

Sicherung des Umfeldes von Schulen

hier: Geschwindigkeitsbeschränkungen

1. Allgemeines

Verkehrssicherheit von Kindern im Wohngebiet und Einzugsbereich von Schulen ist ein zentrales Thema aller mit der Verkehrssicherheitsarbeit befaßten Behörden. Maßnahmen zur Sicherung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs werden in Hamburg stets unter besonderer Berücksichtigung der Schulwegsicherung durchgeführt. Zu den getroffenen Maßnahmen gehören straßenbauliche und verkehrsbehördliche Aktivitäten wie

- der Neubau und die ständige Verbesserung von Geh- und Radwegen,
- die Sicherung von Fahrbahnüberquerungsstellen durch Einrichtung bzw. Aufstellen von
 - Lichtzeichenanlagen
 - Fußgängerüberwegen
 - Fußgängerschutzgittern
 - Überquerungshilfen (Mittelinseln)
 - Verkehrszeichen "Kinder"
 - streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen im Einzelfall
- und die Einrichtung von mehr als 700 Tempo 30-Wohngebietszonen.

Außerdem werden Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung speziell für Kinder getroffen, teilweise unter Einbeziehung der Eltern.

Darüber hinaus führt die Polizei jährlich wiederkehrende oder aktuell entwickelte Sonderaktionen im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung durch. Hierunter fällt auch die 1991 begonnene und jetzt weitgehend zu Ende geführte Verkehrsschau der örtlichen Straßenverkehrsbehörden an Schulen. In zahlreichen Fällen konnten durch enge Zusammenarbeit aller Beteiligten (Eltern, Lehrer, Kommunalpolitiker, Behörden) verbesserte Schulwegbedingungen geschaffen werden. Dennoch blieben häufig Wünsche und Forderungen offen, insbesondere dann, wenn eine Realisierung nur mit größerem finanziellen Aufwand möglich ist oder Straßen des Vorbehaltsnetzes betroffen sind.

2. Anlaß/Ziel

Bedingt durch den letzten tragischen Unfalltod eines Schulkindes sind vielfach Forderungen nach **generellen** Geschwindigkeitsreduzierungen vor bzw. in der unmittelbaren Umgebung von Schulen wieder aufgelebt bzw. neu erhoben worden. Pauschalen Regelungen wird aber im Regelfall kein Sicherheitsgewinn zugeschrieben werden können. Ziel aller Maßnahmen muß es vielmehr sein, dem besonderen Schutzbedürfnis durch ein abgestuftes, auf die spezielle Örtlichkeit bezogenes Konzept Rechnung zu tragen. Hierbei können im Einzelfall auch bisher aus anderen Gründen nicht erwogene streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen an Straßen im Vorbehaltsnetz in Frage kommen.

3. Maßnahmen zur angepaßten Geschwindigkeit vor Schulen

§ 3 Abs. 2 a StVO fordert vom Fahrzeugführer u.a. gegenüber Kindern eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und zusätzliche Bremsbereitschaft, um so eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Straßen vor oder in unmittelbarer Umgebung von Schulen sind, wenn nicht durch weitergehende Maßnahmen gesichert, in der Regel durch eine besondere Beschilderung - Zeichen 136 StVO "Kinder" mit Zusatz "Schule" - deutlich gekennzeichnet, so daß Fahrzeugführer den Verhaltensvorschriften der StVO nachkommen können.

Die weitaus größte Zahl aller Hamburger Schulen liegt in Wohngebieten mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Es gibt aber auch zahlreiche Schulen, die mit Haupt- oder Nebeneingängen an nicht geschwindig-

keitsbeschränkten Straßen liegen. Eine pauschale Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Nähe solcher Schulen erscheint allerdings nicht geeignet, das angestrebte Ziel zu erreichen, weil mit solch einer plakativen Regelung auch Gebiete erfaßt würden, in denen die niedrige Geschwindigkeit aufgrund der konkreten örtlichen Situation für den Kraftfahrer nicht einsichtig und/oder begreiflich wäre (z.B. bei breiten, übersichtlichen Straßen oder Straßen mit Mittelinseln). Nach allen bisherigen Erfahrungen (auch aus anderen Bundesländern) müßte mit mangelnder Akzeptanz einer solchen Regelung und damit gegenüber dem o.g. Ziel mit kontraproduktiven Auswirkungen gerechnet werden. Um aber künftigen Schulwegunfällen innerhalb des Hamburger Stadtgebietes noch mehr entgegenwirken zu können, erscheint es notwendig, bei **allgemeinbildenden Schulen**, die an Hauptverkehrsstraßen liegen, im Einzelfall zu prüfen, inwieweit die Sicherheit durch eine punktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung zusätzlich zu den bestehenden Schutzeinrichtungen weiter verbessert werden kann. Dabei ist zu unterscheiden zwischen

- Hauptverkehrsstraßen/Vorbehaltsstraßen mit einstreifiger Verkehrsführung pro Richtung,
- Hauptverkehrsstraßen/Vorbehaltsstraßen mit mehrspuriger Verkehrsführung pro Richtung.

Während streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen im letztgenannten Fall wegen der o.g. Akzeptanzprobleme und der hier im Regelfall vorhandenen umfangreichen anderen technischen Sicherungen wie LZA, FGÜ usw. in der Regel nicht in Frage kommen, sind Belegenheiten an den erstgenannten Örtlichkeiten dagegen erneut zu überprüfen.

4. Beschilderungsumfang

Sofern durch die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn zu den meist vorhandenen besonderen Sicherheitseinrichtungen zu erwarten ist, sollte von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden. Dabei kommt nur eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in Betracht. Die Ausdehnung sollte in diesem Rahmen so gewählt werden, daß die Beschränkung einsichtig bleibt und bevorrechtigte Wege/Überquerungen der Schüler im Schulumfeld sinnvoll einbezogen werden. Der Beschilderungsumfang ist i.d.R. auf insgesamt

300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden.

Die Einrichtung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung sollte sich in erster Linie auf den **tatsächlich benutzten Schuleingang** erstrecken. Andere relevante Bereiche wie z.B. Nebeneingänge, Turnhallen, im Einzelfall auch besondere Überquerungsstellen im unmittelbaren Schulumfeld, sind ebenfalls in die Beurteilung mit einzubeziehen. Dabei ist die Situation der radfahrenden Schüler bei der An- bzw. Abfahrt vom Schulgrundstück zu berücksichtigen.

Beabsichtigt die Straßenverkehrsbehörde die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, erscheint es im Interesse einer vertrauensvollen Zusammenarbeit sinnvoll, bei der Festlegung der Maßnahmen die Schulen und ehrenamtlichen politischen Gremien zu beteiligen. Die grundsätzliche Entscheidungsbefugnis liegt aber in jedem Fall bei der örtlichen Straßenverkehrsbehörde.

5. Durchführung und Ergebnisse bisheriger Maßnahmen

Vor dem Hintergrund, daß insbesondere die jüngeren Schulkinder als "ungeübte" Verkehrsteilnehmer einzustufen sind, sollte angestrebt werden, erforderlich werdende zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen möglichst so zeitig anzuordnen, daß sie bis zum Beginn des neuen Schuljahres bzw. bis zum Einsetzen der "dunklen" Jahreszeit durchgeführt sein können.

Weiterhin hat die Auswertung der von den Polizeidirektionen erbetenen Unterlagen ergeben, daß die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen für Verkehrszeichen aufgrund der durchgeführten Schulumfeldschauern fast durchgängig zwischenzeitlich umgesetzt worden sind. Vielfach nicht realisiert wurden bauliche Maßnahmen. Hierzu ist von den Tiefbauabteilungen der Bezirksamter teilweise mitgeteilt worden, daß die angespannte Haushaltslage im Augenblick eine Realisierung dieser Maßnahmen nicht zuläßt bzw. Prioritätenlisten notwendig wären. Es wird empfohlen, mit den Bezirksämtern eine Verständigung im genannten Sinne zu versuchen.