung beizumessen. Darin sollten erforderliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung dokumentiert werden. Eine zeitnahe Beseitigung der Mängel ist dann anzustreben und zu überprüfen. Nicht immer sind dazu kostenintensive Umbaumaßnahmen erforderlich. Z. T. kann auch die sinnvolle Anordnung von Beschilderung (z. B. Parkverbote, „Achtung Kinder“ mit dem Zusatzschild „Schulweg“) oder der Einsatz von Schülerlotsen sehr sinnvoll sein. Beschilderungen können jedoch nur eine „Sofortmaßnahme“ sein.

Tab. 124: Teil 1 – Fortsetzung

Kategorie: Prozess	
Problembereich	Lösungsansatz
Nahezu alle verfügbaren Ratgeber älteren und neueren Datums empfehlen, dass technische Verwaltungsbehörden die Federführung oder Koordination bei der Erarbeitung von Schulwegplänen übernehmen sollten.	In der Realität wird die Federführung häufig von Kommunen oder von den Schulen übernommen (Ausnahme Hamburg Polizei). Nicht automatisch führt das eine oder das andere zu höherer Qualität. Eine Zusammenarbeit der Akteure sollte immer angestrebt werden. Eine einseitige Empfehlung zur Federführung oder Leitung von Arbeitsgruppen ist nicht erforderlich und entspricht nicht der Praxis. Dennoch ist es empfehlenswert, dass sich die Arbeitsgruppe darüber einigt, welche Stelle die Federführung übernimmt. Mit einer Weiterentwicklung der Schulwegpläne zu Schulwegratgebern erscheint eine solche einseitige Empfehlung zunehmend weniger praxistgerecht zu sein. Dennoch ist die Beteiligung der Kommune im Erstellungsprozess eines Schulwegplanes besonders notwendig, da die dort bestehenden personellen und technischen Ressourcen und die Verfügbarkeit von Informationen optimal genutzt werden sollen.
Die regelmäßige Beteiligung von Eltern und Kindern wird zwingend empfohlen, die verfügbaren Empfehlungen lauten in der Weise: „es soll nicht darauf verzichtet werden“. Welchen Stellenwert/Verbindlichkeit hat die Beteiligung von Eltern, Elternvertretern oder Kindern bei der Erstellung von Schulwegplänen?	Die Beteiligung von Eltern/Elternvertretern und Kindern beeinflusst die Qualität von Schulwegplänen positiv und fördert das Nutzungsverhalten und die Auseinandersetzung mit dem Thema „sicherer Schulweg“. Vor allem durch Befragungen von Eltern, die die Schulwege ihrer Kinder schon längere Zeit kennen, können Problembereiche identifiziert werden. Daher ist es dringend angezeigt, zumindest die Beteiligung der Eltern anzustreben und wenn möglich zu institutionalisieren. Besonders sinnvoll sind eine Begehung mit Kindern und eine Befragung von Eltern der neu eingeschulten Kinder. Bestandteile der Befragung sind das Mobilitätsverhalten der Kinder und die Anwenderpraxis der Schulwegpläne. Bei den Beteiligungsverfahren soll verstärkt darauf geachtet werden, dass keine Zielgruppen ausgeschlossen werden.
Schulwegpläne sind lästige Pflichtaufgaben und dienen dem Selbstzweck.	Schulwegpläne sollen Zielen dienen, die vor Ort diskutiert und vereinbart werden sollten. Ob diese Ziele erreicht werden oder ob die Schulwegpläne modifiziert werden müssen, kann nur durch belastbare Evaluationen beurteilt werden. Eine praxistgerechte Hilfestellung zur einfachen aber aussagekräftigen Selbstevaluation sollte für die Kommunen und Schulen ausgearbeitet und zur Verfügung gestellt werden.

Tab. 124: Künftige Handlungsfelder im Umgang mit Schulwegplänen (Teil 2)

Kategorie: Inhalt	
Problembereich	Lösungsansatz
<p>Die Meinung ist stark verbreitet, dass es für Grundschulen keine Radschulwegpläne geben soll. Tatsächlich fahren viele Kinder mit dem Rad zur Schule, dies zu ignorieren, bzw. die Eltern und die Kinder damit alleine zu lassen, kann der Verkehrssicherheit nicht zuträglich sein. Zudem bestehen Widersprüche zwischen aktuellen Empfehlungen (z. B. Planerheft des GDV) einerseits und dem geäußerten Bedarf nach Radschulwegplänen für Grundschulen von zahlreichen Kommunen, Schulen, Eltern, der Polizei und der Mehrzahl der Ministerien.</p>	<p>Wunsch und Wirklichkeit: Das reale Mobilitätsverhalten im Primarbereich erfordert es, das Rad fahren zur Grundschule zu thematisieren. Sei es mit der Empfehlung, nicht zu fahren, sei es, sichere Wege zu empfehlen oder sei es für das Helmtragen zu werben. Der klassische Schulwegplan greift diese Themen im Regelfall nicht auf. Damit wird dem Bedarf der Eltern und der Kinder kaum mehr gerecht. Mit der Thematisierung des Radfahrens soll die Verkehrssicherheit erhöht werden aber nicht das Rad fahren von Kindern zur Grundschule zusätzlich gefördert werden. Bei einer Thematisierung des Radfahrens im Schulwegplan für Grundschüler ist zu beachten, dass hier andere Anforderungen als bei Radschulwegplänen für weiterführende Schulen bestehen. Kinder im Grundschulalter müssen bis zur Vollendung des 8. Lebensjahres und können bis zum vollendeten 10. Lebensjahr den Gehweg nutzen. Dementsprechend muss die Auswahl der empfohlenen Wege erfolgen und auf bestimmte Gefahren und Besonderheiten hingewiesen werden. Dies sind z. B. Gehwegüberfahrten, Ausfahrten, Engstellen, Oberflächenschäden oder auch Konflikte mit Fußgängern.</p> <p>In einem Schulwegratgeber kann das Thema Rad fahren bereits für die Grundschule aufgegriffen werden. Je nach örtlichen Gegebenheiten erscheint es auch geboten zu sein, das Radfahren zur Grundschule kritisch zu beleuchten. Daher sollen Schulwegpläne zu Schulwegratgebern weiterentwickelt werden.</p>
<p>Die ÖPNV/Schulbus-Nutzung zur Schule wird zu selten in Schulwegplänen thematisiert.</p>	<p>Die ÖPNV/Schulbus-Nutzung ist bereits im Primarbereich häufig ein wichtiges Thema, das mit dem Übergang zur weiterführenden Schule erheblich an Bedeutung gewinnt. Die ÖPNV/Schulbus-Nutzung ist bei Bedarf im Schulwegratgeber zu thematisieren. „Buschulen“ ergänzen dabei die Verkehrssicherheitsarbeit, daher sind Kooperationen mit örtlichen Bus- und Verkehrsunternehmen anzustreben.</p>
<p>Das Thema Bringverkehre der Eltern mit dem Pkw („Eltern-Taxi“) wird bisher in zu geringem Umfang in Schulwegplänen thematisiert. Möglicherweise scheuen sich einige Kommunen hier den Eltern Ratschläge zu erteilen.</p>	<p>Das „Eltern-Taxi“ stellt ein Problem vor den Schulen dar und soll künftig im Schulwegplan thematisiert werden. Dabei steht neben der Verkehrssicherheit der Schüler auch die Förderung der selbstständigen Mobilität der Kinder und die Gesundheitserziehung im Vordergrund. Mit der Weiterentwicklung der Schulwegpläne zu Schulwegratgebern kann das Thema kompakt aufgegriffen werden. Hierzu gehört die Aufklärung über mögliche Entwicklungsverzögerungen der Kinder durch übermäßige Bringdienste, die Förderung von „walking bus“ und dessen positive Wirkungen auf die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Kinder aber auch das Thema „Eltern-Taxi“-Haltestelle für diejenigen, die dennoch ihre Kinder mit dem Auto zu Schule bringen müssen.</p>
<p>Es bestehen Unsicherheiten, wie mit neuartigen Konzepten wie Shared Space im Zusammenhang mit Schulwegen umgegangen werden soll.</p>	<p>Optimal angelegte und ausgestattete Fußgängerüberwege, Kreisverkehre oder auch Ansätze von „Shared Space oder sonstigen Orte mit besonderem Querungsbedarf“ werden zunehmen und werden in Schulwege integriert werden müssen. Ansätze, wie diese sinnvoll in Schulwegpläne und Schulwegratgeber integriert werden können, fehlen bislang und müssen praxisnah ausgearbeitet werden.</p>
<p>Bislang liegen nur vereinzelt mehrsprachige Schulwegpläne vor. Eine zielgruppenorientierte Präventionsarbeit findet nicht statt und scheint ein Tabuthema zu sein.</p>	<p>Präventionsarbeit soll möglichst wirksam sein. Einerseits verunglücken Kinder mit Migrationshintergrund häufiger, andererseits stehen den Eltern selten Materialien zur Verfügung, die sie lesen und verstehen können. Schulwegpläne sollen daher entweder mehrsprachig zur Verfügung stehen, wenn hierfür ein Bedarf gegeben ist, oder die Schulwegpläne sind derart grafisch aufbereitet, dass die wesentlichen Ziele unmissverständlich erkennbar sind.</p>

Tab. 124: Künftige Handlungsfelder im Umgang mit Schulwegplänen (Teil 3)

Kategorie: Inhalt	
Problembereich	Lösungsansatz
<p>Die Unfalldatenquelle der Polizei gibt das reale Schülerunfallgeschehen unzureichend wieder.</p>	<p>Das Dunkelfeld bei Schulwegunfällen von Kindern ist erheblich, daher sollten folgende Informationsquellen zum Unfallgeschehen bei der Erstellung von Schulwegplänen herangezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufbereitung der polizeilichen Unfalldaten (nicht nur zu Kinderunfällen) über mehrere Jahre, • Einbeziehung der Daten der Träger der Schülerunfallversicherung und • Einbeziehung von Beinaheunfällen durch Befragungen von Eltern bzw. Schülern.
<p>Schulwegpläne enthalten Fehler. Fehler entstehen dadurch, dass Gefahrenstellen nicht erkannt und zweifelhafte Wegeempfehlungen gegeben werden. Fehler werden auch gemacht, indem eine Gefahrenstelle nicht beschrieben wird oder den Eltern kein Angebot gemacht wird, mit dieser Gefahrenstelle angemessen umzugehen.</p> <p>Darüber hinaus ist eine Ampel nicht zwangsläufig eine sichere Überquerungsstelle und ein Zebrastreifen ist nicht zwangsläufig für Schulwege ungeeignet. Der Blick für Gefahrenstellen muss geschärft werden. Insbesondere mangelnde Sichtbeziehungen sind ein zentrales Thema. Den Experten aber auch den Laien fehlt es an kompakten Informationsmaterialien, um sie ausreichend zu befähigen, Gefahrenstellen sicher zu erkennen. Häufig muss sich ein dafür notwendiges Wissen über Jahre mühsam erarbeitet werden. Gleichzeitig werden in den Schulen nicht immer die erfahrenen Kollegen mit dem Thema „beauftragt“.</p>	<p>Die Realität der Umsetzungspraxis von Schulwegplänen zeigt, dass auch Nicht-Experten Schulwegpläne erarbeiten. Dies soll auch weiterhin möglich sein und auch zusätzlich gefördert werden. So sollen ein breites lokales Engagement und damit eine entsprechende Sensibilisierung gefördert werden. Auch ein Pädagoge oder Elternvertreter soll sicher eine gefährliche Situation/Gefahrenstelle im Straßenverkehr oder auf dem Schulweg erkennen können, wenn sie einen Schulwegplan erstellen. Mit einer entsprechenden Hilfestellung ist dies überhaupt kein Problem und erfordert in der Regel kein Expertenwissen. Dafür soll eine Checkliste erstellt werden, die mit Bildern und Hintergrundinformationen geeignet ist, um im Zuge von Bestandsaufnahmen und Begehungen Gefahrenstellen und Angsträume im Straßenverkehr zuverlässig zu erkennen. (Reduzierung der Abhängigkeit vom Expertenwissen der Kommune und der Polizei und Erhöhung der Qualität der Diskussionen)</p>

Tab. 124: Teil 3 – Fortsetzung

10.3 Fazit

Die Untersuchung hat ergeben, dass es zahlreiche besonders gute und erfolgreiche Beispiele von Schulwegplänen, Radschulwegplänen, Schulwegratgebern oder Kinderstadt(teil)plänen gibt. Diese reichen aufgrund ihrer geringen Verbreitungsquote, zumindest in einigen Bundesländern oder Kommunen, jedoch nicht aus, um die Verkehrssicherheit auf den Schulwegen und die Mobilitätsbildung der Kinder in der Fläche wirksam zu fördern. Der Status quo der Umsetzungspraxis von Schulwegplänen in Deutschland ist in der Summe unbefriedigend. Dies kann auch mit der in vielen Bundesländern fehlenden Verpflichtung zur Erstellung von Schulwegplänen einhergehen.

Die Frage, was ein guter Schulwegplan ist und was dieser enthalten soll, hängt von den Problemen und Zielen ab, die vor Ort beschrieben und konkretisiert werden müssen. Den einen optimalen Schulwegplan kann es daher nicht geben. Dennoch sollten die folgenden Tipps und Hinweise berücksichtigt werden, um die Chancen zu erhöhen, aus einem guten Schulwegplan, Radschulwegplan oder Schulwegratgeber einen wirksamen „Plan“ zu machen. Es gibt inhaltliche Gemeinsamkeiten und Be-

sonderheiten, die einen guten, zielgerichteten Schulwegplan ausmachen können.

Ein guter Schulwegplan ist ein Hilfsmittel, um sowohl allgemein übliche als auch vor Ort konkretisierte Ziele zu erreichen. Grundlage eines guten Schulwegplanes ist neben der Unfallanalyse die Berücksichtigung der realen Rahmenbedingungen und Bedürfnisse der Eltern und Kinder auf den Schulwegen. Im besten Fall ist der Schulwegplan allen Eltern bekannt, wird von diesen genutzt und erfreut sich einer breiten Akzeptanz und Zufriedenheit. Ein guter Schulwegplan ist auf Basis einer breiten institutionalisierten Unterstützung erstellt. Eine Adressierung der Federführerschaft im Bearbeitungsprozess ist dafür nicht erforderlich.

Die Frage, was einen guten Schulwegplan ausmacht, kann nur näherungsweise beantwortet werden. Die Befragungsergebnisse der Eltern und die übrigen Projektergebnisse zeigen hierfür Lösungsmöglichkeiten auf.

Festgestellt werden kann, dass der klassische Schulwegplan den Anforderungen, wie sie die Eltern im Rahmen der Befragung formuliert haben, nicht mehr in jedem Fall ausreichend gerecht wird.

Dies ist unter anderem dadurch begründbar, dass sich das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Kinder auf dem Weg zur Schule in den vergangenen Jahren stark verändert haben. Darüber hinaus hat sich die Verkehrserziehung zur Mobilitätserziehung weiterentwickelt. Auch diese Entwicklung sollte sich im Themenbereich Schulwegpläne widerspiegeln.

Neben den fachlichen/inhaltlichen Fragestellungen hat der Erarbeitungsprozess inklusive Aufklärungsarbeit und Übergabe der Schulwegpläne an die Eltern einen entscheidenden Einfluss auf den Nutzen und die Nutzung von Schulwegplänen und sollte daher in der Bedeutung nicht unterschätzt werden.

Folgende Hinweise sollten bei der Bearbeitung von Schulwegplänen beachtet werden:

- Der Fußweg bleibt in der Grundschule im Regelfall das zentrale Element im Schulwegplan, das sichere Überqueren von Straßen ist das Hauptziel des Schulwegplanes für Grundschüler.
- In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten (Lage der Schule, Mobilitätsverhalten der Kinder) ist das Radfahren bereits in der Grundschule ein Thema und sollte dann auch im Schulwegplan aufgegriffen werden.
- Je nach örtlichem Bedarf kann die ÖPNV-/Schulbus-Nutzung schon für die Grundschule ein relevanter Themenbereich sein und sollte dann ebenfalls im Schulwegplan thematisiert werden.
- Das Thema Eltern-Taxi und die damit verbundenen Probleme sind an sehr vielen Schulen ein relevantes Thema. Daher sollte diese Fragestellung im Schulwegplan thematisiert werden.
- Die Themen ÖPNV-/Schulbus-Nutzung und Radfahren haben für die weiterführende Schule eine zentrale Bedeutung und könnten je nach den örtlichen Gegebenheiten einen weiteren Schwerpunkt des Schulwegplanes bilden. Dabei sollen die Fußgänger nicht vernachlässigt werden.
- Die frühzeitige Weitergabe der Schulwegpläne vor der Einschulung der Kinder ist zwingend notwendig.
- Die Erläuterung der Inhalte auf einer Veranstaltung erhöht signifikant die Akzeptanz und Anwendung von Schulwegplänen.
- Das Mobilitätsverhalten und die Schulweglänge der Kinder müssen bei der Planerstellung berücksichtigt werden.
- Da in zahlreichen Bundesländern und Kommunen Schulbezirke nicht konkret festgeschrieben sind oder nicht definiert werden müssen, bestehen Probleme, den Einzugsbereich des Schulwegplanes festzulegen. Der Einzugsbereich der Schulwegpläne muss dem Bedarf der Kinder entsprechen. Daher sind Bestandsaufnahmen der Schulwegbeziehungen z. B. durch Befragungen der Eltern notwendig.
- Die Nähe von Kindergarten/Kindertageseinrichtung und Grundschule kann die Nutzungshäufigkeit von Schulwegplänen entscheidend beeinflussen. Ggf. ist eine Einbindung dieser Einrichtungen sinnvoll, da hier schon eine Vorbereitung auf den Weg zur Grundschule erfolgt.
- Sichere Überquerungsstellen sollen im Schulwegplan enthalten sein. Konkrete Wegeempfehlungen können je nach Örtlichkeit sinnvoll sein. Dabei sind insbesondere solche Strecken zu bevorzugen, die ohnehin häufig genutzt werden.
- Aufklärungsarbeit über den Nutzen von Schulwegplänen ist bei den Eltern von Jungen häufig notwendiger als bei den Eltern von Mädchen.
- Didaktische Hilfestellungen für die Eltern für das Einüben von Schulwegen können hilfreich sein.
- Bei der Ansprache und der grafischen Gestaltung eines Schulwegplanes sollte auf eine einfache und allgemeinverständliche Sprache und Gestaltung geachtet werden, damit er von allen Zielgruppen gleichermaßen verstanden und auch genutzt wird.
- Je nach Lage einer Schule ist es möglich, dass die Erarbeitung eines Schulwegplanes nicht erforderlich ist, weil die Wege eindeutig und unproblematisch sind. Hier reicht die Weitergabe von allgemeinen Empfehlungen zum Verhalten von Kindern (und Eltern) im Straßenverkehr aus.
- Hilfreiche Informationen sollten die Eltern bei der Erarbeitung von Schulwegplänen durch die Teilnahme an Befragungen einbringen. Bei der praktischen Planerstellung müssen sie nicht aktiv beteiligt werden.
- Eltern „verzeihen relativ viel“ und stellen keine übertriebenen Qualitätsansprüche an den Schulwegplan. Verbesserungsvorschläge sollten jedoch aktiv abgefragt und umgesetzt werden.

- Von den guten Beispielen lernen heißt: „Abschreiben erlaubt.“ Das Rad sollte nicht neu erfunden werden, gute Beispiele (Grafiken, Piktogramme etc.) sollten auch für andere Schulen und Kommunen frei zugänglich sein. Hierfür sollte eine „Datenbank“ aufgebaut werden.
- Überzeugungsarbeit für den Schulwegplan ist vor allem in der Kommune und bei der Schule oder dem Schulträger notwendig.
- Schulwegpläne sollten je nach Erfordernissen vor Ort mehrsprachig angeboten werden.
- Schulwegpläne sollen regelmäßig, dem Bedarf entsprechend, angepasst werden.
- Gefahrenstellen sind mindestens textlich, am besten mittels Fotos zu erläutern und es sollen Handlungsoptionen für die Bewältigung von Gefahrenstellen gegeben werden.
- Bei der Erstellung eines Schulwegplanes sind Vor-Ort-Begehungen unerlässlich, um Fehler und falsche Wegeempfehlungen zu vermeiden.
- Zur optimalen Berücksichtigung der Belange der Kinder bietet es sich an, Begehungen und Bestandsaufnahmen vor Ort mit den Kindern durchzuführen. So können deren Sichtweisen und Probleme bei der Schulwegplanerstellung direkt berücksichtigt werden. Hierfür bietet sich z. B. die Aktion „Schulwegdetektive“ des Netzwerks „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) an.⁴⁹
- Eine regelmäßige Überprüfung der Angaben im Schulwegplan und eine Anpassung ist notwendig, um bauliche oder verkehrsrechtliche Änderungen entsprechend berücksichtigen zu können.
- Die Vor-Ort-Überprüfung der Schulwegpläne hat ergeben, dass sehr häufig nicht der Schulwegplan schlecht oder fehlerhaft ist, sondern die örtliche Schulwegsicherung Mängel aufweist. Diese Mängel in der Schulwegsicherung sollen im Rahmen der Erarbeitung des Schulwegplanes dokumentiert werden, um dann zeitnah beseitigt zu werden.
- Besonderes Augenmerk bei der Auswahl zu empfehlender Überquerungsstellen im Schulwegplan sollte auf vorhandene Sichtbehinderungen bzw. nicht vorhandene Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und dem Kfz-Verkehr gelegt werden.
- Behinderungen auf dem Gehweg, z. B. durch Einbauten wie Stromkästen, durch nicht zurückgeschnittene Bepflanzung, durch Mülltonnen, Plakate oder Geschäftsauslagen, können ein Ausweichen auf die Straße erforderlich machen. Dies stellt eine Gefahr für Kinder dar. Derartige Behinderungen sollten daher auf empfohlenen Schulwegen vermieden werden.
- Überquerungsstellen mit zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h und mehr sollten auf Schulwegen vermieden werden. Vor allem auch in Verbindung mit ungesicherten Überquerungsstellen, an denen Fußgänger keinen Vorrang haben, ist eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h anzustreben. Für die Lösung dieser Probleme sind die zuständigen Stellen bei den Städten und Kommunen bzw. der Polizei zuständig. Ggf. sollten Unfallkommissionen beteiligt werden.
- „Wunschwege“ der Kinder sollten bei der Schulwegplanerstellung berücksichtigt werden.
- Zu große Umwege in der Wegeempfehlung sollten möglichst vermieden werden, da die Akzeptanz fehlt und unsichere Wege und Überquerungsstellen trotzdem genutzt werden.
- Im Schulwegplan empfohlene Lichtsignalanlagen sollten möglichst eine Wartezeit von 45 Sekunden nicht überschreiten. Ist dies signaltechnisch nicht vertretbar zu realisieren, muss im Schulwegplan zumindest ein Hinweis auf die lange Wartezeit erfolgen. Gleiches gilt für Grün-pfeilregelungen und bedingt verträgliche Ströme (abbiegende Fahrzeuge haben gleichzeitig mit Fußgängern Grün).
- Zum Auffinden des sichersten Schulweges im Rahmen der Schulwegplanerstellung ist ein Leitfaden inkl. Checkliste sinnvoll, der Beurteilungskriterien für „den möglichst sicheren Schulweg“, wie sie oben z. T. bereits genannt wurden, enthält. Die Checkliste kann bei der Bestandsaufnahme/Begehung vor Ort zum Abprüfen der Kriterien genutzt werden.

Der Schulwegplan ist ein Hilfsmittel und eine Informationsquelle zur Unterstützung der Eltern, für ihre Kinder den möglichst sicheren Schulweg zu finden und zu bewältigen. Der moderne Schulwegplan ist ein umfassender Schulwegratgeber und unterstützt dabei die schulische Mobilitätsbildung.

⁴⁹ Bei dieser Aktion wird den Schulen eine Kiste zur Verfügung gestellt, in der sich neben Kappen und Sicherheitskragen u. a. Maßbänder, Stoppuhren, Beobachtungsaufträge und umfangreiches Material mit Hinweisen und hilfreichen Informationen befinden.

Literatur

- Allgemeiner Deutscher Automobilclub e. V. (Hrsg.): Schulweg-Ratgeber – Infos und Tipps für Eltern und Lehrer von Schulanfängern, München 2005
- BERR, W.; HESSLING, Th.; SCHWEDA, H.: Der sichere Schulweg, ADAC-Schriftenreihe Straßenverkehr, Nr. 28, München 1984
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 12, 2. aktualisierte Auflage, Köln 1978
- DEGENER, S.; HEß, M.; SCHUH, K.: Neue Schule – neue Wege: Informationen zur Schulwegsicherung für Eltern, Schulen und Behörden, GDV 2006
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Schulwegsicherung – Aufgabe für Eltern, Lehrer, Fachleute: Gemeinsam planen – gemeinsam handeln, Bonn 1978
- Deutsche gesetzliche Unfallversicherung (Hrsg.): „Schülerunfallgeschehen 2008“ für das Teilkollektiv Kinder in Tageseinrichtungen und Schüler unter 15 Jahren, München 2009
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (Hrsg.): Handbuch: Schulverkehrserziehung, Bonn 1993
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA, Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen – R-FGÜ 2001, Köln 2001
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASSt 06, Köln 2007
- FUNK, W.: Schulweg-/Schulmobilitätspläne – Wie machen es unsere europäischen Nachbarn? Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2/2006, Nürnberg 2006
- FUNK, W.; FAßMANN, H.: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 138, Bergisch Gladbach 2002
- HAUTZINGER, H.; DÜRHOLT, H.; HÖRNSTEIN, E. et al.: Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 13, Bergisch Gladbach 1993
- JANSEN, T.; NEUMANN, A.: Erstellung eines Schulwegratgebers – Ein Leitfaden für die Kommunen im Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS“, Köln 2005
- LANGESCHIED, T.; LEVEN, J.; GERLACH, J.: Auswirkungen der Busschule auf Verkehrssicherheit und Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen – eine Evaluation, Köln 2008
- Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung TU Dresden (Hrsg.): Leitfaden zur Erstellung von Radschulwegplänen – Lehrerausgabe, Dresden 2006
- Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung TU Dresden (Hrsg.): Leitfaden zur Erstellung von Radschulwegplänen – Schülerausgabe, Dresden 2006
- LIMBOURG, M.: Überforderte Kinder – Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an die Verkehrssicherheitsarbeit? Bericht über die Tagung „Aspekte der Überforderung im Straßenverkehr – Forderungen an die Praxis. Schweizerisches Institut für Verwaltungskurse, St. Gallen 1997
- LIMBOURG, M.; SCHROER, J.; RADIS, N.; KREVET, H.: Müssen Kinder verunglücken, damit Schulwege sicherer werden? Verkehrskonfliktforschung auf Schulwegen in Essen. In: Sicher Leben (Hrsg.): Bericht über die 2. Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ am 27. und 28. September 1996 in Essen, S. 227-241, Wien 1997
- Ministerium für Schule, Jugend und Kinder des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule – Rahmenvorgabe, Heft 5010, Düsseldorf 2003
- MÜLLER, P.; RATSCHOW, A.; LAGEMANN, J.: Schulwegpläne zur Schulwegsicherung – Vorgehen am Beispiel von drei Darmstädter Grundschulen, Institut für Wohnen und Umwelt GmbH, Darmstadt 1989

- NEUMANN-OPITZ, N.: Radfahren in der ersten und zweiten Klasse. GUV-SI 8972-SH, Bonn 2008
- PFUNDT, K.; HÜLSEN, H.: Schulwegsicherung, Teil 1: Aufstellung von Schulwegplänen, Teil 2: Anlage von Schulbushaltestellen, Empfehlungen der Beratungsstelle für Schadenverhütung, Nr. 2, 3. überarbeitete Auflage, HUK-Verband, Köln 1980
- POSCHADEL, S.: Prototypische Kinderunfälle im innerstädtischen Straßenverkehr. Von Unfallanalysen über Präventionsmöglichkeiten zur Entwicklung eines Unfallmodells. Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Grades eines Doktors der Philosophie in der Fakultät Psychologie der Ruhr-Universität Bochum, Bochum 2006
- SCHÜLER, T.; ROHDE, J.: Schulwegpläne – Standardisierung durch Web 2.0? Vortrag auf der HEUREKA 08, Stuttgart 2008
- Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (Hrsg.): Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule. Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 17.06.1994.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle, Kinderunfälle im Straßenverkehr, Wiesbaden 2009
- Umkehr e. V.; Fuss e. V. (Hrsg.): Lehr- und Lernmittel: Nachhaltige Mobilität, Berlin 2002
- Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer (Hrsg.): Planerheft – Schulwegsicherung, Empfehlungen Nr. 14, Berlin 2004a
- Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer (Hrsg.): Schulwegsicherung – Informationen für Eltern, Berlin 2004b
- WITTE, N.: Entwicklung und Evaluation eines Programms zur Radfahrausbildung im 3. Schuljahr. Hochschulschrift, Technische Universität Braunschweig, Dissertation, Braunschweig 1999
- WOHLTMANN, H.: Zu Fuß zur Schule, Fuss e. V., 2. Auflage, Berlin 2004

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2005

- M 165: Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer
Hoppe, Tekaas, Woltring € 18,50
- M 166: Förderung des Helmtragens Rad fahrender Kinder und Jugendlicher – Analyse der Einflussfaktoren der Fahrradhelmnutzung und ihrer altersbezogenen Veränderung
Schreckenber, Schlittmeier, Ziesenitz € 16,00
- M 167: Fahrausbildung für Behinderte
Zawatzky, Dorsch, Langfeldt, Lempp, Mischau € 19,00
- M 168: Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: Risikoanalyse von Massenanfällen bei Nebel
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke, Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung € 29,50
- M 172: Das Unfallgeschehen bei Nacht
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50
- M 173: Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundarstufe“ € 15,00
- M 174: Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle
Evers, Auerbach € 13,50

2006

- M 175: Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski, Eilenberger € 15,00
- M 177: Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger
Krampe, Großmann € 15,50
- M 178: Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen in Pkw
Fastenmeier, Lehnig € 15,00
- M 179: Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprävention
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling, Lobinger € 17,50
- M 180: Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranfänger
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00
- M 181: Rennspiele am Computer: Implikationen für die Verkehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer
Vorderer, Klimmt € 23,00

M 182: Cannabis und Verkehrssicherheit – Mangelnde Fahreignung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis
Müller, Topic, Huston, Strohbeck-Kühner, Lutz, Skopp, Aderjan € 23,50 -

M 183: Hindernisse für grenzüberschreitende Rettungseinsätze
Pohl-Meuthen, Schäfer, Gerigk, Moecke, Schlechtriemen € 17,50 -

2007

- M 184: Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren – Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalldag
Kocherscheid, Rietz, Poppelreuter, Riest, Müller, Rudinger, Engin € 18,50 -
- M 185: 1st FERSI Scientific Road Safety Research-Conference
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter www.nw-verlag.de heruntergeladen werden € 24,00
- M 186: Assessment of Road Safety Measures
Erstellt im Rahmen des EU-Projektes ROSEBUD (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) € 16,00
- M 187: Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland
Kalinowska, Kloas, Kuhfeld € 15,50
- M 188: Leistungen des Rettungsdienstes 2004/05 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2004 und 2005
Schmiedel, Behrendt € 15,50

2008

- M 189: Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer – Handbuch für Ärzte
Henning € 15,00
- M 190: Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV
Baier, Benthaus, Klemp, Schäfer, Maier, Enke, Schüller € 16,00 -
- M 191: ADAC/BASt-Symposium "Sicher fahren in Europa" – Referate des Symposiums vom 13. Oktober 2006 in Baden-Baden
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter www.nw-verlag.de heruntergeladen werden. € 24,00
- M 192: Kinderunfallatlas
Neumann-Opitz, Bartz, Leipnitz € 14,50
- M 193: Alterstypisches Verkehrsrisiko
Schade, Heinzmann € 14,50
- M 194: Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe
Debus, Leutner, Brünken, Skottke, Biermann € 14,50
- M 195: Kongressbericht 2007 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM e.V.) – zugleich 50-jähriges Jubiläum der Fachgesellschaft DGVM – 34. Jahrestag € 28,00
- M 196: Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer
Follmann, Heinrich, Corvo, Mühlensiep, Zimmermann, Klipp, Bornwasser, Glitsch, Dünkel € 18,50 -
- M 197: Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
Frühauf, Roth, Schyulla € 15,50
- M 198: Fahreignung neurologischer Patienten – Untersuchung am Beispiel der hepatischen Enzephalopathie
Knoche € 15,00

2009

- M 199: Maßnahmen zur Verbesserung der visuellen Orientierungsleistung bei Fahranfängern
Müsseler, Debus, Huestegge, Anders, Skottke € 13,50
- M 200: Entwicklung der Anzahl Schwerstverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland
Lefering € 13,50
- M 201: Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrlernen
Grattenthaler, Krüger, Schoch € 20,00
- M 202: Computergestützte Medien und Fahrsimulatoren in Fahrerlaubnisprüfung, Fahrerweiterbildung und Fahrerlaubnisprüfung
Weiß, Bannert, Petzoldt, Krems € 16,00
- M 203: Testverfahren zur psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung
Poschadel, Falkenstein, Pappachan, Poll, Willmes von Hinckeldey € 16,50
- M 204: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern
Evers € 21,00
- M 205: Das Verkehrsquiz – Evaluationsinstrumente zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung der Sekundarstufe
Heidemann, Hufgard, Sindern, Riek, Rudinger € 16,50

2010

- M 206: Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher
Holte € 18,50
- M 207: ADAC/BASt-Symposium "Sicher fahren in Europa" nur als CD erhältlich € 24,00
- M 208: Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland
Baum, Kranz, Westerkamp € 18,00
- M 209: Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik
Heinrich, Pöppel-Decker, Schönebeck, Ulitzsch € 17,50
- M 210: Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO)
Engin, Kocherscheid, Feldmann, Rudinger € 20,50
- M 211: Alkoholverbot für Fahranfänger
Holte, Assing, Pöppel-Decker, Schönebeck € 14,50
- M 212: Verhaltensanweisungen bei Notsituationen in Straßentunneln
Färber, Färber € 19,00
- M 213: Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs
Funk, Grüninger, Dittrich, Göbler, Hornung, Kreßner, Libal, Limberger, Riedel, Schaller, Schilling, Svetlova € 33,00

2011

- M 214: Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung
Sindern, Rudinger € 15,50
- M 215: Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten – Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung
Sturzbecher, Bönninger, Rüdell et al. € 23,50
- M 216: Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag – Am Beispiel der Moderatorenkurse "EVA", "XpertTalks", "sicherfahren" und "RiSk"
Neumann-Opitz, Bartz (in Vorbereitung)

- M 217: Leistungen des Rettungsdienstes 2008/09 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2008 und 2009
Schmiedel, Behrendt € 16,50
- M 218: Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation
Schade, Heinzmann € 20,00
- M 219: Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware
Petzoldt, Weiß, Franke, Krems, Bannert € 15,50

2012

- M 220: Mobilitätsstudie Fahranfänger – Entwicklung der Fahrerlaubnis und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere
Funk, Schneider, Zimmermann, Grüninger € 30,00
- M 221: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern
Roth € 15,00
- M 222: Neue Aufgabenformate in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung
Malone, Biermann, Brünken, Buch € 15,00
- M 223: Evaluation der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne "Runter vom Gas!"
Klimmt, Maurer € 15,00
- M 224: Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Rahmenbedingungen bis 2015/2020
Maier, Ahrens, Aurich, Bartz, Schiller, Winkler, Wittwer € 17,00
- M 225: Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten – Machbarkeitsstudie
Huemer, Vollrath € 17,50
- M 226: Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer
Glitsch, Bornewasser, Dünkel € 14,00
- M 227: Entwicklung eines methodischen Rahmenkonzeptes für Verhaltensbeobachtung im fließenden Verkehr
Hautzinger, Pfeiffer, Schmidt € 16,00
- M 228: Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA) –
Pottgießer, Kleinemas, Dohmes, Spiegel, Schädlich, Rudinger € 17,50
- M 229: Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer
Holte € 25,50
- M 230: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen
Gerlach, Leven, Leven, Neumann, Jansen € 21,00

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.