



Abschlussbericht

Schulwegpläne

Neuenburg am Rhein

Stadt Neuenburg am Rhein
Rathausplatz 5
79395 Neuenburg am Rhein

Karlsruhe, im Juni 2023

www.planersocietaet.de

Impressum



Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner, Stadt- und Verkehrsplaner
Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 – 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Röntgenstraße 6
76133 Karlsruhe
0721/83 16 93 – 0
0721/83 16 93 – 19

Annika Jung, M. Sc.
Jule Engelmann, M. Sc.
Manuel Kitzmann, M. Sc.

Bildnachweis
Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	7
1 Hintergrund und Zielsetzung	8
1.1 Anlass und Zielsetzung	8
1.2 Ablauf und Zeitplanung	9
2 Grundlagen	10
2.1 Mobilitätsverhalten	10
2.2 Bestehende Konzepte und Mobilitätsmanagement	10
2.2.1 Bestehende Konzepte	10
2.2.2 Bestehendes Mobilitätsmanagement	12
2.3 Unfallanalyse	12
3 Schulwegplanung	16
3.1 Mobilitätsanforderungen und -faktoren	16
3.2 Potenzielle Konfliktpunkte	17
4 Schulwegkonzept	19
4.1 Praktische Tipps	19
4.2 Gehschulwegempfehlungen	20
4.2.1 Schulzentrum	21
4.2.2 Kreisgymnasium	22
4.2.3 Ortsteile	23
4.3 Radschulwegempfehlungen	25
4.3.1 Schulzentrum	25
4.3.2 Kreisgymnasium	26
4.4 Hol- und Bringverkehr	27
4.5 Schulisches Mobilitätsmanagement	32
4.6 Maßnahmenplan	33
5 Dokumentation der Beteiligungen	58
5.1 Auftakt-Workshop mit den Schulen	58
5.2 Online-Beteiligung	60
5.2.1 Methode	60
5.2.2 Ergebnisse	61
5.3 Workshop mit Schulen	69
5.3.1 Rheinschule	69
5.3.2 Mathias von Neuenburg Schule	76
5.3.3 Kreisgymnasium	81
6 Zusammenfassung	86

7	Quellen	87
8	Anhang	89
8.1	Analysekarten	89
8.2	Gehschulwegpläne	94
8.3	Radschulwegpläne	98

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bearbeitungsprozess	9
Abbildung 2: Unfälle je 1.000 EW in Neuenburg und Baden-Württemberg.....	13
Abbildung 3: Unfalltypen in Neuenburg.....	14
Abbildung 4: Unfallkategorien in Neuenburg.....	14
Abbildung 5: Unfallkarten Neuenburg und Zienken (ohne Maßstab)	15
Abbildung 6: Standorte Hol- und Bringzone	29
Abbildung 7: Skizze zur Hol- und Bringzone in der Zähringer Straße	30
Abbildung 8: Skizze zur Hol- und Bringzone in der Freiburger Straße	31
Abbildung 9: Maßnahmenkarte Neuenburg	42
Abbildung 10: Maßnahmenkarte Grißheim.....	45
Abbildung 11: Maßnahmenkarte Zienken.....	48
Abbildung 12: Maßnahmenkarte Steinenstadt.....	52
Abbildung 13: Mögliche Maßnahmen.....	53
Abbildung 14: Wohnort der Befragten (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)	61
Abbildung 15: Geschlecht der Befragten (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium).....	61
Abbildung 16: Verteilung der Befragten nach Klassen (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)	62
Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl im Sommer bzw. bei gutem Wetter (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium).....	63
Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl im Winter bzw. bei schlechtem Wetter (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium).....	63
Abbildung 19: Gründe für die Verkehrsmittelwahl (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium).....	64
Abbildung 20: Verfügbarkeit der Verkehrsmittel (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)	65
Abbildung 21: Dauer des Schulwegs (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)	65
Abbildung 22: Begleitung auf dem Schulweg (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)	66
Abbildung 23: Fühlst du Dich auf Deinem Schulweg unsicher? (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)	66
Abbildung 24: Hattest du schonmal schlechte Erfahrungen mit Fahrrädern, Autos oder ähnlichem auf Deinem Schulweg? (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium).....	67
Abbildung 25: Hattest Du in den letzten 12 Monaten einen Unfall auf dem Schulweg? (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)	67
Abbildung 26: Problemstellen in Steinenstadt und Zienken	70
Abbildung 27: Problemstellen in Grißheim	71
Abbildung 28: Beispiele für die Anmerkungen der Schüler:innen.....	73
Abbildung 29: Zeichnungen der Schüler:innen	74
Abbildung 30: Kategorisierung der Wünsche der Kinder	75
Abbildung 31: Antworten der Schüler:innen auf die Einstiegsfragen.....	76
Abbildung 32: Ergebnisse Gruppe 2 Sicherheit.....	77
Abbildung 33: Benötigte Sitzgelegenheiten im Schulumfeld.....	78
Abbildung 34: Darstellung von wichtigen Orten.....	78
Abbildung 35: Verortung der zentralen Orte	79
Abbildung 36: Laufmotivation und Schätzung der eigenen Schrittzahl	80
Abbildung 37: Antworten der Schüler:innen auf die Einstiegsfragen	81
Abbildung 38: Bearbeitete Plakate der Schüler:innen.....	84
Abbildung 39: Analysekarte Neuenburg	89
Abbildung 40: Analysekarte Grißheim.....	90
Abbildung 41: Analysekarte Steinenstadt	91
Abbildung 42: Analysekarte Zienken.....	92
Abbildung 43: Analyse Radnetz Neuenburg.....	93
Abbildung 44: Gehschulwegplan Rheinschule Neuenburg.....	94
Abbildung 45: Gehschulwegplan Rheinschule Grißheim	95
Abbildung 46: Gehschulwegplan Rheinschule Steinenstadt	96
Abbildung 47: Gehschulwegplan Rheinschule Zienken	97
Abbildung 48: Radschulwegplan Mathias-von-Neuenburg Schule.....	98
Abbildung 49: Radschulwegplan Kreisgymnasium Neuenburg	99

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Berechnung der Hol- und Bringverkehre.....	28
Tabelle 2: Maßnahmenempfehlungen Neuenburg.....	34
Tabelle 3: Maßnahmenempfehlungen Grißheim.....	43
Tabelle 4: Maßnahmenempfehlungen Zienken.....	46
Tabelle 5: Maßnahmenempfehlungen Steinenstadt.....	49
Tabelle 2: Beteiligte Schulen, Anzahl der ausgefüllten Fragebögen.....	60
Tabelle 3: Gründe für Gefahrenstellen.....	68
Tabelle 4: Ergebnisse Steinenstadt.....	70
Tabelle 5: Ergebnisse Zienken.....	70
Tabelle 6: Ergebnisse Grißheim.....	71

Abkürzungsverzeichnis

BW	.....	<i>Baden-Württemberg</i>
EG	.....	<i>Europäische Gemeinschaft</i>
EU	.....	<i>Europäische Union</i>
Kfz	.....	<i>Kraftfahrzeug</i>
LGVFG	.....	<i>Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz</i>
Pkw	.....	<i>Personenkraftwagen</i>
VM BW		<i>Verkehrsministerium Baden-Württemberg</i>

1 Hintergrund und Zielsetzung

Die Stadt Neuenburg am Rhein beabsichtigt die Mobilität ihrer Schüler:innen vor dem Hintergrund einer selbstständigen, sicheren und umweltfreundlichen Mobilität zu verändern. Hierfür sollen für alle Schulen im Stadtgebiet neue Schulwegpläne erstellt werden. Die Beteiligung der Schüler:innen erfolgt über eine Online-Befragung. Hier konnten die Schüler:innen ggf. mit der Unterstützung ihrer Eltern u.a. Problemstellen und Lieblingsstellen auf Ihren Schulwegen verorten. Im Anschluss an diese wurde eine Bestandserhebung durch das Planungsbüro durchgeführt. Im Rahmen von Workshops mit den Schüler:innen in Neuenburg sollen Ideen gesammelt werden, wie die Schulwege in Neuenburg attraktiver und sicherer gestaltet werden können.

1.1 Anlass und Zielsetzung

Wie kommen Schüler:innen und Lehrer:innen zur Schule? Innerhalb der Schule steht jeder vor Herausforderungen, aber auch der Weg dorthin ist vielfach bereits mit Problemen behaftet. Oft sorgen bestehende Verkehrsstrukturen mit einer deutlichen Priorisierung des individuellen Kfz-Verkehrs, aber auch über Jahrzehnte eingefahrene Mobilitätsmuster in den Köpfen dafür, dass Wege unhinterfragt mit dem Kfz zurückgelegt werden oder hinreichend sichere und komfortable Verbindungsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsmitteln nicht bestehen. Dies führt z.B. dazu, dass es besonders zu den Bring- und Holzeiten am Schulzentrum in Neuenburg (Rheinschule und Mathias-von-Neuenburg Schule) zu Verkehrsproblemen durch „Elterntaxis“ kommt. Sodass es einerseits im direkten Schulumfeld zu unsicheren Situationen kommt, andererseits die regulären Verkehre im Umfeld gestört werden.

Seit dem Schuljahr 2020/21 ist es in Baden-Württemberg durch den Erlass „Sicherer Schulweg“ verpflichtend, Gehschulwegpläne für alle Schulen und Radschulwegpläne für alle weiterführenden Schulen zu erstellen, welche regelmäßig aktualisiert und durch die örtlichen Verkehrsschaukommissionen auf Gefahrenstellen geprüft werden müssen. Diese sollen als Bestandteil eines schulischen Mobilitätsmanagement fungieren und für einen eigenständig zurückgelegten Schulweg werben. Für die Stadt Neuenburg bestehen Gehschulwegpläne aus den Jahren 1996 bzw. 2011, welche aufgrund von städtebaulichen und verkehrlichen Veränderungen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen von Ortsdurchfahrten) angepasst werden müssen. Radschulwegpläne für das Kreisgymnasium und die Mathias-von-Neuenburg Schule sind bisher noch nicht vorhanden.

Die Erstellung neuer Schulwegpläne umfasst alle Schulen in der Stadt Neuenburg am Rhein, d.h. auch die Außenstellen der Grundschule in den Ortsteilen. Die Erarbeitung der Geh- und Radschulwegplänen erfolgt nach den Vorgaben der Förderung qualifizierter Fachkonzepte des Landes Baden-Württemberg. Durch diese können die Maßnahmen des Konzeptes eine attraktive Förderung durch das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) erhalten.

Insbesondere in der jüngeren Generation besteht der Wille sowie auch das Potenzial, Mobilitätsmuster zu verändern und eine nachhaltige Mobilität zu fördern. An diesem Punkt setzt die Stadt Neuenburg mit der Erarbeitung von Schulwegplänen an. Ziel ist es zum einen, durch die im

Rahmen des Konzepts entwickelten Maßnahmen die Schulwege in Neuenburg noch sicherer zu gestalten. Zum anderen soll durch die Schulwegepläne für die Nahmobilität auf dem Schulweg sensibilisiert werden, so dass die Schüler:innen in Neuenburg häufiger eigenständig zur Schule kommen und einen Beitrag zur Mobilitätswende und der Förderung einer gesunden Fortbewegung im Alltag leisten können.

1.2 Ablauf und Zeitplanung

Zunächst erfolgte eine umfangreiche Bestandsaufnahme. Für einen ersten Überblick fand ein gemeinsamer Workshop mit den Schulleitungen der unterschiedlichen Schulformen statt. So konnten erste Problemstellen und Mängel identifiziert und die Relevanz von Schulwegeplänen verdeutlicht werden. Um möglichst viele Schüler:innen zu erreichen, wurde eine Online-Befragung durchgeführt. So konnte theoretisch jedes Schulkind seinen Schulweg mit gefährlichen, aber auch angenehmen Stellen übermitteln. Die genannten Konfliktstellen wurden in einer Bestandsaufnahme vor Ort durch das Fachbüro überprüft und weitere Mängel hinsichtlich Gehwegbreite, Beleuchtung, Art der Querung, Führungsform der Radwege und Oberflächenqualität aufgenommen. Anschließend wurden die erhobenen Analysedaten kartographisch aufbereitet.

Um diese Daten zu untermauern und Gestaltungsvorschläge der Kinder und Jugendlichen einzuholen, wurde in jeder Schulform ein Workshop mit ausgewählten Schüler:innen durchgeführt. Anhand der Daten und Begehungen vor Ort konnten Schulwege und Problemstellen evaluiert werden, die als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung dienen. Bereits im Angebot enthalten war die Maßnahme zu Vorschlägen zu Elternhaltestellen.

Anschließend begann die Planerstellung, so dass zum neuen Schuljahr 2023/24 die neuen Schulwegepläne verteilt werden können. Gleichzeitig wurde dieser Erläuterungsbericht mit detaillierten Hintergrundinformationen fertiggestellt. Nach der Präsentation in einem politischen Gremium kann die Stadt Neuenburg am Rhein mit der Umsetzung beginnen.

Abbildung 1: Bearbeitungsprozess



Quelle: Planersocietät

2 Grundlagen

2.1 Mobilitätsverhalten

Für Erwachsene stellt der Arbeitsweg häufig nur ein Mittel zum Zweck dar, während der Schulweg für Kinder und Jugendliche verschiedene Funktionen hat. Der Schulweg kann für diverse Aktivitäten genutzt und Eindrücke gewonnen werden. Schüler:innen können gemeinsam ihren Schulweg bewältigen und sich über ihre Erlebnisse und bevorstehende Ereignisse austauschen. Aber der Schulweg stellt auch einen wichtigen Freiraum dar, eine Zeit, in der die Schüler:innen ohne Eltern oder Lehrer:innen unterwegs sind (vgl. Fussverkehr Schweiz 2016).

Allerdings gehören Kinder und Jugendliche auch zu den besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer:innen. Aufgrund ihres Alters sind viele Fähigkeiten noch nicht erlernt oder so ausgeprägt wie bei einem Erwachsenen. Daher reagieren diese im Verkehr anders, sind empfindlicher und verletzlicher. Viele Verkehrssituationen sind für sie neu, daher können sie Gefahren nicht frühzeitig erkennen. Aufgrund der geringeren Körpergröße ist die Perspektive eine andere und das Blickfeld geringer als bei Erwachsenen. Auch unterscheiden sich die motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung von denen der Erwachsenen. Kinder können z.B. bis zum 10. Lebensjahr Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen nicht einschätzen und verstehen nicht, dass diese nicht sofort anhalten können (vgl. Fussverkehr Schweiz 2009).

In Neuenburg kommt ca. die Hälfte der Schüler:innen zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule, unabhängig der Schulform. Auf den Schulwegen in Neuenburg sollten daher zusätzliche Ansprüche realisiert werden, wie z. B. Breitenzuschläge, um mehr Bewegungsraum zu ermöglichen, Elemente zum Spielen, um den Weg unterhaltsam zu gestalten, oder Querungsanlagen in kürzeren Abständen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Spiel- und Sportelemente auf diesen Wegen fördern die Bewegung und bringen Spaß im öffentlichen Raum.

2.2 Bestehende Konzepte und Mobilitätsmanagement

2.2.1 Bestehende Konzepte

Nahmobilitätskonzept

Das Nahmobilitätskonzept von 2019 beinhaltet Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in den nächsten Jahren. Bei Umsetzung folgender Maßnahmen profitieren Schüler:innen auf ihrem Schulweg ebenso wie in ihrer Freizeit:

- Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen: Das Nahmobilitätskonzept schlägt eine prioritäre Behandlung der Querungen rund um die Schulen vor. Dazu sollen zunächst Verkehrszählungen von zu Fußgänger:innen und Kfz stattfinden.

- Sicherstellung der Verkehrssicherheit: Der Kreuzungsbereich zwischen Müllheimer Straße/Pommernstraße und Zähringerstraße sowie die Lichtsignalanlage an der Breisacher Straße ist Teil des Schulwegs vieler Kinder und Jugendlicher. Das Nahmobilitätskonzept fordert eine Anpassung der beiden Kreuzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ebenso soll ein schulisches Mobilitätsmanagement implementiert werden
- Schaffung neuer Wegequalitäten: Lücken im Fußwegenetz sollen baulich geschlossen und bei ohnehin anstehenden Baustellen berücksichtigt werden.
- Routenführung: Infrastrukturelle Radnetzlücken sollen geschlossen und Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden
- Führungsformen: Das Fahren auf der Fahrbahn soll aufgewertet werden
- Erhaltung, Unterhaltung und Betrieb: Haupttrouten sollen ertüchtigt werden. Für den Winter fordert das Nahmobilitätskonzept ein eigenes Winternetz.
- Hindernisse und Engstellen: Einbauten auf dem definierten Radverkehrsnetz sollen entfernt und die zur Verfügung stehende Breite durch Reinigung und Grünschnitt gesichert werden
- Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsbetrieb und Zweirichtungsbetrieb
- Radabstellanlagen

Lärmaktionsplan

Der Lärmaktionsplan gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG definiert fünf Leitlinien, die bei künftigen Entwicklungen der Stadt berücksichtigt werden sollen, sowie Maßnahmen zur Minderung von Lärmbelastungen. Folgende Maßnahmen mit Relevanz für den Schulwegplan finden sich im Lärmaktionsplan von 2021:

- Tempo 30 ganztags auf der Breisacher und Basler Straße (L134) (bereits umgesetzt)
- Tempo 30 ganztags auf der L134 in Zienken (bereits umgesetzt)
- Tempo 30 ganztags auf der Rheinstraße und Bugginer Straße in Grißheim (bereits umgesetzt)
- Ortsumfahrung Zienken mit begleitenden Maßnahmen

Radwegkonzept

Das Radwegkonzept der Stadt Neuenburg aus dem Jahr 2001 definiert die Schulstandorte im Kernort als wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs und berücksichtigt diese im Hauptradwegenetz. Als Mängel wurden Lücken im Radverkehrsnetz, der bauliche Zustand, Knotenpunktgestaltung, die Gestaltung von Radwegenden, sowie die wegweisende und verkehrsrechtliche Beschilderung identifiziert. Das Zielnetz beinhaltet ein flächendeckendes Netz an sicheren, direkten und attraktiven Radwegeverbindungen, die die wichtigsten Ziele verbinden.

Schulwegpläne für die Stadtteile Grißheim und Zienken

1996 wurde für die beiden Stadtteile Grißheim und Zienken jeweils ein Gehschulwegplan erstellt. Da viele Schüler:innen nicht in ihrem Wohnort zur Schule gehen, sind darin nicht nur die empfohlenen Schulwege zum Schulhaus abgebildet, sondern auch die empfohlenen Schulwege zu den Bushaltestellen. Auf Basis einer Bestandsanalyse des Wegenetzes sowie einer Befragung der Eltern wurden bauliche, markierungstechnische und verkehrsrechtliche Maßnahmen entwickelt. Bislang wurde in Zienken lediglich die Maßnahme zur Errichtung eines Fußgängerüberweges auf der Alten Landstraße umgesetzt, in Grißheim wurde keine der Maßnahmen umgesetzt. Sollten die Maßnahmen nach wie vor relevant sein und zu sichereren Schulwegen beitragen, so werden diese in die Maßnahmenkonzeption dieses Planes wieder aufgenommen.

Schulwegplan für den Kernort Neuenburg am Rhein

2001 wurden Schulwegpläne für die Zähringer Schule und das damals neu errichtete Kreisgymnasium erstellt. Auf Grundlage einer Bestandsanalyse des Wegenetzes und einer Unfallanalyse wurden die Schulwegpläne entwickelt. Neben einer Beschreibung der empfohlenen Schulwegroute enthalten sie ebenfalls Empfehlungen für den Hol- und Bringverkehr und einen Maßnahmenplan.

Kinderstadtplan

Der Kinderstadtplan von Neuenburg am Rhein verortet relevante Ziele für Kinder und Jugendliche im Stadtgebiet wie Freizeitziele, Bildungsziele aber auch Orientierungspunkte. Darüber hinaus sind weitere wichtige Informationen wie Öffnungszeiten und Programme für Kinder und Jugendliche enthalten. Der Kinderstadtplan entstand in Zusammenarbeit mit Kindern, Jugendlichen und den Betreuer:innen aus der Randzeitbetreuung der Grundschule.

2.2.2 Bestehendes Mobilitätsmanagement

In Neuenburg bestehen bereits einzelne Ansätze zum schulischen Mobilitätsmanagement. Beim Workshop mit den Schulleitungen und Elternvertretungen wurden die Folgenden hervorgehoben:

- Für den Radverkehr findet die Radfahrausbildung in der 4. Klasse statt. Zudem wurde die Aktion „Schütze dein Bestes“ bereits durchgeführt.
- Die Aktion „Sicher zur Schule“ wurde in der Vergangenheit bereits durchgeführt.
- Für die Fahrt mit dem Bus bestehen Buspaten und 10 Schulbusregeln
- Laufbusse wurden bereits thematisiert, eine Umfrage dazu fand bereits statt.

2.3 Unfallanalyse

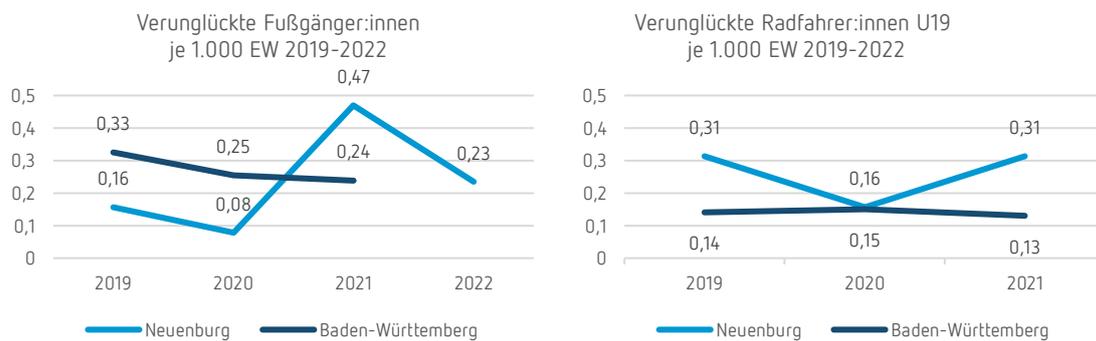
Die Unfalldaten aus den Jahren 2014 bis 2018 wurden im Nahmobilitätskonzept der Stadt Neuenburg aufbereitet, sodass für die Schulwegpläne darauf aufbauend die Unfalldaten aus den Jahren 2019 bis 2022 untersucht werden. Die Unfalldaten der Stadt Neuenburg (2019–2022) stammen

vom Polizeipräsidium Freiburg, die Vergleichsdaten des Landes von den Statistischen Ämtern des Bundes und der Länder (2019-2021). Zu beachten ist dabei, dass zu Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung nur Unfallbeteiligte bis zum Alter von 19 Jahren betrachtet wurden.

Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in Neuenburg lagen in den Jahren 2019 und 2020 unter dem Vergleichswert des Landes, im Jahr 2021 wurde der Wert des Landes um das Doppelte überschritten (vgl. Abbildung 2). Insgesamt sind zwischen 2019 und 2022 12 Fußgänger:innen verunglückt. 2021 haben stadtweit 6 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung stattgefunden. Bei allen verunglückten Personen handelt es sich um Leichtverletzte (vgl. Abbildung 4). Im gesamten betrachteten Zeitraum gab es keine Unfälle mit Todesfolge, lediglich in den Jahren 2020 und 2022 resultierten Unfälle in Schwerverletzten. Die häufigsten Gründe waren Fahrurfälle und Unfälle im Längsverkehr. (vgl. Abbildung 3).

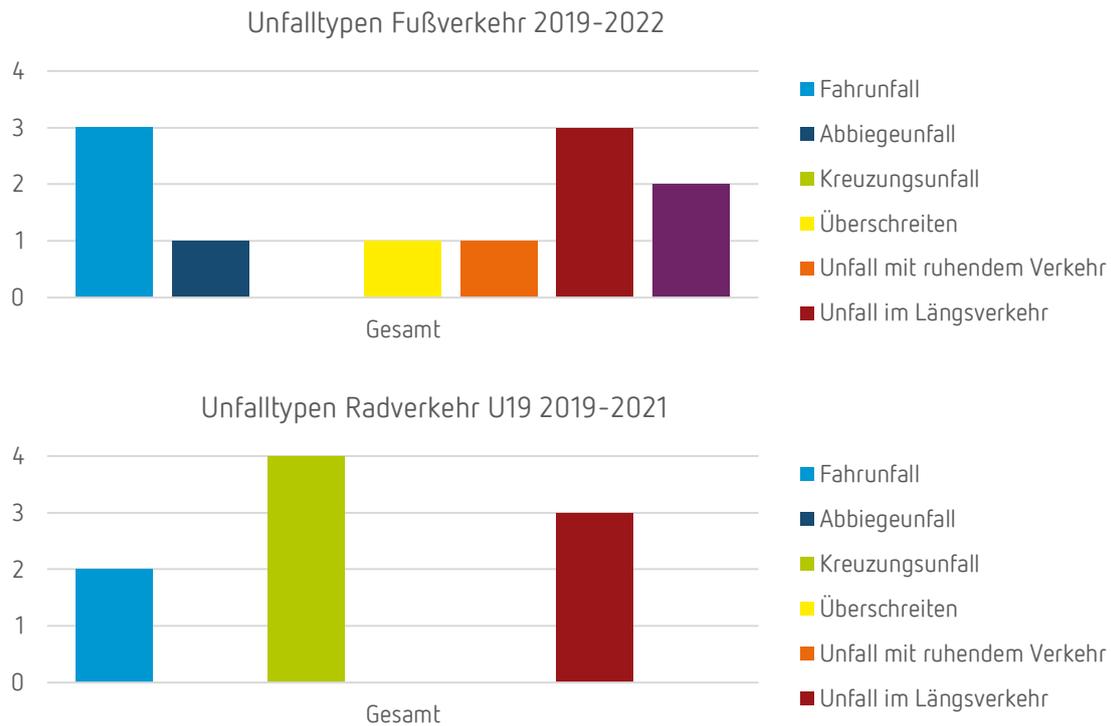
Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von unter 19-jährigen in Neuenburg lagen in den Jahren 2019 und 2021 um das Doppelte über dem Vergleichswert des Landes, im Jahr 2020 nähern sich beide Werte an (vgl. Abbildung 2). Zwischen 2019 und 2021 sind in Neuenburg 10 Radfahrer:innen U19 verunglückt, darunter eine schwerverletzte sowie 9 leichtverletzte Personen. Die Gründe für die Unfälle im gesamten Zeitraum waren Kreuzungsunfälle, Unfälle im Längsverkehr und Fahrurfälle (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 2: Unfälle je 1.000 EW in Neuenburg und Baden-Württemberg



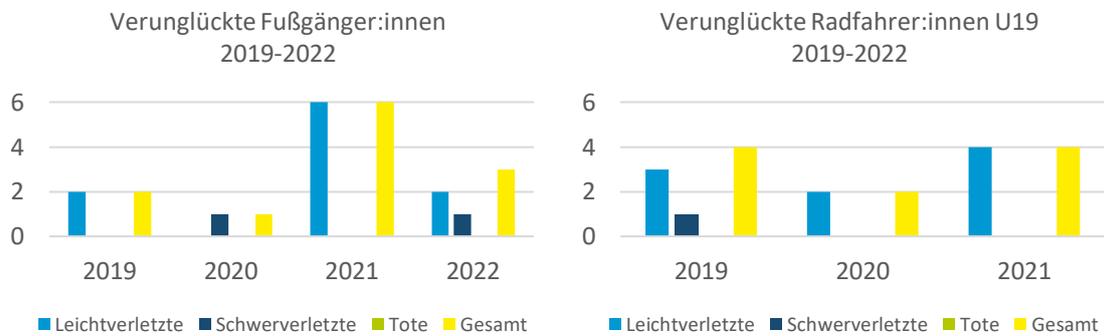
Quelle: Polizeipräsidium Freiburg, Statistisches Landesamt BW

Abbildung 3: Unfalltypen in Neuenburg



Quelle: Polizeipräsidium Freiburg, Statistisches Landesamt BW

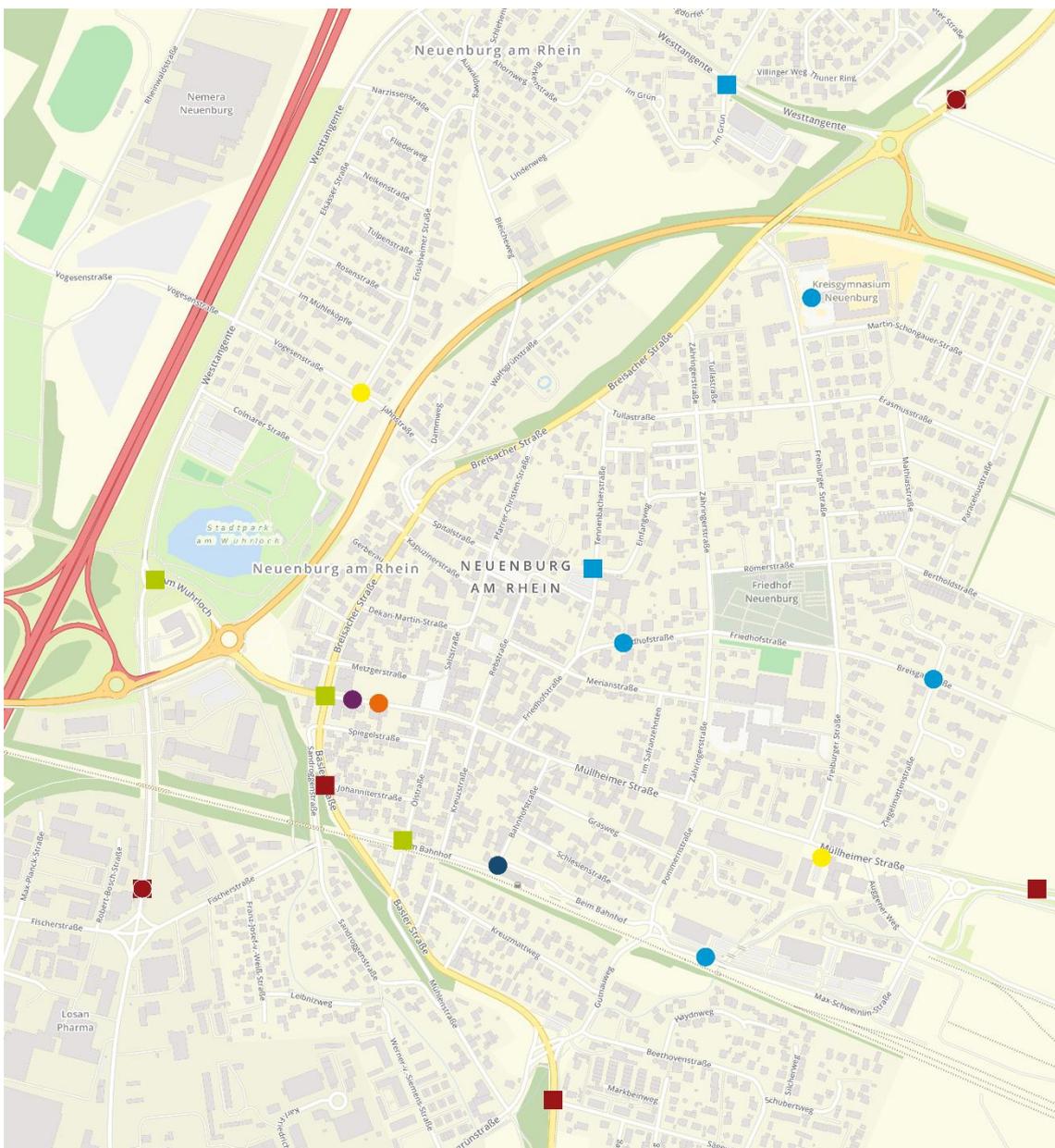
Abbildung 4: Unfallkategorien in Neuenburg



Quelle: Polizeipräsidium Freiburg, Statistisches Landesamt BW

Stadtweit sind keine Unfallhäufungspunkte erkennbar. Lediglich in der Schlüsselstraße sind in geringer Entfernung drei Unfälle mit unterschiedlichen Unfalltypen verortet – zwei mit Fußverkehrsbeteiligung und einer mit Radverkehrsbeteiligung. Im Schulumfeld ist ein Fahrerunfall mit Fußverkehrsbeteiligung im Haltestellenbereich in der Freiburger Straße vor dem Kreisgymnasium zu nennen.

Abbildung 5: Unfallkarten Neuenburg und Zienken (ohne Maßstab)



Legende

- ● Fahrunfall
- ● Abbiegeunfall
- ● Kreuzungsunfall
- ● Überschreiten-Unfall
- ● Unfall mit ruhendem Verkehr
- ● Unfall im Längsverkehr
- ● Sonstiger Unfall
- Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (U19)
- Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung

Quelle: Polizeipräsidium Freiburg, Statistisches Landesamt BW; Kartengrundlage: openstreetmaps.org

3 Schulwegplanung

3.1 Mobilitätsanforderungen und -faktoren

Im Rahmen der Schulwegplanung sind die Mobilitätsanforderungen und -faktoren von Schüler:innen sowie deren Begleitung zu berücksichtigen. Als oberste Priorität ist die Sicherheit im Straßenverkehr zu nennen, die durch verschiedene Faktoren erhöht werden kann. Die Ausprägung des Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen ist dem Kapitel 2.1 zu entnehmen.

Allgemein ist für die Schulwegplanung eine fehlerverzeihende Infrastruktur notwendig, um das sichere Ankommen in der Schule und zu Hause zu ermöglichen. Diese kann bspw. durch

- eine geringe Anzahl an Kraftfahrzeugen (fließender und ruhender Verkehr) entlang der Schulwege,
- eine geringe Geschwindigkeit der vorhandenen Kraftfahrzeuge (< 30 km/h),
- gute Sicht an Querungsstellen,
- ausreichende Sicherheitsabstände zwischen verschiedenen Verkehrsarten,
- oder die Schulwegeempfehlung nicht entlang unübersichtlicher Verkehrssituationen zu führen,

erreicht werden. Das kann dazu führen, dass die Schulwegempfehlung nicht immer den kürzesten bzw. direktesten Weg darstellt, dafür aber den mit der höchsten Verkehrssicherheit. Konkret sollen auch bekannte Unfallschwerpunkte benannt und das Gefahrenpotenzial kommuniziert werden. So können Schüler:innen frühzeitig auf etwaige Gefahren hingewiesen werden.

Durch die besonderen Mobilitätsanforderungen ist neben den genannten allgemeinen Grundsätzlichen Anforderungen erhöhte Aufmerksamkeit auf kleinräumige Verkehrssituationen zu legen. Durch das aktive und spielerische Erleben des Schulwegs vieler Schüler:innen benötigen einzelne Sondersituationen eine besondere Beachtung im Rahmen der Schulwegplanung. Dazu zählt eine hohe Anzahl an Ein- und Ausfahrten. Diese werden insbesondere auf dem Weg zur Schule vor Schulbeginn häufig durch Kraftfahrzeuge frequentiert. Die Sichtbeziehung zwischen dem Kfz-Verkehr und Schüler:innen ist in diesen Fällen nicht immer optimal, die Schüler:innen können unter Umständen verspätet oder gar nicht wahrgenommen werden. Ebenso ist an Bushaltestellen oder in Bereichen mit Hol- und Bringverkehr eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich, da diese Bereiche auf engem Raum stark frequentiert werden. Bei Ein- und Ausstieg aus bzw. in den Bus ist auf ein geordnetes Vorgehen zu achten. Dies kann bspw. durch Drängelgitter (wie sie in Neuenburg bereits vereinzelt vorhanden sind) erreicht werden. Abschnitte mit Einbahnstraßenregelungen (auch mit freigegebenen Radverkehr in Gegenrichtung) bedürfen besonderer Beachtung, da hier erhöhtes Konfliktpotenzial im Längsverkehr besteht. Abschnitte mit fehlenden bzw. schmalen Gehwegen sollten vermeiden werden, dies ist aufgrund der städtebaulichen Situation jedoch nicht immer zu realisieren. Hier sind ergänzende Maßnahmen wie z.B. die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit notwendig. Entlang der Schulwege ist ausreichende Beleuchtung für die

bessere Erkennbarkeit der Verkehrsteilnehmer:innen sowie für die subjektive Sicherheit von Relevanz. Insbesondere in den Wintermonaten werden die Schulwege noch in Dunkelheit zurückgelegt.

3.2 Potenzielle Konfliktpunkte

Eine Bestandsanalyse vor Ort wurde durch das Fachbüro vorgenommen. Dabei wurden unter anderem Gehwegbreiten, Oberflächenqualität der Gehwege, Beleuchtung und die Qualität der Querungen erhoben. Ergänzt werden diese Daten durch Anmerkungen aus den Workshops mit den Schulleitungen und den Elternvertretungen sowie der Online-Befragung der Schüler:innen bzw. deren Eltern. Daraus ergeben sich folgende Konfliktstellen:

Neuenburg

Viele Straßen in den Wohngebieten weisen an beiden Seiten keinen Gehweg auf oder maximale Gehwegbreiten von unter 1,60 m. Einzelne Gehwege (z.B. Zähringer Straße, Westtangente, Müllheimer Straße) haben Gehwegbreiten von 1,60 m bis 2,50 m. Lediglich die Schlüsselstraße und Metzgerstraße weisen eine Gehwegbreite von über 2,50 m auf. Die Breisacher bzw. Basler Straße hat eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h, in den Wohngebieten sind in der Regel Tempo 30-Zonen angeordnet.

Insbesondere entlang der Zähringer, Freiburger und Pommernstraße häufen sich die Konfliktstellen mit Kfz oder durch eingeschränkte Sichtbeziehungen.

Die Querungsanlagen entlang der Westtangente und der Breisacher bzw. Basler Straße erfüllen die Prüfkriterien nur größtenteils oder kaum. Lediglich drei der Fußgängerüberwege am Kreisverkehr der Schlüsselstraße erfüllen alle Prüfkriterien. Entlang der Müllheimer Straße werden die Prüfkriterien größtenteils erfüllt.

Grißheim

Entlang der Hauptverkehrsachsen in Grißheim sind beidseitig Gehwege mit einer Breite von unter 1,60 m vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf beiden Straßen beträgt 30 km/h (vgl. Neuenburg am Rhein 2021: 33). Die Anliegerstraßen im Ortsteil (Tempo 30-Zonen) haben zumindest einseitige Gehwege mit Breiten von 1,60 m, an vereinzelt Abschnitten sind Gehwegbreiten zwischen 1,60 m und 2,50 m vorhanden. Der Großteil der Stichstraßen hat keinen Gehweg.

Mängel in der Oberflächenqualität sind in der Meierstraße bzw. Dr.-Harter-Straße zu finden. Unzureichend beleuchtet ist der Wirtschaftsweg zwischen Meierstraße und Dr.-Harter-Straße sowie der südöstliche Teil der Zollstraße. Durch den Hol- und Bringverkehr des Städtischen Kindergartens Rheinhüpfers kommt es auf diesem Bereich der Bugginer Straße zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Pkw-Verkehr.

In Grißheim sind zwei ungesicherte Querungsstellen mittels Mittelinsel vorhanden, bei denen die Prüfkriterien größtenteils erfüllt sind. An beiden Stellen ist die Sicht durch die Bäume und Bewuchs leicht eingeschränkt.

Zienken

Entlang der Hauptverkehrsstraße in Zienken ist zumindest einseitig ein Gehweg vorhanden, dessen Breite variiert, erlaubt ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Bis auf wenige Ausnahmen gibt es entlang der Anliegerstraßen einen einseitigen Gehweg mit Breiten von unter 1,60 m.

Der Fußweg zwischen der Fritz-Kaltenbach-Straße und der Buswendeschleife vor der Grundschule ist aufgrund der fehlenden Beleuchtung unzureichend. Konflikte mit dem Kfz-Verkehr entstehen an der Alten Landstraße im Bereich der Haltestellen Wasserturm.

Auf der alten Landstraße gibt es eine gesicherte Querungsanlage mittels Fußgängerüberweg, der die Prüfkriterien erfüllt.

SteinStadt

Abgesehen von wenigen Ausnahmen gibt es entlang der Hauptverkehrsstraße beidseitige Gehwege mit einer Breite von unter 1,60 m. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dieser Straße beträgt 50 km/h. Ähnlich wie in den anderen Ortsteilen sind im gesamten Ortsteil einseitige Gehwege unter 1,60 m bzw. einige wenige Straßen ohne Gehwege.

Am Knotenpunkt Hauptstraße/Rheintalstraße kommt es zu Konflikten zwischen zu Fußgänger: innen und Autofahrer: innen aufgrund erhöhter Geschwindigkeiten und der Kreuzungsgestaltung. Weitere Mängel, die während der Bestandsanalyse festgestellt wurden, sind die unzureichende Beleuchtung des Hebelwegs sowie die schlechte Oberflächenqualität in der Hauptstraße auf Höhe der Hausnummer 33.

4 Schulwegkonzept

Damit Schulwegepläne zu einer sicheren und eigenständigen Mobilität der Schülerinnen und Schüler beitragen können, sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

- Vor Beginn eines neuen Schuljahres muss die aktuelle Version den Eltern uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Dies kann in ausgedruckter Form beispielsweise als Flyer geschehen, der am Ende des Schuljahres an die Kinder und Jugendliche verteilt wird bzw. bei der Anmeldung für das erste Schuljahr den Eltern übergeben wird. Die Schule und die Stadt können zudem auf den jeweiligen Webseiten auf die Schulwegepläne aufmerksam machen und dort zum Download bereitstellen.
- Sollten sich neue Konfliktpunkte entwickeln, so sind diese regelmäßig in den bestehenden Schulwegeplänen einzupflegen. Nach drei Jahren erfolgt eine komplette Aktualisierung.

4.1 Praktische Tipps

Auch wenn der Schulweg in den Aufgabenbereich der Erziehungsberechtigten fällt, können die Schulen und die Stadt Neuenburg zur Sicherheit der Schüler:innen beitragen.

Insbesondere für die jüngeren Schulkinder beziehungsweise nach dem Wechsel zur weiterführenden Schule ist ein Training des Schulweges wichtig. Eltern können gemeinsam mit ihren Kindern den Schulweg abgehen und die Schüler:innen auf Gefahrensituationen aufmerksam machen. Dies sollte unter Realbedingungen, also zu den üblichen Schulbeginn- und Schulendzeiten mehrmals trainiert werden. Sind auf dem Schulweg Gefahrenpunkte unvermeidbar, sollten diese explizit besprochen und geübt werden. Die Eltern sollten den Kindern und Jugendlichen vermitteln, dass der geübte Weg verbindlich ist und nur bei unvorhergesehenen Störungen, z. B. bei einer kurzfristigen Baustelle auf dem Gehweg oder einem Ampelausfall, davon abgewichen werden soll. Diese Sonderfälle sollten ebenfalls von den Eltern angesprochen werden.

Praktische Tipps:

- Eltern sind die wichtigsten Verkehrserzieher: innen und somit auch ein Vorbild in Sachen Mobilitätsverhalten.
- Um die eigenständige Mobilität zu fördern und ein selbstständiges Verhalten im Straßenverkehr zu lernen, sollten Kinder möglichst zu Fuß zur Schule kommen. Ist das Bringen und Holen mit dem Auto unvermeidbar, sollen die Schüler:innen in einiger Entfernung zur Schule zur verkehrsabgewandten Seite aussteigen. Halteverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen im Bereich der Schule sind zu beachten.
- Schulwegtraining ist ein zentraler Bestandteil der Mobilitätserziehung im ersten Schuljahr. Der Schulweg muss mehrfach eingeübt werden und Erstklässler:innen müssen lernen, wie sie sich richtig verhalten und worauf sie achten müssen.
- Schüler:innen sollen Fußgängerwege und Gehwege nutzen. Dabei sollen sie innen gehen

und nicht am Straßenrand.

- Schüler:innen sollen helle, möglichst reflektierende Kleidung tragen.
- Schüler:innen sollen möglichst selten die Fahrbahn überqueren, vorzugsweise an gesicherten Querungsanlagen.
- Der kürzeste Weg ist nicht immer der sicherste. Durch Umwege können eventuell Gefahrenstellen vermieden werden und sind daher zu bevorzugen.
- An Fußgängerüberwegen müssen Schüler:innen warten, bis sich im Verkehr eine geeignete Lücke ergibt oder der Verkehr zum Stehen kommt. Sie sollen Blickkontakt mit dem Autofahrer:innen aufnehmen und erst losgehen, wenn alle Fahrzeuge stehen.
- An Kreuzungen und Einmündungen müssen Schüler:innen auf abbiegende Fahrzeuge achten.
- Schüler:innen sollten frühzeitig von zu Hause losgehen. Unter Zeitdruck wird weniger auf den Verkehr geachtet. Damit nicht gehetzt werden muss, sollte die unmittelbare Nähe der Schule etwa 15 Minuten vor Schulbeginn erreicht werden.
- Grundschüler:innen sollten nicht vor Ablegen der Fahrradprüfung im Rahmen des Verkehrsunterrichtes der 4. Klasse mit dem Rad zur Schule fahren.
- Wenn der Schulweg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, sollte unbedingt ein Helm getragen und auf die richtige Ausstattung des Fahrrads (insbesondere Beleuchtung) geachtet werden.
- Auch das Busfahren muss eingeübt werden. In den Bussen ist keine Aufsicht vorhanden, den Anweisungen der Busfahrer:innen ist Folge zu leisten.

Die empfohlenen Schulwege sind nicht immer die kürzesten, in jedem Fall aber die sichersten!

Nachdem der Schulweg mehrmals gemeinsam eingeübt wurde, können die Schüler:innen den Schulweg allein zurücklegen. Anfangs empfiehlt es sich, die Kinder und Jugendlichen zu beobachten, ob sie Absprachen einhalten und den Schulweg meistern. Wirklich gefährliche Schulwege sollten Erstklässler:innen nur in Begleitung von Erwachsenen zurücklegen.

4.2 Gehschulwegempfehlungen

Auf Basis der Online-Befragung, der bestehenden Schulwegepläne sowie der oben beschriebenen Analyse wurden Empfehlungen für Gehschulwege entwickelt. Diese berücksichtigen die tatsächlich zu Fuß zurückgelegten Wege der Schüler:innen, die während der Online-Befragung abgefragt wurden. Abgebildet ist das Ziel-Schulwegennetz, das nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen den sichersten Schulweg darstellt. Den Schulwegeplänen kann entnommen werden, auf welcher Straßenseite der Gehweg genutzt werden soll und welche Querungsstelle empfohlen wird. Zudem sind Orte markiert, an denen besondere Aufmerksamkeit gefordert ist.

4.2.1 Schulzentrum

Schüler:innen aus den **Wohngebieten „Rohrkopf“** und **„Westtangente Nord“** gelangen über die Gehwege der angrenzenden Straßen zur Westtangente. Kinder und Jugendliche aus dem nördlichen Wohngebiet queren diese mit besonderer Vorsicht an der Mittelinsel oder an der Fußgänger-signalanlage. Über die südliche Straßenseite der Westtangente gelangen die Schulkinder zum Kreisverkehr und biegen in die Breisacher Straße ab. Diese wird an der Mittelinsel gequert. Anschließend wird über die Breisacher Straße die Zähringerstraße erreicht. Auf der östlichen Gehwegseite wird das Schulzentrum erreicht.

Aus dem **Wohngebiet „Mühlenköpfe“** führt die empfohlene Route über die westliche Gehwegseite des Bleichewegs in die Wolfsgrünstraße. Bis zum Lückenschluss des Gehwegs auf der nord-westlichen Straßenseite der Wolfsgrünstraße ist hier besondere Aufmerksamkeit erforderlich. Nach Querung der Jahnstraße gelangen die Schüler:innen zur Breisacher Straße. Alternativ dazu soll über die östliche Gehwegseite der Ensisheimer Straße und die südliche Straßenseite der Jahnstraße die Breisacher Straße erreicht werden. Diese wird an der Lichtsignalanlage gequert. Anschließend laufen die Schüler:innen auf der östlichen Gehwegseite der Breisacher Straße Richtung Süden in die Dekan-Martin-Straße und folgen dieser auf der nördlichen Straßenseite. An der Kreuzung Dekan-Martin-Straße/Friedhofstraße/Merianstraße soll die Straßenseite gewechselt werden auf die südliche Gehwegseite der Merianstraße. Das Schulzentrum wird über den vorgezogenen Seitenraum der Zähringerstraße erreicht.

Für das **Wohngebiet „Sandroggen“** wird eine Führung über die südwestliche Straßenseite der Sandroggenstraße bis zum Kreisverkehr Kronenrain/Breisacher Straße/Schlüsselstraße/Basler Straße vorgeschlagen. Dort werden die Fußgängerüberwege an der Basler Straße sowie der Schlüsselstraße genutzt. Ab hier ist die Führung dieselbe wie bei den vorgeschlagenen Routen aus dem Wohngebiet „Stadtmitte“ (siehe unten). Schüler:innen aus dem südlichen Teil des Wohngebietes „Sandroggen“ laufen über die Gehwege zur Saarengrünstraße. Die Basler Straße wird mit Hilfe der Mittelinsel gequert. Hier ist aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens besondere Vorsicht geboten. Danach erfolgt die Zuwegung zum Schulzentrum gleichermaßen wie die Führung aus dem Wohngebiet „Südlich Bahnparallele“.

Schüler:innen aus dem **Wohngebiet „Südlich Bahnparallele“** gelangen über die östliche bzw. nördliche Straßenseite der Beethovenstraße zum Gutnauweg. Dort muss der Gutnauweg ohne Querungshilfe überquert werden, was unter Berücksichtigung des fließenden Verkehrs erfolgt. Auf der westlichen Seite des Gutnauwegs überqueren die Kinder und Jugendlichen die Bahnschienen und gelangen zum Kreisverkehr. Beim Queren der Straße Beim Bahnhof ist besondere Vorsicht geboten. Über die westliche Gehwegseite der Pommernstraße wird die Müllheimer Straße erreicht. Aufgrund der geringen Gehwegbreite ist in der Pommernstraße besondere Vorsicht geboten. Die Müllheimer Straße wird an der Lichtsignalanlage gequert. Anschließend erfolgt die Zuwegung zum Schulzentrum über die Zähringerstraße.

Über die Gehwege der Bahnhofstraße, der Kreuzstraße und der Ölstraße erreichen die Schüler:innen des **Wohngebietes „Südlich Müllheimer Straße“** die Müllheimer Straße und laufen diese auf der südlichen Gehwegseite entlang. Diese wird an der Lichtsignalanlage gequert. Anschließend erfolgt die Zuwegung zum Schulzentrum über die Zähringerstraße.

Aus dem **Wohngebiet „Stadtmitte“** wird eine Führung über den Rathausplatz auf die nördliche Straßenseite der Dekan-Martin-Straße empfohlen. An der Kreuzung Dekan-Martin-Straße/Friedhofstraße/Merianstraße soll die Straßenseite gewechselt werden auf die südliche Gehwegseite der Merianstraße. Das Schulzentrum wird über den vorgezogenen Seitenraum der Zähringerstraße erreicht.

Für das **Wohngebiet „Freiburger Straße“** wird eine Führung entlang der Freiburger Straße zum Schulzentrum empfohlen. Die Zuwegung erfolgt über die Gehwege der umgebenen Wohnstraßen.

4.2.2 Kreisgymnasium

Schüler:innen aus dem **Wohngebiet „Rohrkopf“** gelangen über die östliche Gehwegseite der Straße Im Rohrkopf oder über die östliche Straßenseite der Berner Straße auf die nördliche Seite der Westtangente. Die Querung dieser wird an der Fußgängersignalanlage empfohlen. Kinder und Jugendliche aus dem **Wohngebiet „Westtangente Nord“** nutzen die Gehwege bis zur südlichen Straßenseite der Westtangente. Für die Querung der Straße Im Grün wird die ungesicherte Querungsanlage an der Kreuzung zur Westtangente empfohlen. Von hier aus erfolgt die Führung entlang des Gehwegs an der Westtangente zum Kreisverkehr. Die Breisacher Straße wird an der Mittelinsel gequert. Aufgrund der Lage und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist hier besondere Aufmerksamkeit erforderlich. Anschließend folgen die Schüler:innen der südlichen Gehwegseite der Breisacher Straße bis sie über die Freiburger Straße das Kreisgymnasium erreichen.

Aus dem **Wohngebiet „Mühlköpfe“** führt die empfohlene Route über die westliche Gehwegseite des Bleichewegs in die Wolfgrünstraße. Bis zum Lückenschluss des Gehwegs auf der nordwestlichen Straßenseite ist hier besondere Aufmerksamkeit erforderlich. Nach Querung der Jahnstraße gelangen die Schüler:innen zur Breisacher Straße. Alternativ soll über die östliche Gehwegseite der Ensisheimer Straße und die südliche Straßenseite der Jahnstraße die Breisacher Straße erreicht werden. Diese wird an der Lichtsignalanlage gequert. Anschließend laufen die Kinder und Jugendlichen über die südliche Gehwegseite der Breisacher Straße und biegen in die Tullastraße ab. Bei Querung der Tennenbacher Straße ist auf den fließenden Verkehr zu achten. Das Kreisgymnasium wird nach Querung der Freiburger Straße erreicht.

Für das **Wohngebiet „Sandroggen“** wird eine Führung über die südwestliche Straßenseite der Sandroggenstraße bis zum Kreisverkehr Kronenrain/Breisacher Straße/Schlüsselstraße/Basler Straße vorgeschlagen. Dort werden die Fußgängerüberwege an der Basler Straße sowie der Schlüsselstraße genutzt. Ab hier ist die Führung dieselbe wie bei den vorgeschlagenen Routen aus dem Wohngebiet „Stadtmitte“. Schüler:innen aus dem südlichen Teil des Wohngebietes Sandroggen laufen über die Gehwege zur Saarengrünstraße. Die Basler Straße wird mithilfe der Mittelinsel gequert. Hier ist aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens besondere Vorsicht geboten. Danach erfolgt die Zuwegung zum Gymnasium gleichermaßen wie die Führung aus dem Wohngebiet „Südlich Bahnparallele“.

Schüler:innen aus dem **Wohngebiet „Südlich Bahnparallele“** gelangen über die östliche bzw. nördliche Straßenseite der Beethovenstraße zum Gutnauweg. Dort muss der Gutnauweg ohne Querungshilfe überquert werden, was unter Berücksichtigung des fließenden Verkehrs erfolgt. Auf

der westlichen Seite des Gutnauwegs überqueren die Kinder und Jugendlichen die Bahnschienen und gelangen zum Kreisverkehr. Beim Queren der Straße beim Bahnhof ist besondere Vorsicht geboten. Über die westliche Gehwegseite der Pommernstraße wird die Müllheimer Straße erreicht. Über die Gehwege der Bahnhofstraße, der Kreuzstraße und der Ölstraße erreichen die Schüler:innen des **Wohngebietes „Südlich Müllheimer Straße“** die Müllheimer Straße. Diese wird an der Lichtsignalanlage bzw. an der Mittelinsel weiter östlich gequert. Anschließend erfolgt die Zuwegung zum Kreisgymnasium über die Freiburger Straße, an deren Gehwegnasen die Straßenseite auf die östliche Gehwegseite gewechselt wird.

Aus dem **Wohngebiet „Stadtmitte“** wird eine Führung über den Rathausplatz auf die nördliche Straßenseite der Dekan-Martin-Straße empfohlen. Von dort gelangen die Schüler:innen entweder über die westliche Straßenseite der Tennenbacherstraße bzw. über die östliche Gehwegseite der Zähringer Straße zur Tullastraße. Um zum Kreisgymnasium zu gelangen, muss anschließend die Freiburger Straße gequert werden.

Für das **Wohngebiet „Freiburger Straße“** wird eine Führung entlang der Freiburger Straße zum Kreisgymnasium empfohlen. Die Zuwegung erfolgt über die Gehwege der umgebenen Wohnstraßen.

4.2.3 Ortsteile

Grißheim

Kinder und Jugendliche aus dem **Wohngebiet „Kaibenäckerle“** nutzen die westliche Gehwegseite der Gustav-Wick-Straße und queren die Bugginer Straße, an der neu zu errichtenden Querungsanlage. Anschließend laufen sie auf der westlichen Seite der Bugginer Straße bis sie über die Straße Schulweg die Rheinschule erreichen. Schüler:innen, die im östlichen Teil des Wohngebietes wohnen, laufen entlang der nördlichen Gehwegseite der Luginslangstraße. Die Querung erfolgt auf Höhe der Straße Schwarzwaldring und der Schulweg wird auf der westlichen Straßenseite der Heitersheimer Straße fortgesetzt. Bei Querung der Bugginer Straße auf Höhe des Kindergartens ist besondere Aufmerksamkeit aufgrund des Hol- und Bringverkehrs erforderlich. Durch die Einrichtung einer Querungshilfe bzw. durch eine Fahrbahn-Einengung wird die Querung zukünftig erleichtert. Die Schüler:innen folgen nun der südlichen Gehwegseite der Bugginerstraße bis sie die Schule über die Straße Schulweg erreichen.

Aus den **Wohngebieten „Schulergärten“ und „Johanniterweg“** führt die empfohlene Schulwegroute über die südliche Zollstraße zur Kreuzung Rheinstraße/Meierstraße/Zollstraße. Die Rheinstraße wird an der gesicherten Querungsanlage überquert. Bis zur Einrichtung dieser ist hier besondere Vorsicht geboten. In der Meierstraße wird zunächst die südliche Gehwegseite empfohlen, die zukünftig verbreitert werden soll. Auf Höhe der neuen Straße erfolgt die Querung mit anschließender Nutzung der nördlichen Gehwegseite der Dr.-Harter-Straße. Über den Parkplatz an der Rheinhalle kann die Grundschule erreicht werden.

Den Schüler:innen aus dem **Wohngebiet „Am Neuenburger Weg“** wird empfohlen, jeweils die Seite des Am Neuenburger Wegs mit Gehweg zu nutzen. Anschließend nutzen sie die westliche Gehwegseite der Rheinstraße bis zu Kreuzung Rheinstraße/Meierstraße/Zollstraße. Ab hier

erfolgt der Schulweg analog zu den Empfehlungen für die Wohngebiete „Schulergärten“ und „Johanniterweg“.

Kinder und Jugendliche aus dem **Wohngebiet „Nördlich oberer Sichlingweg“** nutzen den Gehweg im Sichlingweg bis zur Rheinstraße. Dort gehen sie auf der östlichen Gehwegseite bis zur Einmündung der Meierstraße und laufen dort ebenso wie Schüler:innen aus den Wohngebieten „Schulergärten“, „Johanniterweg“ und „Am Neuenburger Weg“.

Zienken

Aus den **Wohngebieten „Obere Riese“ und „Obere Riese II“** führt die empfohlene Schulwegroute über den nördlichen Gehweg des Eichenwegs bzw. entlang des innenliegenden Gehwegs des Fasänenwegs oder des Akazienwegs zur Eichenstraße. Die Kinder und Jugendlichen laufen entlang der Alten Landstraße bis zur Einmündung der Oberen Dorfstraße. An dieser Stelle soll zukünftig ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden. Die Route führt weiter entlang der Oberen Dorfstraße auf dem zu errichtenden Gehweg auf der nördlichen Straßenseite über den eigenständigen Fußweg zur Hügelheimer Straße. Die dort zu errichtende Gehwegnase verringert die Querungsdistanz zur Brunnenstraße. Aufgrund der geringen Verkehrsmenge in der Brunnenstraße (Anlieger frei), wird diese Straße trotz fehlender Gehwege empfohlen. Anschließend laufen die Kinder und Jugendlichen auf dem westlichen Gehweg der Hügelheimer Straße zur Grundschule. Bei Querung der Fahrbahn vor dem Buswendekreis ist insbesondere auf den Hol- und Bringverkehr bzw. den Busverkehr zu achten.

Kinder und Jugendliche aus dem **Wohngebiet „Unterm Dorf I“** nutzen die innenliegende Gehwegseite der Fritz-Kaltenbach-Straße bzw. der Straße im Kleegärtle und erreichen die Schule über den eigenständigen Gehweg im Südosten des Gebiets. Von dort ist die Grundschule unter Beachtung des Hol- und Bring- sowie Busverkehrs über den Buswendekreis zu erreichen.

Die Schüler:innen aus dem **Wohngebiet „Rheinweg“** nutzen die südliche Gehwegseite des Rheinwegs. Sie queren die Alte Landstraße am vorhandenen Fußgängerüberweg erst, wenn Kontakt zum Autofahrer: innen aufgenommen wurde und der Pkw tatsächlich zum Stehen gekommen ist bzw. sich eine ausreichende Lücke im fließenden Verkehr ergibt. Nach dem Passieren wird der südliche Gehweg der Hügelheimer Straße empfohlen. Auf Höhe der zu errichtenden Gehwegnase bündelt sich die Route mit der Laufstrecke der Schüler:innen aus den Wohngebieten „Oberer Riese“ und „Oberer Riese II“.

Steinenstadt

Kinder und Jugendliche aus dem **Wohngebiet "Schlüsselgärtle"** und direkter Umgebung laufen auf der nördlichen Seite des Basler Weges bis zur Hauptstraße. Dieser und im weiteren Verlauf der Kirchstraße folgen sie entlang der rechten Straßenseite bis zur Kreuzung Kirchstraße/ Maierhofstraße. Nach zweimaliger Überquerung der Kirchstraße kann die Grundschule erreicht werden. Letztere soll zukünftig mit Hilfe einer Gehwegnase erleichtert werden.

Für das **Wohngebiet rund um die „Fischergasse“** wird empfohlen, jene Straße bis zur Hauptstraße zu gehen. Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist bei der Querung der Hauptstraße besonders auf den fließenden Verkehr zu achten. Um das Sicherheitsrisiko

von Schüler:innen an dieser Stelle zu minimieren, wird die Einrichtung einer Gehwegnase empfohlen. Anschließend laufen sie entlang des neu zu errichtenden Gehwegs an der westlichen Seite der Kirchstraße bis zur vorgeschlagenen Gehwegnase vor der Grundschule. Bis zu dessen Fertigstellung nutzen die Kinder und Jugendlichen die östliche Seite der Kirchstraße und queren diese auf Höhe der Hauptstraße sowie der Maierhofstraße.

Aus dem **nördlichen Wohngebiet Malzacker Ost** führt die empfohlene Route über die südliche Gehwegseite der Berliner Straße in den Hebelweg. Zukünftig sollen Markierungen auf dem Gehweg die Schüler:innen auf die beste Stelle zum Queren hinweisen. Über den Römerweg gelangen die Kinder und Jugendlichen zu Gartenstraße, wo sie sich am östlichen Fahrbahnrand fortbewegen. Der eigenständige Fußweg der Gartenstraße führt zur St.-Barbara-Straße. Nach dem Umbau des Straßenabschnitts kann die östliche Gehwegseite bis zum Kindergarten, ab dort der eigenständige Fußweg zur Schule genutzt werden. Eine Alternativroute aus dem nordöstlichen Wohngebiet bildet die Johanniterallee, die auf der westlichen Gehwegseite bis zur Kirche genutzt werden kann. Von dort ist die Grundschule mit Nutzung der nördlichen Straßenseite der Kirchstraße erreichbar.

4.3 Radschulwegempfehlungen

Auf Basis der Online-Befragung sowie der oben beschriebenen Analyse wurden Empfehlungen für Radschulwege entwickelt. Diese berücksichtigen die tatsächlich mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege der Schüler:innen, die während der Online-Befragung abgefragt wurden. Abgebildet ist das Ziel-Schulwegenetz, das nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen, den sichersten Schulweg darstellt. Den Schulwegplänen kann entnommen werden, welche Straße mit dem Rad genutzt und an welcher Stelle gequert werden soll. Zudem sind Orte markiert, an denen besondere Aufmerksamkeit gefordert ist.

4.3.1 Schulzentrum

Schüler:innen aus dem **Wohngebiet „Rohrkopf“** fahren über die Berner Straße oder Im Rohrkopf zur nördlichen Seite der Westtangente. An der Lichtsignalanlage queren sie die Straße und nutzen nun die südliche Seite der Westtangente bis zum Kreisverkehr. An der Mittelinsel sollen die Schüler:innen die Breisacher Straße queren und den gemeinsamen Geh- und Radweg nutzen. Ab der Freiburger Straße wird die Straßennutzung bis zum Schulzentrum empfohlen.

Radfahrer:innen aus dem **Wohngebiet „Mühlenköpfe“** nutzen die Fahrbahn der angrenzenden Wohnstraßen, um zum Bleichweg und zur Wolfsgrünstraße bzw. zur Vogesenstraße und Jahnstraße zu gelangen. In der Wolfsgrünstraße soll bergauf der neu angebrachte einseitige Schutzstreifen genutzt werden. Nach Querung der Breisacher Straße wird die Führung über die Spitalstraße, den Marktplatz und die Rebstraße in die Merianstraße bis zum Schulzentrum empfohlen.

Aus dem Wohngebiet **„Westtangente Nord“** wird eine Radverkehrsführung analog zum Wohngebiet „Rohrkopf“ oder alternativ zum Wohngebiet „Mühlenköpfe“ empfohlen.

Schüler:innen aus dem nördlichen Teil des **Wohngebietes „Sandroggen“** nutzen die Fischerstraße und Sandroggenstraße bis zum Kreisverkehr Kronenrain/Breisacher Straße/Schlüsselstraße/Basler Straße. Anschließend wird eine Führung über den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Schlüsselstraße empfohlen. Beim Abbiegen in die Friedhofstraße ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich. Über die Merianstraße wird das Schulzentrum erreicht. Aus dem südlichen Teil sollen die Schüler:innen die Werner-von-Siemens-Straße und im Anschluss die umzusetzenden Schutzstreifen in der Saarengrünstraße nutzen. Aufgrund der groß dimensionierten Kreuzung Basler Straße/Gutnauweg/Saarengrünstraße ist hier besonders umsichtig, die Straße zu queren. Danach erfolgt die Zuwegung zum Schulzentrum identisch wie aus dem Wohngebiet „Südlich Bahnparallele“ und „Südlich Müllheimer Straße“.

Radfahrer:innen aus dem **Wohngebiet „Südlich Bahnparallele“** gelangen über die Beethovenstraße zum Gutnauweg und nutzen diesen bis zum Kreisverkehr. Ab dort nutzen sie mit den Schüler:innen aus dem **Wohngebiet „Südlich Müllheimer Straße“** die Pommernstraße und biegen in die Müllheimer Straße ab. Nach dem Abbiegen in die Freiburger Straße kann das Schulzentrum erreicht werden.

Aus dem **Wohngebiet „Stadtmitte“** wird eine Führung über den Marktplatz auf die Rebstraße empfohlen. Alternativ sollen die Schüler:innen den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich der Schlüsselstraße sowie die Friedhofstraße befahren. Um zum Schulzentrum zu gelangen, soll anschließend die Merianstraße genutzt werden.

Für das **Wohngebiet „Freiburger Straße“** wird eine Führung entlang der Freiburger Straße zum Schulzentrum empfohlen.

4.3.2 Kreisgymnasium

Schüler:innen aus dem **Wohngebiet „Rohrkopf“** fahren über die Berner Straße oder Im Rohrkopf zur nördlichen Seite der Westtangente. An der Lichtsignalanlage queren sie die Straße und nutzen nun die südliche Seite der Westtangente bis zum Kreisverkehr. An der Mittelinsel sollen die Schüler:innen die Breisacher Straße queren und den gemeinsamen Geh- und Radweg nutzen. Über die Freiburger Straße wird das Gymnasium erreicht.

Radfahrer:innen aus dem **Wohngebiet „Mühlenköpfe“** nutzen die Fahrbahn der angrenzenden Wohnstraßen, um zum Bleicheweg und zur Wolfsgrünstraße bzw. zur Vogesenstraße und Jahnstraße zu gelangen. In der Wolfsgrünstraße soll bergauf der neu angebrachte einseitige Schutzstreifen genutzt werden. Nach Querung der Breisacher Straße wird diese bis zur Freiburger Straße und zum Gymnasium empfohlen.

Aus dem Wohngebiet **„Westtangente Nord“** wird eine Radverkehrsführung analog zum Wohngebiet „Rohrkopf“ oder alternativ zum Wohngebiet „Mühlenköpfe“ empfohlen.

Schüler:innen aus dem nördlichen Teil des **Wohngebietes „Sandroggen“** nutzen die Fischerstraße und Sandroggenstraße bis zum Kreisverkehr Kronenrain/Breisacher Straße/Schlüsselstraße/Basler Straße. Anschließend wird eine Führung über den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Schlüsselstraße empfohlen. Beim Abbiegen in die Friedhofstraße ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich. Anschließend soll die Merianstraße, die Zähringerstraße und die Tullastraße genutzt

werden. Über die Freiburger Straße wird das Gymnasium erreicht. Aus dem südlichen Teil sollen die Schüler:innen die Werner-von-Siemens-Straße und im Anschluss die umzusetzenden Schutzstreifen in der Saarengrünstraße nutzen. Aufgrund der groß dimensionierten Kreuzung Basler Straße/Gutnauweg/Saarengrünstraße ist hier besonders umsichtig, die Straße zu queren. Danach erfolgt die Zuwegung zum Schulzentrum identisch wie aus dem Wohngebiet „Südlich Bahnparallele“ und „Südlich Müllheimer Straße“.

Radfahrer:innen aus dem **Wohngebiet „Südlich Bahnparallele“** gelangen über die Beethovenstraße zum Gutnauweg und nutzen diesen bis zum Kreisverkehr. Ab dort nutzen sie mit den Schüler:innen aus dem **Wohngebiet „Südlich Müllheimer Straße“** die Pommernstraße und biegen in die Müllheimer Straße ab. Nach dem Abbiegen in die Freiburger Straße kann das Gymnasium erreicht werden.

Aus dem **Wohngebiet „Stadtmitte“** wird eine Führung über den Marktplatz auf die Rebstraße empfohlen. Alternativ sollen die Schüler:innen den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich der Schlüsselstraße sowie die Friedhofstraße befahren. Um zum Schulzentrum zu gelangen, soll anschließend die Merianstraße, die Zähringerstraße, die Tullastraße und die Freiburger Straße genutzt werden.

Für das **Wohngebiet „Freiburger Straße“** wird eine Führung entlang der Freiburger Straße zum Gymnasium empfohlen.

4.4 Hol- und Bringverkehr

Je nach Schulform werden in Neuenburg 10-24 % der Schüler:innen mit dem Pkw zur Schule gebracht bzw. von der Schule abgeholt.¹ Insbesondere zu den Anfangszeiten der Schulen berichten Eltern und Schulleitungen von schweren Verkehrsbehinderungen, die ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsrisiko für Schüler:innen darstellen. Nicht alle Hol- und Bringvorgänge können vermieden werden, häufig werden Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf o. ä. zur Schule gebracht. Daher gilt es diese Vorgänge sicher für alle Schülerinnen und Schüler abzuwickeln.

In Neuenburg ist besonders das Schulzentrum vom Hol- und Bringverkehr betroffen. In dessen Umgebung konzentrieren sich mehrere Faktoren, die die Errichtung von Elternhaltestellen in der weiteren Umgebung erschweren. Die umliegenden Sammelstraßen liegen in Tempo 30-Zonen, auf denen sowohl der Bus verkehrt als auch das Radhauptnetz liegt. Mit einigen Ausnahmen (z. B. Zähringer Straße und Müllheimer Straße) weisen die Gehwege eine Breite von unter 1,60 m auf, an denen zudem viele Grundstücksausfahrten liegen. Es gibt einen hohen Anteil an ruhendem Verkehr im Quartier, der häufig entlang der Straße parkt.

Um den Bedarf an Elternhaltestellen zu ermitteln, wurde eine Berechnung unter folgenden Annahmen durchgeführt:

¹ Diese Werte beruhen auf der Online-Befragung, die im Rahmen der Schulwegplanung durchgeführt wurde.

- Die morgendlichen Bringvorgänge stellen den verkehrlich ungünstigeren Fall dar, da sie i.d.R. zeitlich sehr komprimiert auftreten. Eine Entzerrung findet durch die unterschiedlichen Beginnzeiten der verschiedenen Schulformen statt. Die mittäglichen und nachmittäglichen Abholvorgänge finden zeitlich wesentlich entzerrter statt, insbesondere aufgrund unterschiedlicher Schulendzeiten.
- 36 % der Grundschulkinder und 19 % der Realschüler:innen² werden mit dem Auto zur Schule gebracht. Dies bedeutet, dass bei einer Anwesenheitsquote von 95 % 105 Hol- und Bringvorgänge vor der Grundschule und 88 Hol- und Bringvorgänge vor der Realschule am Morgen bzw. mittags und nachmittags durchgeführt werden (vgl. Tabelle 1).
- Da die Beginnzeiten der beiden Schulformen zeitversetzt starten, überschneiden sich diese nicht und die Berechnungen werden mit dem höheren Wert (dem der Grundschule) durchgeführt.
- 100% der Bringvorgänge finden zur ersten Schulstunde statt.
- Bringvorgänge erfolgen in einem Zeitrahmen von ca. 20 Minuten.
- Die Dauer eines Halte- /Aussteigevorgangs beläuft sich auf etwa 1 bis 2 Minuten.
- Daher sind ca. 10-20 Halte- /Aussteigevorgänge je Stellplatz möglich.

Daraus resultiert ein Bedarf an ca. 8 Kfz-Stellplätzen zur Abwicklung des morgendlichen Bring- und Holverkehrs. Dabei gilt es zu beachten, dass ein zu großes Stellplatzangebot womöglich ein Signal an die Eltern sendet, dass Bring- und Holdienste „normal“ sind und die anderen Verkehrsarten nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Tabelle 1: Berechnung der Hol- und Bringverkehre

	Anzahl Schüler:innen	Anwesenheitsquote (Berücksichtigung von Krankheit etc.)	Anteil der Schüler:innen, die als Mitfahrer:in anreisen	Anzahl Hol- /Bringvorgänge morgens bzw. mittags und nachmittags	Anzahl Kfz-Fahrten (bei 4 Wegen pro Kfz)
Grundschule	306	95 %	24-46 % (Annahme: 36 %)	105 / 105	420
(Werk-) Realschule	488	95 %	13-24 % (Annahme: 19 %)	88 / 88	352

Quelle: eigene Berechnungen

Die Zugänge auf das Schulgelände befinden sich auf der östlichen und westlichen Seite (vgl. Abbildung 6). Damit nach dem Aussteigen kein Querungsvorgang erforderlich ist, sollen die Elternhaltestellen auf der richtigen Straßenseite angebracht werden. Daraus ergeben sich zwei Anfahrtskorridore:

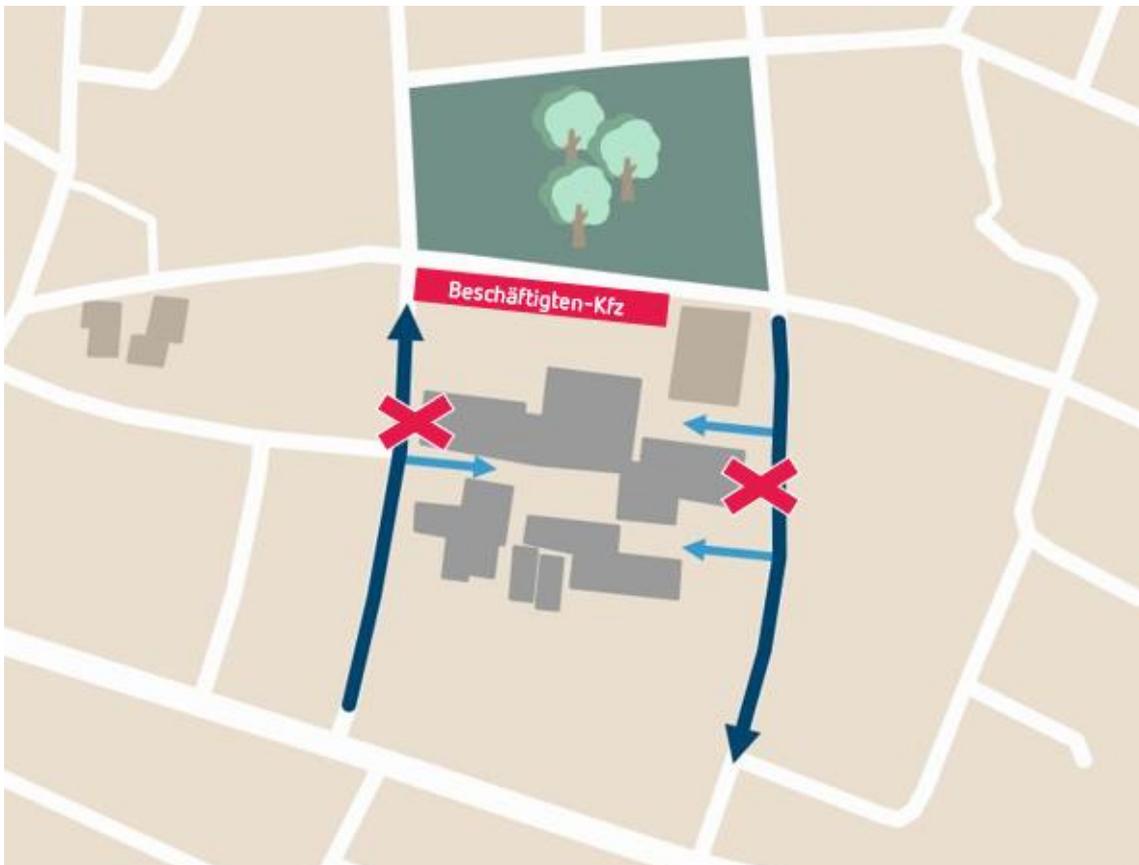
- Von Süd nach Nord: Zähringer Straße
- Von Nord nach Süd: Freiburger Straße

Die sich dort befindenden Beschäftigten-Stellplätze sollen in der Friedhofstraße angeordnet werden (vgl. Abbildung 6). Dort reduzieren sich die Fahrbewegungen auf einen Anfahrts- und

² Diese Annahmen beruhen auf den Werten der Online-Befragung, die im Rahmen der Schulwegplanung durchgeführt wurde.

Abfahrtsweg („morgens hin – nachmittags weg“). Um potenzielle Gefahrenquellen beim Ein- und Ausparken zu minimieren, soll der Straßenraum umgebaut werden, sodass die Schüler:innen hinter den Parkplätzen laufen (Fahrbahn – Stellplätze – Gehweg).

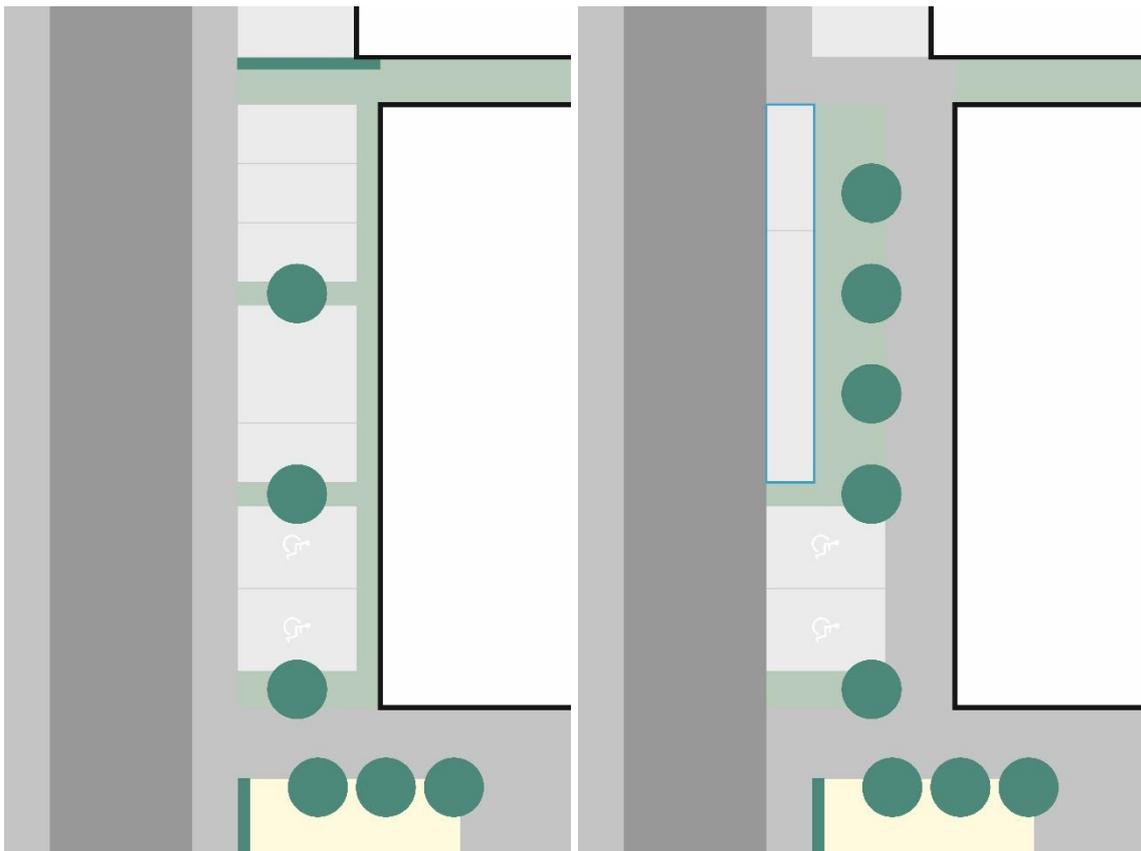
Abbildung 6: Standorte Hol- und Bringzone



Quelle: Planersocietät

Vor der Grundschule befinden sich derzeit zwei Behindertenparkplätze und sechs Stellplätze. An dieser Stelle sollen die Stellplätze für Behinderte bestehen bleiben, die Senkrechtstellplätze sollen in eine Hol- und Bringzone mit drei Längselternhaltestellen umgewandelt werden. Wie in der Friedhofsstraße soll ebenfalls der Gehweg hinter die Stellplätze verlegt werden, es kommt zu keiner Einschränkung der Fahrbahnbreite. Die Bäume können dabei bestehen bleiben und ggf. weitere gepflanzt werden (vgl. Abbildung 7).

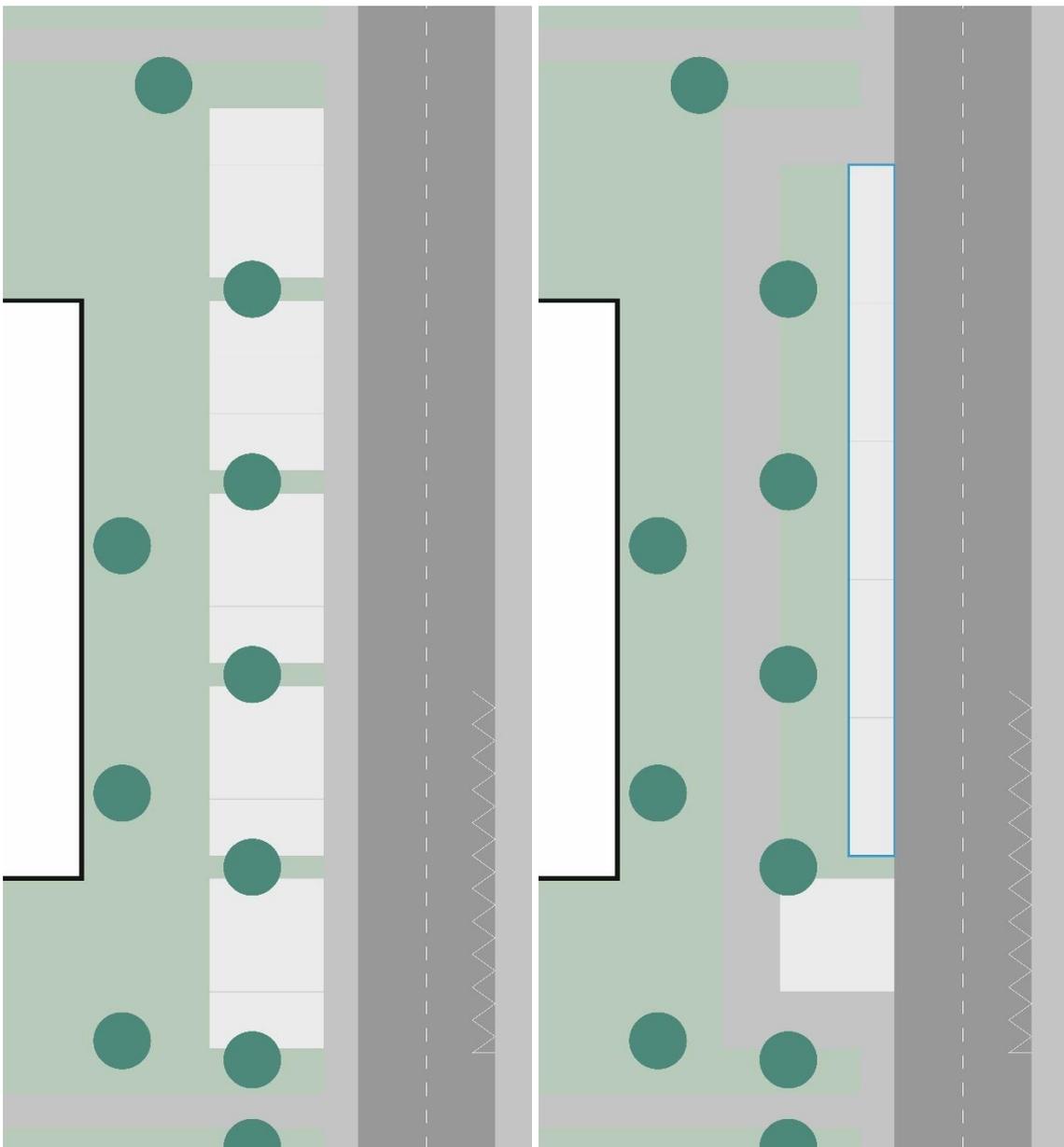
Abbildung 7: Skizze zur Hol- und Bringzone in der Zähringer Straße



Quelle: eigene Darstellung

Zwischen den Zugängen zur (Werk-)Realschule bestehen momentan 15 Stellplätze in Senkrechtaufstellung. Dort soll ebenfalls eine Hol- und Bringzone entstehen, mit fünf Elternhaltestellen in Längsaufstellung, zwei der Senkrechstellplätze sollen erhalten bleiben. Der Gehweg soll ebenfalls hinter die Stellplätze verlegt werden, um die Gefahren beim Ein- und Ausparken zu minimieren.

Abbildung 8: Skizze zur Hol- und Bringzone in der Freiburger Straße



Quelle: eigene Darstellung

Um Dauerparker zu vermeiden und den beabsichtigten Umschlag zu gewährleisten, müssen die Hol- und Bringzonen in ihrer Haltedauer zeitlich beschränkt werden. Von 07:00 Uhr bis 8:30 Uhr sowie zur Mittagszeit sollen die Elternhaltestelle als solche genutzt werden, daher soll in diesen Zeitspannen eine zeitliche Beschränkung auf 30 Minuten gelten. Zur Etablierung der Anfahrtskorridore und der Gewährleistung eines sicheren und möglichst störungsfreien Verkehrsablaufes sollen auf den jeweils gegenüberliegenden Straßenseiten (östliche Straßenseite der Freiburger Straße, westliche Straßenseite der Zähringer Straße) ein absolutes Halteverbot angeordnet werden.

4.5 Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen der Schulen im Neuenburger Stadtgebiet auf dem täglichen Weg zur Schule bzw. nach Hause betreffen. Damit werden jedoch auch Eltern (Hol- und Bringverkehre) sowie Lehrkräfte (als Vorbild bzw. Initiatorinnen und Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einbezogen. Darüber hinaus sollen bereits im Kindergarten erste Ansätze einer umweltfreundlichen Mobilität vermittelt werden. Durch diese Ansätze soll eine möglichst große Anzahl junger Menschen angesprochen werden, die für die Mobilität der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Ihnen sollen die Vorteile, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden.

Zur Einführung des schulischen Mobilitätsmanagements wird die Einrichtung einer gesamtstädtischen Koordinierungsstelle empfohlen. Diese fungiert als Ansprechpartnerin für die Schulen und weiteren Lehrstätten und spricht diese aktiv auf mögliche Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements an. Letztlich sollen die Schulen (und weiteren Bildungsstätten) und die weiteren Akteure (Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte) unter Anleitung der städtischen Koordinierungsstelle dazu animiert werden, möglichst eigenständige Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement umzusetzen. Konkrete Maßnahmen sind in Kooperation mit den Einrichtungen und Akteuren vor Ort zu erarbeiten. Grundsätzlich werden die folgenden Ansätze empfohlen:

- Unterstützung der Schulen bei Befragungen der Lehrkräfte, Schülerinnen und Schüler und deren Eltern zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Dienst- bzw. Schulweg
- Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr (z. B. Flyer und weiteres Infomaterial, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC o. Ä.)
- Anregung und Unterstützung bei der Organisation eines Walking-Bus (Gruppe, die begleitet von Eltern zur Schule geht) und/oder Cycle-Train-Projekten (Schülerinnen und Schüler-Radgruppe, die begleitet von Eltern zur Schule fährt)
- Anstoß regelmäßiger Aktionen zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit (z. B. Aktionswoche zum Thema eigenständige Mobilität / umweltbewusste Mobilität / sichere Mobilität, Aktion „mein Schulweg“: geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung)
- Auszeichnung von besonders engagierten Lehrstätten
- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements

Die alltägliche durch Schulen und weitere Bildungsstätten (z. B. Kindertagesstätten) ausgelöste Mobilität hat das Potenzial, ein besonders nachhaltiger Baustein für eine neue Mobilitätskultur in Neuenburg zu werden. Kinder und Jugendliche sind in ihrer Mobilität nicht auf ein Verkehrsmittel beschränkt und dementsprechend offen für Mobilitätsmanagementmaßnahmen. Größtmöglicher Ansatzpunkt sind hier zwar die Kinder und Jugendlichen, allerdings sind in diesem Zusammenhang auch die Eltern und die Lehrkräfte entscheidend. Als Auslöser von täglichen Hol- und

Bringverkehren stehen Eltern im Fokus des schulischen Mobilitätsmanagements; als Vorbilder sowie Initiatoren müssen Lehrkräfte angesprochen werden. Ziel ist es, eine möglichst große Zahl an Menschen der heranwachsenden Generation zu erreichen, die für die Mobilität der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Ihnen sollen möglichst früh die Ziele, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden. Über ihre Kinder können darüber hinaus auch einige Elternteile erreicht werden, die ausgehend vom schulischen Mobilitätsmanagement auch eigene Mobilitätsmuster überdenken und umstellen.

Um die erfolgreiche Umsetzung bzw. Einleitung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements in Neuenburg zu kommunizieren, sollten diese öffentlichkeitswirksam vermarktet werden. So können nicht nur weitere Lehrstätten zur Umsetzung von schulischem Mobilitätsmanagement angeregt werden, sondern auch weitere Teile der Neuenburger Bevölkerung zu einem Umdenken in ihrer alltäglichen Mobilität gebracht werden. Bestandteil der öffentlichkeitswirksamen Vermarktung ist außerdem die Initiierung von Programmen und Wettbewerben, an denen die Schulen, Kindertagesstätten und weitere Lehrstätten teilnehmen können. Diese sollen zur Begeisterung und Überzeugung der Schülerinnen und Schüler beitragen und das Umdenken aller Beteiligten fördern. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, besonders erfolgreiche Lehrstätten vonseiten der Stadt auszuzeichnen und mit nationalen oder landesweiten Zertifikaten auszustatten (z. B. Fahrradfreundlicher Arbeitgeber, etc.).

4.6 Maßnahmenplan

Zur Verbesserung der Schulwege in Neuenburg am Rhein wurden 28 Maßnahmenvorschläge in Neuenburg, 6 Maßnahmenvorschläge in Grißheim, 6 Maßnahmenvorschläge in Zienken und 10 Maßnahmenvorschläge in Steinenstadt entwickelt. Diese sind in Abstimmung mit der Stadt Neuenburg in kurzfristige und langfristige Maßnahmen unterteilt worden. Teilweise sind diese Maßnahmen auch analog zu bestehenden Konzepten der Stadt Neuenburg (z.B. Nahmobilitätskonzept). Die Maßnahmenvorschläge zu den Schulwegen gilt es im Rahmen des Umsetzungsprozesses weiter zu prüfen (rechtlich und baulich) und weiter zu konkretisieren. Es werden nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, dennoch sind insbesondere bei Neu- und Umbauplanungen Maßnahmen auf den Schulwegen mit besonderer Priorität zu behandeln.

Die Maßnahmen des Schulwegplans sind zudem über das LGVFG mit bis zu 75% förderfähig, somit können im Rahmen der Umsetzung auch attraktive Fördermittel beantragt werden. Als Ansprechperson bei Fragen zur Umsetzung und Förderung der Maßnahmen im Bereich Fußverkehr und Schulwegplanung stehen auch die Fußverkehrsbeauftragten der Regierungspräsidien zur Verfügung.

Tabelle 2: Maßnahmenempfehlungen Neuenburg

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenemp-fehlung	Kurzfristige Maßnahme/ Alternativmaßnahme	Langfristige Maß-nahme
G1	Wolfsgrünstraße		<ul style="list-style-type: none"> • Aus dem Wohngebiet „Mühlenköpfe“ führt der empfohlene Schulweg über den Bleichweg in die Wolfsgrünstraße. Dort ist die nutzbare Gehwegbreite deutlich unter 1,60 m bzw. ist teilweise kein Gehweg vorhanden. Daher ist bis zum Lückenschluss des Gehwegs auf der nordwestlichen Straßenseite besondere Aufmerksamkeit erforderlich. • Zudem schränkt der ruhende Verkehr auf dem Gehweg den Fußverkehr ein. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lückenschluss des Gehweges auf der nordwestlichen Straßenseite (<i>analog zum Schulwegplan 2011</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Fahrbahnrestbreite 	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Einhaltung der notwendigen Fahrbahnrestbreite kann eine bauliche Ausführung erfolgen
G2	Dekan-Martin-Straße		<ul style="list-style-type: none"> • Aus dem Wohngebiet „Stadtmitte“ wird eine Führung über den Rathausplatz auf die nördliche Straßenseite der Dekan-Martin-Straße empfohlen. Dort ist die nutzbare Gehwegbreite deutlich unter 1,60 m. • Zudem schränkt der ruhende Verkehr auf dem Gehweg den Fußverkehr ein. 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuordnung des ruhenden zur Reduzierung des Gehwegparkens 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Einschränkung des ruhenden Verkehrs auf der Nordseite • Daueraufgabe: Ahndung des Gehwegparkens 	<ul style="list-style-type: none"> • Markierung von Kfz-Parkflächen auf der südlichen Straßenseite
G3	Tennenbacherstraße		<ul style="list-style-type: none"> • Aus dem Wohngebiet „Stadtmitte“ wird eine Führung über den Rathausplatz zur Dekan-Martin-Straße empfohlen. Von dort gelangen die Schüler:innen über die Tennenbacherstraße zur Zähringer Straße. In der Tennenbacherstraße ist die nutzbare Gehwegbreite deutlich unter 1,60 m. • Zudem schränkt der ruhende Verkehr auf dem Gehweg den Fußverkehr ein. 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Reduzierung des Gehwegparkens 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Einschränkung des ruhenden Verkehrs auf der westlichen Straßenseite • Daueraufgabe: Ahndung des Gehwegparkens 	<ul style="list-style-type: none"> • Markierung von Kfz-Parkflächen auf der östlichen Straßenseite
G4	Tullastraße		<ul style="list-style-type: none"> • Die Tullastraße ist Bestandteil der tatsächlich genutzten Schulwege aus den Wohngebieten „Stadtmitte“, „Sandroggen“ zum Kreisgymnasium. Da bei geringen Verkehrsstärken Gehwege entbehrlich sind, sind in der Tullastraße keine Gehwege vorhanden. Fußgänger:innen haben dort den Fahrbahnrand zu nutzen, welcher in der Tullastraße ebenfalls durch den ruhenden Verkehr genutzt wird. Somit fehlt eine definierte Fläche, welche von den Schüler:innen genutzt werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zur Sicherung des Schulwegs wird ein verkehrsberuhigter Bereich empfohlen 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs 	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Ordnungsmaßnahmen für den ruhenden Verkehr

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenemp-fehlung	Kurzfristige Maßnahme/ Alternativmaßnahme	Langfristige Maß-nahme
G5	Friedhof-straße		<ul style="list-style-type: none"> Die Parkplätze in der Friedhofstraße könnten für den Hol- und Bringverkehr oder für Mitarbeiterparkplätze genutzt werden. Durch die senkrechte Anordnung der Parkplätze sowie der derzeitigen Führung des Gehwegs stellt dieser eine Gefahr für Schüler:innen auf dem Gehweg dar, da parkende und ausparkende Fahrzeuge über den Gehweg fahren müssen, wodurch zu Fuß gehende Schüler:innen übersehen werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> Neuanordnung der Parkplätze um Konflikte zwischen Ein- und Ausparkenden Fahrzeugen und Schüler:innen zu reduzieren. 		<ul style="list-style-type: none"> Verlegung des Mitarbeiter:innenparkplatz mit Kennzeichnung mit zeitlicher Beschränkung Bauliche Umgestaltung der Parkplätze mit einer Verlegung des Gehwegs vor die Parkplätze
G6	Freibur-ger Straße		<ul style="list-style-type: none"> Das Schulzentrum wird über die Freiburger Straße erreicht. Dort beträgt die nutzbare Gehwegbreite deutlich unter 1,60 m. Zudem sind die senkrecht angeordneten Parkplätze in der Freiburger Straße hinter dem Gehweg angeordnet. Parkende und Ausparkende Fahrzeuge müssen somit über den Gehweg fahren, wodurch zu Fuß gehende Schüler:innen übersehen werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> Neuanordnung der Parkplätze um Konflikte zwischen Ein- und Ausparkenden Fahrzeugen und Schüler:innen zu reduzieren. Schwerpunkt-kontrollen zur Sensibilisierung der Eltern Einsatz von Hol- und Bringzonen zur Optimierung des Haltevor-gangs 	<ul style="list-style-type: none"> Schwerpunkt-kontrollen zu Schulbeginn zwischen 7.00 und 9.00 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Umgestaltung der Parkplätze mit einer Verlegung des Gehwegs vor die Parkplätze Umsetzung des Kon-zepts zur Hol- und Bringzone
G7	Zährin-ger Straße		<ul style="list-style-type: none"> Das Schulzentrum wird neben der Freiburger Straße über die Zähringer Straße erreicht. Trotz des bestehenden Halteverbots besteht in der Zähringer Straße viel Hol- und Bringverkehr. 	<ul style="list-style-type: none"> Neuanordnung der Parkplätze um Konflikte zwischen Ein- und Ausparkenden Fahrzeugen und Schüler:innen zu reduzieren. Schwerpunkt-kontrollen zur 	<ul style="list-style-type: none"> Schwerpunkt-kontrollen zu Schulbeginn zwischen 7.00 und 9.00 Uhr Einrichtung einer Hol- und Bringzone auf Höhe der Apo- theke 	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Umgestaltung der Parkplätze mit einer Verlegung des Gehwegs vor die Parkplätze Umsetzung des Kon-zepts zur Hol- und Bringzone

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenemp-fehlung	Kurzfristige Maßnahme/ Alternativmaßnahme	Langfristige Maß-nahme
				<p>Sensibilisierung der Eltern</p> <ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Hol- und Bringzonen zur Optimierung des Haltevorgangs 		
G8	Pommernstraße		<ul style="list-style-type: none"> Aus den südlichen Wohngebieten werden die Schulen über die westliche Gehwegseite der Pommernstraße erreicht. Aufgrund der geringen Gehwegbreite (deutlich unter 1,60m) ist in der Pommernstraße besondere Vorsicht geboten. Zudem schränkt der ruhende Verkehr auf dem Gehweg den Fußverkehr ein. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Nutzbaren Gehwegbreite in der Pommernstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs Daueraufgabe: Ahndung des Gehwegparkens 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung Anordnung eines FGÜ auf Höhe Grasweg
G9	Basler Straße (Höhe Bushaltestelle Sägeweg Ri. Süden)		<ul style="list-style-type: none"> Für Schüler:innen die den Bus zur Schule nutzen ist die Bushaltestelle Sägeweg Ri. Süd nur mangelhaft zu erreichen. 	<ul style="list-style-type: none"> Zur besseren Erreichbarkeit der Haltestelle ist ein Gehweg einzurichten und der Wartebereich zu befestigen 		<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Ausführung eines Gehwegs Befestigung des Wartebereichs im Rahmen des barrierefreien Ausbaus
Q1	Einmündungsbereich Ensisheimer Straße/ Bleichweg		<ul style="list-style-type: none"> Fehlender Gehweg im nördlichen Bereich der Ensisheimer Straße, daher werden die Schüler:innen auf der südlichen Seite geführt. Um die südliche Straßenseite zu erreichen, müssen der Bleichweg und/ oder die Ensisheimer Straße gequert werden. Eine Herausforderung für Schüler:innen stellt die große Querungsdistanz an der Ensisheimer Straße dar. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Querungssituation in der Ensisheimer Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung einer Reduzierung der Querungsdistanz im Einmündungsbereich der Ensisheimer Straße Verdeutlichung der geeignetsten Querungsstelle für Schüler:innen im Bleichweg durch Fußabdrücke auf dem Gehweg 	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen
Q2	Mittelinsel Breisacher Straße zwischen		<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßiges Queren besonders schutzbedürftiger Personen zwischen Sporthalle und Schule. Derzeit keine gesicherte Querung vorhanden Nur geringe Beleuchtung an der Querungsstelle vorhanden. Bestehende Mittelinsel wird in den Beteiligungsformaten als unsicher empfunden. 	<ul style="list-style-type: none"> Optimierung bestehender Querungsanlage 	<ul style="list-style-type: none"> Hinweisschild: VZ 136 Achtung Kinder mit Zusatzschild „Schulweg kreuzt“ 	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von zusätzlicher Beleuchtung

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenemp-fehlung	Kurzfristige Maßnahme/ Alternativmaßnahme	Langfristige Maß-nahme
	Freibur-ger Straße und Westtan-gente		<ul style="list-style-type: none"> Eine gesicherte Querungsanlage (FGÜ, LSA) ist an dieser Stelle nicht möglich, u.a. da der Abstand zum Kreisverkehr zu gering ist. 			
Q3	Freibur-ger Straße (Höhe Schwimm bad)		<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen des Schulzentrums queren auf dem Schulweg Richtung Osten und Norden regelmäßig die Freiburger Straße auf Höhe des Schwimmbads. In der Freiburger Straße sind in zumutbarer Entfernung keine gesicherten Querungsanlagen vorhanden, lediglich eine Querungshilfe (Gehwegnase) ist weiter südlich vorhanden. Für die Schüler:innen stellt die Querung der Freiburger Straße durch den hohen Anteil von Hol- und Bringverkehr eine große Herausforderung dar. 	<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung des Knotenpunkts Freiburger Straße/ Friedhofstraße im Rahmen des Ausbaus der barrierefreien Haltestellen mit der Schaffung von gesicherten Querungsanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> Kontrolle des Halteverbots 	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Umgestaltung des Knotenpunkts inkl. Prüfung der Einrichtung einer gesicherten Querungsanlage (z.B. FGÜ auf Grundlage des FGÜ-Leitfadens BW auch in Tempo 30 Zonen möglich) im Einmündungsbereich zur Friedhofstraße mit entsprechenden freizuhaltenen Flächen vor und nach der gesicherten Querungsanlage
Q4	Mittelin-sel Müll-heimer Straße (Höhe Freiburger Straße)		<ul style="list-style-type: none"> Zur Querung der Müllheimer Straße auf Höhe der Freiburger Straße erleichtert eine Mittelinsel den Schüler:innen das Queren der Fahrbahn. Der Bewuchs an der Querungsstelle beeinträchtigt die Sichtbeziehungen insbesondere von Schüler:innen mit geringerer Körpergröße. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Sichtbeziehungen an der Querungsstelle 	<ul style="list-style-type: none"> Daueraufgabe: Regelmäßiges Zurückschneiden des Bewuchses auf maximal 50 cm Höhe. (Quelle: FGÜ-Leitfaden 2019: 26) 	
Q5	Kreisver-kehr am Bahnhof		<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen aus dem Wohngebiet „Südlich Bahn-parallele“ gelangen über die Beethovenstraße zum Gutnauweg. Auf der westlichen Seite des Gutnauwegs überqueren die Schüler:innen die Bahnschienen und gelangen zum Kreisverkehr. Beim Queren der Straße am Kreisverkehr ist besondere Vorsicht geboten, da am Kreisverkehr keine Querungsanlagen vorhanden sind und die Sichtbeziehungen durch den Bewuchs eingeschränkt sind. Am Kreisverkehr hat der/die Fußgänger:innen laut STVO gegenüber 	<ul style="list-style-type: none"> Umplanung des Kreisverkehrs ist aus Sicht des Fußverkehrs zu empfehlen 	<ul style="list-style-type: none"> Daueraufgabe: Regelmäßige Grünpflege 	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Umgestaltung, bei der die Schulwegeempfehlungen zu berücksichtigen sind

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenemp-fehlung	Kurzfristige Maßnahme/ Alternativmaßnahme	Langfristige Maß-nahme
			ausfahrenden Fahrzeugen Vorrang, diese Regelung ist für Schüler:innen häufig unklar und führt zu Unsicherheiten.			
Q6	Einmündungsbe-reich Gutnauweg/Basler Straße		<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen aus dem südlichen Wohngebiet „Sandroggen“ werden zunächst über die Basler Straße und anschließend auf die westliche Gehwegseite des Gutnauwegs geführt. Derzeit besteht im Einmündungsbereich des Gutnauweg ein Fußgängerüberweg, der Fußgänger:innen die Querung sichert und einen Vorrang gewährt. Bei diesem sind einige Mängel in der Ausführung erkennbar, welche sich negativ auf die Sicherheitsbilanz des FGÜ auswirken können, wie eine zu große Querungsdistanz, fehlende DIN-Konforme Beleuchtung sowie eine schlecht erkennbare Beschilderung und Markierung. 	<ul style="list-style-type: none"> Optimierung des bestehenden Fußgängerüberwegs 	<ul style="list-style-type: none"> Instandsetzung der Markierung des VZ 293 Provisorische Auflösung der Abbiegespur 	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Kragarmen mit Beschilderung des VZ 350-10 mit DIN-Konformer Beleuchtung Bauliche Einsatz zur Reduktion der Querungsdistanz
R1	Breisa-cher Straße zwischen Frei-burger Straße und Wolfs-grün-straße		<ul style="list-style-type: none"> Zum Gymnasium führt derzeit der direkteste Weg zwischen der Wolfgrünstraße zur Freiburger Straße über die Breisacher Straße. Hierbei wird der Radverkehr im Mischverkehr bei 30 km/h geführt. 	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs und Verbesserung des Sicherheitsempfindens Verdeutlichung der Führung auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von beidseitigen Piktogrammketten im Austausch mit der Straßenverkehrsbehörde. Es wird empfohlen die Piktogramme mit mind. 1,0m Abstand zum rechten Fahrbahnrand im Abstand von 25-50m zu markieren. Dies erhöht das Sicherheitsempfinden der Radfahrer:innen, da die Anzahl der Überholvorgänge verringert und der Überholabstand vergrößert wird. <i>(Siehe auch Nahmobilitätskonzept 2019: 116)</i> 	
R2	Wolfs-grün-straße		<ul style="list-style-type: none"> Die Schulwege aus dem westlichen Stadtgebiet führen über die Wolfgrünstraße. Hierbei wird der Radverkehr im Mischverkehr bei 30 km/h und einer Steigung auf der Fahrbahn geführt. 	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs und Verbesserung des Sicherheitsempfindens 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf (Musterblatt 3.2-7) <i>(Siehe auch Nahmobilitätskonzept 2019: 116)</i> Alternativ: Einsatz von beidseitigen Piktogrammketten 	

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenemp-fehlung	Kurzfristige Maßnahme/ Alternativmaßnahme	Langfristige Maß-nahme
				<ul style="list-style-type: none"> • Verdeutlichung der Führung auf der Fahrbahn 		
R3	Gutnauweg		<ul style="list-style-type: none"> • Derzeit ist der Gehweg für den Radverkehr in der Tempo-30-Zone freigegeben, obwohl dies gemäß ERA nicht notwendig ist. Durch die Beschilderung „Radverkehr frei“ wird von Verkehrsteilnehmer:innen häufig angenommen, dass der Radverkehr den Gehweg zu nutzen hat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs und Verbesserung des Sicherheitsempfindens • Verdeutlichung der Führung auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von beidseitigen Piktogrammketten • Aufhebung des Benutzungsrecht auf dem Gehweg (Siehe auch Nahmobilitätskonzept 2019: 118) 	
R4	Schulgelände des Kreisgymnasium Neuenburg		<ul style="list-style-type: none"> • Abstellanlagen vor Schulgebäude mit ca. 180 Rahmenhalterungen ohne Überdachung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Witterungsschutz zur Nutzung des Fahrrads bei Niederschlag. 		<ul style="list-style-type: none"> • Installation eines Witterungsschutzes (Siehe auch Nahmobilitätskonzept 2019: 129)
R5	Schulgelände Rheinschule und Mathias von Neuenburg-Schule		<ul style="list-style-type: none"> • Abstellanlagen an Freiburger Straße mit ca. 120 Rahmenhalterungen ohne Überdachung. • Mangelhafte Beleuchtung im Bereich der Abstellanlagen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Witterungsschutz zur Nutzung des Fahrrads bei Niederschlag. • Verbesserung der Beleuchtung 		<ul style="list-style-type: none"> • Installation eines Witterungsschutzes (Siehe auch Nahmobilitätskonzept 2019: 129) • Optimierung der Beleuchtung
R6	Breisaicher Straße/L 134/Freiburger Straße		<ul style="list-style-type: none"> • U.a. aus dem Wohngebiet „Rohrkopf“ führt der Radschulweg zum Schulzentrum über die Breisaicher Straße. Dort wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg in Gegenrichtung auf der Ostseite geführt. In der Freiburger Straße (Tempo 30 Zone) wird der Radverkehr über einen gemeinsamen Geh- und Radweg in Gegenrichtung mit Ende ohne Überleitung auf der Südseite der Breisaicher Straße geführt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, da innerhalb der T30-Zone die Führung auf dem Gehweg nicht zielführend ist und zu Konflikten mit dem Fußverkehr führt 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Freiburger Straße und Führung im Mischverkehr in der T30-Zone • Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Breisaicher Straße 	

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenemp-fehlung	Kurzfristige Maßnahme/ Alternativmaßnahme	Langfristige Maß-nahme
			<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich sollte die linksseitige Führung des Radverkehrs nur in Ausnahmefällen erfolgen und der Gegenverkehr darauf hingewiesen werden. 			
R7	Freibur-ger Straße		<ul style="list-style-type: none"> Die Freiburger Straße ist im Radverkehrskonzept der Stadt Neuenburg als Hauptroute für den Radverkehr definiert. Dennoch ist der Kfz-Verkehr (ruhend / fließend) derzeit die vorherrschende Verkehrsart. 	<ul style="list-style-type: none"> Hervorhebung der Bedeutung für den Radverkehr der Freiburger Straße als Radhauptide 	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Piktogrammketten entlang der gesamten Freiburger Straße 	
R8	Beim Bahn-hof/Kreisverkehr		<ul style="list-style-type: none"> Radfahrer:innen aus dem Wohngebiet „Südlich Bahnparallele“ gelangen über die Beethovenstraße zum Guttauweg und nutzen diesen bis zum Kreisverkehr. Ab dort nutzen sie die Pommernstraße. Derzeit besteht am Kreisverkehr eine Netzlücke, da aus Süden kommend nur nach rechts abgebogen werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> Bei der Umpfanung des Kreisverkehrs ist die Führung des Radverkehrs zu den Schulen zu berücksichtigen 		<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Umgestaltung, bei der die Schulwegeempfehlungen zu berücksichtigen sind
R9	Kreisver-kehr Schlüsselstraße		<ul style="list-style-type: none"> Die Schüler:innen über 10 Jahren haben auf dem Schulweg mit dem Fahrrad die Fahrbahn zu nutzen, auch am Kreisverkehr. 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Piktogrammketten im Zulauf zur Kreisverkehrsanlage zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung im Kreisverkehr 	
R10	Saaren-grünstraße		<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen die aus dem Süden des Stadtgebiets kommen nutzen die Saarengrünstraße. Diese ist aufgrund der derzeitigen Geschwindigkeit von 50 km/h, der Topografie sowie des hoch empfundenen SV-Aufkommen nicht attraktiv für Radfahrer:innen. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Situation für Radfahrer:innen Anlage von Schutzstreifen (Abhängig vom Verkehrsaufkommen) ggf. Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Anlage von Schutzstreifen. Übersteigt die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite den Einsatzbereich, ist nach §§ 45 Abs. 9 StVO die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu prüfen. 	

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenemp-fehlung	Kurzfristige Maßnahme/ Alternativmaßnahme	Langfristige Maß-nahme
S1	Halte-stelle Friedhof-straße (Hallen-bad)		<ul style="list-style-type: none"> Bei den Beteiligungsformaten wurde die fehlende Aufenthaltsqualität bemängelt. 	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Attraktivität von Bushaltestellen 		<ul style="list-style-type: none"> Im Zuge des barriere-freien Ausbaus von Haltestellen sollte an der Schule eine grö-ßere Überdachung und Sitzmöglichkeiten be-rücksichtigt werden.
S2	Halte-stelle Kreis-gymna-sium		<ul style="list-style-type: none"> Bei den Beteiligungsformaten wurde die fehlende Aufenthaltsqualität, der fehlende Witterungsschutz sowie die fehlende Anzeige der Fahrtenziele der Busse bemängelt. 	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Attraktivität von Bushaltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrplanaushänge aktualisie-ren Verbesserung des Be-triebsablaufes Darstellung der Fahrtzielan-zeige an Bussen Daueraufgabe: Regelmäßige Kontrolle und Wartung 	<ul style="list-style-type: none"> Witterungsschutz (Überdachung der Hal-testelle) Errichtung von Sitz-bänken und Mülleimern an der Haltestelle
S3	Gesam-tes Stadtge-biet		<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Aufenthaltsqualität auf Schulwegen. Wunsch aus Beteiligung der Schüler:innen nach mehr Sitzgelenheiten im Schulumfeld 	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Sitz- und Spielele-mente entlang der Schulwege 	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von temporären Sitz-gelegenheiten z.B. am Kreis-gymnasium 	<ul style="list-style-type: none"> Mit Sitz- und Spielele-menten können die Be-dürfnisse der Schü-ler:innen berücksichtigt und zum Gehen moti-viert werden. Durch die Beteiligung der Schü-ler:innen an der Ge-staltung der Spielele-mente kann zusätzlich Identität und damit An-reiz zur aktiven Mobili-tät geschaffen werden und eine Beschädigung reduziert werden.

Abbildung 9: Maßnahmenkarte Neuenburg



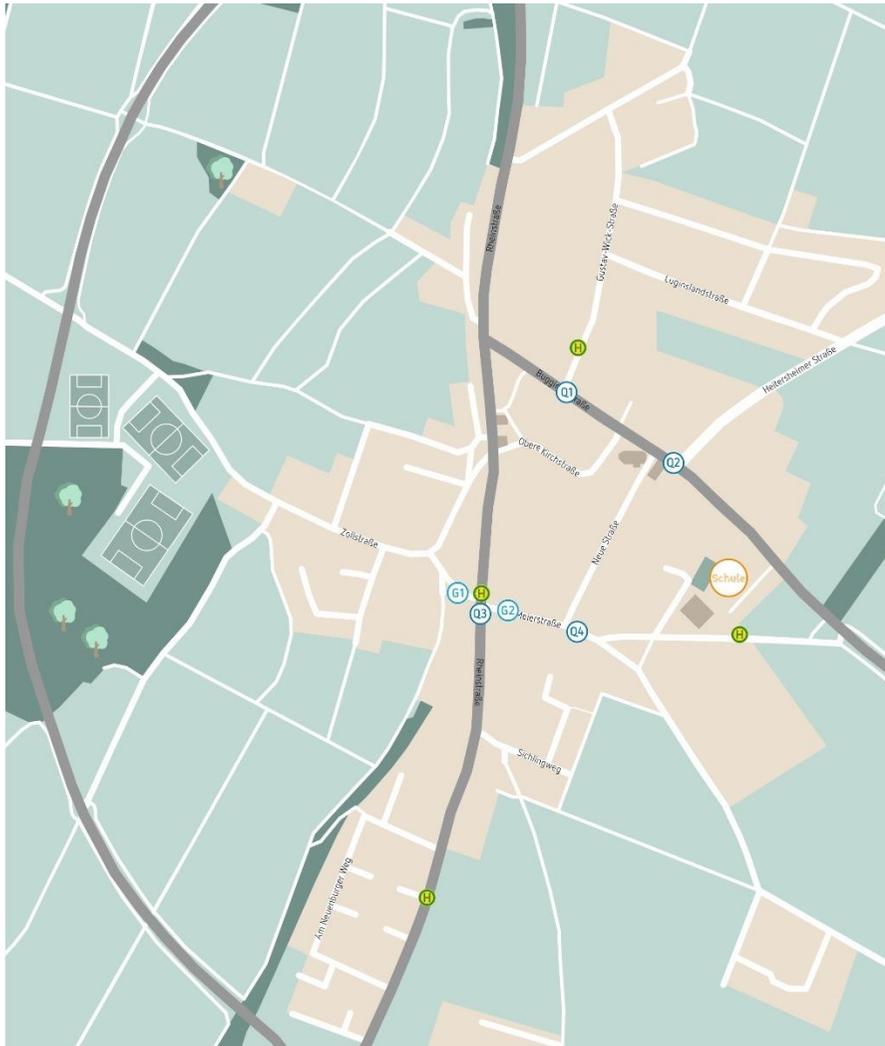
Darstellung: Planersocietät

Tabelle 3: Maßnahmenempfehlungen Grißheim

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenempfehlung	Kurzfristige Maß-nahme/ Alternativ-maßnahme	Langfristige Maß-nahme
G1	Zollstraße		<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen, die aus dem westlichen Teil Grißheims kommen, wird die Zollstraße als Schulweg empfohlen. An dieser ist derzeit auf beiden Straßenseiten kein Gehweg vorhanden. Da bei geringen Verkehrsstärken Gehwege entbehrlich sind, sind in der Zollstraße derzeit keine Gehwege vorhanden. Zu Fuß Gehende haben dort den Fahrbahnrand zu nutzen. 	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Anlage eines Gehwegs auf der Südseite schaffen Prüfung einer Einbahnstraßenverkehrs-Regelung 		<ul style="list-style-type: none"> Straße für Kfz-Verkehr weiter einschränken (z. B. durch einen Modalen Filter)
G2	Westliche Meierstraße		<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen, die aus dem südlichen und westlichen Teil Grißheims kommen, wird die Meierstraße als Schulweg empfohlen. Die nutzbare Gehwegbreite entlang der Meierstraße ist im westlichen Teil deutlich unter 1,60 m. Zudem weist der Gehweg eine mangelhafte Oberflächenqualität auf (Risse im Belag). Entlang der Meierstraße ist landwirtschaftlicher Verkehr vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> Optimierung der Gehsituation in der Westlichen Meierstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbesserung des Bodenbelag 	<ul style="list-style-type: none"> Gehwegverbreiterung prüfen (<i>Siehe auch Schulwegpläne 1996</i>) Weiter Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung prüfen
Q1	Bugginger Straße (Höhe Gustav-Wick-Straße)		<ul style="list-style-type: none"> Um aus dem Norden in die Schule zu gelangen queren an dieser Stelle regelmäßig Schüler:innen. Mit der Haltestelle ist ein wichtiges Ziel des Fußverkehrs in direktem Umfeld. Zudem handelt es sich um eine Straße ohne gesicherte Querungsanlage in zumutbarer Entfernung. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Querungssituation für Schüler:innen 		<ul style="list-style-type: none"> Erhebung der Verkehrsstärken Prüfung der Einrichtung einer Querungshilfe (z.B. Gehwegnase)
Q2	Bugginger Straße (Höhe Heitersheimer Straße)		<ul style="list-style-type: none"> Auch auf der Höhe der Heitersheimer Straße stellt das Queren der Bugginger Straße eine Herausforderung für besonders schutzbedürftige Personen, die aus dem Norden kommen dar. In diesem Bereich ist ein erhöhter Anteil von Hol- und Bringverkehr des Kindergartens spürbar. Zudem handelt es sich um eine Straße ohne gesicherte Querungsanlage in zumutbarer Entfernung. 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der Querungssituation 	<ul style="list-style-type: none"> Hinweisschild: VZ 136 Achtung Kinder mit Zusatzschild „Schulweg kreuzt“ + Markierung (Fußspuren, farbig) auf dem Gehweg, um Schüler:innen die bestmögliche Querungssituation anzuzeigen 	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung einer Querungsanlage (Querungshilfe, Fahrbahn-Einengung), ggf. auch Umbau Einmündung prüfen (in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke)

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenempfehlung	Kurzfristige Maß-nahme/ Alternativ-maßnahme	Langfristige Maß-nahme
Q3	Rheinstraße (Höhe Meierstraße)		<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen, die aus dem westlichen Teil Grißheims kommen, wird die Querung der Rheinstraße auf Höhe der Meierstraße als Schulweg empfohlen. Somit queren regelmäßig besonders schutzbedürftige Personen. • Die Querungsstelle liegt im unmittelbaren Umfeld einer Haltestelle. • Zudem handelt es sich um eine Straße ohne gesicherte Querungsanlage in zumutbarer Entfernung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der Querungssituation für Schüler:innen 		<ul style="list-style-type: none"> • Die Einrichtung einer gesicherten Querungsanlage (z.B. Fußgängerüberweg) in der Rheinstraße
Q4	Meierstraße (Höhe Neue Straße)		<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen aus dem östlichen und westlichen Teil Grißheims queren auf dem Schulweg die Meierstraße. Somit queren regelmäßig besonders schutzbedürftige Personen. • Zudem handelt es sich um eine Straße ohne gesicherte Querungsanlage in zumutbarer Entfernung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verdeutlichung der Querungssituation 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Fahrbahn-Einengung • Hinweisschild: VZ 136 Achtung Kinder mit Zusatzschild „Schulweg kreuzt“ + Markierung (Fußspuren, farbig) auf dem Gehweg, um Schüler:innen die bestmögliche Querungssituation anzuzeigen 	

Abbildung 10: Maßnahmenkarte Grißheim



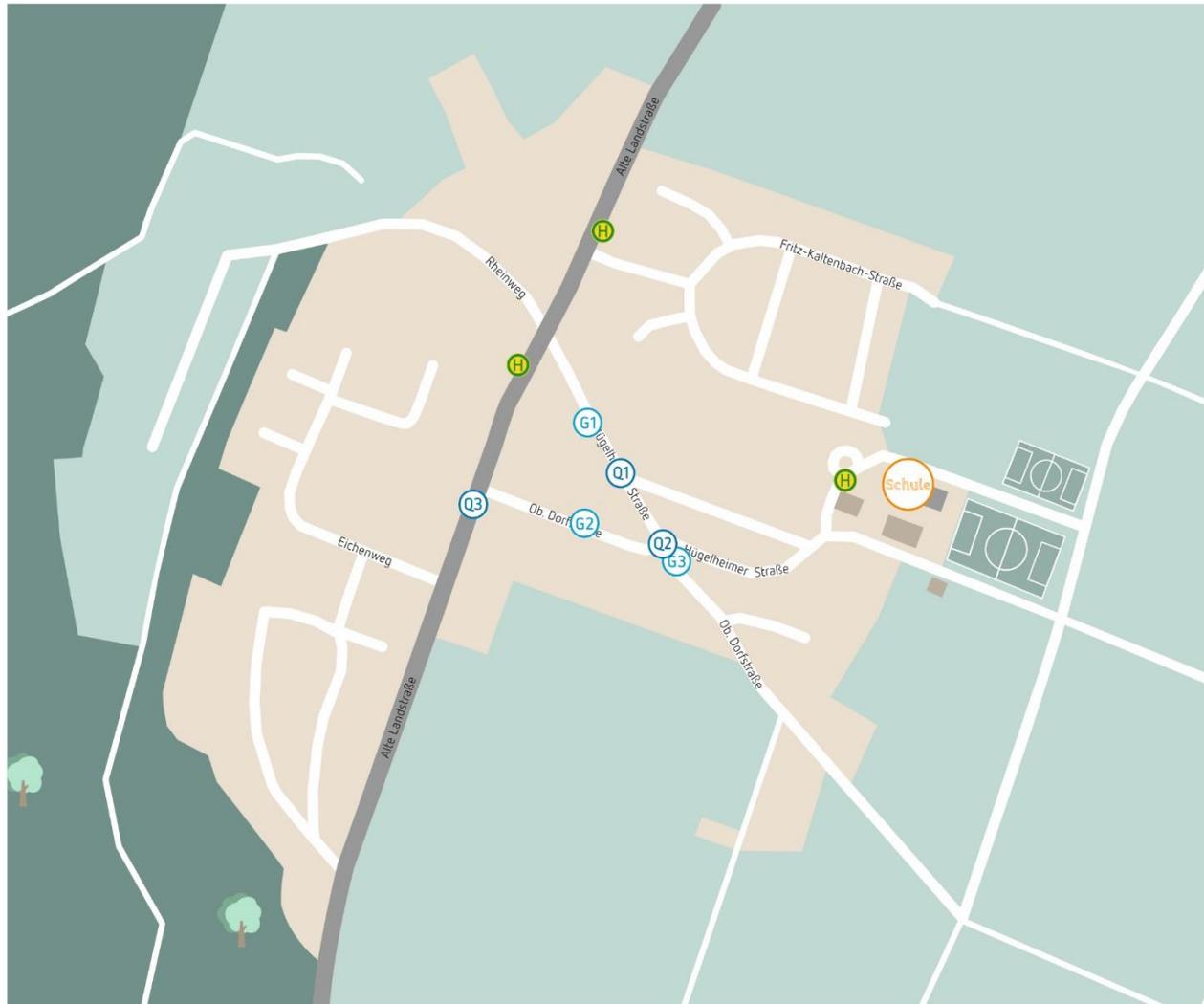
Darstellung: Planersocietät

Tabelle 4: Maßnahmenempfehlungen Zienken

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenempfehlung	Kurzfristige Maß-nahme/ Alternativ-maßnahme	Langfristige Maß-nahme
G1	Hügelheimer Straße		<ul style="list-style-type: none"> Für den Weg zur Schule wird der südliche Gehweg der Hügelheimer Straße empfohlen. Dort variiert die nutzbare Gehwegbreite stark, stellenweise ist diese deutlich unter 1,60m. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Gehwegs-situation 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Fahr-bahnrestbreite 	<ul style="list-style-type: none"> Bei Einhaltung der notwendigen Fahr-bahnrestbreite kann eine bauliche Aus-führung erfolgen
G2	Obere Dorfstraße		<ul style="list-style-type: none"> Aus den Wohngebieten „Obere Riese“ und „Obere Riese II“ führt die empfohlene Schulwegroute über die Obere Dorfstraße. Bei dieser ist auf beiden Straßenseiten derzeit kein Gehweg vorhanden. Da bei geringen Verkehrsstärken Gehwege entbehrlich sind, sind in der Oberen Dorfstraße derzeit keine Gehwege vorhanden. Fußgänger:innen haben dort den Fahrbahnrand zu nutzen. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Gehwegs-situation 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Fahr-bahnrestbreite Beschilderung VZ 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ in Kombination mit VZ 1020-30 „Anlieger frei“ Regelmäßiger Grün-schnitt 	<ul style="list-style-type: none"> Bei Einhaltung der notwendigen Fahr-bahnrestbreite kann eine bauliche Aus-führung erfolgen
G3	Obere Dorfstraße		<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen, die entlang des östlichen Teils der Oberen Dorfstraße wohnen, sollen den nördlichen Gehweg nutzen. Dieser endet vor der Hauskante. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Gehwegs-situation 	<ul style="list-style-type: none"> Markierungen von Fußstapfen zur Ver-deutlichung des Schulwegs 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung einer bauli-chen Verbreitung des Gehwegs um die Hauskante
Q1	Hügelheimer Straße (Höhe Brunnengasse)		<ul style="list-style-type: none"> In der Brunnengasse sind keine Gehwege vorhanden, jedoch ist die Straße nur für Anlieger frei gegeben. Aufgrund der geringen Verkehrsmengen wird sie als Schulweg empfohlen. Schüler:innen aus dem Nordwesten laufen entlang der Hügelheimer Straße zur Brunnengasse. Um diese zu erreichen, muss die Hügelheimer Straße gequert werden. Ruhender Verkehr am Fahrbahnrand schränkt die Sichtbeziehungen beim Queren der Fahrbahn ein. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Sichtbe-ziehungen an der Querungsstelle 	<ul style="list-style-type: none"> provisorische Gehwegnasen mit Bakken 	<ul style="list-style-type: none"> Beidseitige Fahr-bahnverengung durch bauliche Maßnahmen

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenempfehlung	Kurzfristige Maß-nahme/ Alternativ-maßnahme	Langfristige Maß-nahme
Q2	Hügelheimer Straße/Obere Dorfstraße		<ul style="list-style-type: none"> Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch Knotenpunktgestaltung. Schüler:innen aus dem östlichen Teil der Oberen Dorfstraße müssen die Hügelheimer Straße queren. Viel Fläche dem Pkw vorenthalten. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Sichtbeziehungen an der Querungsstelle 		<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung des Knotenpunktes, so dass Sichtbeziehungen hergestellt werden und Aufstellflächen zum Queren vorhanden sind
Q3	Alte Landstraße (Höhe Obere Dorfstraße)		<ul style="list-style-type: none"> Um die Obere Dorfstraße zu erreichen, muss an dieser Stelle die Alte Landstraße gequert werden, somit queren regelmäßig Schüler:innen die Fahrbahn an dieser Stelle. Die gesicherte Querung nördlich dieser Querungsstelle stellt einen Umweg für die Schüler:innen aus dem südwestlichen Teil Zienkens dar. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Querungssituation 		<ul style="list-style-type: none"> Erhebung der Verkehrsstärken Prüfung der Einrichtung einer Querungsanlage (FGÜ)

Abbildung 11: Maßnahmenkarte Zienken



Darstellung: Planersocietät

Tabelle 5: Maßnahmenempfehlungen Steinstadt

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenempfehlung	Kurzfristige Maß-nahme/ Alternativ-maßnahme	Langfristige Maß-nahmen
G1	St.-Bar-bara-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Entlang der St. Barbara Straße ist ein Gehweg nur einseitig auf der westlichen Seite vorhanden. Dort beträgt die nutzbare Gehwegbreite deutlich unter 1,60 m. Für Schüler:innen, die den Fußweg der Gartenstraße nutzen, liegt der Gehweg auf der falschen Straßenseite, wodurch mehrfach die Fahrbahn gequert werden muss. 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Querungsvorgänge der Schüler:innen 		<ul style="list-style-type: none"> Umbau des Straßenabschnitts, sodass der Gehweg sich auf der östlichen Straßenseite befindet
G2	Kirchstraße		<ul style="list-style-type: none"> Auf der nördlichen Straßenseite ist derzeit kein Gehweg vorhanden. Bei Nutzung des südlichen Gehwegs sind mehrere Querungsvorgänge notwendig. 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Querungsvorgänge der Schüler:innen 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Fahr-bahnrestbreite 	<ul style="list-style-type: none"> Bei Einhaltung der notwendigen Fahr-bahnrestbreite kann eine bauliche Aus-führung erfolgen
G3	Kirchstraße		<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen aus dem Süden laufen entlang der Kirchstraße bis zur Kreuzung Kirchstraße/Maierhofstraße. Auf der westlichen Straßenseite ist kein Gehweg vorhanden. Bei Nutzung des östlichen Gehwegs sind mehrere Querungsvorgänge notwendig. 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Querungsvorgänge der Schüler:innen 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines provisorischen Gehwegs 	<ul style="list-style-type: none"> Baulichen Gehweg auf westlicher Seite einrichten
G4	Maierhofstraße		<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen aus dem Norden des Wohngebietes „Schlüsselgärtle“ nutzen die Maierhofstraße. Auf westlicher Straßenseite ist kein durchgängiger Gehweg vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> Lückenschluss des Gehwegs 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines provisorischen Gehwegs 	<ul style="list-style-type: none"> Baulicher Lückenschluss des Gehwegs auf westlicher Straßenseite
Q1	Schwarz-wald-straße (Höhe Hebelweg)		<ul style="list-style-type: none"> Kinder aus dem Nordosten, die den Hebelweg nutzen, müssen an dieser Stelle die Schwarzwaldstraße queren, um den Fußweg zur Gartenstraße zu erreichen. Wichtiges Ziel des Fußverkehrs in direktem Umfeld (Bushaltestelle). 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der Querungsstelle 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung (Fußspuren, farbig) auf dem Gehweg, um Schüler:innen, die bestmögliche Querungssituation anzuzeigen 	

Sym-bolik	Straße/ Ab-schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenempfehlung	Kurzfristige Maß-nahme/ Alternativ-maßnahme	Langfristige Maß-nahmen
Q2	Hauptstraße (Höhe Malzackerweg)		<ul style="list-style-type: none"> • Kinder, die in der Straße Vogesenblick wohnen, müssen die Hauptstraße überqueren. • Straße ohne gesicherte Querungsanlage in zumutbarer Entfernung. • Zulässige Höchstgeschwindigkeit ist 50 km/h. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verdeutlichung der Querungsstelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweisschild: VZ 136 Achtung Kinder mit Zusatzschild „Schulweg kreuzt“ • Markierung (Fußspuren, farbig) auf dem Gehweg, um Schüler:innen, die bestmögliche Quersituation anzuzeigen 	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer gesicherten Querungsanlage (FGÜ) prüfen (abhängig von Verkehrszahlen)
Q3	St.-Barbara-Straße (Höhe Hausnummer 14)		<ul style="list-style-type: none"> • Fehlender Gehweg auf der östlichen Straßenseite. • Um den neu errichteten Gehweg auf der östlichen Straßenseite zu erreichen, muss die St.-Barbara-Straße gequert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verdeutlichung der Quersituation 	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweisschild: VZ 136 Achtung Kinder mit Zusatzschild „Schulweg kreuzt“ • Markierung (Fußspuren, farbig) auf dem Gehweg, um Schüler:innen, die bestmögliche Quersituation anzuzeigen 	
Q4	Hauptstraße (Höhe Kirchstraße)		<ul style="list-style-type: none"> • Kinder, die westlich der Hauptstraße wohnen, müssen diese queren. • Straße ohne gesicherte Querungsanlage in zumutbarer Entfernung. • Regelmäßiges Queren von besonders schutzbedürftigen Personen (Schüler:innen). • Zulässige Höchstgeschwindigkeit ist 50 km/h. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verdeutlichung der Querungsstelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweisschild: VZ 136 Achtung Kinder mit Zusatzschild „Schulweg kreuzt“ • Markierung (Fußspuren, farbig) auf dem Gehweg, um Schüler:innen, die bestmögliche Quersituation anzuzeigen 	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer Querungsanlage prüfen (abhängig von Verkehrszahlen)

Sym- bolik	Straße/ Ab- schnitt	Foto des Mangels	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenempfehlung	Kurzfristige Maß- nahme/ Alternativ- maßnahme	Langfristige Maß- nahmen
Q5	Kirch- straße (Höhe Schulge- lände)		<ul style="list-style-type: none"> • Um die Schule aus dem südlichen Teil zu erreichen, muss die Kirchstraße gequert werden. • Regelmäßiges Queren von besonders schutzbedürftigen Personen (Schüler:innen). 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Querungsdistanz 	<ul style="list-style-type: none"> • Provisorische Gehwegnase 	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Einsatz von Gehwegnasen zur Reduktion der Querungsdistanz
Q6	Haupt- straße (Höhe Fi- scher- gasse)		<ul style="list-style-type: none"> • Kinder aus dem südwestlichen Teil müssen die Hauptstraße queren. • Straße ohne gesicherte Querungsanlage in zumutbarer Entfernung. • Zulässige Höchstgeschwindigkeit ist 50 km/h. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Querungsdistanz 	<ul style="list-style-type: none"> • Provisorische Gehwegnase 	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Einsatz von Gehwegnasen zur Reduktion der Querungsdistanz

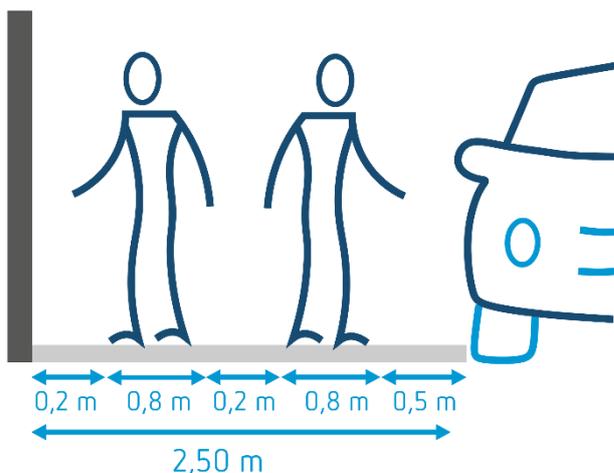
4.7 Erläuterung einzelner Maßnahmvorschläge

4.7.1 Gehwege

Gehwege erfüllen neben der Verbindungsfunktion im Quartier auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel. Viele Schüler:innen legen ihren Schulweg gemeinsam mit Freund:innen, Nachbar:innen oder Geschwistern zurück und nutzen den Schulweg zum Austausch. Die Breite von Gehwegen ist daher ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Schulweges, da anzunehmen ist, dass Schüler*innen bevorzugen nebeneinander zu gehen. Bei zu schmalen Gehwegen wird daher häufiger der Weg auf die Fahrbahn gewählt, damit ein Nebeneinandergehen möglich ist.

Das Regelmaß für einen Gehweg von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). Größere Breitenmaße sind insbesondere im Schulumfeld anzustreben (FGSV 2006: 81ff).

Abbildung 13: Regelmaß Gehwegbreite nach FGSV



Quelle: Planersocietät nach FGSV

Die Anordnung der Häuser z.B. in Ortskernen lässt nicht immer zu, dass die Gehwege durchgehend mit einer Breite von 2,50 m errichtet werden können. Hierbei sollte zwischen einem Gehweg und einer breiten Fahrbahn abgewogen werden. Laut RAST 06 sollten Fahrbahnen in Hauptverkehrsstraßen eine Regelbreite von 6,50 m und in Erschließungsstraßen eine Mindestbreite von 4,50 m (ohne Linienbusverkehr) aufweisen. Um die Schulwege in Neuenburg am Rhein sicherer auszubauen, gilt es die Fahrbahnbreite an Straßen mit keinem bzw. zu schmalen Gehwegen zu überprüfen, ob eine Verringerung der Fahrbahn und somit eine Verbreiterung des Gehweges möglich ist.

4.7.2 Querungen

Die Querung von Fahrbahnen stellt für Schüler:innen häufig die größte Gefahrenstelle auf ihrem Schulweg dar. Insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen müssen viele Dinge gleichzeitig beachtet werden, was aufgrund der Unerfahrenheit im Straßenverkehr für Kinder häufig überfordernd ist. Wenn möglich, sollten Schüler:innen an gesicherten Querungsanlagen die Straße queren, auch wenn dies teilweise zu Umwegen führt.

Es gibt eine Vielzahl an unterschiedlichen Querungsanlagen (vgl. Abbildung 14). Welche sich davon für die spezielle Querungsstelle eignet, hängt von der Verkehrsstärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, der Fahrbahnbreite sowie der Anzahl der Fahrstreifen ab und muss individuell entschieden werden.

Abbildung 14: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende



Darstellung: Planersocietät

Um eine sichere Straßenquerung zu gewährleisten ist insbesondere an (definierten) Überquerungsstellen auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten. In der Praxis finden sich dagegen

häufig Situationen, in denen eingeschränkte Sichtbeziehungen Sicherheitseinbußen für den querenden Fußverkehr hervorrufen. Dadurch können gefährliche Situationen entstehen, vor allem für Kinder, die auf Grund ihrer Größe zwischen abgestellten Fahrzeugen nicht gut zu erkennen sind. Für Querungen jeglicher Art ist die Sicherstellung hinreichender Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmer:innen essenziell. Die notwendigen Sichtachsen können dabei aufgrund räumlicher Gegebenheiten, wie der Umgebungsbebauung bzw. örtlicher Voraussetzungen (bspw. Begrünung), negativ beeinflusst werden. Auch parkende Kfz im unmittelbaren Querungsbereich können die Sichtbeziehungen bzw. eine frühzeitige Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer:innen beeinträchtigen. Nach § 12 StVO ist das Parken „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten“ unzulässig. Dies gilt es durch Ordnungsmaßnahmen zu kontrollieren.

4.7.3 Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Piktogrammketten

Der Radverkehr hat gemäß § 2 Abs. 1 und 4 StVO die Fahrbahn zu nutzen. Schutzstreifen und Radfahrstreifen sind Möglichkeiten den Radverkehr innerorts bei Geschwindigkeiten über 30 km/h zu führen. Für die Anwendung sollten die „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“ zur Anwendung kommen. In Baden-Württemberg können diese mit einer Genehmigung durch die oberste Straßenverkehrsbehörde auch eingesetzt werden, wenn die Kernfahrbahn unter 4,50m beträgt. Bei Piktogrammketten handelt es sich um alleinstehende Radverkehrs-Sinnbilder nach §39 Absatz 7 StVO (mit oder ohne ergänzende Richtungspfeile) die im Bereich des rechten Fahrbahnrandes öffentlicher Straßen in einem Abstand von ca. 25-50 m aufgebracht werden, um dem Kraftfahrzeugverkehr in besonderen Einzelfällen auf das Vorhandensein und die besondere Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs hinzuweisen. Piktogrammketten sind nicht explizit anordnungspflichtig (vgl. AGFK BW 2018:17). Die Uni Wuppertal und die TU Dresden haben in der Studie „Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ untersucht, welche als zentrale Erkenntnisse lieferte, dass Piktogrammketten eine grundsätzlich positive Wirkung auf die Verkehrsteilnehmer:innen haben, das Sicherheitsempfinden erhöht wird und u.a. eine Vergrößerung der Überholabstände zwischen Kfz- und Radverkehr festgestellt werden konnte. Die Stadt Mainz hat für die Verwendung von Piktogrammketten 2017 den Deutschen Fahrradpreis erhalten. Auch in Offenburg, Rheinstetten, Karlsruhe und Konstanz werden Piktogrammketten bereits eingesetzt. Daher eignen sich diese auch für Stecken in Neuenburg am Rhein, an denen Lücken im Fahrradnetz geschlossen und die Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr hervorgehoben werden soll.

4.7.4 Sitz- und Spielgelegenheiten

Kinder und Jugendliche haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist als Aktionsraum auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW

2017: 15+23). Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es gefällt.

Durch den Einsatz von Sitzgelegenheiten können Orte zum Aufenthalt und zum sozialen Austausch auf dem Schulweg geschaffen werden. Dabei können gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern Orte identifiziert werden, die besonders frequentiert und wichtig für Kinder und Jugendliche sind. So gibt man ihnen die Möglichkeit, am öffentlichen Leben teilzunehmen und den öffentlichen Raum aktiv mitzugestalten. Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein. Beispielsweise können Sitzelemente in vorhandene Elemente (z. B. Streugutbehälter, Poller) im öffentlichen Raum integriert werden. Sitzen können Kinder und junge Menschen im Allgemeinen überall und so werden auch einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenrändern von ihnen akzeptiert. Die Sitzgelegenheiten können auch nach der Schule als Treffpunkt oder zum Verweilen genutzt werden. Darüber hinaus ist eine Verdichtung von Sitzgelegenheiten auch für andere Personengruppen, wie Senior:innen, Schwangere oder Eltern mit kleinen Kindern, von Vorteil.

Abbildung 15: Beispielhafte Spielelemente



Quelle: Planersocietät

Abbildung 16: Mögliche Maßnahmen



Darstellung: Planersocietät

5 Dokumentation der Beteiligungen

5.1 Auftakt-Workshop mit den Schulen

Der Auftakt-Workshop mit den Schulen für die Erstellung der Schulwegepläne in Neuenburg fand am Montag, den 17.10.2022 um 14:30 Uhr in der Realschule Neuenburg statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus den Schulleitungen sowie Elternvertreter:innen der Schulen, einer Vertretung der Stadt Neuenburg sowie der Planersocietät zusammen.

Ziel des Workshops war es sich kennenzulernen und den Bearbeitungsprozess der Schulwegepläne darzustellen. Anschließend sollten in einer Arbeitsphase erste Problemstellen im Schulumfeld und Lösungsansätze der Schulen benannt werden.

Abbildung 1: Impression der Veranstaltung



Quelle: Planersocietät

Im Rahmen des Workshops wurden gefährliche oder unattraktiv empfundene Bereiche auf vorbereiteten Karten verortet. Ebenso hatten die Teilnehmer:innen die Möglichkeit, Bereiche hervorzuheben, welche aus ihrer Sicht positiv zu bewerten sind oder gewisse Potenziale besitzen, durch die die Bedingungen für den Schulverkehr verbessert werden können. Die meisten Anmerkungen gab es zu den Schulstandorten in der Kernstadt.

Abbildung 2: Ergebnis der Arbeitsphase



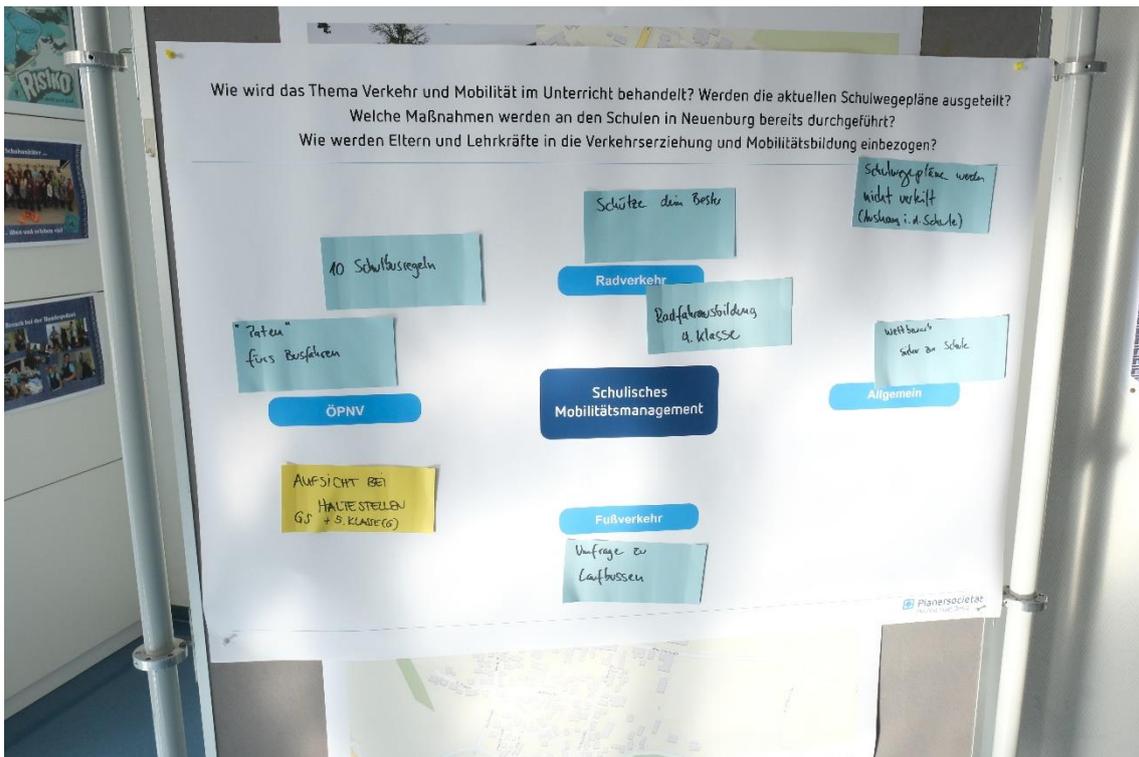
Quelle: Planersocietät

Anschließend hatten die Teilnehmer:innen die Möglichkeit zu berichten, welche Maßnahmen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements bei ihnen an den Schulen bereits umgesetzt werden. Dabei wurde erläutert, dass vor allem in der Grundschule über Mobilität informiert wird und es im Bereich des ÖPNV einige Hilfestellungen gibt.

Des Weiteren wurden die folgenden Aktionen/Maßnahmen genannt:

- Für den Radverkehr findet die Radfahrausbildung in der 4. Klasse statt. Zudem wurde die Aktion „Schütze dein Bestes“ bereits durchgeführt.
- Die Aktion „Sicher zur Schule“ wurde bereits durchgeführt.
- Eine Umfrage zu Laufbussen fand vor kurzem statt. Hierbei sind derzeit noch Haftungsfragen bzgl. der Begleitpersonen offen.
- An den Haltestellen gibt es eine Aufsicht
- Für die Fahrt mit dem Bus Buspaten und 10 Schulbusregeln

Abbildung 3: Ergebnis der Arbeitsphase zum Schulischen Mobilitätsmanagement



Quelle: Planersocietät

5.2 Online-Beteiligung

5.2.1 Methode

Um zu erfahren, welche Wege die Kinder und Jugendlichen zur Schule nehmen und welche Orte sie im Schulumfeld meiden bzw. gerne aufsuchen, wurde ein Fragebogen entwickelt, der auf die Beantwortung dieser Fragen abzielt. Die Schüler:innen hatten vom 18.10.2022 bis 25.11.2022 Zeit einige Fragen bezüglich ihres Schulwegs zu beantworten und ihren Schulweg sowie ihre Lieblings- und Problemstellen in eine Karte einzuzeichnen. Dabei erhielt jedes Kind einen Elternbrief, in dem der genaue Ablauf erklärt wurde, sowie ein persönlicher Token als Benutzerzugang zur Umfrage bereitgestellt wurde. Insgesamt wurden 258 Fragebögen angefangen, 217 davon waren vollständig ausgefüllt. Den größten Rücklauf der Fragebögen gab es in der (Werk-)Realschule, der geringste Rücklauf kam von den Schüler:innen des Kreisgymnasiums.

Tabelle 6: Beteiligte Schulen, Anzahl der ausgefüllten Fragebögen

Beteiligte Schulen	Schülerzahlen 2022/23	Anzahl Fragebögen (gesamt/vollständig ausgefüllt)
Grundschule Rheinschule	478	103/85
Mathias-von-Neuenburg Realschule & Werkrealschule	513	112/97
Kreisgymnasium Neuenburg	542	43/35
Gesamt	1.533	258/217

Quelle: Schülerzahlen: Stadt Neuenburg am Rhein, Anzahl Fragebögen: Planersocietät

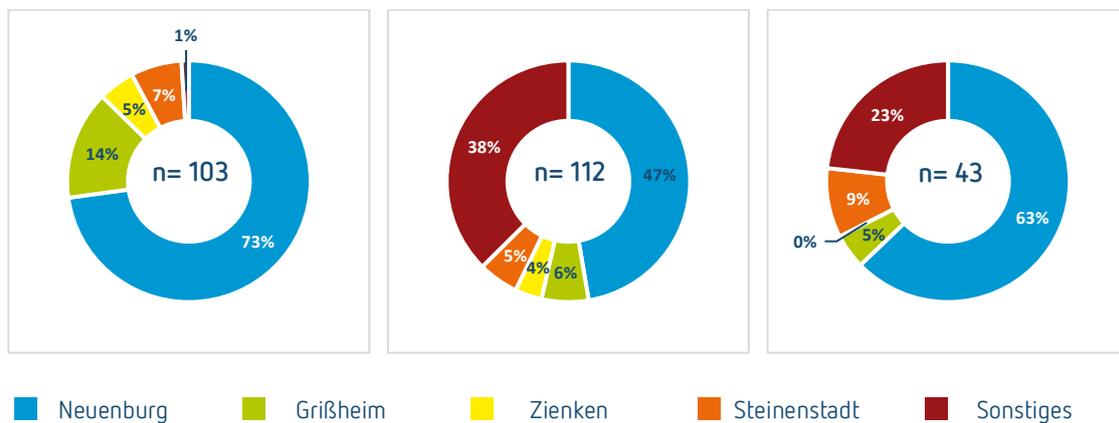
5.2.2 Ergebnisse

Demografische Daten

Zunächst wurden im Fragebogen einige demografische Daten abgefragt.

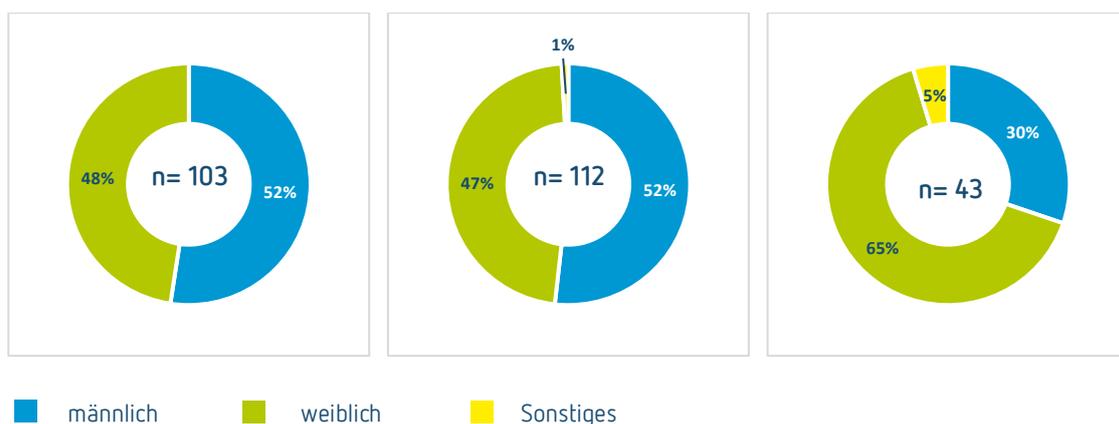
Die meisten Teilnehmenden wohnen im Kernort Neuenburg (47 % - 73 %), aus den Stadtteilen Grißheim, Zienken und Steinstadt kommen 14 % - 26% der Teilnehmenden. Da das Einzugsgebiet der weiterführenden Schulen über die Stadtgrenzen reicht, ist hier der Anteil an Schüler:innen, die nicht aus dem Stadtgebiet Neuenburg kommen (Angabe: Sonstiges), deutlich größer.

Abbildung 17: Wohnort der Befragten (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)



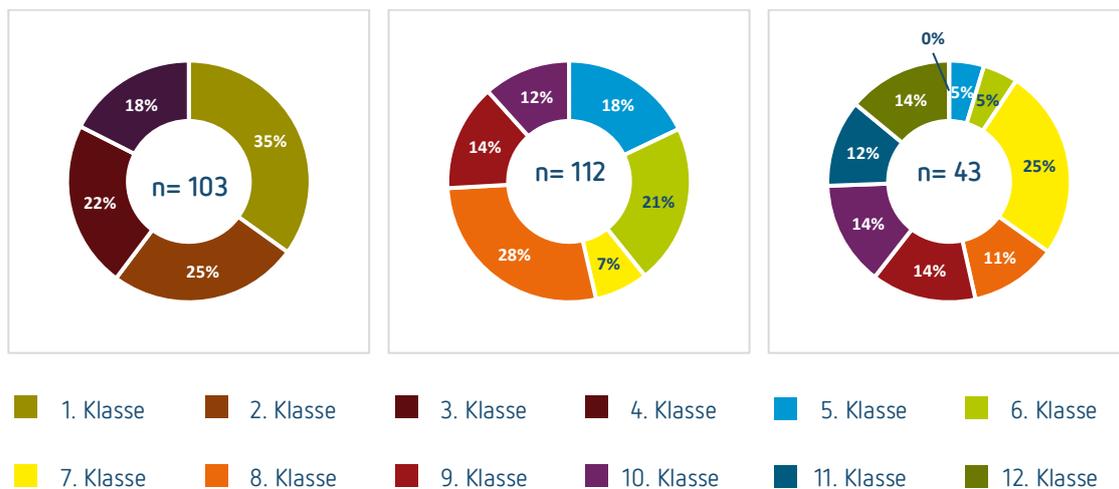
Während das Geschlechterverhältnis der Befragten in Grund- sowie (Werk-)Realschule nahezu ausgeglichen war, beantworteten den Fragebogen des Gymnasiums deutlich mehr Schülerinnen. Nur wenige Schulkinder wählten die Angabe Sonstiges.

Abbildung 18: Geschlecht der Befragten (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)



Die Verteilung der Befragten nach Klassenstufen ist relativ ausgeglichen. Besonders beteiligungsstark war die Jahrgangsstufe 1 der Grundschule, Jahrgangsstufe 8 der (Werk-)Realschule sowie Jahrgangsstufe 7 des Gymnasiums. Die wenigsten Schüler:innen konnten in den Jahrgangsstufen 5 und 6 des Gymnasiums erreicht werden.

Abbildung 19: Verteilung der Befragten nach Klassen (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)



Verkehrsmittelwahl

Die Schüler:innen wurden gefragt, mit welchem Verkehrsmittel sie im Sommer bzw. bei gutem Wetter und im Winter bzw. bei schlechtem Wetter zur Schule kommen. Dabei waren Mehrfachnennungen möglich, sollte die Verkehrsmittelwahl variieren. Zudem konnten die Schüler:innen der weiterführenden Schulen weitere Auswahlmöglichkeiten, die den Grundschulkindern nicht zur Verfügung standen, treffen, bspw. die Anfahrt mit dem Motorrad oder dem Auto.

Im Sommer bzw. bei gutem Wetter legen die meisten Grundschul Kinder den Weg zur Schule und nach Hause zu Fuß zurück. Knapp ein Viertel wird von den Eltern mit dem Auto gebracht. Der Anteil der Kinder, die mit dem Bus, dem Tretroller oder dem Fahrrad zur Schule kommen liegt zwischen 12 – 15 %. Kein Kind fährt mit der Bahn zur Schule.

Im Winter bzw. bei schlechtem Wetter wird fast die Hälfte der Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Alle Verkehrsmittel, die durch Wettereinflüsse beeinflusst werden, werden bei schlechtem Wetter weniger genutzt als bei gutem Wetter.

Über drei Viertel der (Werk-)Realschüler:innen kommen im Sommer bzw. bei gutem Wetter mit dem Umweltverbund zur Schule (davon jeweils ein Viertel zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Bus). 20 % der Schüler:innen nutzen den MIV um zur Schule zu gelangen. Dieser Anteil steigt im Winter bzw. bei schlechtem Wetter auf 31 % an, ebenso steigt der Anteil der Schüler:innen, die den Bus oder die Bahn nutzen. Die Anteile der zu Fußgänger:innen (19 %), Radfahrer:innen (11 %) und der Scooter Fahrer:innen (1 %) sinkt hingegen.

Die meisten Gymnasiast:innen gelangen mit dem Fahrrad zur Schule (36 %), gefolgt von zu Fuß (26 %) oder dem Bus (20 %). Insgesamt liegt der Anteil des Umweltverbundes bei 87 %. Kein:e Schüler:in fährt selbst mit dem Auto zur Schule oder nutzt einen Fahrdienst, Schülerspezialverkehr o. ä., 13 % legen den Weg motorisiert zurück. Im Winter bzw. bei schlechtem Wetter steigt dieser Anteil auf 32 %, die Anteile des ÖPNV sind (fast) unverändert. Ähnlich den anderen Schulformen, sinken auch hier die Anteile der Radfahrer:innen (24 %), zu Fußgänger:innen (21 %) und der Tretroller Nutzer:innen (0 %).

Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl im Sommer bzw. bei gutem Wetter (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)

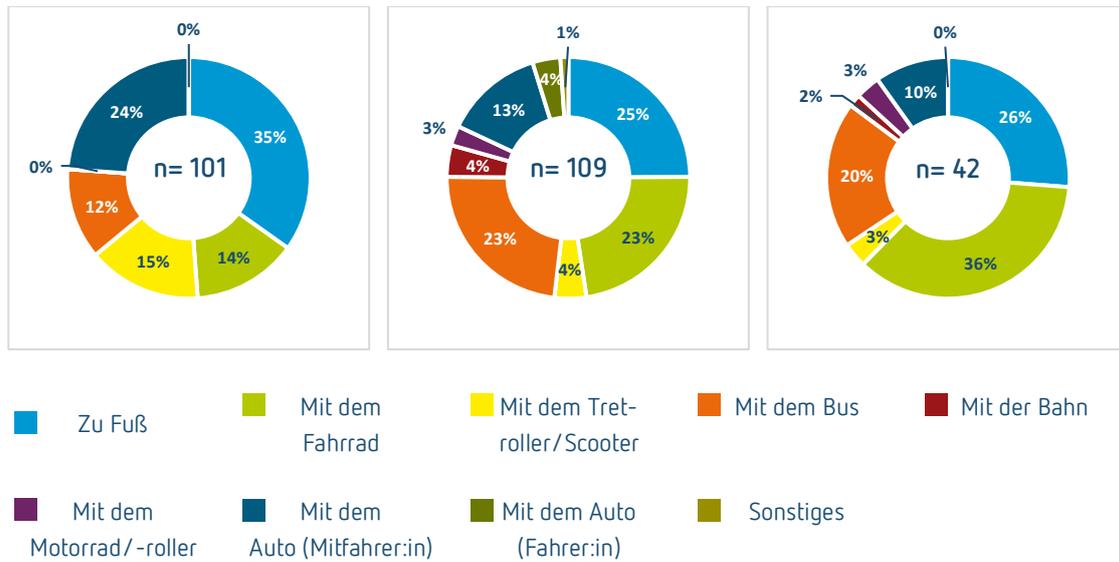
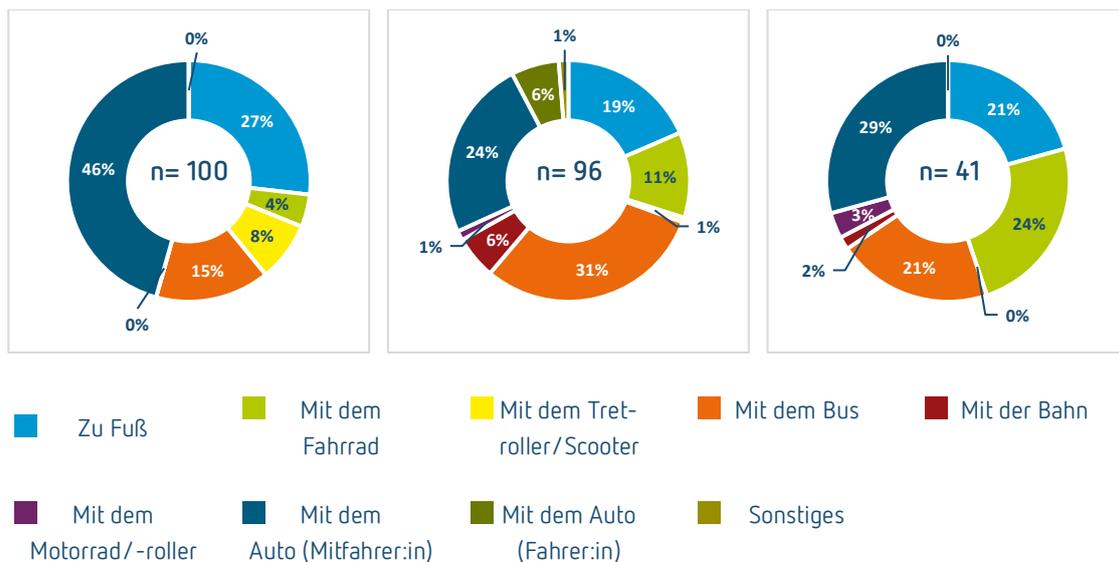
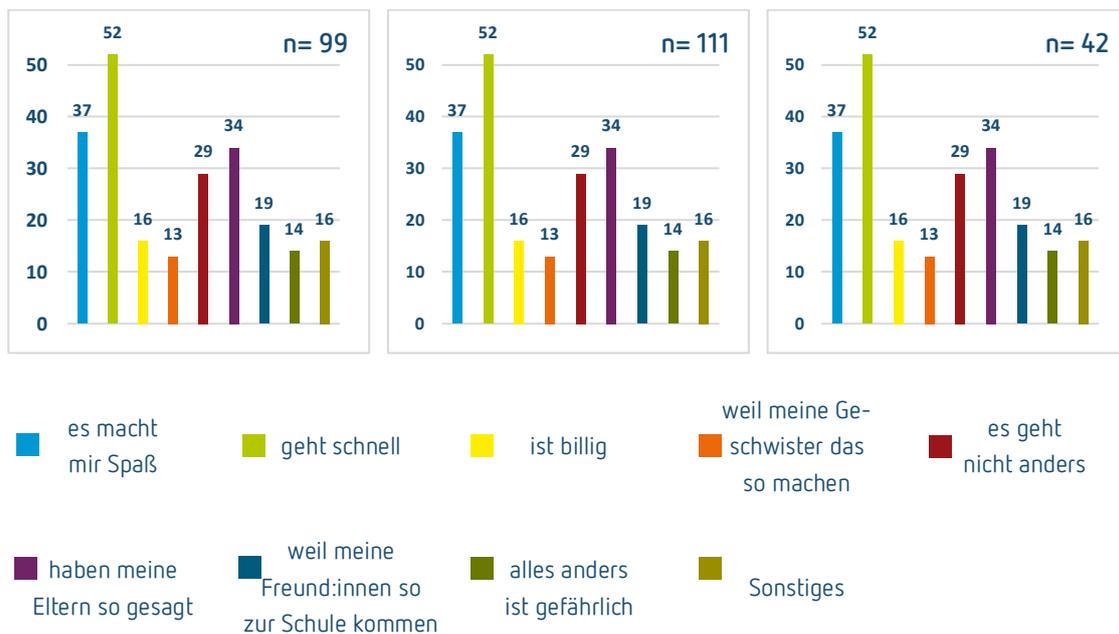


Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl im Winter bzw. bei schlechtem Wetter (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)



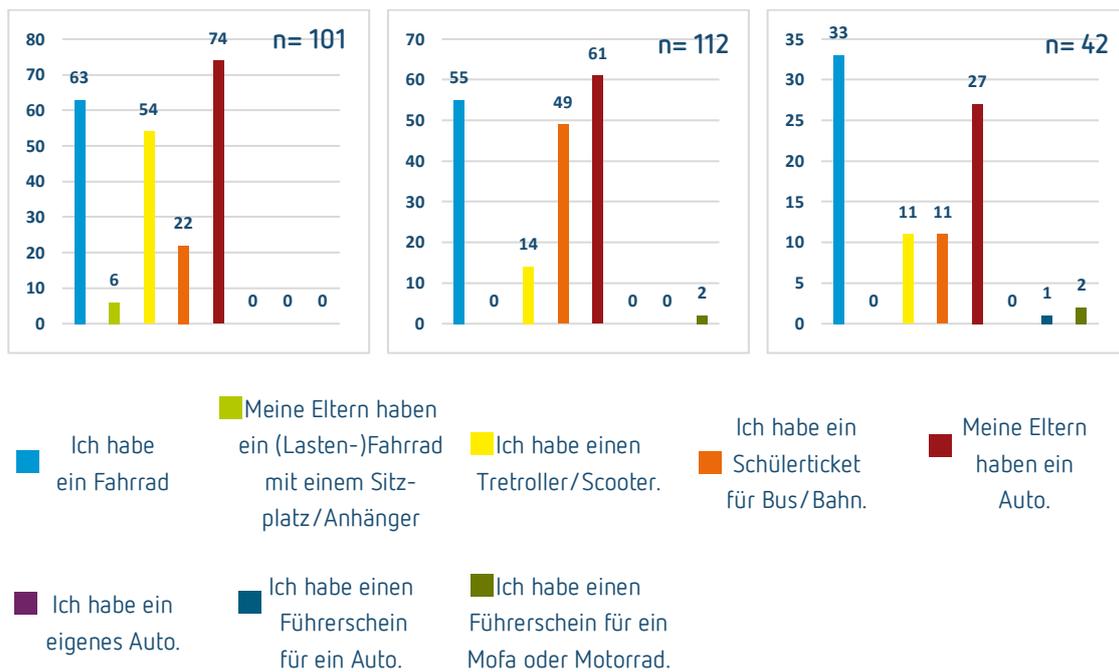
Die Schüler:innen hatten nun die Möglichkeit anzugeben, warum sie dieses Verkehrsmittel nutzen. Dabei konnten auch mehrere Gründe ausgewählt werden. Stärkstes Argument für ein Verkehrsmittel ist bei allen Schulformen die Schnelligkeit. Verkehrssicherheitsgründe, der niedrige Preis des Verkehrsmittels oder die Vorbildfunktion der Geschwister scheinen hingegen weniger ausschlaggebend zu sein.

Abbildung 22: Gründe für die Verkehrsmittelwahl (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)



Dabei muss berücksichtigt werden, dass nicht allen Schüler:innen dieselben Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Grundschulkinder haben allein aufgrund ihres Alters nicht die Möglichkeiten, die den Schüler:innen der weiterführenden Schulen zur Verfügung stehen (Führerschein für Fahrrad/Motorrad/Motorroller/Auto). Des Weiteren werden die Beförderungskosten (ÖPNV-Ticket) erst ab einer Mindestentfernung von 3 km vom Landkreis erstattet (vgl. Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald 2005). Bei der Frage nach der Verfügbarkeit der Verkehrsmittel konnten ebenfalls mehrere Möglichkeiten genannt werden. Die meisten Kinder haben die Möglichkeit mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen bzw. von den Eltern mit dem Auto gebracht zu werden. In der Grundschule steht vielen außerdem ein Tretroller oder Scooter zur Verfügung, während in der (Werk-)Realschule viele der Schüler:innen ein Ticket für den Bus oder die Bahn besitzen. Einige wenige Schüler:innen gaben an, keines der aufgelisteten Verkehrsmittel zur Verfügung zu haben.

Abbildung 23: Verfügbarkeit der Verkehrsmittel (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)



Weitere Fragen

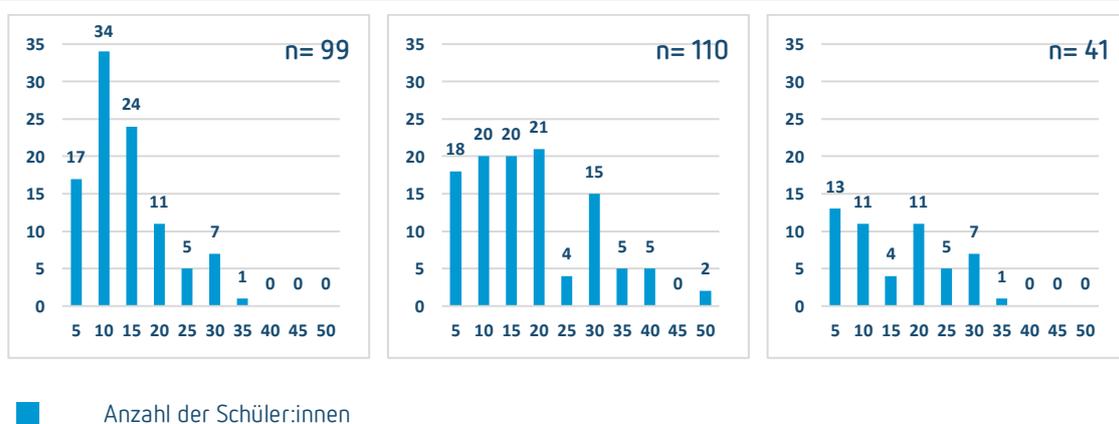
Die Schüler:innen wurden befragt, wie viele Minuten sie ungefähr zum Zurücklegen ihres Schulwegs benötigen.

Über drei Viertel der Grundschüler:innen brauchen 15 Minuten oder weniger um von der Haustür zur Schultür zu kommen. Keines der Grundschulkinder braucht länger als 40 Minuten.

In der (Werk-)Realschule sind es mehr als 70 %, die maximal 20 Minuten zur Schule benötigen. Zwei Schulkinder brauchen 50 Minuten für ihren Schulweg.

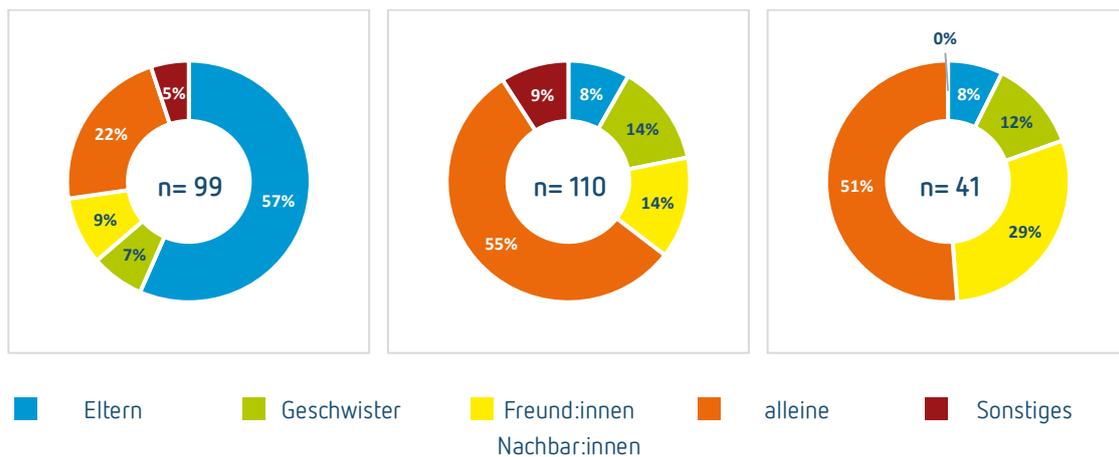
Circa ein Drittel der Schüler:innen brauchen nur 5 Minuten bis zum Gymnasium. Der längste Schulweg der Befragten dauert 35 Minuten.

Abbildung 24: Dauer des Schulwegs (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)



Die meisten Grundschulkinder kommen in Begleitung ihrer Eltern zur Schule, nur etwa ein Viertel alleine. Die Schüler:innen der weiterführenden Schule hingegen legen ihren Schulweg meist alleine zurück. Der Anteil der begleitenden Eltern ist deutlich zurück gegangen, die Kinder und Jugendlichen werden eher von Geschwistern, Freund:innen oder Nachbar:innen begleitet.

Abbildung 25: Begleitung auf dem Schulweg (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)

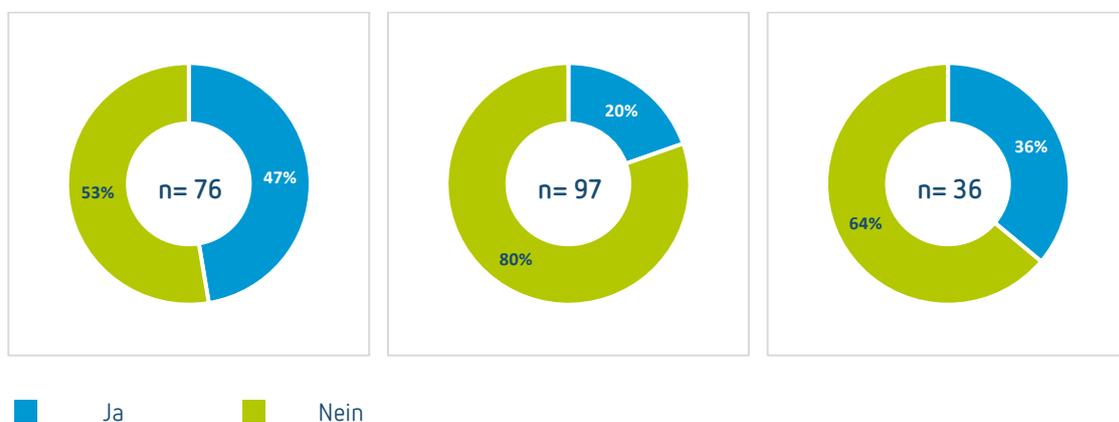


Knapp die Hälfte der befragten Grundschul Kinder fühlt sich auf ihrem Schulweg unsicher. Die Gründe hierfür liegen meist in zu hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, fehlenden Sichtbeziehungen und fehlenden gesicherten Querungsanlagen.

Circa ein Viertel der Realschüler:innen fühlt sich auf dem Schulweg nicht sicher. Einige geben subjektive Sicherheitsaspekte wie Angst im Dunkeln, vor einem Unfall oder vor anderen Jugendlichen an, andere nennen Konflikte mit dem fließenden und ruhenden Kfz Verkehr als Gründe.

Rund zwei Drittel der Gymnasiast:innen fühlen sich auf ihrem Schulweg sicher. Das andere Drittel nennt unübersichtliche Straßensituationen und viel Kfz Verkehr als Gründe für Unsicherheiten.

Abbildung 26: Fühlst du Dich auf Deinem Schulweg unsicher? (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)

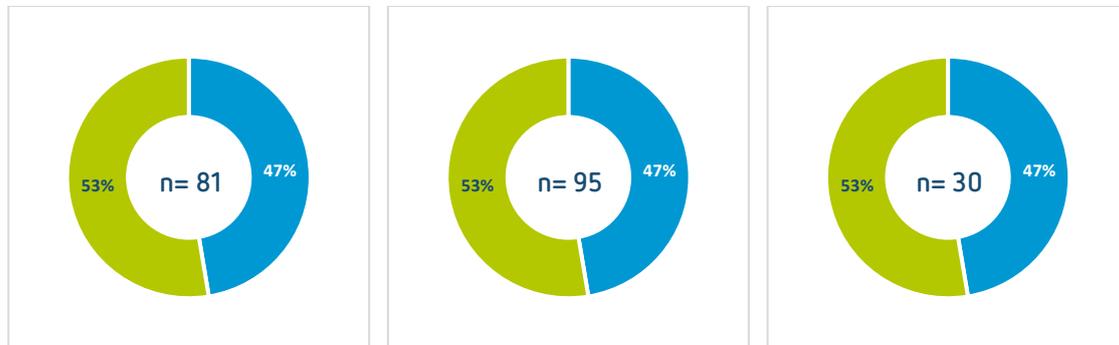


40 % der befragten Grundschüler:innen hatten bereits schlechte Erfahrungen auf ihrem Schulweg. Die meisten schildern Situationen, in denen Autofahrer:innen sich unaufmerksam verhalten oder zu schnell fahren. Auch erlebten einige bereits gefährliche Situationen beim Überqueren der Straße, insbesondere wenn parkende Autos die Sichtbeziehungen einschränken.

Circa 20% der Realschüler:innen haben unter anderem durch (beinahe) Unfälle und der rücksichtslosen Fahrweise vieler Autofahrer:innen schlechte Erfahrungen erlebt. 3 Schüler:innen hatten bereits einen Unfall auf ihrem Schulweg.

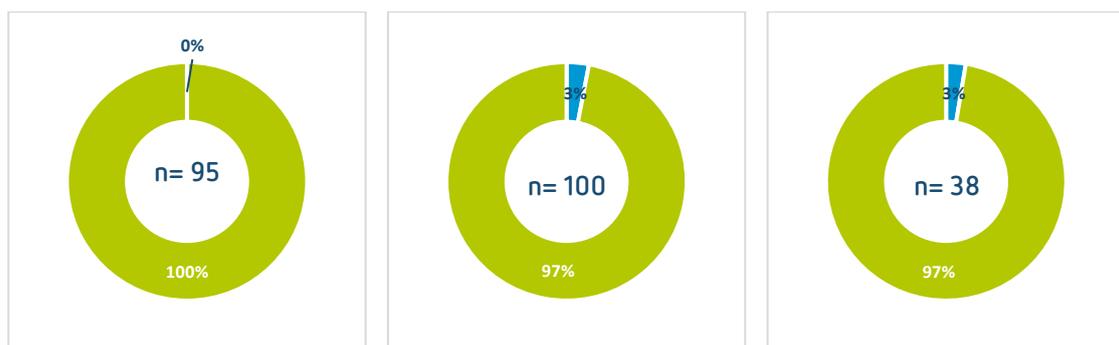
Die Hälfte der Schüler:innen vom Gymnasium berichten von negativen Erfahrungen. Vielen wird auf ihrem Schulweg regelmäßig die Vorfahrt genommen und berichten von zu schnell fahrenden Autos. Einige haben bereits einen Unfall auf ihrem Schulweg gehabt.

Abbildung 27: Hattest du schonmal schlechte Erfahrungen mit Fahrrädern, Autos oder ähnlichem auf Deinem Schulweg? (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)



■ Ja ■ Nein

Abbildung 28: Hattest Du in den letzten 12 Monaten einen Unfall auf dem Schulweg? (Grundschule, (Werk-)Realschule, Gymnasium)



■ Ja ■ Nein

Liebingsorte und gefährliche Stellen

Die Schüler:innen hatten die Möglichkeit in einer Karte ihre Lieblingsorte sowie gefährliche Stellen zu verorten und zu beschreiben, was sie an dem Ort mögen bzw. was gefährlich ist. Teilweise wurden auch mehrere Gründe genannt, die den Ort als Gefahrenstelle beschreiben, diese Nennungen zählen in jede Kategorie mit ein.

Die meisten Befragten nannten ihr Zuhause als Lieblingsort. Ruhige, wenig befahrene Straßen sowie vorhandene Querungsmöglichkeiten wurden ebenfalls als Lieblingsort markiert.

Die Schüler:innen beschrieben viele Orte als unangenehm oder gefährlich, im Folgenden sind die Orte mit mehr als 2 Nennungen aufgelistet.

- Freiburger Straße (13 Nennungen)
- Beim Bahnhof/Max-Schweinlin-Straße/Pommernstraße/Gutnauweg (8 Nennungen)
- Freiburger Straße Schule (8 Nennungen)

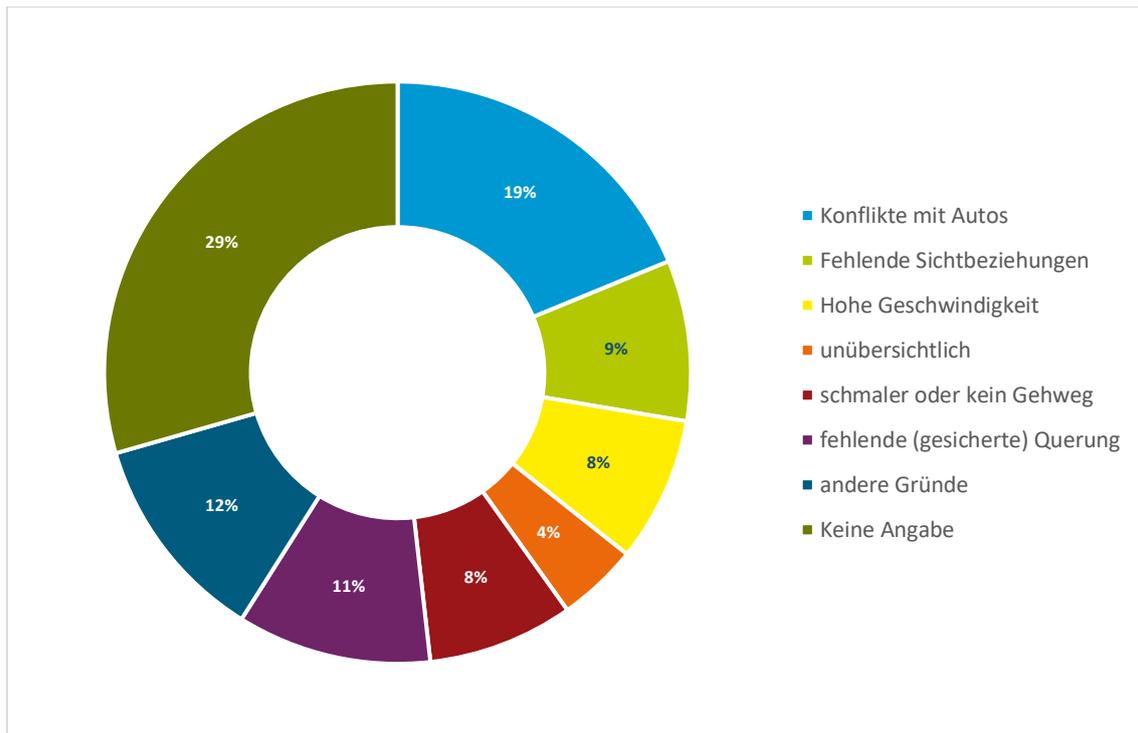
- Breisacher Straße Querung (8 Nennungen)
- Gutnauweg (6 Nennungen)
- Zähringerstraße Schulumfeld (4 Nennungen)
- Friedhofstraße/Freiburger Straße (4 Nennungen)
- Pommernstraße (4 Nennungen)
- Zähringerstraße/Tullastraße (4 Nennungen)
- Baslerweg/Rudolf-Diesel-Straße/Gutnauweg (4 Nennungen)
- Müllheimer Straße/Pommernstraße (3 Nennungen)
- Breisacher Straße/Freiburger Straße (3 Nennungen)
- Müllheimer Straße Kreisverkehr (2 Nennungen)
- Zähringerstraße/Einfangweg (2 Nennungen)
- Zähringerstraße/Friedhofstraße (2 Nennungen)
- Martin-Schongauer-Straße (2 Nennungen)
- Zähringer Straße/Römerstraße (2 Nennungen)
- Friedhofstraße/Dekan-Martin-Straße (2 Nennungen)
- Müllheimer Straße (2 Nennungen)
- Saarengrünstraße (2 Nennungen)

Am häufigsten wurde das Kfz als Gefahrengrund genannt. Der ruhende Verkehr blockiert häufig die Sichtbeziehungen beim Queren der Straße oder schränkt durch Gehwegparken die Gehwegbreite erheblich ein. Auch die hohen Geschwindigkeiten und das Missachten von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden häufig genannt. Fehlende Gehwege und Querungen sind weitere Gründe für Gefahrenstellen.

Tabelle 7: Gründe für Gefahrenstellen

Konflikte mit Autos	Fehlende Sichtbeziehungen	Hohe Geschwindigkeit	Unübersichtlich
21	10	9	5

Schmalere oder kein Gehweg	Fehlende (gesicherte) Querung	Andere Gründe	Keine Angabe
9	12	13	33



5.3 Workshop mit Schulen

5.3.1 Rheinschule

Einführung

Frau Engelmann begrüßt die ausgewählten Schüler:innen der 2. und 3. Klasse der Grundschule Neuenburg und fragt diese, wie sie zur Schule gekommen sind. Ein paar Schüler:innen wurden mit dem Auto gebracht, einige Kinder sind mit dem Fahrrad oder Scooter zur Schule gefahren, die meisten Kinder sind jedoch zu Fuß zur Schule gegangen. Außerdem sind ein paar Kinder mit dem Schulbus gefahren. Um die Schüler:innen an das Thema Verkehrsplanung heranzuführen, stellt Frau Engelmann kurz das Berufsbild der Verkehrsplanenden vor.

Im Rahmen eines Quiz, angelehnt an die Fernsehsendung „1, 2 oder 3“, konnten die teilnehmenden Schüler:innen die Ergebnisse der Online-Beteiligung für die Grundschule schätzen. Im Anschluss folgte eine Gruppenarbeitsphase.

Arbeitsphase

In der Gruppenarbeitsphase wurden die Schülerinnen und Schüler in vier Gruppen abhängig von ihrem Wohnort eingeteilt. Anhand von Bildern von Straßenräumen aus ihren Wohnorten sollten die Kinder positive Stellen oder Gefahrenstellen identifizieren und beschreiben.

Gruppe 1: Steinstadt und Zienken

Die Stadtteile Steinenstadt und Zienken wurden von sechs Kindern bearbeitet, die in Steinenstadt wohnen und in Zienken zur Schule gehen. Die folgenden Orte in Steinenstadt wurden von den Schüler:innen aufgrund der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs oder aufgrund von Müll negativ empfunden.

Tabelle 8: Ergebnisse Steinenstadt

Nr.	Straße	Positive / Negative Aspekte
1	Blauenstraße	Die Autos fahren viel zu schnell.
2	Hauptstraße	Es liegt Müll (Zigaretten) auf der Straße und die Autos fahren zu schnell.
3	Hauptstraße	Die Autos fahren zu schnell.
4	Schwarzwaldstraße	Die Autos fahren viel zu schnell
5	Schwarzwaldstraße	Die Kinder drängeln beim Einsteigen in den Bus.
6	Johanniter Allee	Die Autofahrer achten nicht auf die Kinder. Es liegt sehr viel Laub auf der Straße. Die Autos parken auf der Straße.
7	Kirchstraße	Es liegen Zigaretten am Straßenrand und die Autos fahren sehr schnell.
8	-	-

Im Stadtteil Zienken wurde nur ein Kommentar zum Schulbus gemacht. Das hängt vermutlich damit zusammen, dass die Kinder aus Steinenstadt kommen und in Zienken nur zur Schule gehen.

Tabelle 9: Ergebnisse Zienken

Nr.	Straße	Positive / Negative Aspekte
9	Schule	Der Bus kommt nicht gut um die Kurve und muss öfter rangieren, um aus der Parkbucht zu fahren.

Abbildung 29: Problemstellen in Steinenstadt und Zienken

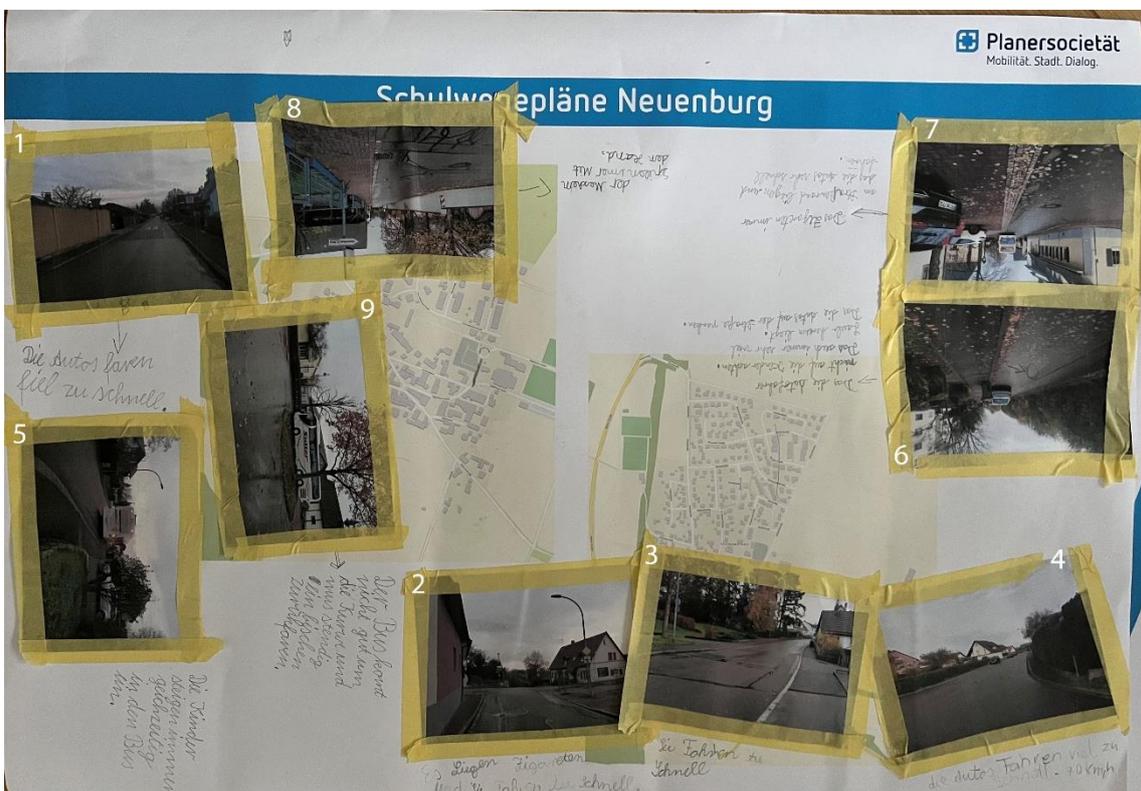


Foto: Planersocietät

Gruppe 2: Grißheim

Die drei Schüler:innen au Grißheim verorteten in der Arbeitsphase je zwei positive und negative Aspekte und äußerten den Wunsch nach einer Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an vier Stationen.

Tabelle 10: Ergebnisse Grißheim

Nr.	Straße	Positive/ Negative Aspekte
1	Am Rehgarten	Fehlender Gehweg
2	Feldbergstraße	Schwer zu queren
3	Bugginer Straße	Wunsch nach Zebrastreifen
4	Rheinstraße	Wunsch nach Zebrastreifen: Schwer zu queren, wegen uneinsichtiger Kreuzung
5	Schule	Wunsch nach Zebrastreifen
6	Rheinstraße	Wunsch nach Zebrastreifen
7	Dr.-Harter-Straße	Super, weil die Autos die Geschwindigkeitsbeschränkung einhalten.
8	Dr.-Harter-Straße	Super

Abbildung 30: Problemstellen in Grißheim



Quelle: Planersocietät

Gruppe 3 und 4: Neuenburg

Die insgesamt 14 Schüler:innen aus dem Hauptort Neuenburg, welche auch in Neuenburg zur Schule gehen, verorteten die folgenden Aspekte. Besonders häufig wurden hierbei Stellen im direkten Schulumfeld (Zähringer Straße/ Freiburger Straße) genannt.

Nr.	Straße	Positive/ Negative Aspekte
1	Pommernstraße	Der Gehweg ist zu schmal zwischen Grundstücksgrenze und den parkenden Autos. Das Kind wünscht sich mehr Platz auf dem Gehweg und das die Autos woanders parken.
2	Pommernstraße	Der Gehweg ist zu schmal und Autos parken auf dem Gehweg
3	Zähringerstraße	Die Autos parken im Halte- oder Parkverbot.
4	Zähringerstraße	Zu viel Verkehr in der Straße
5	Zähringerstraße	Es sollen keine Fahrräder geklaut werden
6	Zähringerstraße	Die Autos passen nicht auf und deshalb werden Kinder fast angefahren.
7	Zähringerstraße	Der Fahrradparkplatz ist eigentlich nur für Grundschüler vorgesehen, aber es parken auch Schüler aus den weiterführenden Schulen dort.
8	Zähringerstraße	Die Autofahrer:innen halten nicht an der Mittelinsel für wartende Schulkinder
9	Zähringerstraße	Autos parken auf dem Gehweg
10	Mühlheimer Straße	Die Autos fahren zu schnell.
11	Mühlheimer Straße	Wunsch nach einem Zebrastreifen
12	Mühlheimer Straße	Die Ampel wird nicht beachtet
13	Mühlheimer Straße	Das Queren der Straße ist sehr gefährlich.
14	Gutnamweg	Die Autos fahren zu schnell.
15	Gutnamweg	Das Kind hat Angst über den Bahnübergang zu gehen, weil es stürzen könnte.
16	Gutnamweg	Die Autofahrer:innen geben keine Rücksicht beim Zebrastreifen.
17	Freiburger Straße	Wunsch nach einem Zebrastreifen
18	Freiburger Straße	Wunsch nach einem Zebrastreifen
19	Freiburger Straße	Wunsch nach einem Zebrastreifen
20	Freiburger Straße	Wunsch nach mehr Rücksicht seitens der Autofahrer:innen
21	Freiburger Straße	Die Autos fahren zu schnell.
22	Freiburger Straße	Der Gehweg ist nur schlecht nutzbar, weil Mülltonnen den Gehweg blockieren.
23	Freiburger Straße	Autos parken auf dem Gehweg
24	Freiburger Straße	Probleme beim Rückwärtsausparken der Autos
25	Bushaltestelle Friedhof	Wunsch nach Entfernung von Laub
26	Dekan-Martin-Straße	Wunsch nach Schaffung von Parkplätzen
27	Dekan-Martin-Straße	Autos parken auf dem Gehweg
28	Friedhofstraße	Angst vor runterfallendem Straßenschild

Fazit

Die meisten Anmerkungen der Schüler:innen beziehen sich auf Quermöglichkeiten, v.a. Zebrastreifen werden sich von den Kindern gewünscht. Weitere Anmerkungen der Schüler:innen beziehen sich auf die mangelnde Rücksichtnahme des Kfz-Verkehrs, die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, Gehwegparken, verschmutzte oder zu schmale Gehwege.

Abbildung 31: Beispiele für die Anmerkungen der Schüler:innen

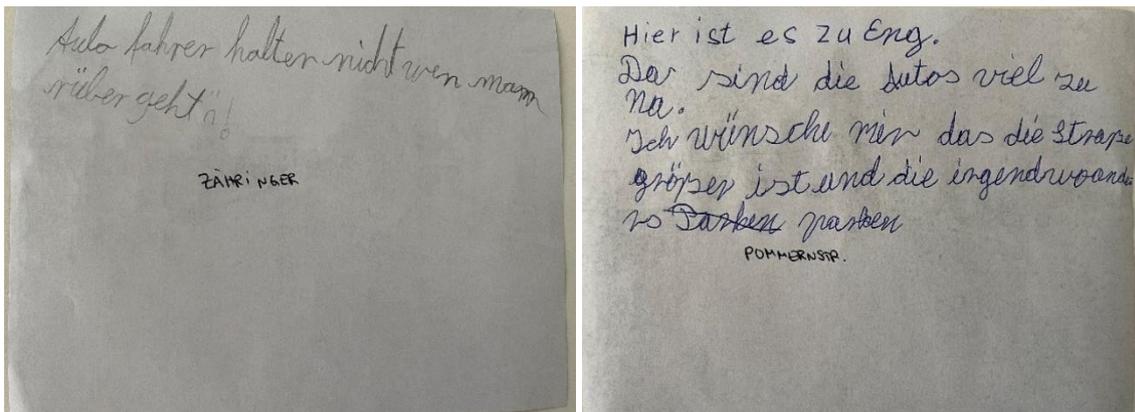


Foto: Planersocietät

Nach der Gruppenarbeitsphase versammelten sich die Schüler:innen im Stuhlkreis. Im Vorfeld des Workshops erhielten die Kinder die Hausaufgabe ihren Schulweg zu zeichnen. Im Stuhlkreis hatten die Schüler:innen die Möglichkeit ihre Zeichnung vorzustellen.

Abbildung 32: Zeichnungen der Schüler:innen



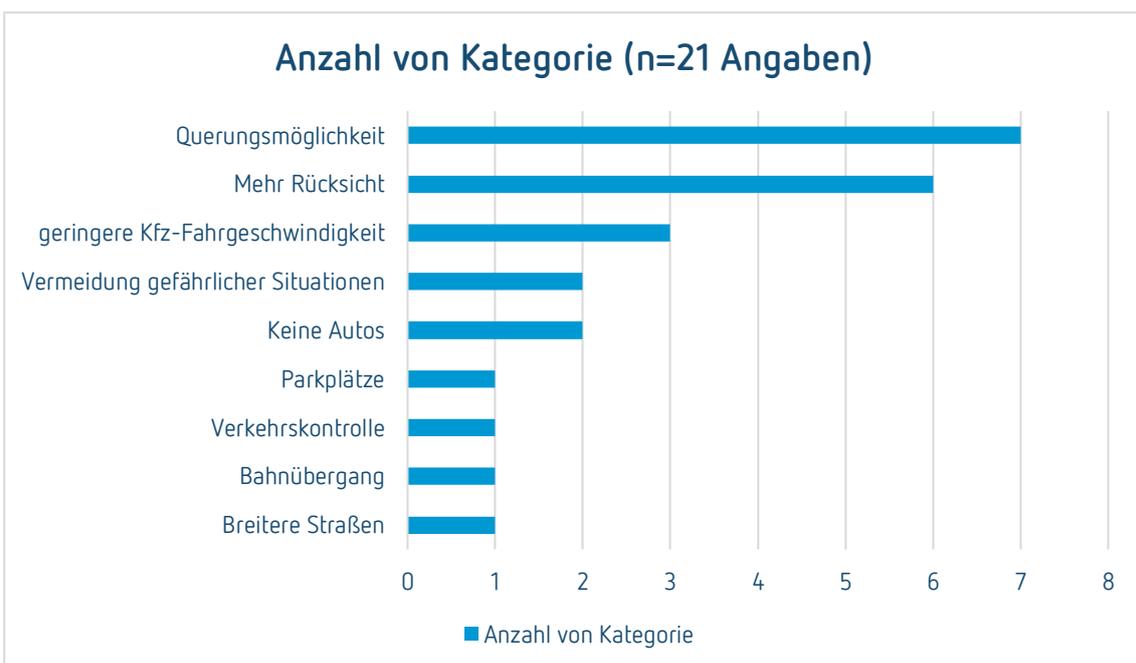
Foto: Planersocietät

Zum Abschluss wurden die Schüler:innen gebeten ihren Wunsch für den Schulweg auf einen bunten Zettel zu notieren. Die folgende Auflistung stellt diese Wünsche dar:

- Ich wünsche mir einen Zebrastreifen (5x)

- Es soll ein Blitzer in der Mühlenstraße aufgestellt werden
- Beim Übergang an der Freiburger Straße steht oft ein Auto. Deshalb soll hier ein Parkverbot umgesetzt werden
- Die Autos sollen langsamer fahren (3x)
- Die Autofahrer sollen stärker auf mich achten (2x)
- Die Autos sollen aufpassen. Rücksicht nehmen Autofahrer!
- Es soll keine gefährlichen Situationen geben (2x)
- Ich wünsche mir, dass die Autofahrer besser achtgeben (2)
- Die Autofahrer sollen besser aufpassen
- Keine Autos und die Straße soll größer sein
- Keine Autos, dass sie langsamer fahren und einen Zebrastreifen
- Ich finde die Schranke gefährlich
- Ich wünsche mir, dass Parkplätze geschaffen werden

Abbildung 33: Kategorisierung der Wünsche der Kinder



Darstellung: Planersocietät

Auch hierbei wird deutlich, dass die Schüler:innen sich mehr Zebrastreifen bzw. sichere Querungen wünschen. Der zweithäufigste Wunsch ist mehr Rücksicht vom Kfz-Verkehr. In eine ähnliche Richtung gehen die Wünsche nach einer niedrigeren Kfz-Fahrgeschwindigkeit und die Ansicht, dass es gar keine Autos geben sollte. Die weiteren Wünsche betreffen die Vermeidung gefährlicher Situationen, Parkplätze, Verkehrskontrollen, den Bahnübergang oder breitere Straßen.

5.3.2 Mathias von Neuenburg Schule

Einführung

Am 9. Februar fand in Neuenburg am Rhein der Schüler:innen-Workshop in der Mathias von Neuenburg Schule statt. Zu Beginn wurden die 28 Schüler:innen befragt, mit welchem Verkehrsmittel sie gewöhnlich zur Schule kommen. Vier der 28 Schüler:innen gaben an zu Fuß zur Schule zu kommen, alle anderen fahren mit dem Bus zur Schule.

Bei den beiden anderen Fragen soll eingeschätzt werden, wie viel Schritte der Mensch im Durchschnitt pro Tag zurücklegt und wie viele Fahrräder auf einen Pkw-Parkplatz passen. Die Mehrheit mit 20 Stimmen lag bei 6.001 bis 9000 Schritten, eine Stimme bei 3.001 bis 6000 und vier bei mehr als 9.000 Schritten. Bezüglich der möglichen Anzahl von Fahrrädern auf einem Auto-Parkplatz gaben zwei Leute 5 Fahrräder, neun Kinder 10 Fahrräder und sieben Stimmen 15 Fahrräder an. Die Auflösung zeigt, dass die Kinder bei der zweiten Frage besser geschätzt haben als bei der ersten. Nur eine Stimme lag mit 3.001 bis 6.000 Schritten richtig. Auf einen Parkplatz passen ca. 10 Fahrräder. Hier lag ca. die Hälfte richtig.

An der Schule wurde zuvor vom 18.10.2022 bis 25.11.2022 eine Online-Befragung zu den Schulwegen durchgeführt, um in einer Bestandsaufnahme positive Stellen und Problemstellen zu identifizieren und zu verorten. Die Ergebnisse der Online-Befragung stellt Frau Jung kurz vor.

Arbeitsphase

Für die Arbeitsphase wurden die 28 Schüler:innen in fünf Gruppen aufgeteilt. Die Gruppen sollten jeweils ein Plakat mit zwei Fragen zu den folgenden Themen bearbeiten: Motivation, Sicherheit, Kreativität, Darstellung und Zentrale Wege/ Orte bearbeiten.

Gruppe 1: Motivation

Die erste Gruppe befasste sich mit der Thematik „Was Schüler:innen motivieren könnte“ zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. Folgende Ideen wurden hierfür gesammelt:

- Mit Freunden zur Schule laufen
- Wettrennen machen

Abbildung 34: Antworten der Schüler:innen auf die Einstiegsfragen

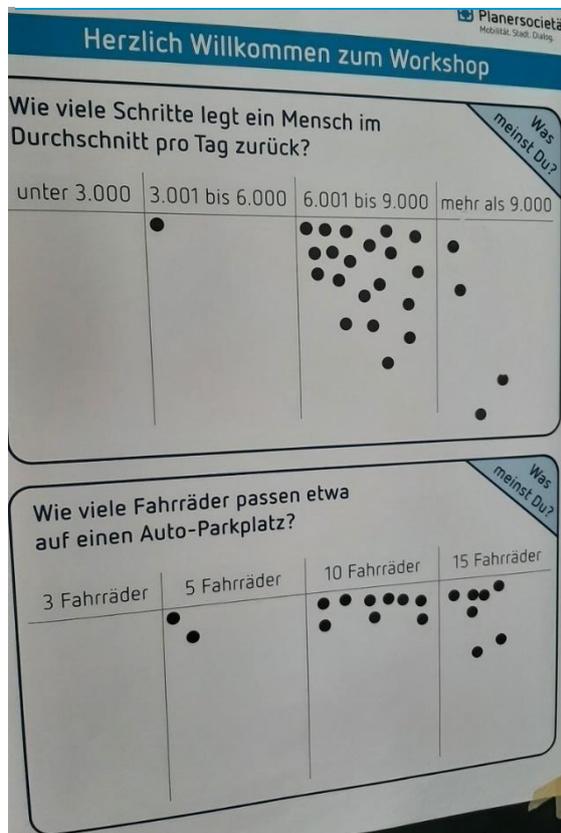


Foto: Planersocietät

- Musik hören
- Belohnung in der Schule
- Mehr Zebrastreifen, Ampeln

Gruppe 2: Sicherheit

Die zweite Gruppe befasste sich mit dem Schulumfeld und der Frage, was es für ein sicheres Schulumfeld benötigt. Hierbei wurden insbesondere die Haltestellen vor den Schulen thematisiert. Folgende Vorschläge wurden von der zweiten Gruppe gemacht:

- Dach an der Bushaltestelle größer
- Bänke an Bushaltestelle
- Gehwege verbreitern + Zebrastreifen
- Keine parkenden Autos auf dem Schulweg

Abbildung 35: Ergebnisse Gruppe 2 Sicherheit



Foto: Planersocietät

Gruppe 3: Kreativität

Die dritte Gruppe befasste sich mit der Frage, wie die Schulwege in Neuenburg attraktiver gestaltet werden könnten. Hier nannten die Schüler:innen folgende Aspekte:

- Bänke
- Parkour-Elemente
- Mehr Pflanzen
- Kletter-Elemente
- Tischtennis-Platte, Mini-Fußballplatz

Die dritte Gruppe verortete auch auf der Karte benötigte Sitzgelegenheiten (siehe Abbildung 10). Diese werden an der Bushaltestelle an der Schule, am Bahnhof und an drei weiteren Orten in Schulumgebung gebraucht.

Abbildung 36: Benötigte Sitzgelegenheiten im Schulumfeld

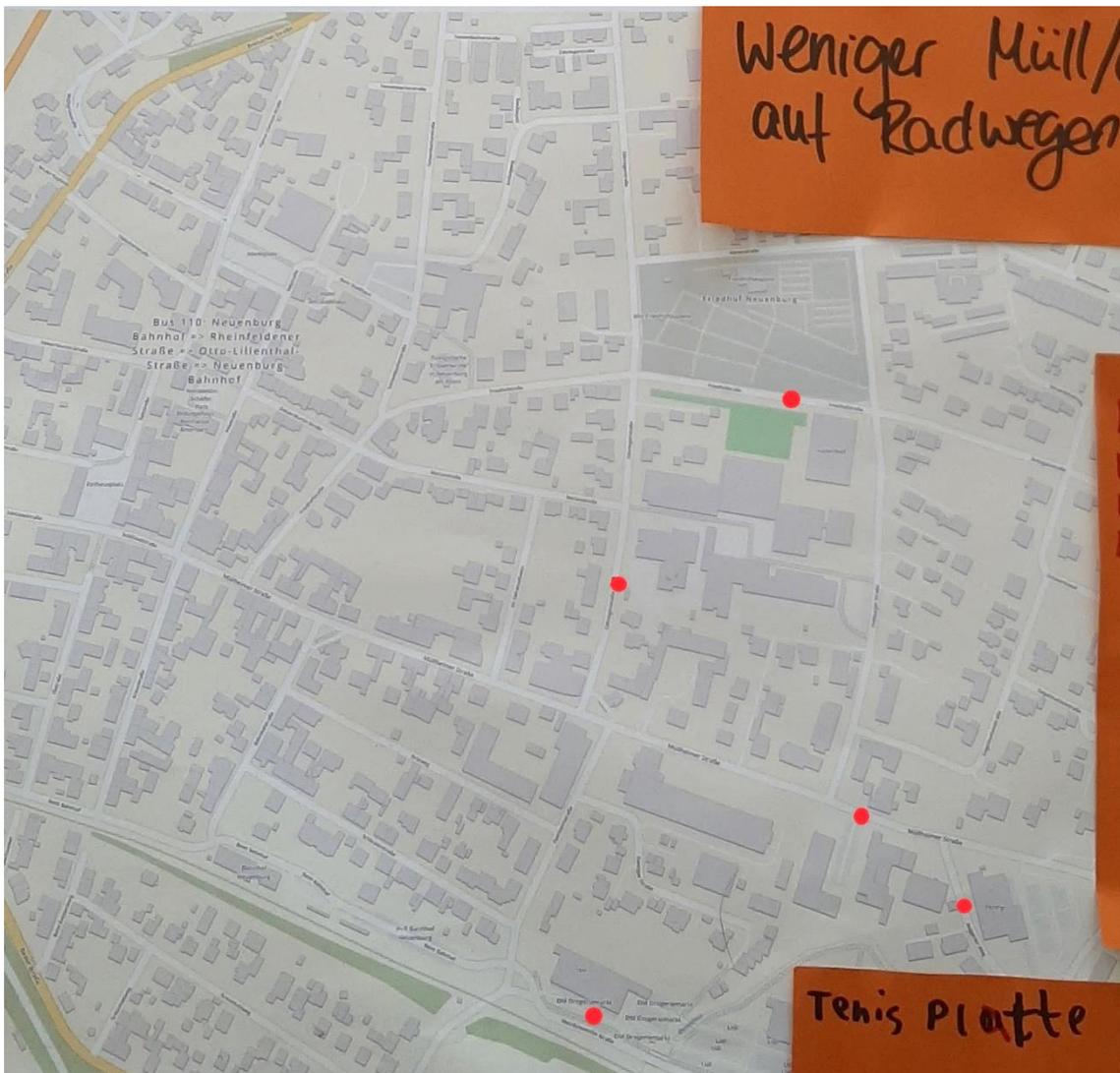


Foto: Planersocietät

Gruppe 4: Darstellung

Die vierte Gruppe erarbeitete in der Gruppenphase die Frage, welche zentralen Punkte in einem Schulwegplan enthalten sein sollten. Hierfür nannten die Schüler:innen folgende Aspekte:

- Kirche
- Schule
- Kino
- Hallenbad
- Polizei

Abbildung 37: Darstellung von wichtigen Orten

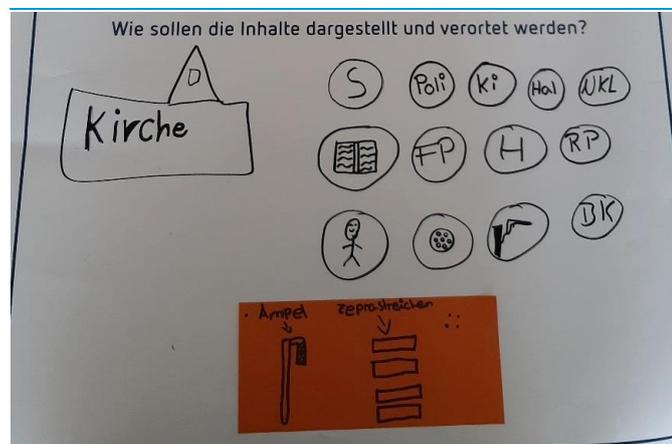


Foto: Planersocietät

- Bibliothek
- Fit Parkour
- Kindergarten
- Bushaltestelle
- Bäcker
- Tankstelle

Gruppe 5: Zentrale Wege/ Orte

Die fünfte Gruppe zeichnete ebenfalls zentrale Punkte und Wege in den Plan ein. U.a. wurden Realschule, Werkrealschule, Gymnasium, Bushaltestellen, Bäcker, Einkaufsläden und das Hallenbad verortet.

Abbildung 38: Verortung der zentralen Orte



Quelle: Planersocietät

Zum Abschluss konnten die Schüler:innen noch ihren Wunsch für den eigenen Schulweg auf farbige Zettel aufschreiben. Hierbei wurden die folgenden Aspekte besonders häufig genannt:

- Mehr Beleuchtung auf den Schulwegen
- Ampel am Zebrastreifen
- Mehr oder größere Busse am Morgen
- Mehr Bänke

Zuletzt wurden die Schüler:innen noch dazu befragt, wie viel Schritte sie täglich gehen und was sie motivieren könnte mehr zu Fuß zu gehen. Die meisten Schüler:innen gaben an etwa 10.000 Schritte am Tag zu gehen. Als Motivation nannten Sie die folgenden Punkte:

- Mit dem Hund Gassi gehen (5 Nennungen)
- Sport (Fußball, Tanzen) (13 Nennungen)
- Umwelt
- Schule

Abbildung 39: Laufmotivation und Schätzung der eigenen Schrittzahl

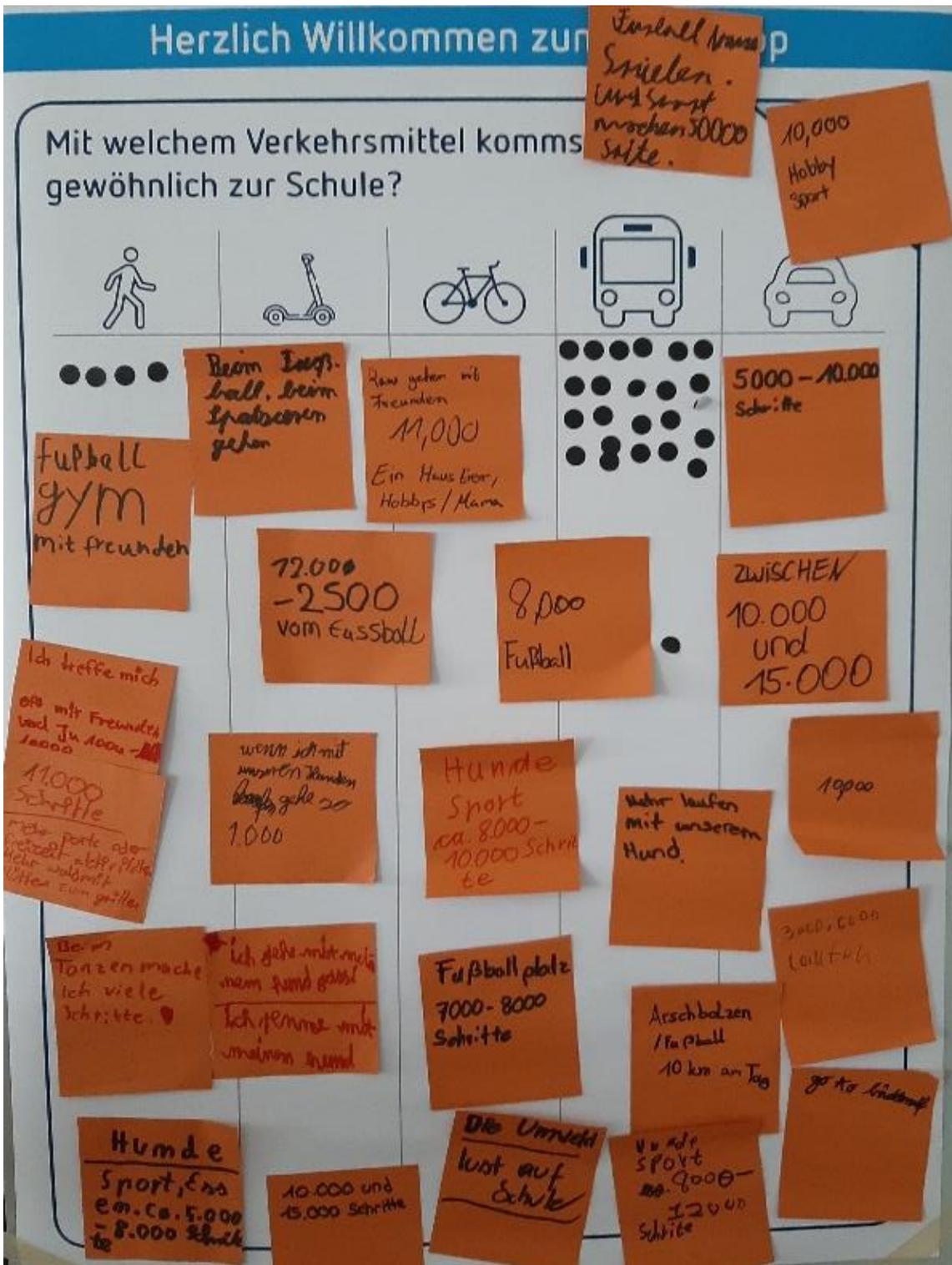


Foto: Planersocietät

5.3.3 Kreisgymnasium

Einführung

Herr Kitzmann begrüßt die Schüler:innen und erläutert das Programm des Workshops. Mit Hilfe von Klebepunkten wurden die Schüler:innen befragt, mit welchem Verkehrsmittel sie gewöhnlich in die Schule kommen. Hier zeigt sich ein ausgewogenes Bild. Jeweils ca. ein Drittel der Teilnehmer:innen kommt zu Fuß, mit dem Bus oder dem Fahrrad zu Schule. Lediglich zwei Schüler:innen werden regelmäßig mit dem Auto zur Schule gebracht.

Zur Einführung in das Thema Geh- und Radschulwege sollten die Schüler:innen schätzen, wie viele Schritte ein Mensch im Durchschnitt pro Tag zurücklegt und wie viele Fahrräder ungefähr auf einen Autoparkplatz passen. Bei den durchschnittlichen Schritten pro Tag hat die Mehrheit 3.000 bis 6.000 Schritte geschätzt und bei den Fahrrädern pro Auto-Parkplatz haben jeweils 6 Schulkin-der 5 Fahrräder oder 10 Fahrräder geschätzt. Die Auflösung zeigt, dass die Schüler:innen die Ergebnisse der Fragen gut geschätzt haben. So geht ein Mensch in Deutschland im Durchschnitt ca. 5.200 Schritte pro Tag. Auf einen Parkplatz passen ca. 10 Fahrräder.

Abbildung 40: Antworten der Schüler:innen auf die Einstiegsfragen

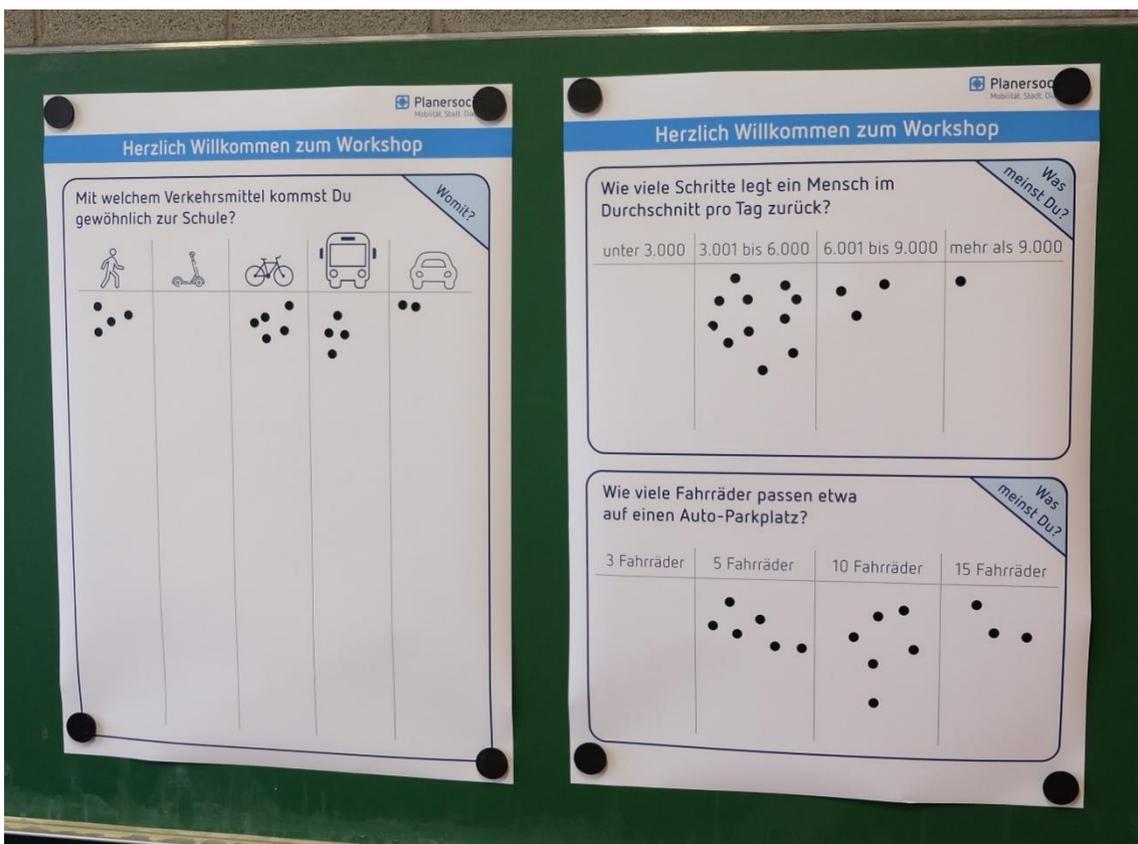


Foto: Planersocietät

Im Anschluss an diese Befragung stellte Herr Kitzmann die zentralen Ergebnisse der Online-Befragung, welche vom 18.10.2022 bis 25.11.2022 stattgefunden hatte kurz vor.

Arbeitsphase

Für die Arbeitsphase wurden die 15 Schüler:innen in vier Gruppen aufgeteilt. Jede Gruppe erhielt ein anderes Thema (Motivation, Sicherheit, Kreativität und Zentrale Wege) zu denen sie mit Hilfe vorbereiteter Fragen Verbesserungsvorschläge sammeln sollten.

Gruppe 1: Motivation

Die erste Gruppe befasste sich mit der Thematik „Was Schüler:innen motivieren könnte“ zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. Folgende Ideen wurden hierfür gesammelt:

- Aktionswoche „zu Fuß zur Schule“
 - Challenge via App
 - Die drei Schüler mit den meisten Schritten bekommen einen Preis
- Schulweg-Wette:
 - Pro Schulweg, der zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, gibt es einen Punkt
 - Diskussion über notwendige Fahrten mit dem Bus: Vorschlag, dass es dafür einen halben Punkt gibt
 - Die Klasse, die am schnellsten eine bestimmte Punktzahl erreicht, gewinnt
 - Preis: z.B. Ausflug zur Eisdielen
- Leifahrer für schulische Aktionen
 - Schüler können sich City-Bikes, Mountainbikes etc. ausleihen

Gruppe 2: Sicherheit

Die zweite Gruppe befasste sich mit dem Schulumfeld und der Frage, was es für ein sicheres Schulumfeld benötigt. Hierbei wurden insbesondere die Haltestellen vor den Schulen thematisiert. Folgende Vorschläge wurden von der zweiten Gruppe gemacht:

- Fußgängerüberwege an Stelle der Mittelinseln am Kreisverkehr L134 (Breisacher Straße) / Westtangente und an Stelle der Mittelinsel an der Breisacher Straße
- Fußgängerüberweg am Knotenpunkt Freiburger Straße / Tullastraße
- Aktuelle Haltestellenschilder / Busfahrpläne an der Haltestelle vor der Schule
- Verbesserung des Betriebsablaufes, sodass der zuerst einfahrende Bus die hinterste Wartefläche vor der Schule anfährt
- Darstellung des Fahrtziels auf den Bussen (bessere Erkennbarkeit)
- Mehr Platz für wartende Schüler:innen an der Haltestelle
- Überdachung der Haltestelle
- Bänke / Sitzgelegenheiten für Schüler:innen an der Haltestelle
- Kontrolle des Verbots von privaten PKW (insbesondere Elterntaxi) an der Bushaltestelle

Gruppe 3: Kreativität

Die dritte Gruppe befasste sich mit der Frage, wie die Schulwege in Neuenburg attraktiver gestaltet werden könnten.

- Bushaltestellen:
 - Überdachte Haltestellen mit Sitzmöglichkeiten (Schutz vor Regen)
 - Bessere Übersicht über die aktuellen Bus-Fahrpläne
 - Mehr Fußgängerüberwege
 - Schönere, attraktivere Gestaltung
 - Sitzgelegenheiten, insbesondere für Familien mit Kindern
- Auto
 - Mehr Stellplätze, damit die Straßen nicht blockiert werden
- Fußgängerüberweg an Stelle der Mittelinsel an der L134 (Breisacher Straße)
- Überdachung an den Schulbushaltestellen
- Fußgängerüberweg am Knotenpunkt Freiburger Straße / Tullastraße

Gruppe 4: Zentrale Wege/ Orte

Die vierte Gruppe erarbeitete in der Gruppenphase die Frage, welche zentralen Punkte in einem Schulwegplan enthalten sein sollten. Hierfür nannten die Schüler:innen folgende Aspekte:

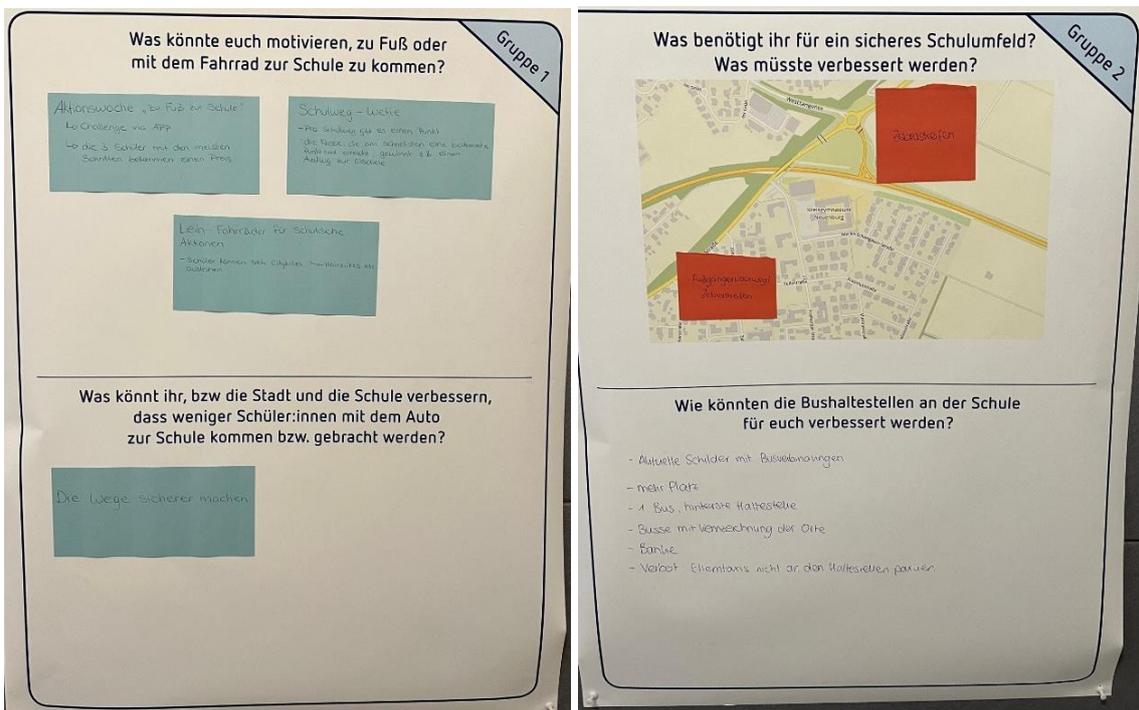
- Schule,
- Rathaus,
- Bahnhof,
- große Kreuzungen,
- Ampeln,
- Realschule,
- Bushaltestellen,
- Einkaufsläden,
- Parkplätze

Zudem verortete die Gruppe verschiedene gut gelöste Punkte und Problemstellen.

- Die rot markierten Radverkehrsfurten an der Westtangente über die Einmündung Kreuzgrundweg und über den Knotenpunkt Westtangente/ Im Rohrkopf/ Birkenstraße sind gut.
- Die Ampel an dem Knotenpunkt Westtagente/ Berner Straße/ Im Grün ist gut.
- Fußgängerüberwege an Stelle der Mittelinseln am Kreisverkehr L134 (Breisacher Straße) / Westtangente und an Stelle der Mittelinsel an der Breisacher Straße
- Am Knotenpunkt Freiburger Straße/ Erasmusstraße südlich der Schule ist die Querungsdistanz über die Freiburger Straße ohne Querungshilfe zu lang

- An der Zähringerstraße verengen parkende Autos die Straße und erhöhen, aufgrund der Einschränkung der Sichtbeziehungen, das Konfliktpotential mit Rad fahrenden Schüler:innen.
- Am Kreisverkehr Max-Schweinlin-Straße/ Gutnauweg ist die Mittelinsel gesperrt. Die Schüler:innen kritisieren, dass sie sehr lange warten müssen, bis sie die Straße queren können
- Am Knotenpunkt Basler Straße/ Saarengrünstraße kommt es zu unregelmäßigem Verkehr. Die sehr groß dimensionierte Kreuzungsanlage in Verbindung mit der Bushaltestelle verursacht eine gefährliche Verkehrssituation für die Schüler:innen.

Abbildung 41: Bearbeitete Plakate der Schüler:innen



Gruppe 3

Was wünscht ihr euch für einen attraktiven Schulweg? Was kann an Haltestellen im Stadtgebiet attraktiver gestaltet werden?

Bus

- + Überdachte Haltestellen mit Sitzmöglichkeiten wegen Regen
→ Haltenbild als Beispiel
- + Busse über die Bus-Tampfer
- + Mehr Haltestellen zum Überqueren
- + schönere Gestaltung, wirkt attraktiver... wäre Spielgelegenheit für Familien mit Kindern

Auto

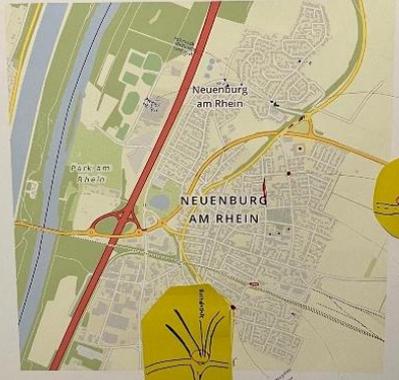
- + Mehr Parkplätze, damit Straßen nicht überlastet werden

Wo benötigt ihr weitere Sitz- und Spielgelegenheiten, Markierungen oder Hinweise zum Schulweg?



Gruppe 5

Welche Verbindungen (zu Fuß / mit dem Rad) sind in Neuenburg für euch wichtig? Welche zentralen Punkte (z.B. Rathaus, Sporthallen, Bahnhof, Marktplatz, ...) sollen unbedingt im Plan enthalten sein?



PROBLEM!

Schule, Rathaus, Bahnhof, große Kreuzungen Ampeln, Bushaltestellen, Einkaufszentren, Parkplätze

Quelle: Planersocietät

6 Zusammenfassung

Mit den Schulwegplänen in Neuenburg am Rhein ist ein aktuelles Planwerk entstanden, welches die durch die Beteiligungen ermittelten tatsächlich genutzten Schulwege der Schüler:innen zu Fuß und mit dem Rad in Neuenburg am Rhein abbildet. Damit die Wege für Schüler:innen in Neuenburg attraktiver und noch sicherer werden, sowie um die nachhaltige Mobilität der Schüler:innen zu fördern, gilt es die Maßnahmen des entstandenen Konzepts zu Schulwegen weiter zu prüfen und zu entwickeln. Auch bedarf es zukünftig einer regelmäßigen Aktualisierung der Schulwegpläne und einer Prüfung der Gefahrenstellen durch die örtliche Verkehrsschaukommission.

Die Maßnahmen des Schulwegplans können durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert werden. Vorhaben der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

Zur Beratung zum Thema Schulwege (z.B. Fördermöglichkeiten) gibt es in den vier Regierungspräsidien Ansprechpersonen. Mehr Infos zu den Ansprechpersonen gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>

Um den Ablauf des Hol- und Bringverkehrs an den Schulen in Neuenburg zu verbessern, wurde im Rahmen der Erarbeitung der Schulwegpläne ein spezifisches Konzept für Hol- und Bringzonen am Schulzentrum entwickelt. Durch dieses sollen die Haltevorgänge vereinfacht und die Wege für Schüler:innen, welche zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, sicherer gestaltet werden. Dieses kann in einzelnen Schritten erprobt und ggf. auch auf weitere Standorte (z.B. Kreisgymnasium) übertragen werden. Um die Nutzung der Hol- und Bringzonen zu unterstützen und für einen eigenständigen Schulweg zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Bus zu werben, bietet sich neben den Informationen zu den Schulwegen in den Schulwegplänen eine Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagement (z.B. durch Wettbewerbe und Aktionstage) an den Schulen in Neuenburg an. Denn insbesondere durch den Weg zur Schule können Schüler:innen eine eigenständige Mobilität erlernen und nachhaltige Mobilitätsmuster verinnerlichen.

7 Quellen

AGFK-BADEN-WÜRTTEMBERG 2018: Handreichung für Radverkehrsbeauftragte unter:
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Ueberzeugend_argumentieren_Handreichung_fuer_Radverkehrsbeauftragte_Maerz_2018.pdf

Bundesanstalt für Straßenwesen 2019: Schulwegpläne leicht gemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2002: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln

Fussverkehr Schweiz 2009: Fussverkehr. Ausgabe 2/09. Zürich

Fussverkehr Schweiz 2016: Sicher ankommen! Kinder auf dem Schulweg: Informationen und Tipps. Zürich

Koppers, A., Ruf, S., Gerlach, J., Leven, T., & Hagemeister, C. 2021: Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit. Wuppertal/Dresden

Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald 2005: Satzung des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2019: Fußgängerüberwege. Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart

Stadt Neuenburg 1996: Schulwegpläne für die Stadtteile Grißheim und Zienken. Untersuchungen zur Sicherung der Schulwege. Neuenburg

Stadt Neuenburg am Rhein 2001: Radwegekonzept. Neuenburg

Stadt Neuenburg 2011: Schulwegplan für den Kernort Neuenburg am Rhein. Erläuterungsbericht. Neuenburg

Stadt Neuenburg am Rhein 2019: Nahmobilitätskonzept. Neuenburg

Stadt Neuenburg am Rhein 2021: Lärmaktionsplan gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG. Erläuterungsbericht. Neuenburg am Rhein. 2021

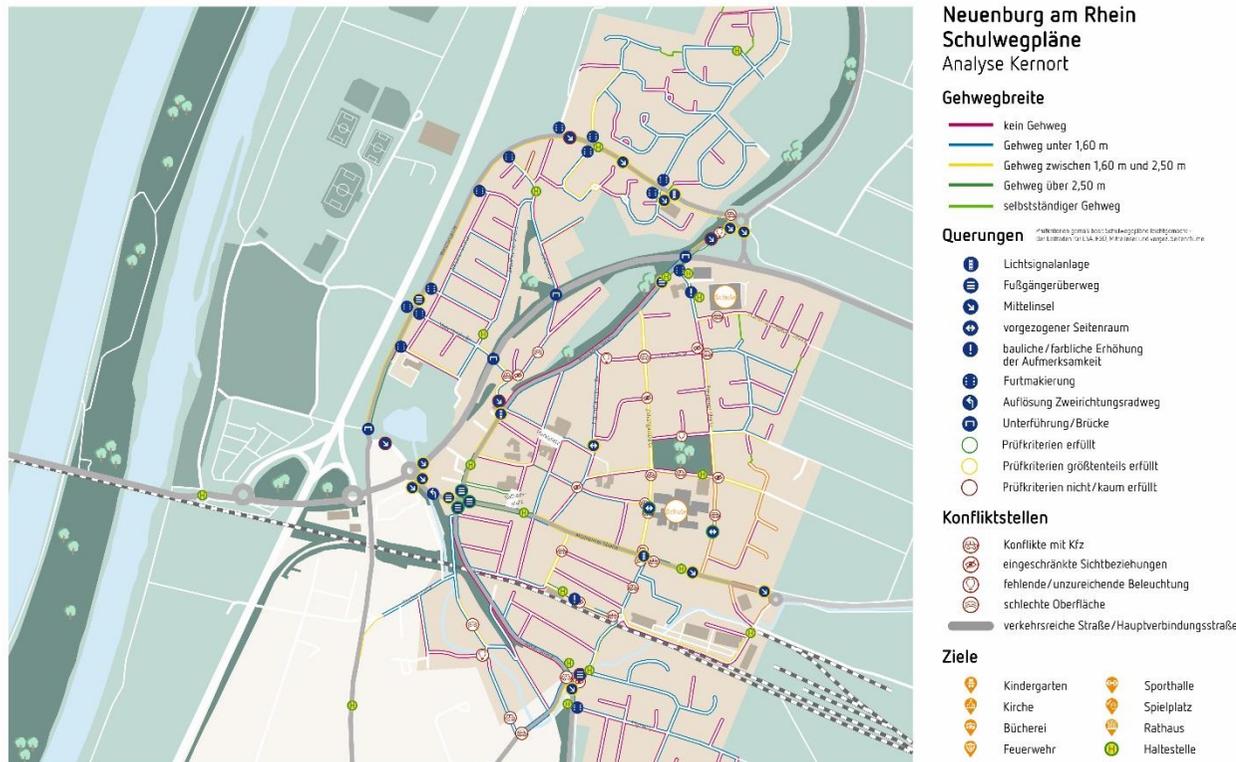
Stadt Neuenburg am Rhein: Kinderstadtplan Neuenburg am Rhein. Neuenburg

Statistisches Landesamt BW: Statistische Berichte / H / I / 1. Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg. Stuttgart

8 Anhang

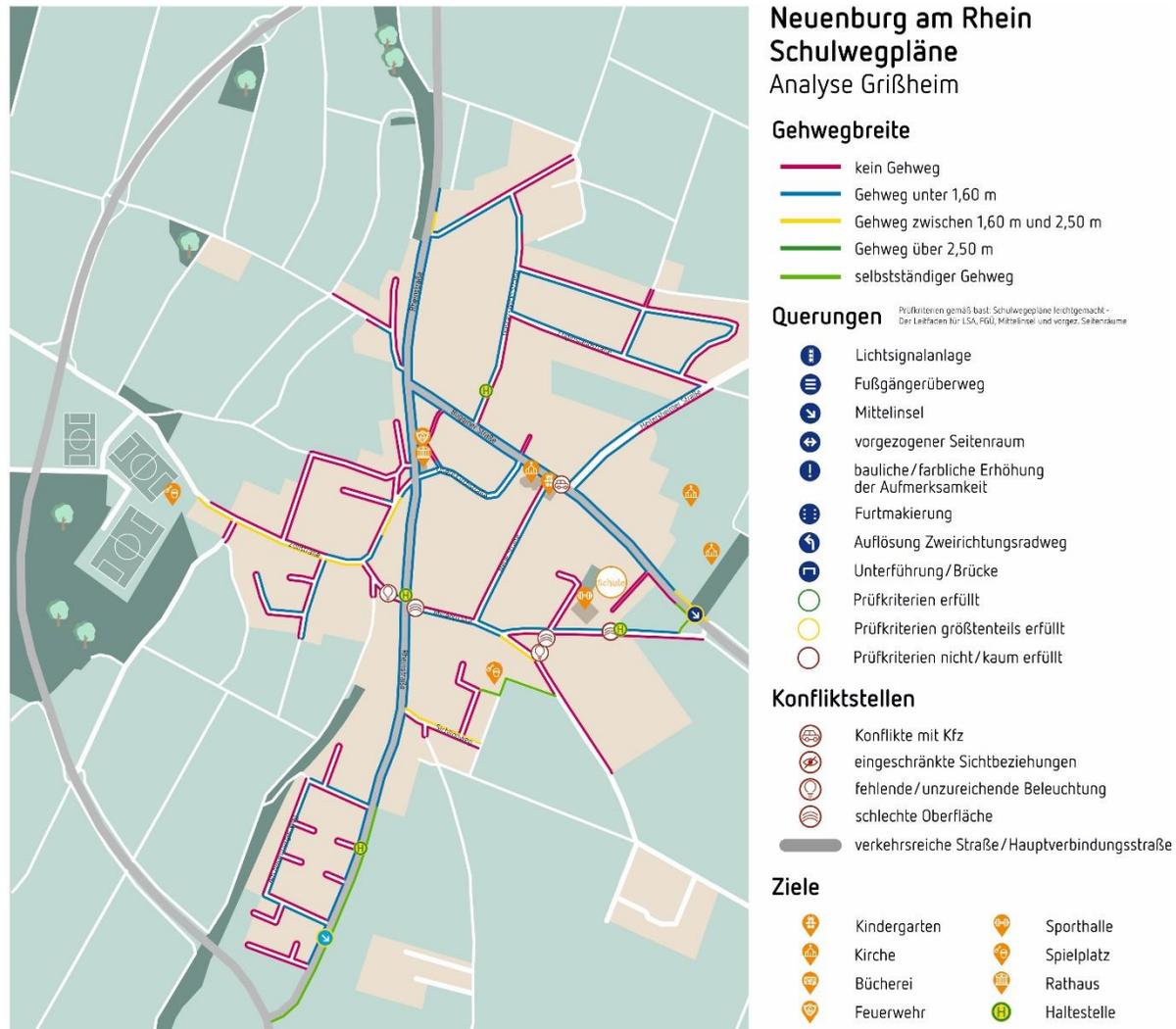
8.1 Analysekarten

Abbildung 42: Analysekarte Neuenburg



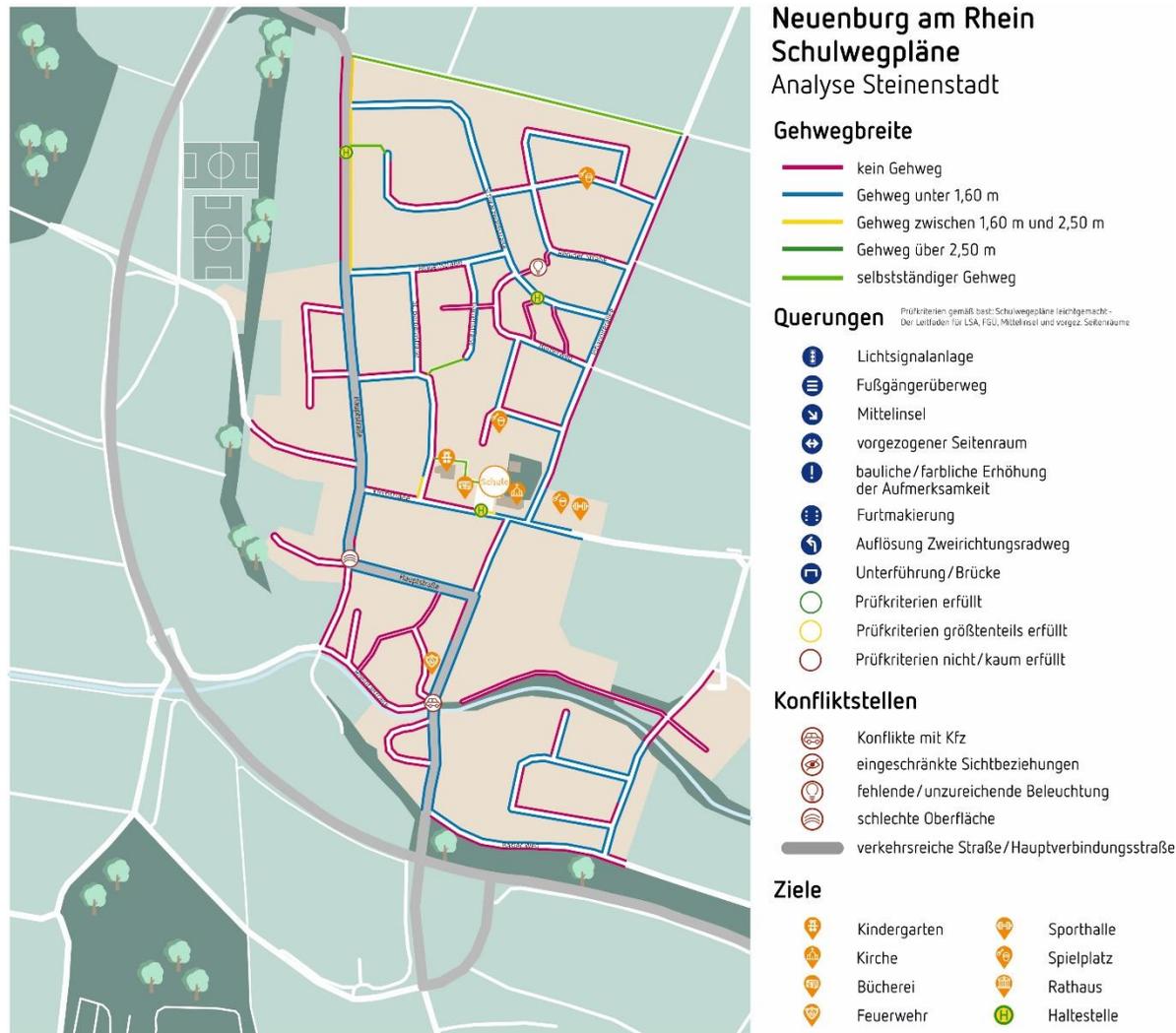
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 43: Analysekarte Grißheim



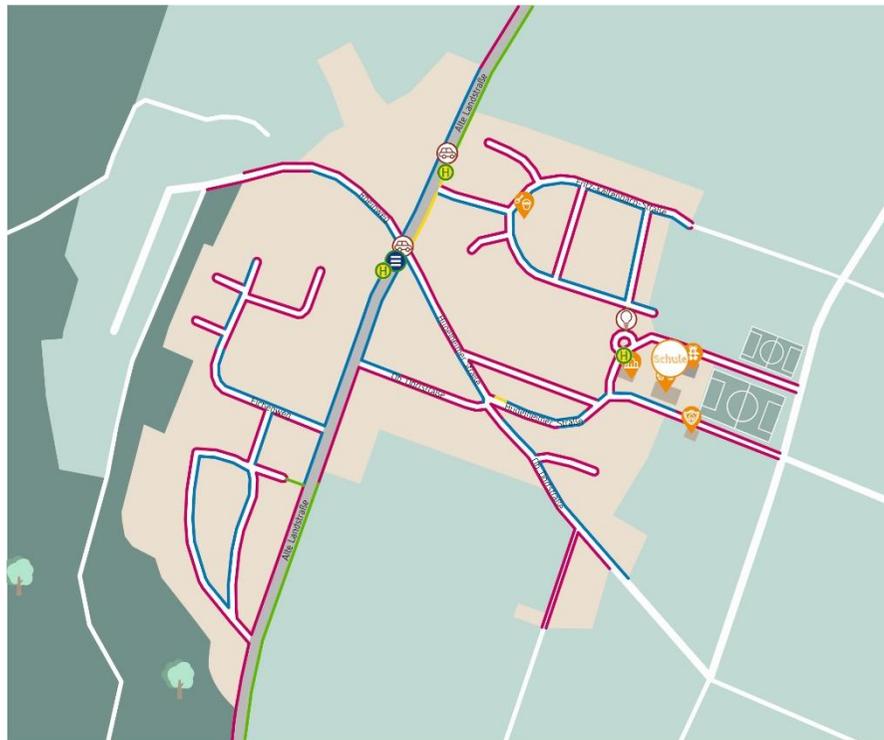
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 44: Analysekarte Steinenstadt



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 45: Analysekarte Zienken



Neuburg am Rhein Schulwegepläne Analyse Zienken

Gehwegbreite

- kein Gehweg
- Gehweg unter 1,60 m
- Gehweg zwischen 1,60 m und 2,50 m
- Gehweg über 2,50 m
- selbstständiger Gehweg

Querungen

Prüfkriterien gemäß bast: Schulwegepläne leichtgemacht - Der Leitraden für LSA, FGU, Mittelinsel und vorgez. Seitenräume

- Lichtsignalanlage
- Fußgängerüberweg
- Mittelinsel
- vorgezogener Seitenraum
- bauliche/farbliche Erhöhung der Aufmerksamkeit
- Furtmarkierung
- Auflösung Zweirichtungsradweg
- Unterführung/Brücke
- Prüfkriterien erfüllt
- Prüfkriterien größtenteils erfüllt
- Prüfkriterien nicht/kaum erfüllt

Konfliktstellen

- Konflikte mit Kfz
- eingeschränkte Sichtbeziehungen
- fehlende/unzureichende Beleuchtung
- schlechte Oberfläche
- verkehrsreiche Straße/Hauptverbindungsstraße

Ziele

- Kindergarten
- Kirche
- Bücherei
- Feuerwehr
- Sporthalle
- Spielplatz
- Rathaus
- Haltestelle

Quelle: Eigene Darstellung

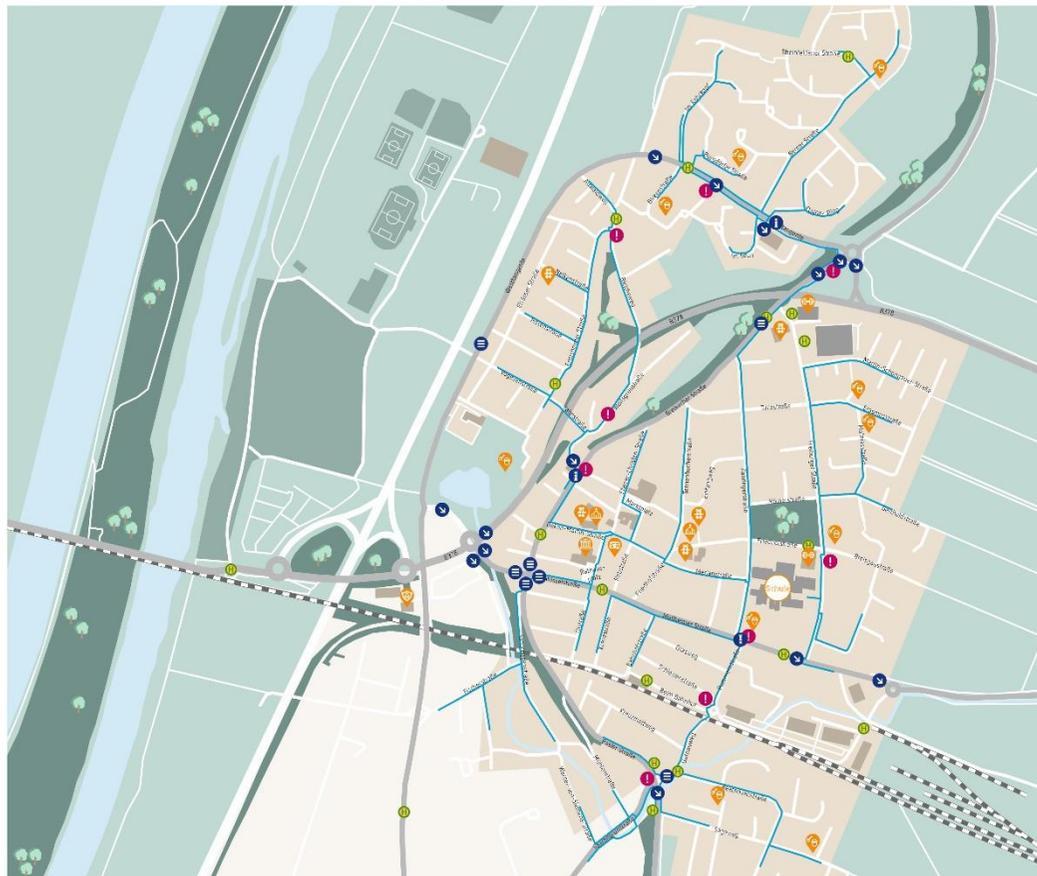
Abbildung 46: Analyse Radnetz Neuenburg



Quelle: Eigene Darstellung

8.2 Gehschulwegpläne

Abbildung 47: Gehschulwegplan Rheinschule Neuenburg



Quelle: Eigene Darstellung

Neuenburg am Rhein Schulwegepläne

Schulwege

-  empfohlener Gehschulweg
-  erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich
-  Ampel
-  Zebrastreifen
-  Mittelinsel

Ziele

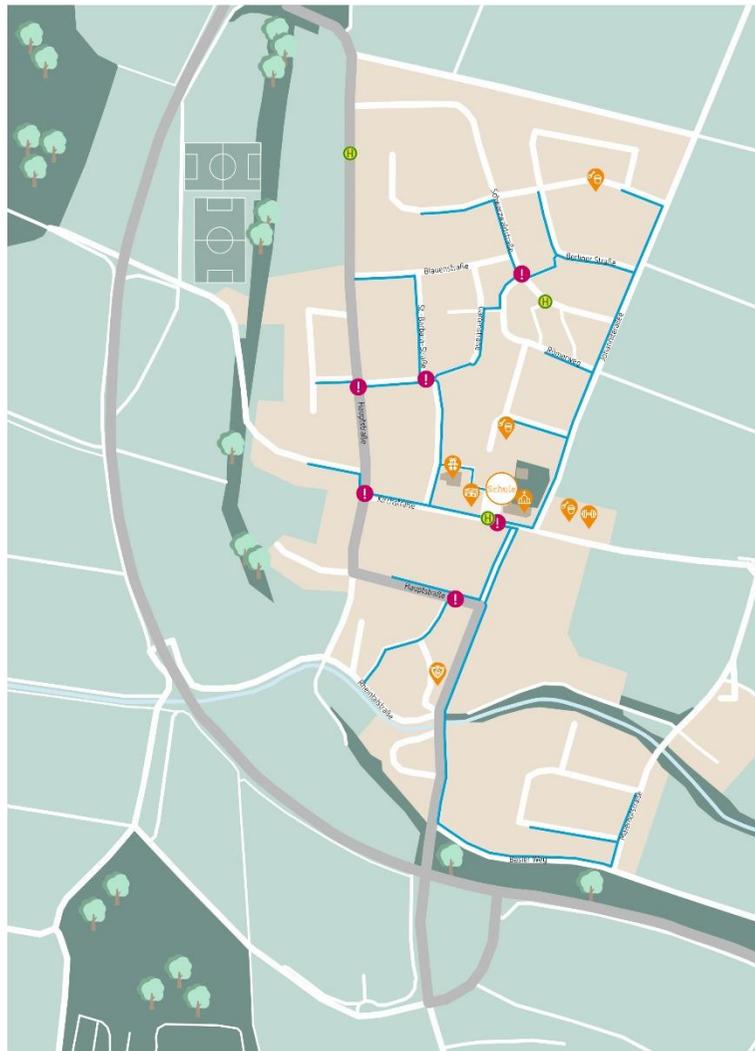
- | | |
|--|---|
|  Kindergarten |  Sporthalle |
|  Kirche |  Spielplatz |
|  Bücherei |  Rathaus |
|  Feuerwehr |  Haltestelle |

Abbildung 48: Gehschulwegplan Rheinschule Grißheim



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 49: Gehschulwegplan Rheinschule Steinstadt



Neuenburg am Rhein Schulwegepläne Schulwege Steinstadt

Schulwege

- empfohlener Gehschulweg
- ! erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich

Ziele

- | | | | |
|--|--------------|--|-------------|
| | Kindergarten | | Sporthalle |
| | Kirche | | Spielplatz |
| | Bücherei | | Rathaus |
| | Feuerwehr | | Haltestelle |

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 50: Gehschulwegplan Rheinschule Zienken



Neuenburg am Rhein Schulwegpläne Schulwege Zienken

Schulwege

- empfohlener Gehschulweg
- ! erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich
- ≡ Zebrastreifen

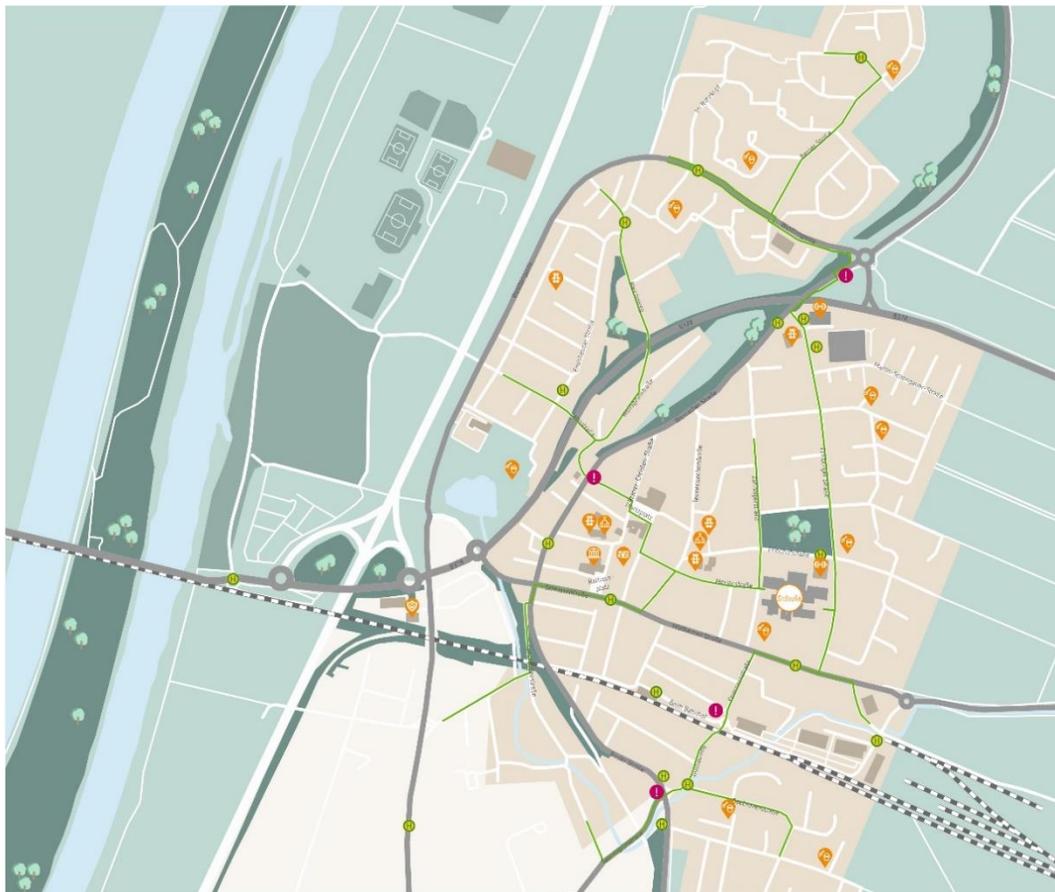
Ziele

- | | | | |
|--|--------------|--|-------------|
| | Kindergarten | | Sporthalle |
| | Kirche | | Spielplatz |
| | Bücherei | | Rathaus |
| | Feuerwehr | | Haltestelle |

Quelle: Eigene Darstellung

8.3 Radschulwegpläne

Abbildung 51: Radschulwegplan Mathias-von-Neuenburg Schule



Quelle: Eigene Darstellung

Neuenburg am Rhein Schulwegepläne

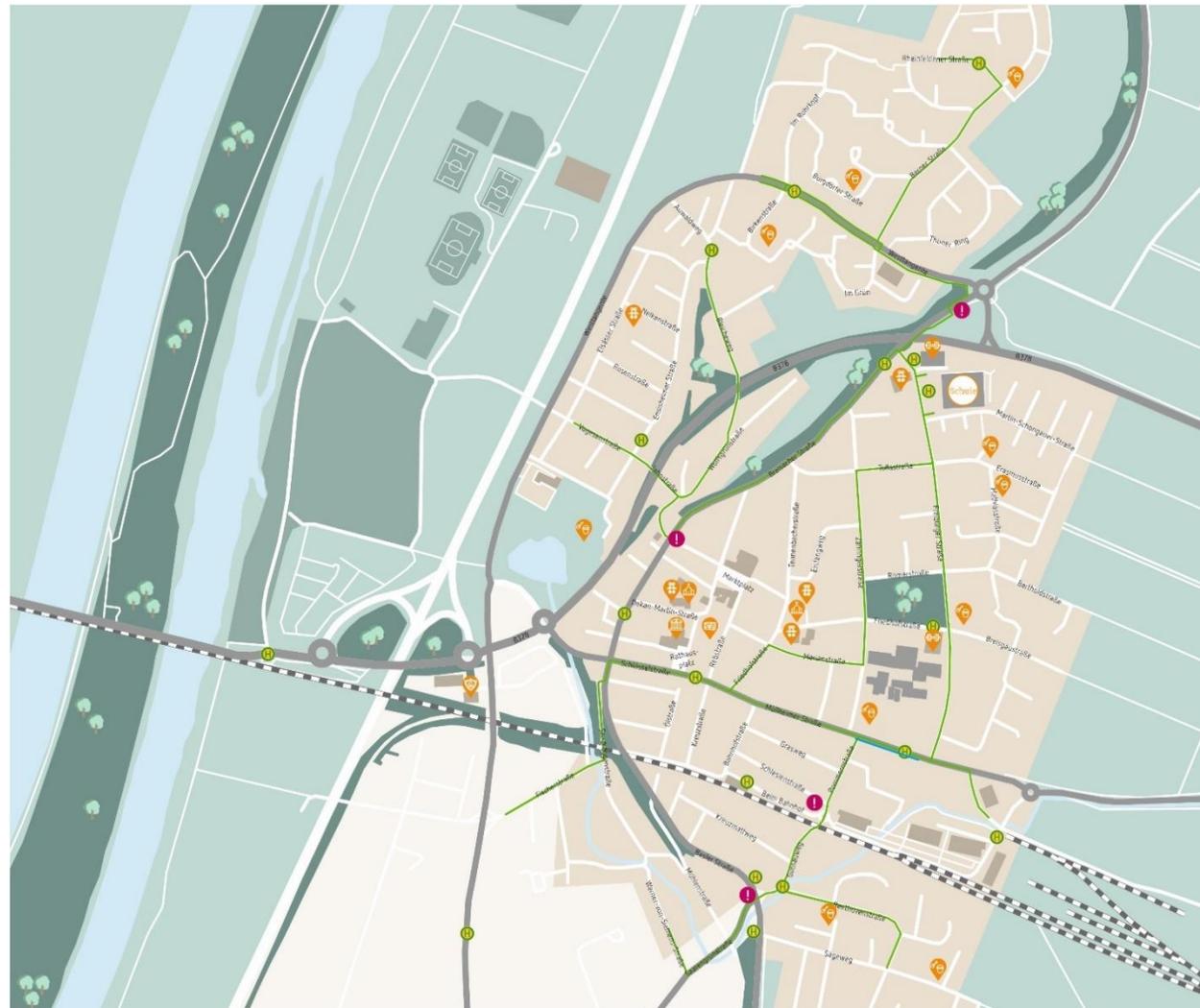
Schulwege

- empfohlener Radschulweg
- ! erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich

Ziele

- | | | | |
|---|--------------|---|-------------|
|  | Kindergarten |  | Sporthalle |
|  | Kirche |  | Spielplatz |
|  | Bücherei |  | Rathaus |
|  | Feuerwehr |  | Haltestelle |

Abbildung 52: Radschulwegplan Kreisgymnasium Neuenburg



Neuenburg am Rhein Schulwegpläne

Schulwege

- empfohlener Radschulweg
- ! erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich

Ziele

- | | | | |
|--|--------------|--|-------------|
| | Kindergarten | | Sporthalle |
| | Kirche | | Spielplatz |
| | Bücherei | | Rathaus |
| | Feuerwehr | | Haltestelle |

Quelle: Eigene Darstellung