



Forderungspaket “Sichere Mobilität für Kinder”

Hintergrund

Kinder gehören aufgrund ihrer physischen und psychischen Eigenschaften zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Sie können Geschwindigkeiten noch nicht richtig einschätzen und sind aufgrund ihrer Körpergröße oft in ihrem Sichtfeld beschränkt; umgekehrt werden sie auch von Fahrzeuglenker*innen schwerer und später gesehen als Erwachsene [1]. Auch die Abgase sind für Kinder ein großes Problem, da sich ihre Lungen erst entwickeln und die Schadstoffe bleibende Schäden hinterlassen können [2].

Der tägliche Schulweg verkommt für Schüler*innen zu einem gefährlichen Spießrutenlauf. Bekannte Gefahrenstellen werden in Schulwegplänen eingezeichnet, damit sie gemieden werden, anstatt sie zu entschärfen. Viele Eltern bringen ihre Kinder aus diesem Grund lieber mit Auto in die Schule - und verschärfen so das Sicherheitsproblem für alle anderen Kinder. Kindern wird somit die Möglichkeit einer selbstbestimmten Mobilität genommen, was sich nachteilig auf ihre Entwicklung auswirkt [2,3].

Doch auch abseits von Schulwegen wollen Kinder selbstbestimmt unterwegs sein. Einer der größten Gefährdungsfaktoren in der Stadt ist die Geschwindigkeit des Autoverkehrs. Erst zwei Drittel des 2.800 km langen Wiener Straßennetzes sind auf 30 km/h oder weniger verkehrsberuhigt [4]. Doch auch an den Tempo 50-Straßen liegen Schulen, sind Kinder unterwegs, wohnen Anrainer*innen, und auch dort gibt es Querungsbedarf. Hohe Geschwindigkeiten verringern die Anhaltebereitschaft der Kfz-Lenker*innen und erhöhen den Bremsweg. Dadurch sind sie ein wesentlicher Faktor für Unfallhäufigkeit und Unfallschwere [1]. Zusätzlich steigt mit der Kfz-Geschwindigkeit und mit der Ungleichförmigkeit des Verkehrsablaufs die Lärm- und Schadstoffbelastung [5,6].

Geschwindigkeitsbeschränkungen und verkehrsberuhigte Zonen vor Schulen und Kindergärten waren einige der häufigsten Wünsche beim Projekt “Werkstatt Junges Wien”, bei dem über 22.500 Kinder und Jugendliche ihre Verbesserungsvorschläge, Ideen und Visionen für Wien formulieren durften [7].

Für viele Kinder ist das Fahrrad das erste selbstständige Fortbewegungsmittel im öffentlichen Straßenverkehr. Wenn das Radfahren das Mobilitätsverhalten der Kinder prägt, werden sie das Fahrrad später auch in ihrem Alltag nutzen. Außerdem kann laut einer dänischen Studie aus dem Jahr 2012 die Konzentrationsfähigkeit gesteigert werden, wenn Kinder auf dem Weg zur Schule körperlich aktiv sind. Die Kinder, die sich vor dem Unterricht bewegt haben, konnten sich bis zu vier Stunden länger konzentrieren [3].

Kinder dürfen frühestens ab dem 9. Lebensjahr selbstständig zur Schule radeln, wenn sie die Fahrradprüfung absolviert haben, ansonsten erst ab dem 12. Lebensjahr [8]. Damit die Kinder auf der Straße sicher Rad fahren können, ist es wichtig, dass sie in einem



geschützten Raum ihre Fähigkeiten auf dem Rad austesten und weiterentwickeln. Zu wenige Wiener Kinder erlernen aber das Radfahren ausreichend, um sich sicher fortbewegen zu können. Nur ein Fünftel der Viertklässler*innen können an der freiwilligen Radprüfung teilnehmen. Es mangelt an Radkursen und geeigneten Übungsplätzen.

Aktuelle Situation in Wien

- Insgesamt gibt es in Wien rund 500 Pflichtschulen
 - Davon haben ca. 17% bereits autofreie Schulvorplätze
 - Ca. 10% liegen in Wohnstraßen
 - Ca. 55% liegen an Nebenstraßen
 - Ca. 16% liegen an Hauptstraßen
 - Bei den meisten Schulen gibt es nur eine Handvoll Rad- und Scooterabstellanlagen.
 - Derzeit gibt es 5 Schulstraßen (temporäres Fahrverbot zu Schulbeginn) in Wien [9].
- Die Länge des Straßennetzes in Wien beträgt ca. 2.800 km [4]
 - davon sind 1.789 km Tempo 30 Zonen [10]
 - rund 1.850 km sind bereits ≤ 30 km/h (inkl. Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen)
 - auf ca. 950 km Straßen in Wien gilt noch Tempo 50
- Kinder dürfen erst ab dem Alter von 12 Jahren eigenständig mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs sein, es sei denn, sie absolvieren mit 9 Jahren die Prüfung zum Fahrradführerschein [8].
- Derzeit absolvieren nur ca. 10% der Wiener Kinder diese Prüfung. Es gibt nicht genug Kapazitäten, um Radkurse für alle Kinder abzuhalten, es fehlt an Personal und Übungsplätzen (aktuell 3).

Geforderte Maßnahmen

- 6) 350 autofreie Schulvorplätze einrichten (bis 2030)
- 7) Auf 800 km Straßen maximal Tempo 30 verordnen (bis 2030)
- 8) 800 zusätzliche Fahrradkurse für Volksschüler*innen anbieten (bis 2025)

Herleitung der Maßnahmen

Ca. 150 der 500 Schulvorplätze (Pflichtschulen) liegen in verkehrsberuhigten Bereichen (autofrei bzw. Wohnstraße). Sämtliche verbleibenden 350 Schulvorplätze sollen in den nächsten 10 Jahren ebenfalls autofrei gestaltet werden, wobei jene in Nebenstraßen komplett autofrei werden sollen, und in Hauptstraßen Tempo 30 und Gehsteigvorziehungen sowie autofreie Nebengassen zielführend sein können. Als schnelle, kostengünstige Übergangslösung sollen Schulstraßen eingesetzt werden.



Auf ca. 950 km des Wiener Straßennetzes gilt noch ein Tempolimit von 50 km/h. Auf 800 km davon soll das Tempolimit in den nächsten 10 Jahren auf 30 km/h oder weniger gesenkt werden, mit dem Fokus auf bebauten Stadtgebiet, Schulwege, unfallträchtige Straßenabschnitte, etc. Der öffentliche Verkehr ist gegebenenfalls vom Tempolimit auszunehmen (z.B. wenn ein getrennter Gleiskörper existiert), oder um eine Benachteiligung gegenüber dem Autoverkehr zu mindern [11].

In Wien gibt es ca. 1.000 Volksschulklassen pro Schulstufe und Jahr [12]. Bei einem derzeitigen Angebot von ca. 200 Kursen pro Jahr besteht eine Nachfrage von 800 zusätzlichen Kursen (1 Klasse = 1 Kurs). Durch sukzessive Ausweitung des Kursangebots sollen bis 2025 1.000 Kurse zur Verfügung stehen.

Definitionen und Qualitätskriterien

Eltern-Taxis: Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Ein Grund ist die Angst, dass ihre Kinder auf dem Schulweg verletzt werden könnten, wobei diese gerade durch Eltern-Taxis gefährdet werden.

Autofreie Schulvorplätze: Durch verbreiterte Gehsteige oder permanente Straßensperren entsteht eine Freifläche vor dem Schulgebäude, die als Warte- und Aufenthaltsbereich dient. Diese soll mit Sitzgelegenheiten, Begrünung und Beschattung attraktiv gestaltet sein. Schulvorplätze in Nebenstraßen sollen komplett autofrei werden, in Hauptstraßen soll Tempo 30 umgesetzt und Gehsteigvorziehungen errichtet bzw. der Schule angrenzende Nebengassen autofrei gestaltet werden. Als schnelle, kostengünstige Übergangslösung sollen Schulstraßen eingesetzt werden.

Schulstraßen: sind temporär autofreie Schulvorplätze: für 30 Minuten vor Schulbeginn wird die Fahrbahn vor der Schule für den Autoverkehr mittels Scherengittern gesperrt, um den Schüler*innen ein sicheres Erreichen des Schulgebäudes zu ermöglichen. Bei Ganztagschulen besteht die Möglichkeit, auch zu Schulende eine Schulstraße einzurichten, um auch beim Verlassen der Schule einen geschützten Bereich für Kinder und Eltern zu schaffen. Schulstraßen sollen als schnelle und kostengünstige Übergangslösung bis zur permanenten Umgestaltung eingesetzt werden.

Selbstständiger Schulweg: SchülerInnen, die ihren Schulweg selber zurücklegen, sind schlauer, gesünder und glücklicher, da sich Bewegung positiv auf die Leistungsfähigkeit des Gehirns auswirkt [2]. Auch sind Kinder einer geringeren Luftverschmutzung ausgesetzt, als jene, die mitfahrend in Autos zur Schule gebracht werden [2].

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h: Eine bewährte Maßnahme zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall mit einem Kfz zu sterben, steigt mit dem Tempo des Kfz - bei 30 km/h liegt diese bei 30%, bei 50 km/h schon bei 80% [1] - und auch die Wahrscheinlichkeit, überhaupt in einen Unfall involviert zu sein. Außerdem führt eine niedrigere Geschwindigkeit zu einem flüssigeren Verkehrsgeschehen und



geringeren Emissionen (CO₂, Lärm, Schadstoffe) [5,6]. Die Einführung von Tempolimits ist durch bauliche Maßnahmen (Reduzierung der Fahrbahnbreite, Verschwenkungen, Schwellen, Aufpflasterungen, etc.) zu begleiten, um deren Einhaltung zu unterstützen.

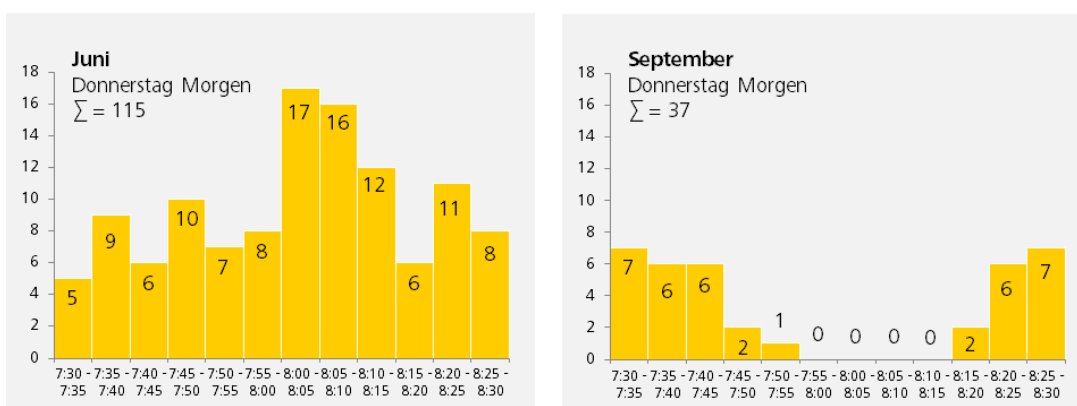
Radkurs: Ein Kurs, in dem Kinder das richtige Verhalten im Straßenverkehr lernen, und der mit einer Prüfung endet (Radführerschein), ab der Kinder dann eigenständig im Straßenverkehr Rad fahren dürfen. Die Prüfung kann ab dem Alter von 9 Jahren durchgeführt werden und findet oft im Rahmen der 4. Klasse Volksschule statt.

Referenzen

- [1] [Die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit](#)
- [2] [Autoabgase: Kinder weit mehr belastet als Eltern!](#)
- [3] ["Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen, lernen nachweislich besser"](#)
- [4] [Tempo-30-Zonen - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung](#)
- [5] [Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen](#)
- [6] [Luftreinhalteplan 2011 bis 2017 für Berlin](#)
- [5] [Werkstatt Junges Wien - Mobilität und Verkehr](#)
- [6] [Radfahrprüfung für Kinder](#)
- [7] [Mobilitätsagentur Wien - Schulstraße](#)
- [8] [Immer öfter Tempo 30 in Wien](#)
- [9] [Neubau bietet „schnelle“ Bim für Tempo 30](#)
- [10] [Schulen Statistiken - Offizielle Statistik der Stadt Wien](#)

Abbildungen

Verkehrsaufkommen vor der Schule



Statistik: Auswirkung der Schulstraße in der Vereinsgasse auf das Kfz-Verkehrsaufkommen (links: vor Einführung, rechts: nach Einführung) (Quelle: [7])



Negativbeispiel: Schulvorplatz einer Volksschule am Allerheiligenplatz (20.) - Tempo 50, keine Hauptstraße A oder B, keine ÖV-Linien (Quelle: Johannes Roither)



Positivbeispiel Schulvorplatz: als Wohnstraße ausgeführt mit Aufpflasterung, verschwenkter Fahrbahn, Bäumen, Sitzgelegenheiten und Radabstellanlagen, Gassergasse (5.) (Quelle: Barbara Laa)



Positivbeispiel Schulvorplatz: Dörfelstraße (12.), autofreier Schulvorplatz durch Einrichtung einer Sackgasse (Quelle: Stephan Bösch-Plepelits)



Positivbeispiel Schulvorplatz: Am Hundsturm (5.), autofreier Schulvorplatz mit ausgezeichneter Radanbindung, optische Gestaltung mit Verbesserungspotenzial (Quelle: Barbara Laa)