

Stadtverkehr – aber sicher

ALTE PROBLEME UND NEUE OPTIONEN



**SICHER
ZUR
SCHULE
& KITA**



SEIT 1950
**VERKEHRS
WACHT** 
BERLIN



SEIT 1950
**VERKEHRS
WACHT** 
BERLIN

Impressum

Autorinnen und Autoren

Prof. Dr. Andreas Knie

Angelika Uricher

Guido Zielke

Redaktion

Anke Borchering

Richard Zielke

Herausgeber

Landesverkehrswacht Berlin e.V. Budapester Straße 31, 10787 Berlin

Telefon: 030 3040161

E-Mail: info@lvw-berlin.de

Web: www.lvw-berlin.de

Erscheinungsjahr 2025, 1. Auflage

Grafik

Robert Tomala

Druck

Flyeralarm

Haftungsausschluss

Verweise und Verknüpfungen auf Websites Dritter liegen außerhalb des Verantwortungsbereiches des Herausgebers. Für den Inhalt und die Aktualität der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich. Der Zugriff erfolgt auf eigene Verantwortung.

Gefördert von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

B





Inhaltsverzeichnis

Danksagung	06
Anlass und Ziele	07
Überblick über die aktuelle Novelle der StVO	09
Grundschule am Stadtpark Steglitz	10
Grundschule am Wilhelmsberg	13
Grundschule im Gutspark	16
Islamische Grundschule	19
Karlshorster Grundschule	21
Athene Grundschule	24
Kita Wilskistraße	27
Abschließende Bewertung und Ausblick	30

Danksagung

Diese Broschüre ist das Ergebnis des Projekts „Stadtverkehr - aber sicher“, das von einer Projektgruppe der Landesverkehrswacht Berlin e.V. (LVW) im Jahr 2025 durchgeführt wurde.

Anlass für das Vorhaben waren die Klagen von vielen Eltern, dass sich die Schulwegsicherheit in Berlin nicht verbessert habe. Bei der Geschäftsstelle der LVW wurde wiederholt angefragt, was seitens der Eltern oder der Schulleitungen getan werden könne, um dies zu ändern und welche rechtlichen Möglichkeiten dazu mittlerweile verfügbar wären. Viele Maßnahmen sind nach der Reform von Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahr 2024 einfacher umsetzbar. Es muss keine gesteigerte Gefahrenlage mehr ausführlich begründet werden, wenn Anordnungen aus Gründen des Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutzes sowie aus städtebaulichen Erwägungen getroffen werden.

Möglich wurde dieses Projekt nur durch die Unterstützung zahlreicher engagierter Menschen, bei denen wir uns an dieser Stelle herzlich bedanken möchten.

Dies sind zuallererst die Eltern, Lehrkräfte und Schulleitungen sowie Anwohnende, die an unseren Veranstaltungen teilgenommen und rege mit uns diskutiert haben. Vielen Dank auch an Herrn Dr. Hubertus Baumeister von der Kanzlei BBG und Partner für seine straßenverkehrsrechtliche Stellungnahme. Bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt möchten wir uns für die Förderung des Projekts bedanken.

Anlass und Ziele

Die Sicherheit der Schulwege genießt als ein zentrales verkehrspolitisches Ziel in Berlin eine große Beachtung und eine breite soziale Akzeptanz. Aber beim Bemühen, die Wege zur Schule und zurück für alle sicherer, einfacher und bequemer zu machen, zeigen sich die Zwänge, Widersprüche und Unvereinbarkeiten in modernen Gesellschaften. Erwachsenen – Lehrende oder Eltern – ist an einer schnellen Erreichbarkeit der Schule mit dem Auto gelegen, weil Routinen zur Bewältigung des Alltags seit Jahren so eingeübt sind. Doch die fahrenden und parkenden Autos sind die größte Herausforderung, insbesondere für die jungen Schülerinnen und Schüler. Bislang waren die Möglichkeiten der örtlichen Verkehrsbehörden, vor Schulen besondere Maßnahmen zur Eindämmung des fließenden und ruhenden Automobilverkehrs vorzunehmen, sehr begrenzt, aufwändig einzuleiten und zu dokumentieren. In der bis 2024 geltenden StVO galt die Leichtigkeit des Verkehrs – gemeint ist dabei der ungestörte Verkehrsfluss – als oberste Priorität. Jeder Eingriff in den Straßenraum – durch die Einführung von Tempo 30 Zonen, Fußgängerüberwegen oder bauliche Veränderungen – konnte nur vorgenommen werden, wenn in einem aufwändigen Verfahren tatsächlich Unfälle genaustens dokumentiert und die geplanten Maßnahmen exakt und örtlich fixiert wurden. Proaktiv und präventiv waren solche Maßnahmen nicht erlaubt.

Seit der Novelle der StVO 2024 können die Ziele neu gewichtet und die bisherige alleinige Priorisierung auf den ungehemmten Verkehrsfluss relativiert werden. Die Änderungen ermöglichen neue Gestaltungsqualitäten des öffentlichen Raums und damit mehr Sicherheit für junge Menschen, zu Fußgehende, Radfahrende und mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger.

Mit dem Pilotprojekt „**Stadtverkehr – aber sicher**“ wurde zur Aufklärung und Sensibilisierung der Zivilgesellschaft über diese Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) beigetragen. Ziel war, insbesondere Eltern von Schul- und Kitakindern aktiv in die Gestaltung sicherer Verkehrsbedingungen vor Ort einzubinden, die neuen Gestaltungsoptionen vorzustellen und auch neue Wege zu gehen.

Diese Chancen mussten verständlich und angemessen sowie zielgruppenorientiert vermittelt werden. Eltern sollten nicht nur informiert, sondern auch befähigt werden, Verbesserungen im direkten Wohn- und Schulumfeld aktiv bei den zuständigen Verwaltungen einzufordern und dabei nicht ausschließlich die eigenen Interessenprofile, sondern den gesamten Kontext im Auge zu behalten.

Vorgehensweise : Wenn Eltern Verkehrsraum mitgestalten wollen

Zur praktischen Umsetzung wurden sechs Berliner Schulen und eine Kita mit unterschiedlichen Problemlagen ausgewählt, um gemeinsam mit den Eltern konkrete Lösungsansätze zu entwickeln.

Dazu konnte in jeder Einrichtung eine Veranstaltung organisiert werden, bei der die Leitungen, Elternvertreter, interessierte Anwohner und das Projektteam der LVW zu einem mehrstündigen Austausch zusammenkamen. In ausgewählten Veranstaltungen wurden Vertreterinnen der örtlichen Bezirksverwaltungen als Gäste aufgenommen. Die Veranstaltungen wurden mit den Leitungen und den Elternvertretern vorbereitet. Dabei zeigten sich einige bereits umgesetzte und wirksame und auch geplante oder noch diskutierte Maßnahmen.

Mehr Selbstwirksamkeit für Eltern – mehr Sicherheit für Kinder

Die direkte Ansprache der Eltern erfolgte in Zusammenarbeit mit den Schulen und Kitas. Ziel war es, ihre Selbstwirksamkeit zu stärken und sie als zivilgesellschaftliche Akteure in den kommunalen Dialog einzubinden. Die Rückmeldungen aus den Veranstaltungen sind aufgenommen und systematisiert worden und bilden die Basis für weitere Handlungsempfehlungen. Die möglichen Handlungsräume sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen sind zudem verkehrsrechtlich bewertet und eingeordnet worden. Dabei zeigt sich, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen immer noch die Restriktionen der alten rechtlichen Ordnung widerspiegeln und die neuen Optionen noch nicht im Kalkül der vor Ort Handelnden präsent sind. Zudem gibt es immer eine Neigung, sehr detaillierte und sehr ortsbezogene Maßnahmen zu favorisieren. Die Möglichkeiten der neuen StVO sind aber an Bedingungen geknüpft. Möglich werden umfassendere Eingriffe in die Straßenverkehrsordnung nur dann, wenn ein umfassender Plan zugrunde liegt.

Ad hoc Maßnahmen oder Einzelfalllösungen sind auch nach der Novelle nicht möglich. Daran muss im Folgeprojekt gearbeitet werden.

Auswahlkriterien für Schulen

Um aus vielen Schulen die herauszufinden, die im Sinne der Zielerreichung Interesse an einer Zusammenarbeit hatten und deren Vorschläge als relevant für die Probleme gelten können, erfolgte eine Auswahl aufgrund der folgenden Kriterien:

1. Lage der Schule bzw. Kita im Straßennetz

Haupt- oder Nebenstraße, Tempo 50 oder Tempo 30 (Zone), Verkehrsberuhigter Bereich, Fahrradstraße. Sichtbarkeit der Einrichtung (gilt insbesondere bei Kitas). Jede dieser Ausprägungen weist spezifische Herausforderungen auf und ist bei der Auswahl passender Maßnahmen zu berücksichtigen.

2. Grundsätzliche Kooperationsbereitschaft

Welche Einstellung hat die zuständige Verwaltung zur Schulweg- und Verkehrssicherheit? Ist das ein Thema für die Verwaltung und engagiert sie sich dafür? Die Unterstützung von dieser Seite ist ebenso wesentlich bei der Umsetzung der Maßnahmen wie die Mitwirkung der Schul- bzw. Kitaleitungen oder der schulischen Mobilitätsbeauftragten. Zudem wurde im Vorfeld geklärt, ob bereits Kooperationen zwischen Schulen bzw. Eltern und der Verwaltung (z.B. ein Netzwerk oder eine AG) existieren.

StVO

Überblick über die aktuelle Novelle der StVO

Mehr Sicherheit für Kinder auf Berlins Straßen – das neue Straßenverkehrsrecht – macht's möglich. Bis vor Kurzem war es in Deutschland gar nicht so einfach, Straßen sicherer zu machen – selbst wenn es um den Schutz von Kindern ging. Nach der alten Fassung der StVO durften Behörden nur dann eingreifen, wenn eine nachweisbare Gefahrenlage bestand. Erst wenn es auf einer Straße bereits häufiger zu Unfällen gekommen war, konnten etwa Tempo-30-Zonen oder andere Maßnahmen angeordnet werden. Diese strengen Vorgaben führten dazu, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV), also Autos und Motorräder, lange Zeit Vorrang hatte. Der Schutz von Kita- und Schulkindern blieb dabei oft auf der Strecke. Mit der Novellierung des Straßenverkehrsrechts 2024 hat sich das grundlegend geändert. Jetzt dürfen Behörden auch dann handeln, wenn es keine Unfälle gab – und zwar, wenn es um den Umwelt-, Klima- oder Gesundheitsschutz oder um eine geordnete städtebauliche Entwicklung geht. Damit wurde der rechtliche Spielraum erheblich erweitert:

Straßenschilder, Verkehrsberuhigungen oder neue Wegeführungen können nun auch für den Fußverkehr angeordnet werden, zum Beispiel für sichere Schul- und Kitawege (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7b StVO).

Das bedeutet in der Praxis: Kinder, die zu Fuß unterwegs sind, profitieren direkt von der neuen Regelung. Bezirksämter dürfen nun eigenständig Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit treffen, etwa durch Tempolimits, Sperrungen für den Durchgangsverkehr oder breitere Gehwege. Solche Maßnahmen gelten als Teil einer „geordneten städtebaulichen Entwicklung“, also eines lebenswerten, sicheren Stadtbildes. Sie benötigen aber einen gesamtplanerischen Ansatz. Wenig Erfolg haben Maßnahmen, die sich nur sehr spezifisch auf eine gesonderte Situation beziehen. Besonders in den Berliner Bezirken eröffnen sich durch die neue Gesetzeslage große Chancen: Für Nebenstraßen und kleinere Verkehrsnetze haben die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden nun die Möglichkeit, den Verkehr nachhaltig und kindgerecht zu gestalten – ganz ohne auf eine Unfallstatistik warten zu müssen. Im Folgenden wird die Situation an von der Landesverkehrswacht ausgewählten Schulen und der Kita beschrieben. Dem schließen sich jeweils konkrete Vorschläge in Form von Kommentaren zur Änderung der vorgefundenen Straßenverkehrssituation an.



GRUNDSCHULE M STADTPARK STEGLITZ

Ausgangsbedingungen

Die Grundschule am Stadtpark Steglitz befindet sich in einem dicht bebauten Quartier aus der Gründerzeit. Die Gehwege sind schmal, ebenso die Fahrbahnen im direkten Umfeld, die Straßenränder werden zugeparkt, auch in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen. Seit einigen Jahren ist das Quartier eine Tempo 30 Zone. Schilder befinden sich nur an den jeweiligen Zufahrten, nicht im direkten Umfeld der Schule. Separate Radwege gibt es im Quartier nicht. Das Einzugsgebiet der Schule wird von mehreren Hauptverkehrsstraßen durchschnitten, auf denen 50 km/h gelten.

Eltern, Schul- und Hortleitung, eine Nachbarschaftsinitiative und die mit der Schule kooperierende Jugendfreizeiteinrichtung sind beim Thema Schulwegsicherheit sehr engagiert.

Stellungnahme der Eltern

Das Schulgebäude ist schlecht als Grundschule erkennbar. Links und rechts schließen sich Wohngebäude an. Der Schulhof befindet sich hinter dem Gebäude und ist von der Karl-Stieler-Straße aus nicht einsehbar. Vor dem Gebäude befindet sich ein kleiner Vorgarten. Das vorhandene Hinweisschild „**Achtung Kinder**“ am Gehwegrand fällt kaum auf. Die Quermöglichkeiten wurden daher als besonders unzureichend geschildert. Eine sichere Querungshilfe wird am Steglitzer Damm im Norden der Schule in Höhe der Heinrich-Seidel-Straße benötigt.

Die vorhandene Ampel an der Kreuzung Steglitzer Damm, Munsterdamm/Halskestr. reicht nicht aus. Weitere Querungshilfen werden über die Karl-Stieler-Str. zum Markuspark, über die Heinrich-Seidel-Str. vor der Turnhalle bzw. in der Nähe des Steglitzer Damm und an allen vier Seiten des Markusplatzes gewünscht. Vor der Schule ist die Fahrbahn extrem schmal, trotzdem ist ein Zweirichtungsverkehr für Kfz zugelassen. Beide Fahrbahnseiten sind in der Regel zugeparkt, so dass vor allem morgens vor Unterrichtsbeginn die Durchfahrt kaum möglich ist. Das führt dazu, dass Fahrzeuge bis zur nächsten freien Stelle rückwärtsfahren müssen, um aneinander vorbei zu kommen. Die zugeparkten Fahrbahnränder im Bereich der Einmündungen (z.B. Karl-Stieler-Str. Heinrich-Seidel-Straße und Karl-Stieler/Keller-Str.) führen zu gefährlichen Sichteinschränkungen für die Kinder. Sie werden von den Autofahrenden kaum wahrgenommen.

Zur Entschärfung der Situation wurde vorgeschlagen, Parkplätze für Eltern temporär zu reservieren, aber nicht direkt vor der Schule. Ein **temporäres Parkverbot** in der Karl-Stieler-Str. zwischen Heinrich-Seidel-Str. und Kellerstraße und ein **Halteverbot** im direkten Schulumfeld wurden ebenso angeregt. Da das bestehende Tempolimit (30 km/h) in der Heinrich-Seidel-Str. und Karl-Stieler-Str. nicht eingehalten wird, besteht aus Sicht der Eltern weiterer Handlungsbedarf.



Kommentar der Landesverkehrswacht

Zur Verbesserung der Wahrnehmung der Schule sollte das „Achtung Kinder“ Schild als Markierung auf der Fahrbahn auf der Karl-Stieler-Straße auf in Höhe des Schildes am Gehwegrand angebracht werden, da diese im Einmündungsbereich häufig zugeparkt und das Schild dann kaum noch wahrnehmbar ist. An den von den Eltern genannten Orten sind Querungshilfen erforderlich. Diese müssen gestalterische so ausgeführt werden, dass sie sicher und vor allen Dingen einsehbar sind und nicht zugeparkt werden können. Dafür müssten vor und hinter diesen Fußgängerüberwegen (z.B. Zebrastreifen) jeweils mindestens zwei Parkplätze weggenommen werden. Sollte sich zeigen, dass entsprechende Halteverbote nicht eingehalten werden, sollte mit Pollern u.a. Sperrungen nachgearbeitet werden. Alternativ könnten Gehwegvorstreckungen auf beiden Fahrbahnseiten gebaut werden. Zur Ordnung des ruhenden Verkehrs (Park- und Halteverbote) muss das Parkverbot in ein temporäres absolutes Halteverbot im direkten Schulumfeld in der Karl-Stieler-Straße zwischen Heinrich-Seidel-Straße und Kellerstraße umgewandelt werden. Führt das nicht zum Erfolg, sollte eine temporäre Sperrung dieses Straßenabschnitts morgens zwischen 7:30 und 8:30 Uhr erfolgen. Zusätzlich ist die Prüfung einer Einbahnstraßenregelung in der Karl-Stieler-Straße sinnvoll, mindestens zwischen Heinrich-Seidel-Straße und Kellerstraße, um dort den ruhenden und fließenden Verkehr zu ordnen. Zur Geschwindigkeitsreduktion erscheinen mehrere Maßnahmen sinnvoll: Anbringen von Schwellen, Dialogdisplay mit Geschwindigkeitsanzeige in der Heinrich-Seidel-Straße oder eine weitere Reduktion auf 10 km/h. Der Schule wird empfohlen, mit diesen Forderungen an das Bezirksamt heranzutreten.



Einmündung Heinrich Seidel Straße/ Karl Stieler Straße. Die Gehwegränder werden als Stellplätze für Elterntaxen genutzt.



Karl-Stieler Straße, rechts befindet sich das Schulgebäude und der Haupteingang. Hier sollten mindestens Schilder mit Tempo 30 und ein temporäres absolutes Halteverbot angeordnet werden. Auf der Fahrbahn sollte zusätzlich eine Markierung Achtung Kinder zur besseren Wahrnehmung angebracht werden.



*Heinrich-Seidel-Straße-Liliencronstraße:
Hier wird eine Querungshilfe benötigt*



*Heinrich-Seidel-Straße in Höhe Benzmannstraße, Blick
Richtung Osten. Auf der linken Seite befinden sich der
Eingang zur Turnhalle und die Fahrradabstellanlage.
Hier sollten eine Querungshilfe über die Fahrbahn und
ein Display mit Geschwindigkeitsanzeige angebracht
werden.*



GRUNDSCHULE AM WILHELMSBERG

Ausgangsbedingungen

Die Grundschule am Wilhelmsberg befindet sich in einem dicht bebauten Quartier aus Gebäuden verschiedenster Baujahre. Die Gehwege in der Sandinostraße sind für den Schülerverkehr geeignet, in der Mittelstraße allerdings deutlich zu schmal. Die Straßenränder sind bis zu den Kreuzungsbereichen zugeparkt. Das Quartier liegt in einer Tempo 30 Zone. Hinweisschilder zur Zone befinden sich aber nur an den jeweiligen Zufahrten, nicht im direkten Umfeld der Schule. Separate Radwege gibt es im Schulumfeld nicht. Eltern, Schul- und Hortleitung sind beim Thema Schulwegsicherheit der Kinder sehr engagiert. Es gibt Initiativen und regelmäßige Treffen, auch mit dem Bezirksamt

Stellungnahme der Eltern

Im Rahmen des Gesprächsabends diskutierten die Eltern vor allem die unzureichende Erkennbarkeit der Schule im Straßenverkehr und die unklaren Hinweise durch Beschilderung und Straßenmarkierungen. Aus ihrer Sicht führt diese Situation dazu, dass Verkehrsteilnehmende mit höheren Geschwindigkeiten an der Schule vorbeifahren, was die Sicherheit der Kinder erheblich beeinträchtigt. Ein zentrales Anliegen der Eltern war daher die Schaffung zusätzlicher Querungshilfen an nahezu allen Kreuzungsbereichen sowie entlang der Schulwege über die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Bezüglich der Erkennbarkeit der Schule bemängelten die Eltern, dass Straßen durch parkende Fahrzeuge und dichten Grünbewuchs schwer einsehbar seien.

Zudem sei das neu installierte Dialogdisplay an einer nicht geeigneten Stelle positioniert. Auch eine ausreichende Beleuchtung der zur Schule führenden Fußwege fehlen insbesondere am verlängerten Berkenbrücker Steig im Bereich der Kita sowie im Park zwischen Berkenbrücker Steig und Altenhofer Straße hinter den Hochhäusern.

Das **Überqueren der Straßen** wurde als besonders problematisch beschrieben. Eltern forderten Maßnahmen wie Bodenschwellen oder Fahrbahnverengungen zur Reduzierung der Geschwindigkeit. Mehrere Kreuzungen etwa Sandinostraße/Küstriner Straße (am Bäcker) und Simon-Bolivar-/Küstriner Straße verfügen bislang über keine sicheren Querungsmöglichkeiten. Weitere kritische Punkte sind der Übergang an der Altenhofer Straße sowie die fehlende Querungshilfe vom Parkplatz Altenhofer Straße in Richtung Schule. Auch über die Straßenbahnschienen an der Konrad-Wolf-Straße in Richtung Altenhofer Straße existiert keine sichere Übergangsmöglichkeit. Die Sandinostraße wurde als größtes Problem benannt, da dort sowohl Sichtbeziehungen als auch Fußgängerüberwege fehlen. Ebenso ist der Bereich am Sportkindergarten, der Schulweg über die Straßenbahn an der Konrad-Wolf-Straße sowie die Situation am Berkenbrücker Steig/Mittelstraße als sehr gefährlich bezeichnet worden. Zur Ordnung des ruhenden Verkehrs wünschten sich die Eltern klare Park- und Halteverbote, um die Sichtbarkeit und Sicherheit der Kinder zu erhöhen. Die Sandinostraße wurde als besonders belastet beschrieben: Sie ist eng, wird stark befahren und dient sowohl dem Durchgangsverkehr der Neubaugebiete als auch dem Lieferverkehr.

Parkplätze unmittelbar an Querungsmöglichkeiten sollten nach Ansicht der Eltern wegfallen, um die Sicht zu verbessern. Außerdem werden viel zu hohe Geschwindigkeiten auch durch sogenannte „Elterntaxis“ beklagt. Generell werden die zugeparkten Straßen und fehlenden Parkbuchten kritisiert. Rückwärtsfahrten in der Mittelstraße sollten vermieden werden und gegenseitige Rücksichtnahme sowie Kontrolle des Fahrverhaltens könnten zu einer deutlichen Verbesserung beitragen. Schließlich regten die Eltern eine umfassendere Umgestaltung der Straßenräume an. Dazu zählen: Überlegungen zu einem Schulstraßenkonzept, Geschwindigkeitsreduzierungen in der Mittelstraße, die Installation (hochfahrbarer) Poller zwischen Mittelstraße und Altenhofer Straße sowie eine mögliche Änderung der Einbahnstraßenrichtung in der Mittelstraße. Ebenso betonten die Eltern die Notwendigkeit sicherer und durchgehender Fahrradwege, besonders im Hinblick auf das wachsende Einzugsgebiet der Schule durch Neubaugebiete.



Neben dem Schulgebäude



Neben dem Schulgebäude Schilder und Dialogdisplay



Informationsveranstaltung in einer Grundschule



Kommentar der Landesverkehrswacht Berlin

Aus Sicht der Landesverkehrswacht Berlin sind verschiedene verkehrslenkende und bauliche Maßnahmen erforderlich, um die Sicherheit im Umfeld der Schule deutlich zu verbessern und die Erkennbarkeit des Schulstandortes für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Im Bereich der **Erkennbarkeit der Schule im verkehrlichen Umfeld** wird die Installation von mehreren Dialogdisplays empfohlen, um Geschwindigkeitsüberschreitungen zu verringern und auf die besondere Situation hinzuweisen. Vorzusehen ist ein Display an der Kreuzung Mittelstraße/Sandinostraße auf dem Bürgersteig der Sandinostraße in Fahrtrichtung Küstriner Straße sowie ein zweites an der Kreuzung Küstriner Straße/Sandinostraße auf derselben Straßenseite. Zusätzlich sollen auf allen Straßen im unmittelbaren Schulumfeld deutlich besser sichtbare Hinweisschilder aufgestellt werden. Ergänzend wird vorgeschlagen, das Verkehrszeichen Signet „Tempo 30“ direkt auf der Fahrbahn der Sandinostraße in beiden Fahrtrichtungen aufzutragen.

Zur Verbesserung der **Querungssicherheit** empfiehlt die Landesverkehrswacht mehrere bauliche Maßnahmen. Unmittelbar vor den Schulgebäuden in der Sandinostraße und der Mittelstraße sollten Aufpflasterungen oder alternativ Zebrastreifen eingerichtet werden, um die Quermöglichkeiten der Kinder zu sichern und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu reduzieren. Darüber hinaus sind Gehwegvorstreckungen an den Kreuzungen Mittelstraße/Sandinostraße sowie Sandinostraße/ Küstriner Straße vorzusehen, um die Sichtverhältnisse zu verbessern und die Querungswege zu verkürzen. Eine weitere Querungshilfe soll über die Straßenbahngleise in der Konrad-Wolf-Straße in Richtung Altenhofer Straße geschaffen werden.

Im Hinblick auf die Ordnung des ruhenden Verkehrs schlägt die Landesverkehrswacht Park- und Halteverbote im direkten Umfeld der Schulgebäude und der angesprochenen Gehwegvorstreckungen vor. Diese sollen jeweils im Bereich von zehn Metern vor den Eingängen an der Sandinostraße und der Mittelstraße gelten, um gefährliche Situationen durch stehende Fahrzeuge zu vermeiden und die Sichtverhältnisse für Kinder und deren Wahrnehmbarkeit für den Autoverkehr zu verbessern, gleiches gilt für die angesprochenen Gehwegvorstreckungen.

Darüber hinaus sollte eine weitergehende rechtliche Umgestaltung der Straße geprüft werden. Dazu gehören die mögliche Einrichtung einer Einbahnstraße von der Kreuzung Mittelstraße/Sandinostraße bis zur Kreuzung Küstriner Straße/Sandinostraße sowie die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesem Abschnitt auf 10 km/h. Auch die Mittelstraße selbst soll von der Kreuzung Altenhofer Straße bis zur Kreuzung Sandinostraße als Einbahnstraße ausgestaltet werden, um den Verkehrsfluss zu ordnen und die Schulwegsicherheit nachhaltig zu erhöhen.



Sandinostraße vor dem Schulgebäude



GRUNDSCHULE AM GUTSPARK

Ausgangsbedingungen

Die Grundschule im Gutspark liegt ebenfalls in einem dicht bebauten Quartier mit Gebäuden verschiedenster Baujahre. Die Zuwegung befindet sich an der Joseph-Orlopp-Straße, einer Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50. In dem kurzen Abschnitt vor und nach der Schule gilt Tempo 30. Ein Schulweg durch den angrenzenden Gutspark und das hintere Tor zur Schule wird aus Sicherheitsgründen von der Schule abgelehnt. Angrenzend an die Schule befindet sich zudem ein stark frequentierter ALDI-Supermarkt. Die ein- und ausfahrenden Nutzer des Supermarktes müssen den Schulwegbürgersteig überfahren, um den Parkplatz zu erreichen.

Das Schulgebäude ist von der Straße aus nicht als Schule wahrnehmbar. Die Hinweise im öffentlichen Straßenraum auf die Schule sind für den fließenden Verkehr kaum erkennbar. Piktogramme auf der Straße „Vorsicht Kinder“ sind nicht mehr lesbar. Ein Dialogdisplay, das auf die Schule hinweist, fehlt ebenfalls. Eltern, Schul- und Hortleitung sind beim Thema Schulwegsicherheit der Kinder sehr engagiert.

Stellungnahme der Eltern

Die Eltern der Grundschule im Gutspark diskutierten im Rahmen des Informationsabends vor allem die unzureichende Erkennbarkeit der Schule und das Fehlen klarer Hinweise durch Beschilderungen und Straßenmarkierungen.

Nach Einschätzung der Eltern führt diese Situation dazu, dass Fahrzeuge, insbesondere auf der Joseph-Orlopp-Straße, mit viel zu hoher Geschwindigkeit unterwegs sind. Als zentrales Anliegen wurde die Anpassung und Verlängerung der Grünphasen an Ampeln für Fußgänger an den umliegenden Kreuzungsbereichen, insbesondere an der Ruschestraße und der Vulkanstraße, hervorgehoben, um Kindern das sichere Quermöglichkeiten der Straßen zu ermöglichen. Bezüglich der Erkennbarkeit der Schule im verkehrlichen Umfeld äußerten die Eltern auch hier, dass die Schule von außen kaum als solche wahrgenommen werde. Die vorhandenen Piktogramme auf der Fahrbahn seien zu weit entfernt angebracht und daher für den herannahenden Verkehr wenig wirksam. Zudem sei der angrenzende Gutspark sehr dunkel und könnte durch eine bessere Beleuchtung zu einem sichereren und attraktiveren Schulweg beitragen.

Bei den **Querungshilfen** sehen die Eltern den wichtigsten Handlungsbedarf. Quermöglichkeiten im Kreuzungsbereich Rutnikstraße/ Ecke Ruschestraße müssen verbessert werden, da die derzeitige Situation für Kinder unübersichtlich und potenziell gefährlich sei. Auch die Fußgängerüberwege in der Nähe von Kurven wurden kritisiert, da hier die Verkehrssituation ebenfalls nicht einsehbar ist, der Fußgängerüberweg direkt vor der Schule, ist ebenfalls nicht einsehbar. Darüber hinaus wurden alle Grünphasen für Fußgänger an den Ampeln im Straßenblock rund um die Schule, insbesondere an der Ruschestraße, als zu kurz bemängelt, was den sicheren Schulweg zusätzlich erschwert.

Im Bereich der **Ordnung des ruhenden Verkehrs** und zur allgemeinen Verkehrsführung stellten die Eltern fest, dass auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h regelmäßig zu schnell gefahren wird. In der Bornitzstraße ist die bestehende Tempo 30 Regelung zudem zeitlich begrenzt, was aus Sicht der Eltern nicht ausreichend sei. Die zahlreichen Einfahrten entlang der Bornitzstraße seien besonders gefährlich. Das Parken in der Nähe von Zebrastreifen sowie an den Ein- und Ausfahrten des ALDI-Marktes wurden zusätzlich als Gefahrenstelle beschrieben. Der häufige Wechsel der zulässigen Geschwindigkeiten auf kurzen Streckenabschnitten führe zu Verunsicherung und sei nicht zur Absenkung der Geschwindigkeiten geeignet.

Schließlich forderten die Eltern eine **Umgestaltung der Straße durch weitergehende Maßnahmen**. Dazu zählt insbesondere eine eindeutige Kennzeichnung der Ein- und Ausfahrt des ALDI-Parkplatzes, um Konflikte zwischen parkenden und fahrenden Fahrzeugen zu vermeiden. Darüber hinaus wurde auf die sehr schmalen Gehwege hingewiesen, die teilweise auch von Radfahrenden genutzt werden müssen und damit die Sicherheit der Schulkinder zusätzlich beeinträchtigen.



Kommentar der Landesverkehrswacht

Die Verkehrssicherheit im Umfeld der Schule an der Joseph-Orlopp-Straße muss deutlich erhöht und die Schule als schützenswerten Bereich im Straßenraum besser erkennbar gemacht werden. Zur Erkennbarkeit der Schule im verkehrlichen Umfeld sollten zwei Dialogdisplays installiert werden; jeweils vor und hinter der Schule auf der Joseph-Orlopp-Straße. Diese können Verkehrsteilnehmende direkt auf ihre gefahrene Geschwindigkeit aufmerksam machen und zu einer Anpassung des Fahrverhaltens beitragen. Darüber hinaus wird empfohlen, die bestehenden Tempo 30 Schilder an besser sichtbare Standorte zu versetzen, so dass sie von Autofahrenden rechtzeitig wahrgenommen werden können. Ergänzend sollen das Verkehrszeichen „Vorsicht Schulkinder“ sowie das Signet „Tempo 30“ direkt auf der Fahrbahn der Joseph-Orlopp-Straße in beiden Fahrtrichtungen vor der Schule in kurzem Abstand zum Schulgelände angebracht werden, um die Aufmerksamkeit des motorisierten Verkehrs zusätzlich zu erhöhen.

Im Bereich der Querungshilfen wird insbesondere die Verlängerung der Grünphasen der Ampeln für Fußgänger an den Kreuzungen Ruschestraße /Joseph-Orlopp-Straße und Ruschestraße /Bornitzstraße empfohlen, damit Schülerinnen und Schüler sowie andere Fußgänger ausreichend Zeit zum sicheren Überqueren haben. Zudem sollte die Sichtbarkeit des bestehenden Zebrastreifens vor der Schule verbessert werden. Vorstellbar sind auch farbliche Markierungen wie sie für die Radstreifen verwendet werden. Grundsätzlich muss jedenfalls die Situation insbesondere bei Dunkelheit verändert werden.



Zur **Ordnung des ruhenden Verkehrs** schlägt die Landesverkehrswacht Park- und Halteverbote im unmittelbaren Umfeld der Schule vor. Diese könnten zum einen im Bereich von zehn Metern vor den Schulgebäuden gelten, zum anderen zwischen dem Schulgebäude und aus der Sicht der Schule der hinteren östlichen Ausfahrt des ALDI-Supermarktes. Damit kann die Sicht auf querende Kinder verbessert und gefährliche Situationen durch parkende oder haltende Fahrzeuge vermieden werden. Zusätzlich wird ein Abbiegeverbot von der Ruschestraße auf den ALDI-Parkplatz empfohlen. Einfahrt zum Parkplatz und Ausfahrt sollten getrennt werden, so dass jeweils nur eine Fahrtrichtung den Gehweg quert.

Darüber hinaus empfiehlt die Landesverkehrswacht eine weitergehende Umgestaltung der Straße. Vorgesehen ist die Einführung einer durchgängigen Tempo 30 Zone auf dem gesamten Abschnitt der Joseph-Orlopp-Straße von der Kreuzung Möllendorffstraße bis zur Kreuzung Ruschestraße. Diese Maßnahme dient der Verkehrssicherheit im gesamten Schulumfeld, weil damit auch eine deutliche Reduzierung der Geschwindigkeit verbunden ist.



*Unzureichender Zebrastreifen
Joseph-Orlopp-Straße*



*Joseph-Orlopp-Straße
„Vorsicht Kinder“, Tempo 30 an falscher Stelle*



Ausgangsbedingungen

Die Islamische Grundschule befindet sich in einem Berliner Altbaugebäude in der Boppstraße in Kreuzberg, direkt gegenüber dem Hohenstaufenplatz (Zickenplatz) im generell verkehrsberuhigten Graefekiez. Der fließende und ruhende Verkehr im Graefekiez wurde vom Bezirksamt umfassend neu geregelt, u.a. ist die Zufahrt an der Westseite des Platzes mit einer Durchfahrtsperre versehen worden. In der Boppstraße wurden Längsparken sowie Tempo 5 km/h neu angeordnet. Am angrenzenden Kottbusser Damm konnte ein Parkstreifen zugunsten einer neuen Fahrradspur komplett aufgegeben werden. Dem fließenden Verkehr auf dem Kottbusser Damm steht seitdem nur noch eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung.

Stellungnahme der Eltern

Im Rahmen des Gesprächs mit der Landesverkehrswacht äußerten sich die anwesenden Eltern teilweise kritisch gegenüber den Maßnahmen des Bezirksamts zur Verkehrsberuhigung. Hintergrund ist, dass es nur eine islamische Grundschule in Berlin gibt und daher viele Eltern eine lange Anfahrt und ein hohes Interesse an einer schnellen Übergabe ihrer Kinder haben. Dieser Umstand wird insgesamt als völlig normal angesehen und daher werden Maßnahmen zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs immer auch vor diesem Hintergrund interpretiert.

Auf der anderen Seite existiert auch hier ein hohes Bedürfnis nach sicheren Schulwegen, zumal die Grundschule über keinen eigenen Schulhof verfügt und daher zur Pause immer alle die Boppstraße queren müssen, um auf den Zickenplatz zu kommen. Entsprechende Querungshilfen sowie der Einbau von Bodenschwellen, der mittlerweile schon erfolgt ist, werden genauso begrüßt wie die Einrichtung von Sichtachsen. Kritisch sehen die Eltern die viel zu hohen Geschwindigkeiten, die auch auf der Boppstraße gefahren werden, obwohl mittlerweile Tempo 5 km/h angeordnet wurde. Ebenfalls wird generell auf eine bessere Sichtbarkeit der Schule gedrungen, die vor Ort praktisch nicht erkennbar ist. Displays, Schilder sowie Warnfiguren fehlen völlig auf der Boppstraße. Ebenso fehlen sie an der gegenüber liegenden Lachmannstraße, die die Kinder und Lehrkräfte auf dem Weg zur nahe gelegenen U-Bahnstation Schönleinstraße überqueren müssen. Am Kottbusser Damm fehlt es generell an Querungshilfen im Umfeld der Schule am Hohenstaufenplatz (Zickenplatz), da durch die neuen Fahrradstreifen die Verkehrssituation deutlich verändert wurde.



Kommentar der Landesverkehrswacht.

Festzustellen ist, dass diese Grundschule von außen praktisch nicht zu erkennen ist. Obwohl der Bezirk hier bereits eine Reihe verkehrsberuhigender Maßnahmen eingeleitet hat, muss die Sichtbarkeit des Schulbetriebes deutlicher werden. Neben den Bodenschwellen auf der Bopp- und der Lachmannstraße sowie auf dem Kottbusser Damm müssen zusätzlich Querungshilfen entstehen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist durch den Einbau weiterer Bodenschwellen deutlich abzusenken. Es sollte auch darüber nachgedacht werden, ob der Haltepunkt für Eltern zukünftig nicht mehr in der Boppstraße, sondern am Kottbusser Damm liegen sollte und hierfür besonders gekennzeichnete Plätze temporär verfügbar gemacht werden sollten.



Aufgeplasterte Querungshilfe vor der Grundschule



Schuleingangsbereich – Grundschule nicht erkennbar.



Einbahnstraße Boppstraße : Außerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs mit Tempo 5.



KARLSHORSTER GRUNDSCHULE

Ausgangssituation

Die Grundschule liegt im rückwärtigen Teil der Lisztstraße und ist sowohl über diese als auch über die sehr schmale Hönowe Straße zu erreichen. Die Umgebung ist geprägt durch einen vier-geschossigen Siedlungsbau aus den Jahren vor 1945 und aus der Nachkriegszeit. Kinder aus dem Einzugsbereich müssen stark befahrene Straßen wie die Sangeallee und die Marksburgstraße überqueren.

Stellungnahme der Eltern

Die teilnehmenden Eltern und Lehrerinnen identifizierten im unmittelbaren Schulumfeld mehrere besonders gefährliche Bereiche:

Das Rondell in der Lisztstraße direkt vor der Schule ist wegen der öffentlichen Parkplätze, der Nutzung durch Anwohnende und Lehrkräfte sowie den morgendlichen Elterntaxi Verkehr stark belastet. Die Zuwegung über die nur rund 2,5m breite gepflasterte Hönowe Straße führt dazu, dass die Radfahrer den Weg zur Schule auf dem Bürgersteig nehmen und dort mit den zu Fuß Gehenden in Konflikt geraten.

Die Einmündung Sangeallee/Hönowe Straße weist aufgrund des stumpfen Einfahrwinkels sehr schlechte Sichtverhältnisse auf, was selbst für Erwachsene das sichere Queren erheblich erschwert. Zudem werden die Kreuzungsbereiche vorschriftswidrig zugeparkt.

Der sternenförmige Knotenpunkt Marksburgstraße/Sangeallee/Lisztstraße/Dorotheastrasse wird wegen seiner Unübersichtlichkeit als besonders kritisch eingeschätzt. Es kam dort bereits zu einem Unfall mit einem Kind. Frühere Initiativen zur Umgestaltung verliefen ergebnislos, unter anderem aufgrund geplanter Modellprojekte und vermuteter Widerstände innerhalb der Verwaltung.

Die Wahrnehmbarkeit der Schule

im **Straßenraum** wurde ebenfalls kritisch bewertet. Am Beginn der Lisztstraße fehlt ein Hinweis auf die Schule. Lediglich ein Schild zur Tempo 30 Zone ist vorhanden. Ein weiterer Hinweis, allerdings auch nur zu Tempo 30, befindet sich an der Bushaltestelle Marksburgstraße, wo auch ein Dialogdisplay installiert ist jedoch ist dieser Bereich bei belaubten Bäumen schlecht einsehbar. Auch andere schutzbedürftige Einrichtungen im Umfeld, wie Kitas, ein Jugendzentrum und ein Seniorenheim, sind nicht ausgeschildert, obwohl sie sich ebenfalls innerhalb der Tempo 30 Zone befinden. Aus Sicht der Teilnehmenden sind zusätzliche Hinweise in der Lisztstraße und der Sangeallee notwendig.

Bei den Querungsmöglichkeiten sprachen sich die Teilnehmenden für deutliche Veränderungen aus. Während einer früheren Bauphase war die Lisztstraße zeitweise als Einbahnstraße (Fahrtrichtung Hönowe Straße Lisztstraße sternförmiger Knoten) eingerichtet, was zu einer spürbaren Verkehrsberuhigung führte. Die Teilnehmenden wünschen eine dauerhafte Wiedereinführung dieser Regelung. Gleichzeitig wurde berichtet, dass Falschparken vor der Schule zugenommen habe, seit entsprechende Kontrollen ausblieben. Poller, die von der Schule zur Sicherung der Einfahrt zum Nebengebäude und zum Jugendzentrum aufgestellt und finanziert wurden, sind mehrfach gestohlen worden. Aktuell ist kein Schutz vorhanden, was zu erneutem Befahren führt. Auch die Feuerwehrezufahrt in der Lisztstraße wird regelmäßig zugeparkt.

Die Einmündung Sangeallee/Hönower Straße wird aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse als extrem gefährlich eingestuft. Zur Verbesserung der Sicherheit schlagen die Teilnehmenden ein mindestens zehn Meter langes absolutes Halteverbot vor, eventuell ergänzt durch eine markierte Sperrfläche und bei Bedarf auch Poller. Zudem wird ein Zebrastreifen gewünscht.

Für den sternenförmigen Knoten bestehen trotz eines geplanten Zebrastreifens und eines Dialogdisplays an der Marksburgstraße auf Höhe des EDEKA Marktes erhebliche Zweifel, ob diese Maßnahmen ausreichen. Ob ein derart komplexer Knotenpunkt heute überhaupt noch ohne Ampelanlage zulässig sei, wurde in Frage gestellt.

Ein weiteres Problem stellt das Nichteinhalten der gesetzlichen Mindestabstände von fünf Metern in allen Kreuzungsbereichen dar. Es wurde vorgeschlagen, Sperrflächen zu markieren, Park- und Halteverbotszonen einzurichten und falls notwendig, Poller zu installieren. Dabei müsse jedoch gewährleistet bleiben, dass Versorgungsfahrzeuge weiterhin passieren können.

Darüber hinaus besteht ein Bedarf an kurzzeitigen Haltezonen für Elterntaxen, da auch hier viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Vorgeschlagen wird, in der Sangeallee aus Richtung Hönower Straße die ersten beiden Parkplätze nach dem Abbiegen zeitlich begrenzt zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 13 und 15 Uhr als Hol- und Bringbereich auszuweisen. Die Schülerinnen und Schüler könnten anschließend über den Gehweg im Einbahnstraßenabschnitt der Hönower Straße sicher zur Schule gelangen.

Schließlich wurde darauf hingewiesen, dass die überwiegend gepflasterten Straßen in Karlshorst dazu führen, dass Kinder und Eltern häufig den Gehweg für das Radfahren nutzen, was zu zusätzlichen Nutzungskonflikten führt.



*Zugeparkter Kreuzungsbereich
Hönower Straße/Sangeallee*



Hönower Straße mit Zuwegung zur Grundschule



Kommentar der Landesverkehrswacht

Im Umfeld der Schule besteht Bedarf für ein umfassendes Verkehrs- und Sicherheitskonzept mit vielfältigen Ansatzpunkten, weil die Gemengelage im gesamten Quartier sehr schwierig ist.

Ungeachtet dieser Notwendigkeit und der damit verbundenen Dauer einer Umsetzung werden von der Landesverkehrswacht kurzfristig folgende Maßnahmen angeregt:

Die Forderung der Eltern, die Zuwegung Lisztstraße zur Schule und die Hönowe Straße zur Einbahnstraße zu machen, wäre für die Verkehrssicherheit der Schulkinder zwingend notwendig. Im Rondell könnte temporär in der Zeit zwischen 7 und 9 Uhr und 13 auf 15 Uhr ein Abschnitt für den Ankunfts- und Abholverkehr der Schulkinder für die Eltern geschaffen werden. Die vorhandenen öffentlichen Parkplätze könnten außerhalb dieser Zeiten nur für Anlieger reserviert werden. Die beste Lösung wäre das straßenbaurechtliche Einziehen dieser Parkplätze. Alternativ hat dieser Bereich Potenzial zur Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Hierzu bietet sich alternativ auch eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 10 an, um das Geschwindigkeitsniveau dauerhaft zu reduzieren.

Darüber hinaus eröffnet eine Neuordnung der Verkehrsströme im gesamten Schulumfeld die Möglichkeit, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende aufzuwerten. Bauliche Maßnahmen, wie Bodenschwellen direkt vor der Schule, können den Querungsbedarf der Kinder sicherer gestalten und zugleich das Fahrverhalten motorisierter Verkehrsteilnehmer positiv beeinflussen.

Die Problemkreuzung Marksbursstr./Sangeallee/ Lisztstraße/ Dorotheastrasse benötigt weitere Bodenschwellen, Zebrastreifen, Gehwegvorstreckungen und gekennzeichnete Flächen für den ruhenden Verkehr.



Lisztstraße mit Zufahrt zur Schule



Kreuzung Marksburgstraße mit vier weiteren dort mündenden Straßen



Athene Grundschule

Ausgangsbedingungen

Die Athene Grundschule ist eine Grundschule mit einem Regelschulbereich und einem Europaschulbereich (griechisch). Sie befindet sich in einer Tempo 30 Zone in einem der ältesten Villenviertel Berlins.

Das Einzugsgebiet des Regelschulbereichs wird von mehreren Hauptverkehrsstraßen durchschnitten, auf denen teilweise 50 km/h und teilweise 30 km/h gelten. Der Europaschulbereich umfasst als Einzugsgebiet ganz Berlin. Die Schule ist bereits Mitglied im Netzwerk Schulwegsicherheit Steglitz-Zehlendorf, die Eltern der Schulweg AG sind beim Thema Schulwegsicherheit sehr engagiert.

Es wurden bereits einige Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit durchgeführt. Die Aggressivität im morgendlichen Verkehr vor der Schule hat in Folge aber nicht ab-, sondern zugenommen. Inwieweit das eine Folge der Einschränkungen durch die bereits umgesetzten Maßnahmen ist, bleibt unklar. Es gibt trotz dieser Maßnahmen eine Reihe von Problemen zu lösen.

Stellungnahme der Eltern

Die **Wahrnehmung** der Schule ist unzureichend. Sie wird erst als solche erkannt, wenn man daran vorbeifährt. Im Umfeld gibt es keine Hinweise darauf. Tempo 30 Hinweise und Schilder „Achtung Kinder“ fehlen.

Die Sichtbeziehungen an der Einmündung Jägerndorfer Zeile/ Curtiusstr. werden trotz markierter Sperrflächen mit Leitbaken als schlecht bezeichnet.

Am Morgen fließt sehr viel Verkehr vor der Schule in der Curtiusstraße in Richtung Drakestr. Häufig staut er sich oder fließt zäh auf diesem Abschnitt zwischen 7:30 und 8:00 Uhr. Das erschwert die **Querungsmöglichkeiten** erheblich. Fahrräder weichen auf den Gehweg aus.

Der Europaschulbereich ist eine gebundene Ganztagschule, d.h. die Kinder verlassen alle gleichzeitig um 16 Uhr das Gebäude bzw. werden abgeholt. Damit entsteht dieselbe schwierige Situation wie morgens.

Vor dem Nebeneingang, der insbesondere von jüngeren Kindern genutzt wird, fehlt ein Zebra-streifen.

Auf dem Abschnitt Curtiusstraße zwischen Einmündung Jägerndorfer Zeile und Dahlemer Weg fehlen Querungsmöglichkeiten. Hier wird mindestens ein Zebra-streifen gewünscht.

Durch die Markierung und Leitbaken im Einmündungsbereich der Jägerndorfer Zeile kann dort nicht mehr geparkt werden, was positiv bewertet wird. Teilweise überfahren Autos aber verkehrswidrig die Sperrfläche zwischen Baken und Gehweg und damit den geschützten Bereich der Fußgänger, was die Querung wieder gefährlich macht. Hier werden Poller zur Absperrung benötigt. Die „Rechts vor Links Regelung“ wird nicht beachtet.

Die Kreuzung Curtiusstraße/Kadettenweg/Köhlerstr. gilt als sehr gefährlich. Die als Einfahrt gestaltete Einmündung der Köhlerstr. verunsichert alle Verkehrsteilnehmer. Sie schützt die querenden Fußgänger nicht, da die ein- und abbiegenden Autos dort nicht anhalten. Die Eltern wünschen sich dort an allen Zufahrten sichere Fußgängerüberwege als Zebrastreifen. Der Parkplatz des daran anschließenden Supermarktes wurde vergrößert und hat mittlerweile mehrere Zu- und Ausfahrten. Pkws, die den Platz verlassen und nach links in die Curtiusstraße einbiegen fahren häufig ohne zu schauen über den Zebrastreifen. Auch hier besteht Handlungsbedarf.

Auf der Drakestraße müssen die Querungsmöglichkeiten verbessert werden. Derzeit befindet sich dort ein häufiger Wechsel von Tempo 30 und Tempo 50 Abschnitten. Es gibt auf dem Abschnitt mehrere Kitas und eine weitere Grundschule. Direkt gegenüber der Schule wurden Poller angebracht, um das Parken am Gehwegrand zu verhindern. Jetzt wird aber direkt auf der Fahrbahn vor dem Zebrastreifen gehalten. Überholende Fahrzeuge gefährden dann die Kinder auf dem Zebrastreifen. Damit hat sich die Situation für die Kinder verschlechtert.

Generell wird eine weitergehende Umgestaltung der Kreuzungen gefordert. Sie werden im Umfeld gegen geltendes Recht zugeparkt. Es wird diskutiert, ob die Kreuzungsbereiche generell farbig markiert werden sollten.



Drakestraße an der Einmündung Curtiusstraße



Kommentar der Landesverkehrswacht

Ein zentrales Anliegen ist die Optimierung der Standorte von Verkehrsschildern in der Curtiusstraße. Durch eine bessere Platzierung sollen Hinweise für Autofahrer klarer erkennbar werden und Missverständnisse im Verkehrsfluss vermieden werden. Dazu gehören im engeren Schulumfeld auch Piktogramme auf der Strasse und Temposchilder (derzeit Tempo 30). Auch eine weitere Tempoabsenkung unter Tempo 30 wäre dort eine Möglichkeit.

Ebenso wichtig ist die Verbesserung der Sichtbeziehungen für Fußgängerinnen und Fußgänger insbesondere an der Kreuzung Jägerndorfer Zeile / Curtiusstraße. Durch gezielte Maßnahmen sollen hier die Übergänge sicherer und die Erkennbarkeit von querenden Personen an der Fahrbahneinengung verbessert werden.

Darüber hinaus sind neue Querungshilfen an der Kreuzung Kadettenweg / Curtiusstraße vom Bezirksamt geplant, um Schulkindern und anderen Fußgängerinnen und Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn zu erleichtern. Begleitend wird eine Erweiterung der Parkverbote in diesem Kreuzungsbereich zu prüfen sein, um die Sichtachsen freizuhalten und Gefährdungen durch zugeparkte Ecken zu vermeiden. Piktogramme auf der Straße müssen dort deutlicher erkennbar sein.

Zur Beruhigung des Verkehrs müssen auch Einbahnstraßenregelungen im angrenzenden Kadettenweg und der Köhlerstraße in Erwägung gezogen werden. Diese Maßnahme könnte dazu beitragen, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und die Schulumgebung insgesamt sicherer zu gestalten. Ein weiterer Schwerpunkt der Empfehlungen liegt auf der Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Schule.

Die Einführung einer durchgehenden Tempo 30 Regelung auf der Drakestraße soll dazu beitragen, das Unfallrisiko zu minimieren und die Querungsqualität im weiteren Umfeld der Schule zu erhöhen. Ergänzend sind zusätzliche und besser gestaltete Querungshilfen entlang der Drakestraße insbesondere zwischen der Einmündung Prausestraße und der Ringstraße vorzusehen. Gemeinsam mit den beteiligten Ämtern, der Schule und der Nachbarschaft könnten diese Maßnahmen dazu beitragen, dass der Schulweg zur Athene-Grundschule künftig sicherer und übersichtlicher wird.



Athene Grundschule, Einmündung Jägerndorfer Zeile mit Sperrfläche und Leitbaken



Drakestraße an der Einmündung Curtiusstraße, Blick Richtung Südosten



Kita Wilskistraße

Ausgangsbedingungen

Die Kita befindet sich in einem Wohngebiet geringer Dichte mit viel Grün und einem kleinen Wäldchen. Das gesamte Gebiet ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Direkt gegenüber der Kita befindet sich die Zinnowwald Grundschule. Der Haupteingang der Kita und der Eingang zum Hort an der Schule bilden eine Sichtachse quer über die Fahrbahn. Einige hundert Meter weiter östlich in der Wilskistraße befinden sich zwei weitere Kitas auf derselben Straßenseite, östlich der Zinnowwald Grundschule liegen Sportplätze. Sowohl die Kita als auch die Schule besitzen eigene Parkplätze. Die Wilskistraße ist eine gepflasterte Einbahnstraße, die vom Kfz-Verkehr nur von Osten nach Westen befahren werden darf. Der Fahrradverkehr ist auch in Gegenrichtung zugelassen. Auf beiden Seiten sind die Gehwege sehr schmal, separate Radwege gibt es nicht.



Unzureichende Querungsmöglichkeiten

Stellungnahme der Eltern

Es existiert ein hoher Bedarf an Veränderungen, um die Verkehrssicherheit im Umfeld der beiden Einrichtungen deutlich zu verbessern. Dabei kristallisierten sich die folgenden Schwerpunkte heraus: Die Wahrnehmbarkeit der vorhandenen Hinweisschilder ist in der Wilskistraße unzureichend. Insgesamt müssen die vorhandenen Schilder neu geordnet werden, so dass die gesamte Situation eindeutiger und klarer wird. Besonders bemängelt wurde von allen Teilnehmenden die Situation im ruhenden Verkehr. Die Halte- und Parkverbote unmittelbar vor dem Kitagebäude und dem angrenzenden Garten werden häufig von den Eltern missachtet, die Kinder mit dem Auto zur Kita oder Schule bringen bzw. wieder abholen. Auch die Feuerwehruzufahrt der Kita wird regelmäßig zum Halten genutzt bzw. zugeparkt. Zur Ordnung des ruhenden Verkehrs sollten dringend Maßnahmen ergriffen werden, die über eine reine Beschilderung hinausgehen.

Die **Querungssituation** ist insgesamt unbefriedigend. Die **Geschwindigkeit** des Kfz-Verkehrs ist zu hoch, Tempo 30 wird häufig nicht eingehalten. Die durch eine Fahrbahneinengung angedeutete Querungshilfe zwischen Kita und der gegenüberliegenden Zinnowwald Grundschule ist völlig unzureichend, weil sie kaum wahrnehmbar ist. Entlang der Wilskistraße zwischen Onkel-Tom-Straße und Altkanzlerstraße sind viel mehr zusätzliche Querungshilfen notwendig. Gewünscht werden beleuchtete Zebrastreifen, da diese am besten respektiert werden. Die Teilnehmenden wünschen sich außerdem, dass die Polizei zur Kontrolle häufiger vor Ort ist.

Weiterhin wurde kritisiert, dass ein Miteinander von Fußgängern und Fahrrädern, insbesondere Lastenrädern, auf dem Gehweg nicht funktioniert. Es ist dringend nötig, die Situation für Radfahrer zu verbessern, so dass diese die Fahrbahn gefahrlos nutzen können. Wünschenswert wäre die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Wilskistraße.

Maßnahmen **zu einer umfassenden Umgestaltung** des Straßenraumes mit Durchfahrtsverboten wurden ebenfalls angeregt, alternativ zu temporären Durchfahrtsverboten könnte eine verkehrsberuhigte Zone mit Querungshilfen eingerichtet werden.

Ebenfalls ein Thema waren die völlig unzureichenden Quermöglichkeiten der Argentinischen Allee auf Höhe des Siebenendenwegs (Richtung Sportplatz). Derzeit besteht nur ein Übergang in Gestalt eines gepflasterten Abschnitts auf dem Mittelstreifen der vierspurigen Fahrbahn. Diese Situation wird als sehr gefährlich für alle Beteiligten empfunden.



Wilskistraße Einmündung Altkanzlerstraße, Fahrbahneinengung, westlich der Kita, links Zinnowwaldschule



Kita Wilschstraße auf der rechten Seite, auf der linken Seite befindet sich das hier nicht erkennbare Schulgebäude



Kommentar der Landesverkehrswacht

Aus Sicht der Landesverkehrswacht sind eine Reihe von ordnenden und umfangreichen, gestalterischen Maßnahmen notwendig um die Verkehrssicherheit im Kita- und Schulumfeld zu verbessern. Auf der Sichtachse vom Kitaeingang zum Horteingang sollte eine optisch schon von weitem gut wahrnehmbare Querungshilfe angelegt werden. Sinnvoll ist ein erhöhter und beleuchteter Zebrastreifen. Die Fahrbahneinengung könnte beibehalten werden bzw. weiter verengt werden, so dass Versorgungsfahrzeuge (Feuerwehr, Müllauto) noch passieren können. Die Querung sollte auch optisch herausgehoben werden. Die Fahrbahnverengung vor der Einmündung Altkanzlerstraße sollte entsprechend gestaltet werden.

Auf Höhe der Sportplätze und des Haupteingangs zur Zinnowwald Grundschule wäre ebenfalls ein gut sichtbarer Zebrastreifen notwendig. Die Entwicklung eines Gesamtkonzepts zur Beschilderung ist notwendig, so dass die Kinder besser wahrgenommen werden. Zur Ordnung des ruhenden Verkehrs sollten dringend Maßnahmen ergriffen werden, die über eine Beschilderung hinausgehen. Da die Halteverbote östlich und westlich des Kitaeingangs nicht eingehalten werden und Versuche diese mithilfe von selbst aufgestellten Pylonen durchzusetzen gescheitert sind, müssen diese Flächen anders ausgewiesen werden. Alternativ könnten dort auf der Fahrbahn auch Bügel zum Abstellen von Fahrrädern angebracht werden. Es wird weiterhin empfohlen, vor dem Eingangsbereich zur Kita und zur Schule ein Dialogdisplay zur **Geschwindigkeitsreduktion** aufzustellen. Dessen Reichweite sollte so groß sein, dass Kfz noch vor Erreichen des Eingangsbereichs das Tempolimit einhalten und das grüne Danke sehen können. Darüber hinaus muss die weitere **Umgestaltung** der Straße geprüft werden, um temporäre Durchfahrtsverbote vor Schule und Kita zur Sicherheit der Kinder einzuführen und generell eine Temporeduktion auf 10 km/h festzulegen.

Abschließende Bewertung und Ausblick

Bei den besuchten Berliner Schulen und Kitas haben alle Beteiligten ein äußerst hohes Interesse an einer nachhaltigen Schulwegsicherheit gezeigt. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, damit die neuen Optionen der StVO überhaupt wirksam werden können. Die Aktivitäten vor Ort zeichnen sich durch ein sehr breites Spektrum an vorgeschlagenen bzw. bereits verwirklichten Maßnahmen aus, die jeweils zwar sehr spezifisch ausfallen, aber immer wiederkehrende Merkmale zeigen. Das Vorhaben der Landesverkehrswacht Berlin hatte zum Ziel, die Probleme vor Ort zu erfassen und zu kommentieren. In unterschiedlicher Ausprägung und je nach Standort lassen sich diese Maßnahmen wie folgt zusammenfassen:

Bessere Erkennbarkeit der Einrichtung im Straßenbild: z.B. mehr Gefahrenzeichen, Schilder „Vorsicht Kinder“ am Straßenrand und auf der Straße und Querungshilfen, z.B. Gehwegvorstreckungen und Reduktion von Kfz-Stellflächen

Halte- und Parkverbotszonen

Temporäre Durchfahrtsperren

Absenkung der Geschwindigkeiten unter Tempo 30

Informationstafeln (Displays).

Eindeutig wurde bestätigt, dass nur durch eine Reduktion des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs an diesen sehr sensiblen Orten eine substantielle Verbesserung der Schulwegsicherheit möglich wird.

Je nach Lage der Schule bzw. Kita und dem Engagement der Eltern und Leitungen sowie der verkehrspolitischen Entscheidungslage des zuständigen Bezirks werden diese Maßnahmen in der einen oder anderen Kombination angewandt. Allerdings hängt der Erfolg der Maßnahmen immer noch von Zufällen, dem Engagement von Lehrkräften, Schulleitungen und Elternvertretern oder auch von der politischen Situation des jeweiligen Bezirks ab. In keinem, der betrachteten Fälle wurde vor Umsetzung dieser Maßnahmen ein ganzheitliches Konzept für die Verkehrssicherheit der jeweiligen Einrichtung (Schule bzw. Kita) erstellt.

Im Ergebnis zeigt das Vorhaben, dass der mit der Novelle der StVO mögliche Gestaltungsrahmen nicht ausgeschöpft wird und es immer noch keine durchgreifende Verbesserung der Schulwegsicherheit in Berlin gibt. Wenn kein örtliches Engagement existiert oder die Straßenverkehrsbehörde des Bezirks nicht aktiv wird, können die neuen Optionen daher auch nicht wirksam werden.

Die Novelle der StVO hatte zwar nicht explizit die Verkehrssicherheit im Fokus, aber die neu eingeführten Möglichkeiten könnten wie mehrfach dargestellt hier im Sinne der Einhegung des Kfz-Verkehrs in den Schulstandorten genutzt werden. Hierzu wären aus Sicht der LVW mindestens drei Voraussetzungen notwendig, die in Folgeprojekten angegangen werden könnten:

Katalog der rechtlichen Möglichkeiten zur Eindämmung des Kfz-Verkehrs an Schulstandorten; spezifiziert nach Schultyp und Schulstandort: Ziel ist es, dass auch unabhängig von einzelnen Engagements der Beteiligten die Sachlage für alle verständlich verfügbar ist.

Clearingstelle für Nachfragen, Klärungen und auch für die Kontaktvermittlung an die Bezirke und Senatsstellen.

Konzept zur grundlegenden Verbesserung der Schulwegsicherheit. Die Optionen der StVO sind dann um so wirkungsvoller einsetzbar und einklagbar, wenn auf Bezirks- und Senatsseite der explizite politische Wille dargestellt wird und die Möglichkeiten von Maßnahmen als Rechtsanspruch für die Betroffenen formuliert werden. Dies kann dann als Grundlage dafür dienen, dass Maßnahmen von den Verkehrsbehörden rechtssicher und unabhängig vom lokalen Engagement umgesetzt werden können.

Denkbar wäre es, hierfür den bereits international eingeführten und von mehreren Bundesländern schon verwendeten Begriff der „Schulstraße“ in Berlin einzuführen. Zwar kennt die StVO diesen Begriff nicht, aber mit einem noch zu entwickelnden Konzept für Schulstraßen könnte der politische Wille mit einer eindeutigen konzeptionellen Unterlegung verknüpft und eindeutig ausgelegt werden. Im Kern ist damit der Anspruch verbunden, für einen definierten Straßenabschnitt temporär oder grundsätzlich den Kfz-Verkehr (ruhend wie fließend) auszusperren und nur für Rettungsdienste und nicht motorisierte Verkehrsmittel den Zugang bzw. die Zufahrt zugewähren.

In Folgeprojekten wäre es daher hilfreich, diesen Katalog, die Clearingstelle und ein Konzept für Schulstraßen als zentrale Instrumente auf Senats- und Bezirksebene zu formulieren und in den entsprechenden politischen Prozess einzuspeisen.



