



LAND
TIROL

mobile

07|22

Impulse für eine nachhaltige Mobilität

Sicheres Schulumfeld

Grundlagen – Förderung aktiver Mobilität –
Verkehrssicherheit – rechtliche und bauliche
Maßnahmen – Begleitmaßnahmen



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung, Herrngasse 1-3, 6020 Innsbruck | Konzept und Redaktion: DIⁱⁿ Veronika Zuser, DIⁱⁿ Stephanie Radon, Dipl.-Psych.ⁱⁿ Daniela Knowles, DI Bernd Strnad (KFV – Kuratorium für Verkehrssicherheit), Teresa Kallsperger MSc (Abteilung Mobilitätsplanung) | Grafik: Elke Puchleitner, Innsbruck | Druck: Aschenbrenner, Kufstein | Mai 2022



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“
des Österreichischen Umweltzeichens.
UW-Nr. 873

mobile

Impulse für eine nachhaltige Mobilität

- 
- 4 Vorwort**
 - 5 Unfälle am Schulweg**
 - 8 Kindergerechter Schulweg**
 - 10 Rechtliche Möglichkeiten**
 - Geschwindigkeitsbeschränkung – Tempo 30
 - Wohnstraße
 - Begegnungszone
 - Fahrradstraße
 - Beschränkung des ruhenden Verkehrs (Halte- und Parkverbote)
 - Schulstraße
 - Verkehrsleitmaßnahmen
 - 18 Bauliche Möglichkeiten**
 - Fahrdynamische Hindernisse
 - Querungsstellen für Fußverkehr
 - Aufenthaltsfläche vor der Schule
 - Bodenmarkierungen und Piktogramme
 - Optische Gestaltung des Straßenraums
 - 24 Begleitende Möglichkeiten**
 - Mobilitätsmanagement für Bildungseinrichtungen
 - Pedibus
 - Velobus
 - Elternhaltestellen – Kiss and Go
 - Schulwegpläne
 - Schulwegsicherung
 - Verkehrs- und Mobilitätsbildung
 - 30 Checklisten**
 - 32 Literaturverzeichnis / Fußnoten**

Vorwort



Dass der Schulweg noch immer eine Gefahr darstellt, zeigt die Statistik der verunfallten Kinder und Jugendlichen in den Jahren vor der Corona-Pandemie. Kinder entwickeln die notwendigen körperlichen und geistigen Kompetenzen für die sichere Verkehrsteilnahme erst mit der Zeit. Deshalb sollte die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse der Grundsatz für eine kindergerechte Gestaltung des Verkehrsraums sein, der die Möglichkeit bietet, eigenständige Mobilitäts- und Verkehrserfahrungen auch ohne die Begleitung von Erwachsenen machen zu können.

Die meisten Unfälle passieren zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Die häufigsten Ursachen dafür sind hohe Verkehrsaufkommen, nicht angepasste Geschwindigkeiten und schlechte Sichtverhältnisse, insbesondere im direkten Schulumfeld. Eine sichere Gestaltung des Schulumfelds muss daher oberste Priorität haben.

Mit dieser Broschüre wollen wir unterschiedliche Maßnahmen aufzeigen, den Schulweg kindergerechter und damit sicherer zu gestalten. Die Verringerung der Geschwindigkeit durch Tempobeschränkungen oder verkehrsberuhigte Straßen wären Optionen. Andere Möglichkeiten sind Einschränkungen beim Halten und Parken im direkten Schulumfeld, bauliche Maßnahmen, Bodenmarkierungen und die optische Gestaltung des Straßenraums. Darüber hinaus können Informationen, Beratung und begleitende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld beitragen und das individuelle Mobilitätsverhalten beeinflussen.

Nicht zuletzt wird die Verkehrskompetenz vor allem durch Übung erworben und die Erfahrungen – positive wie negative – der Kindheit prägen das zukünftige Mobilitätsverhalten. Somit wird die Basis für eine zukünftige sichere und verantwortungsvolle Verkehrsteilnahme bereits in der Kindheit gelegt.

Daher ist diese Ausgabe des *mobile* ein weiterer Beitrag des Landes Tirol, den Schulweg sicherer zu gestalten, denn nur gemeinsam können wir das Mobilitätsverhalten unserer jüngsten Verkehrsteilnehmer:innen nachhaltig zum Positiven verändern.

Ihre
LH-Stv.ⁱⁿ Ingrid Felipe
Landeshauptmann-Stellvertreterin,
Landesrätin für Umwelt, Natur- und Klimaschutz,
Mobilität und Nachhaltigkeit



Unfälle am Schulweg

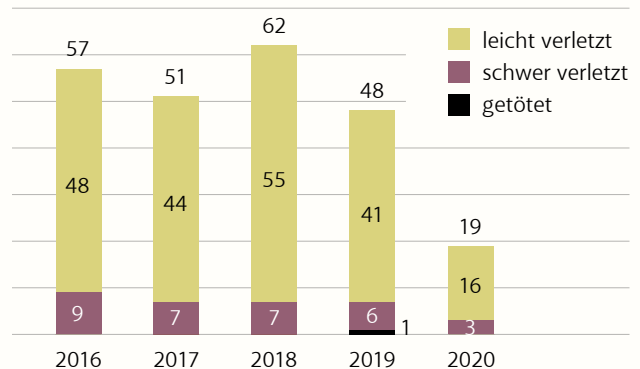
Kinder und Jugendliche verunfallen am Schulweg vor allem zu Fuß und mit dem Fahrrad. Häufige Ursachen für Verkehrskonflikte im Schulumfeld sind ein hohes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten, nicht angepasste Geschwindigkeiten und schlechte Sichtverhältnisse, die sich durch haltende und parkende Fahrzeuge verschärfen können.

Die Unfallstatistik zeigt, dass vor allem Kinder und Jugendliche, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, am Schulweg verunfallen. Die Unfallzahlen spiegeln die Entwicklung der selbstständigen Mobilität mit zunehmendem Alter wider: Wege in die Volksschule werden meist zu Fuß zurückgelegt. Ab circa 10 Jahren gewinnt das Fahrrad als Fortbewegungsmittel an Wichtigkeit, gleichzeitig werden die Wege mit dem Wechsel in die Sekundarstufe oft länger und der Wunsch nach Selbstständigkeit größer, wodurch öffentliche Verkehrsmittel an Bedeutung gewinnen. Auffällig ist außerdem das hohe Unfallrisiko junger Mopedfahrer:innen: Fünfzehnjährige verunglücken sehr häufig und vor allem mit dem Moped am Schulweg.

Drei von fünf Schulwegunfällen ereignen sich zu Mittag oder am Nachmittag am Heimweg von der Schule. Anders als die Unfälle am Weg in die Schule,

die sich alle zwischen 6 Uhr und 8 Uhr morgens ereignen, verteilen sich die Unfälle am Heimweg aufgrund unterschiedlicher Schulschlusszeiten über den gesamten Nachmittag. Da im Unterschied zu morgens am Nachmittag Zeiten, zu denen Kfz-Lenker:innen vermehrt mit Kindern rechnen müssen, fehlen, ist die sichere Gestaltung des Schulumfelds umso wichtiger.

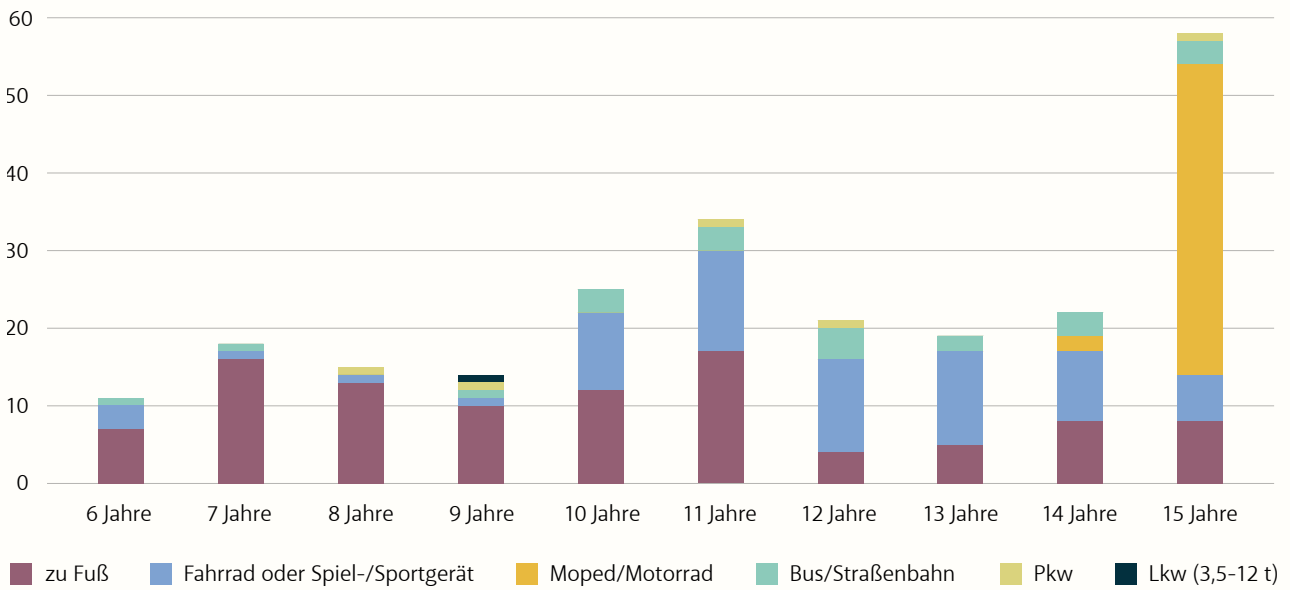
Am Schulweg verunglückte Kinder im Alter von 6-15 Jahren nach Verletzungsschwere, Tirol



Der starke Rückgang im Jahr 2020 ist auf die pandemiebedingten Lockdowns und das damit verbundene Home-Schooling zurückzuführen.

Quelle: Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria; Datenbearbeitung: KFV

Verunglückte Kinder am Schulweg nach Alter und Verkehrsart, Tirol 2016-2020



Quelle: Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria; Datenbearbeitung: KfV

Probleme im Schulumfeld

Schlechte Sichtverhältnisse

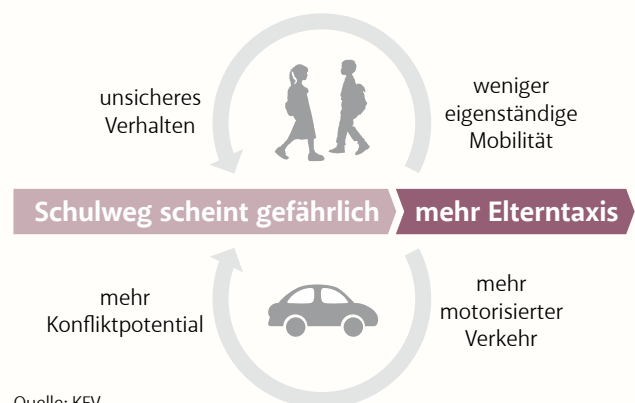
Am Fahrbahnrand haltende oder geparkte Fahrzeuge sind oft der Grund für schlechte Sichtverhältnisse im Schulumfeld. Für Volksschulkinder ist es aufgrund ihrer geringeren Körpergröße schwierig, das Verkehrsgeschehen vollständig zu überblicken und heran-nahe Fahrzeuge rechtzeitig wahrzunehmen. Auch das Sichtfeld ist anfangs noch kleiner als bei Erwachsenen, wodurch das seitliche Wahrnehmen von Gefahren eingeschränkt ist. Umgekehrt können Kinder aufgrund ihrer geringeren Körpergröße auch von Fahrzeuglenker:innen leichter übersehen oder zu spät wahrgenommen werden. Ein verparkter Schulbereich sollte daher vermieden werden.

Hohes Verkehrsaufkommen

Viele Schüler:innen werden – auch wenn es sich nur um kurze Wege handelt – mit dem Pkw zur Schule gebracht. Dadurch kann es zu Schulbeginn zu einem starken Verkehrsaufkommen im Schulumfeld kommen. Die Absicht der Eltern, ihr Kind möglichst nah am Schuleingang aussteigen zu lassen, kann zu unübersichtlichen Situationen vor der Schule führen. Eltern ist oft gar nicht bewusst, dass sie durch ihren Elterntaxi-Dienst noch weiter zur Steigerung des

Verkehrsaufkommens im Schulbereich beitragen und andere Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad in die Schule kommen, gefährden, zum Beispiel durch riskante Wendemanöver oder unerlaubtes Halten. Zusätzlich sorgt morgendlicher Zeitdruck häufig für eine angespannte Verkehrslage und fehlende Rücksichtnahme vor Schulen.

Konflikte und Gefahren für die Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, gehen meist vom Kfz-Verkehr aus. Auf der anderen Seite wird Kindern durch den gutgemeinten Taxidienst vorenthalten, eigenständig Erfahrung im Straßenverkehr zu sammeln und dadurch Kompetenzen und Sicherheit in diesem Bereich zu entwickeln. Es gilt, diesen „Teufelskreis Elterntaxi“ zu durchbrechen, um die Verkehrssicherheit im Schulumfeld zu verbessern.



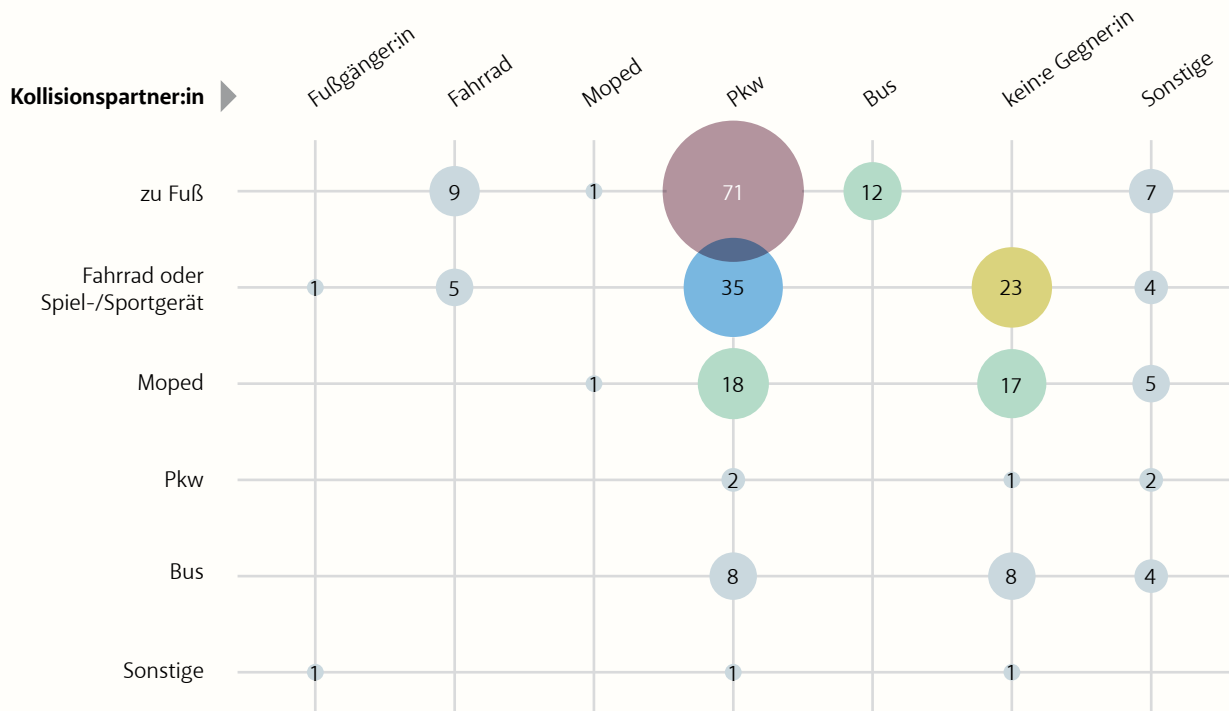
Quelle: KfV

Hohe oder nicht angepasste Geschwindigkeiten

Kinder sind laut Straßenverkehrsordnung (StVO)¹⁸ vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen, daher haben sich Fahrzeuglenkende insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft so zu verhalten, dass ihre Gefährdung ausgeschlossen ist (§ 3 StVO). Trotzdem sind es häufig nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten, die im Schulumfeld zu Problemen führen.

Niedrigere Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen eine bessere Wahrnehmung von Situationen im peripheren Sichtfeld von Fahrzeuglenkenden. Konfliktsituationen können schneller erkannt werden und der Anhalteweg ist geringer. Wenn ein Pkw mit Tempo 50 zu bremsen beginnt, ist ein Fahrzeug mit Tempo 30 bereits zum Stillstand gekommen. Mit der Fahrgeschwindigkeit steigt außerdem die Unfallschwere im Fall einer Kollision, weshalb angepasste Geschwindigkeiten insbesondere dort, wo ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen unterwegs sind, eine wichtige Rolle spielen.

Verkehrsart der verunglückten Kinder (6-15 Jahre) am Schulweg, Tirol 2016-2020



Quelle: Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria; Datenbearbeitung: KFV

Anhalteweg 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 (bearbeitet)

Kindergerechter Schulweg

Kinder entwickeln die für die sichere Verkehrsteilnahme notwendigen körperlichen und geistigen Kompetenzen erst nach und nach. Die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse sollte der Grundsatz der kindergerechten Gestaltung des Verkehrsraums sein.



Die Kompetenzen, die es für die sichere Bewegung im Straßenraum, die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und den Umgang mit Gefahren braucht, werden schrittweise erworben. Viele Fähigkeiten, die für Erwachsene selbstverständlich scheinen, bilden sich erst im Lauf des Kindes- und Jugendalters vollständig aus. Die Motorik, das Sehen und Hören sowie verschiedene Kompetenzen, wie Aufmerksamkeit, Perspektivenübernahme und Gefahrenwahrnehmung sind daher noch nicht mit Erwachsenen vergleichbar. Erst zwischen dem 12. und 14. Lebensjahr verfügen Kinder über alle Kompetenzen für eine sichere Verkehrsteilnahme. Kinder sind daher aus dem Vertrauensgrundsatz der StVO ausgenommen und benötigen besonderen Schutz im Straßenverkehr. Umso wichtiger ist deshalb die Gestaltung einer kindergerechten Verkehrsumgebung, die die Möglichkeit bietet, sicher eigenständige Mobilitäts- und Verkehrserfahrungen auch ohne Begleitung der Eltern machen zu können.

Verkehrskompetenz wird vor allem durch Übung erlangt. Kindern, die immer nur mit dem Auto chauffiert werden, entgehen daher wichtige Erfahrungen. Hinzu kommt, dass Bewegung – zum Beispiel auf dem Schulweg – eine positive Auswirkung auf kognitive Prozesse wie Aufmerksamkeit, Denken und Problemlösen sowie die Gedächtnisleistung hat. Und nicht zuletzt prägen die Erfahrungen in der Kindheit – positive wie negative – das zukünftige Mobilitätsverhalten, die Basis für eine sichere und verantwortungsvolle Verkehrsteilnahme im Erwachsenenalter wird in der Kindheit gelegt.⁴



Verhalten und Mobilitätsansprüche von Kindern und Jugendlichen^{7, 14, 15, 16}

Motorik. Die motorische Entwicklung umfasst nicht nur die sichtbaren Bewegungsmuster wie Gehen, Laufen oder Springen, sondern auch die dahinterliegenden Steuerungs- und Funktionsprozesse. Dazu gehören neben der Entwicklung der körperlichen Kraft, der Gleichgewichtssinn, die Koordination, die Geschicklichkeit, die Reaktionsfähigkeit und geistige Fähigkeiten wie Orientierung. Kinder erreichen erst im Alter von 12 bis 14 Jahren die Gehgeschwindigkeiten und motorischen Fähigkeiten Erwachsener.

Wahrnehmung. Bis ins Volksschulalter haben Kinder Schwierigkeiten mit der Einschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten sowie mit dem Richtungshören. Erst mit circa 10 Jahren hören Kinder ähnlich gut wie Erwachsene. Das periphere Sehen bildet sich im Volksschulalter aus, erst im Alter von circa 11 Jahren haben Kinder jedoch eine ähnliche periphere Wahrnehmung wie Erwachsene.

Aufmerksamkeit. Ab circa 8 Jahren sind Kinder in der Lage, ihre Aufmerksamkeit länger auf den Straßenverkehr zu richten. Mit circa 13 Jahren entspricht ihre Aufmerksamkeit der von Erwachsenen. Dennoch fällt es auch Jugendlichen noch schwer, unwichtige Reize auszublenden und sich ausschließlich auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Die Verlockung, sich von Smartphones und Ähnlichem ablenken zu lassen, ist groß.

Gefahrenbewusstsein. Das Gefahrenbewusstsein entwickelt sich schrittweise. Gegen Ende der Kindergartenzeit verfügen Kinder über ein akutes Gefahrenbewusstsein, das sie erkennen lässt, wenn sie sich im Moment in einer gefährlichen Situation befinden. Das vorausschauende Gefahrenbewusstsein, also die Fähigkeit, mögliche Gefahren auch vorhersehen zu können, ist mit circa 8 Jahren ausgebildet. Aber erst ab circa 11 Jahren sind Kinder auch in der Lage vorbeugende Verhaltensweisen zu setzen, um Gefahren abzuwenden. Trotzdem neigen Heranwachsende pubertätsbedingt auch dann noch dazu, Grenzen auszutesten und riskantes Verhalten zu zeigen, weil sie sich selbst überschätzen.

Rechtliche Möglichkeiten

Auf Grundlage der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) gibt es verschiedene rechtliche Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung.



Rechtliche Maßnahmen zielen vor allem auf eine Reduktion der Geschwindigkeiten und die Einschränkung des motorisierten Verkehrs ab, bis hin zum Fahrverbot. Zu beachten ist dabei, dass die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit einer rechtlichen Maßnahme im Rahmen eines Ermittlungsverfahrens durch die zuständige Behörde objektiv festgestellt werden muss. Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sind zu beurteilen, die Vor- und Nachteile der Maßnahme abzuwägen.

Die Zuständigkeit für die Umsetzung rechtlicher Maßnahmen ergibt sich aus der StVO. Auf Gemeindestraßen kann die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich bestimmte Maßnahmen setzen (§ 94d StVO). Die von der Gemeinde erlassene Verordnung ist zur Verordnungsprüfung der Aufsichtsbehörde (Bezirkshauptmannschaft) vorzulegen.

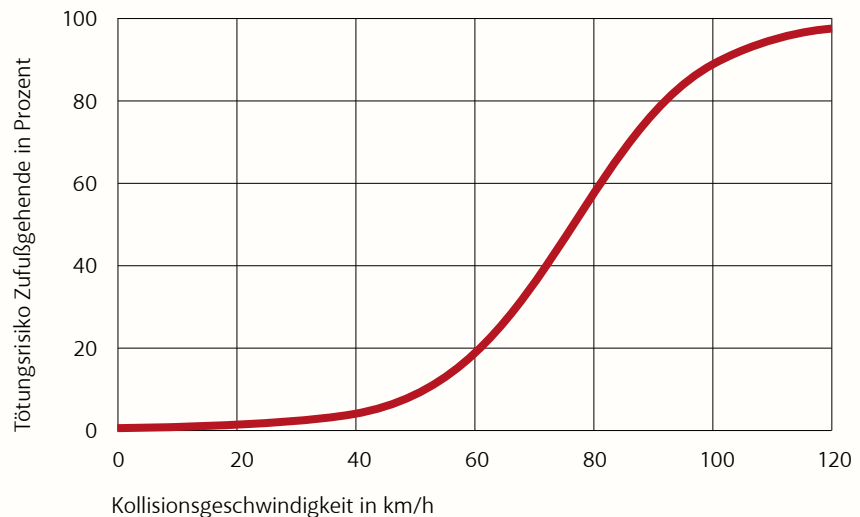
Behördliche Zuständigkeiten für unterschiedliche rechtliche Maßnahmen⁸

MASSNAHME	LANDESSTRASSEN	GEMEINDESTRASSEN
 <p>Geschwindigkeitsbeschränkung</p>	<p>per Verordnung der Bezirksverwaltungsbehörde</p>	<p>per Verordnung der Gemeinde (eigener Wirkungsbereich)</p>
 <p>Wohnstraße</p>		
 <p>Begegnungszone</p>		
 <p>Fahrradstraße</p>		
 <p>Beschränkung des ruhenden Verkehrs (Halte- und Parkverbote)</p>		
 <p>Fahrverbot (z.B. Schulstraße)</p>	<p>per Verordnung der Bezirksverwaltungsbehörde</p>	
 <p>Einbahn</p>		



Geschwindigkeitsbeschränkung – Tempo 30

Die Verringerung der Geschwindigkeit im Schulumfeld schafft Spielraum für die Einschätzung von Verkehrssituationen. Konflikte können früher erkannt werden, Lenker:innen können zeitgerecht reagieren und der Bremsweg wird verkürzt. Kommt es trotz Geschwindigkeitsbeschränkung zu einer Kollision, ist die Wahrscheinlichkeit einer schweren oder tödlichen Verletzung bei niedrigen Geschwindigkeiten geringer.



Quelle: nach Rosén & Sander, 2009¹³



Geschwindigkeitsbeschränkungen können als Zone (nach § 20 Abs 2a StVO) oder für einzelne Straßenzüge (nach § 43 StVO) verordnet werden. Durch eine Zusatztafel kann im Schulumfeld auch eine zeitliche Einschränkung erfolgen, wenn abgesehen von Schulbeginn und -ende wenig Fußverkehr gegeben ist. Die zeitliche Einschränkung kann im Sinne der Erforderlichkeit der Maßnahmen rechtlich notwendig sein, um die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen.



Eine entsprechende Gestaltung des Straßenraums ist für die Wirkung dieser Maßnahme entscheidend. Lange gerade Strecken ohne Verschwenkungen, Verengungen oder Fahrbahnhebungen verleiten zu höheren Fahrge-
schwindigkeiten und sollten daher vermieden werden. Bauliche Begleitmaß-
nahmen – etwa Aufpflasterungen, Fahrbahnversätze oder Mittelinseln –
unterstützen die Wirksamkeit der verordneten Beschränkung maßgeblich.

Zusätzlich kann mit weiteren gestalterischen Maßnahmen die Akzeptanz der Geschwindigkeitsbeschränkung gefördert werden. Beispielsweise kann mit Bodenmarkierungen – Piktogramm „Schule“ oder „Haifischzähne“ zur optischen Verengung des Straßenraums – auf die Bewegungsräume der Kinder im Straßenverkehr und damit im sensiblen Schulumfeld auf eine langsamere und rücksichtsvollere Fahrweise hingewiesen werden.^{9, 10}

Im mobile 01/17 „Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten“ sind weiterführende, detaillierte Informationen zu finden.¹

Wohnstraße

In Wohnstraßen ist Fahrzeugverkehr prinzipiell verboten, erlaubt sind nur Ausnahmen: Straßendienst, Müllabfuhr, Einsatzfahrzeuge, das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens und Radverkehr – letztgenannter darf in Wohnstraßen auch gegen die Einbahn fahren (§§ 76b und 7 Abs 5 StVO). Das Betreten der Fahrbahn und das Spielen sind gestattet. Fahrzeuge dürfen in Wohnstraßen nur in Schrittgeschwindigkeit fahren und dabei den Fuß- und Radverkehr nicht behindern oder gefährden. Das Parken ist nur auf dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. Beim Ausfahren aus einer Wohnstraße ist dem Fließverkehr Vorrang zu geben.

Durch die Umsetzung einer Wohnstraße kann die Aufenthaltsqualität des Straßenraums erheblich verbessert und die Verkehrssicherheit – vor allem durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit – erhöht werden. Die Wohnstraße bringt Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmenden und gewährleistet trotzdem eine Erschließung auch durch Kraftfahrzeuge.

Geeignet für die Errichtung einer Wohnstraße sind Ortsbereiche, in denen die Aufenthaltsfunktion einen hohen Stellenwert hat – etwa bei Schulen oder in dicht bebauten Gebieten, in denen private oder öffentliche Freiflächen nicht ausreichend vorhanden sind. Dabei ist darauf zu achten, dass der Straßenzug keine wichtige Verkehrsbedeutung hat, beispielsweise nicht von Linienbussen genutzt wird. Durchgangsverkehr ist bei Wohnstraßen nicht möglich.

Auch bei der Umsetzung von Wohnstraßen spielen Gestaltungsmaßnahmen eine wichtige Rolle. Die optische Gestaltung verdeutlicht die Funktion der Straße und kann eine Aufwertung für Bewohner:innen bedeuten. Begleitende bauliche Gestaltungsmaßnahmen können auch erforderlich sein, um die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit zu gewährleisten, wie etwa die Errichtung von Schwellen, Rillen, Fahrbahnanhebungen oder -versätzen.



Wohnstraße:
eine für den Fußgänger- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße (§ 2 StVO Begriffsbestimmungen)

Begegnungszone



Begegnungszone:
eine Straße, deren Fahrbahn
für die gemeinsame Nutzung durch
Fahrzeuge und Fußgänger
bestimmt ist, und die als solche
gekennzeichnet ist.
(§ 2 StVO Begriffsbestimmungen)

Die Begegnungszone wurde durch die 25. Novelle der StVO im Jahr 2013 gesetzlich verankert und zählt somit zu den jüngeren rechtlichen Instrumenten der Verkehrsberuhigung.

Das Grundprinzip dieses Modells ist die gegenseitige Rücksichtnahme und Gleichberechtigung im Straßenverkehr. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit liegt bei 20 km/h, sie kann in der Verordnung aber auch auf 30 km/h angehoben werden. Die Fahrbahn kann von allen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden, das heißt Fußgänger:innen dürfen die gesamte Fahrbahn benutzen, der Fahrzeugverkehr darf jedoch nicht mutwillig behindert werden. Andererseits darf auch der Fuß- und Radverkehr von Fahrzeuglenker:innen weder gefährdet noch behindert werden (§ 76c StVO).

Im Gegensatz zur Wohnstraße, in der nur die Zu- und Abfahrt für Kfz-Verkehr erlaubt ist, ist in Begegnungszonen die Durchfahrt weiterhin möglich, wodurch die Festlegung auch für Ortsdurchfahrten in Frage kommt. Zudem ist in einer Begegnungszone das Spielen auf der Straße nicht gestattet.

Voraussetzung für die Verordnung ist ein regelmäßiges und hohes Fußverkehrsaufkommen, wobei auch ein flächiger Querungsbedarf festgestellt werden sollte. Besonders geeignet sind daher Bereiche, in denen eine hohe Nutzungsdichte – etwa durch Bildungseinrichtungen, aber auch durch Geschäfte oder Gastronomie – vorliegt und deren Aufenthaltsqualität in den Vordergrund rücken soll. Der Straßenabschnitt sollte räumlich möglichst gut abgegrenzt und als Einheit fassbar sein. Als ideal empfohlen wird eine Länge von 100 m bis höchstens 500 m.²⁸

Eine umfassende Umgestaltung des Straßenraums unterstützt die Wirkung der Begegnungszone. Je nach Ausstattung ist jedoch mitunter mit hohen Kosten zu rechnen.

Das mobile 06/21 „Begegnungszonen“ liefert weitere Informationen zum Thema.²



Fahrradstraße

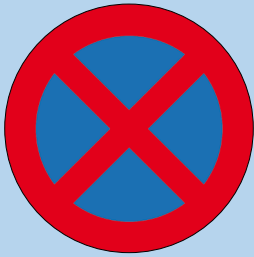
Gemeinsam mit der Begegnungszone wurde auch die Fahrradstraße im Jahr 2013 gesetzlich in der StVO verankert (25. StVO Novelle).

Als zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt 30 km/h, Radfahrende dürfen nebeneinander fahren und von anderen Fahrzeugen weder gefährdet noch behindert werden. Kraftfahrzeuge dürfen Fahrradstraßen im Regelfall – wie in Wohnstraßen – nur zum zweckorientierten Zu- und Abfahren benutzen, auch das Queren ist weiterhin möglich. Durch Zusatztafeln kann jedoch in Ausnahmefällen auch die Durchfahrt gestattet werden. Unabhängig davon dürfen bestimmte Fahrzeuge zur Ver- und Entsorgung, Einsatzfahrzeuge und öffentliche Busse immer durch eine Fahrradstraße fahren (§§ 67 und 76a Abs 5 StVO).

Als Fahrradstraßen kommen vor allem Bereiche in Betracht, in denen der Radverkehr bereits einen hohen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ausmacht. Durch die Einführung können attraktive Radschnellverbindungen geschaffen und der Radverkehr gezielt gelenkt und gebündelt werden.²² Die Kapazität von Radverkehrsverbindungen wird erhöht, denn durch die Nutzung der gesamten Fahrbahnbreite können schnelle Radfahrende langsamere gefahrlos überholen.⁶

Als Einsatzbereich für diese Verkehrsberuhigungsmaßnahme eignen sich Schulen an Gemeindestraßen ohne maßgebliche Verkehrsfunktion bzw. an einer Radroute mit hohem Radverkehrsaufkommen durch Schüler:innen. Um Konfliktsituationen zu vermeiden und die Aufenthaltsqualität im Schulvorfeld nicht zu beeinträchtigen, sollte jedoch eine Pufferzone zwischen der Fahrradstraße und dem direkten Eingangsbereich der Schule vorgesehen werden.





Beschränkung des ruhenden Verkehrs (Halte- und Parkverbote)

Am Fahrbahnrand parkende oder haltende Fahrzeuge sind Sichthindernisse und können dadurch zu einer Gefährdung zu Fuß gehender Kinder – vor allem bei Querungen – führen. Um die Sichtverhältnisse im Schulumfeld zu verbessern, kann das Halten und Parken durch die Behörde eingeschränkt werden (§ 43 StVO). Die Einschränkung ist insbesondere im Nahbereich von Querungsstellen sinnvoll, kann aber auch zur Verlagerung der Ein- und Ausstiegsvorgänge weg vom Schuleingang dienen und damit eine Entflechtung des Hol- und Bringverkehrs bewirken. Zusätzlich zur Kundmachung des Verbotes durch Verkehrszeichen oder gelbe Bodenmarkierungen können ergänzende bauliche Maßnahmen hilfreich sein, um das Abstellen von Fahrzeugen zu verhindern.

Schulstraße

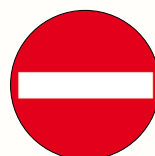


Ein temporäres Fahrverbot vor Schulen ist eine wirksame Möglichkeit, das morgendliche Verkehrschaos durch Elterntaxis einzudämmen. In sogenannten Schulstraßen kann beispielsweise zu Schulbeginn und zu Schulseende bis auf wenige Ausnahmen (insbesondere Radverkehr, Kranken-, Schülertransporte, Feuerwehr, Müllabfuhr, Kfz von Anrainer:innen zum Zu- und Abfahren) der Fahrzeugverkehr verboten werden. Zeitliche Beschränkungen und weitere Ausnahmen werden auf einer Zusatztafel kund gemacht. In einer Schulstraße darf grundsätzlich auf der Fahrbahn gegangen werden, wenn der zugelassene Verkehr nicht mutwillig behindert wird. Wer fahren darf, darf dies nur in Schrittgeschwindigkeit tun. Fußgänger:innen dürfen nicht mutwillig behindert oder gefährdet werden.¹¹ Als Ergänzung zur Kundmachung des Fahrverbots durch Verkehrszeichen ist der Einsatz von temporären physischen Absperrungen – Poller, Schranken, Scherengitter – hilfreich, um die Wirksamkeit zu erhöhen. Sinnvoll ist zudem die Kombination dieser Maßnahme mit der Einrichtung von Elternhaltestellen (siehe Seite 26).

Verkehrsleitmaßnahmen




Um den Kfz-Verkehr vor der Schule zu reduzieren, kann der Verkehr beispielsweise mit Hilfe von Abbiegeverboten oder -gebieten gezielt gelenkt werden. Bestimmte Relationen dürfen damit nicht mehr angefahren werden. Geeignet für solche Lenkungsmaßnahmen sind Gemeindestraßenabschnitte ohne maßgebliche Verbindungsfunktion. Eine Verlagerung des Fahrzeugverkehrs auf andere geeignete Straßen muss möglich sein. Durch entsprechende Zusatztafeln können die Verbote zielgerichtet angepasst werden, beispielsweise der Radverkehr ausgenommen oder eine temporäre Beschränkung auf Stoßzeiten ergänzt werden.



Im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms
werden Verkehrssicherheitsanalysen mit Schwerpunkt
Umweltverbund gefördert.



An Werktagen
Montag - Freitag
von 7:00 - 9:00 Uhr
ausgenommen
Taxi, Linienbusse, 
u. Anrainerverkehr

Bauliche Möglichkeiten

Verkehrsberuhigung und geringere Geschwindigkeiten können auch über eine passende bauliche Gestaltung des Straßenraums erreicht werden. Für Kfz-Lenkende wird durch eine „selbsterklärende“ Straßenraumgestaltung intuitiv erkennbar, dass die Geschwindigkeit verringert und die Fahrweise angepasst werden muss.



Bauliche Maßnahmen können bewirken, dass die Kfz-Lenkenden intuitiv erkennen, dass eine Anpassung des Fahrverhaltens – beispielsweise eine Reduktion der Geschwindigkeit – angebracht ist. Einige Grundsätze für die Gestaltung von baulichen Maßnahmen sind in den entsprechenden RVS angeführt.^{21, 22, 24} Darin wird darauf verwiesen, dass Gehwege bzw. Gehsteige, die häufig von Kindern genutzt werden, aus Gründen der Sicherheit sowie der besonderen Bedürfnisse von Kindern eine Breite von mindestens 2,5 Meter aufweisen sollen. Ist dies nicht möglich, sind niveaugleiche Mischverkehrsflächen mit entsprechender Geschwindigkeitsbegrenzung, notwendigenfalls begleitend mit baulichen Anpassungen, dem Trennprinzip vorzuziehen.

Fahrdynamische Hindernisse

Fahrbahnhebungen bewirken eine punktuelle Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten. Wird die Fahrbahn an einer Querungsstelle für Fußgänger:innen oder einer Straßenkreuzung auf Gehsteigniveau angehoben, wird die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden auf die Querungsstelle gelenkt.²⁵ Zu Fuß gehende Kinder können die Straße niveaufrei queren (Gehsteigdurchziehung), womit zusammenhängende Fußverkehrsnetze geschaffen werden. Geeignet für eine Anwendung sind vor allem Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung ohne Busverkehr. Die Anhebung sollte optisch auffällig gestaltet und auch in der Nacht erkennbar sein. Empfohlen wird die Ankündigung mit Verkehrszeichen direkt auf Höhe der Rampe oder als Vorankündigung in angemessenem Abstand.¹⁹ Die Befahrbarkeit durch den Winterdienst ist zu beachten.

Bei einer breiten Fahrbahn kann durch die Verschwenkung der Fahrstreifen (**Fahrbahnversatz**) eine Temporeduktion bewirkt werden. Durch den Versatz des Fahrbahnrandes wird die gerade Linienführung für den Fahrzeugverkehr unterbrochen und die optische Durchsicht unterbunden. Fahrbahnverschwenke sind besonders wirksam, wenn die Versatztiefe zumindest einer Fahrstreifenbreite entspricht. Fahrbahnversätze ergeben sich durch alternierende Stellplatzanordnung, die Aufstellung von Pflanzkübeln oder wenn Grünflächen oder Gehsteige vorgezogen werden. Wenn die durch den Versatz gewonnenen Flächen durch Begrünung gestaltet werden, kann die Aufenthaltsqualität des Straßenraums dadurch zusätzlich erhöht werden. Bei der Begrünung ist darauf zu achten, dass die Bepflanzungen zu keiner Sichtbehinderung führen! Die Verschwenkung kann zusätzlich mit einer Fahrbahnanhebung kombiniert werden, um die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung zu erhöhen.^{19, 25}

In Straßen mit niedrigen Verkehrsmengen können statt Fahrbahnversätzen auch **Engstellen** geschaffen werden, um den Verkehr zu beruhigen. Eine Verschmälerung des Straßenquerschnitts bringt zusätzlich den Vorteil, Platz für Aufenthaltsflächen für Kinder zu gewinnen.

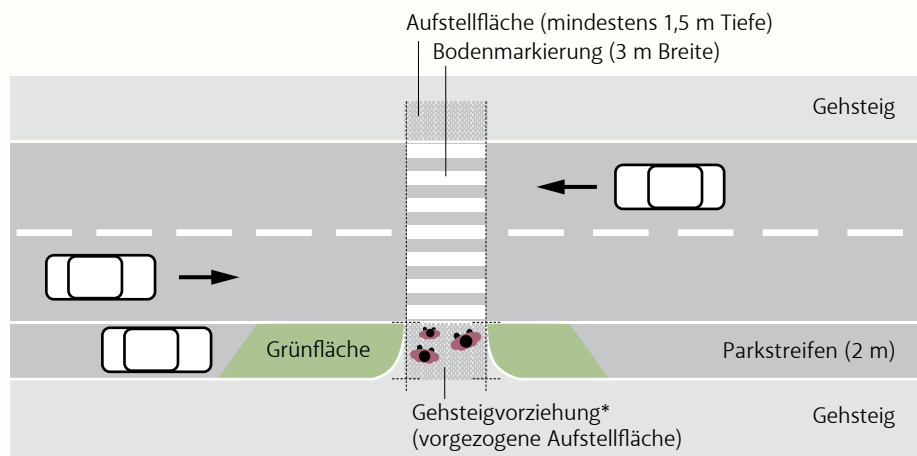
Werden Geschwindigkeitsbeschränkungen verordnet, ohne auf eine entsprechende Gestaltung des Straßenraums Bedacht zu nehmen, besteht die Gefahr, dass die Beschränkung lediglich als Schikane empfunden wird. Andererseits kann die Gestaltung von Straßenräumen auch ohne rechtliche Verordnungen maßgeblich zur Verkehrsberuhigung beitragen, diese mitunter sogar ersetzen.



Querungsstellen für Fußverkehr

Sind die Voraussetzungen für straßenpolizeiliche Maßnahmen für sichere Querungsstellen – Schutzwege, Verkehrslichtsignalanlagen – nicht gegeben, kann die bauliche Gestaltung eines Straßenraums eine sichere Querung unterstützen. Entscheidend für die Gestaltung von Querungsstellen sind vor allem gute Sichtbeziehungen zwischen den Kfz-Lenkenden und dem Fußverkehr.

Bei einer **Gehsteigvorziehung** wird der Gehsteig in die Fahrbahn hinein vergrößert, um die Querungslänge sowie die Querungszeit für den Fußverkehr zu verkürzen und eine gut einsehbare Auftrittsfläche zu schaffen. Die Sichtbeziehung zwischen der zu Fuß gehenden Person und den Kfz-Lenkenden wird dadurch wesentlich verbessert. Diese Maßnahme ist vor allem auf Straßen mit parkenden Fahrzeugen sinnvoll, an denen Sichtbeziehungen durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt sind. Um zu verhindern, dass verbesserte Sichtbeziehungen wieder behindert werden, kann die Maßnahme mit Halte- und Parkverboten kombiniert werden oder durch Poller das Parken von Fahrzeugen im Sichtfeld verhindert werden.²⁵



*) Die Tiefe der Vorziehung ist abhängig von der Sichtbeeinträchtigung.

Quelle: Land Tirol, Mobilitätsplanung

Auch Schutzinseln – Fahrbahnteiler oder **Mittelinseln** – haben den Effekt, dass die erforderliche Querungslänge verkürzt wird, da das Queren der Straße in zwei Etappen erfolgt. Vorteilhaft ist auch, dass immer nur der Verkehrsstrom aus einer Richtung beachtet werden muss und so das Verkehrsgeschehen besser überblickt werden kann. Bei der Errichtung von Mittelinseln ist auf eine ausreichend breite Dimensionierung – Mindestbreite von 2,0 m, besser 2,5 m – zu achten, um ausreichende Aufstellmöglichkeiten zu gewährleisten. Die Mittelinsel wirkt zudem geschwindigkeitsdämpfend, vor allem wenn zusätzlich die Fahrbahn versetzt wird. Fahrbahnteiler sind mit Verkehrszeichen und gegebenenfalls mit Leitwinkeln auszustatten und können auch als mobile Elemente im Straßenraum eingesetzt werden.^{25, 19}

Die Gewährleistung einer ausreichenden Dimensionierung ist auch in Bezug auf Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Schulumfeld unerlässlich, vor allem um das hohe Fahrgastaufkommen zu Schulbeginn und -ende zu bewältigen. Auf die sichere Gestaltung der Zu- und Abgänge zur Haltestelle ist besonderes Augenmerk zu legen.^{25, 20}

Auf Landesstraßen ist bei allen baulichen Maßnahmen das Einvernehmen mit der Landesstraßenverwaltung herzustellen.

Aufenthaltsfläche vor der Schule

Der Raum direkt vor dem Schuleingang dient besonders zu Schulbeginn und -ende als Aufenthaltsfläche für viele Kinder und ihre Eltern, seine bauliche und verkehrssichere Gestaltung ist daher von besonderer Bedeutung.²⁵

Eine großzügige Dimensionierung und attraktive Gestaltung – etwa auch durch Sitzgelegenheiten und wettergeschützte Bereiche für wartende Kinder – ist ebenso wichtig wie guter Schutz gegenüber dem möglicherweise direkt angrenzenden Verkehrsraum. Durch Poller, Sperren oder Schleusen kann diese Pufferzone vom konflikträchtigen Fließverkehr abgegrenzt werden.²⁵ Baulich gestaltete, gut erkennbare Aufenthaltsflächen vor Schulen können die Aufmerksamkeit von Fahrzeuglenkenden erhöhen und dazu motivieren, ihr Fahrverhalten an den sensiblen Raum anzupassen.



Bodenmarkierungen und Piktogramme

Bodenmarkierungen dürfen vom Straßenerhalter auch ohne behördliche Verordnung angebracht werden, außer es handelt sich um Markierungen, die ein Ver- oder Gebot bedeuten, wie etwa Sperrlinien, Haltlinien vor Kreuzungen, Richtungspfeile, Sperrflächen oder Schutzwegmarkierungen (§ 98 Abs 3 bzw. § 44 Abs 1 StVO).

Die Markierung des Schriftzugs „SCHULE“ weist Kfz-Lenkende darauf hin, dass sie sich in einem Bereich befinden, der erhöhte Aufmerksamkeit und ein angepasstes Fahrverhalten fordert. Mit sogenannten „Haifischzähnen“ kann der Straßenraum optisch eingengt und dadurch eine Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten erreicht werden. Auch die Markierung des Gefahrenzeichens „Fußgänger“ bietet sich im Schulumfeld an.²⁶

Grundsätzlich ist bei allen Bodenmarkierungen und Piktogrammen auf eine ausreichende Erkennbarkeit Bedacht zu nehmen, bei Piktogrammen ist speziell auf eine perspektivische Verzerrung der dargestellten Symbole und eine ausreichende Größe zu achten.

Die rechtlichen Grundlagen von Bodenmarkierungen werden neben der StVO auch in der Bodenmarkierungsverordnung (BMVO) definiert.¹⁷ Technische Vorgaben – zum Beispiel bezüglich der Materialanforderungen – finden sich in den entsprechenden Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS).^{26, 27}



Optische Gestaltung des Straßenraums

Durch seitliche Bepflanzung – zum Beispiel breitkronige Bäume – kann der Straßenraum optisch verengt und eine Torwirkung erzeugt werden. Die **Torwirkung** wird häufig bei Ortseingängen als Mittel genutzt, um überhöhten Geschwindigkeiten bei der Ortseinfahrt entgegenzuwirken, kann aber auch den Beginn einer verkehrsberuhigten Zone oder den Übergang zu anderen Nutzungen – etwa den Schulbereich – verdeutlichen.

Eine weitere Möglichkeit, sensible Ortsbereiche hervorzuheben, sind **Belagswechsel**. Damit können außerdem Querungsstellen hervorgehoben oder Fußgängerachsen betont werden.

Insbesondere in Begegnungszonen kommt der **Möblierung** des Straßenraumes eine besondere Bedeutung zu, die die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raumes verdeutlicht.



Begleitende Möglichkeiten

Neben der rechtlichen und baulichen Organisation der Verkehrsabläufe können Information, Beratung und begleitende Maßnahmen entscheidend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld beitragen und die Wirksamkeit anderer gesetzter Maßnahmen unterstützen.



Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement zielen darauf ab, individuelles Mobilitätsverhalten zu beeinflussen und das motorisierte Verkehrsaufkommen zu verringern – also Verkehr zu gestalten, noch bevor dieser entsteht. Alternativen zum gewohnten Verhalten werden aufgezeigt und ein Umdenken angeregt. Workshopangebote und Bildungsmaßnahmen fördern die sichere und eigenständige Mobilität der Kinder.

Mobilitätsmanagement für Bildungseinrichtungen

Obwohl sich viele Probleme und Konflikte in Schulbereichen wiederholen, ist die Situation vor Ort immer speziell und verlangt nach individuellen Lösungen. Mit Unterstützung durch eine Mobilitätsberatung können Bildungseinrichtungen im Rahmen eines Mobilitätsmanagements das Mobilitätsverhalten der Kinder beleuchten, lokale Probleme analysieren und ein zielgerichtetes Maßnahmenbündel schnüren.⁵

Der geförderte Prozess ist meist für ein Jahr angesetzt und basiert auf zwei Säulen. Im Schulunterricht setzen sich die Schüler:innen mit der eigenen Mobilität und jener von Erwachsenen auseinander. Um die Verkehrssicherheit im Schulumfeld konkret zu verbessern werden Maßnahmen und Aktivitäten gesetzt – und dabei auch Akteur:innen außerhalb der Schule miteinbezogen: Gemeinde, Eltern, Exekutive oder Verkehrsunternehmen.

Verschiedenste Aktivitäten sind im Rahmen des Mobilitätsmanagements möglich: Straßenmalaktionen, Einrichtung von Elternhaltestellen, Mobilitätstagebücher, Geschwindigkeitsmessungen mit der Polizei, Fahrradpools etc. Methodische Anregungen und Unterrichtsmaterialien werden dabei von der Klimaschutzinitiative klimaaktiv mobil zur Verfügung gestellt.

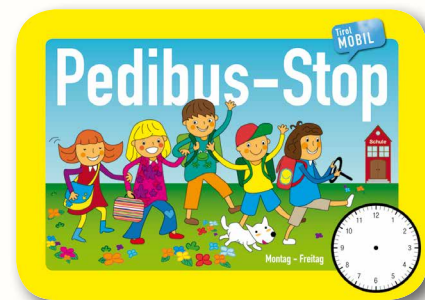
Pedibus

Ein Pedibus oder SchulGehBus funktioniert als „Bus auf Füßen“. Eltern oder andere ehrenamtliche Personen fungieren als Busfahrer:innen und bringen ihre Fahrgäste – die Kinder – zu Fuß zur Schule. Es wird eine Schulwegroute festgelegt, Haltestellen und Treffpunktzeiten werden fixiert und somit eine gemeinsame Bewältigung des Schulwegs in Gruppen mit erwachsenen Begleitpersonen organisiert.³

Empfohlen wird, die begleitete Fortbewegungsgemeinschaft zu Beginn eines neuen Schuljahres über eine Zeitspanne von mindestens 4 Wochen (täglich) einzurichten. Dadurch haben Kinder die Möglichkeit, den Schulweg mit Begleitung zu üben. Die Selbstständigkeit wird gefördert und nach einiger Zeit können die Kinder den Schulweg auch allein bewältigen. Gleichzeitig wird der Hol- und Bringverkehr zur Schule verringert. Idealerweise werden die Begleitpersonen als Schulwegpolizist:innen eingeschult, um entsprechenden Versicherungsschutz zu gewährleisten.

Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche wird im Auftrag des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) umgesetzt.

Weitere Informationen und Kontakt: tirol.klimabuendnis.at/schule-kiga



Velobus

Nach dem gleichen Prinzip wie beim Pedibus bieten Velobus-Linien Schüler:innen die Möglichkeit, in Begleitung von Erwachsenen gemeinsam mit anderen Kindern den Weg zur Schule aktiv zurückzulegen – bei diesem Modell mit dem eigenen Fahrrad.

Eine zentrale Rolle dabei spielt die Kompetenz der Begleitpersonen. Sie müssen imstande sein, eine radelnde Kindergruppe sicher zu leiten. Für die Kinder ist das gemeinsame Radfahren zur Schule eine Gelegenheit, sich an der frischen Luft zu bewegen und gleichzeitig ein gutes Sicherheitstraining im Straßenverkehr zu absolvieren. Empfohlen wird eine Umsetzung des Velobus insbesondere für die Zeit vor oder kurz nach der freiwilligen Radfahrprüfung. Ergänzend ist darauf Bedacht zu nehmen, ausreichend (überdachte) Radabstellanlagen in kurzer Distanz zum Schuleingang zu schaffen.²³

Unterstützung für die Planung und Umsetzung dieser Maßnahme bietet das Klimabündnis Tirol, gemeinsam mit dem Land Tirol. Beispielsweise wird Material zur Verfügung gestellt und für die Begleitpersonen eine kostenlose Haftpflichtversicherung vermittelt.¹²

Elternhaltestellen – Kiss and Go

Um den Andrang mit Elterntaxis direkt vor der Schule hintanzuhalten, kann die Einrichtung von Elternhaltestellen zweckmäßig sein. Dabei werden in einiger Entfernung zum Schulgebäude Haltebereiche ausgewiesen, an denen Eltern ihre Kinder sicher absetzen können. Die verbleibende Strecke zur Schule wird zu Fuß zurückgelegt. Die Kinder können dabei noch Sauerstoff tanken, gleichzeitig bewegen sie sich und es wird ihre Selbstständigkeit gefördert.

Der Hol- und Bringverkehr wird dadurch entzerrt und räumlich neu organisiert. Gefahrensituationen, die durch parkende und wendende Autos vor dem Schuleingang entstehen, werden reduziert und die Sicherheit für alle Schulkinder erhöht.

Die Einrichtung von Elternhaltestellen erfolgt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und bedarf einer genauen Prüfung und Planung. Vor allem sollte der verbleibende Weg von der Haltestelle zur Schule sicher und komfortabel sein. Ein temporäres Parkverbot ist zweckmäßig, um die Nutzbarkeit der Ausstiegsstellen zu Stoßzeiten zu sichern.²⁵

Damit die Elternhaltestelle auch wirklich genutzt wird, ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit unumgänglich. Die Information und Einbeziehung der Eltern – zum Beispiel im Rahmen eines Elternabends zu Beginn eines Schuljahres – schafft Bewusstsein für das Problem und soll motivieren, die Haltestellen zu nutzen.

Elternhaltestellen-Tafeln sind über klimaaktiv mobil erhältlich:

<https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/Angebote/Elternhaltestelle.html>



Schulwegpläne

Eine Hilfestellung für Eltern bei der Wahl des sichersten Schulwegs für ihre Kinder bieten Schulwegpläne. Sie werden für den Einzugsbereich von Volksschulen unter Mitarbeit von Schule, Gemeinde und Expert:innen erarbeitet und an Erstklässler:innen beziehungsweise deren Eltern verteilt. In den Plänen werden geeignete Schulwege eingezeichnet, die von den Kindern gemeinsam mit den Eltern vor Schulbeginn trainiert werden können. Es wird verdeutlicht, auf welcher Straßenseite gegangen werden soll, welche Gefahrenstellen möglichst zu meiden sind und wo die Fahrbahn am sichersten gequert werden kann. Auch auf Elternhaltestellen, Pedibus-/Velobus-Linien oder öffentliche Bushaltestellen kann im Schulwegplan hingewiesen werden.²⁵

Der Schulwegplan unterstützt beim Gefahrentraining im Straßenverkehr. Üben die Kinder anhand des Plans den Weg zur Schule, lernen sie mit gefährlichen Situationen selbstständig und sicher umgehen zu können und entwickeln die Kompetenz, sich im Straßenverkehr sicher zu bewegen.

Schulwegplan VS Polling in Tirol

Liebe Eltern!

AUA-Schulwegtipps

Der erste Abkängung

Sicheren und gesicherten Verkehr

Die Vor-Übersichten einer Fahrbahn

Vorwort

Liebe Eltern, liebe Schulkinder!

Liebe Eltern!

Schulwegsicherheits-Übersicht

Wir sind für Sie da!

Schule

Gefährliche Stellen

Wasserspiele

Verkehrsmittel

Haltestelle

1. Abkängung (queren)

2. Abkängung (queren)

3. Abkängung (queren)

4. Verkehrszeichen

5. Verkehrszeichen

Schulwegpläne werden beispielsweise von AUA und KFV in Zusammenarbeit mit Gemeinden erstellt: schulwegplan.at

Quelle: AUA

Schulwegsicherung

Als Unterstützung für die Exekutive können Schüler:innen (Lotsendienst) oder Erwachsene (Schulwegpolizei) zur Überwachung des Schulwegs eingesetzt werden. Erste Anlaufstelle dafür ist die Schuldirektion, die daraufhin der Behörde – Bezirksverwaltungsbehörde oder Gemeinde – eine Sicherung des Schulwegs vorschlagen kann.

Geeignete Schüler:innen können gemäß § 29a StVO von der Schulleitung der Behörde genannt werden, die dann als Lots:innen ausgewiesen und mit Ausrüstung ausgestattet die Aufsichtstätigkeit übernehmen.

Die ausgewiesenen Schüler:innen dürfen auf der Fahrbahn verweilen, solange sich Kinder auf der Fahrbahn befinden und haben darauf zu achten, dass das Überqueren der Fahrbahn nicht unnötig verzögert wird. Erwachsene Schulwegpolizist:innen dürfen darüber hinaus Fahrzeuglenkende auch zum Anhalten auffordern, um Kindern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen (§ 97a StVO).

Eine gelungene Schulwegsicherung ist oft abhängig vom ehrenamtlichen Engagement der Freiwilligen.

Verkehrs- und Mobilitätsbildung

Sowohl im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätserziehungsunterrichts als auch unabhängig von der schulischen Verkehrsbildung gibt es eine Vielzahl an Möglichkeiten, bei Kindern das Bewusstsein für aktive Mobilität und verkehrssicheres Verhalten zu fördern.⁹

Die Themen dafür sind vielfältig: Gefahrentraining im Straßenverkehr, Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität und Motivation zu aktiver Mobilität, verkehrsplanerische Workshops, Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs, Aktionen für mehr Verkehrssicherheit, Radworkshops zur Verbesserung der Motorik der Kinder beim Radfahren.

Informationen zu einigen Angeboten gibt es unter:

- Mobile Jugendverkehrsschule der Bildungsdirektion für Tirol:
www.verkehrserziehung.tsn.at
- Klimabündnis Tirol: **tirol.klimabuendnis.at**
- Verein Sicheres Tirol: **www.sicheres-tirol.com**
- Kuratorium für Verkehrssicherheit: **www.kfv-aktionen.at** und
www.kfv.at/kinder-im-strassenverkehr-mit-sicherheit-mobil
- Freiwillige Radfahrprüfung – Jugendrotkreuz Tirol:
www.wirhelfen.at/index.php/schulen/radfahrpruefung-main





Anhang

Checklisten

Anhand der Checklisten kann ein Überblick über die aktuellen räumlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Allfällige Mängel werden sichtbar, konkrete Inhaltshinweise liefern Ansatzpunkte für eine Verbesserung der Situation oder mögliche Maßnahmen.

Schulweg und Schulumfeld

Ist-Zustand	Ansatzpunkte für Verbesserungen
Das Schulumfeld ist als sensibler Bereich durch die Straßenraumgestaltung erkennbar. wenn nein →	Seite 22, 23 Bodenmarkierungen, Optische Gestaltung
Die Fahrbahn kann am Schulweg sicher gequert werden, der Straßenraum ist ausreichend mit Querungshilfen ausgestattet. wenn nein →	Seite 12, 20, 28 Geschwindigkeitsbeschränkungen, Querungshilfen, Schülerlotsen
Es gibt keine Probleme zu den Stoßzeiten, der Hol- und Bringverkehr kann gut abgewickelt werden. wenn nein →	Seite 16, 21, 25, 26 Beschränkungen des ruhenden Verkehrs, Schulstraße, Verkehrsleitmaßnahmen, Aufenthaltsflächen vor der Schule, Mobilitätsmanagement, Elternhaltestellen
Die Kfz fahren im Schulbereich langsam genug, Geschwindigkeitsbeschränkungen werden eingehalten. wenn nein →	Seite 12, 19, 21, 22 Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrdynamische Hindernisse, Aufenthaltsflächen vor der Schule, Bodenmarkierungen
Der Durchzugsverkehr im Schulumfeld stellt kein Problem dar. wenn nein →	Seite 13, 15, 19 Wohnstraße, Fahrradstraße, Fahrdynamische Hindernisse
Die Schule ist gut und sicher für Radfahrende erreichbar. wenn nein →	Seite 14, 15 Begegnungszone, Fahrradstraße
Attraktive Aufenthaltsflächen und Bewegungsräume sind vorhanden. wenn nein →	Seite 14, 19, 21 Begegnungszone, Fahrdynamische Hindernisse, Aufenthaltsflächen vor der Schule
Der Eingangsbereich zur Schule wird von parkenden Fahrzeugen freigehalten. wenn nein →	Seite 16, 21, 25, 26 Beschränkungen des ruhenden Verkehrs, Schulstraße, Aufenthaltsflächen vor der Schule, Mobilitätsmanagement, Elternhaltestellen

Mobilitätsverhalten im Schulumfeld

Ist-Zustand	Ansatzpunkte für Verbesserungen
<p>Die Kinder kommen in der Regel selbstständig – zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Roller, mit dem Bus – zur Schule.</p> <p>wenn nein →</p>	<p>Seite 25, 27 Mobilitätsmanagement, Schulwegplan</p>
<p>Es gibt Alternativen zum Elterntaxi und Angebote zur Förderung der aktiven Mobilität.</p> <p>wenn nein →</p>	<p>Seite 25, 26 Pedibus, Velobus</p>
<p>Es gibt geeignete Ausstiegsbereiche für Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, damit Elterntaxis nicht bis zum Schuleingang fahren.</p> <p>wenn nein →</p>	<p>Seite 26 Elternhaltestellen</p>
<p>Es finden regelmäßig Aktionen in der Schule und/oder Gemeinde statt, die ein Bewusstsein für Probleme im Schulumfeld schaffen.</p> <p>wenn nein →</p>	<p>Seite 27, 28 Mobilitätsmanagement, Verkehrs- und Mobilitätsbildung</p>
<p>Es gibt für Eltern Informationsmaterial, das bei der Wahl des Schulwegs unterstützt.</p> <p>wenn nein →</p>	<p>Seite 25, 27 Mobilitätsmanagement, Schulwegpläne</p>

Literaturverzeichnis

- 1 Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr und Straße (Hrsg) (2017):
Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten. mobile – Impulse für eine nachhaltige Mobilität.
https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/mobile_1-17_webfassung.pdf
(zuletzt abgerufen am 24.02.2022)
- 2 Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr und Straße (Hrsg) (2021):
Begegnungszonen: Kriterien – Gestaltung – BürgerInnenbeteiligung. mobile – Impulse für eine nachhaltige Mobilität.
https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/mobile06_21_web.pdf
(zuletzt abgerufen am 24.02.2022)
- 3 Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie – BMK (2021): PEDIBUS – Mit Freude, sicher und gesund zu Fuß unterwegs. Leitfaden kurz und bündig.
https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:ba29ab12-228e-4b71-90f1-fa3f4fb3489d/Pedibus_Leitfaden_barrierefrei_13072021.pdf
(zuletzt abgerufen am 24.02.2022)
- 4 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft – BMLFUW (2014).
Kinderfreundliche Mobilität. Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung.
https://www.klimabuendnis.at/images/doku/kinderfreundliche_mobilitaet.pdf (zuletzt abgerufen am 24.02.2022)
- 5 Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus – BMNT (2019):
Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen. Aktionsideen für und von Bildungseinrichtungen.
https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/kam_leitfaden_mmschule2019.html (zuletzt abgerufen am 24.02.2022)
- 6 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2015): Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden –
Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht.
https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/neuewege.html (zuletzt abgerufen am 24.02.2022)
- 7 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2019): sicher.aktiv.mobil.
Ein Handbuch zur regionalen Förderung von kinderfreundlicher Mobilität und Verkehrssicherheit.
<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/sicher-aktiv-mobil.html>
(zuletzt abgerufen am 24.02.2022)
- 8 KfV – Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg) (2012): ROSEMAN Kompendium, Cross Border Road Safety Management.
https://www.kfv.at/wp-content/uploads/2013/12/Huber_Neumayr_Reisinger_Hrsg__Festschrift_Danzl_529-539_Thann.pdf
(zuletzt abgerufen am 14.02.2022)
- 9 KfV – Kuratorium für Verkehrssicherheit (2021): Kinder im Straßenverkehr:
Mit Sicherheit mobil. Ein Leitfaden zur Förderung der aktiven Mobilität und Verkehrssicherheit von 6- bis 14-Jährigen.
<https://www.kfv.at/kinder-im-strassenverkehr-mit-sicherheit-mobil>
- 10 KfV – Kuratorium für Verkehrssicherheit (2022): Kindersicherer Straßenverkehr – Aktion Tempo 30 vor Schulen.
<https://aktion-tempo30.at> (zuletzt abgerufen am 24.02.2022)
- 11 Klimabündnis Tirol: Unsere Schulstraße
- 12 Klimabündnis (2022): Fahrrad-Training: Velobus.
<https://www.klimabuendnis.at/velobus>
(zuletzt abgerufen am 14.02.2022)
- 13 Rosén, E., Sander, U. (2009): Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed.
Accident Analysis and Prevention 2009/41, 536-542. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.02.002>
(zuletzt abgerufen am 24.02.2022)
- 14 Schlag, B., Richter, S., Buchholz, K. & Gehlert, T. (2018). Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche,
Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen. Forschungsbericht Nr. 50. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
- 15 Schützhofer, B., Rauch, J., Knessl, G. & Uhr, A. (2015). Neue Ansätze in der verkehrspsychologischen Verkehrssicherheitsarbeit
im Kindesalter. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 61, 4, 235-246.
- 16 Uhr, A. (2015). Entwicklungspsychologische Grundlagen. Überblick und Bedeutung für die Verkehrssicherheit. bfu-Grundlagen. Bern: bfu.

Gesetze und Verordnungen

- 17 BMVO: Bodenmarkierungsverordnung. Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Bodenmarkierungen. BGBl. Nr. 848/1995, idgF
- 18 StVO: Österreichische Straßenverkehrsordnung 1960. Bundesgesetz, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden. BGBl 159/1960 idgF

Richtlinien und Normen

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

- 19 RVS 02.02.32 (2004) Allgemeines Sachverständigenwesen. Anwendungsgrundlagen für den verkehrstechnischen Sachverständigen.
- 20 RVS 02.03.11 (2019) Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen. Verkehrsplanung – Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – Gestaltungsgrundsätze.
- 21 RVS 03.02.12 (2015) Fußgängerverkehr. Straßenplanung – Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr – nichtmotorisierter Verkehr.
- 22 RVS 03.02.13 (2022) Radverkehr. Straßenplanung – Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr – nichtmotorisierter Verkehr.
- 23 RVS 03.07.11 (2008) Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr. Straßenplanung – Nebenanlagen und sonstige Verkehrsflächen – Abstellen von Fahrzeugen.
- 24 RVS 03.04.13 (2015) Kinderfreundliche Mobilität. Straßenplanung – Straßen im Ortsgebiet – Straßenraumgestaltung.
- 25 RVS 03.04.14 (2016) Gestaltung des Schulumfeldes. Straßenplanung – Straßen im Ortsgebiet – Straßenraumgestaltung.
- 26 RVS 05.03.11 (2009) Ausbildung und Anwendung von Bodenmarkierungen. Verkehrsführung – Bodenmarkierungen.
- 27 RVS 05.03.12 (2007) Auswahl von Bodenmarkierungen. Verkehrsführung – Bodenmarkierungen.
- 28 RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016). Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), Wien.

Fotorechte

Titelseite, Seite 8, 9: [iStockphoto.com/romrodinka](https://www.iStockphoto.com/romrodinka)
Seite 5: [iStockphoto.com/ViktorCap](https://www.iStockphoto.com/ViktorCap)
Seite 10, 12, 13, 14 (1), 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 34: KFV
Seite 14 (2): Stadt Kufstein/[VANMEY photography](https://www.vanmey.com/)
Seite 14 (3): Gemeinde Silz
Seite 24: Klimabündnis Tirol/[Elke Puchleitner](https://www.elke-puchleitner.com/), Innsbruck
Seite 28: [iStockphoto.com/Newman Studio](https://www.iStockphoto.com/NewmanStudio)
Seite 29: [iStockphoto.com/fatihhoca](https://www.iStockphoto.com/fatihhoca)



SCHULE



Ansprechpartner:innen für allgemeine und weiterführende Fragen

Amt der Tiroler Landesregierung:

Abteilung Mobilitätsplanung
Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck
Tel. 0512/508-4081, mobilitaetsplanung@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung



Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht
Heiliggeiststraße 7-9, 6020 Innsbruck
Tel. 0512/508-2452, verkehr@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/verkehr/verkehrsrecht



