

Unfallforschung kommunal

Nr 1

Schulwegsicherung

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Es gibt aber gerade für Kommunen eine Reihe von Möglichkeiten, ihre Situation zu verbessern. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) unterstützt dabei mit wichtigen Hinweisen zur verkehrssicheren Gestaltung des Straßenraumes.

Infrastrukturelle Gestaltung des Schulweges

Für die Kindersicherheit ist der Schulweg ein wichtiger Ansatzpunkt. Der Weg zur Schule oder zur Kita gehört zum unmittelbaren Umfeld der Kinder und wird am häufigsten genutzt. Im Wohnumfeld der Kinder passieren auch die meisten Unfälle. Deshalb sind Maßnahmen zur Sicherung besonders vielversprechend. Die folgenden Empfehlungen der UDV zeigen den „sicheren Weg“ für Kommunen auf.

Unfallauswertung

Am Anfang aller Überlegungen zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen stehen meist Unfallanalysen. Straßenverkehrsunfälle, bei Kindern vor allem zu Fuß und mit dem Fahrrad, geben Hinweise auf gefährliche Stellen auf dem Schulweg. Die Unfallunterlagen der Polizei enthalten wichtige Angaben zu jedem gemeldeten Unfall. **Für die Schulwegplanung besonders wichtig sind die Unfälle zu Fuß und mit dem Rad.**

Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

Eine nicht angepasste Geschwindigkeit gilt seit langem als Unfallursache Nummer eins im Straßenverkehr. Wenn auch die juristische Schuld in der Regel den Beteiligten zugesprochen wird, so tragen häufig die baulichen und verkehrstechnischen Gegebenheiten der Straße zu gefährlichem Verhalten und damit zur Unfallentstehung bei.

Beschilderung allein nicht wirkungsvoll

Mit Beschilderung allein kann diesem Problem nicht wirkungsvoll begegnet werden. Wird etwa in einer breiten, geraden Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde herabgesetzt, hat dies fast keinen Einfluss auf die Geschwindigkeitswahl, mindert aber die Akzeptanz für solche und andere Regelungen. Auch eine alleinige Beschilderung mit dem Gefahrenzeichen „Kinder“ (Zeichen 136 StVO) oder der Hinweis „Schule“ erzielt in der Regel nicht die gewünschten Effekte.

→

Die verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen müssen im Sinne der Verkehrssicherheit folgende Zielsetzungen erfüllen:

- Geschwindigkeiten verringern,
- Verkehr vermindern (in Wohngebieten),
- Sicht verbessern (z. B. durch Neuordnung des Parkens),
- Straßenüberquerungsstellen sichern,
- mehr Flächen für Fuß- und Radverkehr schaffen.

Schulwege sollten deshalb nach den folgenden Grundregeln gesichert sein:

→ **Beschilderungen allein sind nicht ausreichend**
Auch wenn mit Verkehrszeichen auffällig auf überquerende Schulkinder hingewiesen wird, sind in der Regel flankierende bauliche Maßnahmen unerlässlich.

→ **Langsame Fahrweise kann nur baulich erreicht werden** Vor allem die straßenbaulichen Elemente „Aufpflasterungen“ und „Versätze“ lassen sich gezielt dazu einsetzen, angemessen niedrige Geschwindigkeiten durchzusetzen.

UDV-Projekt: Sicherheit in verkehrsberuhigten Bereichen

→ **Sichtkontakt schützt** Sind die Fahrbahnrande von parkenden Fahrzeugen frei, können überquerungswillige Kinder vom Verkehr auf der Fahrbahn besser erkannt werden, so dass dieser seine Geschwindigkeit rechtzeitig verringern kann. Sichtkontakt erhöht die Sicherheit auf Verkehrsstraßen und in Erschließungsstraßen.

UDV-Projekt: Unfallrisiko Parken für zu Fuß Gehende und Radfahrende

→ **Inseln und Lichtsignalanlagen (Ampeln) erleichtern das Überqueren** Auf Verkehrsstraßen können Mit-

telinseln oder Lichtsignalanlagen (Ampeln) auch bei einem relativ hohen Geschwindigkeitsniveau das Queren der Fahrbahn deutlich erleichtern.

→ **Schulwegsicherung muss nicht teuer sein** Mitelinseln, Aufpflasterungen, Versätze und Poller kosten je nach baulicher Ausführung nicht viel Geld, haben aber, an den richtigen Stellen entsprechend ausgeführt, eine hohe geschwindigkeitsmindernde beziehungsweise sichtverbessernde Wirkung und erleichtern die Überquerungen.

→ **Radverkehrsanlagen helfen bei höherer Verkehrsbelastung** Je höher die Verkehrsbelastung und die gefahrenen Geschwindigkeiten, umso wichtiger ist es, die Verkehrsarten zu trennen. Bei Tempo 50 sollten ab etwa 400 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde Schutzstreifen oder nicht benutzungspflichtige Radwege vorgesehen werden, ab etwa 1.000 Kraftfahrzeugen sind in der Regel Radfahrstreifen oder Radwege ratsam. Ausreichend breite Gehwege sollten immer vorhanden sein.

UDV-Projekt: Radverkehr

→ **Überwachung erhöht die Verkehrssicherheit** Dort, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten wird und bauliche Maßnahmen (noch) nicht möglich sind oder nicht ausreichen, kommt grundsätzlich unterstützende, ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung (Blitzer) in Betracht. Mobile Überwachung ist als Sofortmaßnahme zusätzlich zur Beschilderung sinnvoll. Auch Haltverbote müssen unter Umständen regelmäßig überwacht werden.

Wie erstellt man einen Schulwegplan?

Hinweise für die Erstellung eines Schulwegplans können Sie auf der Website der BASt kostenfrei herunterladen: [Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden](#)

Weitere Informationen rund um die Verkehrssicherheit von Kindern, Zufußgehenden und Radfahrenden sind zu finden unter www.udv.de

Impressum

Unfallforschung der Versicherer im
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Wilhelmstraße 43/43 G, 10117 Berlin · Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020-5000 · Fax 030 2020-6000
www.udv.de, unfallforschung@gdv.de

Verantwortlich
Jörg Ortlepp
Fachbereichsleiter Verkehrsinfrastruktur
Tel. 030 2020-5829
E-Mail: j.ortlepp@gdv.de

Unfallforschung
der Versicherer
 GDV