

PROZESS- UND WIRKUNGSEVALUATION ZWEIER SCHULSTRÄßEN IN DORTMUND

Mobilität, Verkehrssicherheit und Umsetzungsprozess

VON THERESA BROCKHAUS, NORINA WESTHOFF UND JOACHIM SCHEINER



Foto: Norina Westhoff

DOI: <https://doi.org/10.17877/DE290R-25473>

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
2	HINTERGRUND: DAS KONZEPT SCHULSTRASSE	5
2.1	Was sind Schulstraßen?	5
2.2	Schulstraßen – ein kurzer Rückblick.....	5
2.3	Internationale Beispiele für Schulstraßen.....	6
2.4	Beispiele für Schulstraßen in Deutschland.....	7
2.5	Rechtliche Rahmenbedingungen und Umsetzungsprozess	8
3	METHODIK UND FALLSTUDIE	10
3.1	Einführung von Schulstraßen in Dortmund.....	10
3.2	Fallstudien – die beiden Grundschulen.....	11
3.3	Datenerhebung	14
3.3.1	Methodische Ansätze	14
3.3.2	Standardisierte Befragung der Eltern	14
3.3.3	Verkehrszählung und Verkehrsbeobachtung.....	16
3.3.4	Experteninterviews	16
3.4	Datenauswertung	17
4	ERGEBNISSE.....	20
4.1	Wirkungsevaluation I: Standardisierte Befragung der Eltern	20
4.2	Wirkungsevaluation II: Verkehrszählung und Verkehrsbeobachtung.....	28
4.3	Prozessevaluation: Die Perspektive der Experten und Eltern	31
4.3.1	Idee	31

4.3.2	Planung	33
4.3.3	Durchführung und Betrieb	36
4.3.4	Reaktion	38
4.3.5	Auswirkung	39
5	FAZIT UND SCHLUSSFOLGERUNGEN	40
5.1	Wirkungsevaluation	40
5.2	Prozessevaluation	41
5.3	Methodenreflexion	42
5.4	Empfehlungen für die Forschung	43
5.5	Fazit zur Wirkung	43
6	LITERATUR	44

Theresa Brockhaus
 Technische Universität Dortmund
 Fakultät Raumplanung
 Fachgebiet Stadtentwicklung
 D-44221 Dortmund
brockhaustheresa@gmail.com

Norina Westhoff
 Technische Universität Dortmund
 Fakultät Raumplanung
 Fachgebiet Stadtentwicklung
 D-44221 Dortmund
norina.westhoff@outlook.de

Prof. Dr. Joachim Scheiner
 Technische Universität Dortmund
 Fakultät Raumplanung
 Fachgebiet Stadtentwicklung
 D-44221 Dortmund
 Tel ++49 (0) 231 / 755-4822
joachim.scheiner@tu-dortmund.de
 ORCID: 0000-0002-6157-437X

License: This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International License (**CC BY-SA 4.0**). Read Full License: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



Prozess- und Wirkungsevaluation zweier Schulstraßen in Dortmund Mobilität, Verkehrssicherheit und Umsetzungsprozess

THERESA BROCKHAUS, NORINA WESTHOFF und JOACHIM SCHEINER

Zusammenfassung: In diesem Arbeitspapier wird die Einrichtung von zwei Schulstraßen an Dortmunder Grundschulen mit Blick auf deren Wirkungen und den Umsetzungsprozess evaluiert. Bei den Schulstraßen handelt es sich um temporäre Straßensperrungen zum Unterrichtsbeginn bzw. zum Unterrichtsende. Hierfür werden Verkehrszählungen, Verkehrsbeobachtungen, Elternbefragungen und leitfadengestützte Interviews mit Beteiligten am Planungs- und Umsetzungsprozess durchgeführt. Die Analyse zeigt einen positiven Einfluss auf die objektive Verkehrssicherheit im schulnahen Umfeld vor allem bei derjenigen Schule, an der der Hol- und Bringverkehr ("Elterntaxi") besonders große Probleme verursacht hatte. Das subjektive Sicherheitsempfinden der Eltern nahm in Bezug auf das Schulumfeld zu. Allerdings bleibt die wahrgenommene Sicherheit auf dem restlichen Schulweg problematisch. Die Schulstraßen veränderten auch die Verkehrsmittelwahl der Kinder und trugen zur Reduzierung der Pkw-Nutzung zugunsten von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bei, wobei sich die Effekte je nach Schule und Weglänge unterschiedlich darstellen. Die Auswirkung auf die Selbstständigkeit des Schulwegs der Kinder sind sehr begrenzt. Die Organisation von Hol- und Bringzonen wurde an einer Schule von den Eltern als unzureichend wahrgenommen, u.a. weil sie von längere Zeit parkenden Eltern blockiert werden. Die formulierten prozessualen Anforderungen beziehen sich vor allem auf die rechtssichere Umsetzung der Beschilderung, das Einhalten des Einfahrverbotes sowie begleitende Maßnahmen. Deutlich wurde, dass die zeitlichen und personellen Ressourcen nicht ausreichen, um entsprechende Projekte in größerer Zahl umzusetzen und zu verstetigen sowie die notwendigen Kontrollen aufrecht zu erhalten. Die Akzeptanz der Maßnahmen erwies sich insgesamt jedoch als hoch. Für die Verwaltung zeigte es sich als schwierig, den Erfolg der Maßnahme zu bemessen, da keine konkreten Ziele gesetzt wurden.

Process and impact evaluation of two school street closures in Dortmund Travel behaviour, traffic safety and realisation process

Summary: In this paper two school streets at Dortmund elementary schools is evaluated with respect to impact and implementation process. The school streets are temporary street closures at the times of school start or end times in the morning or afternoon, respectively. To do this, traffic counts, traffic observations, parent surveys and guided qualitative interviews with stakeholders involved in the planning and realisation process are realised. The analysis shows a positive effect on objective traffic safety in the school environments, particularly at the school where car drop-off and pick-up trips (called 'parental taxis' in Germany) had caused especially large problems. Parental subjective safety perception increased with respect to the school environment. However, perceived safety on the remainder of the school routes remains a concern. The street closures also affected children's mode use and contributed to reducing driving at the favour of environmentally friendly modes though the effects depended on school and trip distances. The effects on children's independent travel are very limited. The organisation of drop-off parking zones was perceived as insufficient by parents in one of the schools, among other reasons because the zone was blocked by parents parking longer than the zone was designed for. The formulated process-related requirements mainly refer to the legally admissible realisation of the signage, the acceptance of the closure to vehicles, and accompanying measures. It became apparent that the temporal and staff resources were not sufficient to realise and perpetuate a larger number of such projects and maintain the level of control needed. The acceptance of the closures was high, however. For the city administration it turned out difficult to measure the success of the measures because of the lack of concrete goals defined in advance.

1 Einleitung

Der Straßenraum, der seit vielen Jahrzehnten von den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs dominiert wird, erfüllt weit mehr Funktionen als lediglich den Transport. Er ist ein bedeutender öffentlicher Raum, der als Lebensraum für alle Bevölkerungsgruppen dient und eine wichtige Rolle für die soziale Interaktion, die Aufenthaltsqualität und die Umwelt spielt (Martin et al., 2023: 7). Besonders für Kinder, die zu den schwächsten Verkehrsteilnehmenden zählen, ist der Straßenraum jedoch nicht nur ein Durchgangsraum, sondern ein Ort, an dem sie ihre Umgebung aktiv erleben, soziale Kontakte knüpfen und wichtige Fähigkeiten entwickeln können. Durch eigenständige Mobilität und die Nutzung des Straßenraums als Ort der Begegnung lernen Kinder ihre Umwelt zu erkunden, Verantwortung zu übernehmen und ihre Selbstständigkeit zu stärken. Eine kindgerechte Gestaltung des Straßenraums ermöglicht es ihnen, diesen Raum nicht nur sicher zu nutzen, sondern auch als Lebensraum wahrzunehmen und mitzugestalten (Martin et al., 2023: 7). Kinder sind bisher jedoch im Straßenverkehr strukturell benachteiligt, insbesondere wenn sie eigenständig mobil sind (Dilling, 2024a: 7).

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verändert. Immer mehr Erziehungsberechtigte bringen ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule und holen sie dort ab (Shaw et al., 2013; Woolley und Griffin, 2015; Schoeppe et al., 2016; Reimers et al., 2021). Dies führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen vor den Schulen und gefährlichen Situationen durch unaufmerksames Verhalten von Autofahrenden oder Park- und Wendenmanöver. Dies führt wiederum dazu, dass immer mehr Eltern aus Sorge um die Sicherheit ihrer Kinder ihnen den

eigenständigen Schulweg nicht mehr zutrauen und sie stattdessen mit dem Auto zur Schule bringen (Literaturüberblick bei Scheiner, 2019).

Diese Entwicklung hat jedoch weitreichende negative Konsequenzen. Die zunehmende Nutzung sogenannter „Elterntaxis“ trägt maßgeblich zur Verschlechterung der Verkehrssicherheit im schulnahen Umfeld bei. Sie erzeugt morgendliche Verkehrsstaus, erhöht die Unübersichtlichkeit und birgt Gefahren durch riskantes Verhalten wie abruptes Halten oder Wenden in unmittelbarer Nähe der Schule (ADAC, 2018: 7). Gleichzeitig wirkt sich diese Praxis auch nachteilig auf die Entwicklung der Kinder aus. Der Verlust an selbstständiger Mobilität beeinträchtigt nicht nur die soziale und motorische Entwicklung, sondern auch die Fähigkeit der Kinder, eigenverantwortlich und sicher am Verkehrsgeschehen teilzunehmen (Changing Cities, 2024: 8).

Die beschriebenen Entwicklungen verdeutlichen die dringende Notwendigkeit, die Verkehrssicherheit im schulnahen Umfeld zu verbessern und gezielte Maßnahmen zu ergreifen, die die aktive, selbstständige und sichere Mobilität von Kindern fördern. Das Thema Schulwegsicherheit fällt in den Kompetenz- und Aufgabenbereich der Länder und Kommunen, die in den vergangenen Jahren eine Vielzahl entsprechender Maßnahmen entwickelt haben. Diese Maßnahmen haben in der Verkehrsplanung an Bedeutung gewonnen und werden vorrangig unter dem Aspekt der Schulwegsicherung umgesetzt (GDV/UDV, 2010). Das schulische Mobilitätsmanagement mit schulspezifischen Maßnahmen ist hier von besonderer Bedeutung (Leven und Leven, 2018) und wird immer häufiger in der kommunalen Praxis umgesetzt.

Eine der Maßnahmen ist die Einrichtung einer Schulstraße. Diese verkehrsregelnde Maßnahme wird als eine temporäre Sperrung einer Straße im Nahbereich einer Schule für den Kfz-Verkehr zu den maßgeblichen Bring- und Holzeiten definiert. Seit einem Erlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Nordrhein-Westfalens (MUNV NRW) im Februar 2024 zur Einrichtung von Schulstraßen mithilfe von Teileinziehungen oder als Verkehrsversuch kommt dieser neuen Maßnahme erhöhte Aufmerksamkeit zu. In einigen anderen Ländern werden entsprechende Konzepte bereits seit mehreren Jahren erprobt (Clarke, 2022). Auch in Dortmund möchte die Stadt Schulstraßen einrichten (Stadt Dortmund, 2024) und testet dies in Form von Verkehrsversuchen seit September 2024.

Dieses Arbeitspapier widmet sich daher der Prozess- und Wirkungsevaluation von zwei Schulstraßen an Grundschulen in Dortmund und untersucht,

- inwieweit die Schulstraßen dazu beitragen, die Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen zu verbessern, die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu fördern und den selbstständigen Schulweg der Kinder zu unterstützen (Wirkungsevaluation). Dabei werden nicht nur die objektiven Veränderungen betrachtet, sondern auch die subjektive Wahrnehmung der Eltern und die Auswirkungen auf ihr Sicherheitsempfinden;
- die Anforderungen und Erwartungen der beteiligten Akteure an die Einführung von Schulstraßen, den Umsetzungsprozess und die Auswirkungen auf die Akzeptanz der Maßnahme (Prozessevaluation).

Gegenstand und Ziel des Arbeitspapiers ist die Evaluation der Schulstraßen am Beispiel zweier Pilotschulen in Dortmund, der Freiligrath Grundschule und der Ostenberg Grundschule. Die Untersuchung erfolgt im Rahmen einer Vorher-Nachher-Analyse, um Veränderungen infolge der Einführung der Schulstraßen systematisch zu dokumentieren. Die Analyse umfasst drei zentrale methodische Ansätze:

1. Eine standardisierte Befragung der Eltern zielt darauf ab, Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Kinder (Verkehrsmittelnutzung und Eigenständigkeit auf dem Schulweg) sowie im Sicherheitsempfinden der Eltern und ihrer Einstellungen zur Schulstraße und deren Einrichtung zu untersuchen.
2. Begehungen des unmittelbaren Schulumfelds konzentrieren sich auf die objektive Verkehrssicherheit. Dabei wurden sowohl das Verkehrsaufkommen als auch gefährliche Verkehrssituationen wie das Halten in zweiter Reihe oder Wendemanöver systematisch erfasst, um Veränderungen in der Verkehrssituation vor und nach der Einrichtung der Schulstraßen zu analysieren.
3. Die Anforderungen und Erwartungen verschiedener beteiligter Akteure an die Schulstraßen und den Umsetzungsprozess sowie die Erfüllung der Erwartungen im Nachhinein werden mit Hilfe qualitativer Leitfadeninterviews untersucht.

Das Arbeitspapier beruht auf zwei Masterarbeiten (Brockhaus, 2024; Westhoff, 2024).

2 Hintergrund: Das Konzept Schulstraße

2.1 Was sind Schulstraßen?

Schulstraßen sind speziell definierte Straßenabschnitte im direkten Umfeld von Schulen, die stundenweise oder dauerhaft für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Durch die Sperrung wird der gesamte Straßenraum einschließlich Fahrbahn für den nichtmotorisierten Verkehr zugänglich. Primäres Ziel ist es, in der unmittelbaren Umgebung einer Schule die Verkehrssicherheit zu verbessern. Üblicherweise erfolgt die Sperrung zu Schulbeginn und/oder zu Schulschluss für einen Zeitraum von etwa 30 bis 90 Minuten. Dadurch entsteht ein geschützter Raum, der die Aufenthaltsqualität im Umfeld der Schule erhöht und es Kindern erlaubt, sich dort sicher und selbstständig zu bewegen (Dilling, 2024: 3f). Die genaue verkehrsrechtliche Anordnung, Dauer der Verkehrsbeschränkung sowie Ausnahmen für bestimmte Verkehrsteilnehmende wie Anwohnende, Rettungsdienste oder Versorgungsunternehmen werden individuell festgelegt (8 80 cities, 2019: 5f).

Die Implementierung von Schulstraßen erfordert in der Regel nur geringfügige Maßnahmen, die kosteneffizient und unkompliziert umsetzbar sind (Clarke, 2022: 4). Häufig werden temporäre Verkehrseinrichtungen wie mobile Barrieren oder Beschilderungen verwendet, um die Zufahrt für den motorisierten Verkehr während der festgelegten Zeitfenster zu regulieren. Zusätzlich kann auch der Einsatz von Überwachungskameras zur Kontrolle des Durchfahrtsverbots erfolgen, um den organisatorischen Aufwand zu reduzieren und die Wirksamkeit der Maßnahmen zu erhöhen (8 80 cities, 2019: 5f).

2.2 Schulstraßen – ein kurzer Rückblick

Schulstraßen sind nicht unbedingt ein neues Phänomen. Bereits in den 1990er Jahren entstanden die ersten Schulstraßen, italienische Städte wie Bozen (1989) gelten als Vorreiterinnen (Clarke, 2022). Seit den 2010er Jahren hat sich dieses Konzept auf andere europäische Städte ausgebreitet, was oft auf verschiedene, von der Europäischen Union geförderte Initiativen und Projekte zurückzuführen ist. Einen besonders starken Anstieg der Schulstraßen gab es während der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020, als Schulen nach den temporären Schließungen wieder öffneten. Insgesamt stieg die Anzahl der weltweit eingerichteten Schulstraßen von etwa 200 im Jahr 2019 auf rund 1.250 im Jahr 2021, verteilt auf 150 Städte in 15 Ländern (Clarke, 2022: 4). So gibt es in Österreich, in Frankreich und im Vereinigten Königreich Gesetzesentwürfe oder Novellen zur Einrichtung von Schulstraßen (Beispiel: § 76d StVO Österreich). Im Jahr 2022 befanden sich mehr als die Hälfte der eingerichteten Schulstraßen im Vereinigten Königreich – der Großteil davon in London (Clarke, 2022: 21).

In Deutschland war die Umsetzung von Schulstraßen in der Vergangenheit vielfältig, aber nicht institutionalisiert. Meistens wurden Schulstraßen hier bisher schulgemeinschaftlich (Verband aus Schule, Eltern und Kindern), im Verbund mit Aktionen wie der „Zu Fuß zur Schule-Woche“ unterstützt durch lokale Vereine, die Gemeinde oder die Kommunalpolitik umgesetzt, z.B. in Form von Demonstrationen. Informationen dazu, wie die Schulstraßen organisiert werden können und Hinweise auf bundesweite oder sogar europaweite Aktionstage gibt es über die Kanäle mehrerer Vereine und Bündnisse (Kidical Mass Köln, 2023; Deutsches Kinderhilfswerk e.V., 2024; Changing Cities, 2024). Diese halfen unter anderem in Köln dabei, die Schulstraßen als Versammlung bei der Polizei anzumelden. Ein Beispiel für eine europaweite Aktion war der Aktionstag #StreetsForKids am 5. Mai 2023, der von der Clean Cities Campaign ins Leben gerufen wurde (Clean Cities Campaign, 2023).

In den vergangenen Jahren sind vermehrt institutionalisierte Schulstraßen, wenn auch weiterhin ohne spezifische Rechtsgrundlage, erprobt worden, beispielsweise in Berlin, Dresden, Köln, Essen und Bonn (Beispiele in Kap. 2.4). Dabei werden unterschiedliche Begriffe genutzt – so hießen die ersten Schulstraßen in Berlin „Schulzonen“, wie der Begriff von der Berliner Changing Cities-Kampagne geprägt wurde. Die Kampagne umfasst Deutschland-weite Aktionen, Workshops und Toolkits zur Einrichtung von Schulstraßen (Changing Cities, 2024).

Es gibt allerdings keine genauen Angaben über die Anzahl an temporären oder verstetigten Schulstraßen in Deutschland. Seit einem Rechtsgutachten über die Einrichtung von Schulstraßen (Kap. 2.5) hat Nordrhein-Westfalen als erstes Bundesland eine Empfehlung für die rechtssichere Umsetzung von Schulstraßen herausgegeben. Das Deutsche Institut für Urbanistik hat inzwischen auch entsprechende Seminare für Kommunen angeboten, so dass mit einer weiteren Verbreitung zu rechnen ist.

2.3 Internationale Beispiele für Schulstraßen

Die nachfolgenden Beispiele zeigen, wie Schulstraßen international umgesetzt und deren Effekte messbar gemacht wurden. Sie verdeutlichen, wie Schulstraßen sich positiv auf die Verkehrsbelastung und Luftqualität auswirken und zur Förderung einer aktiven Mobilität bei Kindern beitragen können.

London, England

In London gab es im Juli 2024 fast 700 dauerhaft eingerichtete Schulstraßen, im übrigen England etwa 200 (Mums for Lungs, 2024). Fünf der Schulstraßen in London wurden Ende 2021 wissenschaftlich untersucht. Für die Analyse wurden Projekte mit vielfältigen Merkmalen ausgewählt. Diese unterschieden sich im Umfang der Ausnahmeregelungen, den Betriebszeiten und Straßentypen. Weitere Kriterien waren das Einzugsgebiet der Schulen sowie ergänzende Infrastruktur wie Fahrradständer und Maßnahmen zur Durchsetzung, wie physische Barrieren oder die Kennzeichenerfassung mit Kameras (Transport for London, 2022: 3ff). Die Untersuchung umfasst qualitative Interviews mit Bezirksbeamten, Schulpersonal und Eltern sowie quantitative Daten zur Fahrzeug- und Fußgängeraktivität (Verkehrsdichte, Fahrzeugtypen, Geschwindigkeiten, Parkverhalten, Bewegungsmuster, Konflikte) (Transport for London, 2022: 9f).

Die Analyse zeigt, dass die Maßnahmen in allen fünf Fällen positive Effekte hatten. Während der Sperrzeiten sank das Fahrzeugaufkommen um 70–90%, und die Durchschnittsgeschwindigkeit der verbleibenden Fahrzeuge reduzierte sich um bis zu 6,3 Meilen pro Stunde (ca. 10 km/h). Der Anteil an Fahrradfahrenden stieg deutlich, wobei die Mehrheit der Personen die Fahrbahn anstelle des Bürgersteigs nutzte, die nun weitgehend frei von motorisiertem Verkehr war. Nur jüngere Kinder im Grundschulalter nutzten mit dem Fahrrad eher den Gehweg. Besonders an verkehrsarmen Standorten nutzten viele zu Fuß Gehende auch die Fahrbahn. In den Schulstraßen wurden nur wenige Interaktionen zwischen Pkw-Fahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden beobachtet, die überwiegend positiv verliefen. Personen im Auto und auf dem Fahrrad zeigten sich umsichtig und bremsten ab oder wichen aus, um laufenden Personen den Vortritt zu lassen. An fast allen Schulen wurde eine geringe Anzahl von Fahrzeugen beobachtet, die in die Schulstraße einfuhren, um Kinder abzusetzen oder einzusammeln (Transport for London 2022: 15ff).

Vancouver, Kanada

Die Stadt Vancouver setzt seit 2021 jedes Jahr im Rahmen des „School Active Travel Program“ über einen Zeitraum von etwa vier Wochen temporär Schulstraßen an unterschiedlichen Grundschulen um (City of Vancouver, 2024a). Während der Bring- und Abholzeiten wird jeweils eine Straße für den Autoverkehr gesperrt und bis zu 45 Minuten lang für zu Fuß gehende, Radfahrende und Personen auf Tretrollern geöffnet. Die tägliche Umsetzung wird von freiwilligen Helfern geleitet (City of Vancouver, 2021: 4). Bis August 2024 haben insgesamt 12 Schulen an diesem Programm teilgenommen (City of Vancouver, 2024a). Die Ergebnisse der Projekte werden jährlich in einem „School Street Program Report“ zusammengefasst und auf der Website der Stadt Vancouver veröffentlicht.

Die Umsetzung und Evaluation des Schulstraßenprogramms folgt stets einem ähnlichen Ablauf. Vor der Einrichtung informiert die Stadtverwaltung die Schulleitung, Lehrkräfte und Elternvertretung über die Projektziele und den Ablauf. Anwohnende im näheren Umfeld werden per Informationsbrief einbezogen, während Beschilderungen, Banner, Medienmitteilungen und Online-Werbung eine breite Bekanntmachung unterstützen. Während der Projektphase wird regelmäßig Feedback von Anwohnenden, Eltern, freiwilligen Helfern und Schulpersonal gesammelt, ergänzt durch gezielte Umfragen. Parallel erfolgen Verkehrszählungen vor und während der Umsetzung, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten und potenzielle Verlagerungseffekte auf umliegende Straßen zu erfassen (City of Vancouver, 2021: 3ff, 2023: 5ff, 2024b: 5ff).

Die Ergebnisse der Evaluation waren in allen Jahren und an allen Schulen positiv. Daher werden im Folgenden beispielhaft die Ergebnisse des jüngsten Berichts zusammengefasst. Das Schulstraßenprogramm 2024 zeigte eine deutliche Förderung des aktiven Schulwegs, wobei viele Familien erstmals Alternativen zum Pkw wie das Radfahren oder Zufußgehen nutzten. Auch das Fahrverhalten änderte sich im Sinne von weniger Autoverkehr und einer verstärkten Nutzung der „Drive-to-Five“-Option, bei der Autos in einer Entfernung von der Schule halten, die innerhalb eines fünfminütigen Fußwegs bestritten werden kann. Auch das Schulpersonal und die Familien der Kinder gaben an, durch das Programm öfter aktiv unterwegs zu sein. Kinder und Eltern fühlten sich sicherer in den verkehrsberuhigten Zonen, was auch das Wohlbefinden und Gemeinschaftsgefühl förderte. Die Kinder äußerten große Zufriedenheit und lobten das Programm unter anderem für Sicherheit und Gemeinschaft. Insgesamt stießen die Schulstraßen auf eine breite Zustimmung und die Unterstützung wuchs besonders unter Eltern und Lehrkräften nach der Teilnahme weiter an, sodass eine Fortsetzung des Programms stark befürwortet wird (City of Vancouver, 2024b: 7ff).

Wien, Österreich

Seit 2018 werden in Wien während der Schulanfangs- und -endzeiten temporäre Fahrverbote um Schulstandorte eingeführt. Das erste Pilotprojekt vor der Ganztagsvolksschule (GTVS) Vereinsgasse zeigte, dass durch die Sperrungen

der Durchfahrtsverkehr und das Bringen mit dem Auto erheblich reduziert wurde. Verlagerungseffekte in benachbarte Straßen wurden dabei nicht festgestellt (Nenkova-Bruntsch und Krombach, 2019: 4). Angesichts der positiven Ergebnisse wurde das Konzept auf weitere Schulen ausgeweitet. An der GTVS Rosa Jochmann wurde das Fahrverbot erstmals auch auf den Nachmittag ausgedehnt, sodass zwischen September und Dezember 2019 eine halbe Stunde vor Schulschluss Sperrzeiten galten (Mobilitätsagentur Wien o. J.). Die Maßnahme wurde dabei mit Verkehrszählungen vor und nach der Einführung untersucht, um die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zu messen. Mittels Videoüberwachung wurden Daten zum Ein- und Ausparken sowie zu Durchfahrten erhoben, um sowohl quantitative als auch verhaltensbezogene Erkenntnisse zu gewinnen. Die Ergebnisse sollten zeigen, wie wirksam Schulstraßen auch nachmittags sind (Nenkova-Bruntsch und Krombach, 2019: 7).

Die Evaluation des Pilotprojekts an der GTVS Rosa Jochmann zeigt, dass die Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens und die Verbesserung der Sicherheit beim Queren der Straße für Kinder erfolgreich umgesetzt wurden. Während die Hol- und Bringfahrten der Eltern im Juni noch stark auf den Bereich direkt vor der Schule konzentriert waren, verteilten sie sich ab September großflächiger. Kritisch ist jedoch die Verlagerung auf angrenzende Kreuzungen zu sehen. Da die Erhebung kurz nach Projektbeginn stattfand, wird erwartet, dass sich das Verhalten der Anwohnenden und Eltern langfristig weiter an die neue Verkehrssituation anpasst und die Akzeptanz steigt (Nenkova-Bruntsch und Krombach, 2019: 32).

2.4 Beispiele für Schulstraßen in Deutschland

Vereinzelnd findet man auch in Deutschland seit einigen Jahren Schulstraßenprojekte, zum Teil als dauerhafte Maßnahme, zum Teil als Pilotprojekt (Dilling, 2024b: 3). Im Folgenden werden beispielhaft zwei Konzepte aus Köln und Essen vorgestellt, da aus diesen Städten umfangreiche Informationen zur Umsetzung und Evaluation der Maßnahmen veröffentlicht wurden.

Köln

Im Jahr 2021 wurde das Konzept der Schulstraße in Köln erstmals für einen Zeitraum von fünf Tagen an der Grundschule Vinzent-Statz in Ehrenfeld erprobt. In dieser Testphase wurde eine Straße in den Morgen- und Nachmittagsstunden für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die Erprobung wurde sehr positiv aufgenommen und sowohl Anwohnende als auch die Politik unterstützten das Projekt (Kidical Mass Köln, 2022). Daher hat die Stadt ab Februar 2023 ein Pilotprojekt mit zunächst zwei Schulen über einen Erprobungszeitraum von einem Jahr gestartet, womit Köln eine Vorreiterrolle einnahm, da Schulstraßen in Deutschland bis dahin nur zeitlich begrenzte Aktionen von wenigen Tagen oder Wochen waren. Im August 2023 wurde das Projekt um zwei weitere Schulen erweitert und die abschließende Evaluation aller vier Schulstraßen erfolgte im August 2024 (Stadt Köln, 2024a).

Im Pilotprojekt wurden Schulen in verschiedenen städtischen Umgebungen und mit unterschiedlichen Verkehrssituationen, Bebauungsformen und pädagogischen Konzepten berücksichtigt (Stadt Köln, 2024a: 11). Im Rahmen der Evaluation kamen verschiedene Methoden zum Einsatz, um die Veränderungen im Verkehrsverhalten, die Auswirkungen auf die Sicherheit der Schulwege sowie die Reaktionen der Beteiligten differenziert zu erfassen. Hierzu zählten Beteiligungen der Öffentlichkeit, eine Elternbefragung und Verkehrsbeobachtungen.

Die kontinuierliche Öffentlichkeitsbeteiligung diente dazu, Rückmeldungen und Anregungen zum Projekt zu sammeln. Über das Beteiligungsportal „Meinung für Köln“ sowie durch direkte Gespräche mit Anwohnenden wurden zahlreiche Beiträge, Kommentare und Fragen gesammelt. Viele Anliegen konnten direkt umgesetzt werden, wie etwa die Anpassung der Beschilderung an die tatsächlichen Schultage, während andere Vorschläge wie Ausnahmeregelungen für Ein- und Ausfahrten aus rechtlichen Gründen zurückgestellt wurden. Nach einer Laufzeit von etwa einem Jahr beteiligten sich 110 Familien an einer Elternbefragung zum Pilotprojekt. Dabei gaben 10% an, häufiger das Fahrrad oder den Tretroller zu nutzen und 7% nutzen das Auto seltener. Hauptgründe für die anhaltende Autonutzung waren lange Schulwege, Gefahrstellen auf dem Schulweg, die Kombination mit Arbeitswegen sowie schlechtes Wetter. Einige Eltern ließen ihre Kinder jedoch in sicherer Entfernung zur Schule aussteigen, um den Verkehr vor der Schule zu entlasten. Darüber hinaus wurden im Pilotprojekt einmal vor und mehrfach während der Testphase Verkehrserhebungen mittels Kamerabeobachtungen und Radarmessungen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Verkehr an den meisten Schulstandorten deutlich abgenommen hat. Insgesamt konnte jedoch keine Minderung, sondern eine Verlagerung des Hol- und Bringverkehrs in benachbarte Straßen festgestellt werden. Ohne physische Barrieren kam es teils zu unerlaubtem Befahren der Schulstraße. Folglich wurden Polizeikontrollen und zusätzliche Absperrungen eingesetzt, um die Regeln besser durchzusetzen (Stadt Köln, 2024a: 20ff).

Die Stadt Köln zieht das Fazit, dass die Sperrungen vor den Schulen die Verkehrssicherheit signifikant verbessert haben. Für eine dauerhafte Umsetzung wurde eine Teileinziehung der Straßen zum 31. Oktober 2024 beschlossen. Anwohnenden ist es per Allgemeinverfügung in den Sperrzeiten erlaubt, in die Straßen hinein- und herauszufahren.

Für die Einführung weiterer Schulstraßen im Stadtgebiet wird aktuell ein Gesamtkonzept erarbeitet (Stadt Köln 2024b).

Essen

Im September 2023 wurde in Essen im Rahmen einer zunächst sechsmonatigen Testphase eine Schulstraße eingerichtet. Diese Maßnahme war Teil des BMBF-Projektes „Offene Bardelebenstraße: Sichere Schulwege in Holsterhausen“ von Be-MoVe („Beteiligungs-basierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen“). An der betroffenen Einbahnstraße befinden sich eine Grundschule und ein Gymnasium, die von insgesamt etwa 1.800 Schülerinnen und Schülern besucht werden. Die Sperrungen der Straße erfolgten morgens, mittags und nachmittags über einen Zeitraum von jeweils 30 bis 75 Minuten. Trotz der Sperrungen durften die Anwohnenden die Straße nutzen. Für den Hol- und Bringverkehr wurden drei Elternhaltestellen in der Nähe der Schulstraße eingerichtet (Stadt Essen, 2023).

Die Evaluation des Pilotversuchs umfasste eine Vorher-Befragung zur Mobilität und kameragestützte Beobachtungen der Verkehrssituation vor den Schulen. Eine zweite Erhebung erfolgte nach der Einführung der Schulstraße. Die Sperrungen, die durch physische Barrieren wie Pylonen unterstützt wurden, führten zu einer signifikanten Reduzierung des Verkehrsaufkommens und einer verbesserten Sicherheit für die Schulkinder, sodass infolgedessen die Fahrbahn verstärkt zum Gehen und als Aufenthaltsbereich diente. Allerdings kam es im Kreuzungsbereich am Eingang der Schulstraße vermehrt zu Konflikten, jedoch überwiegend zwischen Autofahrenden (Wittowsky 2024: 14ff). Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass die angestrebten Projektziele erfolgreich umgesetzt wurden und sprach sich für eine langfristige Fortführung aus. Die Bekanntmachung der dafür notwendigen Teileinziehung (vgl. Kapitel 2.4) erfolgte im April 2024 (Stadt Essen, 2024).

2.5 Rechtliche Rahmenbedingungen und Umsetzungsprozess

In Deutschland ist der Begriff „Schulstraße“ bislang rechtlich nicht eindeutig definiert, da eine Verankerung in der Straßenverkehrsordnung (StVO) fehlt. Folglich existieren bisher keine gesetzlichen Regelungen, die eine flächen-deckende und dauerhafte Einrichtung von Schulstraßen begünstigen. In zahlreichen Kommunen besteht aus diesem Grund Unklarheit darüber, ob und unter welchen rechtlichen Voraussetzungen Schulstraßen eingerichtet werden dürfen. Um diesem Problem entgegenzuwirken, hat das Aktionsbündnis Kidical Mass gemeinsam mit dem Deutschen Kinderhilfswerk und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben (Dilling, 2024a). Das Gutachten zeigt auf, welche rechtlichen Instrumente zur Einrichtung von Schulstraßen genutzt werden können sodass eine dauerhafte Umsetzung realisierbar ist (VCD, 2024).

Auch wenn Schulstraßen in der StVO nicht als spezifische Maßnahme vorgesehen sind, bietet das geltende Verkehrs- und Straßenrecht Möglichkeiten zur Umsetzung. Die temporäre Umsetzung bezieht sich dabei auf das Straßenverkehrsrecht (temporäres Kraftfahrzeugverbot), die dauerhafte Umsetzung auf das Straßenrecht (sog. Teileinziehung der Straße). Dilling stützt seine Argumentation jedoch zunächst auf völkerrechtliche und grundrechtliche Aspekte.

Völkerrecht und Grundrecht

Auf völkerrechtlicher Ebene verpflichtet Artikel 3 Abs. 1 der UN-Kinderrechtskonvention (UN-KRK) den Staat, das Kindeswohl zu schützen, und schreibt ein Mindestmaß an Schutzmaßnahmen vor. Die deutschen Standards werden hier als unzureichend angesehen, vor allem beim Schutz von Kindern im Straßenverkehr (Dilling, 2024a). Die Grundrechte für die Mobilität und Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr beinhalten unter anderem das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit gemäß Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz (GG). Es fordert den Staat zu aktiven Schutzmaßnahmen auf und wird im Rahmen der „Vision Zero“-Strategie angeführt, deren Ziel es ist, die Anzahl der Verkehrstoten und -verletzten auf null zu reduzieren. Auch das Recht auf persönliche Entfaltung und gleichberechtigte Mobilität (Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 3 Abs. 1 GG) fordert eine gerechte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Kindern als besonders schutzbedürftiger Gruppe. Bislang wird die freie Beweglichkeit des Kfz-Verkehrs im deutschen Verkehrsrecht priorisiert, während nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende systematisch benachteiligt sind (z.B. im Vorfahrtsrecht, § 8 StVO) (Dilling, 2024a).

Schulstraßen auf Grundlage der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung

Das Straßenverkehrsrecht umfasst das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO). Es ist als Gefahrenabwehrrecht gestaltet, weshalb für die dauerhafte Einrichtung einer Schulstraße grundsätzlich eine konkrete Gefährdung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs nachgewiesen werden muss (Dilling, 2024b: 4).

Für die dauerhafte Anordnung einer Straßensperrung für den motorisierten Verkehr kann die Generalklausel gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO genutzt werden, welche den Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage für die Einschrän-

kung des fließenden Verkehrs einfordert. In diesem Kontext glauben viele Verkehrsbehörden irrtümlich, dass bereits Unfälle geschehen sein müssen, um eine Schulstraße einrichten zu dürfen. Entscheidend ist jedoch, dass eine potenzielle Gefährdung für Kinder durch den motorisierten Verkehr besteht, beispielsweise da sie nicht in der Lage sind, die Geschwindigkeit herannahender Fahrzeuge angemessen einzuschätzen. Zudem zählen Schulen zu sensiblen Einrichtungen, weshalb eine Gefahrenlage dort als gegeben gilt und entsprechende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung rechtfertigt (Dilling, 2024a: 9ff). Die Gefahrenlage durch hohes Verkehrsaufkommen, Unübersichtlichkeit, Staus und die geringe Körpergröße von Kindern sowie deren mangelnde Fähigkeit, Gefahren und Geschwindigkeiten einzuschätzen, werden dabei dargestellt. Auch mit der eingeschränkten Selbstständigkeit von Kindern kann argumentiert werden, denn der eigenständige Schulweg fördert die Entwicklung von Kindern, ihre Gesundheit und ihre Verkehrskompetenz. Zur Rechtfertigung kann eine Gemeinde zudem ein städtebauliches Verkehrskonzept gemäß § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 StVO erstellen. Ein solches Konzept kann auch die Planung von Schulwegen berücksichtigen und ist daher für die Begründung von Schulstraßen geeignet (Dilling, 2024b: 5).

Für die temporäre Einführung von Schulstraßen im Rahmen eines Verkehrsversuchs bietet das Straßenverkehrsrecht die Möglichkeit der Maßnahme zur Erprobung gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 StVO. In diesen Erprobungsmaßnahmen ist eine Sperrung temporär befristet und muss systematisch begleitet und ausgewertet werden. Der Verkehrsversuch ermöglicht eine einfachere Durchsetzung, da für die Erprobung eine einfache Gefahrenlage ausreicht und keine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden muss (Dilling, 2024a: 16f). Allerdings ist in diesem Kontext keine dauerhafte Einrichtung einer Schulstraße möglich.

Schulstraßen auf Grundlage der straßenrechtlichen Teileinziehung

Das Straßenrecht ist Ländersache und umfasst die Regelungen und Vorschriften, die die Nutzung, Planung und Verwaltung von Straßen und Wegen betreffen (Reckling, o. J.: 1). Es handelt sich also um Verwaltungsrecht, nicht Gefahrenabwehrrecht. Das Straßenrecht legt fest, dass Straßen als öffentliche Räume bestimmten Verkehrsarten dienen und kann dabei eine bestehende Straße durch einen speziellen Widmungsakt auf bestimmte Benutzungsgruppen oder Nutzungszeiten einschränken, was als Teileinziehung bezeichnet wird (Dilling, 2024b: 4). Dies erfüllt die Voraussetzungen für eine Schulstraße (Dilling, 2024a: 18). Der Vorteil des Straßenrechts ist, dass es nicht an die strengen Vorgaben des Verkehrsrechts gebunden ist. Hier können auch städtebauliche Ziele wie Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität, Spiel und Erholung, Wohnqualität, die Förderung von Handel und Kultur sowie Klimaschutz als Gründe für Widmungen oder Teileinziehungen angeführt werden (Dilling, 2024a: 21). Im Zuge einer Teileinziehung kann die Straße in eine Fußgängerzone oder Fahrradstraße umgewandelt und so der motorisierte Verkehr ausgeschlossen werden. Die dauerhafte Sperrung kann gemäß § 43 Abs. 1 StVO durch das Aufstellen von Sperrpfosten erfolgen oder alternativ zeitweise durch mobile Absperrvorrichtungen, um die Nutzung als Schulstraße zu ermöglichen (Dilling, 2024a: 23).

Erlass in Nordrhein-Westfalen

Nordrhein-Westfalen ist das erste Bundesland, das Rechtssicherheit und praktische Empfehlungen zum Thema Schulstraßen gibt. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) veröffentlichte im Februar 2024 fast zeitgleich mit dem Gutachten von Olaf Dilling ein Protokoll der Verkehrsingenieur-Besprechung, in dem aufgezeigt wird, wie auf Grundlage des Straßenverkehrs- und Straßenrechts eine zeitweilige Straßensperrung angeordnet werden kann. Diese Niederschrift hat den Charakter eines Erlasses und dient Kommunen in Nordrhein-Westfalen als Leitfaden zur Einrichtung von Schulstraßen (Kidical Mass, 2024).

Das MUNV NRW zeigt die oben beschriebenen zwei Wege auf, eine Schulstraße rechtssicher einzurichten (dauerhafte Teileinziehung oder temporärer Verkehrsversuch). Dabei kommen für die Teileinziehung klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen) nicht in Frage, da deren Nutzung allen Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen zusteht (MUNV NRW 2023: 1f).

Es wird empfohlen, Hol- und Bringzonen (HUBs) in der Nähe der Schulen einzurichten, an denen Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, aussteigen und den letzten Abschnitt zu Fuß gehen können. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass Anwohnende und soziale Dienste auch während der Sperrzeiten Zugang und ggf. Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 StVO benötigen. Dem Lieferverkehr kann mit dem Zusatzzeichen 1026-35 („Lieferverkehr frei“) die Zufahrt gestattet werden. Eine Anordnung des Zusatzzeichens 1020-30 (Anlieger frei) wird als nicht zielführend angesehen, da dies die Bemühungen zur Verkehrsberuhigung untergraben könnte, da auch Eltern, Lehrkräfte oder Lieferanten ein berechtigtes Anliegen vorbringen können.

3 Methodik und Fallstudie

3.1 Einführung von Schulstraßen in Dortmund

Im Jahr 2019 startete die Stadt Dortmund ein vom kommunalen Tiefbauamt entwickeltes Programm zum Schulischen Mobilitätsmanagement namens „So läuft das!“. Bis 2024 nahmen bereits 24 der 88 Grundschulen in Dortmund daran teil. Dazu werden an den jeweiligen Grundschulen pädagogische und verkehrsplanerische Konzepte auf Basis umfangreicher Analysen erstellt. Bausteine der Konzepte sind individuelle Schulwegpläne, die Einrichtung von HUBs (Abbildung 1) sowie parallel laufende Programme zur Verkehrserziehung wie das „Verkehrszähmer-Programm“. Eingebettet wurde „So läuft das!“ in das Förderprogramm „Emissionsfreie Innenstadt“, das von 2019 bis Ende 2022 insgesamt 6,8 Mio. € für verkehrsplanerische Maßnahmen bereitgestellt hat. Seit 2023 hat die Stadt Dortmund weitere Gelder für das schulische Mobilitätsmanagement zur Verfügung gestellt. Sieben Grundschulen werden im aktuellen Durchlauf betreut (Stadt Dortmund, 2024).



Abbildung 1: Beschilderung Hol- und Bringzone (Freiligrath Grundschule)

Zum Schuljahresbeginn Ende August 2024 sind auf Grundlage des Erlasses des MUNV NRW in Dortmund erstmals Schulstraßen eingerichtet worden. Die Einrichtung wurde bereits in den Konzepten der „So läuft das!“ Schulen geprüft. Ausgewählt wurden beispielsweise Schulen mit wenigen Anwohnenden, um die Belastung gering zu halten. Die Planung und Umsetzung erfolgte in mehreren Schritten. Im Vorfeld fanden mehrere Koordinationstreffen mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Dortmund, der zuständigen Verkehrsbehörde sowie der Polizei statt. Auch die Autoren und Autorinnen des vorliegenden Arbeitspapiers nahmen an einem der Treffen teil, nachdem die TU Dortmund (J. Scheiner) im Mai 2024 seitens des Stadtplanungsamts angefragt worden war, ob eine Evaluation durchgeführt werden könne.

Alle Schulstraßen werden durch Beschilderungen und Markierungen gekennzeichnet (Abbildung 2). Dabei kommen folgende Verkehrszeichen zum Einsatz: das Zeichen 260, welches ein Verbot für Kraftfahrzeuge signalisiert, ergänzt durch das Zusatzzeichen 1042-38, das die Regelung auf Werktage (außer samstags) begrenzt. Zusätzlich gibt das Zeichen 1040-30 eine zeitliche Beschränkung vor, und das Zeichen 1012-50 weist auf die Nähe einer Schule hin. Darüber hinaus ist das Gefahrenzeichen „Kinder“ an allen Schulen entweder als Verkehrszeichen oder als Markierung auf der Fahrbahn an den Schulstraßen vorhanden. Die Kontrolle des Einfahrtsverbots erfolgt sporadisch durch die Polizei. Eine unerlaubte Einfahrt zu den Sperrzeiten wird mit einem Bußgeld von 50 Euro bestraft (Stadt Dortmund, 2024).



Abbildung 2: Beschilderung einer Schulstraße (Ostenberg Grundschule)

Es wurden vier Pilotschulen ausgewählt, an denen die Maßnahmen zunächst für einen Zeitraum von maximal zwölf Monaten erprobt werden sollten:

- die Freiligrath Grundschule in Bövinghausen, Bezirk Lütgendortmund,
- die Ostenberg Grundschule in Barop, Bezirk Hombruch,
- die Kerschensteiner Grundschule in der Gartenstadt, Bezirk Innenstadt-Ost,
- die Max-Wittmann-Schule in Obereving, Bezirk Eving.

Die Sperrzeiten beschränken sich dabei entweder auf die Zeit vor Schulbeginn oder nach Schulschluss. An drei der vier Schulen sind HUBs vorhanden bzw. im Rahmen des Pilotprojekts neu eingerichtet worden (Stadt Dortmund, 2024). Im Rahmen der vorliegenden Arbeit werden die Schulstraßen an der Freiligrath Grundschule und an der Ostenberg Grundschule evaluiert. Die Max-Wittmann-Schule wurde nicht berücksichtigt, weil es sich um eine Förderschule mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung handelt, bei der besondere Formen der Mobilität erforderlich sind (Schülerspezialverkehr mit Schulbussen). Bei der Kerschensteiner Grundschule fiel die Entscheidung über die Einrichtung der Schulstraße zu spät, so dass eine Vorher-Erhebung am Ende des Schuljahrs 2023/24 nicht mehr möglich war. Die Kurzfristigkeit des Umsetzungsprozesses wurde auch daran deutlich, dass die Straßensperrung an der Ostenberg Grundschule während der Sommerferien in die Nachmittagszeit gelegt wurde, nachdem die Vorher-Erhebung von Zählraten bereits in den Morgenstunden durchgeführt worden war (siehe Kap. 3.3.3).

3.2 Fallstudien – die beiden Grundschulen

Die Freiligrath Grundschule liegt im Stadtteil Bövinghausen in der westlichen Peripherie der Stadt Dortmund. Sie befindet sich an der Uranusstraße, die östlich der Schule die Provinzialstraße kreuzt. Die Provinzialstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit einer Gesamtlänge von 3,8 Kilometern, die als zentrale Verkehrsader eine hohe Verkehrsbelastung aufweist. Kinder, die aus östlicher Richtung zur Schule gehen, müssen diese vielbefahrene Straße queren. Als Querungsmöglichkeit dienen Fußgängerampeln im Kreuzungsbereich Provinzialstraße/Uranusstraße. Etwa 50 Meter westlich der Freiligrath Grundschule führt die Neptunstraße von der Uranusstraße ab. Dort gibt es keine Querungshilfen. Hier handelt es sich allerdings um eine Gemeindestraße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.

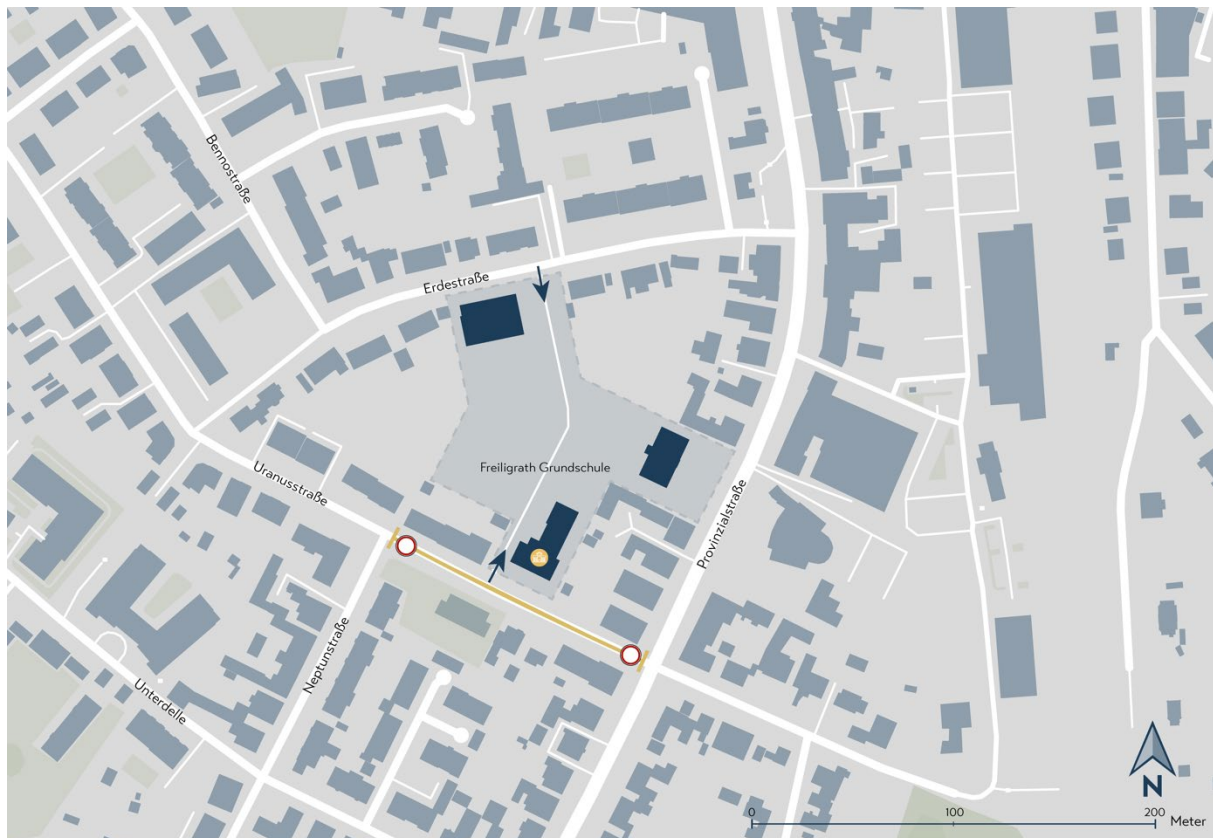


Abbildung 3: Umgebung der Freiligrath Grundschule

Grundlage: Open Street Map, eigene Darstellung

In der Nähe der Freiligrath Grundschule befindet sich der Bahnhof Dortmund-Bövinghausen sowie zwei Bushaltestellen, die an Wochentagen von zwei Buslinien jeweils im 20-Minuten-Takt bedient werden. Diese Buslinien bieten Verbindungen zu benachbarten Stadtteilen und zur Nachbarstadt Castrop-Rauxel. Somit ist die Schule auch für Kinder aus weiter entfernten Gebieten mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar.

Die Uranusstraße ist eine verkehrsberuhigte Wohnstraße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, die überwiegend von Mehrfamilienhäusern geprägt ist. Im Abschnitt vor der Schule ist das Parken beidseitig parallel zur Straße möglich. Auf beiden Seiten der Fahrbahn sind Gehwege vorhanden, die je nach Abschnitt drei bis vier Meter breit sind. Wird jedoch auf dem Gehweg geparkt, reduziert sich die Gehwegbreite auf bis zu etwa einen Meter, was die Bewegungsfreiheit für den Fußverkehr einschränken kann. In unmittelbarer Nähe des Eingangs zum Schulhof befindet sich ein Zebrastreifen mit einer Fahrbahnverengung, die die Querungsdistanz verringert und die Sichtbeziehung zwischen querenden Personen und herannahenden Fahrzeugen erheblich verbessert.

Die Freiligrathschule ist in zwei Züge der Klassenstufen eins bis vier gegliedert, wobei im zweiten Jahrgang drei Klassen bestehen. Es werden dort etwa 200 Kinder unterrichtet. Der Unterricht beginnt um 08:00 Uhr morgens und endet spätestens nach der sechsten Stunde um 13:20 Uhr. Neben dem regulären Unterricht können die Kinder von Montag bis Freitag die Offene Ganztagschule (OGS) besuchen (Betreuungszeiten von 7:30 bis 8:00 Uhr sowie von 11:30 bis 16:30 Uhr).

An der Freiligrath Grundschule wird die Uranusstraße im Abschnitt zwischen der Provinzialstraße und der Neptunstraße in der morgendlichen Kernzeit zwischen 7:30 Uhr und 8:00 Uhr, einem Zeitraum mit hohem Verkehrsaufkommen durch das Bringen der Kinder zur Schule, gesperrt. Zur Unterstützung eines geordneten Verkehrsflusses und zur Entzerrung des Verkehrsaufkommens im direkten Umfeld der Schule wurde vor Beginn des Projekts an der Provinzialstraße in beiden Fahrrichtungen eine HUB eingerichtet (Stadt Dortmund, 2024).

Ostenberg Grundschule

Die Ostenberg Grundschule liegt im Dortmunder Stadtteil Barop im Südwesten der Stadt. Die Umgebung der Schule zeichnet sich durch eine niedrige Bebauungsdichte und zahlreiche Grünflächen aus. Neben Wohngebieten, die überwiegend aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie kleineren Mehrfamilienhäusern bestehen, befindet sich in unmittelbarer Nähe auch ein Studierendenwohnheim der Technischen Universität Dortmund.

Darüber hinaus grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen und kleinere bewaldete Bereiche an das Schulgelände an.

Die verkehrliche Erschließung erfolgt für den motorisierten Individualverkehr über die Straße An der Margarethenkapelle, die als einzige direkte Zufahrtsstraße dient und vor der Schule am Parkplatz für Lehrkräfte endet. Die Stichstraße mündet in die Straße An der Palmweide, die im Einmündungsbereich durch eine Kurvenführung gekennzeichnet ist. Auf dieser Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.



Abbildung 4: Umgebung der Ostenberg Grundschule

Grundlage: Open Street Map, eigene Darstellung

In einer Entfernung von weniger als 300 Metern befinden sich zwei Bushaltestellen, die von drei Buslinien jeweils im 20-Minuten-Takt bedient werden und die Schule mit zahlreichen umliegenden Stadtteilen verbinden. Etwa 750 Meter östlich der Schule liegt die U-Bahn-Haltestelle An der Palmweide, die im 10-Minuten-Takt bedient wird. Diese Haltestelle liegt mittig in einem großen Kreuzungsbereich zwischen den Spuren einer stark befahrenen Straße, die durch eine Ampelanlage überquert werden kann. Zu Fuß ist die Schule aus westlicher und südöstlicher Richtung zudem über verkehrsfreie Feldwege erreichbar. Aus nördlicher Richtung kann die Straße An der Palmweide mithilfe eines Zebrastreifens überquert werden, bevor ein befestigter Fußweg das letzte Stück zur Schule führt (siehe Erschließungspfeile Abbildung 4). Die Straßen An der Palmweide und Emil-Figge-Straße verfügen beidseitig über Gehwege.

Die Ostenberg Grundschule hat im Schuljahr 2024/2025 zwölf Klassen mit insgesamt 300 Schülern und Schülerinnen. Der Regelunterricht an der Schule beginnt um 08:00 Uhr und endet spätestens nach der sechsten Stunde um 13:15 Uhr. Zusätzlich gibt es im Rahmen der OGS ein ergänzendes Betreuungsangebot zwischen 07:30 Uhr und 08:00 Uhr sowie nach Unterrichtsende. Die Abholzeiten sind von der Schule verbindlich auf die vollen Stunden um 15:00 Uhr und 16:00 Uhr festgelegt. Mit einer Kapazität von 280 Betreuungsplätzen stellt die OGS ein Angebot dar, das von der Mehrheit der Kinder genutzt wird.

Die Sperrzeiten der Schulstraße In der Margarethenkapelle gelten von 14:45 Uhr bis 16:15 Uhr und decken somit die Abholzeiten der Kinder aus der OGS ab. Als ergänzende Maßnahme steht den Eltern eine HUB an der Kreuzung der Straßen An der Palmweide und Schönaustraße zur Verfügung, die fußläufig etwa 350 Meter von der Schule entfernt liegt. Diese ist jedoch ausschließlich in Fahrtrichtung Osten eingerichtet. Diese HUB wurde

bereits vor der Einführung des Pilotprojekts eingerichtet und ist nicht im Rahmen des aktuellen Projekts entstanden.

3.3 Datenerhebung

3.3.1 Methodische Ansätze

Die vorliegende Arbeit basiert auf einem Mixed-Methods-Forschungsdesign, in dem quantitative und qualitative Daten verknüpft werden. Alle Daten wurden in Form von Vorher- und Nachher-Erhebungen gesammelt, die es erlauben, Veränderungen im Verhalten, in der Wahrnehmung oder in den Einstellungen der Zielgruppen durch die Maßnahme zu erfassen. Nur bei den geführten qualitativen Interviews handelt es sich um ein Panel, bei der dieselben Personen sowohl vor als auch nach der Maßnahme befragt wurden.

Es versteht sich von selbst, dass die Prozessevaluation nicht die Einsetzung einer Kontrollgruppe erlaubt, in der der Prozess nicht stattfindet. Die Wirkungsevaluation würde von einer Kontrollgruppe, an der keine Maßnahme umgesetzt wird, durchaus profitieren. Dies war hier nicht möglich. Wir halten dies in diesem Fall für eher unbedeutend, weil die Altersgruppe der interessierenden Kinder vorher und nachher identisch war (erste bis vierte Schulklasse) und deutliche Änderungen der Mobilität oder der Verkehrssituation an Schulen ohne Maßnahme innerhalb des kurzen Beobachtungszeitraums nicht zu erwarten waren.

Die Vorher-Erhebungen fanden Ende Juni 2024, etwa zwei Wochen vor den Sommerferien, statt. Zum Beginn des neuen Schuljahres, Ende August 2024, wurden die Maßnahmen an den beiden Schulen eingerichtet. Die Nachher-Erhebungen fanden im September 2024 statt, etwa vier Wochen nach Einrichtung der Schulstraßen. Bei den Erhebungen handelt es sich im Einzelnen um

- eine standardisierte Befragung der Eltern der Schulkinder (mit qualitativen Elementen)
- leitfadengestützte Interviews mit Experten und Expertinnen
- Begehungen mit Verkehrszählungen und Verkehrsbeobachtungen.

Diese werden im Folgenden dargestellt.

3.3.2 Standardisierte Befragung der Eltern

Vor und nach der Einrichtung der Schulstraßen wurden die Eltern der Schulkinder mittels Fragebögen befragt. Im Mittelpunkt der Vorher-Befragung standen die genutzten Verkehrsmittel und die Begleitung auf dem Schulweg sowie die Wahrnehmungen und Einstellungen der Eltern zur Verkehrssituation vor der Schule und zur zukünftigen Schulstraße. Die Nachher-Befragung konzentrierte sich auf das Mobilitätsverhalten und die Erfahrungen und Meinungen der Eltern nach der Einführung der Schulstraßen. Struktur und Inhalte der beiden Befragungswellen sind zum Großteil identisch.

Beiden Fragebögen lag jeweils ein Schreiben der TU Dortmund bei, in dem der Grund der Befragung erläutert wurde. Die Fragebögen wurden in Papierform an die Schulen verteilt und jedem Kind mit nach Hause gegeben. Die Eltern hatten eine Woche Zeit, diesen auszufüllen und ihrem Kind wieder mit zur Schule zu geben. Nach Ablauf der Bearbeitungszeit konnten an beiden Schulen noch einige verspätete Rückläufer eingesammelt werden. Die erste Befragung fand im Zeitraum vom 17. bis zum 21. Juni 2024 statt, die zweite zwischen dem 16. und dem 20. September 2024.

Der Rücklauf betrug an der Freiligrath Grundschule bei der ersten Befragung 62 Personen, was einem Anteil von 31,5% der Elternschaft entspricht, und bei der zweiten Befragung 73 Personen (36,5%). An der Ostenberg Grundschule nahmen an der Vorher-Befragung 163 Personen (54,3%) und an der Nachher-Befragung 136 Personen (45,3%) teil.

Im ersten Erhebungszeitraum umfasste der Fragebogen insgesamt 15 Fragen, während der zweite Durchlauf um eine zusätzliche Frage erweitert wurde. Die zusätzliche Frage erfasste, ob die befragte Person bereits an der ersten Erhebung teilgenommen hatte. Dies ermöglichte eine Abschätzung potenzieller Verzerrungen der Stichprobe durch die selektive Teilnahme von Eltern bei der zweiten Befragung, die eine besonders starke Befürwortung oder Ablehnung der Schulstraße zum Ausdruck bringen wollten. Diese Befürchtung erwies sich als unbegründet.

Der Wirkungsevaluation dienen die Fragen 1 bis 11 und die Zusatzfrage 16 des zweiten Fragebogens. Die Fragen 12 bis 15 sind offene Fragen, deren Antworten qualitativ in die Prozessevaluation eingehen. Tabelle 2 zeigt

einen Überblick der Fragen für die Wirkungsevaluation mit dem jeweiligen Zweck der Fragen. Die vollständigen Fragebögen finden sich im Anhang.

Abschnitt		Frage	Frage typ	Zweck der Frage(n)
Demografie	Frage 1-3	In welche Klasse geht ihr Kind?	Geschlossene Frage	Überprüfung der Repräsentativität der Stichprobe; Analyse von Unterschieden zwischen verschiedenen Kindergruppen durch die Kombination mit weiteren Fragen, um relevante Zusammenhänge und Differenzen zu identifizieren.
		Welches Geschlecht hat ihr Kind?		
		In was für einer Art von Haushalt lebt ihr Kind?		
Schulweg und Transportgewohnheiten	Frage 4-5	Wie viele PKW stehen ihrem Haushalt zur Verfügung?	Quasi-geschlossene Frage	Analyse von Unterschieden zwischen verschiedenen Kindergruppen durch die Kombination mit weiteren Fragen, um relevante Zusammenhänge und Differenzen zu identifizieren.
		Wie lang ist der Schulweg ihres Kindes ungefähr?		
	Frage 6	Wie kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule? (Bei gutem Wetter/Bei schlechtem Wetter)	Geschlossene Frage (Nominalskala)	Untersuchung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split), um den Einfluss der Schulstraßen auf die Reduktion der Pkw-Nutzung zugunsten von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu bewerten.
	Frage 7	Wer begleitet Ihr Kind in der Regel auf dem Schulweg?	Geschlossene Frage + Freitextfeld (Nominalskala)	Analyse der Begleitung auf dem Schulweg, um festzustellen, ob Schulstraßen den selbstständigen Schulweg von Kindern fördern.
	Frage 8	Falls Ihr Kind von Erwachsenen begleitet wird, was sind die Gründe dafür?		Erfassung der subjektiven Wahrnehmung der Verkehrssicherheit des Schulwegs, um die Auswirkungen der Schulstraßen auf das Sicherheitsempfinden der Eltern zu bewerten.
	Frage 9	Wenn Sie Ihr Kind mit dem Auto bringen, wo lassen Sie es aussteigen?		Untersuchung des Ausstiegortes bei Pkw-Nutzung, um Rückschlüsse auf die objektive Verkehrssicherheit vor der Schule und die Förderung eigenständiger Mobilität durch Schulstraßen zu ziehen.
Meinungen	Frage 10-11	Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zur Verkehrssituation vor der Schule zu?	Geschlossene Frage (Ordinalskala/ Likert-Skala)	Sammlung individueller Wahrnehmungen und Verbesserungsvorschläge der Eltern, um die Akzeptanz und Effektivität der Schulstraßen zu steigern.
		Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zur Schulstraße zu?		
/	Frage 16	Haben Sie bereits an der Befragung im Juni teilgenommen?	Geschlossene Frage (Nominalskala)	Abgleich der Antworten mit denen der Erstteilnehmenden, um die Repräsentativität der Stichprobe zu prüfen

Tabelle 1: Fragebogenstruktur inklusive der Fragetypen und dem Zweck der Fragen

Die Auswertung der Verkehrsmittelnutzung (Frage 6) stieß auf Herausforderungen, da die Befragten angeben sollten, an wie vielen Schultagen pro Woche ihr Kind ein bestimmtes Verkehrsmittel nutzt und einige Fragebögen inkonsistente Angaben enthielten (z.B. Angaben zu 10 Tagen je Woche). Die Unstimmigkeiten wurden korrigiert, indem die Anzahl der Tage je Woche auf fünf umgerechnet wurden.

3.3.3 Verkehrszählung und Verkehrsbeobachtung

An beiden Schulstandorten wurden jeweils Begehungen vor und nach Einrichtung der Schulstraße durchgeführt. Das Verkehrsgeschehen wurde jeweils an einem Tag morgens vor Unterrichtsbeginn in der Zeit von 07:25 Uhr bis 08:05 Uhr dokumentiert. Ziel war es, belastbare Daten zur Verkehrssicherheit vor und nach der Einrichtung der Schulstraßen zu sammeln. Zudem konnten durch die Zählung von Kindern mit und ohne erwachsener Begleitung Daten zur selbstständigen Mobilität von Kindern gesammelt werden.

An der Freiligrath Grundschule fand die erste Begehung vor der Einrichtung der Schulstraße am 11. Juni 2024 statt. Das Wetter war sonnig bei einer Temperatur von etwa 10 Grad Celsius. Die zweite Begehung fand am 02. Oktober 2024 statt. An diesem Tag hat es leicht geregnet, und die Temperatur betrug 14 Grad. An beiden Tagen war es zur Zeit der Beobachtung bereits hell. An der Ostenberg Grundschule fand die erste Begehung am 13. Juni bei trockenem Wetter und einer Temperatur von etwa 14 Grad Celsius statt. Die zweite Begehung wurde am 7. November ebenfalls bei trockenem Wetter sowie einer Temperatur von 4 Grad durchgeführt; an diesem Tag hat es zur Beobachtungszeit gedämmt.

Im Rahmen der Begehungen wurden die Verkehrsströme sowie Verkehrsmanöver in den Schulstraßen und angrenzenden relevanten Bereichen dokumentiert. An der Freiligrath Grundschule floss vor allem die Kreuzung Uranusstraße/Neptunstraße in die Beobachtung mit ein, da dieser Straßenabschnitt an die Einfahrt der Schulstraße grenzt und dort viele Möglichkeiten zum Parken und Halten bestehen. Der Fokus lag auf der Erfassung potenzieller Gefährdungssituationen, wie abruptem Halten, Wenden oder Parken in zweiter Reihe, die die Sicherheit im unmittelbaren Umfeld der Schule beeinträchtigen können. Zusätzlich wurden alle Verkehrsteilnehmende und ihr Verhalten im Bereich der Schulstraße erfasst, um Rückschlüsse auf mögliche Sicherheitsrisiken und die tatsächliche Nutzung der Schulstraße zu ziehen. Die Daten wurden mithilfe der App „Zähler“ dokumentiert. Erfasst wurden elf Kategorien: Ausfahrt durch Anwohnende, Durchfahrt, Einfahrt, Elterntaxi haltend, Elterntaxi parkend, Kind zu Fuß ohne / mit erwachsener Begleitung, Kind auf Treteroller ohne / mit erwachsener Begleitung, Kind auf dem Fahrrad ohne / mit erwachsener Begleitung.

Zusätzlich wurden schriftlich verschiedene Verkehrsmanöver dokumentiert, die bei der ersten Erhebung im Bereich der geplanten Schulstraßen und bei der zweiten Erhebung in der eingerichteten Schulstraße sowie in angrenzenden Straßen beobachtet werden konnten. Überdies erfolgte eine Foto-Dokumentation. Es muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die erste Begehung an der Ostenberg Grundschule die methodische Einschränkung aufweist, dass ausschließlich die Pkw-Verkehrsströme und nicht die übrigen Verkehrsteilnehmenden gezählt wurden. Dieses Versäumnis ist darauf zurückzuführen, dass die Forschungsplanung zu diesem Zeitpunkt noch nicht vollständig abgeschlossen war und die Erhebung aufgrund des nahenden Ende des Schuljahres unbedingt vor den Sommerferien erfolgen musste. Zum Zeitpunkt der Datenerhebung wurde nicht hinreichend berücksichtigt, dass die Erfassung aller Verkehrsteilnehmenden für eine umfassende und differenzierte Evaluation im späteren Verlauf der Untersuchung von Bedeutung sein würde.

Die Zählenden der Ostenberg Grundschule weisen außerdem eine weitere starke Einschränkung auf. Die Wahl des Zeitfensters (07:25 Uhr bis 08:05 Uhr) erfolgte selbstverständlich unter der Annahme, dass die Schulstraßen nach den Sommerferien während der morgendlichen Hauptverkehrszeiten eingerichtet sein würden. An der Ostenberg Grundschule wurden die Sperrzeiten jedoch während der Ferien (also nach der Vorher-Erhebung) auf die Nachmittagsstunden festgelegt, weshalb die Beobachtungen der Morgenstunden nicht direkt als Vergleichsgrundlage für die Wirkung der Schulstraße herangezogen werden können. Dennoch wurde die zweite Begehung ebenfalls in den Morgenstunden durchgeführt, um eine methodische Konsistenz zu gewährleisten und einen direkten Vergleich der Verkehrssituation vor und nach der Einführung der Schulstraße zu ermöglichen. Die Ergebnisse werden hier der Vollständigkeit halber dargestellt, zumal nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich dennoch Veränderungen im Verkehrsgeschehen zeigen (zumal in den Interviews mit schulischen Akteuren deutlich wurde, dass die Sperrungen sowohl auf den Bring- als auch den Abholverkehr Auswirkungen hatten).

3.3.4 Experteninterviews

Ziel der ersten Befragungswelle war hier, die Erwartungshaltungen, Anforderungen und Ziele sowie die möglichen Schwierigkeiten in der Umsetzung und dem Prozess zu erheben (Evaluationsbausteine "Idee" und "Planung", Kap. 4.3.1 und 4.3.2). Durch einen Interviewleitfaden (siehe Anhang) wurden die Interviews in diese thematischen Richtungen geleitet. Weiterhin wurden die Problemlagen an den jeweiligen Schulen sowie mögliche Lösungsoptionen dokumentiert. Zusätzlich konnten Besonderheiten der einzelnen Schulen im Prozess der Umsetzung ermittelt werden. Die zweite Befragungswelle bildet den Kern der Prozessevaluation (Evaluationsbausteine "Durchführung und Betrieb", "Reaktion" und "Auswirkung", Kap. 4.3.3, 4.3.4 und 4.3.5). Ziel dieser Interviews ist es, die Auswirkungen sowie Treiber und Hemmnisse der Umsetzung und der Prozesse zu erfahren, zu reflektieren und zu gewichten. Weiterhin wurden die geäußerten Ziele und Haltungen der einzelnen Akteure aus der ersten Befragungswelle erneut

thematisiert und verglichen, inwieweit sie mit der aktuellen Situation nach Einrichtung der Maßnahme übereinstimmen. Auch hier wurde ein Interviewleitfaden (siehe Anhang) zur Strukturierung verwendet.

Zielgruppe der Interviews waren in beiden Befragungswellen die Hauptakteure des Umsetzungsprozesses. Die ausgewählten Personen ergaben sich durch die bereits vernetzte Planungs- und Abstimmungsgruppe zwischen den Institutionen und den teilnehmenden Schulen. Es wurden in jeder Institution Personen ausgewählt, die persönlich in verantwortlicher Position in den Umsetzungsprozess involviert waren. Mit Vertretern und Vertreterinnen der folgenden Institutionen wurden Interviews geführt:

- Tiefbauamt Stadt Dortmund
 - o Verkehrsplanung (Projektleitung)
 - o Verkehrsregelung (Straßenverkehrsbehörde)
- Schulverwaltungsamt Stadt Dortmund
 - o Schulwegsicherung
- Teilnehmende Schulen
 - o Ostenberg Grundschule Dortmund
 - o Freiligrath Grundschule Dortmund
- Polizei Dortmund
 - o Verkehrsunfallprävention und Opferschutz.

Bei zwei Institutionen wurden die Interviews mit jeweils zwei Personen geführt, ansonsten mit einer Person. Für die zweite Befragungswelle wurde mit denselben Personen erneut gesprochen. Für die Prozessevaluation ist dies ein entscheidender Faktor, da die Personen ihre eigenen Handlungen, Annahmen und Erwartungen reflektieren sollten. Die Interviews wurden sehr offen geführt; die Interviewerin orientierte sich nur thematisch an den Fragen.

Der Leitfaden wurde für die zweite Befragungswelle stärker angepasst als der Fragebogen der standardisierten Befragung. Dies orientierte sich sowohl an den Ergebnissen und Hauptkategorien der ersten Befragungswelle als auch an inhaltlichen Erwägungen. Die Interviews wurden wiederum sehr offen geführt, so dass Fragen bei Bedarf übersprungen wurden, falls die interviewte Person keine Informationen beibringen konnte.

3.4 Datenauswertung

Die quantitativen Daten wurden mit Standardmethoden der deskriptiven Statistik ausgewertet und dienen der Wirkungsevaluation. Die Auswertung der qualitativen Daten aus den Leitfadeninterviews und dem qualitativen Teil der standardisierten Befragung (Fragen 12 bis 15) dienen der Prozessevaluation und benötigen eingehendere Erläuterungen.

Die Bausteine der Prozessevaluation und deren Inhalte orientieren sich an der Umsetzung der Schulstraße als Gesamtprozess. Dabei werden die oben genannten fünf Bausteine unterschieden: *Idee, Planung, Durchführung und Betrieb, Reaktion und Auswirkungen*.

Zur Vorbereitung der systematischen Auswertung wurden die Audioaufzeichnungen der Interviews computergestützt mit der Software Whisper transkribiert und anschließend manuell geprüft. Transkribiert wurde Wort für Wort, ohne zu paraphrasieren oder die Sprechart zu übermitteln. Teilweise wurden Aussagen geglättet, um die Lesbarkeit zu verbessern. Die Transkripte wurden für die Auswertung durch eine inhaltlich-strukturierende Analyse nach Kuckartz (2018) in die Software MaxQDA eingepflegt. Das Hauptmerkmal dieser Analyse und zugleich der Grund für die Auswahl ist das Bilden von Kategorien, welche zulässt, induktiv am Material sowie deduktiv aus der Literatur zu arbeiten. Die Analyse stützt sich auf ein Evaluationsmodell und die jeweiligen Bausteine, die Interviewleitfäden sowie das Material. Letzteres ist besonders in der Auswertung der ersten Befragungswelle von Bedeutung, da hier besonders die schulspezifischen Anforderungen und zu erwartenden Schwierigkeiten thematisiert werden und diese sehr individuell sind. Die Auswertung der qualitativen Aussagen der Eltern (siehe Kapitel 3.3.2) bedient sich zudem der Kategorien, die in dieser Auswertung gebildet werden, und vice versa.

Für die Auswertung wurde an den Hauptkategorien entlang kodiert (siehe Tabelle 2). Die zehn Hauptkategorien wurden aus dem in der Datenerhebung eingesetzten Leitfaden und den Evaluationsbausteinen 1 und 2 (Ideen und Planung) abgeleitet und am Material getestet. Interviews und qualitative Aussagen der Eltern wurden also anhand der

Hauptkategorie (- Subkategorien)	Kurze Beschreibung	Beispiele aus dem Material
Problemlagen - Probleme allgemein - Probleme lokal Freiligrath GS - Probleme lokal Ostenberg GS	Probleme in der Straße vor der Schule vor der Einrichtung der Schulstraße. Zusätzlich allgemeine gesellschaftliche Probleme, die dazu führen, dass die Probleme vor den Schulen bestehen, die Kinder mit dem Auto gefahren werden oder vergleichbare Aussagen	Probleme lokal Ostenberg GS → Enge Straße ohne Gehweg mit vielen Elterntaxis sorgt für gefährliche Situationen für die Kinder
Ziele/Anforderung Maßnahme - Kommunikation - Begleitende Maßnahmen - Wirkung (erwartet) - Umsetzung/ Betrieb	Äußerungen zu Zielen und Anforderungen an die Maßnahme generell, an die Umsetzung und Wirkung der Schulstraße, Erwartungen an die Durchführung oder Anforderungen an begleitende Maßnahmen	Wirkung (erwartet) → erhöhte Verkehrssicherheit für die Kinder der Schulen
Arbeitsschritte kommunale Akteure - Arbeitsschritte Kommune/ Stadt/ Tiefbauamt - Arbeitsschritte Polizei/ Ordnungsamt - Arbeitsschritte Schule	Von den Akteuren formulierte, wahrgenommene oder gewünschte Arbeitsschritte der kommunalen Akteure (Stadt Dortmund, Schulen, Tiefbauamt, Polizei etc.)	Arbeitsschritte Polizei/Ordnungsamt → regelmäßiges Kontrollieren der Schulstraßen im Betrieb
Hemmnisse Maßnahme (erwartet) - Kommunikation - Umsetzung/Einrichtung - Ressourcen - Akzeptanz	Erwartete Hemmnisse/ Schwierigkeiten bei der Umsetzung oder dem Betrieb der Maßnahme	Kommunikation → Beschwerdemanagement
Treiber Maßnahme (erwartet) - Kommunikation - Umsetzung/Einrichtung - Ressourcen - Akzeptanz	Erwartete Treiber/ Lösungsvorschläge zu genannten Hemmnissen bei der Umsetzung oder dem Betrieb der Maßnahme	Kommunikation → Internetauftritt mit FAQ und Kontaktdaten für Beschwerden
Alternativen zur Maßnahme	Aussagen zu Alternativenprüfungen für die Schulstraße oder für alternative Arten der Umsetzung der Schulstraße	Bauliche Umsetzung der Sperrung mithilfe von (versenkbaren) Pollern
Akzeptanz Schulstraße (erwartet)	Aussagen zu der erwarteten Akzeptanz der Maßnahme bei Eltern, Öffentlichkeit und anderen Beteiligten	Keine Einsicht bei Eltern, verkehrswidriges Verhalten (Einfahrt in Schulstraße trotz Verbot)
Persönliche Haltung zur Maßnahme	Aussagen zur eigenen Haltung zur Maßnahme der Schulstraße und zu deren Wirkung/Erfolg	Optimistische Einstellung zur Maßnahme
Wissenstransfer anderer Projekte	Informationen aus anderen Projekten mit Schulstraßen, die diese Umsetzung beeinflusst haben	Infos über die Machbarkeit durch Projekte in Köln, Essen
Sonstiges Informationen über andere Schulen	Andere Informationen, die inhaltlich keiner der obigen Kategorien zugeordnet werden können	Informationen über die zwei weiteren Schulen in Dortmund, an denen die Maßnahme erprobt wird

Tabelle 2: Liste der Hauptkategorien, dazugehörige Subkategorien und Beschreibungen der Auswertung der ersten Befragungswelle

Hauptkategorie (- Subkategorien)	Kurze Beschreibung	Beispiele aus dem Material
Wirkung • Verkehr positiv • Verkehr negativ • Sicherheitsgefühl • Hol- und Bringzonen • Sonstiges	Informationen zu der tatsächlichen Wirkung der Maßnahmen in den Bereichen Verkehr (negativ oder positiv), dem Sicherheitsgefühl, den HUBs sowie sonstiges, wie beispielsweise die Erhöhung der Sensibilität des Themas in der Gesellschaft	Verkehr positiv → Es gibt weniger Autos in der Nähe der Schule
Begleitende Maßnahmen • Organisatorische Maßnahmen • bauliche Maßnahmen • Hol- und Bringzonen • Verhaltensbezogene Maßnahmen	Äußerungen zu begleitenden Maßnahmen der Schulstraße, der tatsächlichen Durchführung und der Wirkungen	Verhaltensbezogene Maßnahmen → Einführung des Verkehrszählerprogramms der Schulen
Treiber Maßnahme • Kommunikation • Umsetzung/Betrieb • Akzeptanz	Informationen zu Treibern der Umsetzung der Schulstraßen im Bereich Kommunikation, Umsetzung / Betrieb und Akzeptanz	Umsetzung/ Betrieb → Präsenz der Polizei
Hemmnisse Maßnahme • Kommunikation • Umsetzung/Betrieb • Ressourcen	Informationen zu Hemmnissen der Umsetzung der Schulstraßen im Bereich Kommunikation, Umsetzung und Betrieb und Ressourcen	Umsetzung/ Betrieb → regelwidriges Einfahren, wenn Polizei nicht vor Ort ist
Verstetigung • Organisation • Umsetzung/ Betrieb • Kommunikation	Information zur Verstetigung und langfristige Ziele oder Ideen der Umsetzung in den Bereichen Organisation, Umsetzung / Betrieb und Kommunikation	Organisation → Bildung einer neuen AG kann hilfreich sein
Lokalspezifische Informationen • Ostenberg Grundschule • Freiligrath Grundschule	Informationen spezifisch zu den Schulstandorten, die in der Verstetigung wichtig sind, und Besonderheiten	Ostenberg Grundschule → Verlagerung des Verkehrs an den Zebrastreifen in der Emil-Figge-Straße
Persönliche Haltung	Persönliche Meinung der Akteure in Bezug auf die Schulstraßen, auch Meinungsänderungen	Aber ich finde die Schulstraße super! Danke!

Tabelle 3: Liste der Hauptkategorien, dazugehörige Subkategorien und Beschreibungen der Auswertung der zweiten Befragungswelle

selben Kategorien ausgewertet. Getestet wurden die Kategorien anhand zweier Interviews. Dadurch ist die Hauptkategorie *Problemlage der Schule* eingebaut worden, wonach zunächst nicht explizit in dem Interview-Leitfaden gefragt worden war, welche allerdings in den Gesprächen immer wieder thematisiert worden ist und auch Teil des Evaluationsbausteins "Idee" war. Die anderen Hauptkategorien wurden nach inhaltlicher Sinnhaftigkeit sortiert. Eine Kategorie *Sonstiges* wurde gebildet, um Informationen einfließen lassen zu können, die inhaltlich keiner anderen Kategorie zugeordnet werden können, aber dennoch wichtige Hinweise liefern können. Am Material wurden dann, wenn nötig, Subkategorien gebildet und ggf. im weiteren Verlauf der Auswertung präzisiert oder erweitert.

4 Ergebnisse

4.1 Wirkungsevaluation I: Standardisierte Befragung der Eltern

Im ersten Schritt der Datenanalyse erfolgt eine Darstellung der demografischen und personenbezogenen Merkmale der Stichprobe, um einen Überblick über die Zusammensetzung des Datensatzes zu erhalten und die Repräsentativität der Stichproben zu prüfen. Anschließend werden die erhobenen Daten in Bezug auf die spezifischen Forschungsfragen ausgewertet und analysiert.

Demografische Informationen und Haushaltsstruktur

In Tabelle 4 sind Basisinformationen zur Stichprobe dargestellt. Die Unterschiede in der Gesamtzahl der Antworten innerhalb der Stichproben ergeben sich daraus, dass nicht alle befragten Personen jede Frage beantwortet haben.

Kategorie	Variable	Freiligrath Grundschule		Ostenberg Grundschule	
		Vor der Einrichtung der Schulstraße	Nach der Einrichtung der Schulstraße	Vor der Einrichtung der Schulstraße	Nach der Einrichtung der Schulstraße
Geschlecht	Jungen	31 (52,5%)	35 (52,2%)	82 (51,9%)	61 (46,6%)
	Mädchen	28 (47,5%)	32 (47,8%)	76 (48,1%)	70 (53,4%)
Schulklasse	Klasse 1	30 (48,4%)	16 (21,9%)	47 (29%)	38 (27,9%)
	Klasse 2	12 (19,4%)	25 (34,2%)	42 (25,9%)	31 (22,8%)
	Klasse 3	11 (17,7%)	17 (23,3%)	39 (24,1%)	42 (30,9%)
	Klasse 4	9 (14,5%)	15 (20,5%)	34 (21%)	25 (18,4%)
Haushaltsstruktur	Paar mit Kind/ern	42 (71,2%)	44 (65,7%)	139 (85,8%)	113 (84,3%)
	Alleinerziehend mit Kind/ern	14 (23,7%)	19 (28,4%)	21 (13%)	18 (13,4%)
	Andere	3 (5,1%)	4 (5,9%)	2 (1,2%)	3 (2,3%)
Pkw-Besitz des Haushalts	Kein PKW	11 (18,6%)	16 (23,9%)	13 (8,1%)	7 (5,3%)
	Mind. ein PKW	48 (81,4%)	51 (76,1%)	148 (91,9%)	126 (94,7%)
Zweimalige Teilnahme an Befragung		/	35 (47,9%)	/	78 (57,4%)

Tabelle 4: Demografische Strukturen der Befragten

Die Geschlechterverteilung ist an beiden Schulen und in beiden Befragungszeiträumen weitgehend ausgewogen. Die Verteilung nach Schulklassen der Kinder zeigt jedoch Unterschiede: An beiden Schulen ist der Anteil der befragten Eltern von Kindern in den Klassenstufen 1 und 2 höher als jener von Eltern der Klassenstufen 3 und 4, insbesondere in der ersten Befragung der Freiligrath Grundschule. Die Eltern von Kindern der vierten Klasse sind in allen Erhebungen am wenigsten vertreten. Die Mehrheit der Befragten lebt als Paarhaushalt mit Kindern. Die Gruppe der Alleinerziehenden ist an der Freiligrath Grundschule deutlich größer als an der Ostenberg Grundschule. Der Pkw-Besitz der Haushalte liegt an der Freiligrath Grundschule über 75%, an der Ostenberg Grundschule sogar über 90%.

Die Stichprobe weist insgesamt eine hohe Repräsentativität auf, da sie eine weitestgehend ausgewogene Verteilung relevanter Merkmale wie Geschlecht und Haushaltstypen zeigt. Die überproportionale Teilnahme von Eltern jüngerer Kinder (Klassen 1 und 2) könnte jedoch eine gewisse Verzerrung darstellen.

Insgesamt gaben etwa die Hälfte der Befragten an beiden Schulen an, an beiden Befragungen teilgenommen zu haben. Bei der Analyse der Antworten im zweiten Befragungszeitraum ergaben sich dabei keine großen Unterschiede

zwischen den Teilnehmenden, die bereits an der Befragung vor der Einrichtung der Schulstraße teilgenommen hatten, und denjenigen, die erstmals befragt wurden. Dies deutet darauf hin, dass die zweite Erhebung keine Verzerrung aufweist, die auf eine überproportionale Teilnahme von Personen mit einer besonders positiven oder negativen Haltung gegenüber der Schulstraße zurückzuführen wäre. Die Ergebnisse lassen daher eine ausgewogene Repräsentation der Elternmeinungen erwarten.

Distanz zur Schule

Die Analyse der Schulweglängen in Abbildung 5 zeigt deutliche Unterschiede zwischen den Schulen in der Verteilung der Entfernungen. An der Freiligrath Grundschule haben bei der ersten Befragung 66% und bei der zweiten Befragung 71% der Kinder der befragten Personen einen Schulweg unter einem Kilometer (Mediane: 500 Meter und 700 Meter), während es an der Ostenberg Grundschule nur 32% bzw. 43% sind (Mediane 1.200 Meter und 1.500 Meter). Dagegen gibt ein deutlich höherer Anteil der Eltern an der Ostenberg Grundschule an, dass ihr Kind einen Schulweg von einem bis zwei Kilometern zurücklegen muss. Offensichtlich wird die Freiligrath Grundschule hauptsächlich von Kindern besucht, die in der Nähe wohnen, während die Kinder der Ostenberg Grundschule aus einem größeren Einzugsbereich stammen.

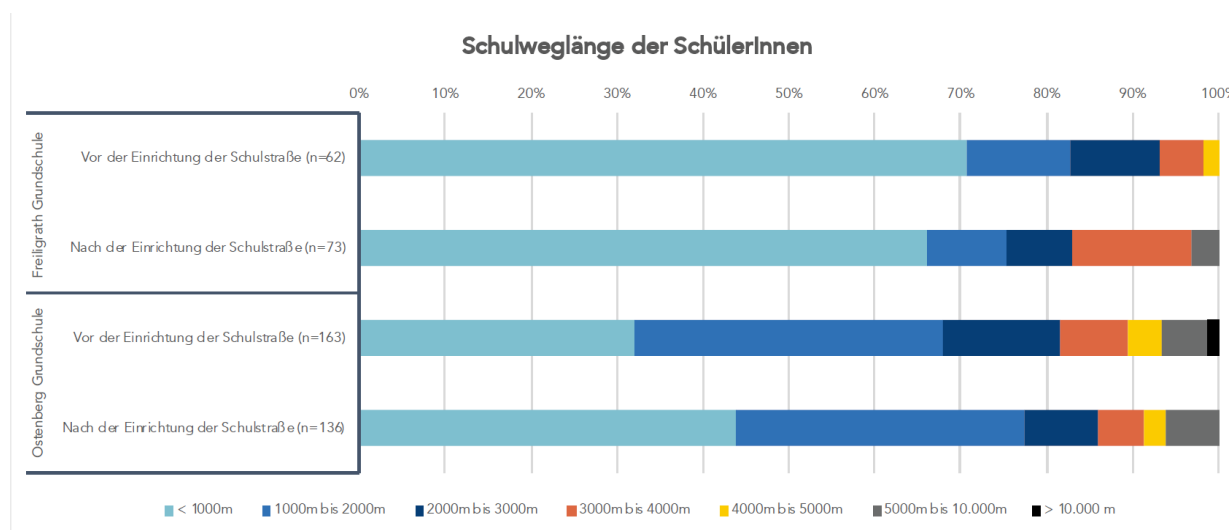


Abbildung 5: Schulweglängen der Kinder

Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg

Die Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg ist in Abbildung 6 dargestellt und zeigt, dass die Einrichtung der Schulstraße an beiden Schulen zu einer deutlichen Verlagerung geführt hat. Abbildung 7 zeigt zusätzlich auf direktem Weg die Veränderungen. Dabei summieren sich die prozentualen Veränderungen innerhalb jeder Kategorie auf null.

Eine zentrale Beobachtung ist die Veränderung des Anteils zurückgelegter Fußwege. Dieser stieg an der Ostenberg Grundschule bei gutem Wetter um 9 Prozentpunkte, bei schlechtem Wetter sogar um 13 Prozentpunkte. Bei der Freiligrath Grundschule hingegen zeigt sich ein anderes Bild: Während der Anteil der Fußwege bei gutem Wetter um 5 Prozentpunkte abnahm, blieb er bei schlechtem Wetter konstant. Die Nutzung von Fahrrädern und Tretrollern blieb weitgehend stabil (Veränderungen im Bereich von 1 bis 2 Prozentpunkten). Interessant ist die Entwicklung der Schulwege mit Bus und Bahn. An der Freiligrath Grundschule stieg der Anteil bei gutem Wetter um 9 Prozentpunkte und bei schlechtem Wetter um 7 Prozentpunkte. Im Gegensatz dazu nahm die Nutzung von Bus und Bahn an der Ostenberg Grundschule um 7 bzw. 6 Prozentpunkte ab. Deutliche Veränderungen zeigt das Diagramm auch bei der Autonutzung. An beiden Schulen ging der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Schulwege zurück. An der Freiligrath Grundschule sank der Anteil um 7 Prozentpunkte bei gutem Wetter und um 10 Prozentpunkte bei schlechtem Wetter. An der Ostenberg Grundschule verringerte sich der Anteil um 2 Prozentpunkte bei gutem Wetter und um 8 Prozentpunkte bei schlechtem Wetter. Diese Rückgänge spiegeln den Erfolg der Schulstraßen-Maßnahme wider, den motorisierten Individualverkehr im Umfeld der Schulen zu reduzieren.

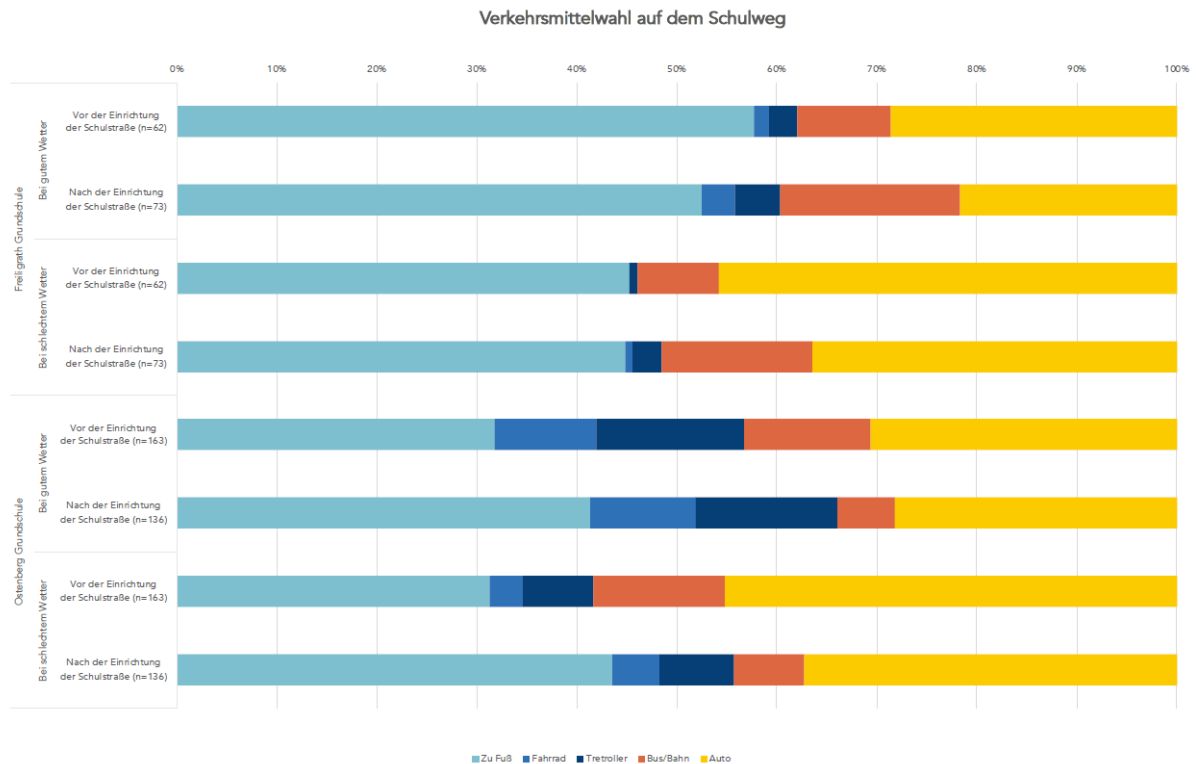


Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl vor und nach der Einrichtung der Schulstraßen

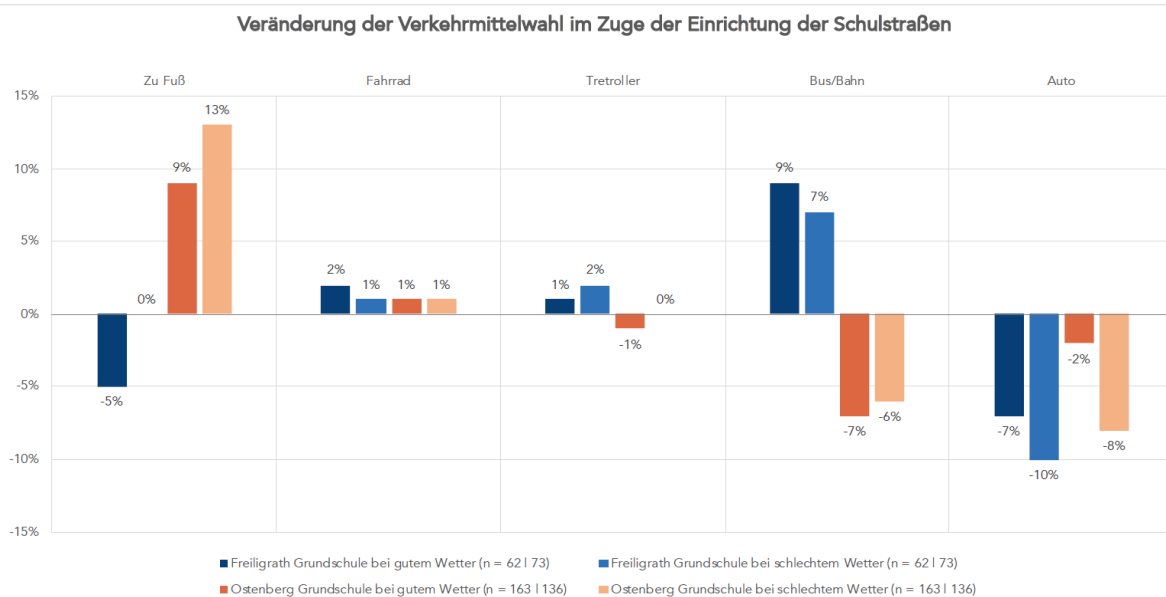


Abbildung 7: Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Zuge der Einrichtung der Schulstraßen

Die Analyse der Ergebnisse ermöglicht mehrere Schlussfolgerungen. Erstens zeigt sich, dass die Einrichtung der Schulstraße eine wirksame Maßnahme darstellt, um die Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicher Alternativen zu verändern. Dies gilt insbesondere bei schlechtem Wetter, wenn die Motivation zum Bringen oder Holen der Kinder mit dem Auto besonders groß ist (siehe Abbildung 6). Zweitens bleibt die Nutzung von Fahrrädern und Tretrollern an beiden Schulen weitgehend konstant. Grund hierfür könnte sein, dass die Sicherheit des restlichen Schulwegs außerhalb der Schulstraße als zu gefährlich für die Nutzung dieser Verkehrsmittel erachtet wird.

Von besonderem Interesse sind hier Kinder aus Haushalten mit Pkw. Deren Betrachtung verdeutlicht, dass auch unter ihnen die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds nach Einrichtung der Schulstraße zunimmt (Abbildung 8). An der Freiligrath Grundschule geschah dies zugunsten der Nutzung von Fahrrad, Treteroller, Bus und Bahn, während an der Ostenberg Grundschule die Fußwege stark zugenommen haben.

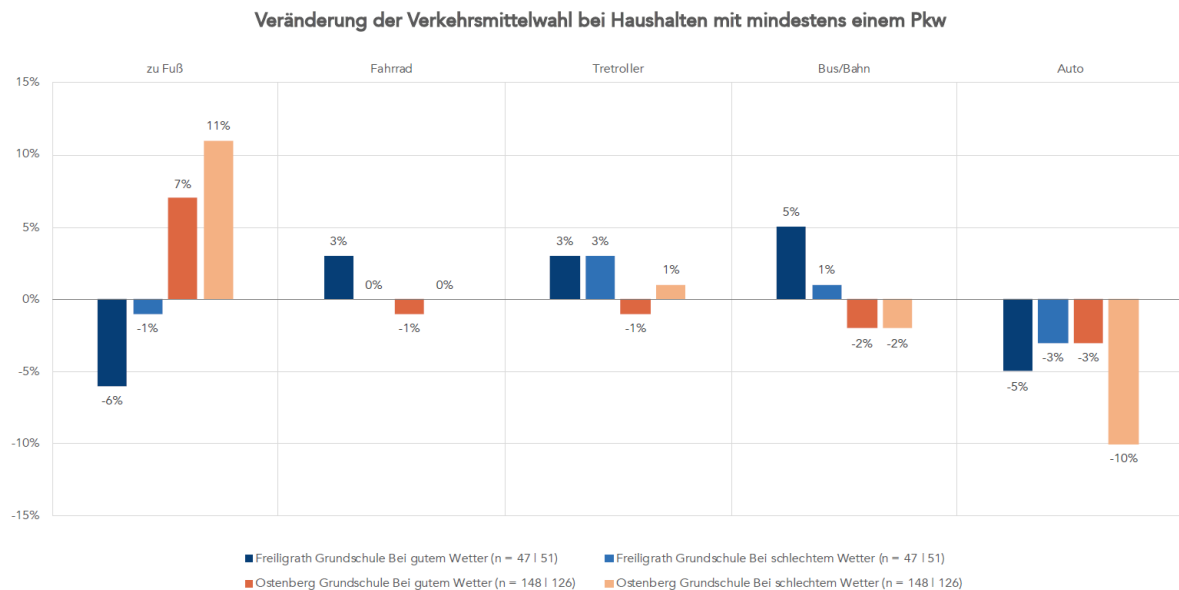


Abbildung 8: Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei Haushalten mit mindestens einem Pkw

Es ist anzunehmen, dass die Entfernung zur Schule einen großen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels hat. Abbildung 9 verdeutlicht dies. Hierbei wird zwischen kurzen (unter einem Kilometer) und längeren Schulwegen (ab einem Kilometer) differenziert. Zur Vereinfachung der Darstellung wurden die Daten für gutes und schlechtes Wetter zusammengeführt.

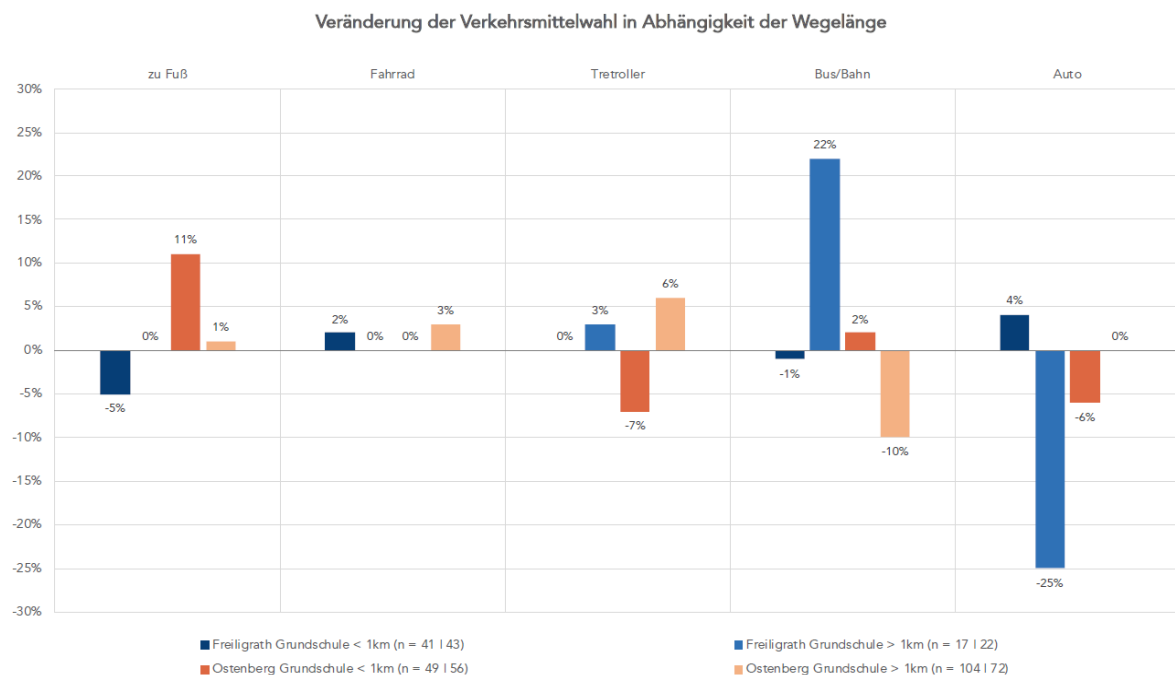


Abbildung 9: Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Schulweglänge

An der Freiligrath Grundschule zeigt die Verkehrsmittelwahl bei kurzen Schulwegen nur geringe Veränderungen. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege sowie der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nahm ab, während eine Zunahme bei der Fahrrad- und Autonutzung zu verzeichnen war. Insgesamt ergibt sich bei kurzen Distanzen somit ein Rückgang der Wege, die mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt werden, um 4 Prozentpunkte. Bei längeren Distanzen ist dagegen eine deutliche Abnahme des Autoverkehrs um 25 Prozentpunkte zu verzeichnen, was nahezu vollständig zugunsten des ÖPNV sowie leicht zugunsten der Tretrollernutzung geschah. Allerdings handelt es sich um eine sehr kleine Gruppe ($n = 17$ vor der Einrichtung der Schulstraße und $n = 22$ nach der Einrichtung der Schulstraße), was zufällige Schwankungen vermuten lässt.

Im Gegensatz dazu zeigt die Ostenberg Grundschule bei Schulwegen unter einem Kilometer eine deutliche Zunahme des Fußverkehrsanteils um 11 Prozentpunkte. Auch die Nutzung des ÖPNV stieg leicht an, während der Anteil der Wege mit dem Auto sowie mit dem Tretroller zurückging. Insgesamt ist der Anteil der „Elterntaxis“ um 6 Prozentpunkte gesunken. Bei Wegen über einem Kilometer blieb die Pkw-Nutzung hingegen konstant. Verschiebungen der Verkehrsmittelwahl erfolgten hier zugunsten aktiver Mobilitätsformen auf Kosten von Bus und Bahn. Die Ursachen hierfür lassen sich nicht eindeutig bestimmen.

Die Einrichtung der Schulstraße hat also an der Freiligrath Grundschule den Pkw-Verkehr vor allem bei Schulwegdistanzen von über einem Kilometer reduziert. An der Ostenberg Grundschule hingegen sind die Veränderungen geringer, besonders deutlich zugenommen hat der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege bei kurzen Distanzen. Dies deutet darauf hin, dass die Schulstraße dort vor allem kurze Strecken für aktive Mobilität attraktiver gemacht hat.

Selbstständige Mobilität

Abbildung 10 bildet die Veränderung der Begleitung von Schülerinnen und Schülern auf ihrem Schulweg im Zuge der Einrichtung der Schulstraßen ab. Sie zeigt dabei zusätzlich zu Kindern, die den Schulweg ohne oder mit erwachsener Begleitung zurücklegen auch Kinder, für die eine Mischform aus Begleitung und selbstständigem Gehen gilt. An der Ostenberg Grundschule blieben die Begleitmuster stabil, während an der Freiligrath Grundschule der selbstständige Schulweg zugunsten einer Mischform aus selbstständigem und begleitetem Schulweg leicht abnimmt. Aufgrund der kleinen Stichprobe kann sich dies um Zufall handeln.

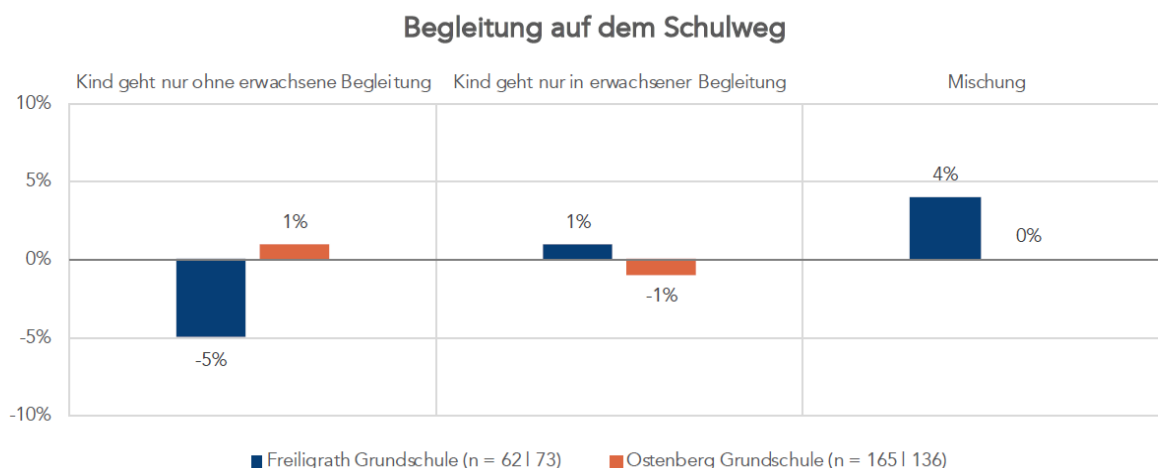


Abbildung 10: Begleitung auf dem Schulweg

Bei der Interpretation der geringen Veränderung ist zu beachten, dass die zweite Erhebung kurz nach Beginn eines neuen Schuljahres stattgefunden hat, sodass vermutet werden kann, dass vor allem Kinder der ersten Klassenstufe noch häufig von Erwachsenen auf ihrem Schulweg begleitet werden. In einer weiteren Analyse wurden daher nur die Klassenstufen berücksichtigt, die in beiden Befragungszeiträumen repräsentiert waren. Ausgeschlossen wurden also Kinder der vierten Klasse in der ersten Befragung sowie Kinder der ersten Klasse aus der zweiten Befragung. Diese Vorgehensweise gewährleistet, dass ausschließlich Kinder in die Analyse einbezogen wurden, deren Eltern in beiden Befragungsphasen die Möglichkeit zur Teilnahme hatten.

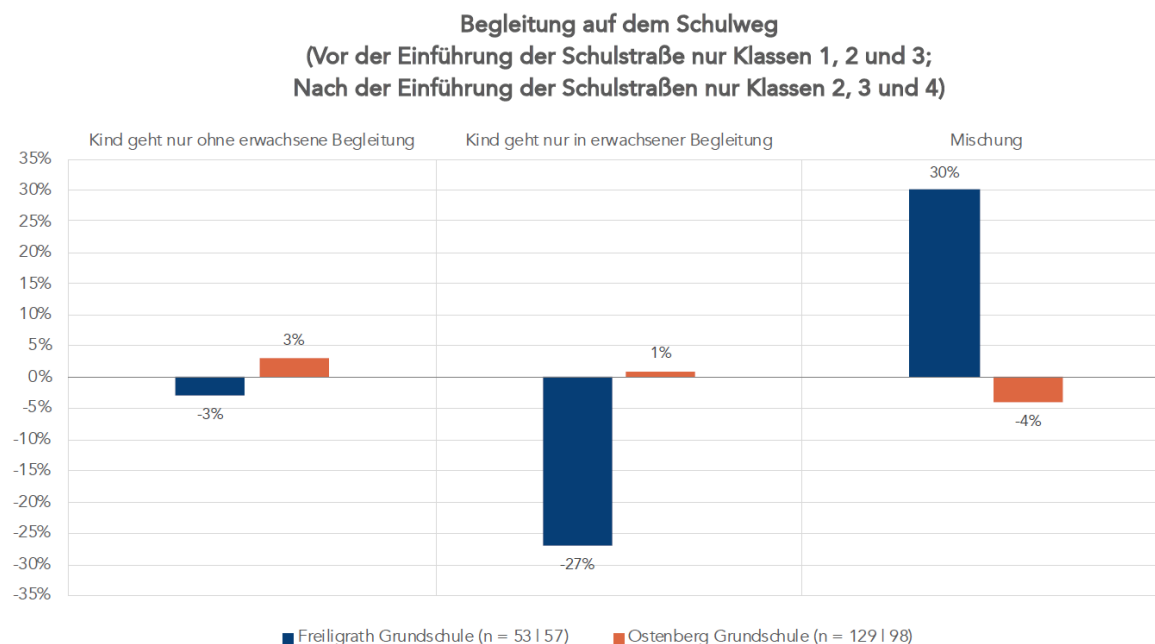


Abbildung 11: Begleitung auf dem Schulweg; Vor der Einführung der Schulstraße nur Klassen 1, 2 und 3; Nach der Einführung der Schulstraßen nur Klassen 2, 3 und 4

Im Ergebnis verdeutlicht Abbildung 11 große Unterschiede zwischen den beiden Schulen. An der Freiligrath Grundschule zeigt sich eine deutliche Reduktion der erwachsenen Begleitung, während gleichzeitig der Anteil von Mischformen stark zunimmt. Im Gegensatz dazu bleiben die Veränderungen an der Osterberg Grundschule wiederum marginal.

Ausstiegsort aus dem "Elterntaxi"

Die Analyse des Ausstiegsorts der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, ermöglicht die Überprüfung mehrerer Faktoren. Erstens lassen sich Rückschlüsse auf die Entfernung des Ausstiegsorts zur Schule ziehen, wobei ein weiter entfernter Ausstiegsort potenziell zur Förderung eines selbstständigen Schulwegs beiträgt, da die Kinder den verbleibenden Schulweg zu Fuß zurücklegen müssen. Zweitens kann die Verkehrssicherheit im unmittelbaren Schulumfeld durch die Verlagerung der Ausstiegsorte verbessert werden.

	Freiligrath Grundschule		Osterberg Grundschule	
	Vor der Einrichtung der Schulstraße (n=36)	Nach der Einrichtung der Schulstraße (n=38)	Vor der Einrichtung der Schulstraße (n=119)	Nach der Einrichtung der Schulstraße (n=98)
Möglichst nah an der Schule	69%	60%	29%	12%
An einer Hol- und Bringzone	/	23%	20%	52%
Ich halte etwas entfernt von der Schule und zwar ...	31%	18%	51%	36%

Tabelle 5: Ausstiegsorte der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden

Tabelle 5 zeigt die Verteilung der Ausstiegsorte. Bei der letzten Kategorie hatten die Befragten die Möglichkeit einen bestimmten Ort zu nennen. Vor der Einführung der Schulstraße hielt an der Freiligrath Grundschule eine große Mehrheit der Eltern mit dem Pkw möglichst nah an der Schule. Dieser Anteil reduzierte sich nach der Einführung der Schulstraße um 9 Prozentpunkte (dies entspricht nur n=2!). Ein großer Teil der Eltern wechselte zur neu eingerichteten HUB, die nach der Einführung von fast einem Viertel der Eltern genutzt wurde. dort aus müssen die Kinder noch etwa 120 Meter zu Fuß zur Schule zurücklegen. Der Anteil derjenigen, die an anderen Orten (meist Nebenstraßen) halten, sank von 31% auf 18%. Von

Trotz der Einführung der Schulstraße versucht also weiterhin eine Mehrheit von 60% der befragten Eltern der Freiligrath Grundschule, möglichst nah an die Schule heranzufahren. Dies deutet darauf hin, dass das Verhalten vieler Eltern weiterhin darauf abzielt, den Fußweg zur Schule möglichst kurz zu halten. Eine derartige Konzentration des Verkehrsaufkommens in unmittelbarer Schulumnähe birgt das Risiko, dass weiterhin gefährliche Situationen entstehen können. Besonders riskant erscheint hierbei die Kreuzung Uranusstraße/Neptunstraße, die direkt an den Eingang der Schulstraße grenzt. Die Beobachtung nach der Einrichtung der Schulstraße zeigte hier problematisches Verhalten wie Halten und Parken in zweiter Reihe sowie Wendemanöver. Diese Verhaltensweisen schränken die Übersicht auf der Straße stark ein und erhöhen somit das Unfallrisiko, insbesondere bei Querungen der Kreuzung zu Fuß, da dort keine Querungshilfe vorhanden ist.

An der Ostenberg Grundschule zeigt sich eine deutlich ausgeprägtere Verschiebung der Haltepunkte für das Absetzen der Kinder mit dem Pkw. Der Anteil der Haltepunkte „möglichst nah an der Schule“ sank um mehr als die Hälfte und betrug nach der Einrichtung der Schulstraße nur noch 12%. Dies deutet auf eine deutliche Entlastung des unmittelbaren Schulumfelds hin, wodurch potenziell die Verkehrssicherheit in der direkten Nähe der Schule verbessert wird. Gleichzeitig nahm die Nutzung der bestehenden HUB stark zu: Nach der Einführung der Schulstraße nutzten mehr als die Hälfte der Eltern diese Zone, was mehr als eine Verdopplung der Akzeptanzrate und damit den Erfolg dieser Maßnahme unterstreicht.

Alle "sonstigen" Haltepunkte weisen einen größeren Abstand von teils mehreren Hundert Metern zur Schule auf, wodurch für einen Teil des Schulwegs der selbstständige Fußweg der Kinder aktiv gefördert wird.

Subjektive Wahrnehmungen der Verkehrssituation und Bewertung der Schulstraßen

Verbessert die Einrichtung von Schulstraßen das Sicherheitsempfinden der Eltern in Bezug auf den Schulweg ihrer Kinder? Der Fragebogen enthielt Angaben zu den Gründen der Eltern, ihre Kinder auf dem Schulweg zu begleiten (Mehrfachantworten möglich). Für die Evaluation der Schulstraßen ist vor allem der Grund „Gefahr durch den Straßenverkehr“ von Bedeutung. An beiden Schulen ist ein Rückgang des Anteils der Eltern zu verzeichnen, die Gefahren durch den Straßenverkehr als Grund für die Begleitung ihrer Kinder angeben. An der Freiligrath Grundschule sank der Wert von 54,3% auf 46,8%, an der Ostenberg Grundschule sogar von 50,4% auf 40,6%. Diese zeigt, dass die Einführung der Schulstraßen das subjektive Sicherheitsempfinden der Eltern in Bezug auf den Straßenverkehr verbessert hat.

Zudem enthielt der Fragebogen sieben Aussagen zur Verkehrssituation auf dem Schulweg und speziell vor der Schule, die die Befragten in fünfstufigen Likert-Skalen einschätzen sollten. Höhere Werte entsprechen einer stärkeren Zustimmung zur jeweiligen Aussage (Tabelle 6).

An der Freiligrath Grundschule zeigen sich deutliche Verbesserungen in der Wahrnehmung der Verkehrssituation nach der Einrichtung der Schulstraße. Die Eltern bewerten das hohe Verkehrsaufkommen im Schulumfeld als weniger gefährlich (-0,30 Punkte). Ähnlich verhält es sich bei der Wahrnehmung von Gefahren durch Verkehrsmanöver wie abruptes Halten, Wendemanöver oder Parken in zweiter Reihe (-0,33 Punkte). Besonders hervorzuheben ist der deutliche Anstieg der allgemeinen Zufriedenheit mit der Verkehrssituation vor der Schule (+0,67 Punkte). Auch die Zufriedenheit mit den Park- und Haltemöglichkeiten nahm um 0,33 Punkte zu, vermutlich bedingt durch die neuen HUBs).

Auch der Rückgang der Zustimmung zu der Aussage "Ich würde mein Kind öfter zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule schicken, wenn die Verkehrssituation sicherer wäre" (-0,21 Punkte) ist vermutlich positiv zu interpretieren – in dem Sinne, dass ein weiteres Bringen und Holen der Kinder mit dem Pkw nicht mehr (so stark) mit der Verkehrssituation zu tun hat.

Allerdings nimmt auch das Sicherheitsgefühl der Eltern, wenn ihr Kind allein oder mit anderen Kindern zur Schule geht, um 0,27 Punkte ab. Hierbei ist allerdings erneut zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der zweiten Befragung das neue Schuljahr gerade erst begonnen hatte und die Kinder der ersten Klasse noch nicht die nötige Erfahrung oder Sicherheit im Umgang mit dem Fahrrad oder beim Gehen ohne eine erwachsene Begleitperson zur Schule hatten. Eine separate Auswertung ohne die erste Klassenstufe ergibt einen Wert von 2,61, der zwar höher ist, aber dennoch unter dem Sicherheitsgefühl vor der Einrichtung der Schulstraße liegt. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass Eltern von Erstklässlern die gefühlte Sicherheit auf dem Schulweg tendenziell schlechter bewerten, da diese Kinder weniger Erfahrung mit dem Schulweg haben. Gleichzeitig zeigt sich, dass auch ohne Berücksichtigung der ersten Klasse das Sicherheitsgefühl insgesamt gesunken ist. Offenbar hat also die Schulstraße in dieser Hinsicht keine Verbesserung bewirkt. Eine alternative Erklärung wäre jedoch, dass die Maßnahme zu einem erhöhten Problembewusstsein der Eltern hinsichtlich der Schulwegsicherheit geführt hat, wodurch Risiken nun stärker wahrgenommen werden.

	Freiligrath Grundschule			Ostenberg Grundschule		
	Vor der Einführung der Schulstraße (n=62)	Nach der Einführung der Schulstraße (n=73)	Veränderung	Vor der Einführung der Schulstraße (n=163)	Nach der Einführung der Schulstraße (n=136)	Veränderung
Die Verkehrssituation im Schulumfeld ist durch das hohe Aufkommen von Autos bei Schulbeginn gefährlich.	3,89	3,59	- 0,30	3,64	3,72	- 0,08
Die Verkehrssituation vor der Schule ist durch Verkehrsmanöver von Autos gefährlich (z.B. abruptes Anhalten, Wendemanöver, Parken in zweiter Reihe).	3,93	3,60	- 0,33	3,61	3,57	- 0,04
Ich würde mein Kind öfter zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule schicken, wenn die Verkehrssituation sicherer wäre.	3,13	2,92	- 0,21	2,46	2,37	- 0,09
Insgesamt finde ich, die Verkehrssituation vor der Schule ist sicher und gut organisiert.	2,52	3,19	+ 0,67	2,73	2,88	+ 0,15
Es gibt genügend Park- und Haltemöglichkeiten im Schulumfeld, an denen Kinder sicher aus- und einsteigen können.	2,59	2,92	+ 0,33	2,80	2,56	- 0,24
Mein Kind hat ausreichend Möglichkeiten zum sicheren Überqueren der Straße vor der Schule	3,51	3,43	- 0,08	3,08	3,10	+ 0,02
Ich fühle mich sicher, wenn mein Kind alleine oder mit anderen Kindern zur Schule geht.	2,72	2,45	- 0,27	3,22	3,25	+ 0,03

Tabelle 6: Durchschnittswerte der subjektiven Wahrnehmung zu Aussagen zur Verkehrssituation vor der Schule

Skalen von 1 (stimmt nicht) bis 5 (stimmt sehr). Die Skalenverbalisierung lehnt sich an Rohrmann (1978) an und kommt einer metrischen Skala so nah wie möglich.

An der Ostenberg Grundschule fallen die Veränderungen weniger deutlich aus als an der Freiligrath Grundschule, vermutlich weil die Verkehrsprobleme bereits vorher weniger gravierend waren. Positiv hervorzuheben ist der leichte Anstieg in der allgemeinen Wahrnehmung der Verkehrssituation als sicher und gut organisiert (+0,15 Punkte). Die Zufriedenheit mit den Park- und Haltemöglichkeiten nahm jedoch um 0,24 Punkte ab, vermutlich weil die Verlagerung von Haltepunkten an bestimmten Stellen des Straßennetzes neue Herausforderungen geschaffen hat, die von den Eltern als problematisch wahrgenommen werden.

Zusammenfassend zeigt die Analyse, dass die Einführung der Schulstraße an der Freiligrath Grundschule zu deutlichen Verbesserungen in der elterlichen Wahrnehmung der Verkehrssituation geführt hat, an der Ostenberg Grundschule weniger.

Im Folgenden werden die Bewertungen von Aussagen zur Schulstraße und deren Veränderung dargestellt (Tabelle 7). An beiden Schulen zeigen sich in der Vorab-Befragung positive Erwartungen an die Einrichtung der Schulstraßen.

An der Freiligrath Grundschule spiegeln sich diese Erwartungen auf positive Weise in den tatsächlichen (wahrgenommenen) Wirkungen in der Nachher-Befragung. Die Sinnhaftigkeit der Maßnahme wird sehr hoch und nach der Einführung sogar etwas höher eingeschätzt als vorher, was darauf hinweist, dass die Schulstraße die Erwartungen der Eltern nicht nur erfüllt, sondern sogar übertroffen hat. Auch bezüglich der Verbesserung der Verkehrssituation sehen die Eltern ihre ohnehin schon positiven Erwartungen bestätigt. Die Bewertung der Schulwegsicherheit weist hingegen einen leichten Rückgang um 0,15 Punkte auf, was darauf hindeutet, dass die tatsächliche Wirkung hier etwas hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückbleibt. Dennoch bleiben die absoluten Werte auf einem insgesamt sehr hohen Niveau, was die generelle Akzeptanz der Maßnahme unterstreicht.

Die zusätzlichen Aspekte, die in der zweiten Befragung untersucht wurden, unterstreichen die insgesamt positive Wahrnehmung der Schulstraße an der Freiligrath Grundschule. Die Organisation der HUBs wurde mit einem Mittelwert von 3,69 überwiegend gut bewertet. Mit einem Durchschnittswert von 3,43 stimmen die befragten Eltern tendenziell zu, dass eine räumliche Verlagerung des Verkehrsaufkommens stattgefunden hat. Dies wird zusätzlich durch

die allgemeine Wahrnehmung der Abnahme des Verkehrsaufkommens rund um die Schule mit einem Mittelwert von 3,36 bestätigt.

	Freiligrath Grundschule			Ostenberg Grundschule		
	Vor der Einführung der Schulstraße (n=62)	Nach der Einführung der Schulstraße (n=73)	Veränderung	Vor der Einführung der Schulstraße (n=163)	Nach der Einführung der Schulstraße (n=136)	Veränderung
Die Einrichtung der Schulstraße finde ich sinnvoll.	4,05	4,26	+ 0,21	4,51	4,31	- 0,19
<i>Befragung 1:</i> Ich denke, durch die Schulstraße wird sich die verkehrliche Situation vor der Schule verbessern. <i>Befragung 2:</i> Durch die Schulstraße hat sich die verkehrliche Situation vor der Schule verbessert..	3,80	3,88	+0,08	3,85	3,31	- 0,54
<i>Befragung 1:</i> Die Schulstraße kann zur Verbesserung der Schulwegsicherheit beitragen. <i>Befragung 2:</i> Die Schulstraße hat zur Verbesserung der Schulwegsicherheit beigetragen.	4,09	3,94	- 0,15	4,36	3,43	- 0,93
Die verfügbare(n) Hol- und Bringzone(n) in der Nähe der Schulstraße sind ausreichend und gut organisiert.	/	3,69	/	/	2,77	/
Die Einrichtung der Schulstraße hat das Verkehrsaufkommen auf umliegende Straßen verlagert.	/	3,43	/	/	3,29	/
Seit der Einrichtung der Schulstraße hat das Verkehrsaufkommen rund um die Schule spürbar abgenommen.	/	3,36	/	/	2,59	/

Tabelle 7: Durchschnittswerte der subjektiven Wahrnehmung zu Aussagen zur Schulstraße

An der Ostenberg Grundschule sind Erwartungen und tatsächlich wahrgenommene Wirkungen weniger konsistent. Die Erwartungen (erste Befragung) sind hoch, aber die Zustimmung zur Sinnhaftigkeit der Schulstraße sinkt nach deren Einführung um 0,19 Punkte, bleibt jedoch weiterhin auf einem sehr hohen Niveau, was auf eine grundsätzliche Befürwortung der Maßnahme hinweist. Auffällig ist der Rückgang der wahrgenommenen Verbesserung der Verkehrssituation um 0,54 Punkte. Offenbar sehen die Eltern in diesem Bereich ihre ursprünglichen Erwartungen nicht vollständig erfüllt, auch wenn die Maßnahme mit einem Durchschnittswert von 3,31 nicht grundsätzlich abgelehnt wird. Ähnlich verhält es sich bei der Schulwegsicherheit, deren Bewertung um 0,93 Punkte stark zurückging. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass die Schulstraße an der Ostenberg Grundschule hinter den Erwartungen der Eltern zurückbleibt. Der Rückgang der Werte in zentralen Bereichen wie der Verkehrssituation und der Schulwegsicherheit zeigt, dass die erhofften positiven Wirkungen aus Sicht der Eltern nicht in dem Maße eingetreten sind wie ursprünglich erwartet. Dennoch bleiben die Bewertungen überwiegend positiv.

Die zusätzlichen Aspekte, die in der zweiten Befragung untersucht wurden, zeigen jedoch deutliche Schwächen. Die Organisation der HUBs wurde mit einem Mittelwert von 2,77 deutlich schlechter bewertet als an der Freiligrath Grundschule. Dies weist auf einen Nachbesserungsbedarf in der Planung und Umsetzung der HUBs hin, um deren Akzeptanz und Funktionalität zu verbessern. Der Aussage, dass die Schulstraße zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf die umliegenden Straßen führt, wird mit einem Mittelwert von 3,29 tendenziell zugestimmt. Eine Abnahme des Verkehrsaufkommens um die Schule herum wird mit einem Mittelwert von 2,59 kaum gesehen.

4.2 Wirkungsevaluation II: Verkehrszählung und Verkehrsbeobachtung

Im Rahmen der Begehungen wurden die Verkehrsströme innerhalb der Schulstraßen gezählt und zusätzlich sämtliche Verkehrsmanöver sowohl im Abschnitt der Schulstraßen als auch in angrenzenden, relevanten Straßengebieten dokumentiert. Die Zählungen beziehen sich ausschließlich auf den Bereich der Schulstraße. Es bleibt somit unklar, ob die Kinder mit einem anderen Verkehrsmittel, wie dem Auto, zur Schule gebracht wurden und erst im Bereich der Schulstraße zu Fuß weitergingen. In Tabelle 8 sind die Ergebnisse der Verkehrszählung dokumentiert.

Freiligrath Grundschule

Die Daten zeigen deutliche Veränderungen im Verkehrsaufkommen. Insbesondere ist festzustellen, dass die Anzahl der Durchfahrten und Einfahrten in den betroffenen Abschnitt der Uranusstraße nach Einführung der Schulstraße deutlich von 68 auf 8 zurückgegangen ist. Auch die Anzahl der „Elterntaxis“ hat sich merklich verringert, von ursprüng-

		Freiligrath Grundschule			Ostenberg Grundschule		
		Vor Einrichtung der Schulstraße	Nach Einrichtung der Schulstraße	Veränderun g	Vor Einrichtung der Schulstraße	Nach Einrichtung der Schulstraße	Veränderun g
Ausfahrt Anwohnende		3	5	+ 2 (60%)	0	0	/
Durchfahrt oder Einfahrt		68	8	- 60 (88%)	14	9	- 5 (36%)
Elterntaxi	haltend	28	4	- 24 (86%)	8	3	- 5 (63%)
	parkend	7	0	- 7 (100%)	0	1	+ 1 (100%)
Kind zu Fuß	Ohne erwachsene Begleitung	52	32	- 20 (38%)	/	52	/
	In erwachsener Begleitung	44	68	+ 24 (55%)	/	17	/
Kind auf dem Tretroller	Ohne erwachsene Begleitung	3	1	- 2 (67%)	/	20	/
	In erwachsener Begleitung	3	0	- 3 (100%)	/	3	/
Kind auf dem Fahrrad	Ohne erwachsene Begleitung	0	0	/	/	3	/
	In erwachsener Begleitung	0	0	/	/	0	/

Tabelle 8: Ergebnisse der Verkehrszählung

lich 35 auf nur noch 4 Fahrzeuge. Die Anzahl der parkenden Fahrzeuge im Zusammenhang mit Schulwegfahrten sank von sieben auf null, während die Zahl der lediglich haltenden Fahrzeuge ebenfalls deutlich zurückging, jedoch bei vier verblieb. Dies deutet darauf hin, dass das Ein- und Durchfahrverbot zu einer effektiven Verkehrsberuhigung geführt hat, obwohl es nach wie vor punktuell zu Verstößen kommt. Die Gesamtzahl der zu Fuß gehenden Kinder erhöhte sich nach der Einführung der Schulstraße nur marginal von 96 auf 100. Auffällig ist jedoch die Verschiebung innerhalb des Fußverkehrs: Die Anzahl der Kinder, die den Schulweg ohne erwachsene Begleitperson zurücklegten, sank um 38%, während die Anzahl der Kinder in Begleitung Erwachsener um 55% anstieg. Eine mögliche Ursache für diese Entwicklung könnte im Schuljahresbeginn liegen, da insbesondere jüngere Kinder in den ersten Schulwochen häufig von ihren Eltern oder Erziehungsberechtigten begleitet werden. Gleichzeitig ist es wahrscheinlich, dass auch Kinder, die zuvor mit dem Auto direkt vor der Schule abgesetzt wurden, nun verstärkt zu Fuß begleitet werden. Vermutlich spielen beide Faktoren eine Rolle.



Abbildung 12: (a) Befahren des Gehwegs im Zuge eines Wendemanövers vor der Einführung der Schulstraße, (b) Halten und Parken in zweiter Reihe vor der Einführung der Schulstraße, (c) Wendemanöver in der Kreuzung Uranusstraße/Neptunstraße nach der Einführung der Schulstraße

Fotos: Brockhaus

Bei der Beobachtung von Verkehrsmanövern vor der Einführung der Schulstraße ergaben sich verschiedene sicherheitsrelevante Feststellungen. Besonders auffällig war die Häufung von Wendemanövern direkt vor dem Schultor, was zu gefährlichen Situationen für die Kinder führte, da diese Bereiche stark frequentiert waren. Dabei wurden insbesondere Pkw beobachtet, die rückwärts auf den Gehweg gefahren sind, um zu wenden, was ein erhebliches Sicherheitsrisiko für den Fußverkehr darstellt. Aufgefallen ist zudem ein PKW, der auf dem Zebrastreifen direkt vor der Schule hielt, was die Sicht auf die querenden Kinder erheblich einschränkte. Unabhängig davon gab es eine weitere kritische Verkehrssituation, bei der ein Fahrzeug stark bremsen musste, nachdem ein Kind übersehen wurde, das gerade den Zebrastreifen benutzen wollte.

Auffällig war zudem ein durchfahrender LKW, der die Verkehrssituation zusätzlich unübersichtlicher gemacht hat. Auch an der Kreuzung Uranusstraße/Neptunstraße wurden mehrere Wendemanöver beobachtet. Diese Kreuzung ist von zentraler Bedeutung, da viele Kinder sie auf ihrem Schulweg überqueren. Ein weiteres Problem bestand in der

falschen Nutzung der Parkflächen. Es wurde mehrfach beobachtet, dass Fahrzeuge außerhalb der gekennzeichneten Parkzonen oder in zweiter Reihe abgestellt wurden, was den Verkehrsfluss behinderte und zu unübersichtlichen Situationen führte. Besonders problematisch war auch das wiederholte Parken und Halten auf der falschen Fahrbahnseite.

Nach der Einrichtung der Schulstraße wurde an der Kreuzung Uranusstraße/Neptunstraße (nur) ein Wendemanöver registriert. Mehrere Fahrzeuge hielten im Kreuzungsbereich in zweiter Reihe, was die Situation vor Schulbeginn unübersichtlich macht. In der Schulstraße selbst gab es keine auffälligen Verkehrssituationen.

Ostenberg Grundschule

Die Verkehrszählung ergab eine deutliche Reduzierung der Einfahrten in die Sackgasse, die zur Ostensbergschule führt. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich am Ende dieser Stichstraße ein Parkplatz für Lehrkräfte befindet, was weiterhin eine Zufahrtsmöglichkeit für das Schulpersonal in diesen Bereich erfordert und eine vollständige Vermeidung von Einfahrten verhindert. Wir erinnern zudem daran, dass die Beobachtungen nicht zu den nachmittäglichen Sperrzeiten der Schulstraße erfolgten (vgl. Kap. 3.3.3). Im Hinblick darauf ist die Reduzierung der Pkw-Ströme außerhalb der Sperrzeit besonders positiv zu bewerten. Hinsichtlich der Elterntaxis konnte eine Verringerung der haltenden Fahrzeuge von acht auf drei beobachtet werden, während die Anzahl der parkenden Fahrzeuge von null auf ein Fahrzeug anstieg. Die aktiven Verkehrsmittel wurden nur im zweiten Beobachtungszeitraum gezählt. Es fällt auf, dass die weitaus meisten Kinder, die zu Fuß oder mit dem Tretroller unterwegs sind, ohne erwachsene Begleitung zur Schule kommen. Das dürfte zeigen, dass Eltern das Umfeld der Schulstraße als ausreichend sicher empfinden, um ihre Kinder diesen Weg eigenständig bewältigen zu lassen. Aber auch vor der Schulstraßeneinrichtung waren in der Stichstraße viele Kinder zu Fuß, auf dem Tretroller und mit dem Fahrrad unterwegs.

In Bezug auf Verkehrsmanöver hielten und wendeten in der Vorab-Beobachtung einige Fahrzeuge in der Sackgasse. Dennoch lässt sich die Verkehrssituation bereits vor der Einrichtung der Schulstraße als weitgehend übersichtlich beschreiben. Im zweiten Beobachtungszeitraum wurden zwei Wendemanöver beobachtet, in einem Fall führte dies dazu, dass ein Kind gezwungen war, kurzzeitig anzuhalten, um eine Kollision zu vermeiden. Zudem sind in Summe sechs Personen aufgefallen, die sich auf einem Fahrrad im Durchgangsverkehr befanden und von denen einige eine hohe Geschwindigkeit aufwiesen. Des Weiteren fiel auf, dass viele Kinder im Bereich der Schulstraße rannten, hüpfen und die gesamte Breite der Straße nutzten. Die Schulstraße bietet den Kindern somit eine hohe Bewegungsfreiheit und sie können das letzten Wegstück zur Schule spielerisch nutzen.



Abbildung 13: Kinder auf dem Weg zur Ostensbergschule (a) vor der Einrichtung der Schulstraße und (b) nach der Einrichtung der Schulstraße

Fotos: Brockhaus

Vergleich und Zusammenfassung

Ein Vergleich der Begehungen an beiden Schulen zeigt, dass die Freiligrath Grundschule durch die Sperrung einer zuvor stark befahrenen Straße eine deutlichere Verbesserung der Verkehrssicherheit aufweist als die Ostensbergschule. Die Verkehrszählung an der Freiligrath Grundschule zeigt, dass die Einführung der Schulstraße erfolgreich zur Verkehrsberuhigung und zur Verringerung der Elterntaxis im unmittelbaren Bereich der Schulstraße beigetragen hat. Allerdings konnte trotz der erhöhten Sicherheit im Schulumfeld keine Steigerung

eigenständiger Schulwege der Kinder beobachtet werden, da die Anzahl an laufenden Kindern in erwachsener Begleitung deutlich gestiegen ist. An der Ostenberg Grundschule, an der sich die Schulstraße in einer Sackgasse befindet, konnten zwar ebenfalls positive Effekte beobachtet werden, jedoch war die Verbesserung der Verkehrssituation weniger ausgeprägt. Dies liegt daran, dass der Verkehrsbereich rund um die Ostenberg Grundschule bereits vor der Einführung der Schulstraße vergleichsweise ruhig war.

4.3 Prozessevaluation: Die Perspektive der Experten und Eltern

Die Ergebnisse der Experteninterviews und der qualitativen Teile der Elternbefragung werden im Folgenden gemeinsam dargestellt. Wo sich unterschiedliche Perspektiven oder Betonungen zeigten, wird dies ausdrücklich berichtet. Wir beginnen mit den Punkten Idee und Planung der Schulstraße, die sich auf die Vorab-Erhebungen stützen. Dies wird gefolgt von einer Auswertung der Nachher-Erhebungen zu den Themen Durchführung und Betrieb, Reaktion und Wirkungen. Zitate mit den Kennzeichen A- und B- stammen aus Interviews mit kommunalen Akteuren, dementsprechend mit Experten, die sich zum Teil seit Jahren mit Verkehrsplanung und Schulwegsicherheit beschäftigen. Zitate mit den Kennzeichen OGS- oder FGS- stammen aus den Elternbefragungen und sind durch den persönlichen Bezug somit anders zu bewerten.

4.3.1 Idee

Ausgangslage

An beiden Schulen bestehen zahlreiche Probleme, die von den meisten Befragten als allgemeingültig eingestuft wurden. Vor allem die Gefahren für die Kinder werden als großes Problem angesehen. Dies bezieht sich auf verschiedene Arten von Gefahr, die laut den Befragten real und messbar sind. Weitaus am häufigsten genannt wurden die Gefahren des Straßenverkehrs, sowohl ausgehend vom Verhalten der Kinder als auch der anderen Verkehrsteilnehmenden. Aussagen wie die Folgende verdeutlichen die prekäre Situation:

„Was sich da morgens früh abspielt mit diesen Elterntaxis, das ist teilweise lebensgefährlich“ (A4, Pos. 4)

Aber auch konkrete andere Gefahren oder Probleme lassen sich identifizieren. Die Entwicklung der Kinder sei in Gefahr, die Gesundheit und die fehlende Konzentrationsfähigkeit durch zu wenig Bewegung, aber auch die Selbstständigkeit sowohl in der Gegenwart als auch in der Zukunft. Zurückführen lassen sich diese Gefahren zum einen auf lokale Gegebenheiten, aber auch auf allgemeine, sozial-kulturelle Entwicklungen in der Gesellschaft. Lokalspezifisch genannte Probleme sind schlechte Verkehrsinfrastruktur, verkehrliches Verhalten (vorrangig der Eltern in Elterntaxis) sowie das generelle Sozialverhalten zwischen Eltern und Anwohnenden. Zu den infrastrukturellen Problemen gehören unter anderem zu enge Straßen, schlechte, nicht vorhandene oder zu schmale Gehwege und fehlende Querungsmöglichkeiten. Auch die schon vorhandenen HUBs werden als zu klein oder an ungeeigneten Standorten befindlich wahrgenommen, insbesondere von den Eltern. Darüber hinaus identifizieren viele Eltern Probleme nicht nur in der künftigen Schulstraße, sondern auch in angrenzenden Straßen.. Besonders das Park- und Fahrverhalten der Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, wird wiederholt kritisiert. Hier heißt es, Wendemanöver, unachtsames Rückwärtssetzen und das Blockieren sicherer Übergänge verschärfen die Unübersichtlichkeit. Auch lokale Konflikte zwischen Eltern und Anwohnern, die über Jahre hinweg eskaliert sind, tragen zur Entstehung von Spannungen und Auseinandersetzungen vor dem Schulbeginn bei.

„Wir finden, da ist so ein Ärger, der da ist, der sich auch manchmal entlädt, wenn man, wenn die Eltern hier reinfahren, angesprochen werden, insbesondere von Nachbarn, die wurden schon mal als Nazis beschimpft oder sonstiges, weil 'ich trage ein Kopftuch, deswegen sprechen sie mich an'. Also es ist schon, der Umgangston ist rau, aber immer nur bei speziellen Familien, die dann auch schon bekannt sind.“ (A1, Pos. 63)

Die Probleme durch allgemeine gesellschaftliche Entwicklungen und mit sozio-kulturellem Hintergrund sind für die meisten Beteiligten weitaus schwammiger zu formulieren, denn hier spielen Emotionen und subjektive Wahrnehmungen eine große Rolle. Zum einen wird über das Verhalten der Eltern gesagt, dass es generell keine Argumentationskultur mehr gäbe, einige Eltern würden tun, was sie wollen, ohne sich belehren zu lassen – weder von anderen Eltern noch von Schulleitung oder Polizei. Oft fällt der Begriff „Helikoptereltern“; gemeint sind damit (nicht ganz treffend) Eltern, die ausschließlich das Wohl ihrer eigenen Kinder im Blick haben und dabei das Wohlergehen der anderen Kinder außer Acht lassen.

Erwartete Wirkung

Die Interviewten erwarten in den meisten Fällen eine positive Wirkung der Schulstraßen. Grundsätzlich wird sich erhöhte Verkehrssicherheit und weniger Gefahren, bedingt durch reduzierten Verkehr auf den Straßen, erhofft. Begründet wird dies dadurch, dass in die Straße keine Autos mehr einfahren dürften, also auch keine Park- oder

Wendemanöver mehr stattfinden. Auch die verstärkte Nutzung der HUBs, an denen ein sicheres Aussteigen möglich ist, soll die Gefahr entschärfen. Zusätzlich wird sich Einfluss auf das Verhalten der Eltern und somit ein Umdenken bei den Eltern erhofft, vor allem im Hinblick auf eine stärkere Eigenständigkeit und selbstständigere Entwicklung der Kinder und – damit verbunden – eine stärkere Bereitschaft, das Kind zu Fuß zur Schule kommen zu lassen:

„Zu sagen, der Schulweg morgens zur Fuß ist eben nicht schon die erste Bewegung am Morgen, sondern eben auch was für das Selbstbewusstsein der Kinder (...) Und das erhoffen wir uns eben dank der Schulstraße.“ (A2, Pos. 10)

Es gab allerdings, ausschließlich von Seiten der Eltern, auch Stimmen, die keine positiven Wirkungen erwarteten – dass beispielsweise nur eine Verlagerung des Problems gäbe oder dass das eigentliche Problem dadurch nicht gelöst werde. Darüber hinaus kann eine hohe Emotionalität des Themas festgestellt werden, sowohl im Frust auf die Elterntaxis, als auch in der Ablehnung der Schulstraße, wie in diesem extremen Beispiel zu erkennen:

„Das [die Schulstraße] ist ein gefundenes Fressen für Triebtäter und Mörder.“ (FGS57, F12)

Ziele in der Kommunikation

Bei den Zielen im Bereich Kommunikation stehen vor allem die Verbreitung von Informationen an Betroffene der Maßnahme, die Aufklärung der Eltern und die Transparenz bei Absprachen und Zuständigkeiten im Fokus. Laut den Interviews sollte die Informationsverbreitung über mehrere Akteure erfolgen: Einerseits von der Stadt an die Schulen, die diese Informationen an die Eltern weiterleiten, andererseits von der Stadt an die Anwohnenden und die Öffentlichkeit.

„Das [die Wirkung] hängt meiner Meinung nach sehr an der Kommunikation mit den Beteiligten, insbesondere mit der Elternschaft. Da hoffe ich jetzt einfach mal, dass die Schulen, die ausgewählt worden sind, die Elternschaft gut informiert haben.“ (A6, Pos. 11)

Die Hoffnung ist, dass auch die Polizei bei den Sperrungen vor Ort präsent ist und während der ersten Wochen Aufklärungsarbeit leistet. Bezüglich der Transparenz bei Absprachen wird sich erhofft, dass es klare Ansprechpersonen und Zuständigkeiten gibt. Es wird auf kurze Kommunikationswege gesetzt und dass kurzfristig auch Änderungen, beispielsweise der Sperrzeiten möglich sind. Die Akteure halten es für entscheidend, dass ein Beschwerdemanagement implementiert wird, idealerweise koordiniert und an einer zentralen Stelle gebündelt.

Prüfung von Alternativen zur Schulstraße

Im Zuge der Zielfindung sollte sich im Prozess des Verkehrsversuchs auch mit Alternativen zur Straßensperrung beschäftigt werden. Die meisten Akteure sehen die Maßnahme bereits als das härteste Mittel, um dem Problem Elterntaxis entgegenzuwirken. Dabei werden zwei Alternativen thematisiert: erstens wirksame Alternativen zur Schulstraße, zweitens eine andere Art und Weise der Umsetzung der Schulstraße. Dabei wird angenommen, dass die Sperrung nur über die Präsenz der Polizei ernst genommen wird. Es müsse also ein Weg gefunden werden, die Sperrung dauerhaft zu ermöglichen:

„Also so richtig was bringen würde das nur, wenn da eine mechanische Sperre ist.“ (A4, Pos. 6)

Andererseits sehen die Akteure auch ohne die Schulstraße die Möglichkeit einer Verbesserung der Situation: die Einrichtung von HUBs und die Verbesserung der (Fußgänger-)Infrastruktur um die Schule. Viele Eltern würden sich in diesem Zuge auch die Minderung der erlaubten Geschwindigkeiten vor der Schule oder zumindest die Umsetzung von Maßnahmen, die zur Geschwindigkeitsreduzierung beitragen, zum Beispiel Berliner Kissen (Fahrbahnschwellen, die an zu schnellem Fahren hindern). Weitere Vorschläge umfassen den Einsatz von Schülerlotsen, die Förderung von Schulweggemeinschaften, Anpassungen im ÖPNV sowie eine kontinuierliche Aufklärung der Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Diese Maßnahmen werden als potenzielle Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssituation betrachtet.

Bei den Schulen kann großer Optimismus festgestellt werden. Sie freuen sich, dass seitens der Stadt die Probleme erkannt werden und sie in der Problembewältigung unterstützt werden. Die Behörden der Stadt und der Polizei sind ebenfalls positiv eingestellt, wenn auch ein wenig vorsichtiger in ihren Aussagen und Formulierungen. Dies liegt womöglich daran, dass sie wissen, dass es sich bei der Maßnahme der Schulstraße um ein neuartiges Konzept handelt und es in einigen Ämtern noch keine Erfahrungen mit Verkehrsversuchen und deren Verstetigung gibt. Die Idee für dieses Projekt stammt in erster Linie aus ähnlichen Versuchen in NRW, den Ergebnissen aus den „So läuft das!“-Projekten und dem Rechtsgutachten des MUNV NRW. Wissen zu dem Thema und die Vernetzung der Akteure fand vor allem über den Arbeitskreis „Runder Tisch zur Prävention von Kinderunfällen“ statt. Es besteht Ergebnisoffenheit und die Hoffnung durch die wissenschaftliche Evaluation neue Erkenntnisse zu erlangen und aus dem Verkehrsversuch zu lernen.

Die Handlungsmöglichkeiten der einzelnen Akteure sind durch ihren jeweiligen Kompetenzbereich eingeschränkt. Für den Prozess ist es wichtig, dass den Akteuren ihre Aufgaben im Projekt bewusst sind. So liegt es beispielsweise in der Verantwortung der Schule, die Eltern zu gewinnen, sie umfassend zu informieren und entsprechend aufzuklären. Sie sind gleichsam der Kommunikationsweg über die Eltern an die Stadtverwaltung (und umgekehrt). Das Tiefbauamt, Abteilung Verkehrswege, ist als Projektleitung für organisatorische Angelegenheiten zuständig und ist sich dieser Rolle auch bewusst. Klar ist auch die Position des Schulamtes, das ebenfalls als Koordinator in der Planung der Maßnahme fungiert. Auch die Polizei ist sich bewusst, dass ihre Arbeit bei der Durchführung der Sperrung eine zentrale Rolle spielt, sieht jedoch ihre Verantwortung bereits in der Planungsphase, in der sie aktiv mitwirkt.

4.3.2 Planung

Hier konnten die Bereiche Umsetzung und Betrieb, begleitende Maßnahmen, Kommunikation, Ressourcen sowie Akzeptanz identifiziert werden.

Umsetzung und Betrieb

Die Erwartungen und Zielformulierungen an die Umsetzung und den Betrieb der Maßnahme sind an verschiedene Meilensteine und die jeweiligen Akteure in der Umsetzung geknüpft. Zum einen sind die Erwartungen der Akteure in der Organisation an das Tiefbauamt (Projektleitung und Straßenverkehrsregelung) gebunden. Zum anderen sind für den Betrieb und die Nutzung der Schulstraße Erwartungen der Akteure an die Eltern geknüpft. Es wird sich erhofft, dass die Eltern die HUBs nutzen, die Verkehrszeichen beachten und sich nicht verkehrswidrig verhalten.

„[Ich befürchte, dass] die bereits existierenden Halteverbote an der Straße An der Palmweide noch mehr als bisher missachtet werden. Schon jetzt wird regelmäßig in unmittelbarer Nähe der Zebrastreifen gehalten und auch in Einmündungsbereichen.“ (OGS34, F13)

Am wichtigsten bewerten alle Akteure die Durchführung von Kontrollen, die fast ausschließlich an die Polizei gebunden ist.

„Ich befürchte, dass es nur mit Unterstützung der Polizei geht. Das heißt, das Projekt steht und fällt aus meiner Sicht mit der Begleitung der Polizei.“ (A5, Pos. 8)

Weiterhin sollen die Verstöße auch geahndet werden. Laut Polizei wäre es sinnvoll erst ein verkehrsdidaktisches Gespräch zur Aufklärung zu führen, dann aber konsequent zu ahnden.

„Also man sagt ja bei Kindern, in der Kindererziehung, wenn ich ein Verbot ausspreche, muss ich auch eine Sanktion durchführen können, sonst kann ich mir das Verbot eigentlich schenken.“ (A1, Pos. 67)

Hemmnis	Treiber
- Keine alternativen Haltemöglichkeiten für die Eltern; Parken im Halteverbot; Verschieben des Chaos vor die Schulstraße - Nicht genügend Platz an der HUB - Angeordnete Parkplätze um die Schulstraße herum sind nicht frei - Herauslassen der Kinder an der HUB an der Hauptstraße oder an anderen Haltepunkten ist gefährlicher als vor der Schule, Restschulweg nicht sicher genug - Höheres Verkehrsaufkommen in den umliegenden Straßen - HUBs werden nicht angenommen	- Einrichten und Erweiterung der HUBs mit eindeutiger Beschilderung - Ostenberg Grundschule: nähere HUB einrichten - Teilweise vorgesorgt durch die vorherige Teilnahme an "So läuft das!" und der damit verbundenen Einrichtung von HUBs - Eindeutig beschilderte, gesicherte Restschulwege von den HUBs zur Schule - Die verkehrliche Situation auf den umliegenden Straßen sollte mitbetrachtet werden; Sicherheit sollte gegeben sein - Auswahl der Schulstraßen als Nebenstraßen führt dazu, dass keine Verkehrsverdrängung zu erwarten ist - Evaluation der HUBs während den ersten Wochen -> Anpassen der HUBs

Tabelle 9: Hemmnisse und Treiber der Hol-, Bring- und Parksituation (Aussagen aus den Interviews und Elternfragebögen)

Die befragten Akteure haben sich bereits mit vielen Hemmnissen und Treibern auseinandergesetzt. Nicht nur die erwartete personelle Knappheit kann zu Problemen in der Umsetzung und dem Betrieb führen. Sowohl bezüglich der HUBs als auch der Sperrung an sich und sogar der Evaluation werden Hemmnisse und Treiber genannt. Dabei wird

bereits die Verstetigung angesprochen. Die Hol-/Bring- und Parksituation ist vor allem den Eltern sehr wichtig. Es sollte genügend Ausweichmöglichkeiten und möglichst keine räumliche Verlagerung des Problems geben. In Tabelle 9 werden die Hemmnisse und Treiber gegenübergestellt.

Die genannten Hemmnisse und Treiber der Sperrung im Bereich Umsetzung und Betrieb überdecken sich teilweise mit denen im Bereich der Ressourcen und auch der Kommunikation. Nicht immer können die verschiedenen Aussagen eindeutig einem Bereich zugeteilt werden. Dennoch werden sie in Tabelle 10 zusammengefasst, da sie die Erwartungen und Möglichkeiten eines reibungslosen Ablaufes der Sperrung der Schulstraße spiegeln.

Hemmnis	Treiber
- Keine entsprechenden Verkehrszeichen vorhanden (keine Regelung dazu in der StVO) - Knappe personelle Ressourcen beim Ordnungsamt -> keine regelmäßigen Kontrollen des ruhenden Verkehrs möglich - An die Sperrung nur mit Beschilderung (Verkehrszeichen) werden sich manche Eltern nicht halten	- Gewährleistung der Einhaltung, ggfs. durch technische/bauliche Maßnahme (Schranke, Poller) und ersichtliche Beschilderung - Unterstützung durch Schülerlotsen - Regelmäßiges Kontrollieren der Sperrung durch die Polizei; Präsenz der Polizei zu den Sperrzeiten - Ausnahmen ermöglichen, z.B. für Lehrkräfte, Anwohnende, bei Krankheit des Kindes; Busverkehr ermöglichen - Zu Schulbeginn und zu Schulende sperren

Tabelle 10: Hemmnisse und Treiber der Straßensperrung (Aussagen aus den Interviews und Elternfragebögen)

Begleitende Maßnahmen

Sowohl in den Interviews als auch in der Befragung der Eltern fiel auf, dass die meisten Personen die Schulstraße nicht als allein stehende Maßnahme betrachten, sondern als Teil eines größeren Schulmobilitätskonzeptes. Dabei lassen sich die begleitenden Maßnahmen in *bauliche*, *verkehrsregelnde*, *organisatorische* und *verhaltensbezogene oder präventive Maßnahmen* einteilen.

Bei den baulichen Maßnahmen geht es vorrangig um das Einrichten, Erweitern oder räumliche Verlegen der HUBs. Dies ist vor allem den Eltern wichtig, und zwar gleichermaßen denjenigen, deren Kinder zu Fuß zur Schule gehen als auch denen, die ihre Kinder mit dem Auto bringen und holen. Oft genannt wurde auch die Einrichtung weiterer sicherer Quermöglichkeiten in der näheren Schulumgebung. Die Einrichtung weiterer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wird ebenfalls (einmal) genannt.

In Bezug auf verkehrsregelnde Maßnahmen richten sich die Wünsche auf eine erhöhte Überwachung des Haltens und Parkens in der Schulumgebung, die Einrichtung zusätzlicher Lichtsignalanlagen zum sicheren Queren und Geschwindigkeitskontrollen vor der Schule und in der Umgebung. Organisatorisch soll, wie auch schon bei den baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen ersichtlich, die Schulumgebung in der Evaluation und der Bewertung der Maßnahme mitbetrachtet werden. Maßnahmen, die verhaltensbezogen oder präventiv wirken sollen, werden ebenfalls genannt. Erhofft wird sich, dass weiterhin die Verkehrserziehung, die Aufklärung und die Kommunikation nebenher weiterläuft und verstärkt wird.

Kommunikation

Der Bereich Kommunikation scheint für viele Beteiligte von großer Wichtigkeit. Als Bereiche ließen sich die Kommunikation der Sperrung, die Bereitstellung von Informationen sowie die akteursübergreifende Zusammenarbeit erkennen. Die genannten erwarteten Treiber und Hemmnisse hierzu sind in Tabelle 11 dargestellt.

Ressourcen

Auch Ressourcen erwiesen sich erwartungsgemäß als von zentraler Bedeutung (Tabelle 12). Dabei wurde deutlich, dass personelle Ressourcen besonders wichtig für die Umsetzung sind. Zeitliche Ressourcen (bzw. Mangel daran) werden vor allem mit der langfristigen Umsetzung in Verbindung gebracht; in diesem Zusammenhang wird auch die Beschaffung von Beschlüssen und Geldern thematisiert. Besonders in Bezug auf die langfristige Verstetigung werden mehr Probleme als Lösungen erwartet, da die Planung und die darauffolgende Umsetzung des Versuchs recht schnell verliefen. Eine weitere Ressource, für die allerdings nur erwartete Hemmnisse genannt worden sind, ist die vorhandene Infrastruktur. Generell fällt auf, dass Ressourcen insgesamt als Herausforderung gesehen werden und nach Aussagen der Akteure teilweise nicht explizit treibend entgegengewirkt werden kann.

Bereich	Hemmnis	Treiber
Kommunikation der Sperrung	- Schlechte Absprachen mit den Schulen zu den Absperrzeiten - Zeitpunkt: Eltern werden nach den Sommerferien vor vollendete Tatsachen gestellt - Wellenartiges Verständnis der Eltern zu dem Thema: Nach der Einrichtung, nach Aktionen mit der Polizei, meist gutes Verhalten; aber ab den Wintermonaten wird es schwierig für die Eltern, nicht mehr das Auto zu nutzen	- Klare Uhrzeiten und Absprachen - Eindeutige und unmissverständliche Beschilderung: Schulstraße, HUBs und Schulwege - Haltung der Schule: Vorbildfunktion der Lehrkräfte an den Schulen: trotz Ausnahmegenehmigung auch das Fahrrad nehmen oder zu Fuß kommen/ weiter weg parken - Bußgeld-Strafen erst nach einer Weile einführen - Immer wieder nachsteuern, regelmäßige Kontrollen der Einfahrt; dauerhafte Aufklärung
Bereitstellung von Informationen	- Briefe werden nicht immer gelesen oder vergessen - Unverständnis und Unwissenheit der Eltern oder Anwohnenden - Einbezug der Anwohnenden mit anderen Interessen als die Schule/Eltern/Kinder; falsch gewählter Radius bei der Information der Anwohnenden	- Regelmäßige und häufige Information an die Eltern (auch im Vorhinein und auch über die Kinder); Informationen auf die Homepage der Schulen - Aufklärung: positives Bild von Alternativen zum Auto schaffen; negative Aspekte des Schulweges mit dem Auto darstellen - Frühzeitige Information/ Ausnahmegenehmigungen der Einfahrt - Pressemitteilungen; mediale Aufmerksamkeit schaffen; Internetauftritt/ FAQ Seite / Erklärungsvideos
Zusammenarbeit der Akteure	- Keine klaren Zuständigkeiten, niemand fühlt sich Verantwortlich (z.B. für Beschwerden) - Terminunstimmigkeiten zwischen den kommunalen Akteuren in der Planung/Vorbereitung - Keine Einblicke in den Arbeitsbereich der anderen Akteure/ Dinge dauern länger etc., -> teilweise schlechtes Verständnis - Kurzfristigkeit; hohe Arbeitsbelastung - Ohne politischen Willen können einige Maßnahmen nicht umgesetzt werden	- Eine Stelle bei der Stadt, die als Ansprechpartnerin für Schulwege gilt; Einrichtung konkretes Beschwerdemanagement - Besprechungen zwischen den kommunalen Akteuren im Vorgang zur Planung und im Nachgang zur Evaluation - Transparenz zwischen den Akteuren - Aufklärung und Wissensvermittlung in die Politik tragen -> langfristige Folgen in Bezug auf Verkehrswende -> "Also, dass das Thema halt eigentlich viel größer ist als nur sichere Schulwege schaffen" (A3 Pos. 85) - Hoher Stellenwert der Sicherheit von Kindern in den Behörden - Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern (Verkehrswacht, ADFC) z.B. Erstellung von Bannern für erhöhte Sichtbarkeit und Information

Tabelle 11: Erwartete Hemmnisse und Treiber in der Kommunikation (Aussagen aus den Interviews und Elternfragebögen)

Akzeptanz

Die Interviewten heben hervor, dass die Maßnahme voraussichtlich von einem Großteil der Eltern akzeptiert wird, obwohl sie gleichzeitig wiederholt auf die bestehende Problematik mangelnder Akzeptanz hinweisen. (Tabelle 13). Das Kinderwohl rücke in den Hintergrund und der Kontrollwahn der Eltern werde immer größer. Laut den Schulen stehen viele Familien unter erheblichem Druck, geprägt von Zeitmangel und Sorgen, was in einigen Fällen zu aggressivem Verhalten führen kann. Allerdings handelt es sich dabei lediglich um eine kleine Gruppe der Eltern.

Die Anwohnenden werden als unproblematisch eingestuft. Zudem wird davon ausgegangen, dass die Anwohnenden dadurch, dass sie aus der Straße ausfahren dürfen, nicht zu stark in ihrer Freiheit eingeschränkt werden und somit die Sperrung akzeptieren. Die Projektleitung beteuert allerdings noch einmal, dass nicht erwartet werden kann, dass die Schulstraßen von allen akzeptiert werden. Dies sei aber Gegenwind, der bei einem solchen Pilotprojekt ausgehalten werden sollte, solange die Maßnahme mehr Sicherheit für die Kinder schaffen kann.

Bereich	Hemmnisse	Treiber
Zeitliche Ressourcen	▪ "Sportliche" Planung: Es braucht Zeit zum Vorbereiten ▪ Langfristige Planung der HUBs noch nicht umgesetzt -> keine konsequente Umsetzung von Planungen, da z.T. personengebunden ▪ Bei Verstetigung: Rechtlich/zeitlich gebunden: drei Monate vor Teileinziehung muss das bekannt gegeben werden	
Finanzielle Ressourcen	▪ Wenn Evaluation die Verstetigung befürwortet, muss Stadt sich personell und finanziell aufstellen ▪ Es fehlen klare Ansagen "von oben" ▪ Politischer Wille und Beschlüsse	▪ Frühzeitiges Einbringen in den Bezirksvertretungen zum Beschluss ▪ Zur Wichtigkeit des Themas aufklären
Personelle Ressourcen	▪ Personalmangel bei der Polizei/ dem Ordnungsamt für Kontrollen der Einfahrt und ruhenden Verkehr (HUBs) -> Eltern fahren dennoch ein ▪ Kontrolldruck kann nicht ein Jahr lang hochgehalten werden ▪ Großprojekte/Urlaubszeiten behindern die Planung von solchen Projekten/ Abstimmungen zwischen den kommunalen Akteuren	▪ Es wird so viel Personal zur Verfügung gestellt wie möglich: "Also ich kann versichern, dass die unterschiedlichen Dienststellen, Institutionen hier innerhalb [der Institution], dass allen das Thema Verkehrssicherheit im Bereich von Kindern total wichtig ist und auch keiner gezögert hat, da Unterstützungskraft zur Verfügung zu stellen." (A6, Pos. 43)
Infrastruktur	▪ Zu schlechte Infrastruktur um die Schulen, um z.B. HUBs einzurichten -> städtebaulich bedingt ▪ Rückstau an Maßnahmen -> Umsetzung vor allem baulicher Maßnahmen dauert lange	

Tabelle 12: Erwartete Hemmnisse und Treiber in den Ressourcen (Aussagen aus den Interviews und Elternfragebögen)

4.3.3 Durchführung und Betrieb

Sperrung

In der Organisation der Einrichtung der Maßnahme gab es keine Probleme zu verzeichnen. Die Beschilderungen der Schulstraßen sowie der neu eingerichteten HUBs wurden pünktlich zum Ende der Sommerferien angeordnet und angebracht. Wie erwartet, war die Präsenz der Polizei ein wichtiger Treiber für die Sperrung; als die Präsenz der Polizei abnahm, fuhren einige Personen ordnungswidrig in die Straße ein.

„Weil das habe ich festgestellt, nur die reine Beschilderung, die bringt nichts. Da hält sich keiner dran. Wenn die Polizei da steht, dann werden sie vorsichtiger. Aber auch selbst mit der Polizei, wenn die dabei steht, sind viele Verkehrsteilnehmer, die dann trotzdem da ihr Ding durchziehen.“ (B4, Pos. 35)

Eltern können ihr Einfahren in die Straße spontan anpassen, da sie sehen, ob die Polizei sich zum Kontrollieren positioniert hat. Von vielen Akteuren wurde das Verhalten der Polizei und die Zusammenarbeit dennoch als positiv bewertet. Es gab verkehrsdidaktische Gespräche und es wurde deeskalierend und aufklärend gehandelt. Auch die Schulen fühlten sich grundsätzlich gut betreut und freuten sich über die verbesserte Beziehung mit den lokalen Behörden.

Es wurden mehrere Anfragen für Ausnahmegenehmigungen seitens der Eltern und der Lehrkräfte gestellt, was von der Stadtverwaltung abgelehnt wurde. Schlussendlich wurden aber doch für die Anwohnenden von einer der zwei Schulen Ausnahmegenehmigungen erteilt, da laut Aussagen der Stadtverwaltung die Sperrung am Nachmittag relativ lang ist. Darüber gab es einige Beschwerden, vor allem von Lehrkräften, die keine Ausnahmegenehmigung erhielten.

Bereich	Hemmnisse	Treiber
Eltern	▪ Nichtbeachtung der HUBs ▪ Unannehmlichkeiten bei Notfällen etc. ▪ Beschwerden, Rechtfertigungen und Diskussionen der Eltern; ▪ Einschränkung der Freiheit bzw. des Freiheitsgefühls	▪ Verschärfte Ansprache der Eltern; uniformierte Ansprache: Kommunikation der Polizei als Sprachrohr, Regelmäßige Kontrolle und Konsequenzen durch die Polizei ▪ Ausnahmeregelungen ermöglichen ▪ Spezielle Elternabende, Schulpflegschaftssitzungen in denen die Bedenken der Eltern thematisiert werden können; Aufklärung; Sperrung nur zu den Zeitfenstern, in denen es unbedingt nötig ist ▪ Einführen präventiver Maßnahmen (z.B. Verkehrszähler) ▪ Kooperationspartner finden und nutzen (ADFC; Verkehrswacht) ▪ Kommunikation und Transparenz
Anwohnende	▪ Kritische Meinungen in der Presse/ in den Medien	▪ Frühzeitige Informationen an die Anwohnenden ▪ Kritische Hinterfragung nutzen, um entsprechende Anpassungen und Reaktionen zu machen ▪ Auswahl der Schulen und der Straßen unter Mitbeachtung der Anzahl der Anwohnenden im Vorhinein

Tabelle 13: Erwartete Hemmnisse und Treiber in der Akzeptanz (Aussagen aus den Interviews und Elternfragebögen)

Begleitende Maßnahmen

Die wichtigste begleitende Maßnahme, wie sich auch schon in den Vorab-Interviews herausgestellt hat, waren die HUBs. Viele Eltern haben sich über die gute Organisation der HUBs gefreut, während andere einige Probleme zu verzeichnen hatten. Grundsätzlich sind die HUBs jedoch sowohl in ihrer Anzahl als auch in ihrer Kapazität unzureichend. Zudem funktionieren sie nur für haltende, nicht aber für parkende Elterntaxis. Laut Aussagen der Eltern und der Schulen möchten viele Eltern lieber parken und ihre Kinder zur Schule begleiten:

„Ja, weil Eltern ja dann auch nicht nur halten, sondern auch da ihr Auto stehen lassen, um die Kinder hier runter zu begleiten.“ (B2, Pos. 35)

Dies führt zum einen zur Überfüllung der HUBs, zum anderen auch zur Parkplatzsuche in der Umgebung der Schule, was wiederum zu Beschwerden von Anwohnenden führt.

Als weitere bauliche Maßnahme wurde an einer Schule ein Piktogramm auf den Boden der Fahrbahn angebracht. Andere bauliche Maßnahmen wurden nicht durchgeführt. Als organisatorische Maßnahme wurde ein Banner entwickelt, das vor den Schulen aufgehängt werden sollte, um die Sichtbarkeit und Aufklärung zu erhöhen.

Kommunikation

Sowohl die Schulen als auch die Stadtverwaltung haben vor der Einrichtung der Schulstraßen umfassende Informationsmaßnahmen durchgeführt. Die Schulen informierten die Eltern ausführlich über Newsletter, Elternabende und Infopost, während die Stadtverwaltung Pressemitteilungen sowie Mitteilungen für die Anwohnenden herausgab. Die Akteure waren sich einig, dass die Transparenz zwischen den Akteuren in den Auskünften immer gegeben sein sollte, um Informationsverluste zu vermeiden, Fehlinformationen vorzubeugen und potenziell negative Reaktionen, beispielsweise seitens der Presse, zu verhindern.

Die Zusammenarbeit im Verlauf des Projektes seit der Sperrung bringt konträre Meinungen hervor. Positiv war für die meisten Akteure, dass sie sich schon kannten, entweder durch das „So läuft das!“-Projekt oder durch verwaltungsinterne Arbeitsgruppen.

Es gab allerdings auch Kritik an der Zusammenarbeit. Beispielsweise sprach eine Schule davon, dass sie keine Informationen über eine zuständige Person bekommen habe, beispielsweise für die gewünschte Erhöhung des Kontrolldrucks. In diesem Zusammenhang kann auch erwähnt werden, dass Personalwechsel in der Stadtverwaltung die Kommunikation erschwert haben. Fast alle Akteure bekamen auf unterschiedlichen Wegen Beschwerden; es

konnte nicht ausgemacht werden, ob teilweise an unterschiedlichen Stellen doppelt Beschwerden eingegangen sind. Auffällig war, dass sich die meisten Akteure in der Beantwortung der Beschwerden auf die wissenschaftliche Begleitung gestützt haben.

„Nein, ich habe einfach nur freundlich geantwortet, dass ich das nachvollziehen kann und dass wir das im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung einfach mal einfließen lassen, ihre Bedenken, Sorgen, was auch immer.“ (B2 Pos. 63)

4.3.4 Reaktion

Sicherheitsgefühl

Die weitaus am häufigsten genannte positive Auswirkung der Schulstraßen war an beiden Schulen die wahrgenommene erhöhte Sicherheit der Kinder. Die Eltern, aber auch die Schulen und Verwaltungsakteure geben an, die Situation sei nun sicherer. Es seien weniger Autos in der Straße, es werde langsamer gefahren und es gebe weniger gefährliche und chaotische Wendemanöver. Generell sei es in den Straßen ruhiger und das Queren in der Straße würde erleichtert. Viele Eltern schreiben allerdings ausdrücklich nur von mehr Sicherheit in der Straße vor der Schule, nicht jedoch auf dem gesamten Schulweg

„10% des Schulwegs sind jetzt sicherer... wenig, oder?“ (OGS-2-42, F12)

Verkehr

Bezüglich der Folgen für den Verkehr sind die Meinungen zwiespalten, allerdings in den meisten Fällen positiv. Die wohl größte negative Reaktion ist, dass sich laut Aussagen der Eltern viele Eltern nicht an die Sperrung halten. Oft wird erwähnt, dass der Verkehr sich räumlich verlagert habe, zum einen an den Anfang der Schulstraßen, zum anderen in umliegende Straßen. Dies ist der Fall, da die Kinder zu einer HUB gefahren werden oder im Schulumfeld nach einer Parkmöglichkeit gesucht wird. Die Wendemanöver finden nun also im gesamten Schulumfeld statt:

„Umliegende Straßen sind höher belastet und dort kann es zu Gefahrensituationen kommen“ (OGS-2-1, F13)

Zusätzlich gab es Komplikationen in der Kommunikation zwischen den Anwohnenden und der Polizei. Über die Möglichkeit der Ausfahrt aus der Schulstraße sei nicht informiert worden, beziehungsweise den Anwohnenden waren die Regelungen nicht klar. Die Polizei habe die Anwohnenden mit ihrer Präsenz eingeschüchtert und sie seien nicht aus der Straße ausgefahren, obwohl sie es gedurft hätten.

Akzeptanz

Grundsätzlich akzeptieren die meisten Eltern und Kinder die Sperrung nach Aussage der Schulen:

„Also die Eltern akzeptieren das und für die Kinder, die eben auch schon mal so gefragt worden sind, ich bin häufig auch unten und frage die Kinder dann auch, wie geht es dir denn jetzt so auf dem Weg zur Schule? Für die ist das wesentlich angenehmer.“ (B1 Pos. 2)

Es sei auch dazu gekommen, dass die Wirkung der Schulstraße auf die zweite Hol- und Bringzeit "übergeschwappt" sei. Dies lässt einige Interviewte vermuten, dass es zu einem Umdenken in der Elternschaft gekommen ist. Generell scheint das Thema Schulwegsicherheit einen höheren Stellenwert bei den Akteuren bekommen zu haben. Obwohl sich einige nicht an das Verbot hielten. Viele Akteure sehen ein, dass sich einige Eltern nie an das Verbot halten werden, denn es wird davon ausgegangen, dass man nicht alle Menschen überzeugen könne. Die Interviewten wollen die Beschwerden aber nicht überbewerten:

„Das verlagert sich und jetzt durch das Verlagerte gibt es Anwohner, die sich beschweren oder eben Eltern, die beklagen, dass sie keine Möglichkeiten haben. (...) Aber auch das waren, glaube ich, nur zwei Eltern. Man darf es auch nicht überbewerten. Mal sehen, was die Bögen vielleicht noch ergeben. Das kann sein, dass sich da einige noch mal zu auslassen. Die Anwohner hier in der Straße direkt, die sind begeistert.“ (B2, Pos. 19 - 21)

Die Beschwerden über die Einrichtung der Schulstraßen kamen fast ausschließlich von den Anwohnenden, weniger von den Eltern. In den meisten Fällen finden aber auch die Anwohnenden positive Worte für das Projekt und für die Sperrung, finden allerdings die Kommunikation und die Umsetzung nicht gelungen. Sie sind zusätzlich genervt von den Eltern, die an den Tagen, an denen die Polizei nicht präsent ist, dennoch einfahren. Viele sprechen sich auch für die Einführung von Ausnahmegenehmigungen aus, vor allem in Krankheitsfällen der Kinder; dies führe auch zur Steigerung der Akzeptanz. Die Meinungen der Eltern und Anwohnenden werden von den Akteuren ernst genommen, aber sie hinterfragen, ob wirklich ein Umdenken stattgefunden hat oder aber nur der Kontrolldruck zur Akzeptanz führt.

4.3.5 Auswirkung

Umsetzung und Betrieb

Die meisten Interviewten und vor allem die Eltern wünschen sich eine zeitliche und räumliche Erweiterung der Straßensperrungen:

„Bitte eine dauerhafte Schulstraße ohne Kompromisse!“ (OGS-2-113)

Der Kontrolldruck solle beibehalten oder noch ausgeweitet werden, da sich ansonsten viele Personen nicht an die Sperrung hielten. Dabei sollten nicht nur verkehrsdidaktische Gespräche geführt, sondern vermehrt auch Bußgeldbescheide ausgestellt werden. Auch die Umgebung solle dabei mit beachtet und kontrolliert werden, hier vor allem der ruhende Verkehr, es ist also eine Zusammenarbeit mit dem Ordnungsamt gewünscht. Falls der Kontrolldruck nicht ausreicht, betrachten die Akteure als mögliche Konsequenz die Installation einer Schrankenanlage oder herausfahrbarer Poller als notwendig, um regelwidrige Einfahrten wirksam zu verhindern. Es gebe jedoch keine Blaupause für die Schulstraße, es müsse immer schulspezifisch geprüft werden, welche Lösung am sinnvollsten ist.

Kommunikation

Übergreifend wird die Transparenz der Kommunikation zwischen den Beteiligten und Betroffenen als wichtig benannt. Die Bereitstellung von Informationen sollte frühzeitig in Gang gesetzt werden und Betroffene sollten im besten Fall auch bereits in der Planung mit einbezogen werden. Die Informationen sollten dann über verschiedene Kanäle verbreitet und auch längerfristig aufrecht erhalten werden. Vor allem für die Schulen sollten die Informationen jedes Jahr erneut verbreitet und in den Schulalltag eingegliedert werden. In Zukunft, so sind sich die Interviewten einig, sollte die Zeit und Mühe aufgebracht werden, eine Informationsveranstaltung für die Bürgerschaft zu organisieren. Dies soll zum einen Misskommunikation vermeiden und Mitgestaltung der Maßnahmen ermöglichen. Da dies nicht passiert ist, wünschen sich einige Akteure eine Art nachholendes Zwischen-Resümee als Veranstaltung, um zu signalisieren, dass etwas passiert, dass man nach dem Ergebnis der Evaluation weiterdenkt und überlegt, ob die Maßnahme verstetigt wird.

Als ein wichtiger Punkt in der Aufklärung über Schulstraßen, über den eigenständigen und aktiven Schulweg und über Verkehrssicherheit wird der Einbezug der Kinder gesehen.

Für alle Akteure ist es von zentraler Bedeutung, dass Absprachen verbindlich sind und eine gemeinsame, koordinierte Umsetzung gewährleistet wird. Die Kommunikationswege sollten klar sein: Wer ist für welche Informationsbereitstellung zuständig, wer sind die Ansprechpersonen? Durch das Projekt sind die Kommunikationswege nun kürzer und können auch zukünftig für Anpassungen oder andere Absprachen genutzt werden. Auch der Kontakt und der Austausch unter den Schulen ist wichtig für die langfristige Verstetigung. Denn als Grund für die teilweise nicht optimale Zusammenarbeit wurde bei den Dortmunder Akteuren die Durchführung als Pilotprojekt genannt. Die Arbeit „on top“ forderte den Akteuren einiges ab, da die notwendigen Ressourcen für die Umsetzung aus dem Vorhandenen geschöpft werden musste.

Organisation

Die Akteure haben sich darauf verständigt, sich nach den ersten Monaten erneut zu treffen, um gemeinsam die Verstetigung der Schulstraßen zu planen. Dabei wird eine vereinfachte Organisation als entscheidend erachtet, insbesondere durch verkürzte Kommunikationswege und klar definierte Ansprechpersonen. Dafür schlagen einige der Akteure bestehende Arbeitsgruppen vor, die mit dem Thema vertraut und gut vernetzt sind. So wurde der in Dortmund bereits bestehende Runde Tisch zur Prävention von Kinderunfällen mit der untergeordneten Verkehrs-AG genannt. Alternativ könnte ein neues Team geschaffen werden:

„Genau, deswegen eigentlich wäre langfristig ganz gut, wenn so ein Team geschaffen wird, was nicht auf ein Amt begrenzt ist, sondern wo aus verschiedenen Ämtern Leute zusammenarbeiten, die dann halt sozusagen im Namen aller Ämter dann agieren können.“ (B3, Pos. 72)

Hinsichtlich der Verstetigung sind sich alle Beteiligten einig, dass eine Aufstockung der Ressourcen unerlässlich ist. Sowohl zusätzliche zeitliche Kapazitäten für Planung und Organisation als auch erhöhte finanzielle Mittel und entsprechende Beschlüsse werden als notwendig erachtet, um eine nachhaltige Umsetzung zu gewährleisten. Am häufigsten wurde allerdings auf das fehlende Personal aufmerksam gemacht, an dem beispielsweise die Erstellung von Ausnahmegenehmigungen scheitert.

Auch der Personaleinsatz der Polizei kann nach übereinstimmenden Aussagen mehrerer Akteure langfristig nicht auf dem derzeitigen Niveau gehalten werden. Als Lösungsansatz wird hier davon gesprochen, vermehrt auf die Öffentlichkeitsarbeit zu setzen. In dem Zusammenhang habe auch die Evaluation einen hohen Stellenwert. Eine ganzheitliche wissenschaftliche Evaluation sehen die Akteure als wichtiges Instrument, um die Akzeptanz der

Maßnahme langfristig zu steigern. Die Schulstraßen werden vor allem durch die Evaluation legitimiert. Somit stelle deren Ergebnis einen wichtigen Bezugspunkt dar.

5 Fazit und Schlussfolgerungen

5.1 Wirkungsevaluation

Verkehrssicherheit

Die Analyse der Schulstraßen zeigt, dass die Maßnahmen einen positiven Einfluss auf die objektive Verkehrssicherheit im schulnahen Umfeld haben, wobei die Wirkung je nach örtlichen Gegebenheiten variiert. An der Freiligrath Grundschule konnte mithilfe der Begehungen festgestellt werden, dass die Einführung der Schulstraße zu einer deutlichen Reduktion des Verkehrsaufkommens und gefährlicher Verkehrsmanöver wie abruptem Halten, Parken in zweiter Reihe und Wendemanövern führte.

Ein Problem bleibt dort erstens die kritische Kreuzung Uranusstraße/Neptunstraße, insbesondere aufgrund des Fehlens einer Querungshilfe. Zweitens gaben auch nach der Einrichtung der Schulstraße immer noch mehr als die Hälfte der befragten Eltern an, weiterhin möglichst nah mit dem Pkw an der Schule zu halten. Zwar führt die Maßnahme zu einer verbesserten Verkehrssicherheit im Bereich der Schulstraße, doch der Pkw-Verkehr konzentriert sich weiterhin in unmittelbarer Schulnähe, wodurch an diesen Stellen potenziell unübersichtliche und riskante Verkehrssituationen entstehen können. Zusätzlich wurde an der Freiligrath Grundschule beobachtet, dass trotz des Einfahrverbots einige Kinder mit dem Pkw direkt in der Schulstraße abgesetzt wurden. Diese Missachtung der Sperrung ist kein Einzelfall und wurde auch in anderen Schulstraßenprojekten, beispielsweise in Köln, festgestellt. Dies deutet darauf hin, dass eine reine Beschilderung häufig nicht ausreicht, um den gewünschten Effekt zu erzielen. Erst durch verstärkte Polizeikontrollen und den Einsatz physischer Barrieren konnte in Köln eine konsequentere Umsetzung der Maßnahme erreicht werden. Ähnliche Erfahrungen wurden in Essen gemacht.

An der Ostenberg Grundschule, deren Schulstraße sich in einer Sackgasse befindet, sind die positiven Effekte weniger ausgeprägt, da das Verkehrsaufkommen bereits vor der Einführung der Maßnahme vergleichsweise gering war. Dennoch konnte eine deutliche Verschiebung der Haltepunkte für Pkw beobachtet werden. Laut den Befragungsdaten sank der Anteil der Haltevorgänge in unmittelbarer Schulnähe erheblich, was durch die Begehungen bestätigt wurde und zu einer Entlastung des unmittelbaren Schulumfelds sowie einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitrug.

Verkehrsmittelwahl

Die Einrichtung der Schulstraßen hatte einen spürbaren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Kinder und trägt zur Reduzierung der Pkw-Nutzung zugunsten von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bei, wobei sich die Effekte je nach Schule und Weglänge unterschiedlich darstellen. An der Freiligrath Grundschule sank die Pkw-Nutzung vor allem bei längeren Wegen deutlich zugunsten einer verstärkten Nutzung des ÖPNV. An der Ostenberg Grundschule ist eine Verminderung der Pkw-Nutzung vor allem zugunsten von Fußwegen zu beobachten. Gerade bei Kindern aus Haushalten mit Pkw zeigte sich eine deutliche Zunahme der Fußwege. Bei Schulwegen über einem Kilometer blieb die Pkw-Nutzung hier unverändert.

Selbstständige Mobilität

Die Wirkung von Schulstraßen auf die Selbstständigkeit des Schulwegs der Kinder zeigt unterschiedliche Ergebnisse an den beiden untersuchten Schulen.

Der Anteil der Kinder an der Freiligrath Grundschule, die ausschließlich in erwachsener Begleitung zur Schule gehen, ist gesunken, während mehr Kinder in einer Mischform aus Begleitung und Selbstständigkeit unterwegs sind. Dies könnte darauf hindeuten, dass die Schulstraße in gewissem Maße eigenständigere Wege gefördert hat. Zudem konnte keine Zunahme des Anteils der Kinder verzeichnet werden, die den Schulweg vollständig ohne erwachsene Begleitung bewältigen. Unter den Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, bleibt ein hoher Anteil von 60% bestehen, die möglichst nah an der Schule halten. Dies deutet darauf hin, dass der restliche Schulweg dieser Kinder nur begrenzt eigenständig erfolgt. Die Nutzung der HUB durch etwa ein Viertel der Eltern bietet eine Alternative. Allerdings ist die HUB sehr nah an der Schule (120 Meter), wodurch der verbleibende Fußweg eher kurz ausfällt.

An der Ostenberg Grundschule sind keine starken Veränderungen in der Begleitstruktur der Kinder erkennbar, jedoch zeigt sich eine deutliche Verschiebung der Haltepunkte von Eltern, die ihre Kinder mit dem Pkw zur

Schule bringen. Der Anteil der Eltern, die möglichst nah an der Schule halten, hat sich mehr als halbiert und liegt nun bei nur noch 12%. Gleichzeitig hat sich die Nutzung der HUB mehr als verdoppelt, während viele Eltern mehrere hundert Meter von der Schule entfernt halten. Dadurch legen viele Kinder das letzte Stück des Schulwegs eigenständig zu Fuß zurück. Dies deutet darauf hin, dass die Schulstraße in gewissem Maß eine eigenständigere Mobilität fördert.

Zusammenfassend tragen die Schulstraßen an den beiden Grundschulen somit in gewissem Maße zur Förderung eines selbstständigen Schulwegs bei, insbesondere durch die Reduktion von Haltevorgängen direkt vor der Schule und die verstärkte Nutzung von HUBs. Die Ergebnisse zeigen jedoch, dass die Wirkung stark von den lokalen Gegebenheiten abhängt.

Sicherheitsempfinden und Akzeptanz

Die Einführung von Schulstraßen hat an beiden Schulen teilweise zu einer Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Eltern in Bezug auf den Schulweg ihrer Kinder beigetragen, jedoch mit unterschiedlichen Ausprägungen.

An der Freiligrath Grundschule wird die Verkehrssituation nach der Einführung der Schulstraße von den Eltern insgesamt positiver bewertet. Die Gefahren durch Verkehrsaufkommen und riskante Verkehrsmanöver werden geringer eingeschätzt, und die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation und den Parkmöglichkeiten hat zugenommen. Insgesamt zeigt sich dort eine deutliche Übereinstimmung zwischen den Erwartungen der Eltern und der tatsächlichen wahrgenommenen Wirkung der Schulstraße. Die Maßnahme wird als sinnvoll eingeschätzt, was sich auch in der nach der Einrichtung gestiegenen Bewertung der Sinnhaftigkeit der Maßnahme widerspiegelt. Während die Verbesserung der Verkehrssituation im Schulumfeld weitgehend den Erwartungen entsprach, bleibt die wahrgenommene Sicherheit auf dem restlichen Schulweg problematisch.

An der Ostenberg Grundschule zeigen sich weniger deutliche Veränderungen im Sicherheitsempfinden der Eltern. Die wahrgenommene Verkehrssituation blieb weitgehend unverändert, und die Bereitschaft, Kinder allein oder mit alternativen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad zur Schule zu schicken, zeigte keine nennenswerte Veränderung. Die Wahrnehmung der Schulwegsicherheit ist sogar negativer geworden, was darauf hinweist, dass die Schulstraße hier wenig Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden hatte, vermutlich weil die Schule in einer ruhigen Stichstraße liegt, in der das Verkehrsaufkommen ohnehin gering war.

Obwohl die Zustimmung zur Sinnhaftigkeit der Maßnahme trotz eines leichten Rückgangs weiterhin positiv blieb, was auf eine grundsätzliche Akzeptanz der Schulstraße hindeutet, blieben die wahrgenommenen Verbesserungen der Verkehrssituation und der Schulwegsicherheit hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück. Die Organisation der HUBs wurde von den Eltern als unzureichend wahrgenommen, was auf einen klaren Nachbesserungsbedarf hindeutet. Gleichzeitig stellten die Eltern eine Verlagerung des Verkehrs auf umliegende Straßen fest, während die Entlastung der Verkehrssituation im unmittelbaren Schulumfeld als eher gering bewertet wurde.

5.2 Prozessevaluation

Das erste Erkenntnisinteresse hier bezog sich auf die Anforderungen und Erwartungen der beteiligten Akteure an die Schulstraße, aber auch an den Umsetzungsprozess. Die meisten Beteiligten erwarten eine Erhöhung der Verkehrssicherheit der Kinder vor den Schulen, weniger Autos in den Straßen, eine Veränderung des Modal Splits der Kinder (vom Auto zum aktiven Schulweg) sowie ein Umdenken in der Elternschaft, das mit einem größeren Vertrauen in die Fähigkeit der Kinder einhergeht, den Schulweg eigenständig zu bewältigen. Generell erhoffen sie sich Lösungen für das Hol- und Bring-Chaos vor den Schulen, welches teilweise als lebensbedrohlich für die Kinder eingeschätzt wird. Für den Umsetzungsprozess wurden in der ersten Befragungswelle ebenfalls Anforderungen formuliert, diese beziehen sich vor allem auf die rechtssichere Umsetzung der Beschilderung, auf das Einhalten des Einfahr-Verbotes sowie auf die Umsetzung von begleitenden Maßnahmen. Als eine wichtige Erwartung der kommunalen Akteure und Eltern wurde die Präsenz der Polizei für die Sicherung der Sperre genannt. Die Akteure betrachten eine effektive Kommunikation sowohl untereinander als auch mit der Öffentlichkeit als eine zentrale Voraussetzung für den erfolgreichen Umsetzungsprozess. Die Erwartungen an die Akzeptanz unterscheiden sich; überwiegend erwarten die Akteure allerdings sowohl bei den Eltern als auch bei den Anwohnenden und der breiten Öffentlichkeit eine hohe Akzeptanz. Gegenwind sei nicht zu verhindern, aber durch transparente und ausführliche Kommunikation werde dagegen gearbeitet. Grundsätzlich sind die Hoffnungen auf eine Verbesserung der Situation groß, am größten wohl für die Schulen, von denen angemerkt wurde, dass sie sich bereits seit Jahren für eine Besserung einsetzen und alle bisherigen Versuche scheiterten.

Das zweite Erkenntnisinteresse bezog sich auf das Ausmaß der Erfüllung der Erwartungen nach der Umsetzung der Maßnahme. Vor allem seitens der Eltern und Schulen wird eine erhöhte Verkehrssicherheit der Kinder wahrgenommen.

nommen. Auch verkehren weniger Autos in den jetzigen Schulstraßen, jedoch missachten einige Eltern und Anwohnende die Sperrung, insbesondere in Zeiten geringer polizeilicher Präsenz.

Die chaotischen Hol- und Bringverkehre vor den Schulen haben sich verringert. Laut den Eltern haben die Verkehre sich lediglich verlagert. Wichtigstes Instrument sind hier wohl die HUBs, die aus unterschiedlichen Gründen den Hol- und Bringverkehr nicht vollständig auffangen konnten. Ein maßgebliches Problem besteht darin, dass sie häufig von Eltern blockiert werden, die dort über längere Zeit parken. Hier besteht also ebenfalls Aufklärungs- und Kontrollbedarf.

Die anfänglich hohe Präsenz der Polizei kann auf lange Sicht nicht beibehalten werden. Die Kommunikation unter den Akteuren, aber auch mit den Eltern hat nicht ganz den Erwartungen entsprochen, hier gab es zu wenig Transparenz und durch die hohe Arbeitsbelastung der Akteure lief die Zusammenarbeit nicht immer so gut wie erhofft. Die Maßnahme an sich werde jedoch, wider Erwarten, von den meisten Personen akzeptiert und angenommen. Allerdings sehen viele Eltern, Anwohnende und auch die Schulen Verbesserungspotential in der Umsetzung, beispielsweise durch Ausnahmegenehmigungen oder besser platzierte HUBs.

Die Maßnahme konnte die gestellten Anforderungen und Erwartungen teilweise erfüllen, blieb jedoch in einigen Aspekten hinter den erhofften Ergebnissen zurück. Die größte Erwartung und Zielsetzung war die Verbesserung der Verkehrssicherheit. In der Wahrnehmung der Eltern und Schulen scheint dies funktioniert zu haben. Die Verwaltungsakteure sind sich aber teilweise unklar darüber, wie sie den Erfolg der Maßnahme bemessen sollen, da keine gemeinsamen, konkreten Ziele gesetzt wurden. Das führt zu Unklarheiten in der Interpretation der Ergebnisse der Evaluationen, auf die sich konsequent bezogen wird.

In der Auswahl der Pilot-Schulen wurde auf eine möglichst geringe Belastung geachtet. Es wurden Straßen mit möglichst wenigen Anwohnenden ausgewählt und die Sperrzeiten so kurz wie möglich angesetzt. Es handelt sich also um eine Konflikt vermeidende Strategie:

„Da war halt von anderer Seite aus, war halt besonders am Anfang, dass wir die erstmal so gering wie möglich halten sollten, damit wir mit so wenig Leuten wie möglich anecken. Aber ich glaube, manchmal muss man auch ein bisschen anecken, sonst klappt da nichts.“ (B3, Pos. 86)

Es scheint vielen Akteuren klar zu sein, dass sie Mut zur Veränderung haben müssen. Es scheiterte aber, wie in vielen Projekten, schlussendlich an den verfügbaren Ressourcen. Bei der Polizei, aber auch in der Stadtverwaltung sind die Personalressourcen begrenzt und man fürchtet sich vor mehr Arbeit, die mit der Verstetigung einhergeht. Gerade für die Umsetzung in Form eines Verkehrsversuches gibt es zusätzliche Herausforderungen. Die Akteure haben wenige bis keine Erfahrungen in diesen Prozessen der Erprobung und die Arbeit kommt „on top“ auf das Tagesgeschäft. Positiv ist allerdings die Flexibilität und die Kurzfristigkeit, die der Verkehrsversuch bietet. Laut den Akteuren hat eine teilweise wahrgenommene Halbherzigkeit einiger Beteiligten dazu geführt, dass nicht das volle Potential eines solchen Verkehrsversuchs ausgeschöpft wurde.

Der Verkehrsversuch gibt Möglichkeiten zum Ausprobieren und zum Lernen, bringt aber auch das Thema Verkehrssicherheit in das Bewusstsein der Öffentlichkeit und der Politik. Die Identifikation von Fehlern, Treibern oder Hemmnissen in der Umsetzung der Maßnahme schafft Potenzial für die verbesserte Institutionalisierung solcher Prozesse, denn:

„Wenn man gar nicht anfängt, dann kann man auch nichts bewirken.“ (B6, Pos. 43)

5.3 Methodenreflexion

Trotz des breiten methodischen Ansatzes ist die vorliegende Arbeit methodischen Einschränkungen unterworfen, die sich vor allem aus den knappen zeitlichen und materiellen Ressourcen in Masterarbeiten sowie der kurzfristigen Vorbereitung ergaben.

- Die Perspektive mehrerer wichtiger Gruppen wurde nicht erfasst, so die Perspektive der Kinder und des Lehrpersonals. Die Perspektive der Anwohnenden und anderer Anlieger (z.B. ansässige Unternehmen) wurde nur sehr begrenzt erfasst.
- Es gab keine Kontrollgruppe. Dies halten wir hier für weniger gravierend, weil deutliche Änderungen der Mobilität oder der Verkehrssituation an Schulen ohne Maßnahme innerhalb des kurzen Beobachtungszeitraums nicht zu erwarten waren.
- Die Vorher- und Nachher-Erhebungen lagen in zwei verschiedenen Schuljahren. Insbesondere kann die Nachher-Erhebung aufgrund der zeitlichen Lage am Beginn des Schuljahrs eine untypische Situation erfasst haben, weil zu

diesem Zeitpunkt die Mobilität besonders bei Kindern der ersten Klassenstufe von geringer Erfahrung geprägt ist, was zu Ängsten und verstärkter Begleitung seitens der Eltern führen dürfte.

- Es wurden keine Verkehrsbeobachtungen oder -zählungen in der weiteren Umgebung der Schulen gemacht, so dass das Problem der räumlichen Verlagerung nur unzureichend erfasst werden konnte.
- Die Sperrzeiten an der Ostenberg Grundschule wurden im Lauf der Evaluation entgegen der Erwartung definiert.

Neben diesen methodischen Einschränkungen sind ethische Aspekte zu berücksichtigen. Ein zentraler Punkt betrifft die eigenen Werte und die persönliche Wahrnehmung der Rolle als planende Person. Subjektive Einstellungen können die Herangehensweise und Entscheidungen im Forschungsprozess beeinflussen und müssen daher reflektiert werden, um die Objektivität der Analyse zu wahren. Eine Befragung der Kinder hätte besondere ethische Anforderungen gestellt, die im Rahmen dieser Studie nicht realisierbar waren.

Trotz sorgfältiger Planung kam es auch in der Durchführung der qualitativen Interviews zu Herausforderungen, weil ein Nachher-Interview nicht mit derselben Person wie das Vorher-Interview realisiert werden konnte (Elternzeit). Auch in der Entwicklung der standardisierten Befragung und der Beobachtungsmethodik hatte die kurzfristige Vorbereitung Schwächen zur Folge. So wurden in der Mobilität der Kinder keine Wegetappen erfasst (z.B. ob zumindest ein Teil des Schulwegs ohne erwachsene Begleitung zurückgelegt wurde). Bei der ersten Begehung an der Ostenberg Grundschule wurden lediglich motorisierte Verkehrsteilnehmende gezählt, wodurch die Vergleichbarkeit mit der späteren Erhebung eingeschränkt ist.

Grundsätzlich halten wir jedoch ein Mixed-Methods-Design, das sich sowohl auf die Prozessevaluation als auch die Wirkungsevaluation richtet, für sehr zielführend zur Evaluation von Schulstraßen (oder auch anderen Planungskonzepten).

5.4 Empfehlungen für die Forschung

Für künftige Studien dieser Art lässt sich (offensichtlich) empfehlen, die oben dargelegten, v.a. aus Ressourcenknappheit und sehr kurzfristiger Umsetzung der Studie resultierenden Schwächen zu vermeiden. Aus der Perspektive der Wirkungsforschung besonders wichtig erscheint uns, künftige Nachher-Erhebungen zu einem späteren Zeitpunkt nach der Umsetzung zu wiederholen, um die Dauerhaftigkeit der Wirkung der Schulstraße zu bewerten. Diese könnte aufgrund von Gewöhnungseffekten, aber auch aufgrund des jährlichen "Turnover" der Elternschaft, die die Situation ohne Schulstraße gar nicht kennt, deutlich stärker ausfallen als die kurzfristige Wirkung, da das Verhalten der Eltern teilweise von lange eingeübten Routinen geprägt ist. Darüber hinaus sollte das weitere Umfeld der Schulen in die Beobachtungen einbezogen werden. Dies würde es ermöglichen, Gefahrenstellen in umliegenden Straßen zu identifizieren, die durch die Verlagerung des Verkehrs entstehen könnten (oder ohnehin existieren).

Die wenigen existierenden Evaluationen von Schulstraßen beziehen sich auf deren Wirkungen. Für Prozessevaluationen ist deshalb vor allem zu empfehlen, diese überhaupt in größerer Zahl durchzuführen und die Ergebnisse an Kommunalverwaltungen und politische Entscheidungsträger zu kommunizieren. Damit könnten Kommunen auf ein solideres Wissen darüber aufbauen, welche Herausforderungen es in der Planung und Umsetzung von Schulstraßen (oder anderer Maßnahmen) gibt und wie diese überwunden werden können. Dabei sind vor allem qualitative Methoden gefragt. Quantitative Untersuchungen können Daten zu Verkehrsstärken und zur Mobilität liefern, allerdings nicht zu den Anforderungen, Erwartungen, Problemen und Lerneffekten der Planungsprozesse und Zusammenarbeit der Akteure für die Einrichtung von Schulstraßen.

Für quantitative Erhebungen (vor allem zu den Wirkungen von Schulstraßen) ist auf einen ausreichenden Umfang der erzielbaren Stichproben zu achten. Selbst die recht hohe Ausschöpfung von 31% bis 54% bei unserer Elternbefragung resultierte in der Vorab-Befragung an einer Schule in nur 62 auswertbare Fragebögen. Wenn eine Kommune Schulstraßen vorzugsweise an Standorten mit möglichst wenigen anwohnenden Haushalten umsetzt, kann sich auch eine standardisierte Befragung dieser Haushalte verbieten.

5.5 Fazit zur Wirkung

Die Zunahme des Kfz-Verkehrs, aber auch andere Entwicklungen haben dazu beigetragen, dass viele Eltern ihren Kindern vor allem in der Grundschule eine selbstständige Mobilität nicht mehr zutrauen, sondern sie mit dem Auto zur Schule bringen. Dies ist aus vielen Gründen keine gute Entwicklung, nicht zuletzt aufgrund der damit verbundenen Entwicklungseinschränkungen und negativen gesundheitlichen Folgen für die Kinder.

Insgesamt zeigen die beiden in dieser Arbeit untersuchten Beispiele, dass Schulstraßen ein vielversprechendes Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Förderung nachhaltiger Mobilität sind. Die Umsetzung von Schulstraßen steht in Deutschland noch am Anfang und ist bislang nur in wenigen Städten erprobt worden. Es wäre daher wünschenswert, dass sich in Zukunft mehr Kommunen dazu entschließen, Schulstraßen einzuführen und zu institutionalisieren – einerseits als Baustein in der Verkehrswende, andererseits im Sinne einer sicheren, gesunden und selbstständigen Mobilität der Kinder. Im Sinne einer möglichst starken Wirkung sollte dabei die Priorisierung nach der Dringlichkeit der Fälle vorgenommen werden, nicht nach dem vermuteten Konfliktpotenzial.

6 Literatur

8 80 cities (Hrsg.) (2019): School Streets Guidebook. Victoria.

ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, Ressort Verkehr) (Hrsg.) (2018): Das Elterntaxi an Grundschulen – ein Leitfaden für die Praxis. München.

Brockhaus, Theresa (2024): Effekte von Schulstraßen auf die Verkehrssicherheit und die Mobilität von Kindern – Eine Evaluation an zwei Grundschulen in Dortmund. Masterarbeit an der Fakultät Raumplanung, TU Dortmund. Dortmund.

Changing Cities (2024a): Schulstraßen für Kinder. Mehr Sicherheit und Platz (<https://changing-cities.org/wp-content/uploads/2024/09/Changing-Cities-Schulstrassen-Flyer-lange-Version.pdf>, 14.03.2025).

Changing Cities (2024b): #Schulstrassen jetzt! (<https://changing-cities.org/kampagnen/schulstrassen/>, 20.11.2024).

City of Vancouver (2021): School Streets Pilot – Overview (<https://vancouver.ca/files/cov/school-streets-pilot-report.pdf>, 17.03.2025).

City of Vancouver (2023): School Streets Program Report – August 2023 (<https://vancouver.ca/files/cov/school-streets-report-2023.pdf>, 17.03.2025).

City of Vancouver (2024a): School Streets (<https://vancouver.ca/people-programs/school-streets.aspx>, 06.11.2024).

City of Vancouver (2024b): School Streets Program Report – August 2024 (<https://vancouver.ca/files/cov/school-streets-report-2024.pdf>, 17.03.2025).

Clarke, Richard (2022): School Streets: Putting Children and the planet first. A political economy analysis of the rise of school streets in Europe and around the world. London.

Clean Cities Campaign (2023): Streets for Kids (<https://cleancitiescampaign.org/streetsforkids/>, 20.11.2024).

Deutsches Kinderhilfswerk (2024): Schulstraßen (<https://www.zu-fuss-zur-schule.de/mitmachen/politischer-werden/schulstrassen>, 20.11.2024).

Dilling, Olaf (2024a): Gutachten: Schulstraßen. Rechtliche Möglichkeiten der Kommunen bei der Einrichtung von Schulstraßen (<https://kinderaufsrad.org/download/10107/?tmstv=1702407817>, 17.03.2025).

Dilling, Olaf (2024b): Leitfaden Schulstraßen. Praktische Hinweise zur Einrichtung von temporären und dauerhaften Schulstraßen (<https://kinderaufsrad.org/download/10305/?tmstv=1726332630>, 17.03.2025).

GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft) (2010): Planerheft Schulwegsicherung. Berlin.

Kidical Mass (2024): Erlass Schulstraßen, Kidical Mass – Kinder aufs Rad (<https://kinderaufsrad.org/erlass-schulstrassen/>, 04.11.2024).

Kidical Mass Köln (2022): Erste Schulstraße in Ehrenfeld – Erprobungsmaßnahme beschlossen! (<https://kidicalmasskoeln.org/erste-schulstrasse-in-ehrenfeld-kinder-selbststa%cc%88ndig-machen/>, 07.11.2024).

Kidical Mass Köln (2023): Schulstraßen (<https://kinderaufsrad.org/aktiv-werden/schulstrassen/>, 20.11.2024).

Kuckartz, Udo (2014): Mixed Methods. Methodologie, Forschungsdesigns und Analyseverfahren. Wiesbaden.

Leven, Tanja; Leven, Jens (2018): Elterntaxis sind vermeidbar. In: mobilogisch! 38(2), 7-10.

Martin, Lina; Unbehaun, Wiebke; Völkl, Petra; Zögernitz, Maria (2023): Leitfaden Schulstraße. Wien.

MUNV NRW (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Nordrhein-Westfalen) (2023): Vorab-Auszug aus der Niederschrift zu TOP 6. „Schulstraßen“ – Temporäre Sperrungen von Straßen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2024/2/26/b5c376d3104fbffe8fa5312ca1d55e1c/erlass-schulstrassen-nov2023.pdf>, 17.03.2025).

Mobilitätsagentur Wien (o. J.): Schulstraße – Wiener Modell (<https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>, 07.11.2024).

- Mums for Lungs (2024): School Streets. A pioneering initiative to transform the roads around schools (<https://www.mumsforlungs.org/about-school-streets>, 05.11.2024).
- Nenkova-Bruntsch, Snejana; Krombach, Jonas (2019): Pilotprojekt Schulstraße. GTVS Rosa Jochmann, 1110 Wien (https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/Schulstrasse-Nachmittag_GTVS_Rosa_Jochmann_1110_Wien_Endbericht.-2019pdf.pdf, 17.03.2025).
- Reckling, Christian (o. J.): Grundlagen und Definitionen im Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht (<https://www.assessorkurs-hemmer.de/pdf/kursmaterialpdf/hamburg/grundlagenunddefinitionenstrstvr.pdf>, 17.03.2025).
- Reimers, Anne K.; Marzi, Isabel; Schmidt, Steffen C. E.; Niessner, Claudia; Oriwol, Doris; Worth, Annette; Woll, Alexander (2021): Trends in active commuting to school from 2003 to 2017 among children and adolescents from Germany: the MoMo Study. In: European Journal of Public Health, 31(2), 373-378.
- Rohrmann, Bernd (1978): Empirische Studien zur Entwicklung von Antwortskalen für die sozialwissenschaftliche Forschung. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie 9, 222-245.
- Scheiner, Joachim (2019): Mobilität von Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte. In: Raumforschung und Raumordnung 77(5), 441-456.
- Schoeppe, Stephanie; Tranter, Paul; Duncan, Mitch J; Curtis, Carey; Carver, Alison; Malone, Karen (2016): Australian children's independent mobility levels: secondary analyses of cross-sectional data between 1991 and 2012. In: Children's Geographies 14(4), 408-421.
- Shaw, Ben; Watson, Ben; Frauendienst, Bjorn; Redecker, Andreas; Jones, Tim; Hillmann, Mayer (2013): Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010). London.
- Stadt Dortmund (2024a): Schulstraße (<https://www.dortmund.de/themen/mobilitaet-und-verkehr/schulstrasse/>, 02.10.2024).
- Stadt Dortmund (2024b): Emissionsfreie Innenstadt (<https://www.dortmund.de/themen/mobilitaet-und-verkehr/mobilitaetsplanung/emissionsfreie-innenstadt/emissionsfreie-innenstadt.html>, 20.11.2024).
- Stadt Essen (2023): Offene Bardelebenstraße: Sichere Schulwege in Holsterhausen (https://www.essen.de/leben/umwelt/nachhaltigkeit/essen_de_inhaltsseite_273.de.html, 08.11.2024).
- Stadt Essen (2024a): Be-MoVe – Ein Reallabor für Fuß- und Radverkehr (https://www.essen.de/leben/umwelt/nachhaltigkeit/bemove_reallabore_fuer_die_beteiligungs_basierte_foerderung_aktiver_mobilitaet_und_gesundheitsfoerdernder_stadtraeume_1.de.jsp, 20.11.2024).
- Stadt Essen (2024b): Schulstraße Bardelebenstraße in Holsterhausen soll dauerhaft eingerichtet werden (https://www.essen.de/meldungen/pressemeldung_1519316.de.html, 08.11.2024).
- Stadt Köln (2024a): Pilotprojekt Schulstraßen - Ohne Elterntaxi sicher zum Unterricht (<https://meinung.fuer.koeln/schulstrassen>, 08.11.2024).
- Stadt Köln (2024b): Schulstraßen (<https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrssicherheit/schulstrassen>, 08.11.2024).
- Transport for London (2022): Getting to know School Streets. An in-depth analysis of five School Streets in London (<https://content.tfl.gov.uk/getting-to-know-school-streets-case-studies-2022.pdf>, 17.03.2025).
- VCD Verkehrsclub Deutschland (2024): Schulstraßen – mehr Sicherheit & selbstbestimmte Mobilität (<https://www.vcd.org/artikel/schulstrassen-mehr-sicherheit-und-selbstbestimmte-mobilitaet-fuer-kinder>, 27.10.2024).
- Westhoff, Norina (2024): Anforderungen und Erwartungen an Schulstraßen und den Umsetzungsprozess – Evaluation zweier Pilotprojekte der Stadt Dortmund. Masterarbeit an der Fakultät Raumplanung, TU Dortmund. Dortmund.
- Wittowsky, Dirk (2024): Sichere und gesunde Wege zur Schule. Realexperiment zur Etablierung einer Schulstraße (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2024/7/12/837d9640eed34248f03409b0f68d480a/19-schulstrassen-wittowsky.pdf>, 17.03.2025).
- Woolley, Helen E.; Griffin, Elizabeth (2015): Decreasing experiences of home range, outdoor spaces, activities and companions: changes across three generations in Sheffield in North England. In: Children's Geographies 13(6), 677-691.

Anhang 1

7.1 FRAGEBOGEN VOR DER EINFÜHRUNG DER SCHULSTRASSE (BEISPIELHAFT FÜR DIE FREILIGRATH GRUNDSCHULE)



Fakultät
Raumplanung



TU Dortmund | D-44221 Dortmund, Stadtentwicklung

An die Eltern der Schulkinder in der
Ostenberg Grundschule
Freiligrath Grundschule

Prof. Dr. Joachim Scheiner
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Stadtentwicklung
August-Schmidt-Str. 6
44227 Dortmund
Tel ++49 / (0)231 / 755-4822
www.vpl.tu-dortmund.de

Diktatzeichen

Aktenzeichen

Ort

Dortmund

Datum

im Juni 2024

Dienstgebäude/Raum

Campus Süd, GB III, Raum 304

Mobilität von Schulkindern

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Eltern,

die Technische Universität Dortmund erforscht aktuell die Schulwegsicherheit von Kindern an zwei Dortmunder Grundschulen. Als Teil dieser Forschung schreiben wir am Fachgebiet Stadtentwicklung unter der Leitung von Prof. Joachim Scheiner unsere Masterarbeiten. Im Rahmen dieser Arbeiten führen wir eine Befragung zur Mobilität von Grundschulkindern durch. Besonders geht es um Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern auf ihrem Schulweg.

Zu diesen Themen würden wir Sie gern befragen. Zu Beginn des neuen Schuljahres wird es eine weitere Befragung geben. Wenn Ihr Kind jetzt die vierte Klasse besucht und im nächsten Schuljahr auf eine andere Schule geht, füllen Sie den Fragebogen bitte trotzdem aus.

Wir bitten Sie herzlich um Ihre Teilnahme an dieser Befragung. **Bitte füllen Sie den beiliegenden Fragebogen innerhalb der nächsten sieben Tage aus und geben Sie ihn anschließend Ihrem Kind wieder mit zur Schule.** Die Beantwortung sollte lediglich etwa zehn Minuten in Anspruch nehmen.

Die Teilnahme ist selbstverständlich **freiwillig**. Die Befragung ist **anonym** und durch den Fragebogen können keine Rückschlüsse auf Ihre Person gezogen werden. Die Befragung erfolgt gemäß der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und wurde mit dem Datenschutzbeauftragten der Technischen Universität Dortmund abgestimmt.

Bei Fragen oder Anmerkungen zu diesem Fragebogen kontaktieren Sie uns gerne unter der folgenden Email-Adresse: theresa.brockhaus@tu-dortmund.de.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen

(Theresa Brockhaus)

(Norina Westhoff)

(Prof. Dr. Joachim Scheiner)

Name und Kontaktdaten des für den Datenschutz Verantwortlichen

Name der Einrichtung	Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Stadtentwicklung, Prof. Dr. Joachim Scheiner
Adresse	August-Schmidt-Straße 6, 44221 Dortmund
Telefon	0231 / 755-4822
E-Mail	joachim.scheiner@tu-dortmund.de

1 In welche Klasse geht ihr Kind?

- ☐ Klasse 1 ☐ Klasse 3
☐ Klasse 2 ☐ Klasse 4

2 Welches Geschlecht hat Ihr Kind?

- ☐ Junge ☐ Mädchen

3 In was für einer Art von Haushalt leben Sie derzeit?

- ☐ Paar-Haushalt ohne Kind ☐ Alleinerziehende/r mit Kind/ern
☐ Paar-Haushalt mit Kind/ern ☐ Wohngemeinschaft
☐ Single Haushalt
☐ Sonstiges: _____

4 Wie viele PKW stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?

5 Wie lang ist der Schulweg Ihres Kindes ungefähr?

_____ Meter **oder** _____ Kilometer

6 Wie kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?

Bei gutem Wetter (Trocken):

	5 Tage pro Woche	4 Tage pro Woche	3 Tage pro Woche	2 Tage pro Woche	1 Tage pro Woche
zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Tretroller	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Bus/mit der Bahn	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Auto	☐	☐	☐	☐	☐

Bei schlechtem Wetter (Regen):

	5 Tage pro Woche	4 Tage pro Woche	3 Tage pro Woche	2 Tage pro Woche	1 Tage pro Woche
zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Tretroller	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Bus/mit der Bahn	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Auto	☐	☐	☐	☐	☐

7 Wer begleitet Ihr Kind in der Regel auf dem Schulweg?

- ☐ Mutter
 ☐ Nachbarn (Erwachsene)
- ☐ Vater
 ☐ Geschwister
- ☐ Andere Verwandte
 ☐ Andere Kinder
- ☐ Niemand, das Kind geht alleine
- ☐ Andere: _____

8 Falls Ihr Kind von Erwachsenen begleitet wird, was sind die Gründe dafür?

- ☐ Die Schule liegt auf dem Weg zur Arbeit oder zu einem anderen Ziel
- ☐ Der Schulweg ist zu lang
- ☐ Angst vor Übergriffen/Belästigung durch Erwachsene
- ☐ Angst vor Übergriffen/Belästigung durch andere Kinder
- ☐ Gefahr durch den Straßenverkehr
- ☐ Transport schwerer Sachen
- ☐ Ich möchte die Zeit mit meinem Kind verbringen
- ☐ Dunkelheit
- ☐ Andere: _____

9 Wenn Sie Ihr Kind mit dem Auto bringen, wo lassen Sie es aussteigen?

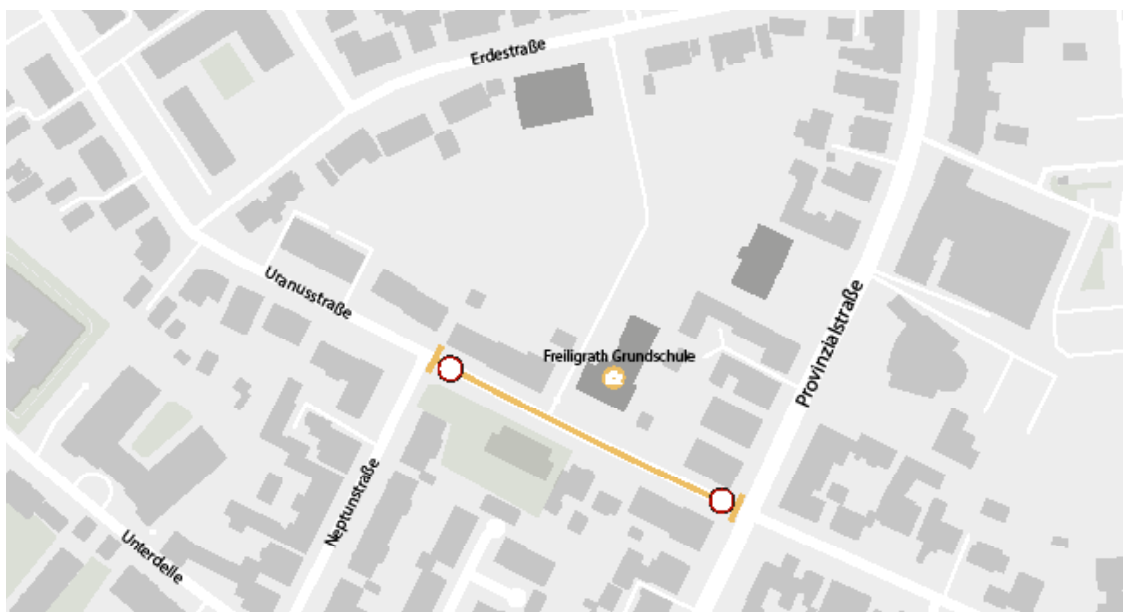
- ☐ Möglichst nah an der Schule
- ☐ Ich halte etwas entfernt von der Schule und zwar _____
 _____ (Bitte nennen Sie den Ort, an dem Sie parken oder halten)

10 Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zur Verkehrssituation vor der Schule zu?

	Stimmt sehr	stimmt ziemlich	stimmt mittel- mäßig	stimmt wenig	stimmt nicht
„Die Verkehrssituation vor der Schule ist durch das hohe Aufkommen von Autos bei Schulbeginn gefährlich.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Die Verkehrssituation vor der Schule ist durch Verkehrsmanöver von Autos gefährlich (z.B. abruptes Anhalten, Wendemanöver, Parken in zweiter Reihe)“	☐	☐	☐	☐	☐
„Ich würde mein Kind öfter zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule schicken, wenn die Verkehrssituation sicherer wäre.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Insgesamt finde ich, die Verkehrssituation vor der Schule ist sicher und gut organisiert.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Es gibt genügend Park- und Haltemöglichkeiten im Schulumfeld, an denen Kinder sicher aus- und einsteigen können.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Mein Kind hat ausreichend Möglichkeiten zum sicheren Überqueren der Straße vor der Schule“	☐	☐	☐	☐	☐
„Ich fühle mich sicher, wenn mein Kind alleine oder mit anderen Kindern zur Schule geht.“	☐	☐	☐	☐	☐

Im September wird an Ihrer Grundschule eine sogenannte Schulstraße eingerichtet. Schulstraßen sind Straßenabschnitte in der Nähe von Schulen, in denen während der Schulanfangs- und Endzeiten die Durchfahrt für Autos verboten ist, um die Sicherheit der Kinder zu erhöhen.

An der Freiligrath Grundschule wird in einem Abschnitt der Uranusstraße zu Beginn des Unterrichts und zu Schulschluss die Durchfahrt verboten. Fahrräder, Tretroller und zu Fuß gehende Personen sind davon natürlich ausgenommen. Hier ein Überblick:



11 Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zur Schulstraße zu?

	Stimmt sehr	stimmt ziemlich	stimmt mittelmäßig	stimmt wenig	stimmt nicht
„Die Einrichtung der Schulstraße finde ich sinnvoll.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Die Schulstraße kann zur Verbesserung der Schulwegsicherheit beitragen.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Ich denke, durch die Schulstraße wird sich die verkehrliche Situation vor der Schule verbessern.“	☐	☐	☐	☐	☐

12 Aus der Einrichtung der Schulstraße vor der Schule erhoffe ich mir, ...

13 Ich befürchte, dass die Schulstraße vor unserer Schule dazu beiträgt, dass ...

14 Bei der Umsetzung der teilweisen Sperrung der Straße, ist mir besonders wichtig, dass...

15 Haben Sie weitere Anmerkungen, Wünsche oder Bedenken bezüglich der Schulstraße?

Herzlichen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben! Bitte geben Sie den Fragebogen nun Ihrem Kind wieder mit zur Schule.

7.2 FRAGEBOGEN NACH DER EINFÜHRUNG DER SCHULSTRASSE (BEISPIELHAFT FÜR DIE OSTENBERG GRUNDSCHULE)



Fakultät
Raumplanung



TU Dortmund | D-44221 Dortmund, Stadtentwicklung

An die Eltern der Schulkinder in der
Ostenberg Grundschule
Freiligrath Grundschule

Prof. Dr. Joachim Scheiner
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Stadtentwicklung
August-Schmidt-Str. 6
44227 Dortmund
Tel ++49 / (0)231 / 755-4822
www.vpl.tu-dortmund.de

Diktatzeichen

Aktenzeichen

Ort

Dortmund

Datum

September 2024

Dienstgebäude/Raum

Campus Süd, GB III, Raum 304

Mobilität von Schulkindern

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Eltern,

die Technische Universität Dortmund erforscht aktuell die Schulwegsicherheit von Kindern an zwei Dortmunder Grundschulen. Als Teil dieser Forschung schreiben wir am Fachgebiet Stadtentwicklung unter der Leitung von Prof. Joachim Scheiner unsere Masterarbeiten. Im Juni gab es bereits die erste Befragung zu diesem Thema, nun führen wir im Rahmen dieser Arbeiten eine weitere Befragung zur Mobilität von Grundschulkindern durch. Besonders geht es um den Schulweg Ihres Kindes und die Wirkung der Schulstraße, die zu Beginn dieses Schuljahres an Ihrer Schule eingerichtet wurde.

Wir bitten Sie herzlich um Ihre Teilnahme an dieser Befragung. Dieser Fragebogen richtet sich an alle Eltern von Kindern an dieser Schule, unabhängig davon, ob Sie an der Befragung im Juni bereits teilgenommen haben und unabhängig davon, wie Ihr Kind zur Schule kommt. **Bitte füllen Sie den beiliegenden Fragebogen innerhalb der nächsten fünf Tage aus und geben Sie ihn anschließend Ihrem Kind wieder mit zur Schule.** Die Beantwortung dauert etwa zehn Minuten.

Die Teilnahme ist selbstverständlich **freiwillig**. Die Befragung ist **anonym** und durch den Fragebogen können keine Rückschlüsse auf Ihre Person gezogen werden. Die Befragung erfolgt gemäß der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und wurde mit dem Datenschutzbeauftragten der Technischen Universität Dortmund abgestimmt.

Bei Fragen oder Anmerkungen zu diesem Fragebogen kontaktieren Sie uns gerne unter der folgenden E-Mail-Adresse: theresa.brockhaus@tu-dortmund.de.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen

(Theresa Brockhaus)

(Norina Westhoff)

(Prof. Dr. Joachim Scheiner)

Name und Kontaktdaten des für den Datenschutz Verantwortlichen

Name der Einrichtung	Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Stadtentwicklung, Prof. Dr. Joachim Scheiner
Adresse	August-Schmidt-Straße 6, 44221 Dortmund
Telefon	0231 / 755-4822
E-Mail	joachim.scheiner@tu-dortmund.de

1 In welche Klasse geht ihr Kind?

- ☐ Klasse 1 ☐ Klasse 3
☐ Klasse 2 ☐ Klasse 4

2 Welches Geschlecht hat Ihr Kind?

- ☐ Junge ☐ Mädchen

3 In was für einer Art von Haushalt leben Sie derzeit?

- ☐ Paar-Haushalt ohne Kind ☐ Alleinerziehende/r mit Kind/ern
☐ Paar-Haushalt mit Kind/ern ☐ Wohngemeinschaft
☐ Single Haushalt
☐ Sonstiges: _____

4 Wie viele PKW stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?

5 Wie lang ist der Schulweg Ihres Kindes ungefähr?

_____ Meter **oder** _____ Kilometer

6 Wie kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?

Bei gutem Wetter (Trocken):

	5 Tage pro Woche	4 Tage pro Woche	3 Tage pro Woche	2 Tage pro Woche	1 Tage pro Woche
zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Tretroller	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Bus/mit der Bahn	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Auto	☐	☐	☐	☐	☐

Bei schlechtem Wetter (Regen):

	5 Tage pro Woche	4 Tage pro Woche	3 Tage pro Woche	2 Tage pro Woche	1 Tage pro Woche
zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Tretroller	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Bus/mit der Bahn	☐	☐	☐	☐	☐
mit dem Auto	☐	☐	☐	☐	☐

7 Wer begleitet Ihr Kind in der Regel auf dem Schulweg?

- ☐ Mutter
 ☐ Nachbarn (Erwachsene)
- ☐ Vater
 ☐ Geschwister
- ☐ Andere Verwandte
 ☐ Andere Kinder
- ☐ Niemand, das Kind geht alleine
- ☐ Andere: _____

8 Falls Ihr Kind von Erwachsenen begleitet wird, was sind die Gründe dafür?

- ☐ Die Schule liegt auf dem Weg zur Arbeit oder zu einem anderen Ziel
- ☐ Der Schulweg ist zu lang
- ☐ Angst vor Übergriffen/Belästigung durch Erwachsene
- ☐ Angst vor Übergriffen/Belästigung durch andere Kinder
- ☐ Gefahr durch den Straßenverkehr
- ☐ Transport schwerer Sachen
- ☐ Ich möchte die Zeit mit meinem Kind verbringen
- ☐ Dunkelheit
- ☐ Andere: _____

9 Wenn Sie Ihr Kind mit dem Auto bringen, wo lassen Sie es aussteigen?

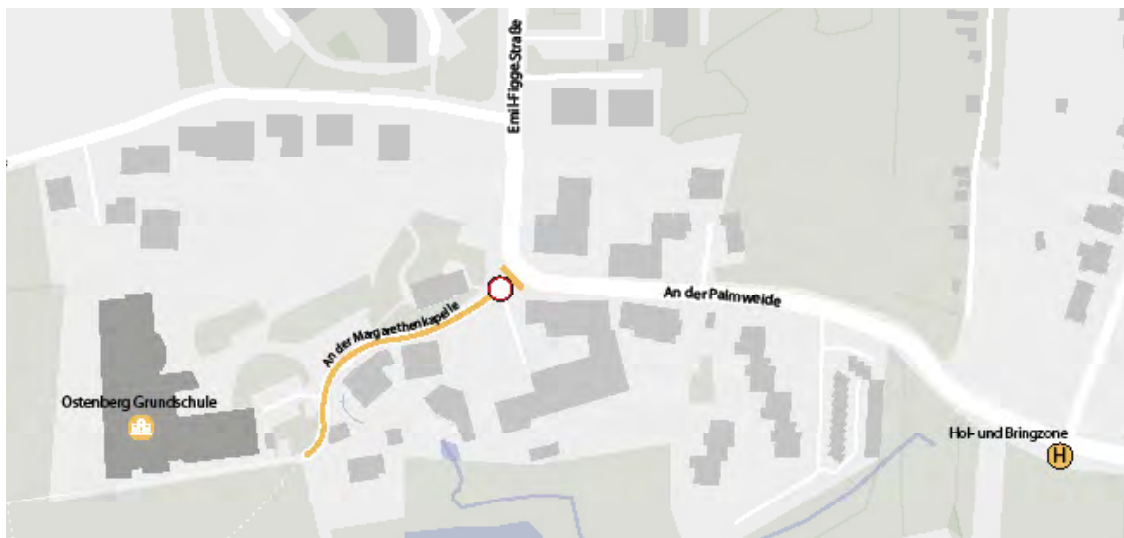
- ☐ Möglichst nah an der Schule
- ☐ An einer Hol- und Bringzone
- ☐ Ich halte etwas entfernt von der Schule und zwar _____

_____ (Bitte nennen Sie den Ort, an dem Sie parken oder halten)

10 Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zur Verkehrssituation vor der Schule zu?

	Stimmt sehr	stimmt ziemlich	stimmt mittel- mäßig	stimmt wenig	stimmt nicht
„Die Verkehrssituation im Schulumfeld ist durch das hohe Aufkommen von Autos bei Schulbeginn gefährlich.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Die Verkehrssituation im Schulumfeld ist durch Verkehrsmanöver von Autos gefährlich (z.B. abruptes Anhalten, Wendemanöver, Parken in zweiter Reihe)“	☐	☐	☐	☐	☐
„Ich würde mein Kind öfter zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule schicken, wenn die Verkehrssituation sicherer wäre.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Insgesamt finde ich, die Verkehrssituation vor der Schule ist sicher und gut organisiert.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Es gibt genügend Park- und Haltemöglichkeiten im Schulumfeld, an denen Kinder sicher aus- und einsteigen können.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Mein Kind hat ausreichend Möglichkeiten zum sicheren Überqueren der Straße vor der Schule“	☐	☐	☐	☐	☐
„Ich fühle mich sicher, wenn mein Kind alleine oder mit anderen Kindern zur Schule geht.“	☐	☐	☐	☐	☐

Im August wurde an Ihrer Grundschule eine Schulstraße eingerichtet. In der Straße „An der der Magarethenkapelle“ ist nach der OGS zwischen 14:45 Uhr und 16:15 Uhr die Einfahrt verboten. Fahrräder, Tretroller und zu Fuß gehende Personen sind davon natürlich ausgenommen. Hier ein Überblick:



11

Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zur Schulstraße zu?

	Stimmt sehr	stimmt ziemlich	stimmt mittel- mäßig	stimmt wenig	stimmt nicht
„Die Einrichtung der Schulstraße finde ich sinnvoll.“	☐	☐	☐	☐	☐
Durch die Schulstraße hat sich die verkehrliche Situation vor der Schule verbessert.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Die Schulstraße hat zur Verbesserung der Schulwegsicherheit beigetragen.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Die verfügbare(n) Hol- und Bringzone(n) in der Nähe der Schulstraße sind ausreichend und gut organisiert.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Die Einrichtung der Schulstraße hat das Verkehrsaufkommen auf umliegende Straßen verlagert.“	☐	☐	☐	☐	☐
„Seit der Einrichtung der Schulstraße hat das Verkehrsaufkommen rund um die Schule spürbar abgenommen.“	☐	☐	☐	☐	☐

12

Die Einrichtung der Schulstraße hat aus meiner Sicht folgende positiven Auswirkungen:

13 Die Einrichtung der Schulstraße hat aus meiner Sicht folgende negativen Auswirkungen:

14 Sollte die Schulstraße dauerhaft eingerichtet werden, müsste folgendes angepasst werden...

15 Haben Sie weitere Anmerkungen, Wünsche oder Bedenken bezüglich der Schulstraße?

16 Haben Sie bereits an der Befragung im Juni teilgenommen?

☐ Ja ☐ Nein

Herzlichen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben! Bitte geben Sie den Fragebogen nun Ihrem Kind wieder mit zur Schule.

Anhang 2

ANHANG 2 LEITFÄDEN DER INTERVIEWS

1. Befragungswelle (vor Einrichtung der Schulstraße)

Vorab: Befragung ist anonym. Wir können besprechen wie anonymisiert die Befragung sein soll. Kein Name, nur die Institution, oder weder noch.

Kurz zur Person:

Können Sie sich kurz namentlich vorstellen, bei welcher Institution Sie in welcher Position arbeiten und für was Sie zuständig sind?

Erwartungen:

Welche Ergebnisse erhoffen Sie durch die Einrichtung der Maßnahme?

(falls zu ungenau) Welche konkreten Wirkungen erwarten Sie?

(falls zu spezifisch) Auf lange Sicht gesehen, kann die Schulstraßen eine dauerhafte Lösung für erhöhte Verkehrssicherheit sein?

In welchen Bereichen erwarten Sie Beschwerden oder Schwierigkeiten bei der Einrichtung der Maßnahme?

Wie möchten Sie diesen Schwierigkeiten und Beschwerden begegnen?

Anforderungen an die Umsetzung der Schulstraße:

Wie sollte die Umsetzung der Maßnahme laufen? Was ist Ihnen dabei besonders wichtig?

Anforderungen an den Umsetzungsprozess:

Welche Arbeitsschritte sehen Sie in der Umsetzung der Schulstraße bei sich?

Welche Arbeitsschritte sehen Sie dabei bei den Schulen, der Verwaltung, der Projektleitung, anderen Behörden (bspw. Polizei/ Ordnungsamt?)

Haben Sie durch andere Städte/Schulen schon Erfahrungen gemacht/ Ideen bekommen, die in den Prozess eingeflossen sind?

Welche Probleme könnten bei der Umsetzung der Schulstraße auftreten?

Wie könnte man diesen Problemen entgegenzutreten?

Sperrung:

Sehen Sie generell eine Alternative Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit anstelle der Schulstraße an sich?

Sehen Sie eine Alternative zur Art Umsetzung der Schulstraße? (Zum Beispiel; Poller o.ä.)

Akzeptanz:

Wie stehen Sie persönlich zu der Maßnahme der Schulstraße?

Wie denken Sie, wird die Akzeptanz der Maßnahme ausfallen? Bei Eltern, Kindern und Lehrkräften?

Wie kann dies Ihrer Meinung nach verbessert oder verstärkt werden?

Haben Sie noch weitere Anmerkungen, die Sie teilen möchten?

2. Befragungswelle (nach Einrichtung der Schulstraße)

Kurze Information an Interviewee:

- Es geht um die Evaluation des Prozesses der Umsetzung bzw. des Projektes allgemein: Reflektion, was gut läuft, was schlecht läuft, wo es Verbesserungsbedarf gibt.
- Prozessevaluation nicht gleich Wirkungsevaluation
- die Inhalte der Interviews bleiben anonym, zumindest gehen die Meinungen nicht an die Öffentlichkeit, es sind sensible Daten. Es wird eine Art Präsentation der Daten/ Auswertung geben, aber sehr diskret, nicht zurückführbar

Frage	Ziel der Frage	Frage(n)	Anmerkungen
1	Einstieg und allgemeiner Eindruck	Was haben Sie für einen allgemeinen Eindruck von der/n Schulstraße/n? Was haben Sie beobachtet? Ganz allgemein gesprochen: Erzielt die Schulstraße die für Sie gewünschte Wirkung? - In welcher Form? Mehr Kinder zu Fuß? Weniger Autos?	
2	Reflektion der Arbeitsschritte	Welche Arbeitsschritte in der Einrichtung der Schulstraße haben wir gut hinbekommen? Was lief nicht so gut?	Arbeitsschritte nach den Hemmnissen und Treibern? Je nach dem
3		Was haben die anderen Akteure gut gemacht? Was hat aus Ihrer Sicht Verbesserungspotential? Welches Verhalten würden Sie sich wünschen?	
4	Einrichtung der Schulstraße: begleitende Maßnahmen	Neben der Schulstraße: Was für begleitende Maßnahmen wurden an den Schulen/ an Ihrer Schule von Ihnen oder von anderen Akteuren durchgeführt? • <u>Bauliche Maßnahmen</u> wie die Einrichtung oder Erweiterung der HUBs • <u>Verkehrsregelnde Maßnahmen</u> wie zusätzliche Kontrollen des ruhenden Verkehrs • <u>Organisatorische Maßnahmen</u> wie die ausführliche Evaluation und Anpassung des Konzeptes und der Umsetzung der Schulstraße • <u>Verhaltensbezogene Maßnahmen</u>, wie Verkehrserziehung, Aufklärung und Kommunikation zwischen den Akteuren und den Schulen	
5	H&T begleitende Maßnahmen	Was hat in Bezug auf die begleitenden Maßnahmen gut funktioniert? Was hätte Verbesserungspotential? Wie können mehr begleitende Maßnahmen eingeführt werden? Warum war das gut? Was hat sich verändert im Prozess	
6	Kommunikation	Wie reflektieren/bewerten Sie die Kommunikation zwischen den Eltern, Anwohnenden und Akteuren? • Information • Aufklärung • Transparenz/ Absprachen	

		Beschwerden	
7	H&T Kommunikation	Was hat die Kommunikation begünstigt? Was hat sie erschwert? Was und wie kann verbessert werden?	
8	Umsetzung/Betrieb Schulstraße	Wie läuft die Umsetzung/ der Betrieb der Schulstraße? - Organisatorische Ebene (hat die rechtliche Anordnung funktioniert/ alle Schilder vorhanden etc.) - Nutzung: Nutzen die Eltern die Angebote der Hol- und Bringzonen (HUBs)? Wird das Verbot beachtet? - Durchführung der Kontrollen: regelmäßig? Verstöße geahndet?	
9	H&T Umsetzung/Betrieb	Was ist in Bezug auf die Umsetzung nicht gut gelaufen? Was kann verbessert werden?	
10	Akzeptanz	Wie fällt die Akzeptanz Ihrer Ansicht nach aus? Halten sich die Eltern an das Verbot? Welche Rückmeldungen haben Sie bekommen?	
11	H&T Akzeptanz	Woran liegt das? Wie kann die Akzeptanz weiterhin gesteigert werden?	
12	Ressourcen	Haben die vorhandenen Ressourcen (Zeit, Personal, Beschlüsse, Infrastruktur, Geld) ausgereicht, um das Projekt erfolgreich umzusetzen? Was würden Sie machen wenn Sie unendlich viele Ressourcen hätten, wie würde die Umsetzung der Maßnahme aussehen?	
13	H&T Ressourcen	Was müsste verändert, aufgestockt werden, um optimale Einrichtungen von Schulstraßen zu gewährleisten?	
14	Reflektion der Verstetigung	Annahme: Präsenz der Polizei, bzw. Ordnungsamt kann nicht dauerhaft gewährleistet werden: Wie kann unter diesem Aspekt die Schulstraße dauerhaft eingerichtet werden? Welche Alternativen gibt es?	
15	Weitere Anmerkungen	Haben Sie noch weitere Anmerkungen, die Sie teilen möchten?	
16	Veränderung der persönlichen Haltung	Hat sich Ihre persönliche Haltung zur Maßnahme der Schulstraße, seit der Einrichtung oder in den letzten Wochen verändert? Wenn ja, inwiefern und warum?	
16	Veränderung der persönlichen Haltung	Hat sich Ihre persönliche Haltung zur Maßnahme der Schulstraße, seit der Einrichtung oder in den letzten Wochen verändert? Wenn ja, inwiefern und warum?	Nur wenn es sich aufdrängt