

*Road Planning
Urban Roads
Roadside Landscaping
Design of School Vicinity*

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

Die kostenfreie Bereitstellung dieser RVS wird durch klimaaktiv mobil, der Klimaschutzinitiative des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) unterstützt.

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

klimaaktiv

mobil

Einführungsschreiben

Wien, am 1. Juni 2016

An die
Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASFINAG Bau Management GmbH
ASFINAG Service GmbH
ASFINAG Maut Service GmbH
ASFINAG Alpenstraßen GmbH
ASFINAG Commercial Services GmbH
ASFINAG European Toll Service GmbH

An das
Amt der Burgenländischen Landesregierung, Straßenverwaltung
Amt der Kärntner Landesregierung, Straßenverwaltung
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Straßenverwaltung
Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Straßenverwaltung
Amt der Salzburger Landesregierung, Straßenverwaltung
Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Straßenverwaltung
Amt der Tiroler Landesregierung, Straßenverwaltung
Amt der Vorarlberger Landesregierung, Straßenverwaltung
Amt der Wiener Landesregierung, MA 28 – Straßenverwaltung

Die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr hat im Zusammenwirken mit Fachleuten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, der ASFINAG, der Bundesländer, der Wissenschaft und der Wirtschaft das Merkblatt

RVS 03.04.14: Straßenplanung
1. Juni 2016 Straßen im Ortsgebiet
Straßenraumgestaltung
Gestaltung des Schulumfeldes

für die Anwendung im Bereich des Straßen- und Verkehrswesens ausgearbeitet.

AG: Stadtverkehr
AA: Verkehrsplanung und Raumnutzung im städtischen Bereich

**ÖSTERREICHISCHE
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT**
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR  Wir finden neue Wege.

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, sind, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, nur der ÖFG vorbehalten. Bei Erwerb in elektronischer Form ist die Speicherung auf Datenträger im Sinne der Lizenzvereinbarung erlaubt.

Merkblätter sind Handlungsvorschriften mit empfehlendem Charakter und stellen den Stand der Technik für einen definierten Anwendungsbereich dar. Sie beruhen auf gesetzlichen, normativen und weiteren aktuellen technischen Regeln und geben einen grundsätzlich erprobten Standard wieder.

Diese RVS stellt unter Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie 2015/1535/EU (vormals RL 98/34/EG) kein Handelshemmnis dar und ist daher keiner Notifikation zu unterziehen.

Die RVS 03.04.14 Ausgabe 1. Juni 2016 ersetzt die RVS 03.04.14 (3.14) Ausgabe 1. Juni 2003.

Für die FSV

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin FELLENDORF



GESTALTUNG DES SCHULUMFELDES

RVS 03.04.14

Ausgabe 1. Juni 2016

MERKBLATT

Road Planning
Urban Roads
Roadside Lanscaping
Design of School Vicinity

Inhaltsverzeichnis

1	Anwendungsbereich	2
2	Allgemeines	2
3	Verkehrstechnische Grundlagen	3
3.1	Schulwegunfälle	3
3.2	Verkehrssituation um Österreichs Schulen	3
3.3	Wunschumfeld.....	4
4	Probleme	5
4.1	Schlechte Sichtverhältnisse	5
4.2	Hohes Verkehrsaufkommen	5
4.3	Hohe Geschwindigkeiten.....	6
5	Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg	6
5.1	Gestaltung und Organisation unmittelbares Schulumfeld	7
5.1.1	Fußgängerzone vor der Schule.....	7
5.1.2	Aufenthaltsfläche vor dem Schuleingang	8
5.1.3	Wohnstraße	9
5.1.4	Begegnungszone	11
5.1.5	Tempo 30-Zone	11
5.1.6	Fahrradstraße.....	12
5.2	Verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen	13
5.2.1	Verkehrstechnische Querungshilfen.....	14
5.2.2	Bauliche Maßnahmen	17
5.3	Schulweg.....	25
5.3.1	Fußwegenetz.....	25
5.3.2	Zugang zur Haltestelle	27
5.3.3	Radfahranlage.....	28
5.3.4	Pedibus/Velobus.....	28
5.3.5	Kiss and Go-Bereich	29
5.4	Barrierefreie Gestaltung	30
6	Entscheidungshilfen für die Maßnahmenfindung	31
7	Checkliste	32
8	Grundlagen zur Beurteilung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld	33
8.1	Beispiele für Fragebögen und Erhebungen.....	33
8.1.1	Verkehrsspinne.....	33
8.1.2	Verkehrsuntersuchungen	33
8.1.3	Unfallstatistik	34
8.2	Schulwegplan	34
8.3	Schüler als Verkehrsplaner	34

9	Informationen und Ansprechpartner	35
10	Angeführte Gesetze, Richtlinien und Normen	35
11	Zusätzlich zu beachtende Gesetze, Normen und Literatur	36
12	Anhang	37
12.1	Anhang 1: Kriterienkataloge (Checklisten) zur Beurteilung der Verkehrssicherheit	37
12.1.1	Fragenkomplex Schule	37
12.1.2	Fragenkomplex Schulweg	38
12.1.3	Fragenkomplex Problemidentifizierung und -lösung	39
12.2	Anhang 2: Beispiel für einen Elternfragebogen	40

1 Anwendungsbereich

Diese RVS ist als Hilfestellung für die Gestaltung des Schulumfeldes und sinngemäß für Kindergärten anzuwenden. Als Schulumfeld werden die öffentlichen Flächen im Umkreis von ca. 250 m (mindestens jedoch 60 m) zum Schuleingang definiert, wenn diese für Schulwege von Relevanz sind.

Diese RVS spricht mit Gemeindevertretern, Direktoren, Lehrerinnen und Lehrern sowie Eltern einen erweiterten Adressatenkreis an, da sie das Umfeld der Kinder entscheidend beeinflussen. Dementsprechend bietet die RVS einerseits fachliche Grundlagen und ermöglicht andererseits eine Einschätzung der Situation im Schulumfeld durch die unmittelbar Betroffenen.

2 Allgemeines

Kinder sind im Straßenraum aufgrund ihrer physischen und psychischen Eigenschaften besonders gefährdet. Entfernungen und Geschwindigkeiten können auch nach bestmöglicher Verkehrserziehung oft nicht richtig eingeschätzt werden. Die Informationsflut im Straßenraum überfordert das Kind. Insbesondere jüngere Kinder reagieren spontan und unberechenbar. Auf der anderen Seite ist der Kfz-Lenker ebenfalls einer Informationsvielfalt im Straßenraum ausgesetzt. Konfliktsituationen entstehen durch hohes Verkehrsaufkommen, hohe Geschwindigkeiten und schlechte Sichtverhältnisse, nicht zuletzt durch parkende Fahrzeuge, d.h. der motorisierte Verkehrsteilnehmer ist hauptverantwortlich für die Entstehung von Konflikten.

Knapp ein Fünftel aller im Straßenverkehr verunglückten Kinder zwischen 6 und 15 Jahren kommt auf dem Schulweg zu Schaden (KFV). Maßnahmen zur Gestaltung des Schulweges bedeuten daher gleichzeitig einen wichtigen Beitrag für die Verkehrssicherheit der Kinder und eine Verpflichtung für alle Entscheidungsträger.



Abbildung 1: Der Straßenraum vor Schulen soll an die Bedürfnisse der Kinder angepasst werden

Die passende Gestaltung des Straßenraums ist das Hauptanliegen dieser RVS (s. Abb. 1). Ziel ist es, die Schulumgebung verkehrssicher zu gestalten. Viele Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erfüllen wichtige Beiträge für die mobile Eigenständigkeit, die Entlastung der Eltern, den Bewegungsdrang der Schüler und nicht zuletzt für die Umfeldqualität der Anrainer.

3 Verkehrstechnische Grundlagen

3.1 Schulwegunfälle

An jedem Schultag verunglücken in Österreich etwa drei Schüler im Alter zwischen 6 und 15 Jahren auf ihrem Schulweg. Über längere Zeiträume betrachtet zeigt sich eine leichte Abnahme bei der Anzahl der verunglückten Schüler. Speziell bei den Schulwegunfällen im direkten Schulumfeld stechen die 7- und die 11-Jährigen heraus, die am Anfang der jeweiligen Schulform mit noch ungewohnten Schulwegen konfrontiert werden (s. Abb. 2). Insgesamt sind Schülerinnen weniger in Unfälle verwickelt als Schüler.

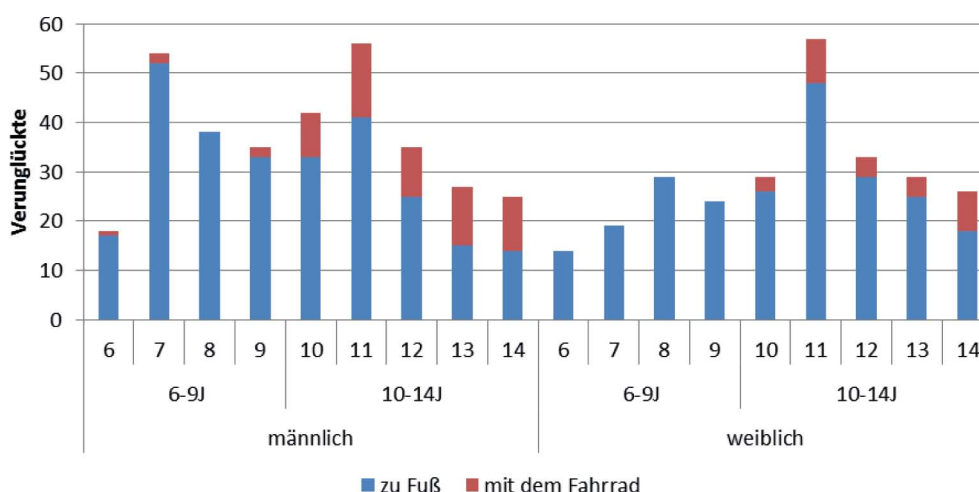


Abbildung 2: Im Schulumfeld (250 Radius) am Schulweg als aktiv Beteiligte zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte 6- bis 14-Jährige nach Verkehrsart, Geschlecht und Alter, Summe 2008 bis 2012 (Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV)

Das Gehen stellt vorrangig die Fortbewegungsart von Schülern dar. Etwa die Hälfte der Volksschulkinder in Österreich legt den Schulweg zu Fuß zurück, ca. 20 % der Volksschüler werden mit dem PKW zur Schule gebracht. Beide Anteile sinken mit dem Alter der Schüler zugunsten des Fahrrades und des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Dementsprechend war der größte Teil der auf dem Schulweg verunglückten Kinder als Fußgänger (68 %) und als Radfahrer (20 %) unterwegs. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler sind daher Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der Nichtmotorisierten und hier speziell für die Fußgänger zu setzen.

3.2 Verkehrssituation um Österreichs Schulen

Für die österreichischen Schulen war und ist Verkehrssicherheit ein aktuelles Thema. In den meisten Fällen sind es die Eltern oder Mitglieder des Schulpersonals, die Probleme erkennen und thematisieren. Als Problembereiche werden in erster Linie das Parken vor der Schule, Kreuzungen und Querungsstellen sowie die Zufahrten zur Schule genannt (s. Abb. 3 und RVS 03.04.13). Konflikte im Schulumfeld gehen in erster Linie vom Kfz-Verkehr aus.

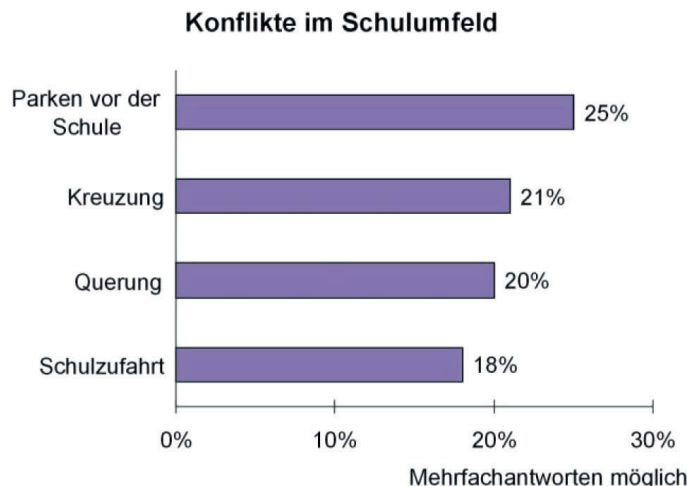


Abbildung 3: Subjektiv empfundene Konflikte im Schulumfeld (Quelle: IVV)

Der am häufigsten auftretende Konflikt ergibt sich aus dem Zusammentreffen eines zu Fuß gehenden Schülers mit motorisierten Verkehrsteilnehmern. Die bisherigen Bemühungen haben dazu geführt, dass bereits die Mehrzahl der österreichischen Schulen mit ihrem Haupteingang in eine Fußgängerzone, eine verkehrsberuhigte oder Tempo 30-Zone münden. Um spezielle Konfliktstellen zu entschärfen, wird zusätzlich Personal zur Schulwegsicherung eingesetzt, wobei der größte Teil dieser Schulen durch die Exekutive und durch Schüler oder Zivildienstler als Lotsen betreut wird.

3.3 Wunschemfeld

Nur wenige Schüler äußern keine Wünsche bezüglich ihrer Schulumgebung. Am häufigsten wünschen sich Schulkinder eine Parkanlage und „keine Autos“ vor der Schule. Kinder empfinden Kfz als Störung in ihrem unmittelbaren Bewegungsraum (s. Abb. 4 u. 5).

In den Wünschen der jeweiligen Schulleitung spiegelt sich das Geschwindigkeitsproblem wieder. Zumindest die Einrichtung einer Tempo 30-Zone vor dem Schuleingang wird von dieser als erforderlich bewertet. Immerhin verfügt bereits ein Großteil der Umfelder von Schulen über Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Die Rechtslage erlaubt seit März 2013 zusätzliche Maßnahmen wie die Begegnungszone und die Fahrradstraße.

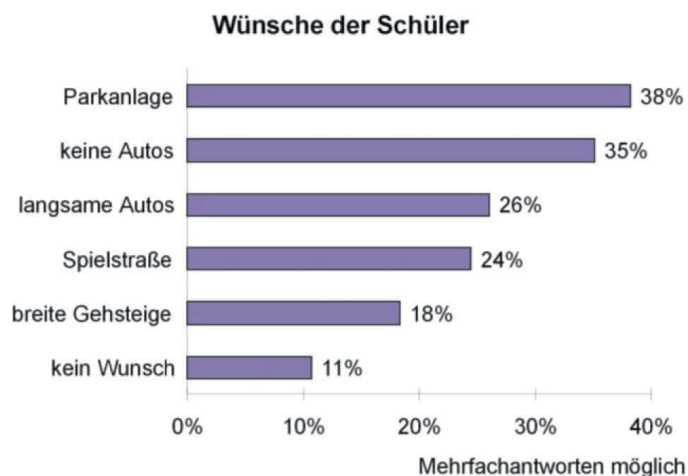


Abbildung 4: Wünsche der Schüler bezüglich der Schulumgebung (Quelle: IVV)



Abbildung 5: Eine Parkanlage vor der Schule steht auf dem Wunschzettel der Schulkinder ganz oben

Generell ist bei der Planung des Schulumfeldes nicht isoliert vorzugehen. Die Schule ist integraler Bestandteil des Straßenraumes. Sowohl das Schulumfeld als auch der die Schule umgebende Stadt- und Straßenraum haben spezifische Anforderungen. Dies bedeutet, dass auch das Verkehrsgeschehen rund um die Schule erhoben werden muss und die Anforderungen an den Straßenraum mit jenen des Schulumfeldes in Einklang gebracht werden müssen. Speziell bei der Auswahl der Maßnahmen spielt dies eine besondere Rolle.

4 Probleme

4.1 Schlechte Sichtverhältnisse

Die Sicht wird vor allem durch geparkte Fahrzeuge am Fahrbahnrand verstellt. Mangelhafte Sichtverhältnisse wirken sich unmittelbar auf die Verkehrssicherheit aus: Im verparkten Schulumfeld ereignen sich doppelt so viele Unfälle wie in unverparkten Bereichen (s. Abb. 6). Schon wenige parkende Kraftfahrzeuge können für schlechte Sichtverhältnisse sorgen und somit zu einer Gefährdung von Schülern führen. Parken vor dem Eingangsbereich der Schulen sollte vermieden werden.



Abbildung 6: Verparkter Schulbereich

4.2 Hohes Verkehrsaufkommen

Viele Schulleiter sehen im starken Verkehrsaufkommen eine Konflikursache. Kinder, die Schulen an subjektiv stark befahrenen Straßen besuchen, sind doppelt so häufig an Unfällen

beteiligt wie jene, deren Schulen in beruhigten Zonen oder schwach befahrenen Straßen liegen. Es sind daher die Ansprüche an das Schulumfeld mit jenen des Verkehrs in Einklang zu bringen.

4.3 Hohe Geschwindigkeiten

Hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs im Schulbereich werden als Problem erkannt. Dabei wird sowohl die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kritisiert, als auch das vorhandene Tempolimit als zu hoch angesehen und eine Herabsetzung des Limits im Schulumfeld gewünscht.

Wenn beispielsweise ein PKW mit 50 km/h zu bremsen beginnt, ist das Fahrzeug, das mit Tempo 30 unterwegs war, bereits zum Stillstand gekommen. Der Anhalteweg bei Tempo 50 ist mehr als doppelt so lang. (s. Abb. 7).

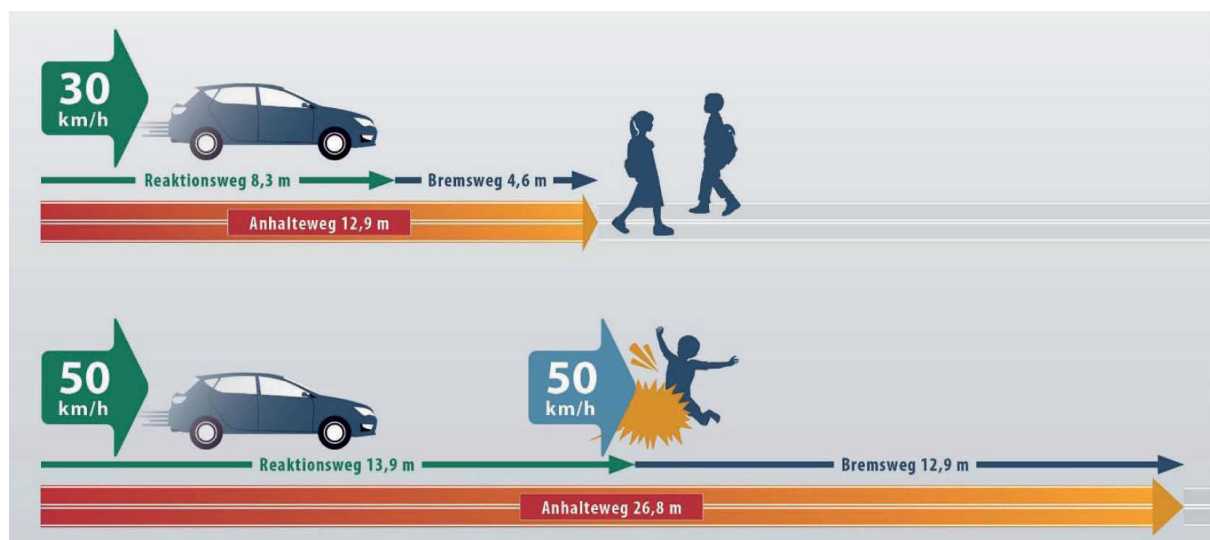


Abbildung 7: Höhere Geschwindigkeiten bedeuten ein höheres Gefahrenpotential, gezeigt an einem Vergleich der Anhaltewege bei 30 und 50 km/h (Die Werte wurden mit einer Reaktionszeit von 1 sec und einer Bremsverzögerung von 7,5 m/s² berechnet. Quelle: KfV)

5 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg

Generell wird in diesem Zusammenhang auf die RVS 03.04.13 hingewiesen. Die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität von Siedlungsräumen, speziell für Kinder, ist ein Thema von allgemeinem Interesse, wobei Schulwege einen besonders sensiblen Bereich darstellen.

In diesem Punkt werden daher die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg beschrieben und bewertet. Die Bewertung berücksichtigt die in Punkt 4 angeführten häufigsten Konfliktsituationen im Schulbereich. Im unmittelbaren Schulumfeld wird neben der Verkehrssicherheit (Geschwindigkeitsreduktion, Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens) auch die Aufenthaltsqualität berücksichtigt, zusätzlich erfolgt auch eine Gesamtbewertung. Für den Bereich „Verkehrstechnische- und bauliche Maßnahmen“ wird das Kriterium „Aufenthaltsqualität“ durch „Sichtverhältnisse“ ersetzt. Die angeführte Bewertung der Maßnahmen erfolgt generell auf Basis der bisherigen Erfahrungen aus der Praxis. Der konkrete Einsatz der Maßnahmen hängt von der jeweiligen Situation im Schulumfeld ab.

Bewertungsschema:

○ ○ ○ ○ keine Wirkung	● ○ ○ ○ geringe Wirkung	● ● ○ ○ befriedigende Wirkung	● ● ● ○ gute Wirkung	● ● ● ● sehr gute Wirkung
--------------------------	----------------------------	----------------------------------	-------------------------	------------------------------

5.1 Gestaltung und Organisation unmittelbares Schulumfeld

5.1.1 Fußgängerzone vor der Schule

Fußgängerzonen (s. § 76a StVO) sind die Straßen mit dem geringsten Unfallrisiko. Fahrzeugverkehr ist nur in Ausnahmefällen möglich, z.B. Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel und Behindertenfahrzeuge, wobei Schrittgeschwindigkeit einzuhalten ist. Die Fußgänger haben Vorrang, Fahrradverkehr soll in der Regel zugelassen werden (gem. Einsatzkriterien RVS 03.02.13). Auf eine attraktive Gestaltung ist zu achten.

Die Fußgängerzone vor der Schule ermöglicht den Schülern, diese Teilstrecke ihres Weges in geschützter Umgebung zurückzulegen. Sie stellen eine verkehrssichere Fläche dar, auf der die Kinder und Jugendlichen nach der Schule einige Minuten Zeit haben, um sich auf den Heimweg vorzubereiten (s. Abb. 8). Zum anderen bieten sie sowohl Schülern als auch Eltern die Möglichkeit, sich vor der Schule aufzuhalten und Informationen in einem von Kfz geschützten Bereich auszutauschen.



Abbildung 8a / 8b: Fußgängerzonen dienen nicht nur der Sicherheit, sondern sind auch Kommunikationsflächen nach dem Unterricht

Bewertung Fußgängerzone:

Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●
Gesamtbewertung der Maßnahme		
● ● ● ●		

5.1.2 Aufenthaltsfläche vor dem Schuleingang

Unmittelbar vor dem Schuleingang benötigen die Schüler gesicherte Flächen als Pufferzone. Diese kann sich je nach den Platzverhältnissen auf dem Schulgelände oder im öffentlichen Straßenraum befinden (s. Abb. 9 u. 10).

Aufenthaltsflächen vor dem unmittelbaren Eingangsbereich der Schule erfüllen eine mehrfache Funktion. Sie dienen als Übergang von der geschützten Sphäre des Schulgebäudes zur konflikträchtigen Fahrbahn. Sie bieten zusätzlich den Schülern die Möglichkeit, sich im Freien kurz zu orientieren und sich auf das Wetter, den Straßenlärm und andere Umwelteinflüsse einzustellen, bevor sie ihre ganze Aufmerksamkeit auf den Schulweg verwenden müssen. Dazu kommt, dass der gehemmte Bewegungsdrang eines Vormittags nun ausgelebt werden will. Die Aufenthaltsfläche bietet hier eine Möglichkeit, den ersten Bewegungs- und Aktivitätsdrang in geschützter Umgebung umzusetzen und nach einer ersten Entladung angestauter Energie wieder Konzentration für den Heimweg aufzubauen.

Wesentlich für eine derartige Aufenthaltsfläche sind eine großzügige Dimensionierung und der Schutz gegenüber dem Kfz-Verkehr. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Bepflanzung und die Anlage von Sitzgelegenheiten und Wetterschutz, was sowohl für Eltern, die auf ihre Kinder warten, als auch für Schüler, die eventuell auf den Bus oder eine elterliche Abholung warten, von Bedeutung ist.

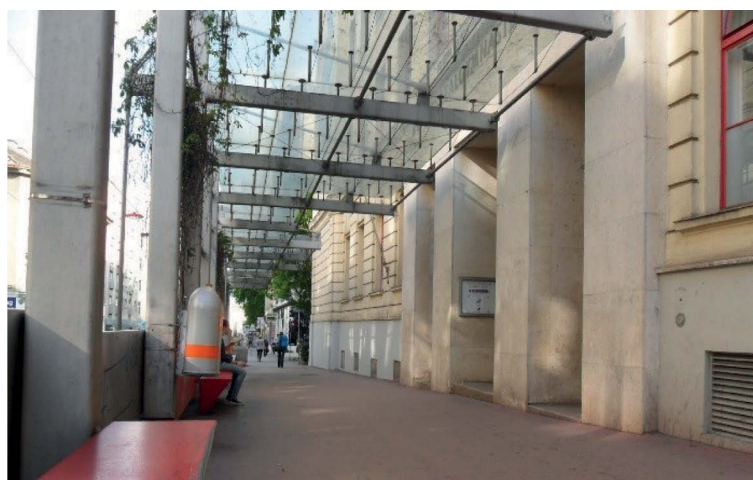


Abbildung 9: Kombination von Aufenthaltsfläche, Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und Begrünung als Abgrenzung zu einer stark befahrenen Straße



Abbildung 10: Aufenthaltsfläche vor dem Schuleingang mit Sitzgelegenheiten trennt die Schule von der stark befahrenen Straße

Bewertung Aufenthaltsflächen:

Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
●●●●	●○○○	●○○○
Gesamtbewertung der Maßnahme		
●●●○		

5.1.3 Wohnstraße

In Wohnstraßen (s. § 76b StVO) ist Kfz-Verkehr nur eingeschränkt möglich. Zu- und Abfahrten sind im Schritttempo erlaubt, Durchfahrten sind verboten. Radfahrer dürfen in Wohnstraßen gegen die Einbahn fahren. Das Betreten der Fahrbahn und das Spielen sind erlaubt (s. Abb. 11 u. 12). Eine Trennung zwischen Fahrbahn und Gehsteig ist nicht notwendig. Parken ist nur auf gekennzeichneten Flächen gestattet. Ein generelles Parken entlang der Gehsteige ist zu vermeiden. Die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit ist durch bauliche Maßnahmen zu gewährleisten.

Die Wohnstraße ist ein ideales Instrument, um die Verkehrssicherheit um die Schule zu erhöhen. Gleichzeitig erhöht die Wohnstraße die Lebensqualität der Anrainer.



Abbildung 11: Ein Verkehrszeichen alleine erzeugt noch nicht die Atmosphäre einer Wohnstraße



Abbildung 12: Diese Wohnstraße orientiert sich nach den Bedürfnissen der Schüler; der Schulweg kann sicher sowie spielerisch beginnen und enden

Bewertung Wohnstraße:

Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ● ● ○	● ● ● ○	● ● ○ ○
Gesamtbewertung der Maßnahme		
● ● ● ○		

5.1.4 Begegnungszone

Begegnungszonen sind in § 76c StVO geregelt und ermöglichen eine gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsfläche durch alle Verkehrsteilnehmer (s. Abb. 13). Dies sollte sich speziell im Schulumfeld in der Gestaltung widerspiegeln. Bei einer Begegnungszone im Schulumfeld ist grundsätzlich eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h vorzusehen. Die geringe Geschwindigkeit soll die gegenseitige Rücksichtnahme fördern und eine Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern durch Kfz verhindern. Anders als bei der Fußgängerzone werden Kfz-Lenker und Radfahrer nicht von der Nutzung ausgeschlossen, es wird jedoch eine Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität angestrebt.



Abbildung 13: Begegnungszone vor dem Schulkomplex zur Steigerung von Aufenthaltsqualität und Sicherheit

Die Bevölkerung sollte bei der Gestaltung miteingebunden werden, um die Akzeptanz und ein regelkonformes Verhalten zu fördern. Gerade für Kinder sind Begegnungszonen anfänglich nicht selbsterklärend und müssen diesen erst nähergebracht werden. Dies liegt daran, dass Kinder durch die scheinbar fehlenden Regeln und die Größe der Fläche irritiert sind, in welchen Bereichen sie sich nun aufhalten sollen bzw. dürfen und wo sie die Fahrbahn queren können. Dies ist bei etwaigen Umsetzungen hinsichtlich notwendiger geschützter Bereiche entsprechend zu berücksichtigen (s.a. RVS 03.04.12 und RVS-Arbeitspapier Nr. 27).

Bewertung Begegnungszone:

Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
●●●○	●●●○	●●○○
Gesamtbewertung der Maßnahme		
●●●○		

5.1.5 Tempo 30-Zone

Tempo 30-Zonen (s. § 52 Z 11 StVO) rund um Schulen sind ein gutes Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, da die Lenker durch ein verringertes Tempo zeitgerecht

auf spontane Handlungen der Schüler reagieren können, da v.a. jüngere Kinder noch große Schwierigkeiten haben, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen (s. Abb. 14).

Bei der Umsetzung von Tempo 30-Zonen ist neben der entsprechenden Kennzeichnung darauf zu achten, dass die Straßenraumgestaltung die Verkehrsberuhigung unterstützt. Lange gerade Strecken ohne Verschwenkungen, Verengungen oder Fahrbahnanhebungen verleiten Lenker dazu, schnell zu fahren und sollten daher vermieden werden.



Abbildung 14: Ein Verkehrszeichen „Zonenbeschränkung“ ist eine Minimalforderung für die Sicherheit; eine entsprechende Gestaltung ist notwendig

Es bleibt jedoch zu beachten, dass Tempo 30 zwar eine wesentliche Verbesserung gegenüber Tempo 50 und auch Tempo 40 (Minimalanforderung) darstellt, ein Risiko bleibt aber dennoch bestehen. Daher sind die vorgenannten Lösungen vorzuziehen.

Bewertung Tempo 30-Zone:

Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ● ○ ○	● ● ○ ○	● ○ ○ ○
Gesamtbewertung der Maßnahme		
● ● ○ ○		

5.1.6 Fahrradstraße

In Fahrradstraßen (s. § 67 StVO) gilt ein grundsätzliches Verbot für den Kfz-Verkehr; Zu- und Abfahrten sowie Querungen sind jedoch erlaubt, wobei die Geschwindigkeit in keinem Fall 30 km/h überschreiten darf. In Ausnahmefällen kann unter bestimmten Voraussetzungen eine Durchfahrt von Kfz gestattet werden (s. RVS 03.04.13).

Fahrradstraßen fördern den Radverkehr und sind daher grundsätzlich positiv zu sehen. Allerdings sollte die Fahrradstraße nicht direkt an den Eingangsbereich der Schule angrenzen,

um Konfliktsituationen mit ein- und ausgehenden Schülern zu vermeiden und die Aufenthaltsqualität im Schulvorfeld nicht zu beeinträchtigen (Abb. 15). Angepasste Aufenthaltsflächen können hier Abhilfe schaffen.



Abbildung 15: Die Straße neben dem Schuleingang ist eine Fahrradstraße (die Aufenthaltsfläche im Beispiel ist zu klein)

Bewertung Fahrradstraße:

Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ● ○ ○	● ● ○ ○	● ● ● ○
Gesamtbewertung der Maßnahme		
● ● ○ ○		

5.2 Verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen

Die massivsten Gefährdungen für Schüler gehen vom Kfz-Verkehr aus. Maßnahmen, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit am Schulweg dienen, müssen daher das Gefährdungspotential, das vom Kfz-Verkehr ausgeht, vermindern.

Im unmittelbaren Umfeld der Schule sind alle Schüler zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs (Wer aus einem Bus oder PKW steigt, wird zum Fußgänger). Dazu kommt, dass mit der Nähe zur Schule das Schülerverkehrsaufkommen steigt, weshalb im unmittelbaren Schulbereich effektive Maßnahmen erforderlich sind.

Querungshilfen sollen das sichere und ungefährdete Queren der Fahrbahn ermöglichen (s. RVS 03.02.12).

Man unterscheidet verkehrstechnische Querungshilfen wie Piktogramme, Schutzwege, Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) und Schülerlotsen sowie bauliche Querungshilfen wie Fahrbahnanhebung („Aufpflasterungen“), Gehsteigvorziehungen und Mittelinseln. Bauliche Querungshilfen stellen eine physische Barriere für den Kfz-Verkehr dar und sind deshalb besonders wirksam. Verkehrstechnische Querungshilfen sollten daher möglichst in Kombination mit baulichen Maßnahmen eingesetzt werden. Wegen der resultierenden Wirksamkeit wird eine korrekte Ausführung aller Maßnahmen vorausgesetzt.

5.2.1 Verkehrstechnische Querungshilfen

Schutzwege und Warntafeln sind zwar gängige Lösungen, aber ohne begleitende Maßnahmen in ihrer Wirkung begrenzt (s. Abb. 16). So ereignet sich etwa ein Fünftel aller Schulwegunfälle auf dem Schutzweg. Lösungen für Verkehrssicherheitsprobleme sollten daher aus einem ganzen Maßnahmenbündel bestehen.



Abbildung 16a / 16b / 16c: Weiße Farben und „Tafeln“ alleine sind für eine sichere Querung nicht ausreichend

5.2.1.1 Schutzweg

Schutzwege sind insbesondere in Kombination mit anderen Maßnahmen wie Fahrbahnanhebungen, Gehsteigvorziehungen, Pollern oder Mittellinien zu empfehlen, da sie dadurch mehr Aufmerksamkeit erregen und Kfz-Lenker zum langsamen Fahren bewegen. Gleichzeitig erleichtern sie die Querung auch für kleinere Kinder, die nur ein beschränktes Sichtfeld und eine beschränkte Aufnahmefähigkeit besitzen.

Schutzwege kommen nur in Betracht, wenn die Kriterien im Sinne der RVS 03.02.12 erfüllt sind. Zu geringe Querungsfrequenzen der Fußgänger und zu hohe Annäherungsgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs führen zur verminderten Anhaltebereitschaft der Lenker und sind daher der Verkehrssicherheit abträglich.

Es gilt, Schutzwege regelmäßig hinsichtlich der Sichtbarkeit zu prüfen. Bei der Umsetzung von Schutzwegen wird die weiße Markierung zunehmend durch eine rote Markierung ergänzt (s. Abb. 17). Gegenüber zusätzlichen Bodenmarkierungen sind Mittellinien und Fahrbahnanhebungen in Kombination mit Schutzwegen wesentlich effizienter.



Abbildung 17: Schutzweg (im Beispiel mit roter Umrandung) und zusätzlicher Sicherung mittels Poller im Schulumfeld

Bewertung Schutzweg:

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ● ● ○	● ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
Wirksamkeit der Maßnahme		
● ● ● ○		

5.2.1.2 Schutzweg mit VLSA

Generell sind die Wartezeiten an VLSA zu prüfen, ebenso, ob eine Fixzeitregelung oder eine Druckknopfregelung zum Einsatz kommen soll (s. RVS 05.04.32).



Abbildung 18: Schutzweg mit VLSA, Mittelinsel, Fußgängeranmeldung und farblicher Oberflächengestaltung

Bewertung Schutzweg mit VLSA:

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant
Wirksamkeit der Maßnahme		
● ● ● ○		

5.2.1.3 Piktogramm

In diesem Zusammenhang wird auf die RVS 05.03.12 hingewiesen.

Neben dem Einsatz von Piktogrammen auf der Fahrbahn hat sich gezeigt, dass diese auch in Fußgängerzonen, in denen der Radverkehr erlaubt ist, sinnvoll eingesetzt werden können. Durch den Hinweis auf querende Schüler können Kollisionen zwischen Fußgängern und vorbeifahrenden Fahrradfahrern reduziert werden (s. Abb. 19).

Generell sollten Piktogramme regelmäßig hinsichtlich der Sichtbarkeit geprüft werden. Eine gute Sichtbarkeit des Piktogramms auch bei Blendung durch die Sonne oder Schlechtwetter ist anzustreben.



Abbildung 19: Piktogramm auf der Fahrbahn bei der Zufahrt zur Schule

Bewertung Piktogramm:

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
Wirksamkeit der Maßnahme		
◐ ○ ○ ○		

5.2.1.4 Schulwegsicherung durch Lotsen oder Exekutivbeamte

An besonders gefährlichen Stellen kann als Zwischenlösung ein Lotsendienst zur Schulwegsicherung eingesetzt werden (s. § 97a StVO). Eine bauliche Lösung des Problems wird dadurch aber nicht ersetzt, da die Wirkung auf die Einsatzzeit der Lotsen und Exekutivbeamten beschränkt bleibt (s. Abb. 20).



Abbildung 20: Nicht verkehrsberuhigte Bereiche sollten durch Lotsen, Exekutivbeamte oder vereidigte Organe (Organisation z.B. über Elternverein) gesichert sein

Bewertung Schulwegsicherung

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion*	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ○ ○ ○	● ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
Wirksamkeit der Maßnahme		
● ● ● ○*		

* Bewertung gilt nur temporär während der tatsächlichen Sicherung durch Lotsen

5.2.2 Bauliche Maßnahmen

5.2.2.1 Sperre und Schleuse

Sperren und Schleusen sind bauliche Maßnahmen, die durchgehend befahrbare Straßen für den Kfz-Verkehr in Sackgassen umwandeln (im Gegensatz zu Sperren können Schleusen z.B. von Anrainern oder Bussen passiert werden). Sie helfen, den sogenannten „Kfz-Schleichverkehr“ vom Schulumfeld fernzuhalten. Radfahrer dürfen durch diese Maßnahme nicht betroffen sein. Sperren und Schleusen sollen nicht in unmittelbarer Nähe zum Schuleingang vorgesehen werden, da sonst durch das Zu- und Abfahren eine doppelte Belastung des Eingangsbereichs erfolgt (s. Abb. 21).

Beim Einsatz von Sperren und Schleusen ist darauf zu achten, dass trotz der Verkehrsberuhigung Kiss and Go-Zonen vorgesehen werden sollten. Andernfalls kann es zu Stauungen im Zufahrtsbereich der Schule und zu gefährlichen Situationen mit gehenden Kindern beim Reversieren von Fahrzeugen kommen.



Abbildung 21: Versenkbarer Poller als Zufahrtshindernis für unbefugte Personen

Bewertung Sperre und Schleuse:

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
nicht relevant	● ● ○ ○	● ● ● ○
Wirksamkeit der Maßnahme		
● ● ● ○		

5.2.2.2 Gehsteigvorziehung

Im Bereich von Querungsstellen verbessert die Vorziehung von Auftrittflächen die Sichtbeziehung zwischen Kraftfahrern und Schülern (s. Abb. 22). Zusätzlich werden die Querungslängen verkürzt. Die Kombination mit Park- und Halteverboten (s. Pkt. 5.2.2.3) optimiert die Wirkung einer Vorziehung.

Sollte eine Begrünung in diesem Bereich stattfinden, ist unbedingt die maximale Bewuchshöhe von 0,6 m einzuhalten, um die Sichtbeziehungen zu kleinen Kinder sicherzustellen.



Abbildung 22: Gehsteigvorziehung beim Schutzweg mit niedriger Bepflanzung

Bewertung Gehsteigvorziehung:

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
●●●○	●○○○	○○○○
Wirksamkeit der Maßnahme		
●●○○		

5.2.2.3 Halte- und Parkverbot

Am Fahrbahnrand abgestellte Fahrzeuge behindern sowohl die Sicht der Schüler auf heranahende Fahrzeuge als auch die Sicht der Fahrzeuglenker auf die Schüler.

Ein Halteverbot beseitigt das „Sichthindernis Kraftfahrzeug“, wodurch die Sichtverhältnisse verbessert werden und sich die Verkehrssicherheit erhöht (s. Abb. 23). Die Durchsetzung kann am besten durch Poller oder andere bauliche Maßnahmen erfolgen. Bereiche, wo Eltern sicher halten können, sollten in angemessener Entfernung zur Schule angeboten werden.

Bei der Umsetzung von Halte- und Parkverboten im Schulumfeld ist ersichtlich, dass diese insbesondere in Kombination mit Schutzwegen und Fahrbahnanhebungen an Querungsstellen sinnvoll eingesetzt werden können, um Lenkern und Schülern eine optimale Sicht zu ermöglichen.



Abbildung 23: Parkverbot vor der Schule durch Markierung

Ein Nachteil der Maßnahme besteht darin, dass die Akzeptanz der Lenker ohne entsprechende bauliche Begleitmaßnahmen selten gegeben ist und die Einhaltung der Halte- und Parkverbote ggf. überwacht werden muss.

Bewertung Park- und Halteverbot:

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
●●●○	○○○○	○○○○
Wirksamkeit der Maßnahme		
●●○○		

5.2.2.4 Fahrbahnversatz

Der Fahrbahnversatz soll in erster Linie eine Reduktion der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bewirken. Ein doppelter Fahrbahnversatz schafft außerdem Platz für Aufenthaltsflächen. Diese Maßnahme kann auch mit geringen Mitteln realisiert werden – Bodenmarkierungen mit Blumentrögen oder Poller genügen (s. Abb. 24 u. 25). Die Kombination von Fahrbahnversatz und Fahrbahnanhebung erhöht die Wirksamkeit. Ein Fahrbahnversatz kombiniert mit einer Aufenthaltsfläche vor dem Schuleingang führt nicht nur zu geringeren Geschwindigkeiten, auch die Sichtbeziehungen zwischen Schülern und Fahrzeuglenkern werden durch fehlende Sichthindernisse verbessert.

Der Fahrbahnversatz als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung funktioniert nur, wenn der Bereich gut geplant wurde. Ein nachträglicher Fahrbahnversatz ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse besonders im Stadtzentrum schwer umzusetzen. Bei einer Begrünung in diesem Bereich ist darauf zu achten, dass Sträucher zu keinen Sichtbehinderungen führen. Zudem ist bei einem Fahrbahnversatz mit gleichzeitiger Verengung der Fahrbahn darauf zu achten, dass dieser Bereich für den Gegenverkehr entsprechend beschildert wird, um Kollisionen zu vermeiden.



Abbildung 24: Der Versatz vergrößert die Pufferzone vor der Schule; durch die begrünte Gestaltung und eine zusätzliche Anhebung des Straßenniveaus im konkreten Beispiel wird der geschwindigkeitsreduzierende Effekt des Fahrbahnversatzes drastisch verstärkt



Abbildung 25: Ein Fahrbahnversatz kann auch durch einfache Mittel hergestellt werden

Bewertung Fahrbahnversatz:

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ○ ○ ○	● ● ○ ○	◐ ○ ○ ○
Wirksamkeit der Maßnahme		
● ● ○ ○		

5.2.2.5 Fahrbahnanhebung (Aufpflasterung)

Die Fahrbahnanhebung dient der Geschwindigkeitsreduktion und der Erhöhung der Aufmerksamkeit der Kraftfahrer im Bereich von Fußgängerquerungen. So wird deutlich gemacht, dass mit Fußgängerverkehr zu rechnen ist und der Fahrzeuglenker wird zur Rücksichtnahme veranlasst. Bei der Fahrbahnanhebung handelt es sich um die effizienteste Maßnahme zur Reduktion der Geschwindigkeit, allerdings können Zielkonflikte auftreten, wenn der ÖV dadurch betroffen wird oder eine Erhöhung der Lärmbelästigung zu erwarten ist. Diese Maßnahme ist daher diesbezüglich auf ihre Verträglichkeit hin zu überprüfen (Einsatzkriterien s. RVS 03.02.12).

- Fahrbahnanhebung im Verlauf eines Gehsteiges oder Schutzweges:
Empfehlenswert ist die Kombination von Fahrbahnanhebungen mit Schutzwegen (s. Abb. 26) oder der Einsatz von Fahrbahnanhebungen als Querungshilfe vor der Schule (s. Abb. 27).



Abbildung 26: Der Schutzweg wird durch die Anhebung des Niveaus unterstützt; Poller verhindern die Sichteinschränkung durch illegale Parker



Abbildung 27: Gelb gepflasterte Fahrbahnanhebung direkt vor dem Eingang der Volksschule

- Fahrbahnanhebung im gesamten Knotenbereich:

Durch Anhebung des gesamten Kreuzungsbereichs (Plateauanhebung) wird die Geschwindigkeit des einfahrenden Kfz-Verkehrs vermindert (s. Abb. 28). Durch diese Maßnahme können besonders gefährliche Kreuzungen entschärft werden.



Abbildung 28: Plateauanhebung im kompletten Kreuzungsbereich sorgt für klare Verhältnisse und eine bequeme Querung dieser Kreuzung

- Fahrbahnanhebung als Gestaltungselement vor der Schule:

Auffällig gestaltete Fahrbahnanhebungen vor der Schule machen auf die besondere Situation aufmerksam (s. Abb. 29).



Abbildung 29a / 29b: Fahrbahnanhebungen vor der Schule im Verein mit Wohnstraßen, Begegnungszonen oder Aufenthaltsflächen sind besonders wirksame Maßnahmen

Bewertung Fahrbahnanhebung:

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ● ○ ○	● ● ● ○	● ○ ○ ○
Wirksamkeit der Maßnahme		
● ● ● ○		

5.2.2.6 Mittelinsel (Fahrbahnteiler)

Die Mittelinsel teilt die Fahrbahn, wodurch es möglich wird, zuerst den einen und dann den anderen Fahrstreifen zu überqueren (s. Abb. 30). Die Aufmerksamkeit muss daher nur auf jeweils eine Fahrtrichtung gerichtet werden, was besonders für Kinder eine Erleichterung darstellt, zudem werden die Wartezeiten verringert. Wo sich Mittelinseln befinden, wird das

Überholen stark erschwert, was die Verkehrssicherheit weiter erhöht. Empfehlenswert ist die Kombination mit Schutzwegen und Gehsteigvorziehungen.

Zusätzlich können Mittelinseln bei Bushaltestellen eine wesentliche Verbesserung für Kinder und Jugendliche darstellen (s. Abb. 31). Gerade in diesen Bereichen werden Lenker dazu verleitet, den in der Station stehenden Bus trotz schlechter Sichtverhältnisse zu überholen, wodurch die Schutzwege im Stationsbereich unsicher werden. Die Mittelinsel unterbindet die Möglichkeit vorbeizufahren, wodurch Schüler den Stationsbereich sicher verlassen bzw. die Straße sicher queren können.



Abbildung 30: Die Mittelinsel verkürzt die Wartezeit und bietet eine sichere Aufstellmöglichkeit in der Straßenmitte



Abbildung 31: Mittelinsel im Bereich der Bushaltestellen für gefahrloses Queren der Schüler (Foto: Skoric)

Bewertung Mittelinsel:

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ● ● ○	● ● ○ ○	○ ○ ○ ○
Wirksamkeit der Maßnahme		
● ● ● ○		

5.3 Schulweg

Der Schulweg bezieht sich in dieser RVS auf einen Umkreis von etwa 250 m um den Schuleingang. Darüber hinausgehend wird die Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – speziell im Zuge von Schulwegplänen – empfohlen. Am geringsten ist das Unfallrisiko in einer autofreien Umgebung, wie Fußgängerzone, Park- oder Grünanlage. Probleme bezüglich der sozialen Sicherheit können durch eine ausreichende Beleuchtung verringert werden. Da derartige Standards nicht immer umsetzbar sind, werden Mindeststandards definiert, die ein Grundmaß an Verkehrssicherheit gewährleisten sollen.

5.3.1 Fußwegenetz

Ausreichend breite Gehsteige (s. RVS 03.02.12) sind für die Sicherheit der Fußgänger notwendig – auch auf wenig befahrenen Straßen (s. Abb. 32).

Gehsteigvorziehungen auf Parkstreifenbreite führen zu einer Verkürzung der Querungslänge, es werden sichere Aufstellflächen für Fußgänger geschaffen und die Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Kfz-Lenkern wesentlich verbessert.

Bei einer Gehsteigdurchziehung wird der Gehsteig bei Straßeneinmündungen nicht abgesetzt, sondern auf gleichem Niveau durchgezogen (s. Abb. 33). Dadurch entstehen zusammenhängende Fußwegnetze ohne Niveauunterschiede und zusätzlich tragen Gehsteigdurchziehungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Kraftfahrer im Bereich der Querungen bei.

Bei Aus-/Einfahrten sind in der Regel die Gehsteige durchzuziehen und Rampen für den Fahrzeugverkehr auszubilden. Dadurch wird dem Kfz-Lenker signalisiert, dass er sich auf der Fläche der Fußgänger befindet.

Als Mindestmaß für einen Gehsteig sind 2 m Durchgangsbreite anzusehen, nur in Ausnahmefällen darf ein schmalerer Gehweg vorgesehen werden, wobei nutzbare Breiten unter 1,5 m nicht zulässig sind (s. RVS 03.02.12). Die effektive Breite bezieht sich auf jenes Maß, das nach Abzug für technische Einbauten wie Hydranten oder Beleuchtungskörper dem Fußgänger effektiv zur Verfügung steht. Um das Nebeneinandergehen zweier Kinder mit Schultaschen im Begegnungsverkehr mit anderen Fußgängern zu ermöglichen, wird im Nahbereich von Schulen eine Gehsteigbreite von 3 m empfohlen (s.a. RVS 03.04.13 und Pedibus gem. Pkt. 5.3.4).

In der Praxis zeigt sich, dass die hohen Ansprüche an das Fußwegenetz nicht immer erfüllt werden. Besonders im dicht verbauten Gebiet überwiegen häufig schmale Gehsteige, die aufgrund der beengten Platzverhältnisse nur schwer verbreitert werden können. Umso wichtiger ist es, bei der Neuplanung oder Neugestaltung von Bereichen auf eine ausreichende Gehsteigbreite im Schulumfeld zu achten, um es Eltern zu ermöglichen ihre Kinder an der Hand zur Schule zu führen (s. Abb. 34 u. 35).



Abbildung 32: Schüler gehen nicht gerne alleine; dieser Gehsteig bietet genug Raum für Schülergruppen



Abbildung 33: Gehsteige sollten auf einem Niveau durchgezogen werden; der Kfz-Lenker muss die Geschwindigkeit senken, was kürzere Anhaltewege zur Folge hat (Foto: Brunner)



Abbildung 34: Dieser Weg ist attraktiv gestaltet und verkehrssicher



Abbildung 35: Rad- und Fußwege durch autoverkehrsfree Grünanlagen stellen einen optimalen Schulweg dar, da ein Großteil der Schüler mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs ist

5.3.2 Zugang zur Haltestelle

Aus Sicherheitsgründen sind Haltestellenbereiche des ÖV im Schulumfeld entsprechend der Nachfrage großzügig zu dimensionieren (s. Abb. 36 u. 37).

Die Haltestelle selbst ist mit ausreichendem Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Fahrplaninformationen auszustatten. Darüber hinaus sind gesicherte Zu- und Abgänge wesentliche Elemente eines umfassenden Verkehrssicherheitskonzepts (s. Abb. 36 u. 37). Auf möglichst kurze Wegebeziehungen ist zu achten (s. RVS 02.03.11).

Inselhaltestellen sind zu vermeiden und speziell bei Straßenbahnhaltestellen durch Kap-Haltestellen zu ersetzen. Wenn möglich sollten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit Kap-Haltestellen ohne Vorbeifahrt (z.B. mit Mittelinseln) ausgeführt werden. Dadurch wird ein Überholen bzw. Vorbeifahren von Kraftfahrzeugen am stehenden öffentlichen Verkehrsmittel verhindert und die Kollisionsgefahr mit querenden Fußgängern vermieden.

Bei Busbahnhöfen im Schulumfeld ist speziell darauf zu achten, dass ein verkehrssicheres Wechseln zwischen den Bussteigen ermöglicht wird und entsprechende Gestaltungselemente für eine gute Orientierung und einen längeren Aufenthalt vorgesehen werden.



Abbildung 36: Beispiel für einen sicheren Zugang zur Haltestelle über eine Gehsteigdurchziehung



Abbildung 37: Direkte Verbindung der Bushaltestelle mit der Fußgängerzone bzw. Mittelinsel zur Erleichterung der Querung zur Haltestelle auf der gegenüberliegenden Fahrbahnhälfte

5.3.3 Radfahranlage

Bei großen Geschwindigkeitsunterschieden zwischen Kfz- und Radverkehr und/oder größeren Verkehrsmengen sind entsprechende Radfahranlagen (Radweg, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Geh- und Radweg oder Radfahrerüberfahrt) vorzusehen. In verkehrsberuhigten Bereichen dürfen Radfahrer mit dem Kfz-Fließverkehr mitgeführt werden. Bezüglich der Organisation und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen wird auf die RVS 03.02.13 verwiesen. Wichtig ist auch eine ausreichende Anzahl von (überdachten) Radabstellanlagen (s. RVS 03.07.11) in kurzer Distanz zum Schuleingang (s. Abb. 38).



Abbildung 38: Überdachte Radabstellanlagen vor der Schule sind auch bei Schlechtwetter attraktiv

5.3.4 Pedibus/Velobus

Der Pedibus, auch Geh-Bus genannt, richtet sich insbesondere an Volksschüler und ist ein „Bus auf Füßen“, der die Schüler auf die Unabhängigkeit beim Weg zur Schule vorbereiten soll (s. Abb. 39). Er wird von den Schulkindern gebildet, die sich an vereinbarten „Haltestellen“ treffen (s. Abb. 40) und begleitet von einer erwachsenen Person als „Busfahrer“ den Weg zur und von der Schule nach einem fix vereinbarten „Fahrplan“ zurücklegen. Gleichzeitig können die Schüler von der Begleitperson über Gefahren im Straßenraum aufgeklärt werden. Die Begleitpersonen sind in der Regel ehrenamtliche Personen, meist Eltern, die sich freiwillig melden.

Sind die Kinder nach einer gewissen Zeit in der Lage, den Schulweg selbstständig zu bewältigen, kann der Pedibus auch ohne Unterstützung eines Erwachsenen weitergeführt werden. In der Vorbereitung und Organisation können Schulen auf fachkundige Unterstützungsangebote zurückgreifen (Ansprechpersonen, Unterlagen s. Internet).

Beim Velo-Bus (auch Bici-Bus genannt) handelt es sich um dasselbe Konzept, nur wird der Schulweg gemeinsam mit dem Rad zurückgelegt. Der Velobus wird eher bei älteren Kindern eingesetzt (kurz vor oder nach der freiwilligen Radfahrprüfung mit 10 Jahren).

Der Pedibus funktioniert besonders gut im ersten Halbjahr der ersten Schulstufe. Später gehen die Schulkinder häufig in Gruppen zur Schule und sind nicht mehr auf den Bring- und Holdienst angewiesen. Es ist daher wichtig, dass bereits zu diesem Zeitpunkt Gefahrenstellen vermieden werden, um die Kinder an mögliche Umwege zu gewöhnen.

Der Velobus ist in Österreich nicht sehr stark verbreitet, weshalb vorwiegend auf Erfahrungen aus dem Ausland zurückgegriffen werden muss.

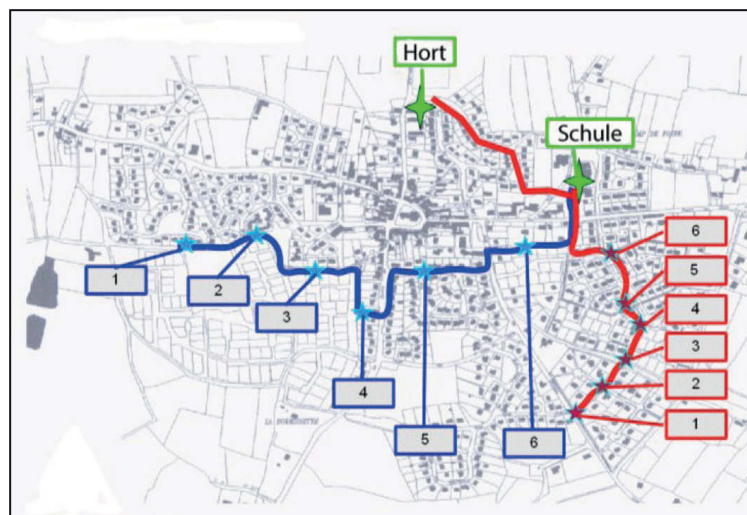


Abbildung 39: Beispiel für Pedibus-Linien (<http://pedibus-laille.blogspot.co.at/>)

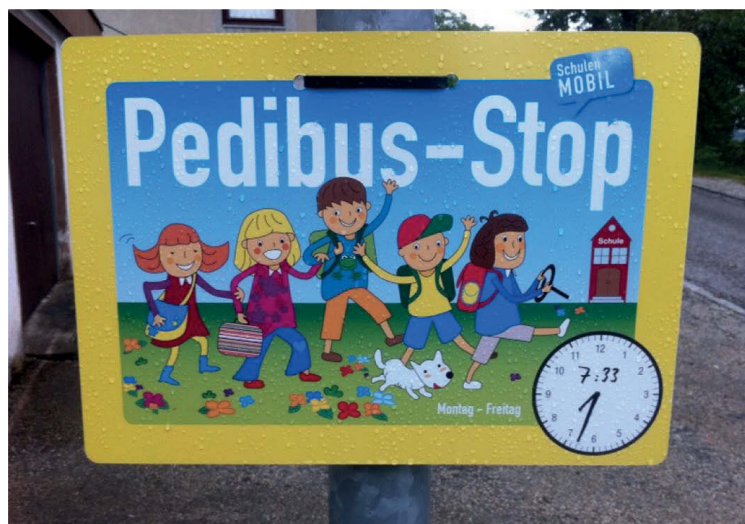


Abbildung 40: Beispiel für eine Pedibus-Haltestellentafel (Foto: Mailer)

5.3.5 Kiss and Go-Bereich

In jedem Schulumfeld sollte die Zufahrt der Eltern zum Bringen und Holen der Kinder bedacht werden.

Bei „Kiss and Go“ handelt es sich um einen markierten Bereich, in dem ein (zeitlich befristetes) Parkverbot verordnet ist, in welchem mit dem PKW kurz gehalten werden kann, um den Mitfahrer, z.B. das Schulkind, möglichst gefahrlos nahe der Schule aussteigen zu lassen (s. Abb. 41). Dabei ist es von Vorteil, wenn diese Bereiche in geringer Distanz zur Schule angeordnet und mit sicheren Gehverbindungen angebunden werden. Die Bereiche sind so zu gestalten, dass eine rasche Zu- und Abfahrt ohne Reversieren gewährleistet ist, sodass andere Kinder nicht gefährdet werden.

Ideal ist die Einrichtung sogenannter Elternhaltestellen oder Wendeschleifen mit einer direkten Gehanbindung an die Schule (s. Abb. 42). Die Kinder können in einem verkehrsberuhigten Bereich aussteigen und das letzte Stück bis zur Schule in einem sicheren Bereich abseits der Fahrbahn zurücklegen.



Abbildung 41: Ausgewiesener Kiss and Go-Haltebereich auf der Hauptstraße in einer Entfernung von 100 m zum Schuleingang, wobei der Weg zur Schule mit Pollern zur Fahrbahn abgesichert ist



Abbildung 42: Wendschleife neben dem Vorplatz der Schule

5.4 Barrierefreie Gestaltung

Grundlagen für die barrierefreie Gestaltung sind in der RVS 02.02.36 zu finden (s. auch BGStG und ÖNORM B 1600).

Schulen im städtischen Bereich befinden sich teilweise in stark frequentierten Straßenzügen, die auch durch andere Nutzergruppen frequentiert werden (z.B. Eltern mit Kinderwagen). Deswegen ist es notwendig, präventive Maßnahmen zu setzen, damit erst gar keine Konflikte zwischen den Passanten und Schülern entstehen können bzw. die Belange Mobilitätseingeschränkter eingehalten werden. Um Konflikte zwischen Schulkindern und mobilitätseingeschränkten Personen zu verhindern und die Orientierung im Schulumfeld zu erleichtern, sind taktile Bodeninformationen und eine generelle barrierefreie Gestaltung des Schulumfelds zu empfehlen (s. Abb. 43 u. 44).

Gerade in einer alternden Gesellschaft ist barrierefreie Planung ein wichtiges Thema, das zum Gemeinwohl auch im Umfeld von Schulen berücksichtigt werden sollte. Derzeit gibt es im Umfeld einiger Bildungseinrichtungen bereits niveaufreie Eingänge, taktile Leitsysteme und akustische Signalanlagen an VLSA. Gerade bei den Leitsystemen ist die Umsetzung jedoch

nicht immer ideal. So ist bei taktilen Leitsystemen auf eine durchgängige Führung zu achten. Anfangs- und Endpunkte des taktilen Leitsystems sind mittels Aufmerksamkeitsfeldern klar als solche zu kennzeichnen.

Bei historischen Gebäuden gestaltet sich eine barrierefreie Gestaltung oft schwierig, wenn kein Umbau vorgenommen werden kann oder soll. Mögliche Alternativen sind die Öffnung von niveaugleichen Seiteneingängen, sofern vorhanden, oder die Anbringung von Rampen.

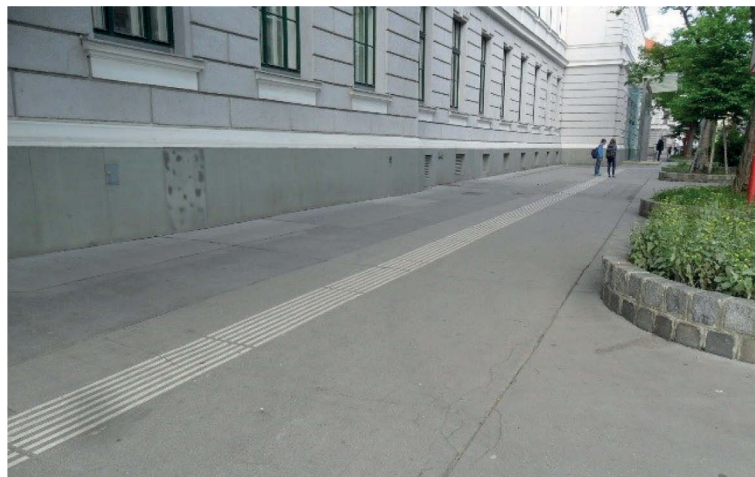


Abbildung 43: Taktiler Leitsystem führt direkt bis vor den Schuleingang



Abbildung 44: Taktiler Leitsystem beim angrenzenden Schutzweg

6 Entscheidungshilfen für die Maßnahmenfindung

Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld sind im Rahmen situationgerechter Planungen unter Einbeziehung des Mobilitätsverhaltens der Schüler zu suchen. Die nachstehenden Vorgangsweisen werden lediglich als Hilfestellung bei der möglichen Eingrenzung geeigneter Maßnahmen im Sinne eines Brainstormings empfohlen.

Beispielsweise ist im Kontext des Schulumfeldes zunächst zu überlegen, ob lokale Maßnahmen oder übergreifende Maßnahmen unter Einbeziehung des örtlichen Umfelds des je-

weiligen Schulstandortes zu favorisieren sind. Lokale Maßnahmen sind zu empfehlen, wenn Konflikte und Problemstellen örtlich eindeutig abgrenzbar sind.

Bei übergreifenden Maßnahmen ist zu überprüfen, welches Kfz-Aufkommen in den umliegenden Streckenzügen der Schule vorhanden ist.

Bei hohen Kfz-Verkehrsbelastungen ist eine gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen mit nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern kaum möglich. Neben der Einschränkung auf punktuelle Maßnahmen könnte gemeinsam mit der Gemeindevertretung und weiteren Akteuren die Verlegung einzelner Streckenzüge überlegt werden.

Bei einem als vertretbar einzustufenden Kfz-Aufkommen hängt die gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen vom vorhandenen Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen ab. Folglich können hier entsprechend der anteilmäßigen Verteilung von Fußgängern und Radfahrern unterschiedliche Maßnahmenbündel favorisiert werden. Bei geringem Fußgängeraufkommen und hohem Radverkehrsaufkommen könnte beispielsweise die Einrichtung einer Fahrradstraße oder einer Begegnungszone sinnvoll sein.

Anders verhält es sich bei einem hohen Fußgängeraufkommen bei gleichzeitig geringem Radverkehrsaufkommen. Hier sind weiters der Nutzungsmix und die Geschäftsdichte als zusätzliche Beurteilungskriterien heranzuziehen. Bei einem hohen Radverkehrsaufkommen zusätzlich zu hohem Fußgängeraufkommen wird zur Beurteilung und Maßnahmenempfehlung auf die RVS 03.02.13 verwiesen.

Bei den weiteren Entscheidungshilfen wird davon ausgegangen, dass konkrete Konflikte im Umfeld der Schule bekannt und örtlich eindeutig zuordenbar sind. Dabei wird folgende Unterteilung der Vorgangsweise vorgeschlagen:

- Probleme, z.B.
 - Probleme beim Bring- und Holverkehr
 - Probleme bei Querungen und
 - Probleme direkt vor der Schule
- Beurteilungskriterien

Als Grundlage für Lösungsansätze können beispielsweise folgende Kriterien herangezogen werden:

 - Breite des Fußgängerbereichs vor dem Schuleingang
 - Schutz der Schüler zur Fahrbahn hin
 - Barrierefreie Erreichbarkeit der Schule
 - Einschränkung des Bring- und Holverkehrs
 - Sichteinschränkungen
 - Fahrbahnbreiten
 - Empfehlungen gemäß RVS 03.02.12
- Maßnahmen

Die Auswahl der Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit von den Problemen und Beurteilungskriterien durch den verkehrstechnischen Sachverständigen. Die Bewertung der Maßnahmen gemäß Punkt 5 kann hier als Grundlage herangezogen werden.

7 Checkliste

Wie sicher ist/wird ihre Schule? Die folgenden grundsätzlichen Fragen sind für verschiedene Personengruppen gedacht. Sie können die (Um-)Gestaltung des Schulumfeldes einleiten und an den Schulen einen entsprechenden Projektunterricht anregen (s. Pkt. 8):

- **Gemeinde:**

- Sie bauen eine Schule und suchen ein geeignetes Grundstück?
- Sie haben das Grundstück und sind dabei, die Planungen von Eingangsbereichen usw. durchzuführen?
- Die Schule stellt Verkehrssicherheitsprobleme fest und braucht Ihre Unterstützung?
- Besorgte Eltern treten an Sie heran?

- **Schulleitung und Lehrer:**

- Sie bemerken Konflikte im Umfeld Ihrer Schule?
- Schüler erzählen von gefährlichen Situationen in der Schulumgebung oder auf dem Schulgelände?

- **Eltern**

- Sie sind auf der Suche nach einer geeigneten Schule für Ihr Kind?
- Ihr Kind besucht bereits eine Schule und Sie oder das Kind stellen Konflikte im Umfeld der Schule fest?

Die konkrete Prüfung von möglichen Problemen kann mit den Checklisten im Anhang erfolgen. Die Checklisten sollen helfen, Gefahrenpotentiale besser einzustufen zu können, ohne dass sich bereits ein Unfall ereignet hat. Es werden Maßnahmen zur Beurteilung der Verkehrssicherheit vorgestellt (s. Anhang).

8 Grundlagen zur Beurteilung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld

Ausgangsbasis für alle weiteren Überlegungen und Planungen ist eine Bestandsaufnahme. Vorhandene Unterlagen und die Durchführung verschiedener Erhebungen geben Auskunft über die aktuelle Situation im Umfeld der Schule und liefern die notwendigen Argumente, um Verbesserungsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit zu veranlassen. Die Arbeiten erfolgen am besten im Rahmen eines Projektunterrichtes in Absprache mit einem Ansprechpartner.

8.1 Beispiele für Fragebögen und Erhebungen

8.1.1 Verkehrsspinne

Aus einer einfachen Schülerbefragung können die Daten für eine Verkehrsspinne erhoben werden. Hier geht es um die Frage, wie die Kinder zur Schule gelangen und welche Wege sie benutzen. Die Durchführung der Befragung könnte im Rahmen des Unterrichts als Kombination der Fächer Verkehrserziehung und EDV erfolgen.

8.1.2 Verkehrsuntersuchungen

Um Fakten über die Verkehrssituation zu erhalten, können Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen und Fußgängerbeobachtungen im Straßenraum durchgeführt werden. In Zusammenhang mit Schulwegplänen erhält man so wichtige Informationen über potentielle Gefahren.

Durch eine Begehung des Schulweges können potentielle Konfliktpunkte erkannt werden, bevor ein Unfall eintritt. Wichtig dabei ist die Beurteilung aus der Kinderperspektive. Im Sommer und im Winter kann die Situation unterschiedlich sein. Gefahrenstellen können Bereiche mit Sichtbehinderungen und/oder Abschnitte ohne gesicherte Gehwege und Querungen sein.

8.1.3 Unfallstatistik

Die Unfalldaten sind unter anderem bei der Statistik Austria und der jeweiligen Landesregierung erhältlich. Es wird empfohlen, dass die Schule selbst eine Unfallstatistik führt, wobei auch Konflikte und Unfälle mit Sachschaden erfasst werden sollten, da diese von offizieller Seite nicht erhoben werden.

8.2 Schulwegplan

Schulwegpläne sind Darstellungen, in denen Schulanfängern ein relativ sicherer Weg zur Schule vorgeschlagen wird (s. Abb. 45). Planunterlagen sind bei den Gemeinden bzw. im Magistrat erhältlich und liefern eine geeignete Grundlage, um die Infrastruktur nach Verkehrsarten einzuzichnen (z.B. Basemap). Gehsteige, Radwege, Schutzwege, Grünflächen, Fahrbahnanhebungen und andere bauliche Maßnahmen sowie Linien des ÖV können eingetragen werden. Die Pläne sollten auch die für die Schulkinder attraktiven Ziele enthalten.

Als weiterführender Schritt können auch Radrouten empfohlen werden. Basis bildet der Schulweggrundplan mit allen wesentlichen Informationen: gefährliche Situationen, Querungshilfen für Fußgänger, Haltestellen, Radwege, Gehwegbreiten, Lotsenstandorte, Spielplätze.



Abbildung 45: Beispiel für einen Schulwegplan

8.3 Schüler als Verkehrsplaner

Die Kreativität der Schüler sollte genutzt werden. Die Schulkinder kennen ihre Bedürfnisse am besten und sollen aus ihrer Sicht die Situation interpretieren und Verbesserungen vorschlagen. Dies kann je nach Alter durch Zeichnungen, Aufsätze oder Pläne im Rahmen der Verkehrserziehung oder in verschiedenen geeigneten Unterrichtsgegenständen stattfinden (s. Abb. 46). Wettbewerbe spornen den Ideenreichtum an.



Abbildung 46: Schüler planen mit

9 Informationen und Ansprechpartner

- Gemeinden

Die meisten baulichen Maßnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich des Straßenerhalters. Erster Ansprechpartner sollte die Gemeinde sein, da diese im Regelfall als Antragsteller auftritt.

- Bundesländer

Weitere Ansprechpartner sind die Landesschulräte der Bundesländer und der Stadtschulrat für Wien.

- Bundesministerien

BMBF (Bundesministerium für Bildung und Frauen)

BMLFUW (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft)

BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie)

- Beratungsstellen

Beratungsstellen der Ämter der Landesregierungen

AUVA (Allgemeine Unfallversicherungsanstalt)

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

ARBÖ (Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs)

ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub)

VCÖ (Verkehrsclub Österreich)

10 Angeführte Gesetze, Richtlinien und Normen

BGStG	Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, idgF
ÖNORM B 1600	Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen
RVS 02.02.36	Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit, Allgemeines Sachverständigenwesen, Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum
RVS 02.03.11	Verkehrsplanung, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Gestaltungsgrundsätze, Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
RVS 03.02.12	Straßenplanung, Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr, Nicht motorisierter Verkehr, Fußgängerverkehr

RVS 03.02.13	Straßenplanung, Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr, Nicht motorisierter Verkehr, Radverkehr
RVS 03.04.12	Straßenplanung, Straßen im Ortsgebiet, Straßenraumgestaltung, Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen
RVS 03.04.13	Straßenplanung, Straßen im Ortsgebiet, Straßenraumgestaltung, Kinderfreundliche Mobilität
RVS 03.07.11	Straßenplanung, Nebenanlagen und sonstige Verkehrsflächen, Abstellen von Fahrzeugen, Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr
RVS 05.03.12	Verkehrsführung, Bodenmarkierungen, Auswahl von Bodenmarkierungen
RVS 05.04.32	Verkehrsführung, Verkehrssteuerung, Verkehrslichtsignalanlagen, Planen von Verkehrslichtsignalanlagen
RVS Arbeitspapier Nr. 27	Einsatzkriterien für Begegnungszonen
StVO	Straßenverkehrsordnung 1960, idgF

11 Zusätzlich zu beachtende Gesetze, Normen und Literatur

Bodenmarkierungsverordnung, idgF

Schulorganisationsgesetz, idgF

Schulwegsicherungsverordnung, idgF

ÖNORM B 1602 Barrierefreie Schul- und Ausbildungsstätten und allfällige Begleiteinrichtungen

ÖNORM V 2100 Taktile Markierungen an Anmeldeablos für Fußgänger

ÖNORM V 2101 Akustische und tastbare Hilfssignale an Verkehrslichtsignalanlagen

ÖNORM V 2102-1 Taktile Bodeninformationen

ÖNORM V 2104 Baustellen- und Gefahrenbereichsabsicherungen

ÖNORM V 2105 Tastbare Beschriftungen

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Gestaltung von Straße und Ortsraum. Wien 1998

bmvit: Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht. Wien 2015

Bogner J. und Robatsch K.: Gemeinschaftsstraßen. Sichere Straßen von morgen. In: ZVR – Zeitschrift für Verkehrsrecht, Heft 2012/40, Manz'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien 2012

Daschütz P.: Flächenbedarf, Freizeitmobilität und Aktionsraum von Kindern und Jugendlichen in der Stadt. Dissertation, Technische Universität Wien. Wien 2006

IVV (Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien): Verkehrsberuhigung um Schulen – Teil 1: Schaffung einer Datenbasis. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Wien 1994

IVV: Verkehrsberuhigung um Schulen – Teil 2: Maßnahmenkatalog und Pilotprojekte. Vorläufiger Endbericht. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten, Wien 1998

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie: Kindersicherer Straßenverkehr, Grundlagen-Initiativen-Maßnahmen, Wien 1994

KFV: Grundlagen der Verkehrssicherheit, IVS-Schriften, Band 33. Österreichischer Kunst- und Kulturverlag. Wien 2010

KFV: Sicher in die Schule, Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.). 6 S., Wien 2012

KFV: Kinder im Straßenverkehr: Sicher unterwegs. Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.), akt. Aufl. 2012, 6 S., Wien 2012

KFV in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres (BMI) und der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA): Verkehrsunfallstatistik 2013. Wien 2014

Nast consulting, KFV, IVW (Institut für Verkehrswissenschaften): Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld. Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Endbericht. Wien 2014

STATISTIK AUSTRIA: Verkehrsunfall- und Bevölkerungsstatistik

12 Anhang

12.1 Anhang 1: Kriterienkataloge (Checklisten) zur Beurteilung der Verkehrssicherheit

12.1.1 Fragenkomplex Schule

Fragen:	JA	NEIN
Sind die Straßen vor der Schule/dem Schulgrundstück nur schwach befahren?		
Vermeidet die Verkehrsorganisation Staus im Zufahrtbereich des Schuleinganges?		
Fahren die Kraftfahrzeuge vor der Schule/dem Schulgrundstück langsam?		
Werden Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten?		
Sind Maßnahmen gemäß der gegenständlichen RVS vorhanden?		
Gibt es vor der Schule/dem Schulgrundstück verkehrsberuhigende Maßnahmen?		
Haben die Schüler ausreichenden Bewegungsraum zwischen Eingang und Straße?		
Wird der Eingangsbereich (bzw. der Schulhof) von parkenden oder fahrenden Fahrzeugen freigehalten und kann dieser damit seine Funktion erfüllen?		
Ist die Schule mit ausreichenden und attraktiven Radabstellanlagen ausgestattet (Wetterschutz, Absperrmöglichkeit oder im Gebäudeverbund)?		
Ist die Schule mit ausreichenden und attraktiven Rollerabstellanlagen ausgestattet (Wetterschutz, Absperrmöglichkeit oder bewacht)?		
Ist die Oberflächengestaltung kompatibel mit Rollern (z.B. hinsichtlich Rillen)?		
Sind Bring- und Abholmöglichkeiten/Kiss and Go-Bereich für Kfz vorhanden?		
Können allfällige Kfz-Stellplätze ohne aufwändige Wendemanöver genutzt werden?		
Ist die Verbindung zwischen Schule und Hort kurz und verkehrssicher?		

12.1.2 Fragenkomplex Schulweg

Fragen:	JA	NEIN
Ermöglicht der Schulstandort eine optimale Erschließung für Fußgänger und ÖV?		
Ist eine verkehrssichere Erreichbarkeit der Schule gewährleistet?		
Ist die Schule ohne unzumutbare Umwege fußläufig sicher erreichbar?		
Sind die Gehwege ohne Einschränkungen (z.B. Müllcontainer, Schanigärten) benutzbar?		
Können die Fahrbahnen auf dem Weg zur Schule zu Fuß/mit dem Fahrrad sicher überquert werden? Sind effiziente Querungshilfen vorhanden?		
Werden Fußgängerübergänge zusätzlich durch bauliche Maßnahmen oder durch Ampeln gesichert?		
Ist ein Druckknopf an den VLSA zur Anforderung von „Grün“ vorhanden?		
Werden an VLSA lange Wartezeiten (länger als 60 s) für die Kinder vermieden?		
Ist die Verkehrsregelung (Beschilderung) bei Ausfall der VLSA für Fußgänger günstig?		
Bei Mittelinseln: Kann mit dem Start bei Grünbeginn die gesamte Fahrbahn ohne Warten auf der Mittelinsel überquert werden?		
Sind die Aufstellflächen für Kinder an der Querungshilfe ausreichend?		
Werden im Bereich der Querungsstellen Sichteinschränkungen (z.B. in Form von Bepflanzung) vermieden?		
Ist eine ausreichende Beleuchtung der Querungsbereiche im Fall von Dämmerung/ Dunkelheit vorhanden?		
Sind wichtige Querungsstellen frei von parkenden Fahrzeugen?		
Sind vorhandene Piktogramme gut sichtbar (verblichen, Kontrastwirkung)?		
Sind Schutzwege gut sichtbar (verblichen, Kontrastwirkung)?		
Wird der Schulweg durch Schülerlotsen oder Exekutivbeamte gesichert?		
Ist die Schule für Radfahrer über Radwege, Radstreifen, Mehrzweckstreifen, Tempo 30-Zonen oder schwach befahrene und verkehrsberuhigte Straßen erreichbar?		
Kann die Schule gut mit dem ÖV erreicht werden (genügend Kapazität)?		
Befindet sich die Haltestelle des ÖV in zumutbarer Entfernung zur Schule?		
Können die Schüler die Haltestelle sicher (als Fußgänger) erreichen?		
Ist die Haltestelle mit ausreichenden Warteflächen ausgestattet, die ein Gedränge beim Ein- und Aussteigen vermeiden?		
Können Kfz-Lenker ein Kind am Schulweg gut sehen?		
Sind taktile Leitsysteme im Schulumfeld vorhanden, die den Zugang zur Schule erleichtern?		
Wurde im Schulumfeld eine barrierefreie Gestaltung umgesetzt?		
Ist eine Trennung zwischen Fußgänger- und Radverkehr vorhanden?		
Ist eine Trennung zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr vorhanden?		
Werden Sichtbehinderungen wie verparkte Kreuzungsbereiche, schlecht platzierte Tafeln oder Hecken vermieden?		
Werden Ein-/Ausfahrten im Bereich der Schule vermieden (Tiefgaragen usw.)?		
Sind die Schulwege frei von Angstbereichen (Unterführungen usw.)?		

12.1.3 Fragenkomplex Problemidentifizierung und -lösung

Fragen:	JA	NEIN
Werden Schulwegunfälle statistisch erfasst und ausgewertet?		
Gibt es an der Schule Informationsmaterial, das bei der Wahl des Schulwegs dienlich ist (Schulwegpläne)?		
Wird an der Schule das Thema Verkehrserziehung ausreichend berücksichtigt?		
Besteht eine Zusammenarbeit zwischen Schule, Exekutive, Behörden und Eltern mit dem Ziel, die Sicherheit am Schulweg zu erhöhen?		
Wurden in den letzten Jahren (baulich, verkehrsrechtlich, straßenpolizeilich, sonstige organisatorische) Maßnahmen zur Entschärfung von Gefahren-/Konfliktstellen umgesetzt?		
Falls Ja: Hat sich die Situation durch die Maßnahmenumsetzung verbessert (insbes. Verkehrssicherheit)?		
Sind Sie zufrieden mit den gesetzten Maßnahmen?		

12.2 Anhang 2: Beispiel für einen Elternfragebogen

Beispiel für das Anschreiben (Quelle: KVF):

Liebe Eltern,

Um zu erfahren, wie Sie den Schulweg Ihres Kindes einschätzen und wie Ihr Kind den Schulweg bewältigt, bitten wir Sie, beiliegenden Fragebogen auszufüllen. Wir wollen erfahren, welches Verkehrsmittel ihr Kind benützt (PKW, zu Fuß, Fahrrad, öffentliches Verkehrsmittel) und ob es auf seinem Weg begleitet wird.

Der Fragebogen soll Ihnen als Eltern auch die Möglichkeit geben, uns über Gefahren oder sonstige Probleme auf dem Schulweg ihres Kindes zu informieren.

Bitte füllen Sie den Fragebogen aus und geben Sie diesen Ihrem Kind wieder mit in die Schule.

Wir bedanken uns bereits im Voraus für Ihre Mithilfe und Ihren Beitrag zur Erhöhung der Schulwegsicherheit Ihres Kindes!

Elternfragebogen (Quelle: KVF):

Bitte beantworten Sie die Fragen mit Ihrem Kind.

1. Welche Klasse besucht Ihr Kind zurzeit?

2. Wo wohnen Sie (Straße, Hausnummer)

3. Welches Verkehrsmittel benutzt Ihr Kind in der Regel

a) für den Weg zur Schule?

zu Fuß Fahrrad PKW

öffentliche Verkehrsmittel
(bitte Linien angeben!) _____

Sonstiges (bitte angeben!) _____

b) für den Weg nach Hause?

zu Fuß Fahrrad PKW

öffentliche Verkehrsmittel
(bitte Linien angeben!) _____

Sonstiges (bitte angeben!) _____

Befindet sich Ihr Kind auf dem Weg zur Schule in der Regel in Begleitung eines Erwachsenen oder eines älteren Schülers?

Ja Nein

GESTALTUNG DES SCHULUMFELDES

RVS 03.04.14

Befindet sich Ihr Kind auf dem **Weg nach Hause** in der Regel in Begleitung eines Erwachsenen oder eines älteren Schülers?

 Ja Nein

4. Sind Ihnen auf dem Schulweg Ihres Kindes Gefahrenstellen aufgefallen?

 Ja Nein

Wenn Ja, Bitte geben Sie die Art der Gefahr (z.B. Querung der Straße, zu schmalen Gehsteig, Ausfahrt) und eine möglichst genaue Lagebeschreibung der Gefahrenstellen an (Straßennamen)!

5. Sind Ihrer Meinung nach Verbesserungen notwendig, um den Schulweg Ihres Kindes sicherer zu gestalten?

 Ja Nein

Wenn Ja, welche Verbesserungen sind Ihrer Meinung nach dringend notwendig, um die Sicherheit des Schulweges Ihres Kindes zu erhöhen?

6. Wie würden Sie die Sicherheit des Schulweges Ihres Kindes einschätzen?

 sehr sicher sicher unsicher gefährlich

Erarbeitet in der Arbeitsgruppe „Stadtverkehr“,
Arbeitsausschuss „Verkehrsplanung und Raumnutzung im städtischen Bereich“
unter Mitarbeit von

Dipl.-Ing. Michael **ALEKSA**, AIT Austrian Institute of Technology GmbH

Dipl.-Ing. Daniel **ELIAS**, nast consulting Ziviltechnikerges.m.b.H.

Dipl.-Ing. Egmont **FUCHS**, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung

Dipl.-Ing. Christian **GRUBITS**, PanMobile Verkehrsplanung Ingenieurbüro DI Christian Grubits

Dipl.-Psych. Daniela **KNOWLES**, Kuratorium für Verkehrssicherheit

Dipl.-Ing. Dr. Markus **MAILER**, Universität Innsbruck

Dipl.-Ing. Alexander **POMMER**, Kuratorium für Verkehrssicherheit

Ing. Mag. Robert **RADEZKY**, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Dipl.-Ing. Dr. Josef Michael **SCHOPF**, Technische Universität Wien (Leiter)

Dipl.-Ing. Bernd **SKORIC**