

„BESSER ZUR SCHULE“
RÜSSELSHEIM AM MAIN

SCHULMOBILITÄTSPLAN PLUS
GRUNDSCHULE INNENSTADT



Auftraggeberin

ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) / Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement

Bessie-Coleman-Str. 7, 60549 Frankfurt am Main

Tel. +49 (0) 69 660759-0

E-Mail: smm@ivm-rheinmain.de

www.besserzurschule.de

Fachliche Projektbegleitung

R+T Verkehrsplanung GmbH

Julius-Reiber-Straße 17, 64293 Darmstadt

Tel.: +49 (0)6151 2712-21

E-Mail: t.franke@rt-verkehr.de

www.rt-verkehr.de

Bearbeitung

Tobias Franke, Dipl.-Ing.

Stephanie Feuerbach, Dipl.-Ing.

Hinweise:

Bitte beachten Sie, dass das Dokument nur zur internen Verwendung zur Verfügung gestellt wird. Eine Weitergabe an Dritte ist nur in Rücksprache mit der Grundschule Innenstadt und mit Genehmigung der Schulleitung sowie in Rücksprache mit der Stadt Rüsselsheim, Abteilung Mobilität sowie mit deren Genehmigung zulässig. Unabhängig davon kann der Schulwegplan direkt von Schule und Kommune zur Kommunikation über verschiedene Wege genutzt werden, wie im Ergebnisdokument empfohlen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im folgenden Text i.d.R. auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: © R+T Verkehrsplanung GmbH

Inhalt

1	Ziele und Vorgehensweise Schulmobilitätsplan Plus	2
2	Erarbeitungsprozess – Analyse und Beteiligung	4
2.1	Status-Quo und Rahmenbedingungen Grundschule Innenstadt	4
2.2	Bestandsanalyse	7
2.2.1	Stadtspaziergang	7
2.2.2	Wohnstandortanalyse	23
2.2.3	Mobilitätsbefragung	25
2.3	Beratungs- und Workshoptermine	32
2.3.1	Vorstellung der Analyseergebnisse und Ableitung von Handlungsfeldern	32
2.3.2	Konkretisierung von Maßnahmen	33
2.3.3	Finalisierung – Inhalte und Zuständigkeiten	36
3	Schulmobilitätskonzept	38
3.1	Grundlegende Strategie und Handlungsoptionen	38
3.2	Allgemeine Mobilitätsanforderungen von Kindern und Jugendlichen	40
3.3	Handlungsfelder und Maßnahmenansätze	41
3.4	Maßnahmensteckbriefe	46
3.5	Handreichung zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung	78
3.6	Nicht weiter verfolgte Maßnahmen	82
	Verzeichnisse	83
	Anlagen	89
	Steckbrief Schulstandort	89
	Schulwegplan	89

1 Ziele und Vorgehensweise Schulmobilitätsplan Plus

Unter dem Motto „Besser zur Schule“ unterstützt die ivm GmbH (integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) Schulen, Schulträger und Kommunen in Hessen, gemeinsam konkrete Maßnahmen und Projekte zum Schulischen Mobilitätsmanagement umzusetzen und zu verankern. Dazu wurde bei der ivm das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement für das Land Hessen eingerichtet.

Damit die Kinder besser zur Schule kommen, werden über Maßnahmen und Programme des Schulischen Mobilitätsmanagements verschiedene Lösungen angeboten, um den Verkehr zur und von der Schule sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Zudem wird ein selbstbewusster Umgang mit verschiedenen Mobilitätsoptionen gefördert und es werden Alternativen zum Bring- und Holverkehr mit dem Pkw durch die Eltern gestärkt in den Fokus gestellt.

Das Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Besser zur Schule“ des Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement für das Land Hessen ist dafür ein zentrales Angebot. Hier werden gemeinsam mit Hilfe der teilnehmenden Schulen, Schulträger, Kommunen und weiterer relevanter Akteure sogenannte Schulmobilitätspläne als ganzheitliches Mobilitätskonzept entwickelt und umgesetzt. Sie bündeln alle mit Verkehr und Mobilität zusammenhängenden Aktivitäten, Zuständigkeiten und Prozesse für den Schulstandort und auch darüber hinaus. Im Ergebnis dienen sie der langfristigen Verankerung von abgestimmten und realistisch umsetzbaren Maßnahmen.

Vorrangiges Ziel an der **Grundschule Innenstadt** ist die Reduzierung bzw. Vermeidung von Kfz-Verkehren in der Schulstraße und die damit verbundene Erhöhung der Verkehrssicherheit im direkten Schulumfeld. Zudem soll die fußläufige Anbindung und Verkehrssicherheit verbessert werden.

Der Erarbeitungsprozess zum **Schulmobilitätsplan Plus** an der Grundschule Innenstadt begann im Mai 2021 im Rahmen eines Auftakttermins. In diesem wurden neben der Vorstellung von Ablauf, Anlass und Zielen des Projektes die Teilnehmer:innen der Projektgruppe durch die Stadt Rüsselsheim, die Schule und das Fachbüro abgestimmt und festgelegt.

Unter intensiver Beteiligung der Projektgruppe wurde der Schulmobilitätsplan Plus in folgenden Arbeitsschritten erarbeitet:

	Inhalte	Termin
1	Auftaktgespräch (Anlass, Ziele...) und Analysevorgespräch (Mobilitätsbefragung, Wohnstandortanalyse)	12. Mai 2021
<i>Arbeits- und Analysephase: Erhebungen vor Ort, Mobilitätsbefragung und Wohnstandortanalyse</i>		
2	Stadtspaziergang	28. Oktober 2021
<i>Auswertungs- und Arbeitsphase: Analyseauswertungen und Maßnahmenentwicklung auf Basis der Analyseergebnisse und Zusammenarbeit mit Akteuren</i>		
3	1. Beratungs- und Workshoptermin – Vorstellung der Analyseergebnisse und Ableitung von geeigneten Handlungsfeldern	21. März 2022
4	2. Beratungs- und Workshoptermin – Workshop zur Konkretisierung von Maßnahmen	23. Mai 2022
<i>Arbeitsphase: Entwurf Schulmobilitätsplan Plus, inkl. Schulwegplan</i>		
5	Finalisierung Schulmobilitätsplan Plus – Inhalte und Zuständigkeiten	19. September 2023
<i>Arbeitsphase: Finalisierung Ergebnisdokument Schulmobilitätsplan Plus, inkl. Schulwegplan</i>		

Tabelle 1: Zeitplan Schulmobilitätsplan Plus Grundschule Innenstadt

Nach dem Auftakt- und Analysevorgespräch fanden ein halbtägiger Stadtspaziergang für die Bestandsaufnahme im Umfeld der Grundschule Innenstadt sowie zwei Beratungs- und Workshoptermine statt. Auf Grundlage der gemeinsamen Ortsbegehung des Schulumfeldes mit der Schulleitung, Lehrkräften, Schüler:innen sowie Vertreter:innen des Schulelternbeirates, der Stadtverwaltung, des Schulträgers, der Verkehrswacht, dem Citymanagement etc. wurden Handlungsoptionen und Maßnahmen für das weitere Vorgehen erarbeitet. In den Beratungsterminen wurden auf Basis der Analyseergebnisse zunächst Handlungsansätze formuliert, die letztlich in konkrete Maßnahmen überführt wurden.

Schüler:innen der Grundschule Innenstadt waren insbesondere beim Stadtspaziergang beteiligt und haben sich aktiv eingebracht.

2 Erarbeitungsprozess – Analyse und Beteiligung

2.1 Status-Quo und Rahmenbedingungen Grundschule Innenstadt

Die Grundschule Innenstadt ist im Zentrum von Rüsselsheim a.M. beheimatet. Der Haupteingang der Schule befindet sich in der Schulstraße, die in diesem Abschnitt als Fußgängerzone ausgewiesen ist. Dieser Bereich ist im Osten mit der Marktstraße (ebenfalls Fußgängerzone) und im Westen mit der Ludwigstraße verknüpft. (**Abbildung 1**).

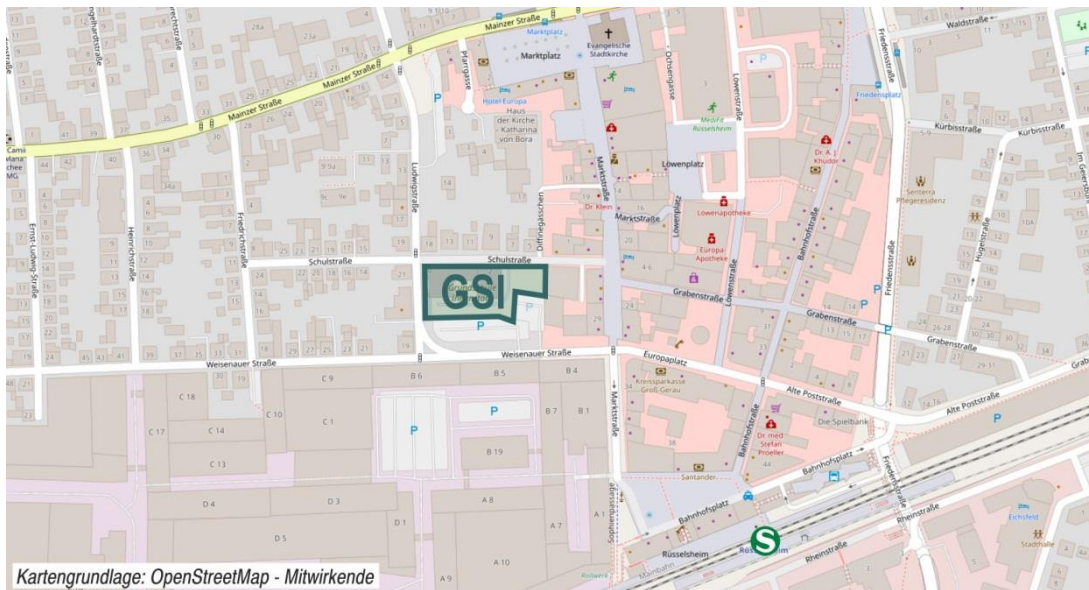


Abbildung 1: Lage Grundschule Innenstadt
Plangrundlage: OpenStreetMap (Licence ODbL)

Rund 310 Schüler:innen besuchen im Schuljahr 2021/22 und rund 280 Schüler:innen im Schuljahr 2022/23 die Grundschule Innenstadt (**Abbildung 2**). Die Klassenstufen sind 3-zügig. Zusätzlich gibt es eine Intensivklasse und eine Vorklasse. Nach Prognosen der Abteilung für Schulentwicklung der Stadt Rüsselsheim soll sich aufgrund der neuen benachbarten Grundschule Parkschule und einer Neueinteilung der Schulbezirke die Anzahl an Schüler:innen an der Grundschule Innenstadt in Zukunft verringern. Ziel ist es, eine Zweizügigkeit zu erreichen.

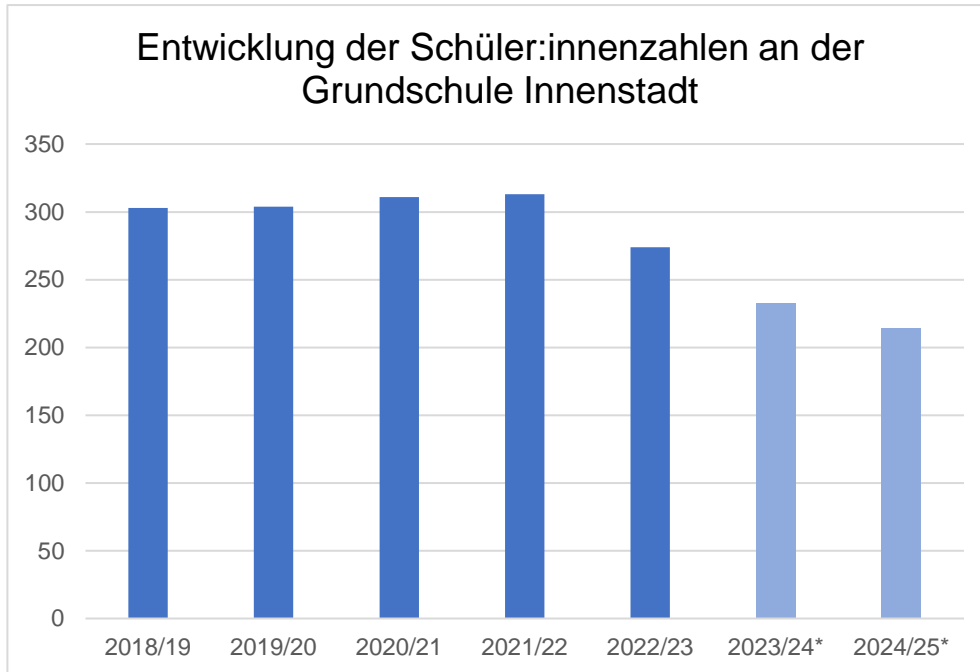


Abbildung 2: Entwicklung der Schülerzahlen

Quelle: Stadt Rüsselsheim (Dezernat II)

* Prognose Stadt Rüsselsheim mit neuem Schulbezirk und unter Berücksichtigung von Wohnbauprojekten

Der Unterricht beginnt für alle Schüler:innen einheitlich um 8:15 Uhr mit einer Gleitzeit bis 8:30 Uhr und endet um 13:45 Uhr mit dem Ende der 6. Stunde bzw. um 16:00 Uhr mit dem Ende der AGs. Aktuell stehen am Morgen Betreuungsangebote von 7:00 Uhr bis 8:15 Uhr und am Nachmittag bis 17:00 Uhr (wird von ca. 70 Schüler:innen genutzt) zur Verfügung.

Die Schüler:innen kommen überwiegend zu Fuß, mit dem Tretroller oder mit dem Fahrrad zu Schule. Ein großer Teil der Schüler:innen wird jedoch auch mit dem Auto zur Schule gebracht (**Kapitel 2.2.3**). Die Eltern lassen ihre Kinder in der Regel in der Ludwigstraße oder der westlichen Schulstraße aussteigen. Für Schüler:innen, die mit dem Fahrrad zur Schule kommen stehen in der Schulstraße ca. 25 Fahrradbügel zur Verfügung (**Abbildung 3**). Eine gesonderte Abstellanlage für Tretroller gibt es nicht. Die Fahrradabstellplätze in der Schulstraße sind nicht nur für die Schule vorgehalten, sondern stehen allen Nutzer:innen der Innenstadt zur Verfügung. Eine Auslastungserhebung am 28. Oktober 2021 um 11 Uhr ergab eine deutliche Überlastung der Abstellmöglichkeiten durch Fahrräder und Tretroller.



Abbildung 3: Fahrradstellplätze vor der Grundschule Innenstadt

Die etwa 30 Lehrkräfte reisen mit dem Auto, dem ÖPNV und dem Fahrrad an. Es stehen lediglich 3 schuleigene Stellplätze auf einem Parkplatz auf dem Schulgelände zur Verfügung (**Abbildung 4**). Diese stehen exklusiv der Schulleitung und deren Assistenz zur Verfügung. Lehrkräfte, die mit dem Auto zur Schule kommen, müssen ihre Fahrzeuge im umliegenden Wohngebiet (teilweise Kurzparkregelung mit Parkscheibe im 2h-Intervall) bzw. auf kostenpflichtigen Parkplätzen im Umkreis abstellen.



Abbildung 4: Schuleigener Parkplatz

Lehrkräfte, die mit dem Fahrrad zur Schule kommen, können auf dem Schulgelände einen kleinen Holzverschlag als Fahrradabstellanlage nutzen. Der ÖPNV wird trotz des bestehenden Hessen-Tickets (Landesbedienstetenticket) kaum genutzt, da insbesondere der SPNV als unzuverlässig wahrgenommen wird.

Für die Grundschule Innenstadt liegt ein Schulwegplan in Textform vor, der mit den Unterlagen zur Einschulung verteilt wird. Die Eltern werden zusätzlich in der Regel an Elternabenden auf die Verkehrssituation vor der Schule hingewiesen und gebeten ihre Kinder nicht mit dem Auto zur Schule zu bringen. Weitergehende Informationen zum Status Quo der Schule können dem Schulstandort Steckbrief in **Anlage 1** entnommen werden.

2.2 Bestandsanalyse

Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des Schulmobilitätsplans gab es drei Bausteine für die Bestandsanalyse:

- Ein **Stadtspaziergang**, bei dem mit verschiedenen Akteuren das Schulumfeld begangen wird, um Problemstellen und neuralgische Punkte festzuhalten. Durch die Beteiligung von Schüler:innen steht hierbei besonders die Perspektive der Kinder und Jugendlichen im Mittelpunkt.
- Eine **Wohnstandortanalyse**, bei der die anonymisierten Adressdaten aller Schüler:innen analysiert werden, um Aufschluss über den Einzugsbereich der Schule zu bekommen.
- Eine **Mobilitätsbefragung**, an der alle Schüler:innen teilnehmen können, um Informationen über die Verkehrsmittelwahl und Einstellung der Schüler:innen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erlangen. Schüler:innen können im Rahmen der Befragung auch Probleme benennen und Lösungsvorschläge einbringen.

Ergänzend hierzu hat das Fachbüro eigene Erhebungen und Ortsbegehungen durchgeführt, um die Situation im Schulumfeld bewerten zu können. Im Folgenden wird auf die Ergebnisse der Bestandsanalyse näher eingegangen.

2.2.1 Stadtspaziergang

Am 28. Oktober 2021 fand eine gemeinsame Ortsbegehung mit neun Schüler:innen der Klassenstufen 2 bis 4 sowie folgenden Akteuren statt:

Herr Klein, Schulleitung Grundschule Innenstadt

Herr Dröll, betreuende Lehrkraft Grundschule Innenstadt

Frau Friedrich, Elternteil (Schulelternbeirat)

Frau Simon, Elternteil (Schulelternbeirat)

Frau Hamzaoui, Elternteil (Schulelternbeirat)

Frau Hof, Elternteil

Herr Passalacqua, Elternteil

Herr Renner, Tiefbauamt/ Mobilität Stadt Rüsselsheim
Herr Orthmann, Schulservice Stadt Rüsselsheim
Frau Kirchmeier, Ordnungsamt Stadt Rüsselheim
Herr Heil, Ordnungsamt Stadt Rüsselsheim
Frau Winkler, Ordnungsamt Stadt Rüsselheim
Herr Philippi, Citymanager Stadt Rüsselheim
Herr Hirsch, Ortsverkehrswacht
Frau Feuerbach, R+T Verkehrsplanung GmbH
Herr Franke, R+T Verkehrsplanung GmbH

Im Vorlauf wurde in Abstimmung mit der Schule eine Route erarbeitet, die dann gemeinsam mit allen Akteuren begangen wurde (**Abbildung 5**).

Während der Ortsbegehung hatten die Schüler:innen und teilnehmenden Akteure die Möglichkeit sich einzubringen und Problempunkte zu benennen. An allen Punkten mit besonderer Beachtung (**Abbildung 5**) wurde konstruktiv diskutiert und teilweise bereits vor Ort Handlungsoptionen aufgezeigt.

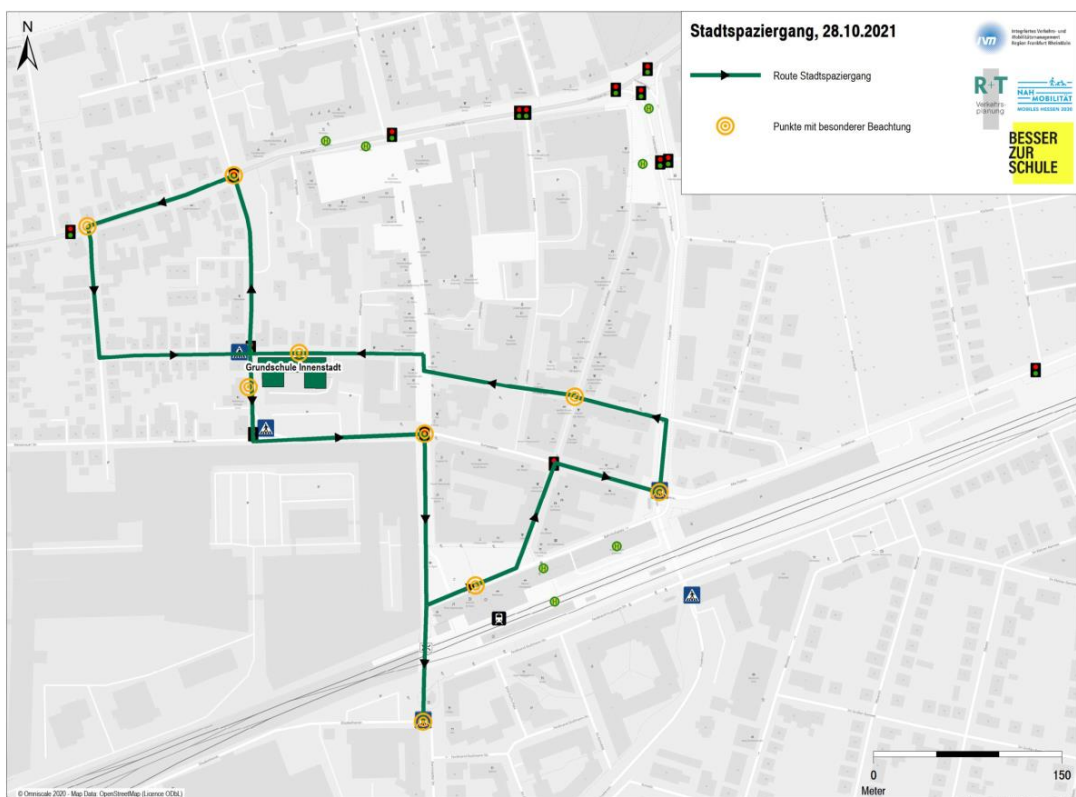


Abbildung 5: Route Stadtspaziergang

Plangrundlage: Omniscale 2021, Map Data: OpenStreetMap (Licence ODbL)



Abbildung 6: Stadtspaziergang im Umfeld der Grundschule Innenstadt

Abbildung 7 zeigt alle erfassten Problempunkte im direkten Schulumfeld. Diese wurden im Anschluss noch durch Problempunkte, die durch das Fachbüro festgestellt wurden, ergänzt.

Die folgende Auflistung beinhaltet alle Problempunkte zum Zeitpunkt der Ortsbegehung. Teilweise wurden Probleme im Zuge der Maßnahmenumsetzung schon während der Bearbeitung des Schulmobilitätsplans behoben (vgl. Maßnahmensteckbriefe **Kapitel 3.4**).

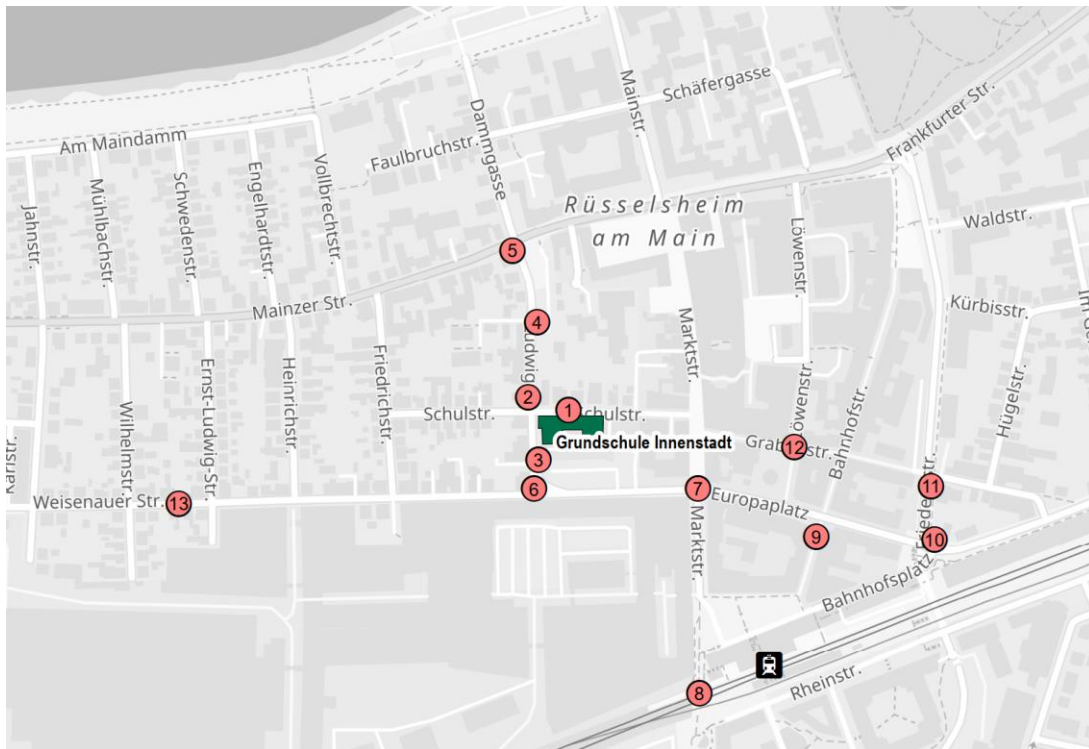


Abbildung 7: Schulumfeld mit erfassten Problempunkten

Plangrundlage: Omniscale 2019, Map Data: OpenStreetMap (Licence ODbL)

1. Eingangsbereich an Schulstraße (östliche Schulstraße)

- Trotz Fußgängerzone wird die Schulstraße von zu vielen Fahrzeugen befahren. Beobachtete Ziele sind das Asia-Restaurant in der Schulstraße (mit Abholservice), Kiosk und Schnell-Imbisse in der Marktstraße sowie die Schule selbst (Holen und Bringen). Zusätzlich wird oftmals zu schnell in der Schulstraße gefahren (keine Schrittgeschwindigkeit).
- Das Durchfahren der östlichen Schulstraße wird häufig dadurch verstärkt, dass die im Bereich Marktstraße befindlichen Poller nicht immer verankert sind.
- Die Gestaltung der östlichen Schulstraße ist verbesserungswürdig. Durch die unterschiedlichen Pflasterbeläge wird der Eindruck einer Straße mit definierten Seitenräumen erweckt. Es fehlt zudem weiteres Mobiliar bzw. Straßengrün, um aufzuzeigen, dass die Schulstraße in diesem Bereich eine Fußgängerzone ist und daher vorrangig eine Aufenthaltsfunktion besitzt.



Abbildung 8: östliche Schulstraße (Blickrichtung Ost & West)

- genau während der Zeiten zu Schulbeginn (erste und zweite Stunde) fahren oftmals die Fahrzeuge der Straßenreinigung und auch der Müllabfuhr durch die Schulstraße.
- Die Fahrradabstellplätze in der Schulstraße sind nicht nur für die Schule vorgehalten, sondern stehen allen Besucher:innen der Innenstadt zur Verfügung. Die Abstellanlagen sind eigentlich nur für eine einseitige Nutzung konzipiert, werden aber wegen der geringen Kapazität zweiseitig genutzt. Zusätzlich sind die angebotenen Möglichkeiten oftmals nicht ausreichend, so dass auch weitere Anschließ- bzw. Abstellmöglichkeiten (wildes Abstellen) genutzt werden.
- Es sind keine gesonderten Rollerabstellplätze vorhanden.



Abbildung 9: Ausgelastete Fahrradabstellanlage sowie wild abgestellte Fahrräder

- Die offensive Werbung von Zigaretten und Zubehör im direkten Umfeld der Schule in den Läden der Fußgängerzone wird sehr kritisch wahrgenommen.

2. westliche Schulstraße

- An der Ampel über die Ludwigstraße dauert die Wartezeit auf das GRÜN für Fußgänger lang und die folgende Grünphase zum Queren sehr kurz.
- Der Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) in der westlichen Schulstraße (zwischen Ludwigstraße und Friedrichstraße) ist nicht als solcher beschildert.



Abbildung 10: Fußgängerüberweg westliche Schulstraße (Blickrichtung West)

- Dieser Straßen-Abschnitt wird von den Eltern auch als Bring- und Abholzone genutzt. Aufgrund der wenigen Parkmöglichkeiten warten dann die Fahrzeuge auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg.

3. Südliche Ludwigstraße

- Auf der östlichen Straßenseite (vor dem Nebeneingang der Schule) halten Eltern oft zum Bringen und Holen. Der markierte Bereich (eingeschränktes Haltverbot) ist gleichzeitig Schulbus-Haltestelle. Durch zu langes Halten von Kfz kann es zu unübersichtlichen Situationen im direkten Einmündungsbereich kommen.

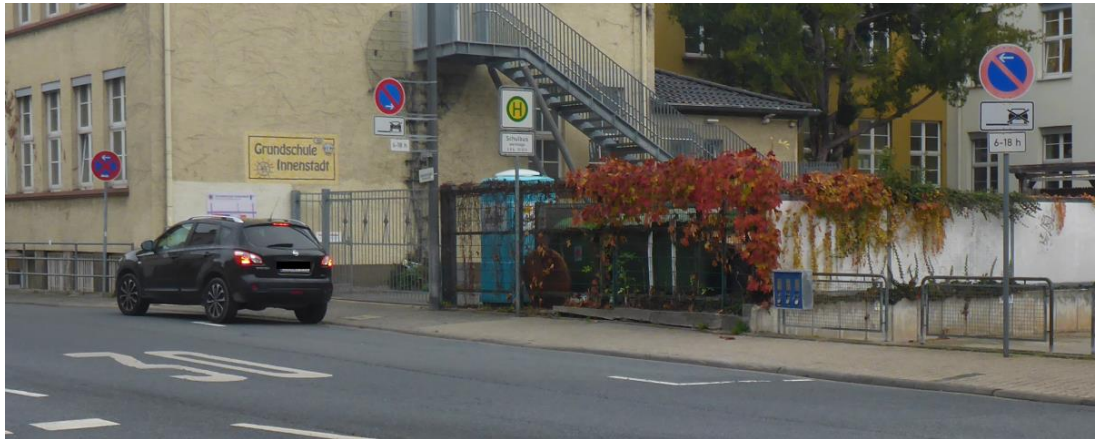


Abbildung 11: Schulbushaltestelle südliche Ludwigstraße

4. Nördliche Ludwigstraße

- Die gefahrenen Geschwindigkeiten werden als deutlich schneller als die zulässigen 30 km/h wahrgenommen. Insbesondere bei den Lini-bussen bestärkt sich dieses Gefühl.
- Durch die angrenzende Bebauung wird der Verkehr als sehr störend und gefährlich wahrgenommen. Der östliche Gehweg weist eine Breite von 1,80m auf. Aufgrund der direkt angrenzenden Mauer wird dieser von den Schüler:innen aber als enger wahrgenommen.
- An der Zufahrt zum Parkplatz Ludwigstraße kommt es zu Stoßzeiten manchmal zu ungeordneten Zuständen. Viele Eltern nutzen diesen Parkplatz im Bring- und Holverkehr und sorgen bei ausgelasteter Situation für Rückstauungen bis auf Straße und Gehweg.



Abbildung 12: Parkplatz Ludwigstraße (Blickrichtung Nordost)

5. Knotenpunkt Mainzer Straße / Ludwigstraße

- Aus Westen kommend werden abbiegende Kfz in die Ludwigstraße zeitgleich mit dem querenden Fußverkehr freigegeben. Aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse besteht die Gefahr, dass querende Fußgänger:innen übersehen werden.



Abbildung 13: Knotenpunkt Mainzer Straße / Ludwigstraße (Blickrichtung Ost)

6. Knotenpunkt Weisenauer Straße / Ludwigstraße

- Im Einmündungsbereich mit der Ludwigstraße ist vor allem der westliche Gehweg sehr schmal. Da dies der Weg zur Schulbetreuung und zu einem nahen Spielplatz in der Karlstraße ist, wird dieser Weg oft von den Kindern genutzt. Aufgrund der Bordsteinabsetzung und des engen Kurvenbereichs besteht die Gefahr, dass Fahrzeuge diesen ohnehin schon schmalen Gehweg beim Abbiegen mitbenutzen.



Abbildung 14: Abgesetzte Bordstein im Knotenpunktbereich Weisenauer Straße / Ludwigstraße

7. Marktstraße

- An der Fußgängerampel über die Weisenauer Straße hat der Fußverkehr nur sehr kurz GRÜN (etwa 5 Sekunden).
- Der Straßenraum in der Marktstraße verunsichert die Kinder. Die verbliebene Gestaltung als Fußgängerzone mit den ergänzend aufgebrauchten Markierungen machen es den Kindern schwierig zu wissen, wo sie sich aufhalten sollen und wo nicht. Da derzeit nur Fußgänger-Piktogramme in beide Richtungen auf der östlichen Seite (vor den Geschäften) markiert sind, bekommt man als Fußgänger den Eindruck, sich nur in diesem Bereich aufhalten zu dürfen.



Abbildung 15: Piktogramm Markstraße (Blickrichtung Süd)

8. Bahn-Unterführung Markstraße

- Die Unterführung wird von den Kindern vor allem am Vormittag als sehr voll wahrgenommen. Ein Problem stellen die Radfahrenden dar, die sehr schnell in die Unterführung hinunterfahren und wenig Rücksicht zeigen.



Abbildung 16: Bahn-Unterführung Markstraße (Blickrichtung Süd)

9. Bahnhofstraße

- An der Fußgängerampel über die Alte Poststraße hat der Fußverkehr nur sehr kurz GRÜN (etwa 5 Sekunden).
- Die Fußgängerzone wird in diesem Bereich oftmals massiv von Kfz befahren und beparkt, so dass kaum ausreichend Raum für den Fußverkehr verbleibt.



Abbildung 17: Bahnhofstraße

10. Alte Poststraße

- Im Bereich des Zebrastreifens endet der Radweg. Fahrräder wechseln dann z.T. mit hoher Geschwindigkeit auf den Gehweg / Aufstellbereich, welcher in diesem Bereich ohnehin schon schmal ist.



Abbildung 18: Bahnhofstraße (Blickrichtung West)

- Die Bahn-Unterführung in diesem Bereich wird von SchülerInnen vereinzelt genutzt, auch wenn diese als deutlich unangenehmer empfunden wird als die Unterführung Marktstraße.

11. Grabenstraße

- Die östliche Grabenstraße wird aufgrund der mangelhaften Gestaltung nicht als Verkehrsberuhigter Bereich wahrgenommen. Als Folge fahren die Kfz deutlich zu schnell in diesem Bereich.



Abbildung 19: Grabenstraße (Blickrichtung Ost)

- Der Wechsel des Belages und die angedeuteten sehr schmalen Gehwegbereiche auf der Brücke vermitteln ein falsches Bild der eigentlich geltenden Verkehrsregeln (Verkehrsberuhigter Bereich). Die Kinder nehmen nicht wahr, dass sie sich eigentlich gleichberechtigt im Verkehrsraum bewegen dürfen und versuchen demnach soweit am Rand wie möglich zu laufen. Das schafft dann Probleme mit dem öffentlichen Parkplatz auf der Westseite der Brücke, da die Sichtverhältnisse im Ausfahrbereich sehr eingeschränkt sind.



Abbildung 20: Brücke Grabenstraße (Blickrichtung West)

- Insbesondere der Kreuzungsbereich mit dem parallel zur Friedrichstraße verlaufenden Gehweg wird als Gefahrenpunkt angesehen. Dort sind die Sichtverhältnisse unübersichtlich und viele Radfahrende fahren entlang des Gehweges mit überhöhter Geschwindigkeit.



Abbildung 21: Kreuzungsbereich Grabenstraße / Friedrichstraße

- Die insgesamt schwierige Verkehrssituation wird durch die parkenden bzw. ausfahrenden Fahrzeuge an den Behinderten-Werkstätten sowie den „freien“ Parkmöglichkeiten direkt vor Beginn der Fußgängerzone noch weiter verstärkt.



Abbildung 22: Parkplatz Behinderten-Werkstätten (Blickrichtung Nord)

- Im weiteren Verlauf der Grabenstraße (westliche Grabenstraße) sind wieder sehr viele Fahrzeuge in der Fußgängerzone anzutreffen. Der Wechsel zwischen Verkehrsberuhigtem Bereich und Fußgängerzone ist nicht ersichtlich. Die Fahrzeuge fahren relativ ungehindert weiter in den Bereich der Fußgängerzone.



Abbildung 23: westliche Grabenstraße (Blickrichtung West)

12. Löwenstraße

- Aufgrund der Baustellensituation¹ war während des Stadtpaziergangs das Befahren der Löwenstraße möglich. Um das notwendige Queren (innerhalb der Fußgängerzone) zu ermöglichen, wurde ein provisorischer Fußgängerüberweg eingerichtet. Dieser ist jedoch sehr unscheinbar und auch die begleitende Beschilderung wurde gedreht und verschoben, so dass sie kaum zu erkennen war. In der Konsequenz halten zu selten Fahrzeuge und gewähren den Fußgängern Vorrang.



Abbildung 24: provisorischer Fußgängerüberweg Löwenstraße (Blickrichtung West)

- Parallel zur Löwenstraße (Platzbereich) kann im Westen ebenfalls die Fußgängerzone befahren werden, da keine Poller oder andere Absperrungen bestehen. Der Bereich wird dementsprechend häufig von Anlieferverkehren, Taxen etc. als Wendefahrt genutzt.

¹ Die Baustelle ist nicht mehr Bestand.



Abbildung 25: Platzbereich Löwenstraße (Blickrichtung West)

13. Weisenauer Straße

- Seit der Neuregelung des ruhenden Verkehrs in der Weisenauer Straße wird vermehrt eine Benutzung der Gehwege von Fahrzeugen im Begegnungsverkehr beobachtet. Statt den Gegenverkehr abzuwarten, wird der Gehweg mitbenutzt. Grund dafür ist auch der sehr niedrige Bord, der solche Fahrmanöver zulässt. Zusätzlich ist kein alternierendes Parken angeordnet, so dass die Schlauchwirkung der Fahrbahn erhöht wird.



Abbildung 26: Weisenauer Straße (Blickrichtung West)

2.2.2 Wohnstandortanalyse

Für die standardisierte Wohnstandortanalyse wurden von der Grundschule Innenstadt anonymisierte Adressdaten aller Schüler:innen zur Verfügung gestellt. Die Auswertung von 313 Adressdaten ergab folgendes Ergebnis:

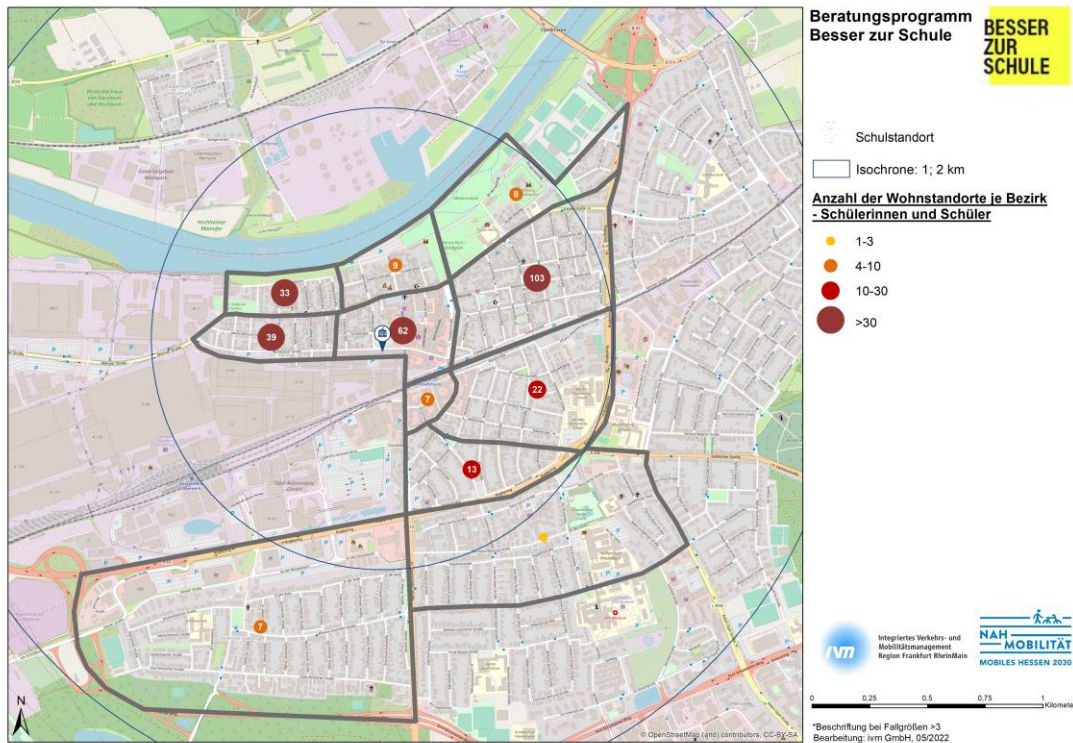


Abbildung 27: Wohnorte der Schüler:innen der Grundschule Innenstadt

Quelle: Grundschule Innenstadt, ivm GmbH

Etwa 97 % der Schüler:innen wohnen in Rüsselsheim in einem Umkreis von ca. 2 km um die Grundschule (**Abbildung 28**). Rund 70 % der Schüler:innen erreichen die Schule zu Fuß in maximal 20 Minuten. Mit dem Treroller bzw. Fahrrad ist die Schule für nahezu alle Schüler:innen (95 %) in unter 10 Minuten erreichbar (**Abbildung 29**).

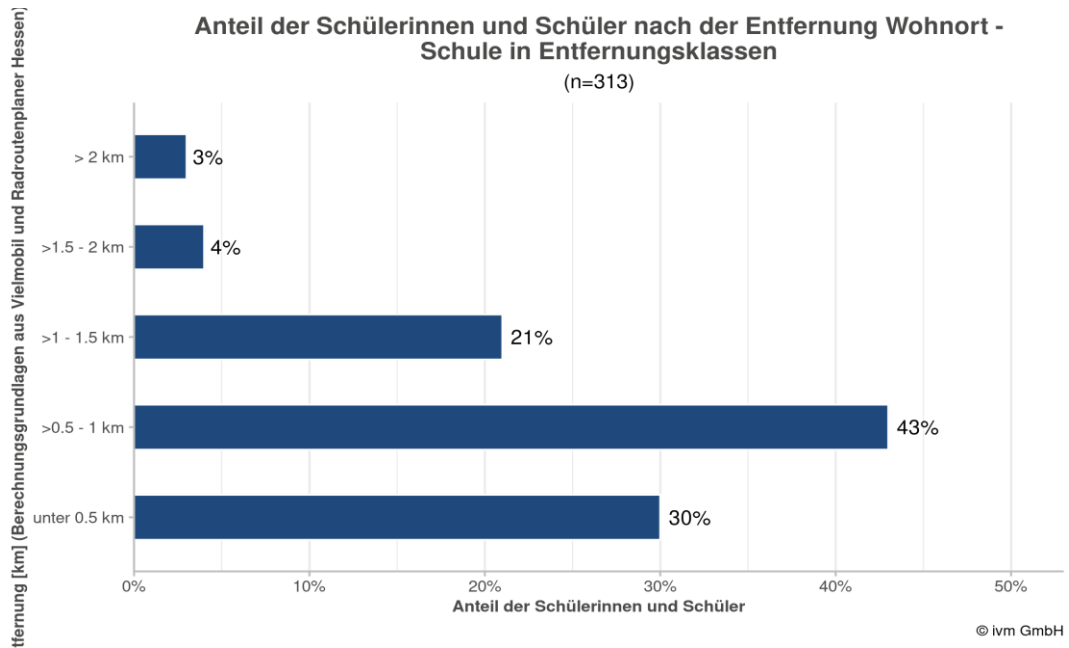


Abbildung 28: Entfernungsklassen zwischen Wohnort und Grundschule Innenstadt
Quelle: Grundschule Innenstadt, ivm GmbH

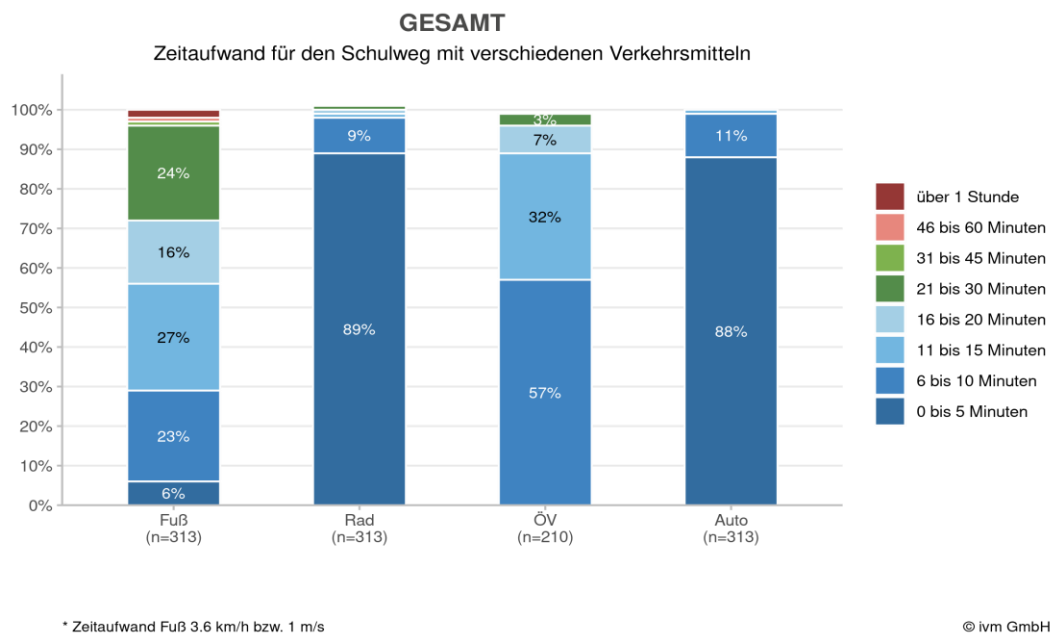


Abbildung 29: Zeitaufwand für den Schulweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln
Quelle: Grundschule Innenstadt, ivm GmbH

2.2.3 Mobilitätsbefragung

Die Mobilitätsbefragung der Eltern und Schüler:innen fand über einen Zeitraum von einer Woche im September 2021 statt. Insgesamt haben 69 Eltern an der Befragung teilgenommen (**Abbildung 30**). Die Schüler:innen haben mit ihren Klassenlehrern tageweise Plakate mit Fragen zur Verkehrsmittelwahl und der verkehrlichen Situation im Umfeld der Schule bearbeitet. Insgesamt haben ca. 140 Schüler:innen an der Befragung teilgenommen. Da nicht immer alle Schüler:innen anwesend waren, variiert die Stichprobe leicht.

Rücklaufquoten - Elternbefragung				
SCHULE Gesamt	Bruttostichprobe* (=Grundgesamtheit)	Nettostichprobe	Bereinigte Nettostichprobe**	Rücklaufquote
	313	90	69	22 %
* Grundlage: Gesamtzahl der SchülerInnen				
** Grundlage: Ordnungsgemäß bearbeitete Fragebögen				

Abbildung 30: Allgemeine Informationen zur Stichprobe der Elternbefragung

Die Abfrage der nach Wohnort differenzierten Verkehrsmittelwahl zeigt, dass der Zu-Fuß-Anteil in unmittelbarer Nähe zur Schule (zentrale Innenstadt) sehr hoch ist und die dortigen Schüler:innen weder mit dem Fahrrad noch mit dem Auto zur Schule kommen. Erst bei den weiter entfernten Gebieten werden diese Verkehrsmittel relevant (**Abbildung 31**). Der Tretroller- und Fahrrad-Anteil insgesamt ist mit 7 % und 11 % relativ gering

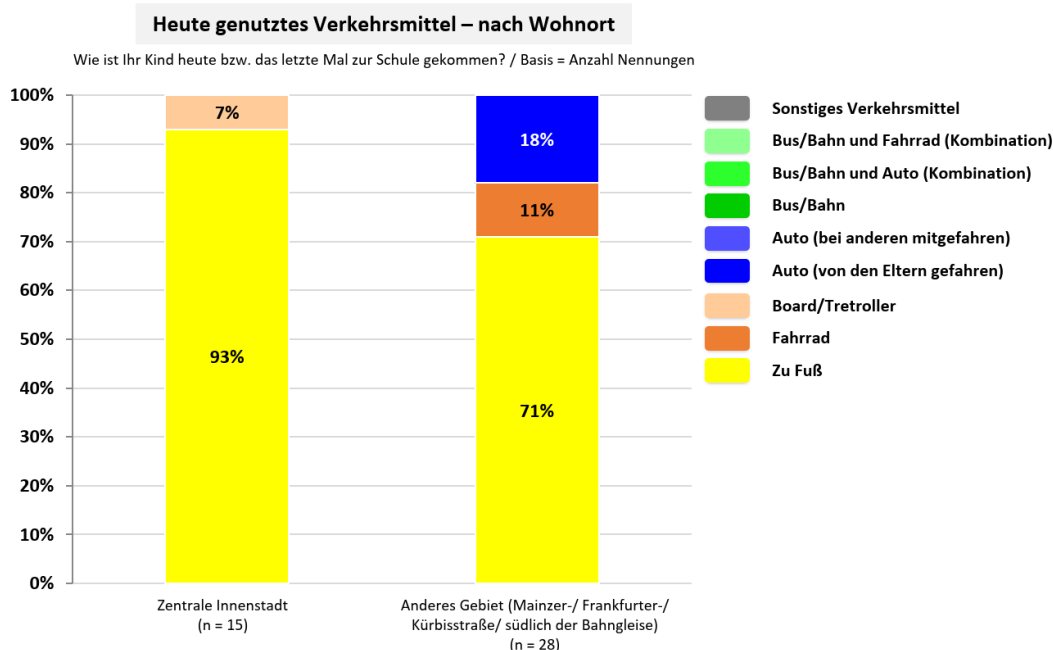


Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl der Schüler:innen nach Wohnort

Eine Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Klassenstufen wurde aufgrund der geringen Teilnahmemenge nicht durchgeführt.

Die Eltern wurden in der Mobilitätsbefragung nach den Gründen für oder gegen ein Verkehrsmittel gefragt. Es waren Mehrfachnennungen möglich. Dabei ergab sich folgendes Bild (im Folgenden wurden alle Gründe aufgeführt, die mehr als 20 % aller Nennungen betragen):

Zu Fuß – Gründe dafür (n=47)		Zu Fuß – Gründe dagegen (n=10)	
Läuft gerne	43 %	Schulweg zu lang	60 %
Gute Fußwege	38 %	Schlechtes Wetter	40 %
Schnelligkeit	30 %	Unsicherheit	30 %
Sonstiges	21 %	Sonstiges	20 %

Tabelle 2: Gründe für und gegen das Zulußgehen

Fahrrad – Gründe dafür (n=12)		Fahrrad – Gründe dagegen (n=45)	
Fährt gerne Rad	83 %	Unsicherheit	22 %
Schnelligkeit	67 %	Sonstiges	58 %

Tabelle 3: Gründe für und gegen das Fahrrad

Es ist festzustellen, dass das Thema Unsicherheit sowohl beim Zulußgehen als auch beim Fahrradfahren stark vertreten ist. Für das Zulußgehen und das Fahrradfahren sprechen für die Eltern neben individuellen Gründen („Läuft gerne“ bzw. „Fährt gerne Rad“) auch rationale Gründe, wie „Schnelligkeit“.

Die wenigsten Schüler:innen bewältigen ihren Schulweg alleine (**Abbildung 32**). Rund zwei Drittel der Schüler:innen werden von den Eltern zur Schule gebracht und 6 % laufen in einer Laufgruppe ohne die Begleitung durch einen Erwachsenen. Die geringe Bereitschaft, in Kleingruppen zu laufen, kann durch die zum Zeitpunkt der Befragung geltenden Vorgaben der Covid-19-Pandemie zur Kontakteinschränkung begründet sein.

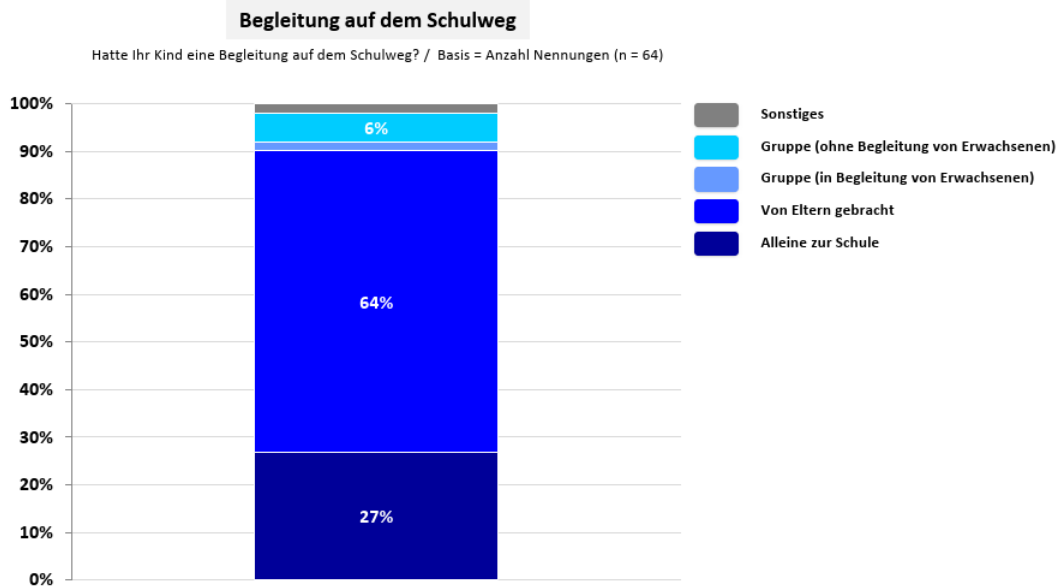


Abbildung 32: Begleitung auf dem Schulweg nach Wohnort

Der Unterricht an der Grundschule Innenstadt beginnt für die Schüler:innen an allen Wochentagen zur selben Zeit. Nur wenige Schüler:innen nutzen Betreuungsangebote vor dem Unterricht. Ebenfalls endet der Unterricht für die jeweiligen Klassenstufen zur gleichen Zeit, wohingegen die Betreuungsangebote an nahezu allen Wochentagen sehr unterschiedlich genutzt werden (**Abbildung 33**). Dies bedeutet, dass am Morgen konzentriert die Bringverkehre auftreten. In der Praxis tritt jedoch nachmittags häufig das Problem auf, dass viele Eltern zu früh an der Schule sind oder Schüler:innen nicht pünktlich das Gebäude verlassen, sodass im Hohlverkehr längere Haltezeiten auftreten als am Vormittag.

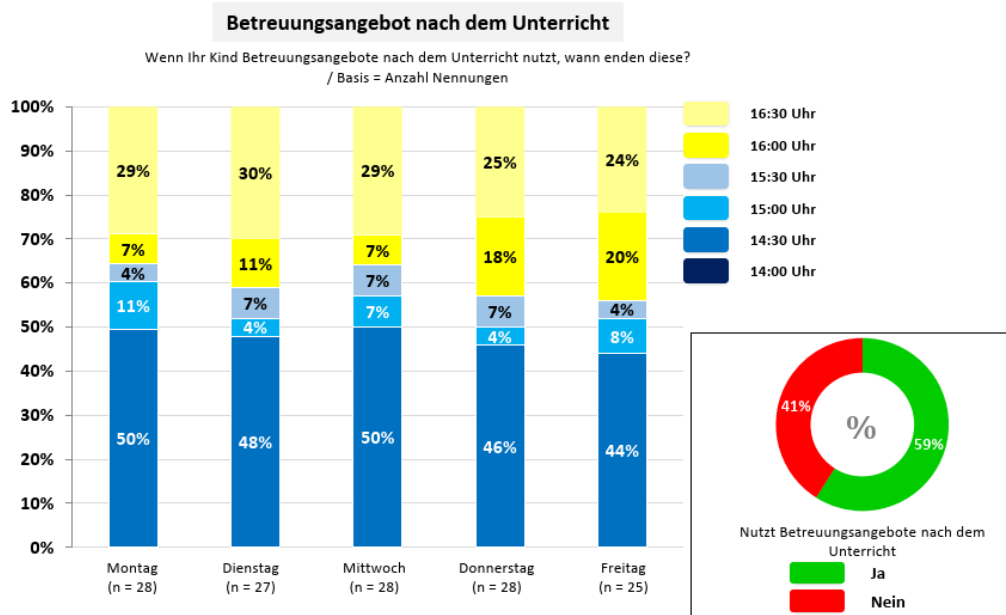


Abbildung 33: Betreuungsangebote nach dem Unterricht

Die Schüler:innen haben in der Befragungswoche ihren Schulweg mit den verschiedenen Verkehrsmitteln bewertet (**Abbildung 34** bis **Abbildung 36**).

Die Schüler:innen haben bei der Nutzung des Fahrrads/Tretroller auf dem Schulweg am meisten Spaß (79 %), das Zu-Fuß-Gehen und mit dem Auto gebracht werden ist diesbezüglich gleich auf (etwa 70 %). Interessanterweise fühlen sich die Schüler:innen zu Fuß sicherer (53 %), als wenn sie mit dem Auto zur Schule gebracht werden (43%).

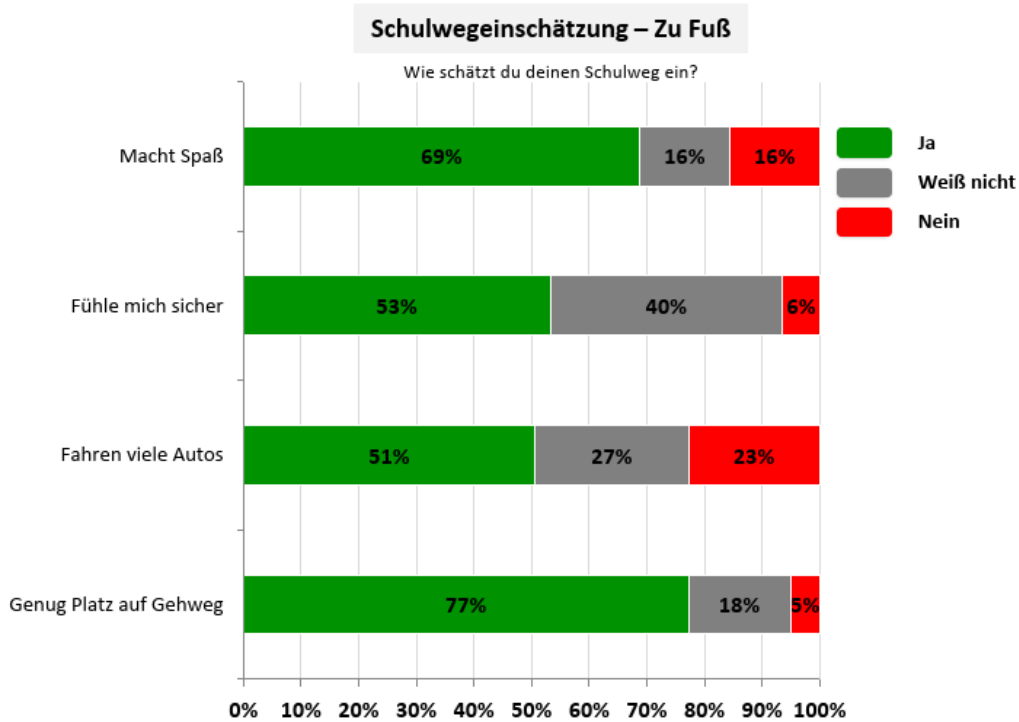


Abbildung 34: Schulwegeinschätzung der Schüler:innen – zu Fuß

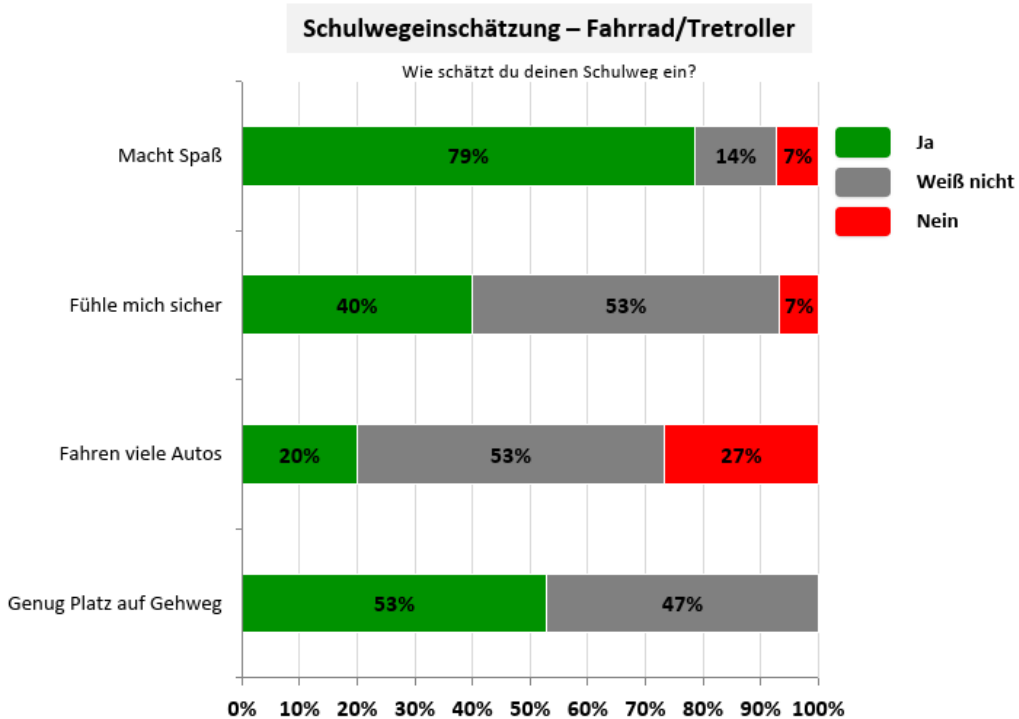


Abbildung 35: Schulwegeinschätzung der Schüler:innen – Fahrrad/Tretroller

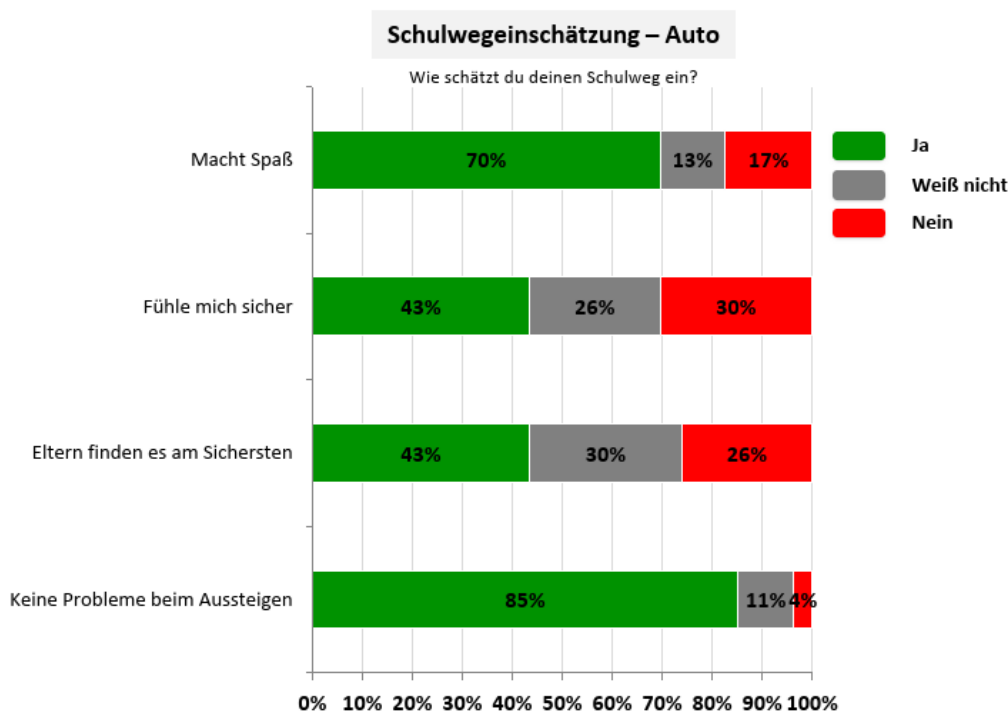


Abbildung 36: Schulwegeinschätzung der Schüler:innen - Auto

Im Rahmen der Mobilitätsbefragung wurden seitens der Eltern und Schüler:innen ebenfalls Problemstellen benannt. Diese wurden in der Bestandsanalyse berücksichtigt (**Kapitel 2.2**).

Darüber hinaus nannten die Eltern und Schüler:innen Wünsche für den Schulweg. **Abbildung 37** zeigt die Wünsche der Eltern. Wünsche, die die Schüler:innen nannten, waren z.B.:

- Weniger Baustellen
- Mehr Zebrastreifen
- Weniger Müll auf den Straßen
- Längere Grünphasen an den Ampeln (und schnellere)
- Autos sollen langsamer fahren
- Weniger Lärm von Autos
- Menschen sollen die Kinder nicht ansprechen
- Weniger Autos

Auch diese wurden nach Möglichkeit im Rahmen der Maßnahmenerstellung berücksichtigt (vgl. **Kapitel 3.3**).



Abbildung 37: Wünsche der Eltern für den Schulweg

2.3 Beratungs- und Workshoptermine


Im Zuge des Erarbeitungsprozesses des Schulmobilitätsplans Plus stellt die Beteiligung aller Akteure einen wichtigen Bestandteil dar. Neben den Beteiligungen im Rahmen der Bestandsanalyse (**Kapitel 2.2**) fanden insgesamt zwei Beratungs- und Workshoptermine zur gemeinsamen Erarbeitung und Konkretisierung von Maßnahmen statt.


2.3.1 Vorstellung der Analyseergebnisse und Ableitung von Handlungsfeldern


Im Rahmen des 1. Beratungs- und Workshoptermins am 21. März 2022 stellte das Fachbüro den Teilnehmenden die Ergebnisse des gemeinsamen Stadtspaziergangs, der Bestandsanalyse (die durch das Fachbüro ergänzend durchgeführt wurde) sowie die Befragungsergebnisse der Mobilitätsbefragung und Wohnstandortanalyse vor. Dieser Workshop fand als Webkonferenz statt.

Der Teilnehmerkreis bestand aus Vertretern der Schule (Schulleitung, projektbetreuende Lehrkraft), der Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Ordnungsamt und City-Management) und der Ortsverkehrswacht. Darüber hinaus waren Eltern des Schullehrerbeirats vertreten.

Nach Vorstellung der Ergebnisse wurden auf dieser Basis gemeinsam einige Punkte der Bestandsanalyse vertiefend besprochen. Zusätzlich wurden erste Handlungsansätze (**Tabelle 4**) erarbeitet, die im weiteren Erarbeitungsprozess die Grundlage für konkrete Maßnahmen bildeten.

Autoverkehr	
	
Handlungsbedarf	möglicher Maßnahmenansatz
zu hohe Fahrgeschwindigkeiten im Schulumfeld	Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsdisplays
zu viel Fremdverkehr in der Schulstraße	Kontrolle und Ahndung von Einfahrten in Fußgängerzone
Straßenreinigung und Müllabfuhr fahren zu Schulbeginn in Schulstraße	Abstimmung mit Straßenreinigung und Müllabfuhr
Elterntaxis im Schulumfeld	Einrichtung von Hol- und Bringzonen

Fußverkehr	
	
Handlungsbedarf	möglicher Maßnahmenansatz
zu kurze Grünzeiten an den Lichtsignalanlagen	Verlängerung der Grünzeiten an den Lichtsignalanlagen
zu hohe Fahrgeschwindigkeiten und Fremdverkehrsanteile	Umgestaltung Verkehrsberuhigte Bereiche / Fußgängerzone (z.B. Grabenstraße und Schulstraße)
zu viel Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone	Unterbinden von Kfz-Verkehr in Fußgängerzone
es fehlen Orientierungshilfen auf Schulweg	Gelbe Füße auf Schulwegen markieren

Radverkehr	
	
Handlungsbedarf	möglicher Maßnahmenansatz
Mangelhafte Radabstellanlage / keine Abstellanlage für Tretroller	Neue Abstellanlagen



Information und Kommunikation / Organisation und Rahmenbedingungen	
 	
Handlungsbedarf	möglicher Maßnahmenansatz
Fehlendes Bewusstsein/ Verständnis über Nutzung des Autos/ Umweltverbundes in Schülerschaft bzw. bei Eltern	Flyer zum Thema Verkehr und Mobilität; Projekttag zum Thema Verkehr; Aufzeigen von Vorteilen des Zufußgehens (Flyer, Vortrag Elternabend)


Tabelle 4: Maßnahmenansätze 1. Beratungs- und Workshoptermin


2.3.2 Konkretisierung von Maßnahmen


Am 23. Mai 2022 fand der 2. Beratungs- und Workshoptermin zur Konkretisierung der Maßnahmen des Schulmobilitätsplans als Webkonferenz statt.

Der Teilnehmerkreis setzte sich wieder zusammen aus Vertretern der Schule (Schulleitung, projektleitende Lehrkraft), der Stadtverwaltung (Magistrat, Ordnungsamt und City-Management), der Ortsverkehrswacht und der Elternvertretung.

Das Fachbüro erarbeitete basierend auf den Maßnahmenansätzen aus dem 1. Beratungs- und Workshoptermin (**Tabelle 4**) Maßnahmenvorschläge, welche mit allen Teilnehmenden diskutiert wurden.

Autoverkehr 				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M1	Zufahrtsbeschränkung Fußgängerzonen (z.B. Poller, aber auch mehr Kontrollen)	Stadt Rüsselsheim	+++/ kurzfristig	€€€€€
M2	Einrichtung von Hol- und Bringzone Parkplatz Ludwigstraße	Stadt Rüsselsheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M3	Geschwindigkeitsdisplays Ludwigstraße	Stadt Rüsselsheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€

Fußverkehr				
				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M4	Verlängerung der Grünzeiten an den Ampeln für den Fußverkehr (Ludwigstraße, Marktstraße,...)	Stadt Rüsselsheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M5	Schulweggestaltung – inklusive Umgestaltung der Schulstraße und Grabenstraße	Stadt Rüsselsheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M6	Schulweglotsen	Schule, Verkehrswacht, Seniorenbeirat	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M7	Konfliktvermeidung im Seitenraum	Stadt Rüsselsheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M8	Steigerung des Fußverkehrsanteils	Schule/ Eltern	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M9	Markierung von "Gelben Füßen" auf Schulweg	Stadt Rüsselsheim	++/ kurzfristig	€€€€€

Radverkehr				
				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M10	Verbesserung und Erweiterung der Radabstellanlagen	Schule/ Stadt Rüsselsheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M11	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur	Stadt Rüsselsheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M12	Herstellung einer Rollerabstellanlage im Umfeld der Schule	Stadt Rüsselsheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€

Information und Kommunikation / Organisation und Rahmenbedingungen				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M13	Alternativen zum Elterntaxi aufzei- gen	Schule/ Eltern- vertretung	+++/ kurzfristig	€€€€€
M14	Themen „Verkehr, Mobilität und Schule“ im Schulalltag verankern	Schule	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M15	Zufußgehen fördern, Vorteile hervorheben	Schule/ Eltern- vertretung	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€

Tabelle 5: Maßnahmenvorschläge 2. Beratungs- und Workshoptermin

Während der Diskussionen ergaben sich teilweise Vorschläge zu Konkretisierungen und Umformulierungen. Folgende Maßnahmen wurden angepasst:

- Technische Zufahrtsbeschränkungen (M1) wurden von der Stadtverwaltung geprüft aber als zu kostenintensiv eingeschätzt. Es sollte somit eine Empfehlung für verstärkte Kontrollen ausgesprochen werden.
- Die Hol- und Bringzone am Parkplatz Ludwigstraße (M2) wird kritisch bewertet. Wenn überhaupt, dann wäre eher eine partielle Beschilderung der Längsparkstände an der Ludwigstraße eine zielführendere Maßnahme. Dies soll im weiteren Verlauf geprüft werden.
- Seitens der Verkehrswacht wird es als schwierig erachtet, ausreichend Kapazitäten für die Ausbildung von Schulweglotsen aufzubringen (M3). Da der Einsatzbereich ohnehin nur im direkten Schulumfeld (Eingangssituation Schulstraße) sinnvoll erscheint, würde es ausreichen, wenn Eltern hier das Gefühl einer Aufsicht vermitteln.
- Umformulierung von den Maßnahme M7 und M8, da sich die aktuellen Formulierungen eher auf Zielvorgaben beziehen.

Die finalen Maßnahmen sind **Kapitel 3.3** zu entnehmen.

2.3.3 Finalisierung – Inhalte und Zuständigkeiten

Im letzten Termin zur Finalisierung des Schulmobilitätsplans Plus an der Grundschule Innenstadt am 19. September 2023 wurden die in **Kapitel 3.4** aufgeführten Maßnahmensteckbriefe im Detail besprochen.

Der Teilnehmerkreis, der aus Vertretern der Schule (Schulleitung, projektleitende Lehrkraft und Elternbeirat), der Stadtverwaltung sowie der Verkehrswacht bestand, hatte den Entwurf des Schulmobilitätsplans inkl. Schulwegplan im Vorlauf zum Termin zugesandt bekommen. Im Termin wurde das Dokument besprochen und Änderungen festgehalten.

Folgende Anmerkungen und Ergänzungen wurden mit den Teilnehmenden besprochen:

- Es bestehen Überlegungen, die Verkehrsführung in der Weisenauer Straße zu ändern und dort eine Einbahnstraße als Fahrradstraße einzurichten. Eine solche umfangreiche Umgestaltung hätte positiven Einfluss auf verschiedene Maßnahmen des Schulmobilitätsplans.
- Eine bloße Kenntlichmachung des Fußgängerüberwegs in der Schulstraße ist nicht ausreichend, um dort einen richtlinienkonformen Fußgängerüberweg einzurichten. Aus diesem Grund wird diese Maßnahme zu einem entsprechenden Prüfauftrag umformuliert.
- Verschiedene Maßnahmen wurden in der Zwischenzeit zumindest teilweise umgesetzt, was entsprechend in den Steckbriefen zu erwähnen ist.

Die Änderungen wurden im Nachgang zum Termin vom Fachbüro eingearbeitet.

3 Schulmobilitätskonzept

3.1 Grundlegende Strategie und Handlungsoptionen

Schulisches Mobilitätsmanagement steht im Allgemeinen für Strategien und Maßnahmen, die dazu beitragen, den Verkehr der Schüler:innen bzw. Eltern von und zu den Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Ziel ist es zudem das Mobilitätsverhalten der Schüler:innen auch in ihrer Freizeit positiv zu beeinflussen und von klein auf eine bewusste und nachhaltige Mobilität zu fördern.²

Bisher spielte an Schulen vor allem die Verkehrssicherheit von Kindern eine große Rolle. Die Bedeutung des Themas Mobilität von Kindern und Jugendlichen geht jedoch weit über Sicherheitsaspekte hinaus: die Art und Weise, wie Kinder unterwegs sind, nimmt Einfluss auf ihre motorische und kognitive Entwicklung, auf ihre Gesundheit und auf die Entwicklung ihres Sozialverhaltens. Begleitetes und erst recht selbstständiges Mobilsein eröffnet ihnen vielfältige Optionen für Bildung und Freizeitgestaltung. Hierbei spielt besonders der Schulweg eine wichtige Rolle, denn hier können erste eigenständige Erfahrungen im Verkehr gesammelt werden. Den Kindern verschiedene Mobilitätsoptionen näher zu bringen und so Alternativen zum klassischen Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw durch die Eltern aufzuzeigen, ist von grundlegender Bedeutung. Und langfristig bestimmen die im Kindes- und Jugendalter erworbenen Mobilitätskompetenzen und geprägten Mobilitätsmuster schon früh, wie sie als Erwachsene in der Zukunft mobil sein werden.^{2,3}

Der Einzugsradius von Grundschulen wird festgelegt und beträgt an der Grundschule Innenstadt ca. 1,5km um die Schule. Leider werden jedoch, wie an den meisten Schulen zu beobachten, trotz zumutbarer Fußwege einige Kinder mit dem Elterntaxi zur Schule gebracht. Meist, weil die Schule für die Eltern auf dem (Arbeits-)Weg liegt oder weil das Schulumfeld von Eltern so unsicher eingestuft wird, dass sie ihre Kinder den Schulweg nicht zu Fuß bewältigen lassen möchten. Manchmal ist es aber auch die Unwissenheit über andere Mobilitätsangebote, weshalb Eltern ihre Kinder mit dem Auto fahren. Durch steigende Zahlen von Elterntaxis im Schulumfeld fühlen sich laufende oder mit dem Fahrrad fahrende Schüler:innen unsicherer, weshalb sich Eltern ermutigt fühlen, ihre Kinder selbst auch mit dem Pkw zur Schule zu bringen. Dieser Teufelskreis kann dazu führen, dass das Umfeld der Grundschule Innenstadt immer unsicherer wird. Ziel des schulischen Mobilitätsmanagements muss es demnach auch sein, nicht nur Schüler:innen, sondern auch deren Eltern über die Folgen ihres Verkehrs-/ Mobilitätsverhaltens aufzuklären und

2 ivm GmbH (2018): Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Handbuch für die kommunale Praxis, Schriftenreihe der ivm, Nr.2, Frankfurt.

3 Main-Taunus-Kreis (2019): Zu Fuß zur Schule – Mein Kind kann das! <https://www.mtk.org/sta-tics/ds_doc/downloads/Flyer_ZuFusszurSchule.pdf>, abgerufen am 14.02.2023.

Alternativen aufzuzeigen. Das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen wird maßgeblich durch deren (verkehrliches) Umfeld geprägt.^{2,3}

Grundsätzlich sollte im Mittelpunkt jeder Strategie im Rahmen des Schulmobilitätsplanes stehen, die Verkehrssituation in allen Bereichen zu verbessern und sicherer zu gestalten. Die derzeitigen Anteile der zu Fuß gehenden oder mit dem Tretroller/ Fahrrad fahrenden Schüler:innen sollten gehalten werden. Gleichzeitig sollen Schüler:innen, die mit dem Pkw gebracht werden bzw. deren Eltern, zum Umstieg auf eine Alternative motiviert werden. Hieraus ergeben sich folgende Strategien für die Grundschule Innenstadt:

- *Verringerung der Elterntaxis und Förderung der alternativen Verkehrsmittel*
- *Erhöhung der Sicherheit auf den Schulwegen zur Grundschule Innenstadt*
- *Schaffung eines Bewusstseins für das eigene Verkehrsverhalten und nachhaltige Mobilitätsangebote*

Für die Wirkung des schulischen Mobilitätsmanagements ist es von großer Bedeutung, ein möglichst breites Maßnahmenspektrum zu erreichen, sodass neben baulichen, auch organisatorische, kommunikative, informative und aktivierende Maßnahmen geprüft werden sollten.² Hierbei spielt auch die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Schule eine wichtige Rolle. Jedes Handlungsfeld enthält möglichst mehrere zueinander passende Maßnahmen unterschiedlicher Art. Folgend sind die für die Grundschule Innenstadt relevanten wichtigen **Handlungsfelder** mit beispielhaften Maßnahmen aufgelistet:



Autoverkehr

z.B. Kontrolle des Einhaltens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Haltverboten, Einrichtung einer Hol- und Bringzone...



Fußverkehr

z.B. Herstellung von Querungshilfen, Verbreiterung von Gehwegen...



Tretroller und Radverkehr

z.B. Erneuerung der Radabstellanlage, Verbesserung der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten, ...



Information und Kommunikation

z.B. Schulwegplan, Elterninformation...



Organisation und Rahmenbedingungen

z.B. Vernetzung relevanter Akteure des Bereichs Mobilität & Schule...

Das Handlungsfeld ÖPNV spielt an der Grundschule Innenstadt keine Rolle. Aufgrund des definierten Einzugsbereichs der Schule innerhalb Rüsselsheims

nutzen keine Schüler:innen den ÖPNV (vgl. **Kapitel 2.2.3**). Aufgrund dessen gibt es keine Maßnahmen und das Handlungsfeld wird nicht weiter betrachtet.

3.2 Allgemeine Mobilitätsanforderungen von Kindern und Jugendlichen

Für die Erarbeitung von Maßnahmen im Rahmen des Schulmobilitätsplans sind die Mobilitätsanforderungen von Kindern und Jugendlichen, so auch Schüler:innen, besonders in den Fokus zu stellen. Öffentliche Wege- und Straßennetze sollten so gestaltet werden, dass Kinder und Jugendliche sich möglichst frühzeitig selbständig fortbewegen können.

„Da Kinder alle Verkehrsmittel, mit Ausnahme des Autos, auch selbständig nutzen, sollten besonders Fußgänger- und Radverkehrsnetze engmaschig, direkt, geschlossen, komfortabel, attraktiv und sicher sein. Dabei sollten die wichtigen Ziele von Kindern und Jugendlichen (Schulen, etc.) eingebunden sein. Die Querungsstellen von Fahrbahnen sollen eine entsprechende Sicherheit und Qualität aufweisen. Die Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV sollten ebenfalls gesichert sein.“⁴

In der folgenden Tabelle sind die Anforderungen an die Ausgestaltung von Netzen aus der Sicht von Kindern und Jugendlichen aufgeführt:

Dimensionierung	<ul style="list-style-type: none"> – Ausreichend breite Gehwege, auf denen Kinder nebeneinander laufen bzw. bis zum vollendeten 8. bzw. 10. Lebensjahr gefahrlos Radfahren können – Ausreichend breite Radwege, auf denen Kinder auch nebeneinander fahren können
Nutzungsüberlagerung/ Konkurrenzen	<ul style="list-style-type: none"> – Abbau des Gehwegparkens – An Hauptverkehrsstraßen Anlage von baulichen Radwegen – Bei geringen Belastungen Gehwege für den Radverkehr freigeben
Vernetzung	<ul style="list-style-type: none"> – Regelmäßige Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen an Stellen, an denen Kinder erfahrungsgemäß häufig kreuzen (Mittelinseln, Einengungen, Fußgänger-Überwege, Lichtsignalanlagen) – Gesicherte Querungsmöglichkeiten durch Lichtsignalanlagen an Stellen mit häufigen Konflikten
Signalisierung	<ul style="list-style-type: none"> – Geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
Kfz-Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Geringe Geschwindigkeiten (durch flächenhafte Anordnung von Tempo 30-Zonen, Anlage verkehrsberuhigter Bereiche in Wohngebieten, abschnittsweise Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen bei häufiger Querung durch Kinder bzw. in Bereichen mit sensibler Nutzung (z. B. Schulen))

Abbildung 38: Merkmale attraktiver Netze und Netzelemente aus Sicht von Kindern⁴

Letztendlich ergeben sich durch die Umsetzung der Kriterien nicht nur Verbesserungen für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen, sondern ebenfalls Verbesserungen der Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen im Allgemeinen. „Es ist somit im Interesse der Kinder und

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in der Verkehrsplanung. Köln.

Jugendlichen, aber auch im Interesse der Allgemeinheit, sich an der kindgerechten Dimensionierung von Verkehrsnetzen und Verkehrsnetzelementen zu orientieren.“⁵

Im folgenden **Kapitel 3.3** werden konkrete Maßnahmen vorgestellt. All diesen Maßnahmen sollen die Kriterien attraktiver Netze und Netzelemente aus Kindersicht zugrunde gelegt werden.

3.3 Handlungsfelder und Maßnahmenansätze

Die Maßnahmenansätze, die aus dem Erarbeitungsprozess des Schulmobilitätsplans hervorgegangen sind, werden im Folgenden in einer Übersicht (Maßnahmenliste) und in detaillierten Maßnahmensteckbriefen, sortiert nach Handlungsfeldern, vorgestellt. Diese dienen dazu, den jeweiligen erforderlichen und verantwortlichen Institutionen bzw. Personen eine Hilfestellung für die Umsetzung der Maßnahmen zu geben (**Umsetzungskonzept**). Ergänzend dazu ist die **Handreichung Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung** (vgl. **Kapitel 3.5**) und der **Schulwegplan** (vgl. **Anlage 2**) einzusehen.

Betrachtet werden hier Maßnahmen für ein **schul(standort)bezogenes Mobilitätskonzept**. In zwei Beratungs- und Workshopterminen wurden mit allen Akteuren der Schule, der Stadtverwaltung, der Polizei, der Verkehrswacht etc. aufbauend auf den Analyseergebnissen zunächst entsprechende Maßnahmenansätze erarbeitet, um die für die Grundschule Innenstadt formulierten Ziele zu erreichen. Im Anschluss wurden diese zu konkreten Maßnahmen formuliert und vom Fachbüro aufbereitet. Die schul(standort)bezogenen Maßnahmen tragen zur Verbesserung der Verkehrssituation bzw. der Infrastruktur im Schulumfeld bei und geben Hinweise zur Verkehrsorganisation (Hol-Bring-Verkehr) sowie zur Mobilitätsinformation. Adressaten und Akteure sind sowohl die Schule als auch die Stadt Rüsselsheim.

Ein **kommunales Schulmobilitätskonzept**, welches übergeordnete Handlungsansätze zum Thema Schule und Mobilität enthält, die unabhängig vom einzelnen Schulstandort sind oder die schulübergreifend die Verbesserung der Mobilität von Schüler:innen in Rüsselsheim am Main betreffen, wird als separates Dokument geführt. Das kommunale Schulmobilitätskonzept wird mit jedem weiteren Schulstandort, für den ein Schulmobilitätsplan in der Kommune erarbeitet wird, fortgeschrieben.

5 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Forschungs-Informationssystem – Mobilitätsanforderungen von Kindern und Jugendlichen. <<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/197115/>>, abgerufen am 14.02.2023.

Hinweise zu Maßnahmenliste und Maßnahmensteckbriefen

Die in Steckbriefen aufbereiteten Maßnahmen, wurden teilweise gebündelt. Für die jeweiligen Maßnahmenbündel wurden Zielfelder, Ziele, Zielgruppen, erforderliche Arbeitsschritte, Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen und die verantwortlichen Akteure benannt. Weiterhin wurden Angaben zum Umsetzungshorizont sowie zur Priorisierung und der Kosten gemacht. Folgend werden die einzelnen Felder kurz erläutert:

- Die **Zielfelder** Verkehrssicherheit, Umwelt-/Klimaschutz und Gesundheit geben an, in welchem Bereich die jeweilige Maßnahme angesiedelt ist. Teilweise werden mehrere Zielfelder mit einer Maßnahme abgedeckt.
- Die **Arbeitsschritte** werden entsprechend der einzelnen Maßnahmen aufgeschlüsselt dargestellt und sollen den verantwortlichen Akteuren eine Hilfestellung geben.
- Die jeweiligen **Umsetzungshorizonte** sollen eine Orientierung angeben, sind aber letztlich abhängig von Planungs- und Verwaltungsaufwand:
 - kurzfristig: < 1 Jahr Umsetzungsfrist
 - mittelfristig: 1-3 Jahre Umsetzungsfrist
 - langfristig: > 3 Jahre Umsetzungsfrist
- Die **Maßnahmenprioritäten** wurden im 2. Beratungs- und Workshoptermin gemeinsam festgelegt:
 - +: niedrige Priorität
 - ++: mittlere Priorität
 - +++ : hohe Priorität
- Hinsichtlich der **Kosten** handelt es sich lediglich um eine grobe Abschätzung, da die Kosten stark abhängig von der Ausgestaltung der jeweiligen Maßnahmen sind:
 - €: bis 10.000 €
 - €€: bis 25.000 €
 - €€€: bis 100.000 €
 - €€€€: bis 250.000 €
 - €€€€€: über 250.000 €

Folgend sind die Maßnahmenbündel differenziert nach Handlungsfeld in Kurzform tabellarisch dargestellt:



Autoverkehr 				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M1	Verstärkte Kontrollen der Zufahrtsbeschränkung Fußgängerzonen	Stadt Rüsselsheim	+++/ kurzfristig	€€€€€
M2	periodische Anbringung Geschwindigkeitsdisplays Ludwigstraße	Stadt Rüsselsheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M3	Markierung Sperrfläche südliche Ludwigstraße (am Knotenpunkt Ludwigstraße / Weisenauer Straße)	Stadt Rüsselsheim	+/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M4	Einrichtung Gelb-Blinker Rechtsabbieger Mainzer Straße (am Knotenpunkt Mainzer Straße / Ludwigstraße)	Stadt Rüsselsheim	+/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M5	Vermeidung von Müllentsorgung und Straßenreinigung im Schulumfeld zu Schulbeginn	Städtieservice Raunheim Rüsselsheim	++/ kurzfristig	€€€€€

Tabelle 6: Maßnahmen Handlungsfeld Autoverkehr

Fußverkehr 				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M6	Verlängerung der Grünzeiten an den Ampeln für den Fußverkehr (Ludwigstraße, Marktstraße...)	Stadt Rüsselsheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M7	Richtlinienkonforme Umgestaltung Fußgängerüberweg Schulstraße	Stadt Rüsselsheim	+++/ mittel- bis langfristig	€€€€€
M8	Schulweggestaltung – inklusive Umgestaltung der Schulstraße und Grabenstraße	Stadt Rüsselsheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€

M9	Elterndienste zur Aufsicht im Schuleingangsbereich („Schulweglotsen light“)	Schule	+/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M10	Verhinderung Gehwegüberfahren bzw. Gehwegparken in der Weisenauer Straße	Stadt Rüsselsheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M11	Markierung von "Gelben Füßen" auf Schulweg	Stadt Rüsselsheim / Schule	+/ kurzfristig	€€€€€

Tabelle 7: Maßnahmen Handlungsfeld Fußverkehr


Radverkehr				
				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M12	Verbesserung und Erweiterung der Radabstellanlagen	Stadt Rüsselsheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M13	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur	Stadt Rüsselsheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M14	Herstellung einer Rollerabstellanlage im Umfeld der Schule	Stadt Rüsselsheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€

Tabelle 8: Maßnahmen Handlungsfeld Radverkehr

Information und Kommunikation / Organisation und Rahmenbedingungen				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M15	Alternativen zum Elterntaxi auf- zeigen	Schule/ Elternvertretung	+++/ kurzfristig	€€€€€
M16	Themen „Verkehr, Mobilität und Schule“ im Schulalltag verankern	Schule	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M17	Förderung des Fußverkehrsan- teils	Schule/ Elternvertretung	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M18	Controlling Schulmobilitätsplan	Stadt Rüsselsheim / Schule	++/ mittel- bis langfristig	€€€€€

Tabelle 9: Maßnahmen Handlungsfeld Information und Kommunikation

Die ausführlichen Maßnahmensteckbriefe sind **Kapitel 3.4** zu entnehmen.

3.4 Maßnahmensteckbriefe

M1 Verstärkte Kontrollen der Zufahrtsbeschränkung Fußgängerzonen



Kosten Zeithorizont Priorität

€€€€€

kurzfristig

+++

Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	Reduzierung der Verkehrsbelastung vor der Grundschule Innenstadt und in den Fußgängerzonen. Konflikte zwischen dem Autoverkehr und den zu Fuß gehenden und mit dem Tretroller/ Fahrrad fahrenden Schüler:innen sollen vermieden werden.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	Die östliche Schulstraße ist ausgewiesene Fußgängerzone. In dieser Funktion darf sie von berechtigten Personen (z.B. Anwohner) aber in der Zeit zwischen 6:00 und 11:00 Uhr auch vom Anlieferverkehr befahren werden. Augenscheinlich fahren aber auch nichtberechtigte Personen in die Schulstraße um bspw. Erledigungen in der Marktstraße zu tätigen (Einkauf, Essen abholen usw.), Elterntaxis finden dahingegen in diesem Bereich kaum statt. Der Fremdverkehr erzeugt eine deutlich erhöhte Verkehrsbelastung im direkten Schulumfeld, welche die Schüler:innen, die zu Fuß, mit dem Tretroller oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, gefährden und verunsichern. Aufgrund der Sackgasse verschärft sich die Situation, weil rückwärtige Wendevorgänge durchgeführt werden müssen. Zusätzlich entsprechen die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit in der ausgewiesenen Fußgängerzone. Dies ist auch eine Folge der Gestaltung der Schulstraße, weswegen über Veränderungen diesbezüglich nachgedacht werden sollte (vgl. Maßnahme M8).

	<p>Unabhängig von der Schulstraße findet auch in anderen Teilen der Fußgängerzone (Bahnhofstraße, Grabenstraße...) zu viel Autoverkehr statt.</p> <p>Das bestehende Einfahrverbot an den Fußgängerzonen soll konsequenter kontrolliert und geahndet werden. Zeigt diese Maßnahme keine ausreichende Wirkung, sollte in einem weiteren Schritt über die Installation einer Schranke bzw. eines Pollers nachgedacht werden.</p>
Maßnahmen	<p>M1.1 Überwachung des Einfahrverbots</p> <p>M1.2 Prüfauftrag: Herstellung von Einbauten zur Sicherstellung des Einfahrverbots</p>
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Eltern • Kfz-Verkehr im Allgemeinen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M1.1 Kontrollen vor der Schule zu Schulende durch Ordnungsamt • <i>M1.2 Prüfauftrag: Sollten trotz des Einfahrverbots dennoch zu viele Fahrzeuge in die östliche Schulstraße einfahren, sollen weitergehende Maßnahmen (z.B. Schranke, Poller) durch die Stadt Rüsselsheim geprüft werden.</i>
in Beziehung stehend zu	<ul style="list-style-type: none"> • Schulweggestaltung (M8) • Aufzeigen von Alternativen zum Elterntaxi (M15)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Rüsselsheim (Ordnungsamt) • Polizei
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> •

M2 periodische Anbringung Geschwindigkeitsdisplays Ludwigstraße



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielfeld	Verkehrssicherheit, Umwelt-/Klimaschutz
Zielsetzung	Reduzierung von Konfliktsituation im Umfeld der Grundschule Innenstadt zwischen zu schnell fahrenden Autos und zu Fußgehenden oder radfahrenden Schüler*innen.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Ludwigstraße im Umfeld der Grundschule Innenstadt beträgt 30 km/h. Trotz Beschilderung und Markierung wird der Eindruck erweckt, dass in diesem Bereich zu schnell gefahren wird. Eine faktenbasierte Datenbasis besteht jedoch nicht. Durch die anzubringenden Geschwindigkeitsdisplays soll einerseits den Verkehrsteilnehmenden nochmals die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung vor Augen geführt werden und andererseits können mit diesen Geräten Daten erhoben werden. Sollte sich dabei herausstellen, dass ein signifikanter Anteil zu schnell fährt, dann sollte dieser Straßenabschnitt vermehrt von der Polizei bzw. dem Ordnungsamt überwacht werden.
Maßnahme	M2.1 periodische Anbringung Geschwindigkeitsdisplays Ludwigstraße M2.2 Geschwindigkeitsüberwachung
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Eltern • Kfz-Verkehr im Allgemeinen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M2.1 Installation von Geschwindigkeitsdisplays mit Auswertung der gefahrenen Geschwindigkeiten. • M2.2 Geschwindigkeitskontrollen durch Ordnungsamt und/oder Polizei
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Rüsselsheim (Ordnungsamt) • Polizei

Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none">• Es finden wiederholt Geschwindigkeitsmessungen in der Ludwigstraße statt, deren Ergebnisse bisher aber nicht gesondert ausgewertet wurden.
-----------------	--

M3 Markierung Sperrfläche südliche Ludwigstraße



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	Vermeidung der Befahrung des Gehweges durch abbiegende Autos und insbesondere Lastwagen in der südlichen Ludwigstraße am Knotenpunkt Ludwigstraße / Weisenauer Straße.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	Am Knotenpunkt Ludwigstraße / Weisenauer Straße ist der Gehwegbereich aufgrund der Bebauung beengt. Zusätzlich ist auch der Bordstein wegen der Querungen abgesetzt. Aufgrund dieses fehlenden Bords kann es passieren, dass abbiegende Lastwagen mit der Hinterachse über den Gehweg streifen. Durch eine Sperrmarkierung soll der gefahrene Abbiegeradius verändert werden, so dass die gefährlichen Situationen vermieden werden.
Maßnahmen	M3 Prüfauftrag: Markierung einer Sperrfläche am rechten Fahrbahnrand der südlichen Ludwigstraße im Knotenpunktbereich Ludwigstraße / Weisenauer Straße
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Verkehr im Allgemeinen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> M3 Prüfen, ob richtlinienkonforme Markierung möglich ist (möglicherweise durch eine Veränderung der Position der Haltlinien).
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> Stadt Rüsselsheim
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> Aktuell bestehen Überlegungen, die Verkehrsführung in der Weisenauer Straße zu ändern und dort eine Einbahnstraße als Fahrradstraße einzurichten. Bei einer erfolgreichen Umsetzung würden sich die Abbiegebeziehungen am Knotenpunkt ändern, so dass diese Maßnahme hinfällig wäre.

M4 Einrichtung Gelb-Blinker Rechtsabbieger Mainzer Straße



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	Falsches Verkehrsverhalten soll vermieden werden. Der querende Fußverkehr soll besser geschützt werden.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	Am Knotenpunkt Mainzer Straße / Ludwigstraße sind die Sichtverhältnisse für die rechtsabbiegenden Verkehre von der Mainzer Straße in die Ludwigstraße ungünstig. Die querenden Fußgänger:innen können beim Abbiegen übersehen werden. Um darauf besser hinzuweisen, ist ein warnender Gelb-Blinker einzurichten.
Maßnahmen	M4 Einrichtung Gelb-Blinker für Rechtsabbieger aus Mainzer Straße
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Eltern • Kfz-Verkehr im Allgemeinen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M4 Erweiterung der Lichtsignalanlage mit einem zusätzlichen Gelb-Blinker
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Rüsselsheim
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> •

M5 Vermeidung von Müllentsorgung und Straßenreinigung im Schulumfeld zu Schulbeginn



Kosten

Zeithorizont

Priorität

€€€€€

kurzfristig

+++

Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	Reduzierung von Konfliktsituation vor der Grundschule Innenstadt durch Müllfahrzeuge und Fahrzeuge der Straßenreinigung.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	Teilweise fahren zu Schulbeginn Müllfahrzeuge und Fahrzeuge der Straßenreinigung durch die Schulstraße. Dadurch entstehen vermeidbare Konfliktsituationen mit den Schüler:innen, die sich aufgrund der Fußgängerzone in einem gesicherten Raum wähen.
Maßnahme	M5 Prüfauftrag: Verlegung der Anfahrzeiten für Müllfahrzeuge und Fahrzeuge der Straßenreinigung
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> Entsorgungsbetriebe
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> M5.1 Es ist zu prüfen, ob es die Einsatzpläne für die Entsorgungsbetriebe ermöglichen, die notwendigen Arbeiten zu anderen Zeiten als bisher üblich durchzuführen. M5.2 Die Schule und der Städteservice Raunheim Rüsselsheim sollen sich deswegen über Zeitfenster austauschen.
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> Städteservice Raunheim Rüsselsheim Schule
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none">

M6 Verlängerung der Grünzeiten an den Ampeln für den Fußverkehr



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

kurz- bis
mittelfristig

Priorität

+++


Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	An den Lichtsignalanlagen (Ampeln) sollen die Grünzeiten an den querenden Fußgängerfurten verlängert werden.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	<p>Die Grünzeiten an den Lichtsignalanlagen im Umfeld der Grundschule Innenstadt weisen vergleichsweise kurz Grünzeiten für den querenden Fußverkehr auf. Dies verunsichert einerseits die Kinder und senkt die Hemmschwelle, auch bei ROT über die Straßen zu laufen.</p> <p>An folgende Lichtsignalanlagen sollen die Grünzeiten für den Fußverkehr geprüft und verlängert werden.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerampel Ludwigstraße • Fußgängerampel Marktstraße • Fußgängerampel Bahnhofstraße • Ampel Weisenauerstr./Ludwigstr. • Ampel Mainzerstr./Ludwigstr.
Maßnahmen	<p>M6.1 Prüfauftrag: Verlängerung der Fußgänger-Grünzeiten</p> <p>M6.2 Anpassung der Lichtsignalanlagensteuerungen</p>
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen • Kfz-Verkehr im Allgemeinen

Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M6.1 Überprüfung der Signaltechnischen Unterlagen und der tatsächlichen Schaltung vor Ort. Überprüfung, ob eine Neuverteilung der Freigabezeiten aus Leistungsfähigkeitsgründen möglich ist • M6.2 Umverteilung der Freigabezeiten zugunsten der Fußverkehrs
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Rüsselsheim
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • An den Fußgängerampeln Ludwigstraße, Marktstraße und Bahnhofstraße wurden schon die Grünzeiten angepasst. • An den Knotenpunkten Weisenauerstr./ Ludwigstr. und Mainzerstr./ Ludwigstr. sind solche Anpassungen aktuell nicht möglich. • Sollte die Weisenauer Straße zur Einbahnstraße umgestaltet werden, hat das auch Auswirkungen auf diese Knotenpunkte und es ist wahrscheinlich, dass dort dann zusätzliche Freigabezeiten für den querenden Fußverkehr eingerichtet werden können

M7 Richtlinienkonforme Umgestaltung Fußgängerüberweg Schulstraße



Kosten €€€€€
Zeithorizont mittel- bis langfristig
Priorität +++

Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	Der Fußgängerüberweg in der Schulstraße soll besser kenntlich gemacht werden.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	Der Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“) in der westlichen Schulstraße im Umfeld des Knotenpunktes mit der Ludwigstraße ist nicht ausreichend gekennzeichnet. Im aktuellen Zustand ist der Fußgängerüberweg nicht richtlinienkonform gestaltet. Trotzdem wird er von den Verkehrsteilnehmer:innen wahr- und auch angenommen, so dass die gewünschte Funktion vorhanden ist.
	
Maßnahmen	M7 Prüfauftrag: Richtlinienkonforme Umgestaltung Fußgängerüberweg
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen • Kfz-Verkehr im Allgemeinen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • <i>M7 Es ist zu prüfen, ob der Fußgängerüberweg richtlinienkonform ausgebaut werden kann.</i>

Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Rüsselsheim
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> •

M8 Schulweggestaltung – inklusive Umgestaltung der Schulstraße und Grabenstraße



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	In der Fußgängerzone und den Verkehrsberuhigten Bereichen soll ein ungefährdetes Bewegen möglich sein. Zusätzlich sollen sich dort befindliche Fahrzeuge in umfeldgerechter Geschwindigkeit fortbewegen.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	Verschiedene Bereiche auf dem Schulweg (insbesondere die Schulstraße und die Grabenstraße) sind unzureichend gestaltet. So wird in der als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesenen Grabenstraße aufgrund der Straßenraumgestaltung nicht deutlich, dass alle Verkehre gleichberechtigt sind. Durch die Anordnung von Rinnen und Borden wird dahingegen suggeriert, dass der Fußverkehr in den Seitenräumen stattfinden muss und die Mitte der Straße dem Autoverkehr zuzuordnen ist. Auch die Gestaltung der als Fußgängerzone ausgewiesenen Schulstraße ist optimierungsfähig, da auch in dieser durch die Anordnung der Rinnen eine Unterteilung in Fahrbahn und Seitenbereiche vorgetäuscht wird. Durch den Schlauchcharakter sind zudem die gefahrenen Geschwindigkeiten oftmals unangemessen hoch.
Maßnahme	<p>M8.1 Auflockerung des Straßenraums durch Möblierung, Einrichtung von Fahrradabstellanlagen und Bepflanzung</p> <p>M8.2 Betonung der Eingangsbereiche der Fußgängerzone bzw. Verkehrsberuhigten Bereiche durch Markierungen oder Pflanzkübel</p> <p>M8.3 Neu-Markierung Piktogramme südliche Marktstraße</p>

Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen • Kfz-Verkehr im Allgemeinen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M8.1 Bereitstellung von Stadtmöblierungen (Bänke, Spielgeräte ...), Fahrradabstellanlagen und Pflanzkübel, um den Straßenraum zu beleben und die Aufenthaltsfunktion zu betonen. • M8.2 Umgestaltung der Einfahrbereiche der Straßen der Fußgängerzone sowie des Verkehrsberuhigten Bereichs der Grabenstraße, um den Verkehrsteilnehmern deutlich zu machen, dass nun eine andere Funktion besteht. Dies kann mithilfe von Bodenmarkierungen oder auch mit dem Aufstellen von Pflanzkübeln oder anderen optischen Maßnahmen erfolgen. • M8.3 Markierung zusätzlicher Fußverkehr-Piktogramme in der südlichen Marktstraße, damit deutlicher wird, dass dieser nicht nur auf der östlichen Straßenseite stattfinden soll.
in Beziehung stehend zu	<ul style="list-style-type: none"> • Markierung von „Gelben Füßen“ (M11) • Verbesserung der Radabstellsituation (M12) • Herstellung einer Rollerabstellanlage (M14)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Rüsselsheim
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> •

M9 Elterndienste zur Aufsicht im Schuleingangsbereich („Schulweglotsen light“)



Kosten



Zeithorizont

kurz- bis
mittelfristig

Priorität



Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	Sicherung gefährlicher Stellen vor dem Schuleingang.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	<p>Direkt vor dem Durchgang vom Schulhof zur Schulstraße befindet sich ein Drängelgitter, damit die Kinder nicht unbedacht auf die Straße laufen. Auch wenn diese eine ausgewiesene Fußgängerzone ist, so ist doch übermäßig viel Autoverkehr festzustellen, welcher sich zudem zu selten an die zulässige Höchstgeschwindigkeit hält.</p> <p>Es wird angeregt, dass Elterndienste als zusätzliche Unterstützung und als Aufsicht den Schuleingangsbereich überwachen. Sie sollen unerfahrenen Schüler:innen helfen und diesen Sicherheit vermitteln („Schullotsen light“).</p> <p>Da dies keine klassische Schullotsen-Aufgabe ist, kann auf eine Ausbildung zu Schullotsen verzichtet werden.</p>
Maßnahme	M9 Einsatz von Eltern als Aufsicht im Schuleingangsbereich
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen • Eltern
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M9 Ansprache von interessierten Eltern bzw. Einführung eines verpflichtenden Dienstes, der klassenweise durchgeführt werden muss.
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Schule • Elternbeirat
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> •

M10 Verhinderung Gehwegüberfahren bzw. Gehwegparken in der Weisenauer Straße



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	Verhinderung von Gehwegüberfahren bzw. Gehwegparken in der Weisenauer Straße.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	Seit einer Änderung der Verkehrsführung bzw. des Parkens in der Weisenauer Straße wird vermehrt ein Benutzen der Gehwege von Fahrzeugen im Begegnungsverkehr registriert. Zusätzlich werden widerrechtlich Fahrzeuge auf dem Gehweg geparkt.
Maßnahme	M10.1 Durchführung von Verkehrskontrollen M10.2 Prüfauftrag: Überprüfung der Anordnung der Parkbereiche in der Weisenauer Straße bspw. mit alternierendem Parken M10.3 Anbringung von festen Elementen (z.B. Frankfurter Hüten oder Pollern) zum Verhindern der Gehwegbenutzung von Fahrzeugen
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen • Kfz-Verkehr im Allgemeinen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M10.1 Durchführung von regelmäßigen Kontrollen. • M10.2 Prüfen, ob eine andere Anordnung der Parkstände in der Weisenauer Straße möglich ist. Durch ein Versetzen der Parkstände auf die andere Gehwegseite kann das Befahren der Gehwege, auf denen sich die Kinder hauptsächlich aufhalten, vermieden werden. Durch Anordnung von alternierenden Parken können Geschwindigkeitsüberschreitungen vermieden werden.

	<ul style="list-style-type: none"> • M10.3 Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Sicherstellung, dass die Gehwege nicht befahren werden können.
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Rüsselsheim (Tiefbauamt, Ordnungsamt)
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Die Maßnahmen sind in der Zwischenzeit erfolgt. • Aktuell bestehen Überlegungen, die Verkehrsführung in der Weisenauer Straße zu ändern und dort eine Einbahnstraße als Fahrradstraße einzurichten. Bei einer erfolgreichen Umsetzung bestünden zusätzliche Möglichkeiten einer Umgestaltung.

M11 Markierung von "Gelben Füßen" auf Schulweg



Kosten

Zeithorizont

Priorität

€€€€€

kurz- bis
mittelfristig

+++

Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	Der Schulweg zu Fuß zur Grundschule Innenstadt soll für die Schüler:innen gut erkennbar und sicher nutzbar sein. Die soziale Sicherheit soll auf allen Schulwegen gegeben sein.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	Der Schulweg zur Grundschule Innenstadt ist bisher nicht gekennzeichnet. Für eine Nutzung der im Schulwegplan dargestellten Schulwege wird empfohlen, diese mit Fußabdrücken oder ähnlichen Elementen zu markieren. Dabei ist in der Fußgängerzone und in den Verkehrsberuhigten Bereichen darauf zu achten, dass diese nicht linienförmig am Seitenrand eingerichtet werden, sondern den gesamten Querschnitt nutzen.
Maßnahme	M11 Kennzeichnung/ Markierung der Schulwege zur Grundschule Innenstadtschule
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> Festlegung der zu markierenden Querungsstellen und Wegeabschnitte sowie Laufbus- und Elternhaltstellen auf Grundlage des Schulwegplans Bereitstellung Schablone durch Verkehrswacht, Gelbe Farbe durch Stadt Rüsselsheim Durchführung der Markierung unter Beteiligung der Kinder Durchführung stadtwweit im Rahmen der Aktion „zu Fuß zur Schule“.

in Beziehung stehend zu	<ul style="list-style-type: none"> Schulweggestaltung (M8)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> Schule Elternschaft Ortsverkehrswacht Rüsselsheim e.V. Stadt Rüsselsheim
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none">

M12 Verbesserung der Radabstellsituation



Kosten

Zeithorizont

Priorität

€€€€€

kurz- bis
mittelfristig

+++


Zielfeld	Umwelt-/Klimaschutz
Zielsetzung	Mehr Schüler:innen und Lehrkräfte sollen dazu motiviert werden als Verkehrsmittel für ihren (Schul)weg das Fahrrad zu wählen. Hierfür sind optimale Voraussetzungen zu schaffen.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	<p>Die vorhandene Fahrradabstellanlage vor der Grundschule Innenstadt ist oftmals überfüllt und steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen in der Fußgängerzone. Zudem sind die Anlagen nicht mit einem Witterungsschutz ausgestattet.</p> <p>Zur Förderung des Radverkehrs sollten ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten in guter Qualität zur Verfügung stehen.</p> <p>Zudem sollte den Lehrkräften eine größere gesonderte, überdachte Radabstellanlage zur Verfügung gestellt werden. Qualitativ hochwertige Radabstellanlagen dienen dem sicheren Abschließen von Fahrrädern. Somit können auch hochwertigere Fahrräder bedenkenlos an der Schule abgestellt werden. Die Benutzung hochwertiger Räder oder E-Bikes steigert wiederum die Motivation auch längere Strecken mit dem Fahrrad zu fahren.</p>
Maßnahme	<p>M12.1 Herstellung ausreichend großer Radabstellanlage</p> <p>M12.2 Herstellung abschließbarer, überdachter Radabstellanlage für die Lehrkräfte</p>
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen • Lehrkräfte

Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M12.1 Planung neuer Radabstellanlagen durch die Stadt Rüsselsheim; Bestimmung der Dimensionierung anhand Schüler:innenzahlen und Umfrageergebnissen; Auslastungserhebung der Radabstellanlagen an mehreren Tagen zu verschiedenen Jahreszeiten; Bei Bedarfsermittlung Berücksichtigung der Schülerzahlenprognose und des Umfelds (Nutzungen in der Fußgängerzone). • M12.2 Planung einer überdachten, abschließbaren Radabstellanlage für Lehrkräfte durch die Stadt Rüsselsheim; Abfrage nach Bedarf bei Lehrkräften für die Dimensionierung durch Stadt Rüsselsheim; Bestimmung eines sinnvollen Standortes unter Einbeziehung der Schule/ Lehrkräfte
in Beziehung stehend zu	<ul style="list-style-type: none"> • Schulweggestaltung (M8) • Herstellung einer Rollerabstellanlage (M14)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Schule • Stadt Rüsselsheim (Schulträger)
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> •

M13 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielfeld	Verkehrssicherheit
Zielsetzung	Mängel an Radverkehrsanlagen und Lücken in der Radverkehrsführung sollen beseitigt werden, um Gefahrensituationen zu vermeiden.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	<p>Hindernisse im Schulumfeld sollen beseitigt bzw. vermieden werden und die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten und Einmündungen sicherer gestaltet werden.</p> <p>Im direkten Schulumfeld sind in der Mainzer Straße und Weisenauer Straße bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Auch in der Ludwigstraße besteht kein Angebot, auch wenn dies aufgrund der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht notwendig ist.</p> <p>Außerdem ist zu hinterfragen, ob die Fußgängerzone nicht auch in der Mittagszeit für den Radverkehr freigegeben werden kann (für den Lieferverkehr ist diese bspw. bis 11:00 Uhr freigegeben).</p> <p>Zusätzlich enden Markierungen bestehender Radverkehrsanlagen teilweise etwas unglücklich.</p>  <p>Beispiel: Fehlende Überleitung Radverkehr vom Seitenraum auf Fahrbahn (Alte Poststraße)</p>

Maßnahme	<p>M13.1 Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Mainzer Straße und Weisenauer Straße</p> <p>M13.2 <i>Prüfauftrag: Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr über den Zeitraum 19:00 bis 8:00 Uhr hinaus.</i></p> <p>M13.3 Anpassen der Markierungen von Radverkehrsanlagen</p>
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen • Lehrkräfte • Radverkehr im Allgemeinen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M13.1 Einrichtung von Radverkehrsanlagen in Mainzer Straße und Weisenauer Straße. Veränderung des Querschnitts innerhalb der Fahrbahnränder, mglw. auch Änderung der Verkehrsführung prüfen. • <i>M13.2 Prüfen einer angepassten Fahrradnutzung der Fußgängerzone über die aktuellen Randzeiten hinaus.</i> • M13.3 Anpassung der Radwege-Markierungen in Mainzer Straße, Alte Poststraße und Waldstraße
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Rüsselsheim (Tiefbauamt, Ordnungsamt)
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Aktuell bestehen Überlegungen, die Verkehrsführung in der Weisenauer Straße zu ändern und dort eine Einbahnstraße als Fahrradstraße einzurichten. Somit ergäben sich Möglichkeiten einer gesicherten Radverkehrsführung in dieser Achse.

M14 Herstellung einer Rollerabstellanlage im Umfeld der Schule



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

kurz- bis
mittelfristig

Priorität

+++

Zielfeld	Umwelt-/Klimaschutz
Zielsetzung	Mehr Schüler:innen sollen dazu motiviert werden als Verkehrsmittel für ihren Schulweg den Tretroller zu nutzen. Hierfür sind entsprechende Voraussetzungen zu schaffen.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	Aktuell besteht keine Tretrollerabstellanlage an der Grundschule Innenstadt. Da auch der Platz im Außenbereich begrenzt ist, wird derzeit der Schülerschaft davon abgeraten, mit dem Tretroller zur Schule zu kommen. Zur Förderung des Tretrollerverkehrs sollten ausreichend sichere und geordnete Abstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen.
Maßnahme	M14 Herstellung ausreichend großer Tretrollerabstellanlage
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> Schüler:innen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> M14.1 Prüfen, ob eine solche Anlage innerhalb des Schulgeländes installiert werden kann oder ob diese ähnlich zu den Radabstellanlagen außerhalb der Schule in der Schulstraße hergestellt werden muss (zumal auch im Freizeitverkehr vermehrt Roller genutzt werden). M14.2 Planung einer Tretrollerabstellanlage durch die Stadt Rüsselsheim; Bestimmung der Dimensionierung anhand Schüler:innenzahlen und Umfrageergebnissen. Bei Bedarfsermittlung Berücksichtigung der Schülerzahlenprognose.

in Beziehung stehend zu	<ul style="list-style-type: none"> • Schulweggestaltung (M8) • Verbesserung der Radabstellsituation (M12)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Schule • Stadt Rüsselsheim (Schulträger)
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Die Prüfung von Maßnahme 14.1 ist erfolgt und war abschlägig. Auf dem Schulgelände ließe sich eine solche Anlage nicht integrieren.



Positivbeispiel: Tretrollerhalter an der Frankensteinschule in Darmstadt-Eberstadt

M15 Alternativen zum Elterntaxi aufzeigen



Kosten **Zeithorizont** **Priorität**
 €€€€€ *kurzfristig* **+++**

Zielfeld	Verkehrssicherheit, Umwelt-/Klimaschutz, Gesundheit
Zielsetzung	Eltern und Schüler:innen sollen über Vor- und Nachteile aller Verkehrsmittel aufgeklärt werden. So soll die Anzahl an Elterntaxis vor den Schulen verringert werden und mehr Schüler:innen selbstständig mit dem Umweltverbund zur Schule kommen.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	<p>Die steigende Anzahl an Elterntaxis verursacht Verkehrschaos vor den Schulen und einen hohen Ausstoß an CO₂. Des Weiteren werden die Kinder durch diese unselbständige Art der Fortbewegung in ihrer eigenständigen Mobilität und Orientierungsentwicklung stark eingeschränkt.</p> <p>Um die Alternativen zum Elterntaxi aufzuzeigen, ist ein breites Spektrum an Informationen und eine kontinuierliche Verbreitung dieser an Eltern und Schüler:innen erforderlich. Es ist wichtig ein schlüssiges schulisches Mobilitätsmanagement an der Schule zu etablieren. Dazu gehören altersangemessene Schulwege und durch ein gutes pädagogisches Gesamtkonzept auch motivierte Schüler:innen (M16).</p>
Maßnahme	<p>M15.1 Erstellen eines Infoblatts für die Eltern und Schüler:innen mit wichtigen Informationen und Links sowie Vor- und Nachteilen einzelner Verkehrsmittel</p> <p>M15.2 Initiierung von Fahr- und Laufgemeinschaften für alle Verkehrsmittel (auch Elterntaxis)</p> <p>M15.3 Eltern über bereits umgesetzte Maßnahmen des Schulmobilitätsplan zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Kenntnis setzen</p>

	M15.4 Erstellung einer Anreiseinformation zur Grundschule Innenstadt (Online)
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Eltern • Schüler:innen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M15.1 Erstellung eines Informationsblattes mit wichtigen Informationen zur Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg durch die Stadt Rüsselsheim (ggf. in Abstimmung mit der Schule); Prüfen, ob dieses Informationsblatt in verschiedenen Sprachen angeboten werden kann; Gestaltung von Plakaten und Erstellen eines Merkblattes mit bereitgestellten Informationen auf Flyer der Stadt Rüsselsheim sowie Infos z.B. zum Schülerradroutenplaner; Verstetigung des Informationsflusses an Eltern und Schüler:innen kommender Schuljahrgänge; Nutzung des Schulwegplans als Handreichung für alle Klassenstufen • M15.2 Erstellen eines Infoflyers durch Elternvertretung; Verteilung an Eltern, die mit dem Auto kommen; Unterstützen bei der Kontaktherstellung mit Plattformen (z.B. WhatsApp, E-Mail, Facebook...); Ansprache des Themas Lauf- und Fahrgemeinschaften (bspw. Rollerfahrgemeinschaften) in Einführungswoche • M15.3 Maßnahmen aus dem SMP umsetzen; Eltern per Mail o.Ä. über Fortschritt informieren (auch durch Elternbeirat) • M15.4 Einbinden von Widgets (bspw. Schülerradroutenplaner) auf der Website der Schule
in Beziehung stehend zu	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr (M6 bis M13) • Verankerung des Themas Verkehr und Mobilität im Schulprogramm und im Schulalltag (M16)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Schule • Elternvertretung • Stadt Rüsselsheim • Ortsverkehrswacht e.V.
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> •

M16 Themen Verkehr, Mobilität und Schule im Schulalltag verankern




Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielfeld	Verkehrssicherheit, Umwelt-/Klimaschutz, Gesundheit
Zielsetzung	An der Schule (Schüler:innen, Eltern, Lehrkräfte) soll mehr Bewusstsein für die Themen „Verkehr, Mobilität und Schule“ und den damit verbundenen Problemen und Möglichkeiten geschaffen werden.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	<p>Das Thema umweltfreundlicher Verkehr und Mobilität ist ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der Folgen des Klimawandels. In Zukunft ist der Umweltverbund deutlich zu stärken und bestenfalls auf das Auto zu verzichten. Durch eine Reduzierung des Autoverkehrs im Umfeld von Schulen wird dieses zudem deutlich sicherer. Des Weiteren wirkt es sich positiv auf die Gesundheit der Schüler:innen aus, wenn sie z.B. zu Fuß oder mit dem Roller/Fahrrad zur Schule kommen.</p> <p>Die Schule stellt neben dem eigenem Haushalt die wichtigste Wissensquelle für die Schüler:innen dar – so auch in der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung. Es ist somit essentiell für die Schüler:innen, dass sie ausreichend zum Thema Verkehr und Mobilität aufgeklärt werden.</p> <p>Da besonders Grundschüler:innen noch stark von zu Hause geprägt werden, ist es darüber hinaus wichtig auch Eltern über die Themen und ihr mögliches Fehlverhalten (Elterntaxi) aufzuklären.</p>
Maßnahme	<p>M16.1 Veranstaltung einer Projektwoche zum Thema „Verkehr, Mobilität und Schule“ um Schüler:innen / Eltern für das Thema zu sensibilisieren und zu informieren.</p> <p>M16.2 Flyer/ Plakate zum Thema Verkehr und Mobilität an der Innenstadtschule erstellen.</p>

	<p>M16.3 Ernennung eines/einer Mobilitätsbeauftragten der Grundschule Innenstadt</p> <p>M16.4 Schulwegplan regelmäßig aktualisieren</p>
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen • Eltern • Lehrkräfte
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • M16.1 Organisation einer Projektwoche durch die Schule; Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnern (Ordnungsamt, Polizei, Verkehrswacht, ADFC...) • M16.2 Erstellen eines Flyers für Eltern, in dem neben fachlichen Aspekten zum Thema Verkehr und Mobilität / Verkehrsmittelwahl auch gesundheitliche Aspekte beleuchtet werden; Erarbeitung durch Stadt Rüsselsheim mit Beteiligung der Schule; Bereitstellung des Flyers durch Stadt Rüsselsheim; Verteilung durch Lehrer und Elternvertretung; Aufbereitung der Thematik für Elternabende etc. • M16.3 Wahl eines/einer Mobilitätsbeauftragten durch Schule zu organisieren; Aufgabenspektrum des/der Mobilitätsbeauftragten festlegen, aktuell anfallende und stetige Aufgaben formulieren • M16.4 Schulwegplan durch Schule zu aktualisieren, ggf. mit unterstützender Wirkung durch Stadt Rüsselsheim
in Beziehung stehend zu	<ul style="list-style-type: none"> • Es bietet sich an, die Projektwoche im gleichen Zeitraum wie die Markierung der Gelben Füße (M11), stattfinden zu lassen.
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Schule • Elternvertretung • Stadt Rüsselsheim • Polizei, Ortsverkehrswacht e.V. ...
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme M16.3: In der Zwischenzeit besteht eine Mobilitätsbeauftragte an der Grundschule Innenstadt

M17 Förderung des Fußverkehrsanteils

	Kosten	Zeithorizont	Priorität
	€€€€€	kurz- bis mittelfristig	+++
Zielfeld	Verkehrssicherheit, Umwelt-/Klimaschutz, Gesundheit		
Zielsetzung	Mehr Schüler:innen der Grundschule Innenstadt sollen anstatt mit dem Elterntaxi gefahren zu werden zu Fuß zur Schule laufen. Die Schüler:innen sollen ihren Schulweg eigenständig und umweltfreundlich meistern. Hierfür sind optimale Voraussetzungen zu schaffen.		
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	<p>Die steigende Anzahl an Elterntaxis verursacht vermeidbare Konflikte vor den Schulen und einen hohen Ausstoß an CO₂. Des Weiteren werden die Kinder durch diese unselbständige Art der Fortbewegung in ihrer eigenständigen Mobilität und Orientierungsentwicklung eingeschränkt.</p> <p>Viele Eltern schätzen die Verkehrssituation als zu gefährlich ein und sehen mehr Gefahren auf dem Schulweg als die Schüler:innen. Somit liegt es vor allem daran, die Eltern zu überzeugen, dass der Schulweg für ihre Kinder alleine zu bewältigen ist und sichere Routen bestehen.</p>		
Maßnahme	<p>M17.1 Bereitstellen des Schulwegplans (Aufzeigen sicherer Fußwegrouten für Schulweg)</p> <p>M17.2 Organisation von Laufgruppen</p> <p>M17.3 Eltern über bereits umgesetzte Maßnahmen des Schulmobilitätsplan zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Kenntnis setzen</p>		
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen • Eltern 		

Arbeits-schritte	<ul style="list-style-type: none"> • M17.1 Verteilung / Nutzung des Schulwegplans durch Schule (u.a. bei Schulanmeldung); Aufhängen des Schulwegplans im Eingangsbereich der Schule und ggf. auf den Schulwegen; Verlinkung des Schulwegplans auf der schulischen Website • M17.2 Ggf. Unterstützung bei der Bildung von Laufgruppen durch Schule, z.B. durch das Aufhängen von Listen, in welche sich die Schüler:innen eintragen (Welche Schüler:innen haben den gleichen Schulweg und könnten gemeinsam laufen?); ggf. kann ein Belohnungssystem z.B. „Goldener Schuh“ eingeführt werden • M17.3 Maßnahmen aus dem SMP umsetzen; Eltern per Mail o.Ä. über Fortschritt informieren (auch durch Elternbeirat)
in Beziehung stehend zu	<ul style="list-style-type: none"> • Aktualisierung des Schulwegplanes (M16.4)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Schule • Eltern / Elternbeirat
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> •

M18 Controlling Schulmobilitätsplan



Kosten



Zeithorizont

*mittel- bis
langfristig*

Priorität



Zielfeld	Verkehrssicherheit, Umwelt-/Klimaschutz, Gesundheit
Zielsetzung	Für die Wirksamkeit des Schulmobilitätsplans ist es essentiell, diesen im Schulalltag zu leben, zu evaluieren und zu aktualisieren.
Situationsbeschreibung/Handlungsansätze	<p>Der Schulmobilitätsplan stellt mit dem Schulwegplan ein wichtiges Dokument zur Förderung der sicheren, nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität der Schüler:innen der Grundschule Innenstadt dar.</p> <p>Jedoch ist es wichtig, dass die ihm Konzept verankerten Maßnahmen und Handreichungen umgesetzt und gelebt werden, um eine Verbesserung der Situation zu erreichen.</p> <p>Es wird empfohlen, den Schulmobilitätsplan nach spätestens 2-3 Jahren zu evaluieren und ggf. zu aktualisieren. Eine Unterstützung der Stadt Rüsselsheim kann durch die Schule angefragt werden.</p>
Maßnahme	<p>M18.1 Evaluierung Schulmobilitätsplan; Controlling Maßnahmenkonzept</p> <p>M18.2 Aktualisierung des Schulmobilitätsplans und des Schulwegplans</p>
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler:innen • Eltern • Lehrkräfte

Arbeits-schritte	<ul style="list-style-type: none"> • M18.1 Controlling und Evaluierung der bereits umgesetzten Maßnahmen aus dem Umsetzungs-konzept des SMP durch Schule, ggf. mit Unterstützung durch Stadt Rüsselsheim; Eva-luierung der Verkehrsmittelwahl der Schü-ler:innen an der Schule • M18.2 Aktualisierung des Schulmobilitätsplans und des Schulwegplans durch Schule, ggf. mit Unterstützung durch Stadt Rüsselsheim; wich-tig zu berücksichtigen ist die ansteigende Schülerzahl an der Grundschule Innenstadt
in Beziehung stehend zu	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung aller Maßnahmen des SMP
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Schule • Stadt Rüsselsheim

3.5 Handreichung zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung

Die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Schule ist für Kinder eine der wichtigsten Quellen, um zu lernen sich im Verkehrsraum selbstbewusst und sicher zu bewegen. Die Fähigkeit von Kindern zur Verkehrsteilnahme hängt sehr stark von deren motorischen und sozialen Fähigkeiten ab. Durch Verkehrserziehung, Trainingsprogramme und aktives Üben im Straßenverkehr lässt sich die Dauer zur sicheren Verkehrsteilnahme jedoch deutlich verkürzen.⁶

Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung ist kein Schulfach im klassischen Sinn, sondern Teil des Unterrichts und des Erziehungsauftrages einer Schule. In der Regel wird das Thema innerhalb vieler verschiedener Fächer behandelt. In Grundschulen ist das Thema fest in den Lehrplänen verankert.⁶

An der Grundschule Innenstadt wird das Thema Verkehr und Mobilität in der 1., 2. und 4. Klasse im Sachunterricht behandelt. In der 1. Klasse gibt es ein Schulwegtraining und in der 4. Klasse die Radverkehrserziehung in Zusammenarbeit mit der Jugendverkehrsschule. In der 4. Klasse wird dann ebenfalls die Fahrradprüfung abgelegt. Erfahrungen zeigen, dass es durchaus Schüler:innen gibt, die diese nicht bestehen.

Informationen zum Schulweg bzw. zur Verkehrsmittelwahl der Schüler:innen für die Eltern gibt es im Rahmen von Elternabenden. In der Regel wird am ersten Elternabend des 1. Schuljahres das Thema Elterntaxi thematisiert. Dies zeigte in der Vergangenheit jedoch in der Regel keine großen Wirkungen im Anschluss.

Für den Erfolg aller erarbeiteten Maßnahmen (vgl. **Kapitel 3.4**), ist es von großer Bedeutung Aktionen und Projekte aus dem Bereich Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in den Schulalltag zu implementieren.

Bereits 1972 gab es die erste „Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule“ der Kultusministerkonferenz. Diese wurde aufgrund veränderter Bedingungen im Straßenverkehr regelmäßig angepasst und 2012 um die Mobilitätserziehung erweitert. So werden als Unterrichtsinhalte nun auch gesellschaftsrelevante Aspekte wie Klimaschutz, Ressourcenverbrauch, Verkehrsraumgestaltung, zukunftsfähige Mobilität sowie die Förderung der selbständigen Mobilität aufgeführt.^{6,7}

Entsprechend den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz stehen in den Jahrgangsstufen der Grundschule die Themen Sicherer Schulweg,

⁶ ADAC (2013): Sichere Schulwege. <https://www.adac.de/mmm/pdf/fi_sichere_schulwege_0113_238768.pdf>, abgerufen am 10.09.2019.

⁷ Kultusministerkonferenz (2012): Empfehlungen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. <https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf>, abgerufen am 14.02.2023.

Zufußgehen, das Verhalten im Verkehr und die Radfahrausbildung im Mittelpunkt. Darüber hinaus spielen Übungen zur Motorik und Wahrnehmung eine wichtige Rolle.⁷

Für die einzelnen Klassenstufen werden darauf aufbauend folgende Themen (vgl. **Tabelle 10**) für den Unterricht oder mögliche Projekte sowie Informationen für Schüler:innen und Eltern der Grundschule Innenstadt empfohlen:

Klassenstufe	mögliche Unterrichtsinhalte und Aktivitäten
1.-2. Klasse	<ul style="list-style-type: none"> • Mein Schulweg: Umgang mit dem Schulwegplan → Hinweis auch an Eltern (im Rahmen Schulanmeldung und 1. Elternabend); Kennenlernen des sicheren Schulweges → Schulwegtraining (in Kooperation mit Ortsverkehrswacht Rüsselsheim e.V.) • Hinweis auf richtige Kleidung (hell, reflektierend,...) zu Beginn des Schuljahres und zu Beginn der dunklen Jahreszeit • Übungen zur Motorik, Wahrnehmung und Orientierung; Motorik- und Bewegungsübungen (im Sportunterricht) zur Vorbereitung auf das Fahren mit dem Tretroller / Fahrrad → Nutzung von Angeboten wie UHK RollerKIDS (https://www.ukh.de/praevention/wegeunfaelle/ukh-rollerkidsrollerfahren-aber-sicher/) oder Roller Fit! des ADAC (https://stiftung.adac.de/foerderschwerpunkte/unfallpraevention/roller-fit/) • Aufzeigen von möglichen Gefahren im Straßenverkehr → Aufzeigen von expliziten Gefahren im Schulumfeld (mit Hilfe des Schulwegplans) • Richtiges Verhalten als Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Automitfahrer (Anschnallpflicht)...) → Durchführung des ADAC-Programms „Aufgepasst mit ADACUS“ (https://stiftung.adac.de/foerderschwerpunkte/unfallpraevention/aufgepasst-mit-adacus/)
3.-4. Klasse	<ul style="list-style-type: none"> • Thema Verkehrsregeln und soziales Verhalten im Straßenverkehr; ggf. Ausflüge in den Realverkehr • Radfahrausbildung mit Jugendverkehrsschule; Vorstellen des Schülerradrouutenplaners (www.schueler-radrouten.de) • Ggf. erstes Kennenlernen des ÖPNV (vorbereitend auf Schulweg zur weiterführenden Schule); gemeinsame Ausflüge mit dem ÖPNV

<p>Jahrgangs- übergreifende Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aufzeigen von Vorteilen des Umweltverbundes; Aufzeigen der Klimawirksamkeit, z.B. im Rahmen eines Schulfestes → Thema Elterntaxi → Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit → Teilnahme Wettbewerb Kindermeilen-Kampagne (www.kindermeilen.de) oder Zu Fuß zur Schule (https://www.zu-fuss-zur-schule.de/); ggf. zur Motivation Aufzeigen der CO₂-Einsparung/ ökologischer Fußabdruck (z.B. mit Onlinerechner) durch die veränderte Verkehrsmittelwahl
--	---

Tabelle 10: Handreichung Unterrichtsinhalte Klassenstufen 1-4

Weitere explizite Aktionen und Projekte sind über die **Angebotsdatenbank** des Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement abrufbar:

<http://www.besserzurschule.de/angebot/>

Elternarbeit

Ergänzend zu den in **Tabelle 10** genannten Empfehlungen für Unterrichtsinhalte und Projekte, soll verstärkt auf das Engagement der Elternschaft gesetzt werden. **Elternarbeit** spielt eine wichtige Rolle im Bereich der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung an Schulen. Die Informationsübermittlung durch die Schule ist grundlegend. Es wird empfohlen, wichtige Themen an Elternabenden anzusprechen:

- Aufzeigen von Nachteilen des Elterntaxis und von Vorteilen des Umweltverbundes
- Thema Eigenständigkeit des Kindes im Straßenverkehr (Was kann ich meinem Kind zutrauen? Was und wie kann ich mit ihm üben?)
- Sichere Kleidung (hell, reflektierend,..) im Straßenverkehr (besonders zur dunklen Jahreszeit)
- Klassenstufen 3/4: Thema Radverkehr (Verkehrssicheres Fahrrad, Aufzeigen sicherer Routen → Schülerradroutenplaner)

Darüber hinaus ist es wichtig, Eltern Informationen bereit zu stellen, z.B. den Schulwegplan, Infos zur verkehrlichen Situation im Schulumfeld (inoffizielle Hol- und Bringzonen), Schülerradroutenplaner, etc.

Die Übermittlung von wichtigen Informationen durch den Schulelternbeirat an die gesamte Elternschaft ist essentiell. Es wird empfohlen thematische Arbeitsgruppen durch den Schulelternbeirat zu initiieren, die bei der Verbreitung von Informationen und der Umsetzung neuer Projekte initiierend und/oder unterstützend tätig werden können. Für die verschiedenen Jahrgangsstufen werden als Pendant zu den Themen der Elternabende folgende thematische Schwerpunkte der Elternarbeit empfohlen:

- Verkehrsmittelwahl (Vermeidung Elterntaxis, Nutzung Hol- und Bringzonen, Bildung von Laufgemeinschaften/-gruppen...)
- eigenständige Mobilität der Schüler:innen
- Initiierung/ Organisation von Laufgruppen / „Walking Bus“ (vgl. M15.2): Eine Gruppe von Kindern legt den Schulweg gemeinsam zurück. Anfangs können Eltern diese Gruppen begleiten, bis sie sicher genug sind, um als Gruppe alleine zu laufen. Die Eltern können sich abwechseln, um Zeit einzusparen. Im Schulwegplan sind mögliche Treffpunkte für Laufgemeinschaften festgelegt.
→ weitere Informationen, z.B. unter <https://www.vcd.org/themen/mobilitaetsbildung/vcd-laufbus/>, https://stiftung.adac.de/app/uploads/2019/08/AST_2019_SiAk_WalkingBus_A4_V02.pdf

Zudem enthalten folgende Maßnahmensteckbriefe (vgl. **Kapitel 3.4**) konkrete Empfehlungen zu Maßnahmenansätzen für die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung an der Grundschule Innenstadt:

- **M15.1** Bereitstellen des Schulwegplans (Aufzeigen sicherer Fußwegrouten für Schulweg)
- **M15.2** Organisation von Laufgruppen
- **M15.3** Eltern über bereits umgesetzte Maßnahmen des Schulmobilitätsplan zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Kenntnis setzen
- **M16.1** Veranstaltung einer Projektwoche zum Thema „Verkehr, Mobilität und Schule“ um Schüler:innen / Eltern für das Thema zu sensibilisieren und zu informieren.
- **M16.2** Flyer/ Plakate zum Thema Verkehr und Mobilität an der Innerstadtschule erstellen
- **M16.3** Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten der Grundschule Innenstadt

Der auf Basis der Analyseergebnisse erstellte **Schulwegplan** dient darüber hinaus als wichtigste Handreichung für Lehrer:innen, Schüler:innen und Eltern zur Auseinandersetzung mit dem Schulweg und der Auswahl geeigneter Routen. Der Schulwegplan ist in **Anlage 2** zu finden.

Von großer Bedeutung für die Umsetzung der Aktivitäten im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagement ist zudem die **Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten für die Schule**, der sich für das Thema und die Umsetzung von Maßnahmen zuständig fühlt. Zudem sollte das Thema bei der Schulleitung verankert sein und vom gesamten Kollegium „gelebt“ werden.

Strebt die Schule den Erhalt des **Teilzertifikats „Verkehr und Mobilität“** aus dem Gesamtzertifikat „Gesundheitsfördernde Schule“ des hessischen Kultusministeriums an, ist es darüber hinaus erforderlich Aktivitäten und Unterrichtsinhalte aus dem Bereich Verkehr und Mobilität im Schulprogramm und im

Schulalltag zu verankern. Neben der Sensibilisierung von Lehrkräften sollen auch Eltern ausreichend informiert und beteiligt werden. Darüber hinaus sollen z.B. Veranstaltungen zum Thema ritualisiert und unter Nachhaltigkeitsaspekten organisiert werden.⁸

3.6 Nicht weiter verfolgte Maßnahmen

Im Laufe des Erarbeitungsprozesses wurden einige Maßnahmen diskutiert, die letztendlich nicht Bestandteil dieses Schulmobilitätsplans geworden sind:

- Insbesondere die Schaffung einer Hol- und Bringzone in der Nähe des Parkplatz Ludwigstraße wurde intensiv besprochen. Letztendlich wurde sich gegen eine solche Zone ausgesprochen. Einerseits soll darüber keine zusätzliche „Werbung“ für Elterntaxi-Fahrten gemacht werden, andererseits ist auch die Zuwegung dieses Bereichs zur Schule nicht ideal.
- Für Schullotsen bestehen keine sinnvollen Einsatzbereiche im Umfeld der Grundschule Innenstadt. Zusätzlich müssen solche erst ausgebildet werden und die Bereitschaft dazu ist in den letzten Jahren sehr gesunken. Aus diesem Grund wird mit Maßnahme M9 (Elterndienste zur Aufsicht im Schuleingangsbereich) eine Abwandlung des klassischen Schullotsen-Dienstes vorgeschlagen.

⁸ Kultusministerium Hessen (2018): Teilzertifikat Verkehr und Mobilität. <<https://kultusministerium.hessen.de/sites/kultusministerium.hessen.de/files/2021-09/tz-verkehr-mobilitaet-gq-bo-gen.pdf>>, abgerufen am 14.02.2023.

Verzeichnisse

Beteiligte Akteure

- **Herr Klein / Frau Stark**
Schulleitung Grundschule Innenstadt
E-Mail: schulleitung@gsi.ruesselsheim.schulverwaltung.hessen.de
Telefon: 06142-836750
- **Herr Dörr / Frau Theis**
Projektbetreuende Lehrkräfte / Mobilitätsbeauftragte
E-Mail: poststelle@gsi.ruesselsheim.schulverwaltung.hessen.de
Telefon: 06142-836750
- **Herr Renner**
Tiefbauamt Stadt Rüsselsheim
E-Mail: tiefbauamt@ruesselsheim.de
- **Herr Gül**
Tiefbauamt Stadt Rüsselsheim
E-Mail: tiefbauamt@ruesselsheim.de
- **Frau Kirchmeier**
Ordnungsamt Stadt Rüsselsheim
E-Mail: ordnungsamt@ruesselsheim.de
- **Herr Hiss**
Ordnungsamt Stadt Rüsselsheim
E-Mail: ordnungsamt@ruesselsheim.de
- **Herr Heil**
Ordnungsamt Stadt Rüsselsheim
E-Mail: ordnungsamt@ruesselsheim.de
- **Herr Orthmann**
Fachbereich Bildung und Betreuung - Bereich Schulservice
E-Mail: simon.orthmann@ruesselsheim.de
- **Herr Philippi**
Citymanager
E-Mail: patrik.philippi@ruesselsheim.de

- **Frau Kubalski**
Staatliches Schulamt Rüsselsheim
E-Mail: natalie.kubalski@kultus.hessen.de
Telefon: 06142- 5500281
- **Herr Remde / Herr Müller**
Polizeistation Rüsselsheim
E-Mail: stefanchristian.mueller@polizei.hessen.de
- **Frau Sulk**
Ortsverkehrswacht Rüsselsheim e.V.
E-Mail: sigrun@sulk-kunst.de
- **Herr Hirsch**
Ortsverkehrswacht Rüsselsheim e.V.
E-Mail: burkhardt.hirsch@gmx.de

Abbildungen

Abbildung 1: Lage Grundschule Innenstadt	4
Abbildung 2: Entwicklung der Schülerzahlen	5
Abbildung 3: Fahrradstellplätze vor der Grundschule Innenstadt	6
Abbildung 4: Schuleigener Parkplatz	6
Abbildung 5: Route Stadtspaziergang	8
Abbildung 6: Stadtspaziergang im Umfeld der Grundschule Innenstadt	9
Abbildung 7: Schulumfeld mit erfassten Problempunkten	10
Abbildung 8: östliche Schulstraße (Blickrichtung Ost & West)	11
Abbildung 9: Ausgelastete Fahrradabstellanlage sowie wild abgestellte Fahrräder	11
Abbildung 10: Fußgängerüberweg westliche Schulstraße (Blickrichtung West)	12
Abbildung 11: Schulbushaltestelle südliche Ludwigstraße	13
Abbildung 12: Parkplatz Ludwigstraße (Blickrichtung Nordost)	14
Abbildung 13: Knotenpunkt Mainzer Straße / Ludwigstraße (Blickrichtung Ost)	14
Abbildung 14: Abgesetzte Bordstein im Knotenpunktbereich Weisenauer Straße / Ludwigstraße	15
Abbildung 15: Piktogramm Markstraße (Blickrichtung Süd)	16
Abbildung 16: Bahn-Unterführung Markstraße (Blickrichtung Süd)	16
Abbildung 17: Bahnhofstraße	17
Abbildung 18: Bahnhofstraße (Blickrichtung West)	17
Abbildung 19: Grabenstraße (Blickrichtung Ost)	18
Abbildung 20: Brücke Grabenstraße (Blickrichtung West)	19
Abbildung 21: Kreuzungsbereich Grabenstraße / Friedrichstraße	19
Abbildung 22: Parkplatz Behinderten-Werkstätten (Blickrichtung Nord)	20
Abbildung 23: westliche Grabenstraße (Blickrichtung West)	20

Abbildung 24: provisorischer Fußgängerüberweg Löwenstraße (Blickrichtung West)	21
Abbildung 25: Platzbereich Löwenstraße (Blickrichtung West)	22
Abbildung 24: Weisenauer Straße (Blickrichtung West)	22
Abbildung 26: Wohnorte der Schüler:innen der Grundschule Innenstadt	23
Abbildung 27: Entfernungsklassen zwischen Wohnort und Grundschule Innenstadt	24
Abbildung 28: Zeitaufwand für den Schulweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln	24
Abbildung 29: Allgemeine Informationen zur Stichprobe der Elternbefragung	25
Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl der Schüler:innen nach Wohnort	25
Abbildung 31: Begleitung auf dem Schulweg nach Wohnort	27
Abbildung 32: Betreuungsangebote nach dem Unterricht	28
Abbildung 33: Schulwegeinschätzung der Schüler:innen – zu Fuß	29
Abbildung 34: Schulwegeinschätzung der Schüler:innen – Fahrrad/Tretroller	29
Abbildung 35: Schulwegeinschätzung der Schüler:innen - Auto	30
Abbildung 36: Wünsche der Eltern für den Schulweg	31
Abbildung 37: Merkmale attraktiver Netze und Netzelemente aus Sicht von Kindern ³	40

Tabellen

Tabelle 1: Zeitplan Schulmobilitätsplan Plus Grundschule Innenstadt	3
Tabelle 2: Gründe für und gegen das Zufußgehen	26
Tabelle 3: Gründe für und gegen das Fahrrad	26
Tabelle 4: Maßnahmenansätze 1. Beratungs- und Workshoptermin	33
Tabelle 5: Maßnahmenvorschläge 2. Beratungs- und Workshoptermin	36
Tabelle 6: Maßnahmen Handlungsfeld Autoverkehr	43
Tabelle 7: Maßnahmen Handlungsfeld Fußverkehr	44
Tabelle 8: Maßnahmen Handlungsfeld Radverkehr	44
Tabelle 9: Maßnahmen Handlungsfeld Information und Kommunikation	45
Tabelle 10: Handreichung Unterrichtsinhalte Klassenstufen 1-4	80

Quellenverzeichnis

ADAC (2013): Sichere Schulwege. <https://www.adac.de/mmm/pdf/fi_sichere_schulwege_0113_238768.pdf>, abgerufen am 10.09.2019.

ADAC (2018): Das Elterntaxi an Grundschulen. <https://www.adac.de/-/media/pdf/motorwelt/fi_elterntaxi_grundschulen_0915_238767.pdf?la=de-de&hash=FEACF21996618CB6A52691FA155494C5>, abgerufen am 14.03.2023.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2021): Forschungs-Informationssystem – Mobilitätsanforderungen von Kindern und Jugendlichen <<https://www.forschungsinformationssystem.de/servelet/is/197115/>>, abgerufen am 14.03.2023.

Deutsche Verkehrswacht e.V. (2023): Schülerlotsen. <<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/schuelerlotsen/>>, abgerufen am 14.03.2023.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in der Verkehrsplanung. Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012): Leitfaden für den Schülerverkehr. Köln.

Hessisches Kultusministerium (2023): Verkehr und Mobilität. <<https://kultusministerium.hessen.de/unterricht/schule-gesundheit/verkehr-mobilitaet>>, abgerufen am 14.03.2023.

ivm GmbH (2018): Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Handbuch für die kommunale Praxis, Schriftenreihe der ivm, Nr.2, Frankfurt.

Kultusministerium Hessen (2018): Teilzertifikat Verkehr und Mobilität. <<https://kultusministerium.hessen.de/sites/kultusministerium.hessen.de/files/2021-09/tz-verkehr-mobilitaet-gq-bogen.pdf>>, abgerufen am 18.09.2019.

Kultusministerkonferenz (2012): Empfehlungen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule <https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf>, abgerufen am 14.03.2023.

Main-Taunus-Kreis (2019): Zu Fuß zur Schule – Mein Kind kann das! <https://www.mtk.org/statics/ds_doc/downloads/Flyer_ZuFusszurSchule.pdf>, abgerufen am 14.03.2023.

Anlagen

Anlage 1 Steckbrief Schulstandort Grundschule Innenstadt

Anlage 2 Schulwegplan Grundschule Innenstadt

Anlagen

Steckbrief Schulstandort

Mobilität an Schulen

Schule: *Grundschule Innenstadt*

Schulform am Standort: Grundschule

Haupt-/ Realschule IGS Gymnasium

Adresse: *Schulstraße 8*
65428 Rüsselsheim am Main

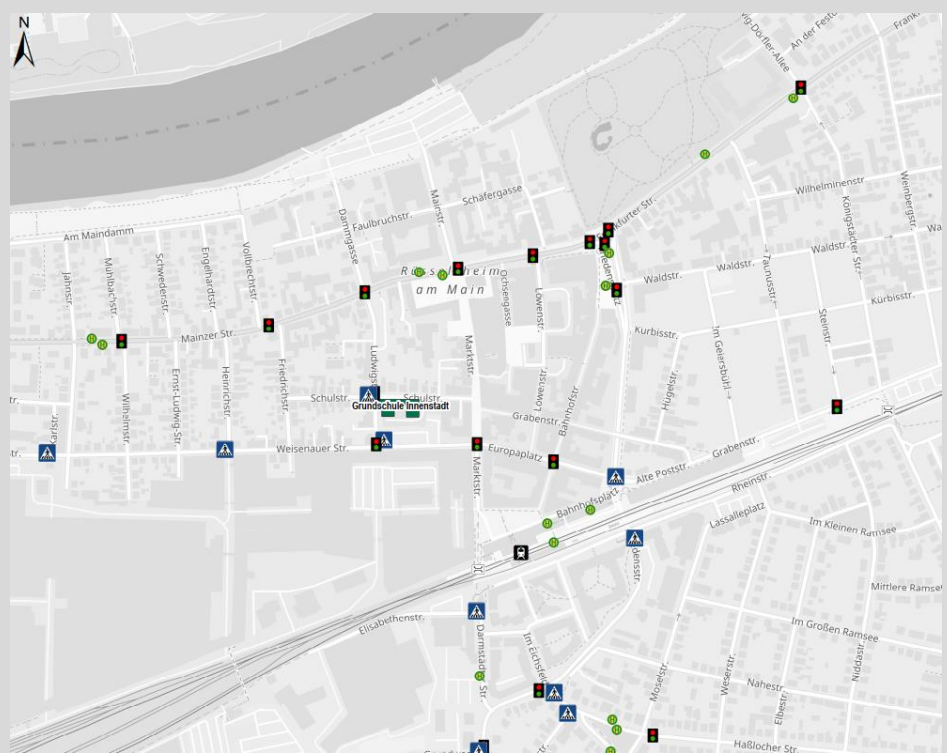
Schulleitung: *Herr Klein*

weitere Kontakt- / Ansprechperson: *Herr Dröll (projektbetreuende Lehrkraft)*

Herr Treber (SEB)

**Schülerzahl
gesamt:**

Lage in Karte:



Quelle: Omniscale 2020 – Map data: OpenStreetMap (License ODbL)

I. Allgemeine Rahmenbedingungen

A. Schule

1. Anzahl Schüler je Klassenstufe:

Klasse 1: 92 (mit VK und Intensivklasse) Klasse 2: 72 Klasse 3: 69 Klasse 4: 75

2. Anzahl Lehrer: 32 Anzahl sonstiges Personal: 12

3. Schulbeginn: 8:15 Uhr

Schulende: 16 (mit AGs) Uhr

4. „Wochenganglinie“ von Schulbeginn und Schulende mit Anzahl Schüler

Gibt es wechselnde Stundenpläne für gerade und ungerade Kalenderwochen?

ja nein

Wenn ja: Für welche Klassen gelten diese und wie verändern sich die Zeiten für Schulbeginn und -ende, an welchen Tagen.

5. Einzugsbereich der Schule

Abfrage bereits über LUSD-Daten

B. Betreuungsangebote

6. Gibt es Betreuungseinrichtungen am Standort?

ja nein (Wenn nein, wo liegen die wichtigsten zugeordneten Betreuungseinrichtungen?)

7. Öffnungszeiten Betreuung am Standort:

Morgens: 7:00 bis 8:15 Uhr Nachmittags: 12:00 bis 17:00 Uhr

8. Anzahl der Schüler in den Betreuungseinrichtungen:

Vor Schulbeginn: _____ Nach Schulende: max. 70

9. Angebotene AGs am Nachmittag:

generell vielfältiges AG-Angebot mit großer Beteiligung; aufgrund Corona-Verordnungen aktuell Aussetzung der AGs

II. Verkehrliche Rahmenbedingungen

A. Allgemeine Einschätzung

1. Einschätzung der Verkehrssituation vor Ort

a) zu Unterrichtsbeginn sehr ausgelastet

b) zu Unterrichtsende sehr ausgelastet

2. Verkehrsmittelnutzung der Schülerinnen und Schüler

überwiegend zu Fuß kaum Board / Tretroller wenig Fahrrad kaum Bus / Bahn
_____ Auto wenig Elterntaxi

3. Verkehrsmittelnutzung der Lehrerschaft

_____ zu Fuß wenig Fahrrad wenig Bus / Bahn
überwiegend Auto kaum Mofa / Roller / Moped / Motorrad _____ Sonstige

4. Welche Eingänge zum Schulgelände werden durch Schülerinnen und Schüler zu welchen Anteilen genutzt?

Haupteingang Schulstrasse (fast alle SuS)

B. Pkw-Parkplätze

1. Anzahl schuleigener Stellplätze (auf eigenem Gelände): 3

2. Auslastung der schuleigenen Stellplätze:

überlastet gut ausgelastet geringe Auslastung

Wer nutzt die Parkplätze hauptsächlich? Schulleitung & Assistenz

3. Sind die Parkplätze bestimmten Personen zugewiesen?

ja nein

Person / Position: Schulleitung & Assistenz

4. Ist für diese Stellplätze eine Nutzungsberechtigung erforderlich?

ja nein teilweise

Wenn ja oder teilweise: Wer kann eine Nutzungsberechtigung unter welchen Voraussetzungen bekommen? (Lehrer, Schüler, sonst. Angestellte (z.B. Hausmeister), sonstige)?

Wie lange ist diese gültig? _____

Wird sie in der Praxis befolgt? _____

5. Parkraum für Lehrkräfte die mit dem Auto oder motorisiertem Zweirad (Mofa / Roller / Moped / Motorrad) zur Schule kommen:
Wo parken die Lehrkräfte in der Regel?

Auto:

schuleigene Stellplätze angemietete Stellplätze öffentlicher Straßenraum

Sonstiges / Erläuterung:

sehr schlechte Möglichkeiten im Wohngebiet (teilweise Parken mit Parkscheibe im 2h-Intervall möglich; kostenpflichtige Parkmöglichkeit am Main_

Motorisiertes Zweirad:

schuleigene Stellplätze angemietete Stellplätze öffentlicher Straßenraum

Sonstiges / Erläuterung:

6. Parkraum für Schülerinnen und Schüler (weiterführender Schulen), die mit dem Auto oder motorisiertem Zweirad (Mofa / Roller / Moped / Motorrad) zur Schule kommen:
Wo parken die SchülerInnen in der Regel?

Für Grundschule nicht relevant.

7. Parkraumsituation im Umfeld der Schule:

Auslastung: überlastet gut ausgelastet geringe Auslastung

Bewirtschaftung: ja nein

Allgemeine Beschreibung nach Art des Parkraums, Parkraumangebot, Entfernung zur Schule, usw.

Wohngebiet mit Anwohnerplätzen, Parkzeitbeschränkung mit 2h-Fenster mittels Parkscheibe, kostenpflichtiger Parkplatz am Main

8. Kurzparkmöglichkeiten für Hol-/ Bringdienste von Eltern:

*Allgemeine Beschreibung nach Art des Parkraums, Parkraumangebot, Entfernung zur Schule, usw.
Zusätzliche Markierung im Stadtplan auf dem Deckblatt [ET].*

keine

C. Fußwege

9. Qualität der Fußwegesituation im Umfeld der Straße:

- Breite der Fußwege: ausreichend zu gering, *im Bereich Ludwigstraße*
- Querungsmöglichkeiten: ausreichend mangelhaft, *im Bereich ...*
- Beleuchtung der Fußwege: ausreichend mangelhaft, *im Bereich ...*
- Bodenbelag: ausreichend mangelhaft, *im Bereich ...*
- Räumdienst im Winter: ausreichend mangelhaft, *im Bereich ...*

Behinderung durch parkende Autos, Mülltonnen usw. im Bereich:

Sonstiges:

mit Bitte der Evaluierung bei Stadtrundgang

10. Welches sind die wichtigsten Fußwegebeziehungen im unmittelbaren Schulumfeld?

Zusätzliche Markierung im Stadtplan auf dem Deckblatt [Linie / FW].

mit Bitte der Evaluierung bei Stadtrundgang

11. Gibt es potenzielle Gefahrenstellen im Schulumfeld? Wenn ja, wo befinden sich diese?

Erläuterung:

altes Kopfsteinpflaster in der Schulstrasse, u.a. Anlieferungsverkehr in Verkehrsberuhigten Zone, genereller Verkehr um die Schule

D. Rad- und Trerollerverkehr

12. Beschreibung der Fahrrad- und Trerollerabstellanlagen auf dem Schulgelände:

Lage der Abstellanlagen:

- Eingangsnah: ja nein teilweise
- Standort: im Freien im Gebäude / Raum
- Sonstiges: in Schulstrasse außerhalb des Schulgeländes

Eigenschaften, Art und Anzahl der Abstellanlagen:

- Witterungsschutz: vorhanden, *Art des Schutzes* mangelhaft, *im Bereich ...*
- Beleuchtung der Abstellanlage: vorhanden, *im Bereich ...* mangelhaft, *im Bereich ...*
- Schutz vor Vandalismus/Diebstahl: ausreichend, *im Bereich ...* mangelhaft, *im Bereich ...*
- Anzahl der Abstellanlagen: ausreichend, *im Bereich ...* mangelhaft, *im Bereich ...*

_____ Felgenklemmer
_____ Überdacht

_____ Bügel
_____ Sonstige

Gibt es weitere Möglichkeiten vor Ort das Rad / den Tretrroller abzustellen?

Wenn ja: wie sehen diese aus und wo befinden sie sich:

nein

Sonstiges:

13. Zugangsbeschränkungen zu den Fahrradabstellanlagen:

ja nein

Wenn ja: welcher Art ist die Zugangsbeschränkung?

14. Auslastung Fahrradabstellanlagen:

überlastet gut ausgelastet geringe Auslastung

15. Fahrradabstellanlagen für Lehrkräfte:

Welche Fahrradabstellanlagen nutzen Lehrkräfte in der Regel für ihre Fahrräder?

gleiche Stellplätze wie Schüler separate Lehrerstellplätze

Sonstiges:

kleiner Fahrrad(-holz)käfig

16. Qualität der Radverkehrssituation im Umfeld der Straße:

Beschreiben der vorhandenen Fahrradinfrastruktur (z.B. Radwege, Schutzstreifen usw.), Kfz-Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit usw.

grundlegend & rudimentär

E. Öffentlicher Personenverkehr

17. Entfernung des Eingangs der Schule zur nächsten Bus-/ S-Bahn-Haltestelle:

< 250 m 250 – 500 m 501 – 750 m
 751 – 1000 m 1001 – 1500 m >1500 m

18. Wie ist die Qualität der Schul-Haltestelle?

Witterungsschutz: vorhanden mangelhaft, im Bereich ...

Ausreichend Platz zum Warten: vorhanden mangelhaft, im Bereich ...

Beleuchtung der Haltestelle: ausreichend mangelhaft, im Bereich ...

Sonstiges:

19. Wie viele Minuten vor Schulbeginn treffen die (Schul-) Busse in der Regel ein?

- <5 min 6-15 min 15-25 min >20 min

20. Wie lange müssen die Schüler in der Regel nach Scholende auf den Bus warten?

_____ mit Bitte der Evaluierung bei Stadtrundgang

21. Gibt es entlang der zur Schule führenden ÖV-Linien Haltestellen unzureichender Qualität?

(z.B. fehlende Überdachung, unzureichende Warteflächen, schlechte Einsehbarkeit, ...)

_____ mit Bitte der Evaluierung bei Stadtrundgang

III. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

1. Gibt es eine/n Schulbeauftragte/n für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung?

- ja nein

Wenn ja: welche spezifischen Qualifikationen hat diese/r?

2. Gibt es Kooperationen mit Kitas/Grundschulen, in der Fragen des Schulwegs angesprochen werden?

- ja nein

Wenn ja, Beschreibung:

3. Gibt es einen Schulwegplan?

- ja, erstellt im Jahr ?_ nein

Wenn ja, wann und wie wird der Schulwegplan an die Eltern vermittelt?

- vor Schulbeginn in den ersten zwei Wochen nach Schulbeginn
 auf Anfrage gar nicht
 sonstiges:

4. Gibt es einen speziellen Radschulwegplan?

- ja, erstellt im Jahr _____ nein

Wenn ja, wann und wie wird der Schulwegplan an die Eltern vermittelt?

- vor Schulbeginn in den ersten zwei Wochen nach Schulbeginn
 auf Anfrage gar nicht
 sonstige:

5. Gibt es Gehgemeinschaften, Laufbusse etc.?

ja nein

Wenn ja, wer hat diese initiiert?

6. Gibt es Schülerprojekte im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung?

ja nein

Wenn ja, Beschreibung:

7. Gibt es eine Schulvereinbarung Schule – Eltern, in der Fragen des Schulwegs angesprochen sind?

ja nein

Wenn ja, Beschreibung:

8. Wie wird Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den einzelnen Klassenstufen behandelt?

Beschreibung:

Verkehrserziehung in Klasse 4

9. Wie ist Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulprogramm verankert?

Beschreibung:

Verkehrserziehung in Klasse 4

10. Liegt ein Teilzertifikat „Verkehr und Mobilität“ aus dem Arbeitsfeld „Schule & Gesundheit“ des Hessischen Kultusministeriums vor?

ja nein wird angestrebt

Wenn ja, wann hat die Zertifizierung stattgefunden?

Andere vorliegende Teilzertifikate:

Bewegung & Wahrnehmung _____ Ernährung & Konsum _____

Sucht- & Gewaltprävention _____ Lehrkräftegesundheit _____

Bei Vorliegen notieren, wann Zertifizierung stattgefunden hat.

Liegt ein Gesamtzertifikat „Gesundheitsfördernde Schule“ vor?

ja nein wird angestrebt

Wenn ja, wann hat die Zertifizierung stattgefunden?

11. Mit welchen externen Partnern besteht Kontakt, mit welchen wird regelmäßig kooperiert?

- | | | |
|--|-------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Verkehrswacht | <input type="checkbox"/> ADFC | <input type="checkbox"/> Stadtschulamt / Schulträger |
| <input type="checkbox"/> Jugendverkehrsschule | <input type="checkbox"/> VCD | <input type="checkbox"/> Staatliches Schulamt |
| <input type="checkbox"/> Polizei | <input type="checkbox"/> RMV | <input type="checkbox"/> Vermessungsamt |
| <input type="checkbox"/> Fahrradwerkstatt | <input type="checkbox"/> NVV | <input type="checkbox"/> Straßenverkehrsbehörde |
| <input type="checkbox"/> Zuständiges Amt für Verkehrsplanung / Radfahrbüro (o.ä.): _____ | | |
| <input type="checkbox"/> Zuständiges Amt für Tiefbau: _____ | | |
| <input type="checkbox"/> Zuständiges Amt für Umwelt: _____ | | |
| <input type="checkbox"/> Zuständiges Amt für Liegenschaften: _____ | | |

Sonstige:

Ihre Ansprechpartner:

IV. Handlungsbedarf

1. Welche Themen werden von den verschiedenen Akteuren (Schulleitung/Lehrer, Schüler, Eltern) als verbesserungsbedürftig bzw. -fähig empfunden und warum?

Mögliche Themen:

- Verkehrssituation zu Schulbeginn
 - Verkehrssituation zu Schulende
 - Pkw-Stellplatzsituation
 - Haltemöglichkeiten für Pkw
 - Behinderung durch „Elterntaxis“
 - Sicherheit der Fuß-Schulwege einschließlich möglicher Probleme an Verkehrsinseln (Breite)
 - Sicherheit der Rad-Schulwege
 - Fahrrad-/ Rollerabstellanlagen
 - Bushaltestelle (u.a. Wartesituation)
 - Buskapazität/ Sicherheit im ÖPNV
 - Ankunfts- / Abfahrzeiten der Busse vor Schulbeginn / nach Schulende
 - Handhabung Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
 - Sonstiges:
-

2. Welche Aktionen zu Verkehr und Mobilität wurden bereits durchgeführt bzw. sind geplant?

Schulwegplan Grundschule Innenstadt

Schulstraße 8, 65428 Rüsselsheim a. M.



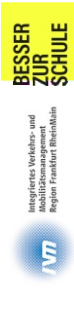
Liebe Eltern,
es ist soweit, Ihr Kind besucht nun die Schule. Mit dem Wechsel vom Kindergarten zur Schule verändert sich für Sie und Ihre Kinder nun auch der Alltag merklich. Bestimmt haben Sie sich schon Gedanken gemacht, wie Ihr Kind ab sofort zur Schule laufen / fahren wird. Mit diesem Schulwegplan wollen wir eine Hilfestellung für den Schulweg Ihres Kindes geben. Der Schulwegplan enthält empfohlene Schulwege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück gelegt werden können.

Dieser Flyer enthält zudem Hinweise zur Verkehrssicherheit auf dem Schulweg und zu den Vorteilen des Zufußgehens.

Üben Sie den Schulweg mit Ihrem Kind so häufig, bis es sich sicher fühlt diesen alleine oder mit Freunden gemeinsam zurückzulegen.

Da es die Verkehrssicherheit aller SchülerInnen im Schulumfeld erheblich beeinflusst, bitten wir Sie Ihr Kind nur im Notfall mit dem Auto zur Schule zu fahren. Das schont zudem die Umwelt!

Beauftragt von:



BESSER ZUR SCHULE



Bearbeitet durch:



Zu Fuß zur Schule

Tipps:

Üben Sie den Schulweg mit Ihrem Kind

- Machen Sie sich mit dem Schulumfeld vertraut und legen Sie mit Hilfe des Schulwegplans einen Weg fest, den Ihr Kind zur Schule geht.
- Üben Sie den gesamten Schulweg mehrmals mit Ihrem Kind. Am besten bereits in den Sommerferien.
- Lassen Sie sich im Anschluss von Ihrem Kind den gesamten Weg mit allen Gefahren erklären. Daran sehen Sie, ob es alles verstanden hat und weiß, wie es mit den Gefahrenstellen umzugehen hat.

Die richtige Kleidung für den Schulweg

- Die Kleidung Ihres Kindes sollte warm und trocken halten und vor allem im Dunkeln sichtbar sein.
- Durch Reflektoren kann die Sichtbarkeit verbessert werden.
- Ihr Kind sollte helle Kleidung und eine Warmweste tragen.

Gründen Sie Laufgruppen

- Tun Sie sich mit anderen Eltern zusammen und bilden Sie Laufgruppen.
- Begleitpersonen können abwechselnd verschiedene Elternteile oder ältere Geschwister sein. Wenn die Gruppe sich sicher fühlt, kann sie auch ohne Begleitung eines Erwachsenen laufen.

Vorteile:

Zur Schule laufen macht Spaß

- Der Schulweg ist für viele Kinder eine schöne Zeit.
- Auf dem Weg zur Schule können Freundschaften geschlossen werden und die Natur und Umwelt kennen gelernt werden.

Lernen Verantwortung zu übernehmen

- Ihr Kind muss selbst darauf achten, dass es pünktlich ankommt.
- Dieses früh erlernte Verantwortungsbewusstsein hilft auch im Schulalltag!

Selbstständigkeit stärken

- Zu Fuß zur Schule zu gehen hilft Ihrem Kind zu lernen, wie es sich sicher und selbstständig im Verkehr zu verhalten hat.
- Das Selbstbewusstsein Ihres Kindes wird dadurch gesteigert.

Gesundheit fördern







- Bewegung ist gesund, macht klug und ist ein wichtiger Ausgleich zum langen Sitzen in der Schule. Morgens hilft es ihrem Kind wach zu werden und nachmittags zu entspannen.
- Ihr Kind lernt sich zu orientieren. Eine wichtige Fähigkeit für das zukünftige Leben!

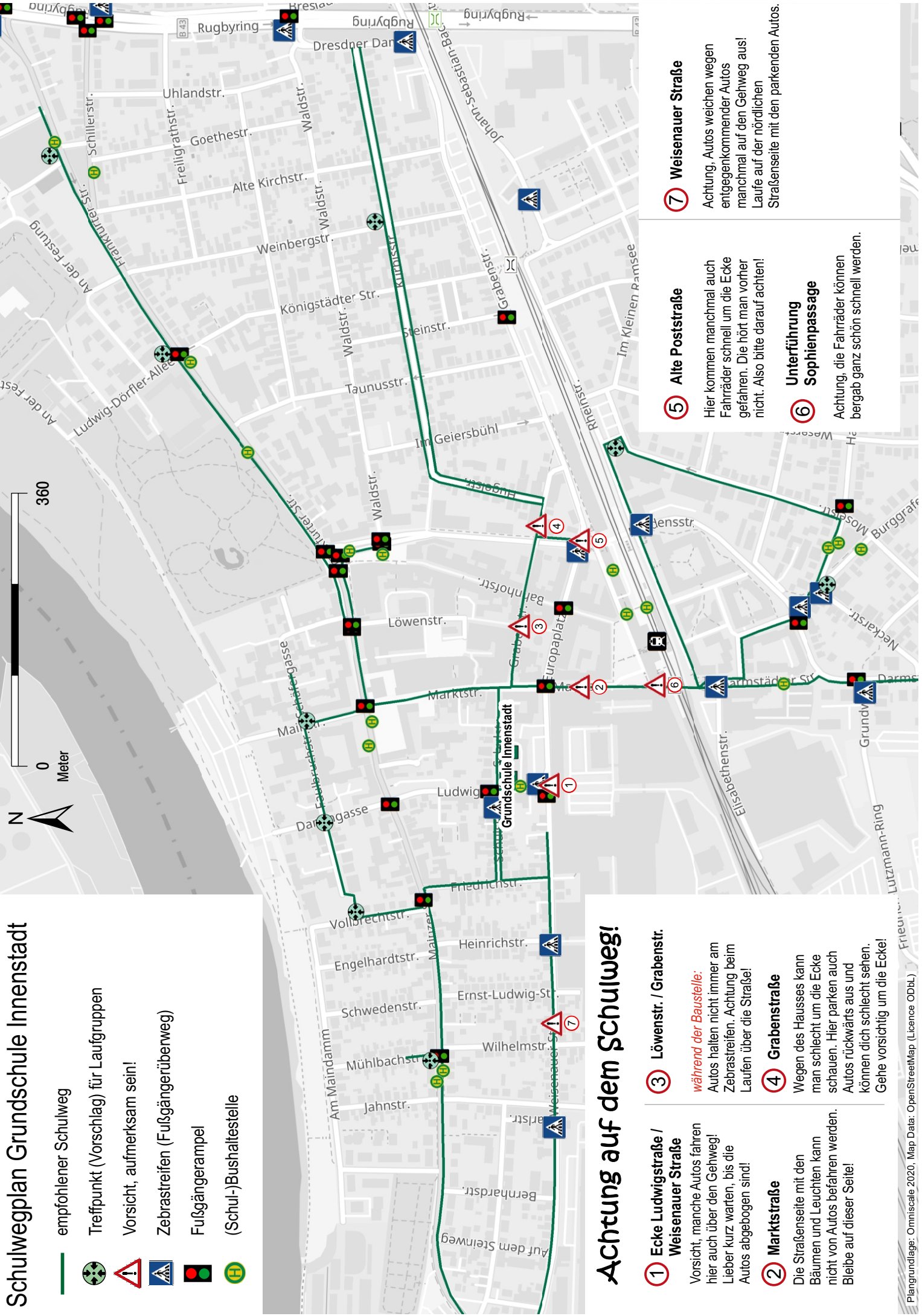
Hinweise!

- **Fußgängerzone vor dem Schuleingang:**
Die östliche Schulstraße ist eine Fußgängerzone! Bitte niemals mit dem Auto einfahren!
- **Parkplatzproblematik rund um die Schule:**
Im direkten Umfeld der Schule sind keine Parkplätze vorhanden. Die westliche Schulstraße soll als Schulweg genutzt werden, so dass dort parkende oder haltende Autos stören. Bitte in Ausnahmefällen den Parkplatz in der Ludwigstraße nutzen!
- **Behinderung von Bussen:**
Mit dem Auto bitte nicht an der Schulbus-Bushaltestelle in der südlichen Ludwigstraße halten oder parken. Dies kann Busse beeinträchtigen und zu Verspätungen führen!



Schulwegplan Grundschule Innenstadt

-  empfohlener Schulweg
-  Treffpunkt (Vorschlag) für Laufgruppen
-  Vorsicht, aufmerksam sein!
-  Zebrastreifen (Fußgängerüberweg)
-  Fußgängerampel
-  (Schul-)Bushaltestelle



Achtung auf dem Schulweg!

- 1** Ecke Ludwigstraße / Weisenauner Straße
Vorsicht, manche Autos fahren hier auch über den Gehweg! Lieber kurz warten, bis die Autos abgebogen sind!
- 2** Marktstraße
Die Straßenseite mit den Bäumen und Leuchten kann nicht von Autos befahren werden. Bleibe auf dieser Seite!
- 3** Löwenstr. / Grabenstr.
während der Baustelle: Autos halten nicht immer am Zebrastreifen. Achtung beim Laufen über die Straße!
- 4** Grabenstr.
Wegen des Hauses kann man schlecht um die Ecke schauen. Hier parken auch Autos rückwärts aus und können dich schlecht sehen. Gehe vorsichtig um die Ecke!
- 5** Alte Poststraße
Hier kommen manchmal auch Fahrräder schnell um die Ecke gefahren. Die hört man vorher nicht. Also bitte darauf achten!
- 6** Unterführung Sophienpassage
Achtung, die Fahrräder können bergab ganz schön schnell werden.
- 7** Weisenauner Straße
Achtung, Autos weichen wegen entgegenkommender Autos manchmal auf den Gehweg aus! Laufe auf der nördlichen Straßenseite mit den parkenden Autos.



www.besserzurschule.de

**BESSER
ZUR
SCHULE**


**NAH
MOBILITÄT**
MOBILES HESSEN 2030



Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain