

*Studentisches Projekt
zur Konzeption
einer sicheren
Schulwegeplanung
in der Stadt Koblenz*

Erstellt von

Julia Müller

Julia Scherer

Mona Wiedner

S
C
H
U
L
W
E
G

Inhaltsverzeichnis

Ausgangslage	1
Ist-Stand	3
Fazit	5
Literaturverzeichnis.....	8

Ausgangslage

Eine der wichtigen Faustregeln im Straßenverkehr lautet: „Sehen und gesehen werden.“ Doch gerade für Kinder stellt dies eine große Herausforderung dar. Das richtige Sehen bedarf des Trainings und der Sensibilisierung bzw. Erziehung; hinzu kommen alterstypische unvorsichtige und spontane Handlungen. Doch auch das Gesehen werden, ist bei Kindern aufgrund ihrer Körpergröße erschwert. Ihnen muss in ihrer Rolle als Verkehrsteilnehmer daher besondere Aufmerksamkeit zu teil werden und dementsprechend sind Schulwege von Grundschüler*innen ein bedeutsames und zugleich komplexes sowie sensibles Thema.

Das Schulgesetz des Landes Rheinland-Pfalz verpflichtet alle Kinder ab dem Alter von sechs Jahren zum Besuch der Grundschule, in deren Schulbezirk sie wohnhaft sind (vgl. SchulG 2019, § 56, §57 und §62). Die im Einvernehmen von Schulbehörde und Schulträger räumlich abgegrenzten Einzugsgebiete der Grundschulen sorgen unter anderem dafür, dass Schüler*innen einen möglichst kurzen Weg zur Schule zurücklegen müssen. Dies bildet wiederum die Basis für die vom Gesetzgeber vorgesehene Nutzung der Fußwege zum und vom Unterricht, die nur dann „nicht zumutbar [ist], wenn er [der Schulweg] besonders gefährlich ist oder wenn der kürzeste nicht besonders gefährliche Fußweg zwischen Wohnung und Grundschule länger als zwei Kilometer [...] ist.“ (SchulG 2019, § 69) Vor diesem Hintergrund besteht die Notwendigkeit, die Schüler*innen zu reflektierten und verantwortungsvollen Teilnehmern am Straßenverkehr zu erziehen. Diesem Ziel dient die vom Ministerium für Bildung erlassene und am 15. August 2017 in Kraft getretene Verwaltungsvorschrift *Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den Schulen*. Gemäß dieser sollen sich die Lehrkräfte nach der *Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule* der Kultusministerkonferenz in der Fassung vom 10. Mai 2012 richten und in den ersten beiden Schuljahren die Fußgängerausbildung der Schüler*innen fokussieren. Zur Unterstützung sieht die Verwaltungsvorschrift schuleigene Obleute für Mobilitäts- und Verkehrserziehung vor, die selbst wiederum mit dem lokal zuständigen Beratenden für Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Kontakt stehen sollen. Neben beratenden Instanzen werden die zuständige Polizeibehörde sowie fachkundige Verbände und Vereine explizit als miteinzubeziehende Kooperationspartner für die aktive Ausgestaltung der Erziehungsmaßnahmen benannt.

Trotz dieser gesetzlichen Regelungen und Vorkehrungen ist auch in Koblenz die

„Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten [...] ein aktuell vieldiskutiertes Thema, da sowohl Schulen als auch Kindertagesstätten in den vergangenen Jahren erhebliche negative Auswirkungen eines zunehmenden Bring- und Abholverkehrs verzeichnen. Zu bestimmten Zeiten führt der Verkehr vor vielen Einrichtungen zu teils chaotischen Zuständen, woraus gefährliche Situationen für Kinder entstehen. Eltern, die das Umfeld der Einrichtungen als zu gefährlich empfinden, bringen ihre Kinder mit dem Auto und setzen die Spirale dieser Entwicklung fort. Mehrere Grundschulen in Koblenz erarbeiten bereits kooperativ Schulwegpläne.“

(Stadt Koblenz 2018, S. 224)

Wie fehlgeleitet das Phänomen der sogenannten „Elterntaxis“ ist, machen auch die GDV-Untersuchungsergebnisse (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.) offenkundig. Laut diesen liegt die Anzahl der auf dem Schulweg im PKW verunglückten Schüler*innen deutlich und zunehmend über denjenigen, die zu Fuß gehen (vgl. GDV 2010, S. 5).

Auch aus Gründen der Gesundheit, Eigenverantwortlichkeit sowie Nachhaltigkeit wird die Bewältigung des gesamten Schulwegs zu Fuß angestrebt. Dabei sollen die im Zitat bereits erwähnten Schulwegepläne unterstützen. Innerhalb von Koblenz war die Schenkendorf-Grundschule hierfür Vorbild und Vorreiter. Schon im Mai 2007 wurde die erste Auflage erarbeitet und drei Jahre später überarbeitet. Daraufhin wurde für die Grundschule Arenberg im Mai 2009 ein Schulwegeplan erstellt, im August 2013 veröffentlichte die Joseph-Mendelssohn-Schule in Hochheim ihren Schulwegeplan, der sich mittlerweile ebenfalls in Überarbeitung befindet, und im Dezember 2016 folgte die Grundschule Niederberg. Außerdem sind sowohl für die Grundschule in Rübenach als auch für deren Schüler*innen aus Bubenheim Schulwegepläne erarbeitet worden (Veröffentlichungsdatum unbekannt). Somit haben aktuell fünf von den insgesamt 25 Koblenzer Grundschulen einen Schulwegeplan.

Darüber hinaus versucht die Unfallkasse Rheinland-Pfalz mit der Aktion „Gelbe Füße“ ebenfalls die Fußgängerquote zu erhöhen: auf die Gehwege gemalte gelbe Füße sollen den Schüler*innen sichere Strecken aufzeigen und ihre Aufmerksamkeit an Querungspunkten erhöhen. Auch das Kultur- und Schulverwaltungsamt der Stadt Koblenz beteiligte sich 2014 mit dem Wettbewerb „Welche Koblenzer Schule hat am 22. September die meisten Fußgänger?“, an dem sieben Koblenzer Grundschulen teilnahmen, proaktiv an den Mobilisierungsmaßnahmen. Der an die jährlichen „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“-Aktionstage des Deutschen Kinderhilfswerks und des Verkehrsclubs Deutschland angelehnte Wettbewerb fand nach 2015 allerdings bislang keine Wiederholung. Neben diesen schulbezogenen Maßnahmen wurde zudem ein Kinderstadtplan von der Stadtverwaltung Koblenz erstellt, um auch bei der Freizeitgestaltung die Nutzung von Fußwegen anzuregen (vgl. Stadt Koblenz 2014, 4.6 - 24). Es bleiben allerdings jene Kinder von diesen Maßnahmen unberücksichtigt, die nach Bewilligung des Antrags als Gastschüler*innen eine nicht bezirkseigene Schule besuchen und wegen der größeren Entfernung von den Eltern gefahren werden.

Langfristig sollen die fußgängerfördernden Bemühungen in die von der Stadt Koblenz angestrebte Verkehrswende 2030 münden. Analysen ergaben, „dass ungefähr jeder zweite mit dem Kfz unternommene Weg der Koblenzer kürzer ist als 5 km, jede fünfte Fahrt sogar kürzer als 2 km. Diese kurzen Wege bieten ein hohes und noch nicht ausgeschöpftes Potenzial zur Verlagerung auf den Radverkehr und auch auf den Fußverkehr.“ (Stadt Koblenz 2018, S. 30) Das entwickelte *Nachhaltigkeitsszenario 2030+* versucht dieses Potential zu nutzen und besonders eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zu Fahrrad und ÖPNV zu erzielen (vgl. ebd., S. 20f.). Initiativen wie *WalkingBus* und *CycleTrain* sowie mögliche Anreizsysteme für Schüler*innen, die zu Fuß, mit dem Rad, Scootern etc. zur Schule kommen, sollen die heranwachsenden Generationen motivieren und prägen. Denn sie sind es, die aktiv mitverantwortlich für das Erreichen der gesteckten Ziele und die Realisierung der angestrebte Verkehrswende sein werden. Allerdings ist hierfür besonders im Grundschulbereich die Unterstützung von Seiten der Schulen und Elternschaft unerlässlich. Deshalb „empfiehlt sich eine koordinierte Herangehensweise seitens der Stadt, z. B. in Form eines Handlungsprogramms. Schulen und Kindergärten sollten gezielt kontaktiert, Potenziale aufgezeigt und gemeinsam passende Maßnahmen entwickelt werden.“ (ebd., S. 239) Voraussetzung für eine koordinierte Herangehensweise ist jedoch die „Vernetzung und Selbstverpflichtung aller relevanten Akteure in der Stadt Koblenz zu einer gemeinsamen Zielsetzung und Zusammenarbeit im Thema Verkehrssicherheit und sichere Mobilität“ (ebd., S. 212). Hier setzt das vorliegende Konzept: „Sichere Schulwegeplanung“ an, das zum Ziel hat die

bisherige Vernetzung und Herangehensweise aufzuschlüsseln, um anschließend Verbesserungsvorschläge für einen optimierten Ablauf aufzuzeigen.

Ist-Stand

Die Grundlage des nachfolgenden Diagramms zum aktuellen Verlauf der Schulwegeplanung in Koblenz (s. Abbildung 1) bildet die Recherche von Gesetzestexten, von Unterlagen zu Verwaltungsvorschriften sowie Beschlüssen der Kultusministerkonferenz, die Sichtung von Schulwegeplänen und des Ablaufs der Schulwegplanerstellung der Schenkendorf Schule. Ergänzend hierzu wurden Interviews mit Vertretern der an Schulwegen beteiligten Institutionen der Stadt Koblenz (Kultur- und Schulverwaltungsamt, Tiefbauamt, Verkehrsberater, Polizei sowie ADAC) geführt und ausgewertet. Offenkundig wurde dabei, dass Maßnahmen in der Regel reaktiv und ihrem Ablauf meist zufällig erfolgen.

Den Anstoß, das Thema Schulwege in den Blick zu nehmen, geben für gewöhnlich Eltern, Elternbeiräte oder die Schulleitung (in seltenen Fällen Lehrer*innen), aber auch von politischen Vertreter*innen (wie bspw. Ortsvorstehern) kann eine Initiative ausgehen. Ihr Ziel ist es die Schulwege genauer zu betrachten, ggf. zu verändern und diese sicherer zu gestalten. Anschließend an eine Befragung der Eltern und Schüler*innen, werden in einer internen Ortsbegehung deren Sichtweise sowie ein Eindruck der aktuellen Sachlage gewonnen und evtl. erste Ideen zur Verbesserung gesammelt. Die Anwesenden bei dieser Ortsbegehung sind für gewöhnlich Eltern- und Schülervertreter*innen, Lehrer*innen und die Obleute der Schule. Daraufhin erfolgt die Kontaktaufnahme zu einem der Stadtverwaltungsämter – meist das Kultur- und Schulverwaltungsamt oder das Tiefbauamt –, dem Verkehrsberatenden, der Polizei oder auch dem ADAC. Die Kontaktaufnahme dient dabei zum einen der Informationsweitergabe, dass die Schule einen Schulwegeplan anstrebt und zum anderen der Abstimmung eines gemeinsamen Termins für eine Ortsbegehung. Nach dem in Kenntnis setzen der jeweils anderen Institutionen findet dann die Ortsbegehung mit Vertreter*innen der genannten Stellen sowie Elternvertreter*innen und Schulleitung statt. Hierbei werden sowohl potentielle Gefahrenstellen aufgezeigt, als auch Empfehlungen für Wegalternativen oder -verbesserungen ausgesprochen. Darauffolgend gibt es mehrere Möglichkeiten, wie weiter vorgegangen wird. Ist eine bauliche oder verkehrsbehördliche Maßnahme nötig, so wird diese vom Tiefbauamt geplant und durchgeführt. Eine Sicherung und Verbesserung des Schulwegs kann, muss aber keinen Schulwegeplan nach sich ziehen; diese Entscheidung obliegt der Schule. Ebenso verhält es sich, wenn weder bauliche noch verkehrsbehördliche Maßnahmen erforderlich sind. Es liegt es auch hier im Ermessen der Schule, ob sie nach der Ortsbegehung einen Schulwegeplan erstellt oder nicht. Sofern sie sich dafür entscheidet, sollte dieser regelmäßig überarbeitet und/oder aktualisiert werden. Es kann auch der Fall sein, dass auf den Termin der Ortsbegehung weder die Durchführung von baulichen bzw. verkehrsbehördlichen Maßnahmen erfolgt, da keine für notwendig befunden werden, noch ein Schulwegeplan erstellt wird.

Diagramm zum aktuellen Verlauf der Schulwegeplanung in Koblenz

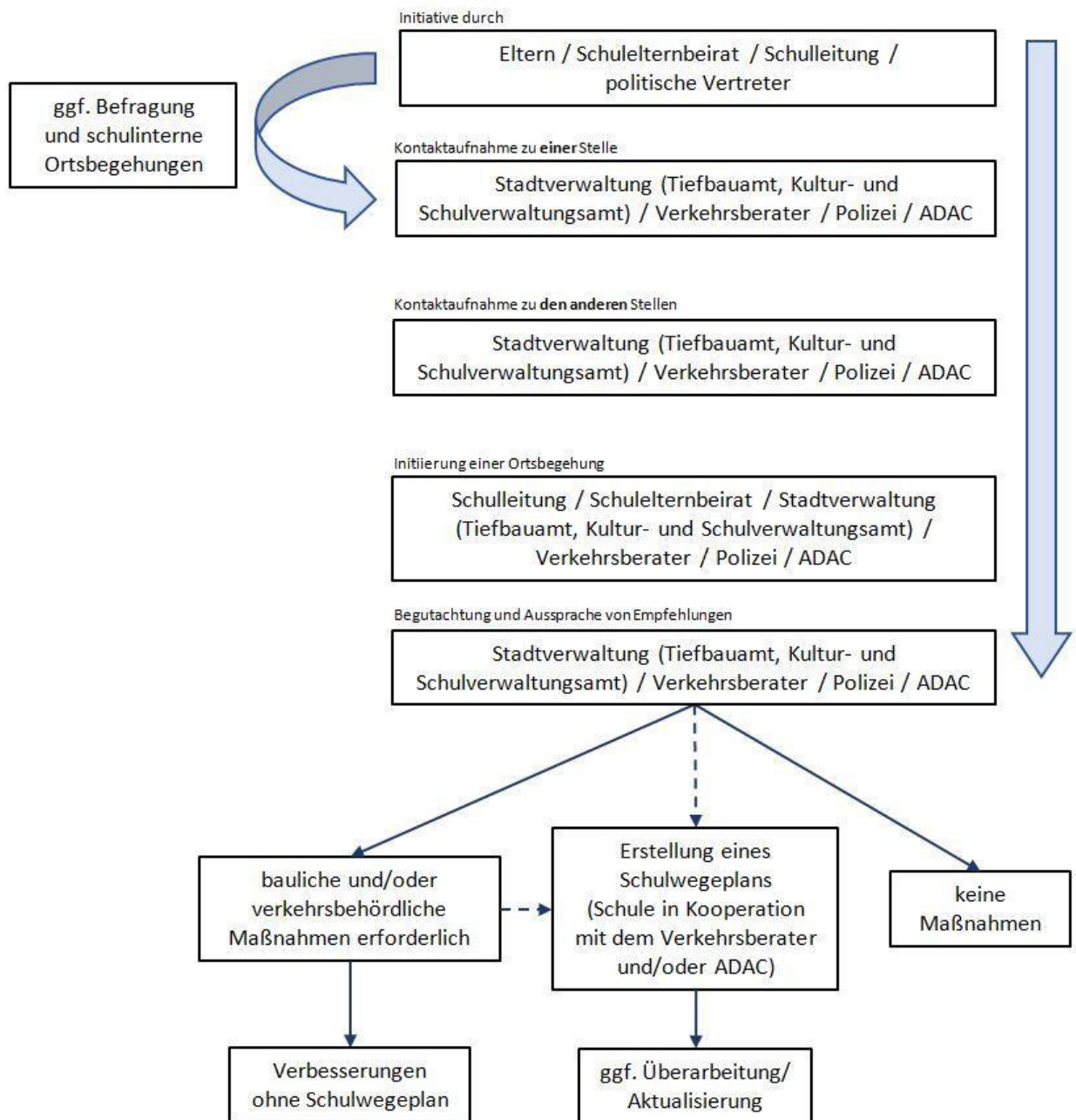


Abbildung 1

Fazit

Beim folgenden Fazit und dazugehörigem Diagramm (s. Abbildung 2) handelt es sich um eine Empfehlung zur ganzheitlichen Optimierung der Schulwegeplanung der Stadt Koblenz. Aufgrund der gesammelten Informationen, sowie der Auswertung wird empfohlen eine zentrale Koordinierungsstelle einzurichten. Diese soll im Kultur- und Schulverwaltungsamt ansässig sein und in Zukunft die federführende Instanz darstellen, die den Überblick über Institutionen, Ansprechpartner*innen und Prozesse hat. Da die Stadt Koblenz als Schulträger aller Koblenzer

Schulen fungiert, wird empfohlen, die Koordinierungsstelle dem Kultur- und Schulverwaltungsamt zuzuweisen. Diese hat aufgrund seiner Zuständigkeit für die Koblenzer Schulen den als vorteilhaft bis notwendig erachteten Kontakt zu den verantwortlichen Schulleitern, wodurch eine vernetzte Zusammenarbeit besser gelingen kann. Außerdem soll die Koordinierungsstelle den Kontakt zu allen involvierten Institutionen und Ansprechpartnern (Tiefbauamt¹, Verkehrsberater*in, Polizei und ADAC) – dem Netzwerk – halten. Ein weiterer Aufgabenbereich könnte die Unterstützung der Schulen sein, um einen Schulwegeplan zu erarbeiten.

Da in der Vergangenheit fast ausschließlich reaktiv gehandelt wurde (s. Ist-Stand), sollte in der Optimierung des Verlaufsprozesses Wert auf die zukünftige Proaktivität der Stadt gelegt werden (grüne Pfeile). Die Stadt Koblenz würde in diesem Falle von der neu eingerichteten Koordinierungsstelle repräsentiert werden. Sie hätte die Kapazitäten und Befugnisse, von sich aus (proaktiv) eine Sicherheitsprüfung der Schulwege vorzunehmen, Aktionen (wie bspw. „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“-Aktionstage; s. Ausgangslage) und Veranstaltungen in Bezug auf Verkehrs- und Mobilitätserziehung anzustoßen. Es würde die Kontaktaufnahme mit der Schulleitung folgen, die, in Zusammenarbeit mit ihren Obleute, die Anliegen der Koordinierungsstelle begutachten, bewerten und beurteilen würden. Ist dies erfolgt, würde Rückmeldung an die Stelle im Kultur- und Schulverwaltungsamt gegeben werden (s. weiterer Verlauf).

Allerdings wäre ein ausschließlich proaktives Handeln nicht umsetzbar, da die Eltern, Lehrer*innen und Leitungen der jeweiligen Schule die Wege der Schüler*innen am besten kennen. Es müsste also nach wie vor auch der reaktive Handlungsstrang (blaue Pfeile) berücksichtigt werden. Hierbei wird empfohlen die Obleute der Schulen stärker zu involviert.

„Der Obfrau oder dem Obmann obliegt

- die Beratung der Schulleitung und des Kollegiums in allen Fragen der Mobilitäts- und Verkehrserziehung;
- die Organisation der verkehrserzieherischen Aktivitäten der Schule, insbesondere die thematische Integration in den Fachunterricht, die Durchführung von themenspezifischen Schulveranstaltungen und die Schulwegsicherung, bei der in besonderem Maße die behindertengerechte Ausgestaltung beachtet werden sollte; [...]
- die regelmäßige Teilnahme an den Tagungen der Obleute oder den Veranstaltungen des Pädagogischen Landesinstitutes im Kontext der Mobilitäts- und Verkehrserziehung.“

Ministerium für Bildung 2017

Somit stellen sie in Bezug auf Mobilitäts- und Verkehrserziehung das Bindeglied zwischen Eltern, Lehrer*innen und Schulleitung dar. Es ist also sinnvoll, dass sich bspw. Eltern, Elternbeiräte und/oder politische Vertreter*innen an die Obleute der jeweiligen Schule wenden. Ihre Aufgaben bestehen anschließend darin, ggf. den Schulweg zu sichten, ihn zu beurteilen und eine

¹ Das Tiefbauamt hat bereits Handlungsbedarf festgestellt und plant eine Vollzeitstelle für Verkehrssicherheit (vgl. Stadt Koblenz 2018, S. 212), die der Koordinierungsstelle als fester Ansprechpartner dienen könnte.

Einschätzung abzugeben, inwiefern das Anliegen des Elternteils, des Elternbeirats und/oder des politischen Vertreters gerechtfertigt ist. Würden die Obleute Handlungsbedarf sehen, könnten sie das Anliegen der Schulleitung vorstellen. Hielten diese Handlungen diesbezüglich ebenfalls für sinnvoll, könnte – ebenso wie beim proaktiven Handlungsstrang – die Koordinierungsstelle informiert werden.

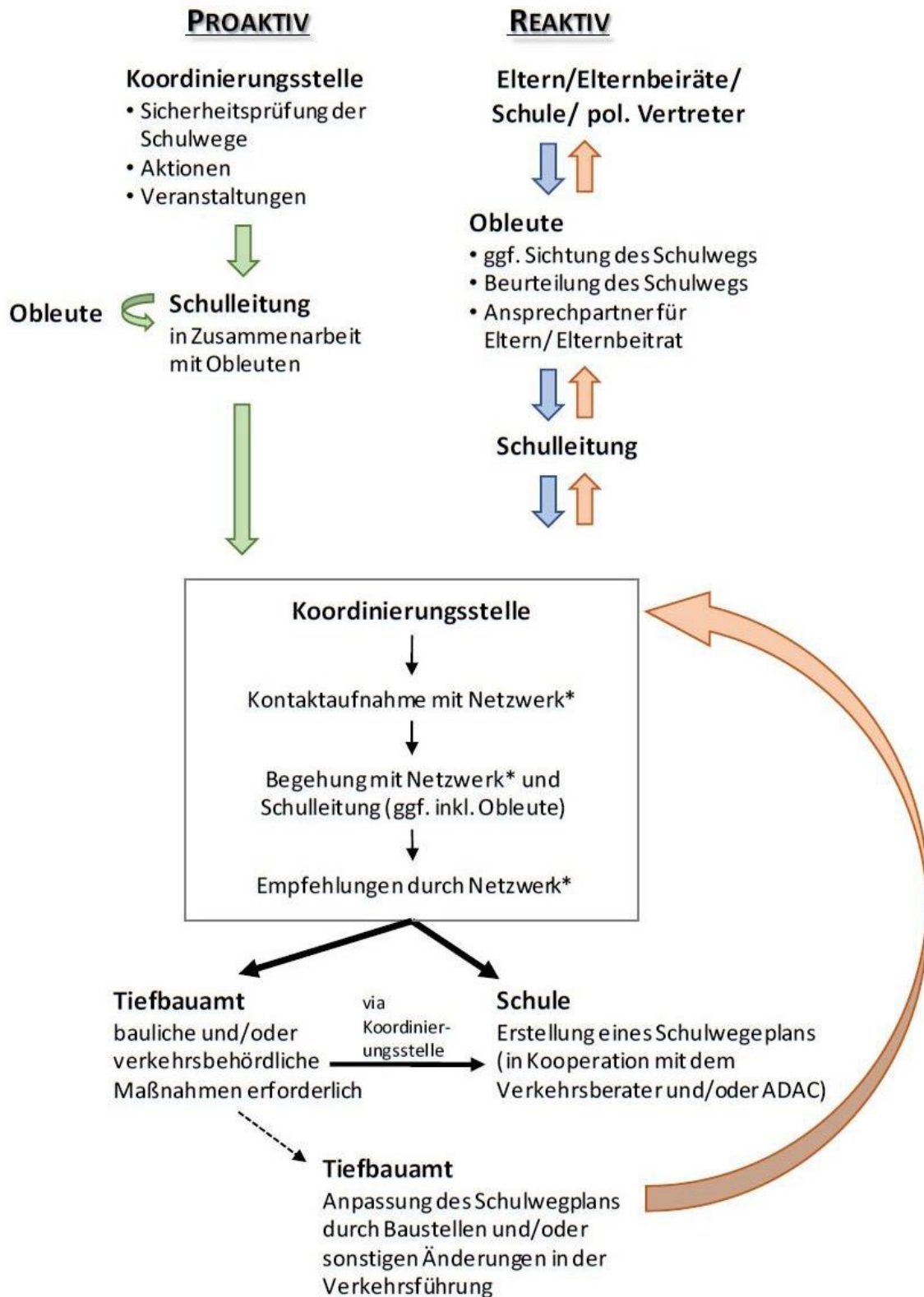
Innerhalb der Koordinierungsstelle (nachdem die Schulleitung jeweils den Kontakt (wieder) aufgenommen hat) könnte es nun zu folgender Aktionskette kommen: Aufgrund ihrer übergeordneten Position nimmt die Koordinierungsstelle Kontakt mit dem Netzwerk auf. Im Idealfall sind in jeder Institution des Netzwerks feste Mitarbeiter mit der Aufgabe der Schulwegeplanung und -umsetzung betraut, sodass sich Kontinuität einstellen kann. Eine Begehung des Schulwegs durch das Netzwerk, die Schulleitung sowie ggf. den Obleuten bildet den nächsten Schritt. Anhand der gesammelten Daten aus der Begehung sprechen die einzelnen Institutionen entsprechend ihrer Schwerpunkte, Kompetenzen und Aufgabengebiete Empfehlungen zur Verbesserung und Sicherung des Schulwegs aus. Die Daten und Empfehlungen werden von der Koordinierungsstelle gesammelt und ausgewertet, woraufhin weitere Aufgaben an einzelne Stellen verteilt werden.

So würde entweder – sollten keine weiteren Maßnahmen zur Schulwegsicherung nötig sein – die Schule mit der Erstellung eines Schulwegeplans beauftragt werden (ggf. im Kooperation mit der Koordinierungsstelle) oder das Tiefbauamt wäre angewiesen, die erforderlichen baulichen und/oder verkehrsbehördlichen Maßnahmen durchzuführen, um die Sicherheit des Schulwegs zu gewährleisten. Wenn alle Aktionen seitens des Tiefbauamts abgeschlossen wären, würde die Schule durch die Koordinierungsstelle informiert werden, dass nun ein Schulwegeplan erstellt werden kann. Zwar erhalten Obleute Fortbildungen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung, sie sind aber dennoch keine explizit ausgebildeten Fachleute, weshalb der Schulwegplan mit Hilfe von Verkehrsberater*in und ADAC² erstellt werden würde.

Da das Tiefbauamt im Voraus über längerfristige Baustellen oder gar Änderungen in der Verkehrsführung informiert bzw. in den Prozess involviert ist, kann bzgl. der Schulwege darauf reagiert werden. Es könnte eine Rückkopplung stattfinden (rote Pfeile), indem sich das Tiefbauamt an die Koordinierungsstelle wendet. Sollen grundlegende Änderungen in der Verkehrsführung vorgenommen werden, könnte die Handlungs- und Aktionskette (wie bereits oben beschrieben) ihren Lauf nehmen. Geht es um eine Baustelle, wegen derer sich die Verkehrslage kurzfristig ändert, könnte die Koordinierungsstelle Kontakt mit der Schulleitung aufnehmen und diese über die kommenden Änderungen informieren. Daraufhin könnten die Obleute der Schulen (von der Schulleitung) involviert werden und ebenfalls genauestens über die kommende Situation unterrichtet. Aufgabe der Obleute wäre es dann, den Kontakt mit Eltern bzw. dem Elternbeirat aufzunehmen und diese wiederum zu informieren. So könnten die Obleute sowohl selbst als auch in Zusammenarbeit mit Eltern auf die neuen Gegebenheiten reagieren (z.B. durch erneute Begehungen).

² Zudem wäre eine generell verstärkte Kooperation mit dem ADAC im verkehrserzieherischen Unterricht erwägenswert. Dies könnte das Lehrpersonal entlasten, für die Schüler*innen eine Abwechslung darstellen und würde gemäß einer Aussage des ADAC-Vertreters während des Interwies von ihnen begrüßt werden.

Diagramm zum empfohlenen Verlauf der Schulwegeplanung in Koblenz



* bestehend aus Tiefbauamt, Verkehrsberater, Polizei, ADAC – idealerweise existiert in jeder Institution ein fester Ansprechpartner sowie ein Vertreter bzgl. dieser Thematik

Abbildung 2

Literaturverzeichnis

[GDV] Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2010): Planerheft Schulwegsicherung.

Ministerium für Bildung (2017): Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den Schulen. Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Bildung vom 15. August 2017 (GAmtsbl. 2017, S. 203)

SchulG (2019): Rheinland-Pfälzisches Schulgesetz vom 30. März 2004 (GVBl. 2004, S. 239), in der Fassung vom 19.12.2019.

Stadt Koblenz (2019): Schulentwicklungsbericht 2018/2019 I Grundschulen.

Stadt Koblenz (2018): Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030. Ziele, Szenarien und integriertes Handlungskonzept.

Stadt Koblenz (2014): Masterplan Koblenz.