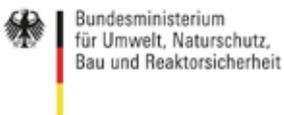


Konzept Klimaschutzteilprojekt

Klimafreundliche Schulwege in Oberursel (Taunus), Stadtteil Stierstadt

Ein Projekt zum deutschlandweiten Übertrag

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Vorwort

Der tägliche Weg zur Schule (und zurück) spielt im Alltag vieler Familien eine große Rolle. Die Sorge, dass ihre Kinder sicher und rechtzeitig in der Schule ankommen, wird von allen Eltern geteilt. Der Umgang mit der Situation ist aber oft verschieden. Während die Einen ihre Kinder so früh wie möglich alleine auf den Weg schicken, begleiten andere Eltern ihre Kinder lange bis zur Schule, oftmals werden sie mit dem Auto hingebacht. So ist es nicht verwunderlich, dass es hierum an allen Schulen immer wieder aufs Neue zu Diskussionen kommt.

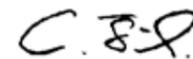
Schulwegsicherheit und Klimaschutz sind die zentralen Anliegen des Projekts „Klimafreundlicher Schulweg“, das von der Stadt Oberursel (Taunus) in Kooperation mit der Grundschule Stierstadt und der Integrierten Gesamtschule Stierstadt in den vergangenen Monaten durchgeführt wurde. Dabei war ein Ziel der Stadt Oberursel, den Anteil an Schülerinnen und Schülern, die zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zur Schule kommen, langfristig zu erhöhen und dadurch den Autoverkehr zu reduzieren. Dies sollte mit Methoden erfolgen, die in Zukunft auch auf andere Schulen übertragbar sind. Gefördert wurde das Projekt vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau- und Reaktorsicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative.

Der jetzt vorliegende Abschlussbericht des Planungsbüros bb22 architekten + stadtplaner, Frankfurt, dokumentiert sehr eindrucksvoll den Projektverlauf. Er zeigt, mit welchem Engagement Schülerinnen und Schüler, aber auch die beteiligten Pädagogen und die Vertreter der politischen Gremien sich in die Prozesse eingebracht haben. Auf dem Tisch liegen jetzt konkrete Gestaltungsvorschläge für Schulwege, die in den kommenden Monaten und Jahren realisiert werden sollen. Dafür werde ich mich einsetzen, denn:

- der öffentliche Verkehrsraum muss gerade für die schwächeren Teilnehmer sicher ausgestaltet werden. Nur dann werden Eltern auch bereit sein, diese Wege für ihre Kinder zu akzeptieren;
- regelmäßige Bewegung durch Fußwege oder Radfahren zur Schule wirkt sich positiv auf die Kinder- und Jugendlichen aus und hat nicht zuletzt auch eine geringere CO₂-Belastung für die Umwelt zur Folge.

Bei allen Projektbeteiligten bedanke ich mich abschließend ganz herzlich für ihre Mitarbeit.

Ihr



Christof Fink
Erster Stadtrat



Bild: Stadt Oberursel (Taunus)

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	5
TEIL 1 - METHODEN	6
Erfassung von Verkehrsdaten	7
Fragebogenbeispiel: weiterführende Schule, Schülerinnen und Schüler	8
Fragebogenbeispiel: Grundschule, Eltern	11
Potenzialanalyse zur CO ₂ -Reduzierung	12
Öffentlichkeitsarbeit	13
Akteursbeteiligung allgemein	14
Akteursbeteiligung im Stadtteil Stierstadt	15
TEIL 2 - ERGEBNISSE	16
Modal-Split in Stierstadt - Grundschule	18
Modal-Split in Stierstadt - IGS	19
Problem- und Maßnahmen - allgemein	20
Maßnahmenkatalog für Stierstadt (mit Priorisierung)	24
Steckbriefe	28
Ideen-Container	38
Fazit und Ausblick	40
Impressum	42

Einleitung

Die Verkehrssituation rund um Schulen ist in vielen Orten für alle Beteiligten ein Ärgernis. Dies gilt auch in Oberursel (Taunus). Nach Schulschluss, besonders aber vor Schulbeginn stauen sich die „Eltern-Taxis“ rund um die Schule, die ihre Kinder bringen und holen. Durch das hohe Verkehrsaufkommen und mangelnde Vorsicht entstehen für andere Kinder auf ihrem Schulweg gefährliche Situationen. Dies kann zu einem Teufelskreis führen: der Fußweg gilt als unsicher, somit wird häufiger auf die angebliche Sicherheit des Autos zurückgegriffen. Sowohl zur Verbesserung der Schulwegsicherheit, aber auch aus verkehrs- und umweltpolitischen Gesichtspunkten sind nachhaltige Lösungen gefragt.

Gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hat der Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus) daher das Projekt „Klimafreundlicher Schulweg“ auf den Weg gebracht. Dabei geht es – kurz beschrieben – um die Frage, ob eine nachhaltige Änderung des heutigen Mobilitätsverhaltens von Schülerinnen und Schülern, ihrer Eltern, der Lehrerschaft, aber auch von Sportlerinnen und Sportlern der umliegenden Vereine, weg vom Auto und hin zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV möglich ist und wenn ja, welche Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden müssen.

Für dieses Projekt wurde der Schulstandort Stierstadt ausgewählt, weil hier eine Grundschule und eine weiterführende Schule in unmittelbarer Nachbarschaft liegen. Aus den Ergebnissen lassen sich Erkenntnisse für die anderen Schulstandorte in der Stadt aber auch in anderen Ortschaften ableiten.

Projekthalt

Im Stadtteil Stierstadt befinden sich am Rand des südöstlichen Wohngebietes der Standort einer Grundschule, einer Integrierten Gesamtschule (IGS) und Sportflächen, die eine hohe Verkehrsbelastung verursachen.

Ausgehend von einer Bestandsaufnahme der Verkehrsmengen, mit denen vor allem die Schulwege und die Wege zu den Angeboten der Vereine abgewickelt werden, war es das Projektziel eine nachhaltige Reduzierung des motorisierten Verkehrs zu bewirken. Hierzu sind die Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Verkehrsträger (Radverkehr, Fußgänger und ÖPNV) zu verbessern und für eine Verhaltensänderung hin zu umweltfreundlicher Mobilität zu werben.

„Das Projekt ‚Klimafreundlicher Schulweg‘ im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative dient als Modell und soll in Zukunft auch auf andere Schulstandorte in Oberursel und auch deutschlandweit übertragen werden können. Sowohl methodisch als auch durch die Wahl der Lösungsstrategien, sollen mit dem vorliegenden Bericht andere Schulen anregen, die verkehrliche Situation und das Verkehrsverhalten vor Ort durch ein nachhaltiges Mobilitätskonzept zu verbessern. Insbesondere die Anzahl der Autofahrten soll reduziert und damit gleichzeitig ein eigener aktiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden“, so Erster Stadtrat Christof Fink bei der Vorstellung der Planung zur Alternativwoche „Klimafreundlicher Schulweg“.

Im Folgenden sollen der Ablauf des Projektes und besonders die währenddessen genutzten Methoden dargestellt werden, die in einen Maßnahmenkatalog münden. Sowohl die Methoden als auch die Maßnahmen werden so erläutert, dass Oberursel und auch andere Gemeinden sie für die Verbesserung der Schulwege einsetzen können. Für Oberursel wird weiterhin eine konkrete Umsetzungsempfehlung getroffen, andere Ortschaften sollen die Maßnahmen nach ihren eigenen Bedürfnissen wählen.

Diese Veröffentlichung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller existierenden Möglichkeiten, sondern versteht sich - ausgehend von einem konkreten Projekt - als Grundlage und Anregung zum Weiterdenken und selbst aktiv werden.

Die zwei wichtigsten Ziele des Projektes

1. Verbesserung der Verkehrssituation am Schulstandort Stierstadt
2. nachhaltige Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch Verringerung des Anteils „motorisierter Individualverkehr“ am Gesamtverkehrsaufkommen.

TEIL 1 METHODEN

Erfassung von Verkehrsdaten

Vor der Verbesserung einer Situation muss der bestehende Zustand aufgenommen und analysiert werden. Hierzu ist es unabdingbar mit dem Auftraggeber, im vorliegenden Falle der Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus), zu sprechen und folgende Fragen zu klären:

- Was sind die gewünschten Ziele?
- Gibt es bekannte Probleme auf dem Schulweg?
- Welche Projekte und Maßnahmen wurden in der Vergangenheit bereits unternommen?
- Gibt es Zahlen zu: z. B. Verkehrsaufkommen, Busbesatz, Radabstellanlagen, Unfällen, Schülerzahlen?
- Welche anderen hilfreichen Informationen sind schon vorhanden: z. B. Einzugsbereich, Buslinienpläne, Schulwegepläne, Befragungen, Arbeitsgruppen und Initiativen oder Kontakte zu Multiplikatoren?

Alle vorhandenen Informationen, die von Ort zu Ort variieren können, müssen zusammengetragen und ausgewertet werden.

Je nach Ablauf und Ziel des Projektes müssen anschließend zusätzliche Daten erhoben werden. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der tatsächlichen, aktuellen Verkehrsnutzung der Beteiligten. Eine Abfrage kann über einen mehr oder weniger ausführlichen Fragebogen erfolgen. Dieser kann je nach Alter, entweder an die Schüler oder an die Eltern gerichtet sein. Auch eine Kombination ist möglich, jedoch sollte der Aufwand für eine Auswertung nicht unterschätzt werden. Ein Beispielfragebogen, wie er in Oberursel genutzt wurde, liegt anbei und kann beliebig verwendet und für die eigenen Zwecke auch angepasst werden.

Weiterhin sind folgende Abfragemethoden denkbar:

- Strichlisten, die über einen exemplarischen Zeitraum jeden Morgen von einer Lehrkraft ausgefüllt und ggf. durch Anmerkungen ergänzt werden (Wetter, Projektstage)
- Mobilitätstagebücher, welche von den Schülern selbst ausgefüllt werden, beispielsweise im Rahmen eines Projektes oder einer AG
- Zählungen durch einen Verkehrsplaner o.ä.

Auch an die Lehrer und sonstigen Angestellten einer Schule muss gedacht werden, da sie einen nicht geringen Teil der Mobilität zum Schulstandort ausmachen.

Auf den folgenden Seiten befinden sich zwei in Oberursel (Taunus) genutzte Fragebögen. Der erste, ausführlichere wurde von Schülerinnen und Schülern (SuS) der fünften bis zehnten Klasse der Integrierten Gesamtschule (IGS) im Unterricht ausgefüllt. Die kürzere, zweite Variante wurde per „Ranzen-Post“ an die Eltern der Grundschüler versendet. Gerne können beide für eigene Projekte als Inspiration genutzt und abgewandelt werden.



Fragebogenbeispiel: weiterführende Schule Schülerinnen und Schüler

Allgemein

1. Welche Klasse besuchst du?

- 5 6 7 8 9 10 11 12 13

2. Aus welchem Ort / Stadtteil kommst du zur Schule? / Wie weit ist dein Schulweg (in km)?

3. Welches Verkehrsmittel nutzt du überwiegend für den Schulweg? (bitte nur 1 Kreuz pro Jahreszeit)

im **Sommer:**

- zu Fuß
 Tretroller / Longboard
 Fahrrad
 Motorroller
 Bus
 S-Bahn
 U-Bahn
 Auto

im **Winter:**

- zu Fuß
 Tretroller / Longboard
 Fahrrad
 Motorroller
 Bus
 S-Bahn
 U-Bahn
 Auto

4. Mit welchen Verkehrsmitteln kommst du in Ausnahmefällen zur Schule und wie oft kommt das vor?

	einmal pro Woche	einmal pro Monat	einmal pro Halbjahr	nie
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tretroller / Longboard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorroller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Wie lange würde dein Schulweg mit den verschiedenen Verkehrsmitteln ungefähr dauern?

	Dauer (in min)	Kann ich gar nicht nutzen
zu Fuß / Roller / Longboard	_____	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	_____	<input type="checkbox"/>
Motorroller	_____	<input type="checkbox"/>
Bus	_____	<input type="checkbox"/>
S-Bahn	_____	<input type="checkbox"/>
U-Bahn	_____	<input type="checkbox"/>
Auto	_____	<input type="checkbox"/>

zu Fuß / Roller / Longboard

6. Wenn du zu Fuß zur Schule kommst: gehst du alleine oder mit anderen zusammen?

- alleine mit anderen

7. Sind überall auf dem Schulweg Bürgersteige und sichere Querungen vorhanden?

- ja nein. Wo nicht? _____
 (Straßenname und Hausnummer oder ähnliches angeben)

8. Wie gut kannst du deinen Roller/dein Longboard an der Schule abstellen? (Schulnoten)

- 1 2 3 4 5 6

9. Wie fußgängerfreundlich ist der Schulweg? Auf dem Schulweg

	stimmt	stimmt eher	stimmt weniger	stimmt nicht	weiß nicht
... herrscht wenig Verkehr.	<input type="checkbox"/>				
... achten die Autofahrer auf mich.	<input type="checkbox"/>				
... muss ich kaum ausweichen.	<input type="checkbox"/>				
... gibt es genügend Bürgersteige.	<input type="checkbox"/>				

Sonstiges: _____

10. Aus welchen Gründen gehst du zu Fuß/Roller/Longboard? (z. B. um Freunde zu treffen, frische Luft)

Rad

11. Fährst du alleine oder mit anderen zusammen auf dem Rad zur Schule?

- alleine mit anderen

12. Wie bewertest du die Fahrradstellplatzsituation an der Schule? (Schulnoten)

- 1 2 3 4 5 6

13. Wie fahrradfreundlich ist der Schulweg? Auf dem Schulweg...

	stimmt	stimmt eher	stimmt weniger	stimmt nicht	weiß nicht
... herrscht wenig Verkehr.	<input type="checkbox"/>				
... achten die Autofahrer auf mich.	<input type="checkbox"/>				
... muss ich kaum ausweichen.	<input type="checkbox"/>				
... gibt es genügend ausgewiesene Radwege.	<input type="checkbox"/>				

Sonstiges: _____

14. Aus welchen Gründen fährst du mit dem Rad? (z. B. um fit zu bleiben, schnell zu sein, weil es Spaß macht)

Bus / Bahn

15. Besitzt du eine Monatskarte (oder vergleichbares)?

ja nein

16. Wie weit von deinem Zuhause ist die Bus- oder Bahnhaltestelle zur Schule entfernt?

_____ (in m)

17. Bewerte deinen Schulweg mit Bus oder Bahn. Auf dem Schulweg...

	stimmt	stimmt eher	stimmt weniger	stimmt nicht	weiß nicht
... muss ich mehrfach umsteigen.	<input type="checkbox"/>				
... muss ich beim Umsteigen sprinten.	<input type="checkbox"/>				
... muss ich beim Umsteigen oft warten.	<input type="checkbox"/>				
... kann ich mein Rad mitnehmen.	<input type="checkbox"/>				
... kann ich mein Rad gut unterstellen.	<input type="checkbox"/>				
... kriege ich immer einen Sitzplatz.	<input type="checkbox"/>				

Sonstiges: _____

18. Aus welchen Gründen nutzt du Bus / Bahn? (z. B. Wetter, Gepäck, Krankheit)

Auto

19. Wie bewertest du die Anfahrts- und Parksituation für Autos an der Schule? (Schulnoten)

1 2 3 4 5 6

20. Wirst du alleine gefahren oder bildest du mit anderen eine Fahrgemeinschaft?

alleine mit anderen. Wo trifft ihr euch? _____

21. Aus welchen Gründen wirst du mit dem Auto gebracht? (z. B. Arbeitsweg, Gepäck, Wetter, Gewohnheit)

Aussicht

22. Was müsste sich ändern, damit du zu Fuß / per Rad / per Bus und Bahn zur Schule kommen kannst?

Fragebogenbeispiel: Grundschule, Eltern

1. In welche Klasse(n) geht Ihr Kind / Ihre Kinder? _____

2. Wie weit ist die Schule in etwa von Ihrem Zuhause entfernt? _____

3. Wie kommt Ihr Kind morgens zur Schule? Warum nutzt es dieses Transportmittel?

4. Wie kommt ihr Kind mittags von der Schule nach Hause? Warum nutzt es dieses Transportmittel?

5. Wie kommt Ihr Kind nachmittags zu Aktivitäten wie Sport, Freunde treffen, Betreuung o.ä.? Warum?

6. Welche Probleme (Situationen, Verkehrsteilnehmer, konkrete Orte ...) begegnen Ihrem Kind auf dem Weg?

7. Was muss passieren bzw. gesichert sein, damit Ihr Kind nicht auf das „Eltern-Taxi“ zurückgreifen muss?

8. Haben Sie sonstige Anmerkungen, Ideen, Wünsche für den Schulweg Ihres Kindes?

Potenzialanalyse zur CO₂-Reduzierung

Um bei der Verbesserung der Situation einen Referenzwert zu erhalten ist es nützlich, den messbaren CO₂-Wert zu errechnen. Durch die Angaben aus vorherigen Umfragen oder während einer Unterrichtsstunde an der Schule wird mithilfe von Distanzangaben, Verkehrsmittel und dem jeweiligen Emissionsfaktor der CO₂-Wert des Schulweges errechnet. Zusätzlich kann die Verkehrsmittelwahl im Sommer und Winter separiert werden.

Zu berechnen sind alle Strecken (Hin- und Rückfahrten beachten!) in einem gegebenen Zeitraum (ein Tag, ein Monat, ein Jahr/Schuljahr von 200 Tagen). Wenn man von einem durchschnittlichen CO₂-Verbrauch von 152g pro Pkw und Kilometer ausgeht, erhält man so einen vergleichbaren Wert. ÖPNV-Nutzung kann mit 75, 72 bzw. 95g pro Fahrgast angesetzt werden (Bus/Straßenbahn/Bahn), falls nicht nur der motorisierte Individualverkehr betrachtet werden soll.

Um den CO₂-Verbrauch z. B. Kindern und Jugendlichen näher zu bringen, lohnt es sich, in Vergleichen zu sprechen. So lassen sich Bäume oder gefüllte Heißluftballons oder Schwimmbäder gut für Vergleiche heranziehen. Es finden sich verschiedene Werte für die CO₂-Aufnahmeleistung von verschiedenen Bäumen. Als exemplarischen Durchschnittswert und zur Vereinfachung der Rechnung kann eine Aufnahme von 20 kg CO₂ pro Baum und Jahr angenommen werden. Da CO₂ eine Dichte von 1,98 kg/m³ besitzt, kann für das Schwimmbad-Bild ungefähr mit 0,5 multipliziert werden (s. Kasten).

Um einen umfassenden Überblick über die CO₂-Bilanzen der eigenen Mobilität und darüber hinaus zu erhalten, lohnt es sich verschiedene Rechner im Internet zu nutzen. Ein für Kinder ansprechendes Beispiel ist die Seite www.ecogood.de. Hier werden neben der Mobilität u. a. Nahrung, Konsum und Heizkosten in die Rechnung mitaufgenommen. Dies bietet sich für eine Veranschaulichung von persönlichen Werten der Schülerinnen und Schüler in Projekten oder AGs an.



Nach der Errechnung des CO₂-Wertes gilt es, sich ein Verbesserungsziel zu setzen. Dieses kann ein großes, langfristiges, oder ein kleinteiliges in kurzer Zeit erreichbares Ziel sein. Realistisch ist beispielsweise im Stadtteil Stierstadt, Oberursel (Taunus), eine Verringerung um 20 % insgesamt. Das bedeutet eine Reduktion von heute aktuell 76,8 Tonnen CO₂ durch den motorisierten Individualverkehr um ca. 15 Tonnen pro Jahr.

Mithilfe eines Controlling-Konzeptes sollte in Abständen überprüft werden, ob das Ziel erreicht wurde und wenn nicht, wo weitere Veränderungen nötig sind. Wie dieses Ziel erreicht werden kann und wer besonders adressiert werden muss, sollte nach der Analyse geklärt werden.

Beispielrechnung

Annahmen:
 100 Schüler mit je ca. 10km Schulweg (eine Strecke),
 200 Schultage pro Jahr,
 Modal-Split: 10 Auto, 30 Bus, 16 Bahn, 40 Rad, 4 zu Fuß

Rechnung:
 10 Schüler x 20 km Wegstrecke x 200 Tage x 152 g CO₂ = 6080000 g = 6080 kg (Auto)
 + 30 x 20 x 200 x 75 = 9000000 g = 9000 kg (Bus)
 + 16 x 20 x 200 x 95 = 6080000g = 6080 kg (Bahn)
 = **21.160 kg CO₂ pro Jahr (bzw. 21,16 Tonnen)**

Veranschaulichung:
 21.160 kg : 20 kg = 1058 Bäume
 21.160 kg x 0,5 = 10.580 m³ ≈ 2 olympische Schwimmbecken (Maße 50 x 50 x 2m)

Öffentlichkeitsarbeit

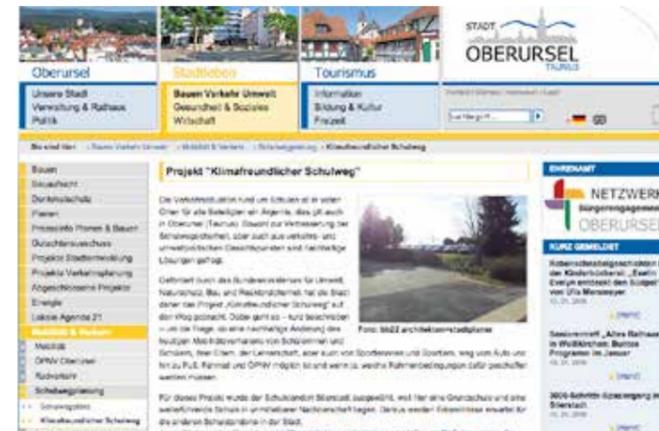
Um Bürgerinnen und Bürger auf ein Projekt aufmerksam zu machen und dadurch eine erfolgreiche Beteiligung zu erreichen, muss es eine ansprechende Öffentlichkeitsarbeit geben. Diese sollte sich über verschiedene Medien strecken und an die zu erreichende Bevölkerungsgruppe angepasst werden. Der Einsatz eines PR-Teams kann dabei sehr hilfreich sein.

Printmedien

Die klassischen Formen der Information sind die Printmedien. Zeitungen und Zeitschriften, Anzeigen oder Artikel in diesen oder auch Themenhefte, die an die Haushalte verteilt werden können, erreichen einen Großteil der potenziellen Akteure. Besonders ältere Menschen beziehen ihre Informationen hauptsächlich aus dieser Quelle. Jüngere Personen wie Schüler oder Studenten erreicht man auf diesem Wege weniger.

Online-Auftritt der Stadt

Die meisten Kommunen sind mittlerweile über einen Internet-Auftritt zu erreichen. Dort finden sich meist neben allgemeinen Informationen über die Stadt oder Gemeinde auch aktuelle Termine und laufende Projekte. Unter diesen Rubriken sollte auch ein Projekt auftauchen, je prominenter platziert desto besser. Eine ansprechende Gestaltung mit Logo und aussagekräftigen Fotos unterstützt das Vorhaben. Die Angabe einer Ansprechperson erleichtert die Kontaktaufnahme ungenügend. Alle Altersgruppen mittleren Alters können auf diese Weise auf das Projekt aufmerksam gemacht werden.



Internetauftritt des Projektes auf den Seiten der Stadt Oberursel (Taunus) (www.oberursel.de)

Social Media

Der Einsatz von Social Media-Plattformen durch Kommunen gewinnt aktuell erst langsam an Fahrt. Obwohl in anderen Branchen die Nutzung mittlerweile zum Alltag gehört, gibt es in Kommunen kaum spezifische Stellen und regelmäßige Updates auf dem Gebiet. Besonders zur Aktivierung von Jugendlichen bietet das soziale Netz zahlreiche Möglichkeiten von der reinen Information bis hin zum direkten Mitmachen.

Kampagnen

Im Verlauf des Projektes kann sich herausstellen, dass eine Kampagne zugunsten klimafreundlicher Mobilität große Erfolgchancen verspricht. Hierzu kann eine Kombination der oben genannten Medien genutzt werden und zusätzlich Informationsflyer oder Anschreiben in den Briefkästen von AnwohnerInnen verteilt oder Banner entlang der Straßen aufgehängt werden. Die Nutzung aller Medien in Kombination mit einer persönlichen Ansprache führt vielmals zu einer aktivierenden Beteiligung und nachhaltigen Verbesserung der Situation.

IGS Stierstadt sucht den klimafreundlichen Schulweg

Stierstadt (ow). Die Verkehrssituation rund um Schulen ist in vielen Orten ein Ärgernis, dies gilt auch in Oberursel. Sowohl zur Verbesserung der Schulwegsicherheit, aber auch aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen sind nachhaltige Lösungen gefragt. Gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hat die Stadt das Projekt „Klimafreundlicher Schulweg“ auf den Weg gebracht. Dabei geht es um die Frage, ob eine nachhaltige Änderung des heutigen Mobilitätsverhaltens von Schülern, ihrer Eltern, aber auch von Sportlern weg vom Auto und hin zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV möglich ist, und wenn ja, welche Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden müssen. Für dieses Projekt wurde der Schulstandort Stierstadt ausgewählt, weil hier eine Grundschule und eine weiterführende Schule in unmittelbarer Nachbarschaft liegen. Daraus werden Erkenntnisse erwartet für die anderen Schulstandorte in der Stadt.

Das vom Bundesumweltministerium und der Jülich Stiftung geförderte Projekt „Klimafreundlicher Schulweg“ ist inzwischen in vollem Gange; die Auftaktgespräche hatten im März stattgefunden. Zwei Ziele stehen im Mittelpunkt des Projekts: die Verbesserung der Verkehrssituation am Schulstandort Stierstadt und eine nachhaltige Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch Verringerung des Anteils „motorisierter Individualverkehr“ am Gesamtverkehrsaufkommen. Nachdem die Grunddaten zum Verkehrsverhalten von Schülern und Lehrern inzwischen erhoben und bewertet wurden, wird nun im nächsten Schritt aktiv auf die Beteiligung der IGS-Schüler gesetzt. Im Rahmen einer Alternativwoche vom 14. bis 18. Oktober beschäftigt sich die Klasse 9f der Verkehrsbeauftragten der IGS, Chantal Becker, ausführlich mit der Frage, wie die Ziele dauerhaft erreicht werden können. Dabei werden sie von bb22 Architekten+Stadtplaner Frankfurt und R+T Verkehrsplanung Darmstadt unterstützt. In der Aktionswoche lernen die Schüler nicht nur, wie sie ihren eigenen CO₂-Verbrauch berechnen können, sondern sie kartieren auch ihren Schulweg und benennen Problemstellen, die ihnen auf diesem Weg täglich begegnen. Anschließend entwickeln sie ihre Ideen und Lösungsvorschläge für die aufgezeigten Problempunkte und leisten dadurch einen wichtigen Beitrag für die Analyse der Fachplaner.

Als Experten ihrer eigenen Lebenswelt und zukünftige Nutzer möglichst klimaschonender Verkehrsmittel ist ihre Meinung und Kreativität von besonders großem Interesse. Die Ergebnisse sollen dann von den Schülern auch dem Ortsbeirat Stierstadt und interessierten Bürgern vorgestellt werden. Im Anschluss an die Alternativwoche, die Vorstellung der Ergebnisse im Ortsbeirat und die abschließende Analyse werden die Planer der Stadt Oberursel einen Maßnahmenkatalog mit Empfehlungen zur Umsetzung überreichen. Diese sollen dann zügig realisiert werden.

Die lokale Presse berichtete (Oberurseler Woche, KW 42)

Akteursbeteiligung allgemein

Ein Projekt, das klimafreundliches Verhalten auf dem Schulweg verbessern soll, muss sich an möglichst alle beteiligten Akteure richten und diese explizit miteinbeziehen. Eine Partizipation sorgt unter den Teilnehmenden für Identifikation mit einem Projekt und somit für die Nachhaltigkeit desselben. Ausgehend von einem Initiator sollten folgende Akteure unbedingt einbezogen werden:

Stadtverwaltung: Stadtplanung, Bürgermeister, Gremien, Verkehrs- und Umweltdezernate, Ortsbeirat, ...

- oft Initiator von Forschungsprojekten
- Akquise von Forschungs- und Fördergeldern möglich
- Beauftragung von unterstützenden oder begleitenden Fachplanern
- gute Übersicht bisheriger Projekte und bestehender Probleme und Potenziale
- Kontakte

Schule: Schulleitung, Lehrer, Schüler verschiedener Altersgruppen, Schülervertretung, Angestellte, Eltern und Elternbeirat, Verkehrsbeauftragte

- Initiator kleinerer, direkter Projekte
- Ansatz bei Kindern und Jugendlichen wirkt sich positiv auf zukünftiges Verhalten aus
- Einbezug von Kindern und Jugendlichen über Gruppen- oder Projektarbeit motiviert diese
- Themen bereits teilweise im Unterricht implementiert
- Eltern entscheiden oft über Mobilität ihrer Kinder
- Problem: zu viele Projekte für zu wenig Zeit – Stellenwert betonen und Hilfe zusichern

Anwohner, Vereinsmitglieder, Initiativen / Interessengruppen, Polizei, Fachplaner ...

- bereits bestehende Vorhaben nutzen und unterstützen
- Probleme und Bedenken aktiv aus der Welt räumen
- Personen als Multiplikator oder ehrenamtliche Helfer gewinnen

Natürlich ist eine Aktivierung aller Gruppen in der Realität nicht immer machbar. Jedoch sollte es sich das Projekt zum Ziel setzen, eine möglichst breite Beteiligung zu erreichen am besten weit über die reine Information der Personen hinausgehend. Am erfolgreichsten und nachhaltigsten für ein Projekt ist die aktive Beteiligung. Diese kann sehr unterschiedlich gestaltet sein.

Zu Beginn lohnt es sich eine Datenabfrage unter den Akteuren zu machen. In diesem Zug können Informationen eingeholt und gleichzeitig die Beteiligten über das Projekt, die Ziele und den Ablauf informiert werden. Eine Information über Medien ist ebenfalls unabdingbar (siehe vorherigen Abschnitt). Sind die Beteiligten in Kenntnis gesetzt, sollten Informationstreffen angesetzt werden. Ob es sich dabei um ein großes gesamtes Meeting handelt oder mehrere thematisch eingegrenzte kleinere, spielt dabei keine Rolle. Im Verlauf des Projektes sollten die bereits aktivierten Personen in regelmäßigen Abständen auf den neuesten Stand gebracht werden, damit das Interesse nicht abflaut.

Die aktive Partizipation der Beteiligten ist im Anschluss an die Informationsphase zu erreichen. Vielfältige Möglichkeiten stehen zur Verfügung von Workshops über Projekte oder AGs an Schulen bis hin zu Aktionen im öffentlichen Raum. Der „Ideen-Container“ nennt einige dieser Möglichkeiten. Es ist darauf zu achten möglichst nachhaltige Ansätze zu wählen: beispielsweise Projekte über einen längeren Zeitraum oder in wiederkehrenden Abständen, sowie solche, deren Auswirkungen schnell sichtbar werden. Vorstellbar hier ist das Einbeziehen der Schülerinnen und Schüler bei Umsetzungsprojekten, die direkt im Stadtraum zu sehen sind und motivieren sich verantwortungsbewusst zu verhalten. Mit groß angelegten Projekten, wie einem autofreien Aktionstag, erreicht man zahlreiche Zielgruppen gleichzeitig. Hier bietet sich ein intensives Rahmenprogramm an, welches von den Schülerinnen und Schülern (SuS) selbst umgesetzt werden kann und so für Gesprächsstoff zum Thema nachhaltige Mobilität sorgt.

Akteursbeteiligung

- stärkt die Identifikation der Beteiligten mit Projekten,
- erhöht die Nachhaltigkeit
- und ist somit wichtig für den Erfolg eines Projektes.

Akteursbeteiligung im Stadtteil Stierstadt

Mit folgenden Aktionen wurden die Beteiligten in Stierstadt, Oberursel (Taunus) einbezogen:

- mehrere Auftaktgespräche (mit Stadtverwaltung, IGS, Grundschule, Hort, Ortsbeiratsvorstand, örtliche Freiwillige Feuerwehr)
- Information des Schülerrats der IGS (Versammlung aller Klassensprecher sowie Verbindungslehrerin)
- Fragebogen (SuS IGS, Eltern Grundschule)
- Einwöchiges Projekt während der Alternativwoche mit Klasse 9a sowie Klassenlehrerinnen
- Vorstellung der Alternativwochenergebnisse vor Ortsbeirat
- fortlaufende Korrespondenz und Treffen mit der Stadtverwaltung
- fortlaufende Korrespondenz mit beiden Schulen
- Korrespondenz mit örtlichen Sportvereinen

Der Versuch, im Herbst einen autofreien Aktionstag durchzuführen, scheiterte auf Grund der kurzfristigen Entscheidung für diesen. Eine Umsetzung im Anschluss an das Projekt ist nicht ausgeschlossen.

In der Alternativwoche vor den Herbstferien beschäftigte sich die Klasse 9a der IGS Stierstadt mit dem Thema „klimafreundliche Mobilität“ auf ihrem Schulweg. Dafür skizzierten die Schülerinnen und Schüler ihren eigenen Schulweg, bevor es an die Berechnung des eigenen CO₂-Fußabdruckes mit Hilfe eines Online-Tools ging. Der Film „Eine unbequeme Wahrheit“ von und mit Al Gore vermittelte einen Überblick über die Probleme und Fragestellungen, die mit der Klimaerwärmung aufkommen und leistete einen ersten Einstieg in die Frage, was man selbst tun kann, um die Erde zu schützen.

Anschließend lieferten bb22 architekten + stadtplaner und R+T, Ingenieure für Verkehrsplanung tiefere Einsichten. Nach einer Darstellung der Berufsbilder Stadtplaner und Verkehrsplaner, erfuhren die Schülerinnen und Schüler mehr über die Idealvorstellungen im Wandel der Zeit: von der autogerechten Stadt hin zu multimodalem Verkehr mit Car-Sharing oder autofreiem Wohnen und dem heutigen „Modal-Split“.

Anschließend wurde über die Gründe gesprochen, aus denen sich die Schülerinnen und Schüler für bestimmte Verkehrsmittel entscheiden – sind es die Eltern, die den jungen Menschen eine Fahrt im Auto anbieten, oder fragen diese selbst danach? Probleme, die es auf dem Weg zur Schule geben kann, wurden gemeinsam gesammelt und an Hand konkreter Beispiele erläutert. Zum Abschluss wurden Lösungsideen aus ganz Deutschland dargestellt, sei es eine kleine Verbesserung im Bestand oder eine deutschlandweite Kampagne.

Nach dem Vortrag ging es daran, den eigenen Schulweg zu kartieren, Problemstellen zu finden und gemeinsam Lösungen zu finden. Dies geschah während einer „Stadtrallye“ und in einer anschließenden Gruppenphase.

Als Abschluss der Alternativwoche trugen die Schülerinnen und Schüler am Montag nach den Herbstferien ihre Ergebnisse dem Ortsbeirat Stierstadt vor der eigentlichen Sitzung vor. Nach der Begrüßung durch den Schulleiter Walter Breinl sowie den Ortsbeiratsvorsitzenden Stephan Jung konnten sie ihr neu gelerntes Wissen mit den Anwesenden teilen.

So informierten sie die anwesenden Mitglieder über den CO₂-Fußabdruck, den „Modal-Split“ der Klasse und über gefundene Probleme auf ihren Schulwegen. Sie hatten zu diesem Zweck Poster erstellt und erläuterten diese in kleinen Gruppen.

Außerdem bewerteten die Schülerinnen und Schüler das Projekt allgemein und sprachen sich dafür aus, häufiger bzw. mehr über das Thema Klimaschutz zu erfahren. Sie legten den anwesenden Politikern nahe, einmal selbst den CO₂-Rechner auszuprobieren.

Der Vorsitzende des Ortsbeirats Stephan Jung bedankte sich bei den Schülerinnen und Schüler für die interessanten Informationen und besonders für ihre Teilnahme am Projekt. Er betonte die Wichtigkeit Schülerinnen und Schüler in Planung einzubeziehen und bemerkte, dass dies häufiger geschehen sollte.



Schulwegskizze einer Schülerin der 9a



Schüler der 9a vor Vertretern des Ortsbeirats Stierstadt

TEIL 2 ERGEBNISSE

Auf Basis der durchgeführten Untersuchungen und der Beteiligung der Betroffenen ergeben sich Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten, zu aktuellen Probleme, zu den Wünschen und konkreten Vorschlägen, wie die Gegebenheiten verbessert werden könnten. Dieses Kapitel stellt die Ergebnisse und besonders Problemen und Maßnahmen dar.

Einleitend wird das erfragte Verkehrsverhalten, der sogenannten Modal Split, der beiden Schulen erörtert.

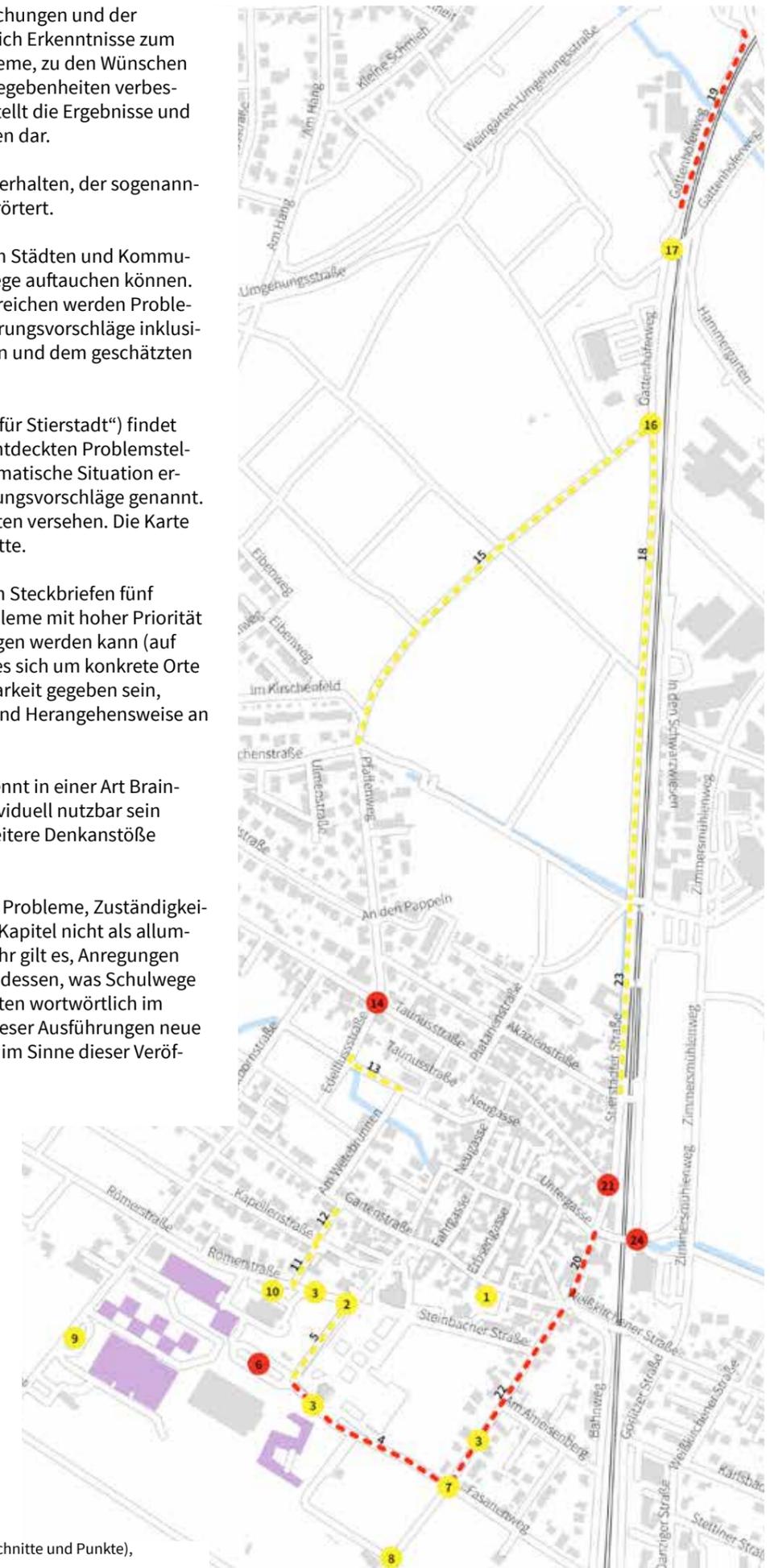
Der erste Teil benennt Probleme, die in Städten und Kommunen allgemein im Bereich der Schulwege auftauchen können. In einer groben Einteilung von drei Bereichen werden Probleme benannt sowie mögliche Verbesserungsvorschläge inklusive Details zu den zuständigen Akteuren und dem geschätzten Umsetzungsaufwand.

Im zweiten Teil („Maßnahmenkatalog für Stierstadt“) findet sich eine Übersicht der in Stierstadt entdeckten Problemstellen. Diese werden verortet, die problematische Situation erläutert und anschließend werden Lösungsvorschläge genannt. Ferner werden die Stellen mit Prioritäten versehen. Die Karte rechts zeigt diese Punkte und Abschnitte.

Der dritte Teil benennt in der Form von Steckbriefen fünf konkrete in Stierstadt gefundene Probleme mit hoher Priorität sowie Ideen, wie mit diesen umgegangen werden kann (auf der Karte links rot markiert). Obwohl es sich um konkrete Orte handelt, wird eine gewisse Übertragbarkeit gegeben sein, zumindest was die Art des Problems und Herangehensweise an die Lösung angeht.

Der vierte Teil „Ideen-Container“ benennt in einer Art Brainstorming mögliche Lösungen, die individuell nutzbar sein könnten oder ausschlaggebend für weitere Denkanstöße wirken können.

Natürlich wird jede Stadt ihre eigenen Probleme, Zuständigkeiten und Ideen haben, somit ist dieses Kapitel nicht als allumfassende Lösung zu verstehen. Vielmehr gilt es, Anregungen zu liefern und einen groben Überblick dessen, was Schulwege betrifft und klimafreundlichem Verhalten wortwörtlich im Wege stehen kann. Wenn auf Grund dieser Ausführungen neue Ideen und Projekte entstehen, ist dies im Sinne dieser Veröffentlichung.



Übersicht der Problemstellen in Stierstadt (Abschnitte und Punkte), rot = hohe Priorität, violett = Schulstandort

Modal-Split in Stierstadt - Grundschule

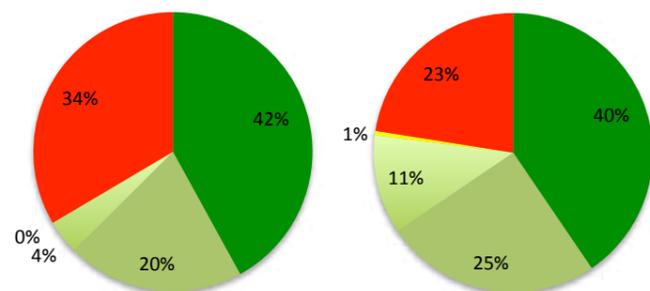
In der Grundschule Stierstadt fanden zweierlei Umfragen statt. In einer Vorabumfrage wurden alle Schülerinnen und Schüler (SuS) eine Woche lang täglich gefragt, wie sie an dem Tag zur Schule gekommen sind. Per Handzeichen und Strichliste wurden diese Daten erfasst.

Eine ausführlichere Umfrage ging anschließend durch die „Ranzen-Post“ an die Eltern der Kinder. Die Gesamtzahlen bei den Umfragen stimmen überein.

Insgesamt besuchen 229 Kinder die Grundschule, die Eltern-Umfrage ergab trotz wiederholten Hinweisen der Schulleitung nur Antworten zur Mobilität von 48 SuS, dies entspricht einer Beteiligung von ca. 20%. Die Beteiligung war je nach Klassenstufe sehr unterschiedlich. Am höchsten war die Beteiligung in der Klasse 4, am niedrigsten in der Klasse 2.

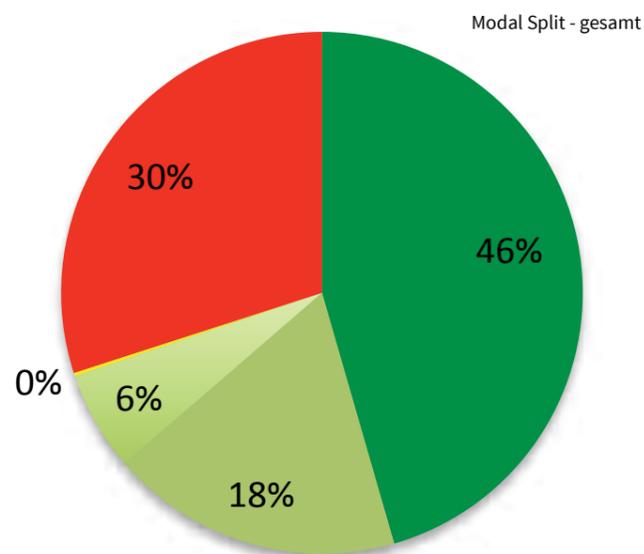
Die Ergebnisse zeigen, dass durchschnittlich knapp ein Drittel der Kinder mit dem Auto zur Schule kommen. Dabei bestehen allerdings Unterschiede sowohl zwischen den verschiedenen Stufen als auch zwischen den Strecken. Bei den älteren Jahrgängen spielt das Rad eine größere Rolle und lässt den Anteil der Autofahrenden schrumpfen. Dieser ist bei den jüngeren Jahrgängen höher und nimmt nach dem zu Fuß gehen den zweiten Platz ein.

Modal Split - Vergleich Stufen E1/E2 (5-6-Jährige) und 3/4

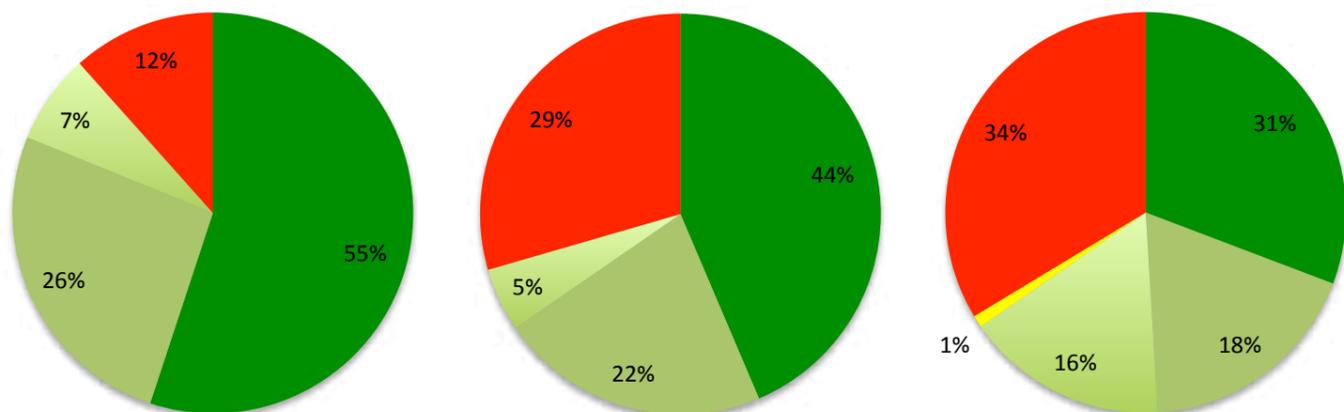


Morgens werden die wenigsten Kinder gefahren, da die Eltern vermutlich die Stauprobleme erwarten. Diese entstehen dennoch, da alle Autofahrenden zeitgleich zu Schulbeginn vorfahren. Auf dem Rückweg ist der dann erhöhte Verkehr entzerrt durch unterschiedliche Abholzeiten und erscheint somit als kleineres Problem. Die meisten Autofahrten werden zu Freizeitaktivitäten nach der Schule unternommen, da hier auch die Wegstrecken deutlich länger sein können und mehr Gepäck transportiert wird.

Die durchschnittliche Wegstrecke zur Schule beträgt in Stierstadt etwa 1 km, die weiteste Strecke ist 2,5 km lang.



Modal Split - morgens, mittags, nachmittags



Modal-Split in Stierstadt - IGS

In der Umfrage an der IGS wurde nicht nach Wegstrecken unterschieden, dafür gab es zahlreiche andere Fragen zu Gründen der Verkehrsmittelwahl und Ideen zur Verbesserung der Situation. Insgesamt wurde die in den Klassen verteilte Umfrage von 694 der 832 Schülerinnen und Schüler ausgefüllt und abgegeben, das ergibt eine Beteiligung von 83,4%. Die gleiche Umfrage unter den Lehrern hatte eine wesentlich schlechtere Beteiligung von nur 12,3 %.

Die Umfrage ergab, dass nur ein sehr geringer Anteil der SuS mit dem Auto zur Schule gebracht wird, der Löwenanteil liegt beim öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere dem Bus. Auch das Rad ist eine beliebte Wahl, da es schnell zum Ziel bringt, gesund ist und Spaß macht. Im Winter fahren wesentlich weniger Jugendliche mit dem Rad, statt dessen wählen die meisten den Bus, ein wesentlich geringerer Anteil steigt ins elterliche Auto ein. Das Auto wird gerne in „Ausnahmefällen“ genutzt: bei Verspätungen, Krankheit, schlechtem Wetter oder großem Gepäck.

Ganz anders sieht es bei den Lehrkräften aus. Nach einer groben Schätzung der Verkehrsbeauftragten der Schule sowie der Hochrechnung der eingegangenen Fragebögen ergab sich ein Automobilanteil von ca. 70 - 80 %, je nach Jahreszeit. Als Gründe hierfür lassen sich die wesentlich weiteren Entfernungen der Lehrkräfte zum Schulstandort nennen (bis zu 90 km). In diesen extremen Fällen ist das Auto fast die einzige Möglichkeit zur IGS zu kommen. Auch umfangreiches Gepäck wurde als Erklärung herangezogen.

Der Weg zur Schule selbst wurde von den meisten Schülerinnen und Schülern positiv bewertet. Bürgersteige seien genügend vorhanden, die Autofahrer achten auf die Jugendlichen und auch das Abstellen von Rad oder Roller wird als unproblematisch empfunden. Das Rad lässt sich jedoch nicht gut im ÖPNV transportieren und allgemein herrscht viel Verkehr vor Ort, so die Angaben der Kinder und Jugendlichen.

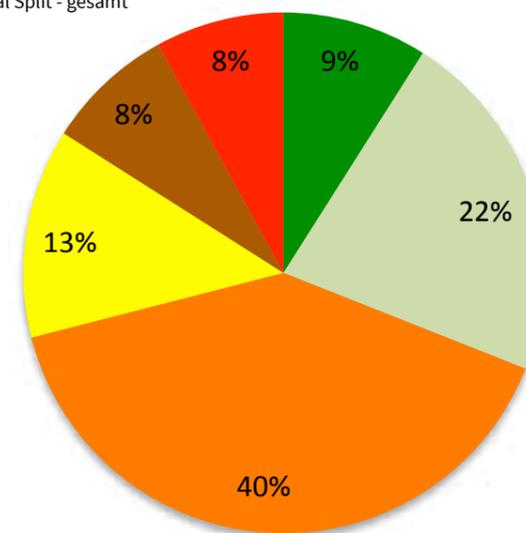
Die gleichen und weitere Fragen wurden außerdem in der Klasse 9a im Rahmen eines Projektes während der Alternativwoche gestellt. Die Klasse arbeitete sich in das Thema Klimafreundlichkeit ein und fand heraus, was jeder einzelne täglich verändern kann. Das Projekt wurde als interessant und informativ bewertet, die Angaben zu konkreten Problemstellen fließen in dieses Konzept mit ein (s. „Akteursbeteiligung Stierstadt“).

Rechnet man die Angaben zum Autofahrverhalten von SuS und Lehrkräften hoch, ergeben sich folgende jährliche CO₂-Werte:

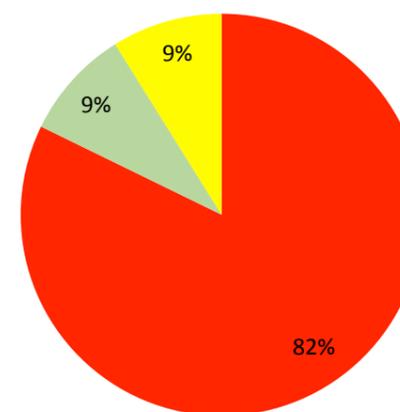
- 2,8 Tonnen (Grundschule, 229 Personen)
- 10 Tonnen (Schülerinnen und Schüler IGS, 694 Personen)
- 64 Tonnen (Lehrkräfte IGS, Hochrechnung, 80 Personen)



Modal Split - gesamt



Modal Split - Lehrkräfte (Hochrechnung, Winter)



Probleme und Maßnahmen - allgemein

Mängel Infrastruktur

Problem	Maßnahme	Details
Verblasste Straßenmarkierung (Tempo 30 / Achtung Schulkinder)	Markierung nachbessern, ggf. zusätzlich beschildern	Akteur: Stadt Umsetzungsaufwand: gering
Schlechter Oberflächenzustand der Straßen und Wege	Oberfläche erneuern	Akteur: Stadt, Verkehrsamt Umsetzungsaufwand: hoch
Fehlende Beleuchtung	Beleuchtung ergänzen	Akteur: Stadt Umsetzungsaufwand: mittel - hoch
Zu schmale Anlage (z. B. Gehweg, Radweg)	Anlage verbreitern	Akteur: Stadt Umsetzungsaufwand: mittel - hoch
Fehlende Abstellmöglichkeiten Fahrrad / Roller	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder / Roller anbringen	Akteur: Schule, Stadt, Fördergeber (z. B. Land) Umsetzungsaufwand: mittel
Mangelhafte Abstellmöglichkeiten Fahrrad/Roller (z. B. Vorderradhalter, nicht witterungsgeschützt)	Witterungsgeschützte Abstellplätze anbringen, abschließbar machen, an prominenten Platz versetzen oder mit Kameras ausstatten	Akteur: Schule, Stadt, Fördergeber, ADFC Umsetzungsaufwand: mittel (-hoch)
Fehlende Querungsanlage (trotz Bedarf)	Querung realisieren (Ampel, Zebrastreifen, Sprunginsel o. ä.) oder Einrichtung eines Shared Space prüfen und ggf. realisieren, Einengung Kfz-Fahrbahn	Akteur: Stadt, Fördergeber Umsetzungsaufwand: mittel - hoch



Verblasste Markierungen



Roller und Fahrradständer passen nicht immer zusammen



Schlaglöcher und Unebenheiten erschweren das Radfahren



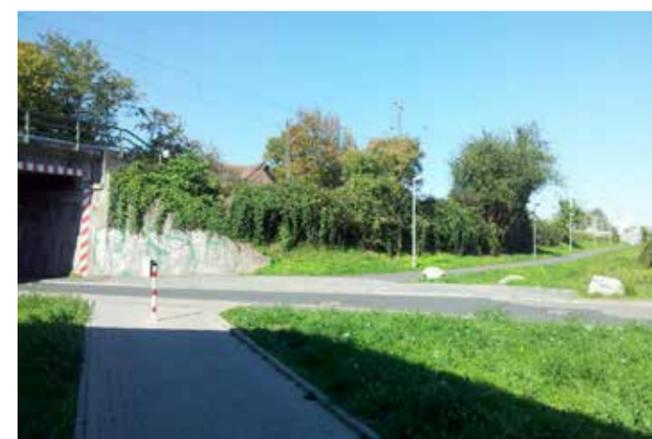
Feldwegen fehlt es oft an Beleuchtung für den späten Heimweg

Mängel ÖPNV

Problem	Maßnahme	Details
volle Busse/Bahnen	Regelmäßige Zählungen durchführen, um Auslastung zu erheben Ggf. zusätzliche Fahrten (Bahn / Bus) anbieten	Akteur: Stadt, ÖPNV-Betreiber Umsetzungsaufwand: mittel
Fehlende ÖPNV-Anbindung	ÖPNV-Netz ausbauen	Akteur: ÖPNV-Betreiber Umsetzungsaufwand: hoch



Enge Wege erhöhen das Unfallrisiko



Diese Querung ist für Autofahrer nicht gut erkennbar

Probleme und Maßnahmen - allgemein

Fehlverhalten und weiche Faktoren

Problem	Maßnahme	Details
Ordnungswidriges Parken auf Gehwegen	a) Kontrollen durchführen b) Informationskampagne starten	a) Akteure: Stadt (Ordnungspolizei) Umsetzungsaufwand: gering – mittel b) Akteure: Stadt, engagierte Bürger, Eltern, Schule (z. B. AG) Umsetzungsaufwand: gering - mittel
Ordnungswidriges Parken in unmittelbarer Nähe zur Schule	a) Verstärkte Kontrollen zu Schuljahresbeginn durchführen b) Elternbriefe c) Schilder	a) Akteure: Stadt (Ordnungspolizei) b) Akteure: Schule (Leitung) c) Akteure: Schule (Schüler) Umsetzungsaufwand: gering - mittel
Wildes Parken (insbesondere in den Schul-Spitzenstunden)	Straßenführung ändern (Kfz-Fahrbahn einengen, Poller setzen), Markierungen anbringen, ...	Akteure: Stadt Umsetzungsaufwand: mittel – hoch <i>Anmerkung: sehr individuell</i>
schnelles, rücksichtsloses Fahrverhalten von Auto- und Radfahrern; Missachtung der StVO	a) Verstärkte Kontrollen b) Elternbriefe c) Schilder	a) Akteure: Stadt (Ordnungspolizei) b) Akteure: Schule (Leitung) c) Akteure: Schule (Schüler) Umsetzungsaufwand: mittel
Fehlverhalten der Schüler im Straßenverkehr (z.B. Querung Kfz-Fahrbahn an gefährlichen Stellen)	Schülerlotsen, Schulwegeplan, empfohlene Wegeführung in Unterricht besprechen	Akteur: Schule Umsetzungsaufwand: mittel
fehlendes Sicherheitsempfinden der Eltern	Aufklärungskampagne	Akteur: Schule, Stadt Umsetzungsaufwand: gering
Fehlendes Umweltbewusstsein	Informationsprogramm für Schüler und Eltern durchführen: Veranstaltungen, AGs, Projekte	Akteure: Schule, ADFC und andere Umsetzungsaufwand: mittel <i>Anmerkung: sollte regelmäßig angeboten werden</i>
morgendliche Verspätung	ausreichend früh aufstehen, Rucksack und Mahlzeit am Abend vorbereiten	Akteure: Eltern und Kinder Umsetzungsaufwand: gering
Transport schwerer Schulunterlagen, Rucksäcke u. ä. (Schülerinnen und Lehrende)	Angebot von Spinden, Aufforderung Materialien zu teilen, verstärkte Digitalisierung	Akteure: Schule Umsetzungsaufwand: gering - mittel



Falschparker: Gehwegparken ist hier nicht gesondert ausgewiesen



Temporäre Halteverbote um Schulen führen nicht immer zum Erfolg



Haltende Autos zu Stoßzeiten mitten in der Wendeschleife, trotz vorhandenen Parkbuchten direkt daneben



Parkende Autos beschränken die Sicht. Hier um eine Bahnstation herum, obwohl ein Park+Ride-Platz auf der anderen Seite existiert.



Wild kreuzende Schüler. Eine sichere Gehwegverbindung existiert, wird aber als weniger direkt und somit als Umweg empfunden (Bild: Sandra Portella).



Komplizierte Querungen verleiten zu Fehlverhalten: dieser rote Teppich soll Aufmerksamkeit schaffen, verwirrt allerdings die Verkehrsteilnehmer.

Maßnahmenkatalog für Stierstadt (mit Priorisierung)

Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Problembezeichnung / vorhandener Mangel	Gutachterliche Empfehlung / Maßnahmevorschlag	Priorität
1	Heinrich-Geibel-Platz	ankommende Autos auf Gartenstraße vom Heinrich-Geibel-Platz aus für SuS schlecht einsehbar	<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellen eines von SuS selbst gebastelten Schildes prüfen • Straße bereits als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, keine weitere Maßnahme erforderlich 	3
2	Römerstraße / St. Sebastianstraße / Fasanenweg	Kreuzung <ul style="list-style-type: none"> • Standort verleitet zum Queren, jedoch keine direkte Querung möglich; • Sackgasse Römerstraße nicht für Fuß- und Radverkehr durchlässig beschildert 	Schaffung sicherer Wege <ul style="list-style-type: none"> • Beschilderung anpassen: Zeichen 357-50 (Sackgasse frei für Fuß- und Radverkehr) ersetzt Zeichen 357 StVO • zusätzlichen Fußgängerüberweg (Zeichen 293 StVO, „Zebrastreifen“) über Fasanenweg südlich des Römerwegs prüfen, „Achtung Kinder“ beschildern • Weiterer Prüfungsbedarf: Einbahnstraße (für Radfahrer) in Gegenrichtung freigeben (St.-Sebastian-Straße) 	2
3	Römerstraße, Fasanenweg, Steinbacher Straße	jeweils punktuell Straßenmarkierung „Tempo 30“ bzw. „Achtung Schulkinder“ verblasst	Erhöhung der sicheren Mobilität <ul style="list-style-type: none"> • jeweils Neumarkierung „30“ bzw. „Achtung Schulkinder“ empfohlen, bzw. Sichtbarmachung z. B. durch Beschilderung „Achtung Schulkinder“ nach Einzelfallprüfung der örtlichen Gegebenheiten (vgl. Steckbrief #5) 	2
4	Fasanenweg	zwischen Wendeanlage und Steinbacher Straße / Vorder der Grundschule / Zebrastreifen Gefährliches und unübersichtliches morgendliches Verkehrsaufkommen <ul style="list-style-type: none"> • Absolutes Halteverbot wird in der morgendlichen Spitzenstunde nicht eingehalten • Kurzparkende und rangierende Eltern gefährden andere, laufende Kinder 	Erhöhung der sicheren Mobilität, siehe auch Steckbrief #1 <ul style="list-style-type: none"> • 1. Vorschlag: Sperrfläche östl. des Zebrastreifens markieren • 2. Vorschlag: Sicherheitsbake östl. des Zebrastreifens aufstellen • 3. Vorschlag: Bauliche Verengung östl. des Zebrastreifens • Kombination: Poller (evtl. gestaltet) auf Fahrbahn östlich des Zebrastreifens, Halteverbot in Fasanenweg aufheben (auch morgens), westlich des Zebrastreifens Umsetzbarkeit eines Shared Space prüfen 	1
5	Fasanenweg	zwischen Wendeanlage und Römerstraße Bauliche Mängel Oberfläche des westlichen Gehwegs: schlecht für Roller	<ul style="list-style-type: none"> • Oberflächenverbesserung prüfen • keine weiteren Maßnahmen erforderlich 	-
6	Fasanenweg	Wendeanlage vor IGS Unübersichtliches und nicht StVO-konformes Verhalten stellt Gefahr dar <ul style="list-style-type: none"> • Eltern parken innerhalb Wendeanlage bei Schulschluss auf oder an Gehweg, statt auf den ausgewiesenen Parkplätzen 	Erhöhung der sicheren Mobilität, siehe auch Steckbrief #1 <ul style="list-style-type: none"> • Aufstellen von (gestalteten) Pollern o. ä. auf Bürgersteig neben Kurve innerhalb der Wendeschleife prüfen 	2
7	Fasanenweg / Steinbacher Straße	Kreuzung <ul style="list-style-type: none"> • schlechter Bodenbelag • fungiert inoffiziell als Elternhaltestelle, provoziert Stau und Gefahrenstellen 	Erhöhung der Sicherheit insbesondere für zu Fuß gehende SuS <ul style="list-style-type: none"> • punktuelle Oberflächenverbesserung prüfen • Halte- oder Wendeverbot beschildern, Zebrastreifen über Fasanenweg prüfen, Beschilderung „Achtung Kinder“ • Behebung der Nutzung als Haltestelle durch Legitimation des Haltens im Fasanenweg selbst (vgl. Steckbrief #4) 	2
8	Wirtschaftsweg	"Am Sonnenhof" Bodenbelag in Ordnung, Beleuchtung bis Steinbach, kein Mangel vorgefunden	Keine Maßnahme erforderlich	-
9	Kiesweg	Lehrerparkplatz chaotisches Parken auf dem Lehrerparkplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Maßnahme erforderlich; weitere Stellplätze auf öffentlichem Parkplatz weiter südlich vorhanden • Kampagne zu klimafreundlichen Verhalten initiieren, Fokus auf Lehrerschaft 	-
10	Römerstraße	Ehemaliges Grundschulgebäude <ul style="list-style-type: none"> • Ehemalige Busbucht / Wendeanlage, heute ohne konkreten Nutzen • auf Schulweg gelegen 	Zur Entzerrung der Situation an der Wendeanlage IGS Prüfung der Einrichtung einer Elternhaltestelle in Römerstraße <ul style="list-style-type: none"> • teilweise abgesperrten Weg zur Elternhaltestelle umformen • weiterer Prüfungsbedarf: Optimierung des Zu- und Abfluss des Kfz-Verkehrs durch Umkehrung der Einbahnstraßenregelung Römerstraße HINWEIS: nicht empfohlen, da Maßnahme das Autofahren bestärkt!	2
11	Kapellenstraße / Römerstraße	Fußweg zwischen Kapellenstraße und Römerstraße (KITA) schmaler Gehweg	keine Maßnahme erforderlich	-
12	Kapellenstraße	zwischen KITA und Gartenstraße schmaler Gehweg	Schaffung sicherer Wege <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs bis Einmündung der Straße Am Wetebrunnen prüfen • alternativ oder kurzfristig Beschilderung „Achtung, Kinder“ prüfen 	3
13	Eigenständiger Weg "Am Altbach"	schmaler Gehweg (z.T. durch Bach eingeschränkt)	Schaffung sicherer Wege <ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterungsmöglichkeit des Weges prüfen 	2
14	Pfaffenweg / Taunusstraße / Edelflussstraße	Kreuzung Radfahrer queren die Taunusstraße auf dem Schulweg von der Edelflussstraße in den Pfaffenweg <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr über Taunusstraße; vorhandene FSA zu weit entfernt 	Schaffung sicherer Wege, siehe auch Steckbrief #2 <ul style="list-style-type: none"> • Hinweise auf querende Kinder über Beschilderung (Zeichen 136 StVO), evtl. Markierung auf Fahrbahn der Taunusstr. • Einengung der Kfz-Fahrbahn Taunusstr. westlich der Querung prüfen • zur besseren Übersicht Versetzen der Glascontainer prüfen 	1

Maßnahmenkatalog für Stierstadt (mit Priorisierung)

Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Problembezeichnung / vorhandener Mangel	Gutachterliche Empfehlung / Maßnahmevorschlag	Priorität
15 Wirtschaftsweg	Verlängerung Pfaffenweg	keine Beleuchtung; Breite 2,20 m	keine Maßnahme erforderlich, Beleuchtungsmöglichkeiten prüfen	-
16 Wirtschaftsweg	Kreuzung Verlängerung Gattenhöferweg / Pfaffenweg	evtl. gefährlicher Kreuzungsverkehr von Radfahrenden	<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahme im Kreuzungsbereich der Wirtschaftswege erforderlich (alle Richtungen gut einsehbar) Ausweitung der Beleuchtung prüfen 	-
17 Gattenhöferweg	Kreuzung am Bahnübergang	Mangelhafte Beschilderung <ul style="list-style-type: none"> Zeichen 250 StVO nicht direkt an Kreuzung platziert Sackgasse mit veraltetem Schild 357 StVO gekennzeichnet 	Schaffung eines sicheren Weges für Radfahrer: <ul style="list-style-type: none"> Zeichen 250 StVO Richtung Bahnübergang versetzen Zeichen 357-50 ersetzt Zeichen 357 StVO 	3
18 Wirtschaftsweg	Entlang Gleislagen, parallel zur Verlängerung Pfaffenweg	<ul style="list-style-type: none"> abschnittsweise schlechter Oberflächenzustand keine Beleuchtung vorhanden 	Erhöhung der sicheren Mobilität: <ul style="list-style-type: none"> Beleuchtung des Wirtschaftswegs entlang der Gleise prüfen Oberflächenverbesserung zwischen Bahnübergang und Gattenhöferweg 43 prüfen 	2
19 Gattenhöferweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Unsicherer, enger Weg für Radfahrer und Fußgänger. Stark frequentierter Schulweg. <ul style="list-style-type: none"> Bestehende Absperrung zu Gleiskörper rostig, defekt und scharfkantig (Gefahr!) Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang Bahn sehr schmal schwer einsehbare Kurve am nördlichen Ende 	Verbesserung der Sicherheit, siehe auch Steckbrief #3 <ul style="list-style-type: none"> Erneuerung der Absperrung zum Gleiskörper prüfen, z. B.: Absperrung aus Metall durch L-Steine ersetzen. Kontaktaufnahme DB erforderlich Verbreiterung des Weges prüfen (voraussichtlich schwer wegen Grundstücksverhältnissen) Hecke am nördlichen Ende kürzen (Problem: Privatgrundstück) besser ausgebauten Alternativfeldweg entlang Weingärtenstraße ausweisen und in Schulen empfehlen 	1
20 Stierstadter Straße	zwischen Taunusstraße und Gartenstraße	Gefährliche und unübersichtliche Kreuzung. Keine Überquerungsmöglichkeit. Starke Frequentierung. Schulweg. <ul style="list-style-type: none"> SuS auf dem Weg zur S-Bahn queren die Stierstadter Straße an der Ecke Stierstadter Str. / Taunusstraße: schwer zu erkennen für Kfz-Verkehr von Westen kommend SuS auf dem Weg zur Bushaltestelle „Altes Rathaus“ queren die Stierstadter Straße erst auf Höhe Einmündung Untergasse Abschnitt Untergasse - Gartenstraße: Gehweg auf Westseite breiter (2,50 m) als auf Ostseite (1,70 m) Ordnungswidrig parkende Kfz auf dem Gehweg auf Ostseite Querungsmöglichkeit (FSA) erst auf Höhe Gartenstraße vorhanden 	Schaffung sicherer Wege, erweiterter Prüfungsbedarf, siehe auch Steckbrief #4 <ul style="list-style-type: none"> Querungsmöglichkeit auf Höhe Einmündung Untergasse prüfen Parken auf Gehwegen sanktionieren Verbreiterung Gehweg (westl. Seite) prüfen Fahrbahnbelag an Ecke Stierstadter Str. / Taunusstraße prüfen, um Bereich hervorzuheben und die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit durch visuelle Effekte zu senken (z. B. andere Pflasterung, Farbe, Schachbrett) Aufstellung eines „Achtung, Kinder“-Schildes oder einer elektronischen Geschwindigkeitsanzeige prüfen, kurzfristige Lösungsidee 	1
21 Taunusstr. / Stierstadter Str.	Kreuzung	SuS kreuzen unerlaubt in den verkehrsberuhigten Bereich	siehe Vorschläge zu Nr. 20 sowie Steckbrief #4	1
22 Steinbacher Straße	zwischen Gartenstraße und Fasanenweg	Ordnungswidrig parkende Kfz auf dem Gehweg	Schaffung sicherer Wege <ul style="list-style-type: none"> Parken auf Gehweg sanktionieren Markieren von Parkständen auf Fahrbahn prüfen Kampagne gegen Falschparken initiieren (Anwohnerbriefe, Flyer, Internetpräsenz, Informationsartikel in Presse), evtl. in Kombination mit Polizeikontrollen (vgl. Steckbrief #5) 	1
23 Stierstadter Straße	zwischen Akazienstraße und S-Bahnhof Oberursel-Stierstadt	unübersichtlich durch viele parkende Kfz (Werkstatt und vermutlich Park+Ride)	Schaffung sicherer Wege <ul style="list-style-type: none"> Aufhebung Parken prüfen Ausweisung zusätzlicher P+R-Stellplätze auf Ostseite der Bahngleise zur Entzerrung prüfen 	3
24 Stierstadter Straße	"Am Netto", Ausfahrt Zimmersmühlenweg, östl. Bahn-Unterführung	Gefahrenstelle <ul style="list-style-type: none"> keine Querungsmöglichkeit, schnelle Kfz Bushaltestelle vor Supermarkt ebenfalls als unsicher empfunden 	Schaffung sicherer Wege, siehe auch Steckbrief #4 <ul style="list-style-type: none"> Kfz-Fahrbahn einengen an Querungsstelle 	1
25 Stierstadt / Oberursel		Vermehrte Autonutzung, StVO-Verstöße und rücksichtsloses Verhalten lassen das Radfahren und zu Fuß gehen der SchülerInnen unsicher erscheinen. <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverstöße wie Geschwindigkeitsübertretungen, Parken auf Bürgersteig, rücksichtsloses Verhalten; Nutzung des Autos für Kurzstrecken etc. 	Zur Verbesserung des klimafreundlichen Verhaltens verschiedene Projekte und Kampagnen initiieren (durch Stadt Oberursel, Schulen, Externe), siehe auch Steckbrief #5 <ul style="list-style-type: none"> Kampagne zur Verkehrserziehung/klimafreundlichem Verhalten durchführen, bestehend aus verschiedenen Teilen, z. B. autofreier Aktionstag, Hinweise durch SuS (Kreidemarkierungen), regelmäßige Aktionen mit Klassen und Schulen (Zora Zisch), Informationsmaterial in Briefkästen und Zeitungen, Anregungen von Laufgruppen/Laufhaltestellen u. v. m. 	1

Steckbrief #1

Fasanenweg und Wendeanlage IGS

CO₂-Einsparpotenzial: gering

Heutige Situation:

Aufgrund des Bringens und Abholens von Schulkindern durch Eltern mit dem Auto ergeben sich vor allem zu Schulbeginn bzw. nach Schulende unübersichtliche und gefährliche Situationen im Bereich des Fußgängerüberwegs (FGÜ) im Fasanenweg sowie der Wendeanlage der IGS.

Das Halten von Kfz am Fahrbahnrand entlang des Fasanenwegs ist in der Zeit von 7:30 und 8:00 Uhr nicht zulässig (Verkehrszeichen 283 StVO „absolutes Halteverbot“). Im Bereich des Fußgängerüberwegs („Zebrastrifen“) auf Höhe des Eingangs zur Grundschule entfällt die zeitliche Regelung: Hier besteht immer ein absolutes Halteverbot (VZ 283 StVO).

Ortsbegehungen zeigen, dass (sowohl das temporäre als auch das ganztägige) absolute Halteverbot von einigen Eltern, die ihre Kinder in der morgendlichen Spitzenstunde zur Schule bringen, ignoriert bzw. missachtet wird. Aufgrund der dadurch eingeschränkten Sicht auf die Wartefläche entstehen durch das Wiederanfahren und den gleichzeitigen Querungsbedarf der Schulkinder über den FGÜ zum Teil gefährliche Situationen.

Weiterhin bewirkt das Halteverbot im Fasanenweg, dass Eltern bereits im Knotenpunkt Fasanenweg / Steinbacher Straße ihre Kinder aus dem Auto lassen und hier riskante Wendemanöver durchgeführt werden.

Darüber hinaus wurde beobachtet, dass auch die Wendeanlage von Eltern genutzt wird, um ihre Kinder in unmittelbarer Nähe zur Schule abzuholen. Hier erfolgt das Halten ordnungswidrig, halb auf dem Gehweg.

Lösungsansätze:

Durch das ordnungswidrige Halten reagieren Eltern hier besonders unachtsam, nachdem ihre Kinder aus dem Auto ausgestiegen sind. Sie wollen vermutlich das ordnungswidrige Verhalten möglichst schnell beenden. Auf Grundlage dieser Bestandsanalyse wird vorgeschlagen, das gegenwärtig temporäre absolute Halteverbot zwischen 7:30 und 8:00 Uhr im Fasanenweg aufzuheben und stattdessen ein eingeschränktes Halteverbot einzurichten (VZ 286 StVO). Die StVO sieht das eingeschränkte Halteverbot genau für solche „Ladevorgänge“ vor.

Auf Höhe der Pferdekoppel im Fasanenweg wäre das Einrichten einer sogenannten Elternhaltestelle denkbar (violette Markierung). Hierfür sind jedoch Eigentumserwerbe erforderlich. Eine Alternative bietet möglicherweise die bereits bestehende Wendeanlage in der Römerstraße, deren gegenwärtige Nutzung geprüft werden sollte.

Zur besseren Einhaltung des erforderlichen absoluten Halteverbots kurz vor dem Fußgängerüberweg sollte die Markierung einer Sperrfläche erfolgen. Bei weiterer Missachtung des Halteverbots zu Schulspitzenzeiten können bauliche Elemente (z. B. Sicherheitsbake) dazu beitragen, dass die erforderliche Sichtweite auf die Wartefläche sichergestellt wird. Eine alternative, aufwändigere Maßnahme, um die Verkehrssicherheit für Fußgänger zu erhöhen, beinhaltet die bauliche Einengung der Kfz-Fahrbahn im Bereich vor dem Fußgängerüberweg.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, die rote Furt im Kurvenbereich durch eine Weiterführung des Gehwegs zu ersetzen.

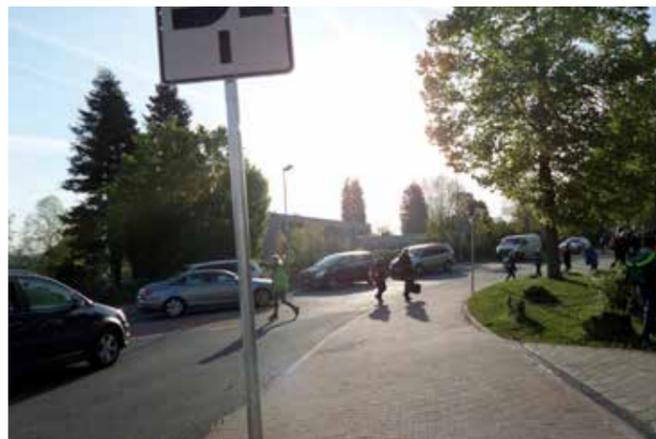
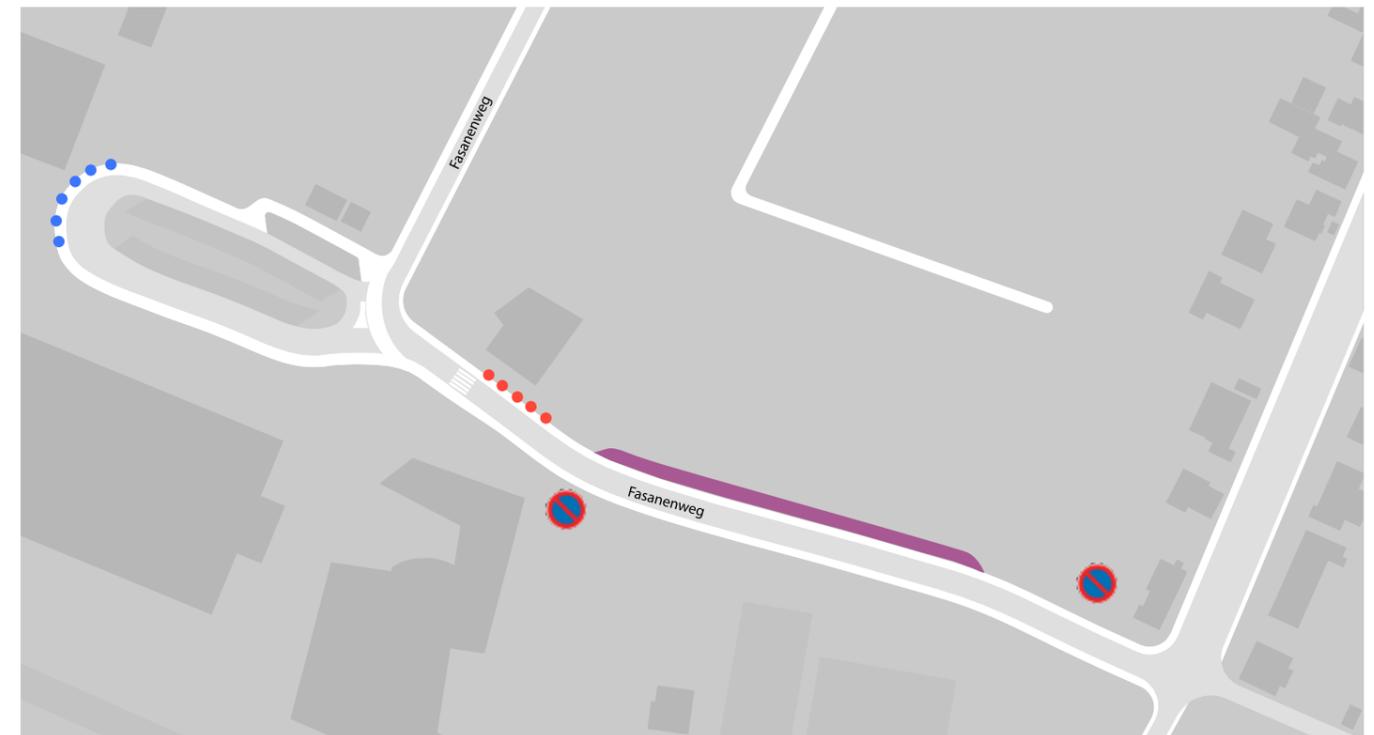
Innerhalb der Wendeanlage wird empfohlen, das Halten auf den Gehwegen durch das Aufstellen von Pollern zu verhindern. Eine alternative Lösung sind gestaltete Elemente (z. B. bemalt von Schulkindern), die dem Schulumfeld Rechnung tragen würden und die Sichtbeziehungen nicht einschränken.

Legende

-  Poller / Sicherheitsbake
-  gestalteter Poller o.ä.
-  bauliche Veränderung der Kfz-Fahrbahn, „Elternhaltestelle“
-  VZ 286 StVO „eingeschränktes Halteverbot“



Situation in der Wendeanlage zu Schulschluss



morgendliche Verkehrssituation vor der Wendeanlage (Bild: Sandra Portella)



Zebrastrifen vor der Grundschule (Bild: R+T)



verblasste Markierung Fasanenweg kurz vor Grundschule (Bild: R+T)



heute absolutes Halteverbot; potenzieller Ort für Elternhaltestelle (Bild: R+T)

Steckbrief #2

Taunusstr./Pfaffenweg/Edelflussstr.

Ort: Taunusstraße / Pfaffenweg / Edelflussstraße

CO₂-Einsparpotenzial: gering

Heutige Situation:

Die Befragung der Schüler der IGS sowie Ortsbesichtigungen zeigen, dass die Querung der Taunusstraße auf Höhe des Pfaffenwegs auf einer wichtigen Schülerradroute liegt. Sie verbindet in der Folge über die Wirtschaftswege die Stadt Oberursel mit der IGS.

Zusätzliche Bedeutung erlangt die Querung der Taunusstraße an dieser Stelle für Schüler, die von ihren Eltern auf dem Parkplatz der Pizzeria Via Veneto abgeholt werden.

Die Taunusstraße ist eine Hauptverkehrsachse für den MIV mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von ca. 4.500 Kfz / 24h. An der Einmündung des Pfaffenwegs gibt es keine in unmittelbarer Nähe gelegene Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle „Pfaffenweg“ wurde hier eine signalisierte Fußgängerschutzanlage (FSA) hergestellt, die jedoch für Fußgänger und Radfahrende auf besagter Achse zu weit abgesetzt und daher für Schülerinnen und Schüler unattraktiv ist. Die Schülerinnen und Schüler queren die Taunusstraße daher ungesichert im unmittelbaren Einmündungsbereich des Pfaffenwegs.

Lösungsansätze:

In einem ersten Schritt wird empfohlen, am betroffenen Knotenpunkt auf die hier querenden Schulkinder hinzuweisen. Dies sollte mindestens über eine entsprechende StVO-Beschilde rung erfolgen (VZ 136 StVO „Achtung Kinder“). Ergänzt werden kann diese Maßnahme gegebenenfalls durch zusätzliche Markierungen auf der Kfz-Fahrbahn.

Es sollte geprüft werden, ob eine bauliche Einengung der Kfz-Fahrbahn die tatsächlich gefahrene Kfz-Geschwindigkeit an der Querungsstelle senken kann. Diese Maßnahme sollte westlich der Einmündung des Pfaffenwegs auf der Südseite der Kfz-Fahrbahn umgesetzt werden.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob die zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit in der Taunusstraße auf 30 km/h gesenkt werden kann. Diese Maßnahme könnte zudem im Rahmen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Oberursel bekräftigt werden.



Blick von Norden auf die unscheinbare Edelflussstraße (Bild: R+T)



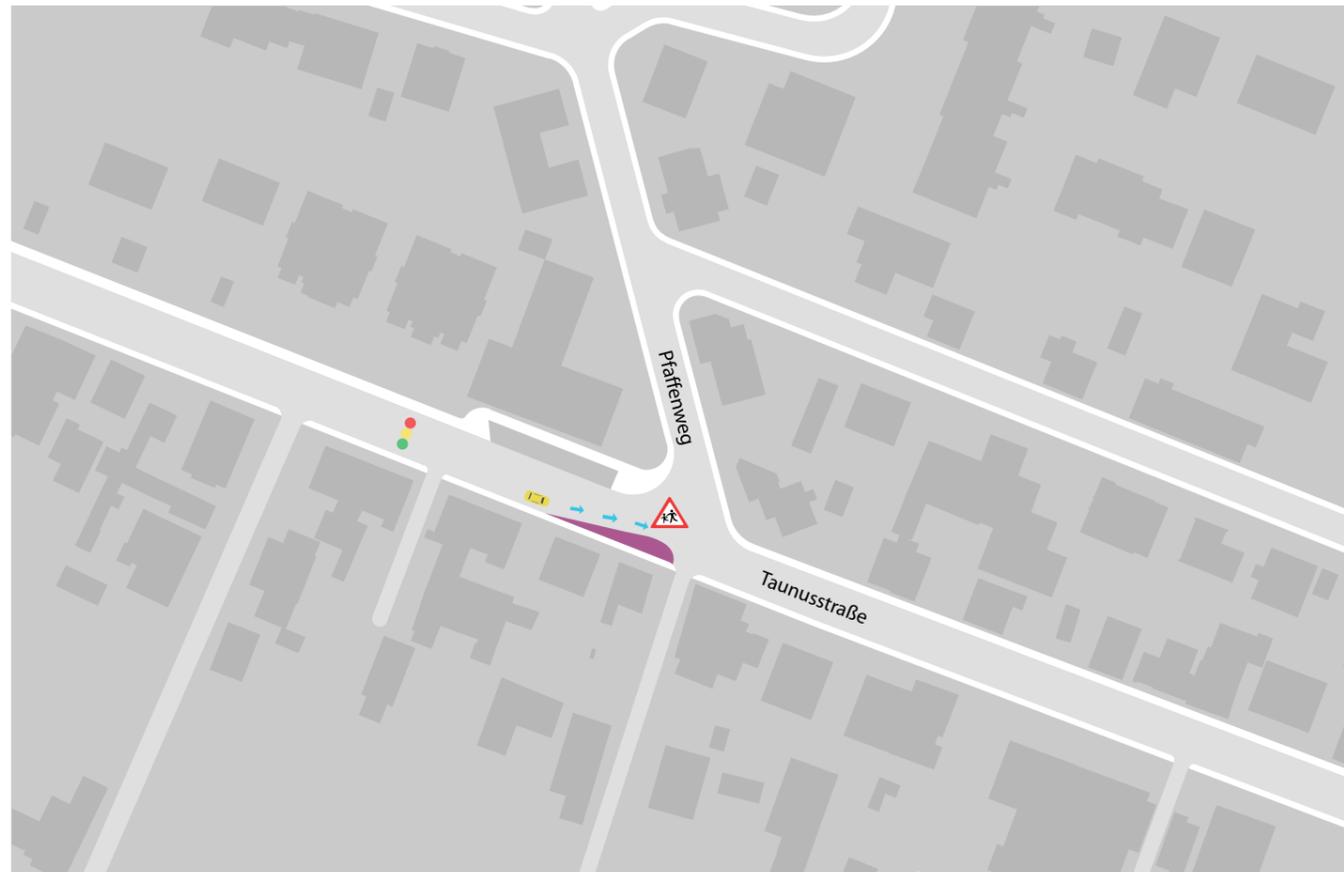
Blick aus dem Pfaffenweg



Knotenpunkt von Osten gesehen



Blick von Knotenpunkt auf FSA (Bild: R+T)



Legende

-  bauliche Verengung der Kfz-Fahrbahn
-  Fußgängerschutzanlage
-  VZ 136 StVO „Achtung Kinder“

Steckbrief #3

Gattenhöferweg

CO₂-Einsparpotenzial: mittel

Heutige Situation / Problematik:

Der gemeinsame Geh- und Radweg im Gattenhöferweg in Oberursel wird täglich von zahlreichen Schülerinnen und Schülern in beide Richtungen genutzt. Er verbindet Stierstadt mit Oberursel für Fußgänger und Radfahrende auf direktem Wege. Insbesondere zur Mittagszeit nach Schulschluss begegnen sich hier viele Schüler aus der IGS sowie dem Gymnasium Oberursel.

Die Problematik ergibt sich aus mehreren Aspekten: Zum einen liegt die Breite des mit dem Verkehrszeichen 240 StVO als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesenen Weges abschnittsweise unter der zulässigen Mindestbreite von 2,50 m. Darüber hinaus besteht durch die bestehende Absperrung zum Gleiskörper eine durchgehende Verletzungsgefahr. Die Absperrung ist aus Metall und durch langjährigen Witterungseinfluss rostig und brüchig: Zum Teil stehen gefährliche, spitze Enden ab. Insbesondere Schulkinder, die auf dem Heimweg gelegentlich unachtsam miteinander umgehen sind hier einer Verletzungsgefahr ausgesetzt.

Auch der Oberflächenbelag befindet sich auf dem Radweg in einem überwiegend sehr schlechten Zustand (Wurzelhub). Zuletzt ist das Ende des Weges aufgrund einer Kurve sehr schlecht einsehbar, sodass sich begegnende Fußgänger und Radfahrende erst spät sehen können.

Lösungsansätze:

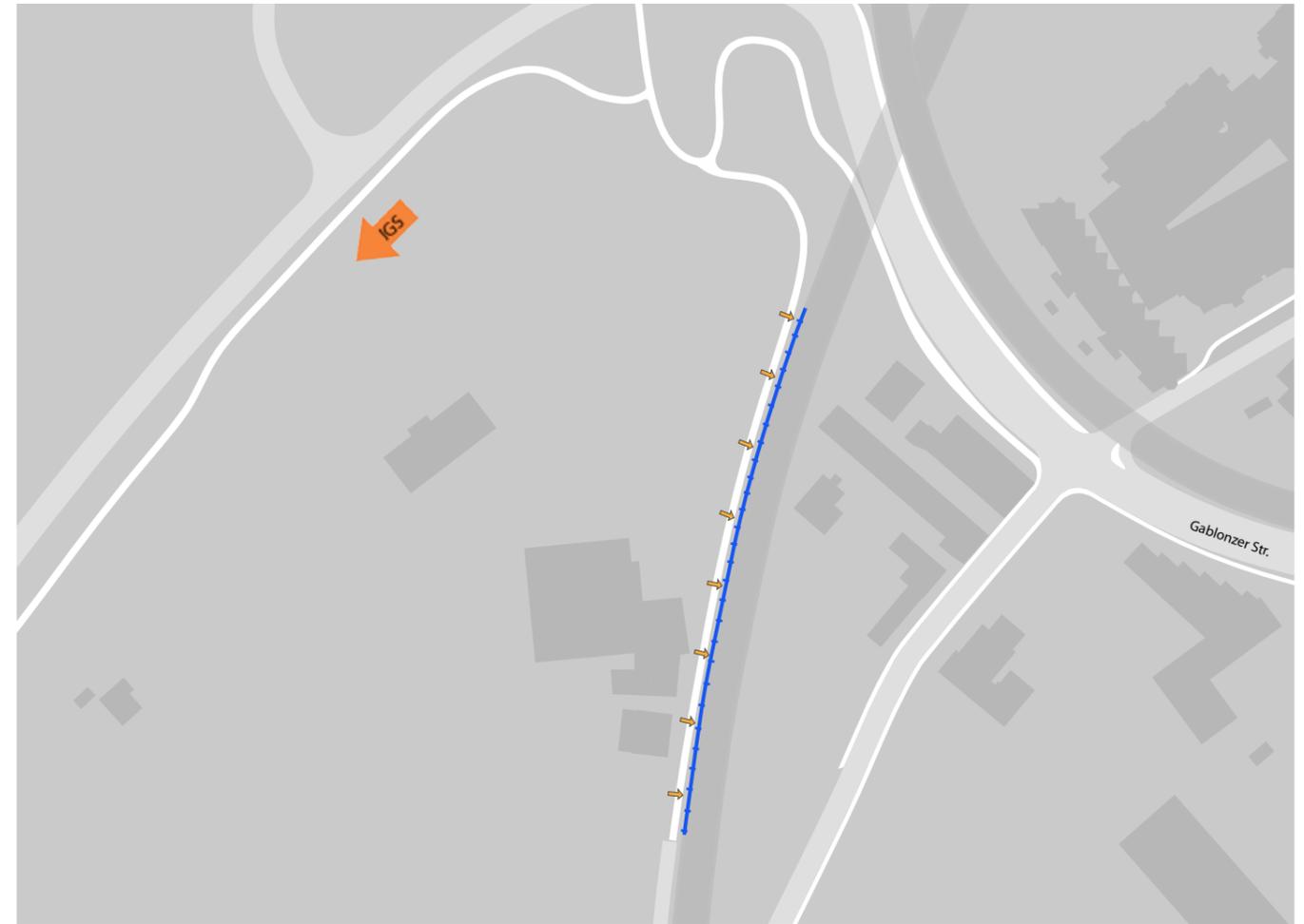
Es wird empfohlen, die Absperrung zum Gleiskörper zu erneuern. Hierfür müssen voraussichtlich die Eigentumsverhältnisse geklärt werden. Eine Kontaktaufnahme mit der Deutschen Bahn sollte daher umgehend erfolgen, da die Maßnahme aufgrund der möglichen Verletzungsgefahr hohe Priorität besitzt. Vorgeschlagen wird ein Austausch der bestehenden Absperrung durch L-Steine.

Darüber hinaus sollte zeitgleich eine Verbreiterung des bestehenden Weges sowie eine Erneuerung der Oberfläche geprüft werden. Für eine Verbreiterung müssen ebenfalls Eigentumsverhältnisse geklärt werden. Neben der Deutschen Bahn sind hier ggf. Verhandlungen mit dem Nachbargrundstück auf der gegenüberliegenden Seite aufzunehmen.

Bereits ein Kürzen der Hecke könnte die Begegnung von Fußgängern und Radfahrenden am nördlichen Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs deutlich entschärfen.

Zuletzt könnte eine Verbesserung der Situation erlangt werden, wenn eine Alternativführung entlang der Weingärtenstraße besser genutzt werden würde. Dazu könnte eine Anpassung der bestehenden Rad-Wegweisung beitragen. Diese führt Radfahrende mit den Zielen Steinbach und Frankfurt gegenwärtig aus der Stadt Oberursel über den schmalen Radweg entlang der Bahnlinie.

Die Alternativverbindung entlang der Weingärtenstraße, die bereits als Radverbindung zwischen Oberursel und Bad Soden, Königstein und Kronberg ausgewiesen ist, ist nur um etwa 150 Meter länger und dabei deutlich besser ausgebaut.



Legende

-  Zaun
-  Ausweisung alternativer Schulweg



Blick von Norden auf schmalen Weg und Zaun



Ende des Weges mit schlechtem Sichtbezug (Bild: R+T)



Blick von Süden auf Beginn der Engstelle (Bild: R+T)



Wurzelhub (Bild: R+T)



gut ausgebauter Alternativweg

Steckbrief #4

Stierstadter Straße

CO₂-Einsparpotenzial: mittel

Heutige Situation / Problematik:

Die Stierstadter Straße besitzt aufgrund ihrer Verbindungsfunktion große Bedeutung für die Schülerinnen und Schüler (SuS) der IGS: Sie ist der direkteste Weg vom S-Bahnhof „Stierstadt“ zur IGS.

Die Stierstadter Straße muss auf diesem Weg einmal gequert werden. Hierfür hat die Stadt Oberursel in jüngerer Vergangenheit bereits Maßnahmen ergriffen, die das Queren erleichtern bzw. die Verkehrssicherheit erhöhen sollen.

- Umbau der Stierstadter Straße zum Verkehrsberuhigten Bereich zwischen Akazienstraße und Taunusstraße
- Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) an der Haltestelle „Altes Rathaus“
- Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage (FSA) auf Höhe der Gartenstraße

Ortsbesichtigungen und Befragungen haben gezeigt, dass sich die SuS jedoch nur geringfügig an die baulich vorgegebenen Querungsstellen halten. Ein Großteil der SuS mit Ziel S-Bahnhof quert die Stierstadter Straße stattdessen am Übergang zur Taunusstraße in den neu eingerichteten verkehrsberuhigten Bereich, was insbesondere für aus Westen kommenden Kfz-Fahrer nur schwer zu erkennen ist.

Schüler mit Ziel Bushaltestelle „Altes Rathaus“ bevorzugen das Queren der Stierstadter Straße auf Höhe der Einmündung Untergasse auf freier Strecke, statt wie vorgesehen FSA und FGÜ zu nutzen.

Zusätzliche Problematik ergibt sich durch ordnungswidriges Halten von Kfz auf dem östlichen Gehweg entlang der Stierstadter Straße, was die nutzbare Breite des Gehwegs deutlich senkt.

Eine weitere potenzielle Konfliktsituation besteht am Netto Supermarkt auf Höhe der Unterführung der Bahngleise. Für Fußgänger entsteht hier aufgrund von schnell fahrenden Kfz (insbesondere Busse) eine teilweise unsichere Quersituation.

Lösungsansätze:

Die Erhebungen im Rahmen des Projektes „Klimafreundlicher Schulweg“ haben gezeigt, dass sich die SuS ungerne an bestehende Verkehrsregeln halten und darüber hinaus stets den direkten Weg zum Ziel bevorzugen. So sollten bauliche Veränderungen zugunsten des Schülerverkehrs zukünftig besser mit den Akteuren der Schule kommuniziert werden. Die Schaffung von sicheren Wegen durch die Verwaltung kann den SuS beispielsweise über Verkehrslotsen und die Markierung von Fußabdrücken gezeigt werden.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg zwischen S-Bahnhof und der IGS sollte geprüft werden, ob im Bereich des Knotenpunkts Stierstadter Str. / Taunusstraße eine zusätzliche Querungshilfe geschaffen werden kann. Möglichkeiten hierfür sind bspw. eine optische Betonung, um den Bereich hervorzuheben und die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit durch einen visuellen Effekt zu senken (z.B. veränderter Fahrbahnbelag, Farbe, Schachbrett).

Als kurzfristige Lösung sollte eine Beschilderung VZ 136 („Achtung Kinder“) geprüft werden oder eine elektronische Geschwindigkeitsanzeigeanlage („Danke“, „Sie fahren...“).

Weiterhin sollten Park- und Haltevorgänge auf den Gehwegen stärker sanktioniert werden. Dies könnte auch im Rahmen einer Schulkampagne erfolgen, wo z. B. die Schülerinnen und Schüler der IGS „Strafzettel“ verteilen dürfen. Als bauliche Maßnahme ist auch das Aufstellen von Pollern zu prüfen.

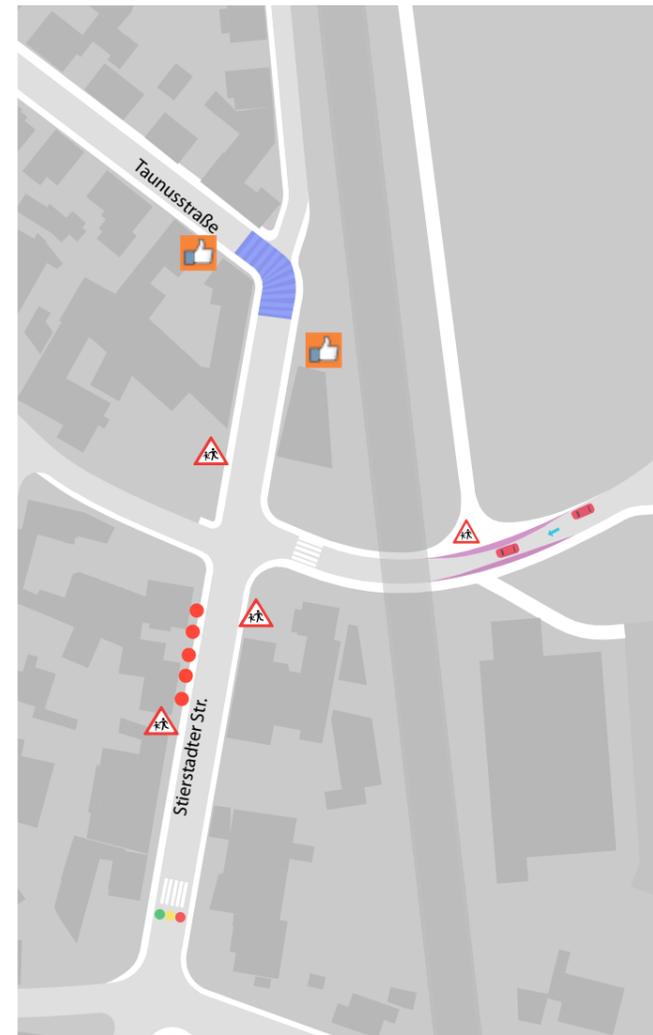
Am Netto Supermarkt auf Höhe der Unterführung der Bahngleise wird eine bauliche Einengung der Kfz-Fahrbahn vorgeschlagen. Die heutige Breite ist für den dort herrschenden Einrichtungsverkehr sehr komfortabel.



kreuzende SuS, Nutzung des ungesicherten, „direkten“ Weges (Bild: Sandra Portella)



wild kreuzende SuS in den verkehrsberuhigten Bereich (Bild: Sandra Portella)



Haltestelle und Querungshilfe Stierstadter Straße / Zimmersmühlenweg

Legende

- Poller / Sicherheitsbake o.ä.
- Bodenbelagsveränderung (Markierung)
- bauliche Verengung der Kfz-Fahrbahn
- ⚠ VZ 135 StVO „Achtung Kinder“
- 👍 Geschwindigkeitsanzeigeanlage
- Fußgängerschutzanlage



schnelle Autos kommen hier von rechts, SuS wollen zum Supermarkt queren



ordnungswidriges Halten auf dem Gehweg (Bild: R+T)

Steckbrief #5 Kampagne

Ort: Stierstadt / Oberursel

CO₂-Einsparpotenzial: hoch

Heutige Situation / Problematik:

Im Rahmen der Umfragen an beiden Schulen gab es zahlreiche Meldungen, die keine konkreten Orte, sondern allgemeine Verkehrsproblematiken betrafen, insbesondere das Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Das Verhalten der Kfz-Fahrenden rund um den Schulstandort wird als mangelhaft, rücksichtslos und gefährlich bezeichnet. Sie sind unaufmerksam, fahren zu schnell und verursachen durch ordnungswidriges Verhalten im Straßenverkehr häufig Gefahrensituationen für Schülerinnen und Schüler (SuS).

Diese Verstöße gegen Vorgaben der StVO betreffen vor allem Geschwindigkeitsübertretungen. Darüber hinaus werden ebenso Regelungen von Fußgängerüberwegen (FGÜ) in Schulumnähe missachtet. Weiterhin werden gefährliche Halte- und Wendeaktionen zum Teil über den Gehweg hinweg ausgeführt, die zu Fuß laufende oder mit dem Roller ankommende Kinder behindern und gefährden.

Entlang des gesamten Schulweges wird häufig ordnungswidrig auf dem Bürgersteig gehalten bzw. geparkt. Dies schränkt die nutzbare Gehwegbreite erheblich ein und führt dazu, dass die SuS nicht nebeneinander laufen können, stattdessen einen anderen – schlechteren – Weg wählen oder im schlimmsten Fall abschnittsweise auf die Straße ausweichen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen, das besonders zu Schulbeginn vor Ort herrscht. Die Umfragen ergaben, dass zwar nur ein geringer Teil der SuS mit dem Auto gebracht werden, dieser aber morgens gebündelt auftritt und somit zu Stauungen führt. Insgesamt ist das Auto an der Grundschule ein wesentlich häufiger genutztes Verkehrsmittel als an der IGS, obwohl die jüngeren SuS wesentlich kürzere Strecken zurücklegen müssen. Insbesondere nutzt außerdem ein Großteil der Lehrkräfte das eigene Auto für den täglichen Weg zur Schule.

Es besteht demnach Verbesserungsbedarf: mehr Eltern sollten ihren Kindern zutrauen sich alleine auf den Schulweg zu machen, mehr Fahrgemeinschaften können gebildet werden und besonders die Lehrenden sollten öfter auf eine Nutzung des ÖPNV umsteigen.

Lösungsansätze:

Eine Lösung der beschriebenen Probleme erfordert Geschick und Durchhaltevermögen, da grundlegende Verhaltensänderungen einer großen Personengruppe angestrebt werden, die nicht mit Hilfe einzelner Maßnahmen erreicht werden können. In diesem Bereich existieren bereits zahlreiche Initiativen und Projekte, auf die entweder zurückgegriffen oder welche zur Inspiration eigener Kampagnen genutzt werden können.

Eine erfolgreiche Kampagne zur Verkehrsbildung oder zu klimafreundlicher Mobilität im Speziellen könnte entweder allgemein für ein besseres Verhalten werben und konkrete

Anregungen liefern oder sich auf konkrete Verhaltensweisen, Situationen und Problemstellen konzentrieren, wie sie beispielsweise im Rahmen des Projektes „Klimafreundlicher Schulweg“ identifiziert wurden.

Ausgehend vom Wunsch oder der Idee einer Optimierung können verschiedene Akteure eine Kampagne anregen, umsetzen oder als Zielgruppe angesprochen werden. Innerhalb einer Kampagne können mehrere, aufeinander abgestimmte Inhalte und Projekte integriert werden.

Eine erfolgreiche Werbung für klimafreundliche Mobilität war die seit 2009 laufende „Kopf an, Motor aus“-Kampagne des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMUB). Auch kennt jeder die Schilder und Banner „Vorsicht, Schulbeginn“, „Gib Acht im Straßenverkehr“ oder die selbstgemalten Kinder-Schilder rund um Schulstandorte.

Eine solche Plakatierung und Bewerbung lässt sich mit längerfristigen Aktionen oder Aktionstagen kombinieren. Ein solcher Aktionstag ist beispielsweise das Projekt „Zu Fuß zur Schule“ des Verkehrsclub Deutschland und des Deutschen Kinderhilfswerk. Über einen längeren Zeitraum „Meilen“ sammeln kann man bei „Kleine Klimaschützer unterwegs“ des Klima-Bündnis – ein weltweit durchgeführtes Projekt. Auch unabhängig von anderen Kampagnen können Schulen beispielsweise einen „autofreien Aktionstag“ ausrufen. Dabei sollten die Eltern vorab mit Informationen versorgt werden und am Aktionstag selbst ein inhaltliches Begleitprogramm für Kinder, Eltern und Lehrer angeboten werden. Dies kann in regelmäßigen Abständen wiederholt werden.

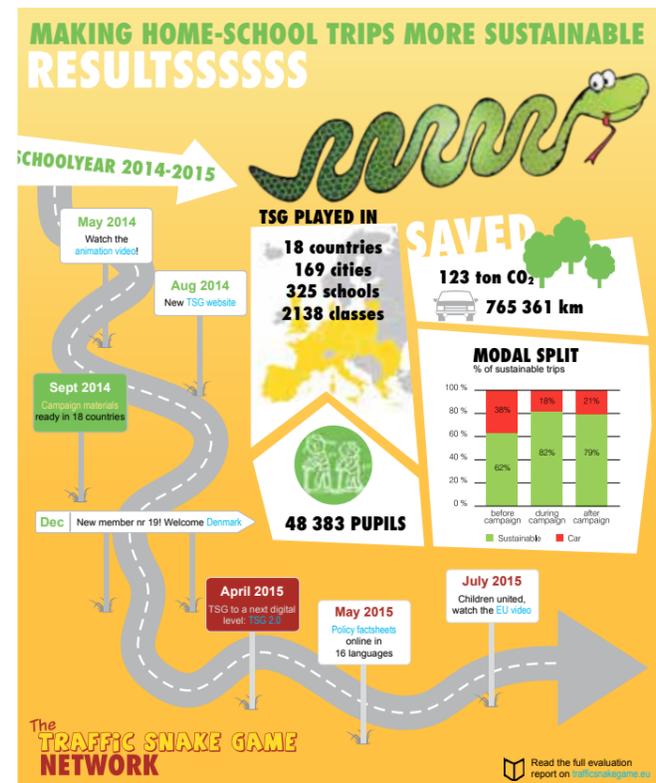
Inhaltlich und methodisch sind der Programmgestaltung keine Grenzen gesetzt. Von rein informativen Vorträgen und Workshops bis hin zu aktivem Handeln ist alles denkbar: So können „Strafzettel“ – entweder auf bunten Zetteln oder mit Kreide-Markierungen – an Falschparker verteilt werden, Kinder und Jugendliche können Verkehrsschilder kreieren oder verschönern und in Rallyes können sie selbstständig Problemstellen markieren oder Orte, an denen „Fuß-Bus-Haltestellen“ eingerichtet werden können. Diese Angaben können im Anschluss z. B. dem Amt für Verkehrsplanung überreicht werden.

Ein umfassenderes Programm kann auch über einen längeren Zeitraum entwickelt werden. Dafür bieten sich Kurse in Alternativ-, Projektwochen oder Arbeitsgruppen an. Ein Beispiel ist das Projekt „Zora Zisch, die Verkehrsschlange“, entwickelt von Mobiel21, das europaweit für ein klimafreundliches Verhalten auf Schulwegen sorgen soll. Jede Schule kann an dem pädagogisch aufbereiteten Projekt teilnehmen und wird mit den nötigen Unterlagen versorgt. Bereits bestehende Projekte könnten in diesem Zusammenhang reaktiviert und erneut genutzt werden (wie in Oberursel z. B. die „Laufen bringt's“-Kampagne).

Wichtig ist allerdings auch hier, dass Eltern und Lehrer informiert und mit einbezogen werden, da ihr Verhalten in doppelter Hinsicht von Interesse ist: Erst einmal beeinflussen sie selbst aktiv das Klima und darüber hinaus dienen sie als Vorbild für die nächste Generation.



Plakat der Kampagne „Kopf an, Motor aus“ des BMUB



Ergebnisübersicht des Traffic Snake Games von Mobiel21



Internetpräsenz der Kampagne Schulweg-Safari (Frankfurt & Leipzig)

URKUNDE

Die

und der FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
verleihen Dir

die Ehren-Urkunde „Zu Fuß zur Schule“.

Du hast an _____ Tagen

den Schulweg von _____ Metern zweimal täglich
zurückgelegt.

Du hast dabei

- Schulfreunde auf dem Schulweg getroffen**
- interessante Sachen gesehen bzw. erlebt**
- schon die erste Stunde munter mitmachen können**
- mehr Muckis bekommen!**

Daher darfst du weiterhin zu Fuß zur Schule kommen!

Viel Spaß!

Die Schulleitung

Urkunde des Projektes „Zu Fuß zur Schule“ des FUSS e. V. Bildmaterial auf dieser Seite von den jeweiligen Projekten

Ideen-Container

Während des Projektes tauchten durch Brain-Storming, Internetrecherchen und andere Informationsquellen immer neue Ideen, Kampagnen und mögliche Vorbildprojekte auf. Auch wenn diese nicht alle genutzt wurden, sollen sie hier gesammelt dargestellt werden, um eventuell in zukünftigen Projekten genutzt werden zu können. Die Liste ließe sich noch weiter fortsetzen und bietet explizit Raum für Anpassungen und Erweiterungen für den eigenen Gebrauch.

Kampagnen / Aufmerksamkeit schaffen

- BMUB-Kampagne „Kopf an, Motor aus“ nutzen
- Aufkleber zu den Vorteilen des Zu-Fuß-gehens verteilen
- Großflächige Werbung / Banner anbringen
- Wiederkehrende Rundbriefe an die Eltern („Ranzen-Post“)
- Visualisierung des Stromverbrauchs der Schule durch automatisierte Erfassungs- und Anzeigesysteme, wenn möglich inklusive Mobilitätsangaben
- Teilnahme am Projekt „Schulradeln“ (z.B. www.ivm-rheinmain.de)
- „rote Karte“ für Autofahrer verteilen
- (regelmäßigen) autofreien Tag einrichten
- Schutzwesten verteilen, z. B. durch ADAC/ADFC
- Tempo 30-Aktionen (<https://tempo30.vcd.org/aktiv-werden.html>)
- Didaktisches Konzept / Info-Tafeln auf Schulwegen anbringen, evtl. von SchülerInnen gestaltet
- Bereits bestehende Projekte und Aktionen nutzen und verbreiten (z. B. Laufen bringt's, Kindermeilen, Sicherheitsinseln, Stadtradeln u.v.m.)

Selbst aktiv werden

- Bestehende Treffpunkte erfragen und ausbauen, z. B. zu Eltern-Haltestelle
- Mitnahmegarantie in Bussen
- Ankunfts-Sicherheit: Anruf durch Schule, wenn das Kind unentschuldigt fehlt
- Schulwegegruppen ab erster Klasse, Treffpunkte offiziell benennen
- „Roller-Gangs“ bilden
- Aufnahme in Schulprogramm (Verpflichtung zum positiven Verhalten)
- Eltern- / Schülerlotsen, ÖkomentorInnen
- Transparente zum Schuljahresbeginn oder ganzjährig
- Belohnungen für positives Verhalten: Sammel-Sticker, Tombola, Klassenpreise, Urkunden, ...
- Bildungsaspekt betonen: wacher und besser in der Schule durch morgendliches Laufen
- Walking Bus (AOK), Ameisenzug, Laufbus ins Leben rufen
- AG zum Thema anbieten / Projekt während Projektwoche o.ä.

Digitale Ansätze

- Schulinterner oder übergreifender Wettbewerb im CO₂-Sparen, z.B. unter co2nnect.org
- Serious Games, oder CO₂-Apps für Smartphone nutzen
- Online-CO₂-Rechner nutzen und Tipps beherzigen
- Nutzung diverser spezifischer Informationsplattformen: vielmobil.info, meldeplattform-radverkehr.de, radroutenplaner.hessen.de (auch für andere Bundesländer verfügbar), u.v.m.
- Nutzung sozialer Netzwerke wie Facebook, Twitter oder WhatsApp zum Informieren, Gruppenbilden und Verbinden
- GPS-Rallye durchführen (Daten erfassen möglich mit App „PDF Maps“)

Anschaffungen

- Rad-Station: Fahrtauglichkeit prüfen, kleinere Reparaturen, Mängelliste erstellen
- Kooperation mit lokalen Radhändlern / ADFC
- Verleih / Sharing von (Lasten-)E-Bikes an Schulen / Hort
- Roller-Parkhaus / Roller-Ständer installieren
- Umrüstung der Stadt-Busse auf nicht-fossile Antriebssysteme

Geringfügige Korrekturen im Bestand

- bessere Rad- und Rollerständer installieren: überdacht, überwacht, nutzbar für beide Fahrzeuge
- Eltern-Haltestelle ausbauen und ausweisen
- Bessere Beschilderung, Beleuchtung, Markierungen, Tempo 30, Spielstraßen, Kreisel, ...
- Licht-, Leit- und Informationssystem
- Gehwegnasen für bessere Übersicht gefährlicher Stellen
- Schräge Zebrastreifen
- Beleuchtete Fußwege mit Bänken zum Verweilen
- Anpassung von Ampelphasen
- Fahrradständer statt Poller
- Schulweg durch Spielgeräte ansprechender gestalten
- StreetPong zur Überbrückung langer Ampel-Wartezeiten (www.urban-invention.com)

Größere Infrastrukturmaßnahmen

- S- / U-Bahn-Umgebung neu gestalten
- Schmid-Peoplemover
- Ausweisung von Fahrradschnellwegen
- Shared Space-Testphasen
- Abenteuerspielplatz für den Heimweg

Der **Kreativität** sind bei der Entwicklung von Konzepten zum klimafreundlichen Verkehrsverhalten keine Grenzen gesetzt. Ob bauliche Maßnahmen, kleine oder große Aktionen; ob spielerische Herangehensweisen oder Kontrollmaßnahmen - was hilft, ist erlaubt.

Fazit und Ausblick

Im Projekt „Klimafreundlicher Schulweg“ am Schulstandort in Stierstadt sollte ein Konzept entwickelt werden, um eine nachhaltige Reduzierung des motorisierten Verkehrs zu bewirken. Dies sollte über eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Verkehrsträger und eine Verhaltensänderung hin zu umweltfreundlicher Mobilität erreicht werden.

Die zu Beginn des Projektes durchgeführte Bestandsaufnahme in Stierstadt zeigte, welche Rolle der motorisierte Individualverkehr an den Schulen einnimmt. An der IGS fährt nur eine Minderheit von 8 % mit dem elterlichen Auto zur Schule, was einen jährlichen CO₂-Ausstoß von 10 Tonnen bedeutet. An der Grundschule werden mit 30 % wesentlich mehr SuS mit dem Auto gebracht. Da die Schule deutlich weniger SuS als die IGS und zusätzlich einen kleineren Einzugsbereich besitzt, beträgt der CO₂-Ausstoß trotzdem nur 2,8 Tonnen. Problematischer sieht der CO₂-Wert der Lehrkräfte an der IGS aus: insgesamt bis zu 64 Tonnen werden von diesen jährlich produziert.

Diese Zahlen zeigen, dass das Verkehrsverhalten der SuS weniger problematisch ist als das von Lehrkräften und Eltern. Besonders die Eltern der jüngsten SuS der Grundschule entscheiden sich für das Auto, da sie um die Sicherheit ihrer Kinder fürchten. Dem Lehrpersonal bleibt oft keine andere Wahl als das Auto, da sie sehr lange Strecken in teils entlegene Dörfer und mit viel Schulmaterialien beladen zurücklegen müssen.

Eine solche Ausgangssituation ist sicherlich nicht einzigartig in Deutschland, sondern lässt sich an vielen Schulstandorten beobachten. Die in Oberursel (Taunus) gefundenen Probleme werden in anderen Kommunen ähnlich sein und die Vorschläge zu deren Behebung, die dieses Konzept aufzeigt, können und sollen auch in dort Anwendung finden. Beginnend mit den in diesem Projekt genutzten und in diesem Konzept genannten Methoden, ausgehend von anderen Oberurseler Schulstandorten, können Schritt für Schritt Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs umgesetzt werden.

Dabei sollte – entsprechend den Erkenntnissen in diesem Projekt – besondere Achtsamkeit auf die erwachsenen Verkehrsteilnehmer gelegt werden. Deren Verhalten ist in doppelter Hinsicht von großer Bedeutung: sie beeinflussen direkt die Umwelt und außerdem das Verhalten der nächsten Generation, für die sie als Vorbilder fungieren. Die besten Mittel hierfür sind Information, Beteiligung und daraus erwachsene Aktivierung. Die Durchführung einer groß angelegten Kampagne zusammen mit gezielten Aktionen von breiter Öffentlichkeitswirksamkeit ist hierfür der empfohlene Weg.

Um umweltfreundliches Verkehrsverhalten bei schon heute positiv agierenden Schülerinnen und Schülern weiter zu stärken, muss das Interesse für Umwelt und Klima erhalten werden. Dies kann vorzugsweise durch regelmäßige thematische Arbeit und Information geschehen. Der Zugang über Themen der eigenen Lebenswelt verbessert das Verständnis und die Bereitschaft, klimafreundlich zu handeln – auch über den Bereich Mobilität hinaus.

Zusätzlich empfiehlt es sich, Kinder und Jugendliche stärker in die Planung durch Politik und Stadtverwaltung einzubeziehen. Auch dies weckt und stärkt das Interesse der jungen Menschen. Ferner kann es den Maßnahmen zu Erfolg verhelfen, wenn sie von mehr Personen entwickelt und getragen werden. Beispielsweise kann es als gegeben angesehen werden, dass Schülerinnen und Schüler immer den „direkten“ Weg wählen, unabhängig von bestehenden Querungshilfen und ähnlichem. Dies sollte bei Planungen beachtet und sichere Möglichkeiten hierzu möglichst umgesetzt werden.

Mit dem hier vorliegenden Konzept wurde eine Methode zur Verbesserung der Schulwege entwickelt und getestet, die nun an den anderen Schulstandorten in Oberursel (Taunus) und darüber hinaus angewendet werden kann, um auch dort das Ziel einer CO₂-Reduzierung zu erreichen.

Wir **danken** für die gute Zusammenarbeit:

- den Leitern der Grundschule und der IGS, Frau Heßler und Herrn Breinl
- allen Schülern der beiden Schulen
- im besonderen Maße der Klasse 9a und ihren Lehrerinnen Frau Becker und Frau Neenan-Geiss
- den Eltern der Grundschülerinnen und Grundschüler
- sowie dem Ortsbeirat Stierstadt

Impressum

Beauftragt von der Stadt Oberursel (Taunus)

Ansprechpartner:
Frau Sandra Portella
06171 502-412

Stadtverwaltung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)
www.oberursel.de

Ausgeführt von bb22 architekten + stadtplaner

Ansprechpartner:
Felix Nowak, Jan Schulz, Lara-Maria Mohr
069 900 2197-10

Niddastraße 84
60329 Frankfurt am Main
www.bb22.net

mit Unterstützung durch

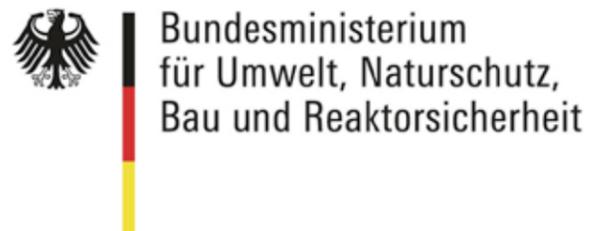
R+T Ingenieure für Verkehrsplanung
Julius-Reiber-Str. 17
64293 Darmstadt
www.rt-p.de

Ein Projekt im Rahmen
der Nationalen Klimaschutzinitiative

Gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

und dem Projektträger Jülich

Gefördert durch:



**aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages**

Quellennachweis: soweit nicht anders angegeben,
Bildmaterial von bb22 architekten + stadtplaner



bb22 architekten
+ stadtplaner



