

## **Anlage 7-1**

### **Untersuchung der Nahmobilität im Stadtteil**

#### **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Stadtteilzentrum</b>	<b>1</b>
2.1	Rahmenbedingungen des Stadtteils St. Georgen	1
2.2	Zukünftige Siedlungsentwicklung	2
2.3	Stadtteilzentrum	2
2.4	Funktionale Analyse	4
2.5	Gestaltanalyse	6
2.6	Zusammenfassung der Analyse	7
2.7	Ziele	7
2.8	Handlungsansätze	8
<b>3</b>	<b>Schulwegsicherheit</b>	<b>11</b>
3.1	Hintergrund	11
3.2	Herausforderungen der Schulwegsicherheit	12
3.3	Schulsituation St. Georgen	13
3.4	Analyse der Schulwegsicherheit	14
3.5	Handlungsansätze für die Schulwegsicherheit:	18



## 1 Einleitung

Die Förderung der Nahmobilität, also der Situation für Fußgänger und Radfahrer, ist eines der wichtigsten Handlungsfelder der Verkehrsentwicklung in Freiburg. Mit einer vertiefenden Untersuchung der Nahmobilität auf Stadtteilenebene und der Erarbeitung von kleinräumigen Maßnahmen setzt der VEP hier einen Schwerpunkt. Als Untersuchungsbeispiel wurde St. Georgen ausgewählt.

Zur Bewertung der Situation in St. Georgen wurde eine umfangreiche Analyse durchgeführt, in der Stärken und Schwächen, sowie Potenziale zur Aufwertung ermittelt wurden. Aufbauend auf der Analyse wurden Ziele für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Stadtteilzentrum festgelegt und daraus konkrete Handlungsansätze für die Aufwertung abgeleitet.

## 2 Stadtteilzentrum

### 2.1 Rahmenbedingungen des Stadtteils St. Georgen

St. Georgen liegt am südwestlichen Rand der Kernstadt in ca. 4 km Entfernung von der Altstadt. Obwohl St. Georgen seit 1938 Teil der Stadt Freiburg ist, weist der Stadtteil einen selbständigen dörflichen Eindruck auf und ist die größte Ortschaft der Stadt Freiburg. Durch den Verlauf der Siedlungsentwicklung hat der Stadtteil eine sehr heterogene Struktur:

- Aus den Anfängen der Siedlungsentwicklung am Schönberg lassen sich noch die drei Kerne Wendlingen, Uffhausen sowie der Bereich um die Kirche St. Georg ablesen, die bis heute eine sehr enge dörfliche Siedlungsstruktur besitzen.
- Mit der Inbetriebnahme der Güterbahntrasse wurde der Bereich um die Kirche St. Georg vom übrigen Siedlungsgebiet getrennt.
- Die Entwicklung im 20. Jahrhundert ließ St. Georgen nördlich der Rheintalbahn (im folgenden „St. Georgen Nord“ genannt) zu einer geschlossenen Siedlungsfläche heranwachsen. Ende des 20. Jahrhunderts wurde dann St. Georgen Süd als Wohngebiet entwickelt, zunächst durch das Gebiet Bifänge und zuletzt durch das Quartier Vauban. St. Georgen hat heute rund 15.000 Einwohner, wovon rund 6.000 Einwohner in den Bereichen südlich der Rheintalbahn leben.
- Der Stadtteil hat eine unterschiedliche Altersverteilung der Bevölkerung. Während St. Georgen Nord etwa im Durchschnitt der Stadt Freiburg liegt, wird das Gebiet Bifänge von einem hohen Anteil älterer Menschen bewohnt und das Quartier Vauban von vielen Familien mit Kindern.

Mit der Siedlungsentwicklung in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts rückte der Stadtteil Haslach zunehmend an St. Georgen heran. Dort konzentrieren sich die Gewerbeflächen der Stadt Freiburg an den Standorten „Haid“, „Güterbahnhof Süd“ und „Gewerbegebiet Süd / Schildacker“. Alle diese Gewerbegebiete sind Standorte großflächigen Einzelhandels, die eine bedeutende Konkurrenz zum St. Geogener Stadtteilzentrum darstellen.

St. Georgen selbst besitzt nur wenige Gewerbeflächen, die im wesentlichen entlang der östlichen Basler Landstraße konzentriert sind. Insgesamt weist der Stadtteil rund 4.500 Arbeitsplätze auf.

St. Georgen ist Standort mehrerer Schulen, die überwiegend an der Nahtstelle von St. Georgen Nord und Süd konzentriert sind (Schneeberg-Grundschule, Theodor-Heuss-Gymnasium, Waldorfschule). Weitere Schulstandorte sind die Grund- und Hauptschule „Schönbergschule“ im Westen des Stadtteils und die „Karoline-Kaspar-Schule“ im Gebiet „Vauban“.

Durch die Lage am Fuß des Schönbergs und die Randlage des Stadtteils besitzt St. Georgen einen hohen Wohnwert. Zur attraktiven Freizeitgestaltung trägt zudem das Freibad sowie ein reges Vereinsleben bei.

## **2.2 Zukünftige Siedlungsentwicklung**

St. Georgen ist einer der Stadtteile Freiburgs, der durch die im Flächennutzungsplan 2020 dargestellten Entwicklungsflächen am stärksten wachsen kann. Insgesamt können hier langfristig rund 2.500 neue Einwohner siedeln. Alle Entwicklungsflächen liegen im Westen St. Georgens.

Am nördlichen Rand des Stadtteils ist eine Arrondierung durch das Wohngebiet „Innere Elben“ vorgesehen. Nördlich der Kirche St. Georg wird das kleine Wohngebiet „Westlich Besançonallee“ ergänzt. Durch das Wohngebiet „Hofacker“ und das Mischgebiet „Sarahof“ wird der westliche Rand St. Georgens arrondiert. Am Fuß des Schönbergs im Südwesten des Stadtteils soll das große Wohngebiet „Ruhbankweg“ die Siedlungslücke zwischen Dorfbach und Bahnlinie schließen. Auf dem südlich der Bahnlinie angrenzenden „Zechengelände“ kann die vorhandene Bebauung ergänzt werden.

Auf der ehemaligen Friedhofserweiterungsfläche im Nordwesten St. Georgens sind eine neue Sportfläche und eine neue Kleingartenfläche vorgesehen.

## **2.3 Stadtteilzentrum**

Ähnlich der Siedlungsstruktur ist auch das alte Stadtteilzentrum in St. Georgen eher heterogen. Mit der Entwicklung des Quartiers Vauban wurde außerdem entlang der Merzhauser Straße sowie der Vaubanallee ein weiteres Stadtteilzentrum entwickelt. Im Rahmen des VEP wird jedoch nur das traditionelle Stadtteilzentrum nördlich der Rheintalbahn untersucht.

Wesentliche Merkmale des Stadtteilzentrums sind:

- Es gibt keinen zentralen Bereich, die Nutzungen sind auf mehrere Straßenzüge verteilt.
- Der Schwerpunkt liegt in der Blumenstraße zwischen der Basler Landstraße und der Andreas-Hofer-Straße.
- Kleinere Zentren liegen bei der Kirche St. Georg an der Basler Landstraße sowie in Uffhausen entlang der Andreas-Hofer-Straße an den Knotenpunkten „Am Mettweg“ und „Terlaner Straße“.
- Zwischen den einzelnen Standorten befinden sich kleinere Unterbrechungen, die unterschiedlich stark ausgeprägt sind. Am deutlichsten ist der Bruch zwischen dem Bereich Kirche St. Georg und der Blumenstraße, wo insbesondere auch die Brücke der Güterbahntrasse eine optische Trennung darstellt. Entlang der Andreas-Hofer-Straße ergibt sich insgesamt ein Bild dörflicher Mischnutzung aus Wohngebäuden, Einzelhandel und Handwerk.

Siedlungsstrukturelle Vorteile des Stadtteilzentrums sind:

- Vergleichsweise hohe Einwohnerzahl und weiteres Siedlungswachstum im direkten Einzugsbereich,
- Gute Nahversorgung mit einem Teil der Waren des täglichen Bedarfs (Kiosk, Bäckerei), aufgrund der Vielzahl der Kleinzentren
- eine hohe Identität der Einwohner mit ihrer Ortschaft.

Siedlungsstrukturelle Nachteile des Stadtteilzentrums sind:

- Fehlender Lebensmittelladen mit Vollsortiment,
- Konkurrierende Fachmarktzentren und großflächiger Einzelhandel mit großem Parkangebot in direkter Nachbarschaft, Ausrichtung weiter Teile der Ortschaft (Bifänge, Vauban, u.U. Uffhausen Ost) auf das neue Stadtteilzentrum Vauban,
- Große Ausdehnung des Zentrums, für den Besuch mehrerer Geschäfte müssen längere Wege zurückgelegt werden,
- Lage des Zentrums in Gebieten mit der größten baulichen Dichte (kaum Erweiterungsmöglichkeit).

## 2.4 Funktionale Analyse

### Straßennetz

Durch den Ausbau des Hauptstraßennetzes in Freiburg konnte St. Georgen weitgehend vom Straßenverkehr entlastet werden. Mit Ausnahme der Basler Landstraße und ihrer Anschlüsse an das überörtliche Straßennetz ist St. Georgen Nord flächendeckend als 30 km/h-Zone ausgewiesen. Zählungen ergaben außerdem, dass das Stadtteilzentrum in weniger stark befahrenen Straßen liegt.

Die wichtigsten Straßen sind:

- Blumenstraße  
Haupteinkaufsstraße  
 $v_{\max}$ : 30 km/h, rund 3.000 Kfz/Tag (1998)
- Basler Landstraße  
Nördliche Ortsdurchfahrt, ehemalige Bundesstraße  
 $v_{\max}$ : 50 km/h, Teil des Vorbehaltsstraßennetzes  
rund 8000 Kfz/Tag (1998), Busverkehr (Linie 14, Regionalverkehr)
- Andreas-Hofer-Straße  
Südliche Ortsdurchfahrt  
 $v_{\max}$ : 30 km/h, rund 7000 Kfz/Tag (1998), Busverkehr (Linie 11)

### Anbindung an den ÖPNV

Während die Stadtbahn Vauban inzwischen große Teile von St. Georgen Süd bedient, wird St. Georgen Nord von mehreren Buslinien erschlossen.

- Linie 11 erschließt den Stadtteil auf voller Länge entlang der Andreas-Hofer-Straße. Die Linie durchfährt damit weite Teile des Stadtteilzentrums und stellt eine Anbindung an beide Endhaltestellen der Stadtbahnlinie „3“ her. Es wird eine dichte Fahrtenfolge angeboten, so dass auch Fahrten innerhalb des Stadtteils attraktiv sind.
- Linie 14 erschließt den nördlichen Teil des Siedlungsgebiets entlang der Basler Landstraße. Sie stellt weiterhin eine Verbindung zwischen den Wohngebieten in Haslach und Teilen des Stadtteilzentrums her. Eine Nord-Süd-Verbindung innerhalb St. Georgens besteht jedoch nicht.
- Linie 35 nach Tiengen und Munzingen bedient den Nordwesten des Stadtteils um die Kirche St. Georg.

Die Bushaltestellen wurden teilweise mit hohem Platzbedarf (Busbuchten) angelegt. Andere Haltestellen wurden als einfache Straßenrandhaltestellen angelegt. Die Fläche für wartende Fahrgäste ist in den meisten Fällen eher gering.

Mit dem Bau einer Stadtbahn durch St. Georgen Nord würden die heutigen Buslinien voraussichtlich entfallen (siehe Kapitel 4.3). Auch mit einer Stadtbahn würden weite Teile des Stadtteilzentrums erschlossen und ein Potential für Fahrten innerhalb des Stadtteils geschaffen. Eine besondere Herausforderung stellt jedoch die Integration einer Gleistrasse in die engen Straßenräume dar.

### Problempunkte

Die historischen Straßenquerschnitte mit ihren geringen Breiten verursachen viele Nutzungskonflikte zwischen fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr, sowie dem nicht motorisierten Verkehr. Besonders betroffen ist dabei die Blumenstraße. Hier engt die ortstypische Bauweise, bei der die Gebäude direkt an der Straße stehen und teilweise über vorgelagerte Treppen erschlossen werden, den Verkehrsraum zusätzlich ein.

- Für Fußgänger stehen oftmals nur sehr schmale Seitenräume zur Verfügung. Durch weitere Nutzungen (ruhender Kfz-Verkehr, Möblierung wie Parkscheinautomaten oder Verkehrsschilder) wird die Fläche weiter reduziert. In einigen Fällen wurden bei Neubauten Arkadengänge gebaut um den Straßenquerschnitt zu erweitern. In einigen Fällen bestehen Fußwegeverbindungen abseits des Straßennetzes (z. B. „Gäble“, „Pfadle“)
- Für den Radverkehr sind kaum Anlagen vorhanden. Außer in der Basler Landstraße zwischen dem westlichen Ortseingang und dem Hartkirchweg gibt es keine spezielle Infrastruktur für den Radverkehr, was bei den Verkehrsbelastungen im Straßennetz des Stadtteils in den meisten Fällen auch nicht erforderlich ist. Fahrradabstellanlagen sind kaum vorhanden und ein freies Abstellen vor den Geschäften aufgrund der geringen Breite der Seitenräume kaum möglich.
- Es bestehen starke Brüche zwischen den engen Straßenräumen der historischen Bebauung und später ausgebauten, großzügig dimensionierten Ortseinfahrten. Die vorgeschriebene Reduzierung der Geschwindigkeit wird durch den Ausbaustandard der Ortseingänge nicht unterstützt.
- Die Parkraumsituation wirkt sehr ungeordnet. Längsparken im Straßenraum ist in vielen Bereichen möglich, es sind jedoch nur selten Parkstände markiert. Aufgrund der geringen Straßenbreiten gehen die Parkmöglichkeiten oft zu Lasten der Fußgänger. Im Bereich der Blumenstraße ist der Parkraum bewirtschaftet. Neben den

Parkständen im Straßenraum gibt es kleinere Parkplätze an der Andreas-Hofer-Straße und dem Hartkirchweg in direkter Nachbarschaft zur Blumenstraße. Bei der Ortsbesichtigung konnte festgestellt werden, dass fast ausschließlich vom (teilweise ungeordneten) Längsparken reger Gebrauch gemacht wurde.

- Trotz der Entlastung der Basler Landstraße durch die Guildford- und Matsuyamaallee wurden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bisher kaum durchgeführt. Die umfangreichen Fahrbahnflächen, vor allem an den Ortseingängen, wurden nicht verändert. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie die Einrichtung zusätzlicher Querungshilfen im Bereich der Kirche St. Georg oder die Reduzierung von Fahrbahnflächen mit Betonpollern (z. B. Hartkirchweg, Ortseingang Lörracher Straße) wirken eher provisorisch.

## 2.5 Gestaltanalyse

### Stärken:

Die Struktur der alten Ortskerne ist in den meisten Fällen bis heute erhalten geblieben. Die verschiedenen Bereiche der Siedlungsentwicklung ließen eine Folge abwechslungsreicher Räume entstehen (z. B. Uffhauser Platz, Kapellenwinkel, Altes Rathaus).

- Ortsbildprägende Gebäude (-gruppen) stehen insbesondere entlang der Andreas-Hofer- und der Blumenstraße sowie rund um die Kirche St. Georg.
- Der historische Straßengrundriss mit Biegungen, Verengungen und Aufweitungen ist auch bei Neubebauung erhalten worden.
- An mehreren Punkten des Stadtteilzentrums stiften ortsbildprägende Gestaltelemente wie Einzelbäume, Baumgruppen, Brunnen und Wegkreuze Identität.

Der Zustand der Gebäude ist überwiegend gut. Durch den geringen (Schwer-) Verkehr sind auch kaum verkehrsbedingte Verschmutzungen festzustellen.

### Schwächen:

Die Fahrbahnflächen dominieren den Straßenraum. Insbesondere in der Basler Landstraße bewirkt dies einen sehr funktionalen Hauptstraßencharakter. Auch in schmalen Straßen wurde versucht, eine ausreichende Fahrbahnbreite zu realisieren. Die Vorzonen der Gebäude wirken dagegen als „Restflächen“ des Fahrbahnbaus.



Attraktive Bereiche wie der Uffhauser Platz werden von den Fahrbahnflächen teilweise zerschnitten. Gestaltelemente wie Brunnen wirken lieblos an den Rand gedrückt und erscheinen damit eher als Hindernis denn als Blickfang.

Die Gestaltung des Straßenraums ist oftmals stark auf die verkehrstechnischen Belange ausgerichtet. Größere ungestaltete Asphaltflächen bei breiteren Querschnitten (z. B. Bushaltestelle Besançonallee in der Basler Landstraße) schaffen nur wenig Aufenthaltsqualität trotz der Flächenverfügbarkeit.

## 2.6 Zusammenfassung der Analyse

Trotz des eher geringen Verkehrsaufkommens wirkt der Kfz-Verkehr im Stadtteilzentrum dominierend. Dies liegt zum einen an den zahlreichen parkenden Autos, aber auch an der Aufteilung und Gestaltung des Straßenraums, die in erster Linie den Kfz-Verkehr berücksichtigen und die übrigen Nutzungen auf „Restflächen“ zurückdrängt.

Das Stadtteilzentrum leidet somit unter einer hohen Flächenkonkurrenz der verschiedenen Verkehrsmittel. Dabei sind die Bedingungen für keine der Nutzergruppen ideal.

- Für Autofahrer bietet die Nähe der umliegender Einkaufszentren mit ihrem Parkraumangebot eine hohe Attraktivität.
- Für nicht motorisierte Personen ist die Verkehrsfläche nicht ausreichend und die Aufenthaltsqualität eher gering.

Für die Betriebe des Stadtteilzentrums fehlen Flächen für die Warenpräsentation oder andere Nutzungen in der Vorzone der Geschäfte

## 2.7 Ziele

Das Stadtteilzentrum kann kaum eine über das umliegende Einzugsgebiet hinaus reichende Attraktivität entwickeln, da die Zugkraft der umliegenden Zentren zu groß ist. Es muss sich daher in erster Linie als Zentrum für die anliegende Bevölkerung profilieren. Mit rund 10.000 Einwohnern und ca. 4.000 Beschäftigten im Einzugsbereich St. Georgen Nord steht hierfür bereits heute ein ausreichendes Potential zur Verfügung. Die zukünftige Siedlungsentwicklung sieht für St. Georgen Nord außerdem einen deutlichen Einwohnerzuwachs vor. Die Flächen für die geplante Neubebauung liegen dabei im Westen des Stadtteils und in geringer Entfernung zum Stadtteilzentrum.

Das Stadtteilzentrum soll eine ausreichende Nahversorgung aller Bevölkerungsgruppen gewährleisten. Angesichts der Altersstruktur im Stadtteil sind insbesondere auch die Bedürfnisse älterer Bewohner von Bedeutung.

## Das Stadtteilzentrum

- muss sich auf die eigenen, ausreichend vorhandenen Kundenpotenziale konzentrieren. Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sind deshalb eine wesentliche Zielgruppe, da kurze Wege zu großen Teilen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.
- soll einen vollständigen Einkauf des täglichen Bedarfs ermöglichen, ohne dass ein weiteres Zentrum aufgesucht werden muss.
- ist aber auch keine Flaniermeile, aus der andere, insbesondere motorisierte Verkehrsmittel herausgehalten werden sollen. Die praktischen Bedürfnisse („Einkauf“) stehen über dem Erlebniswert („Fußgängerzonen-Bummel“).
- soll die Identifikation mit dem Stadtteil stärken.

Für eine erfolgreiche Nahmobilität im Stadtteil muss nicht nur der Besuch der Geschäfte attraktiv sein, sondern auch der Weg zum sowie zwischen den Geschäften. Die Ausdehnung des Stadtteilzentrums erfordert oftmals längere Wege. Von Wendlingen oder dem Gebiet „Bifänge“ sind teilweise Entfernungen von mehr als einem Kilometer zu überwinden, was damit im Grenzbereich der Akzeptanz von Fußwegen liegt. Es ist daher wichtig, attraktive Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmer und – insbesondere für Fußgänger – Aufenthaltsflächen zu schaffen.

## 2.8 Handlungsansätze

### Räumliche Schwerpunkte

Sinnvoll erscheint eine Bündelung des Stadtteilzentrums in einer Form der dezentralen Konzentration, mit der die heutige Struktur aufgenommen und verfestigt wird: Das Hauptzentrum liegt in der Mitte des Ortes in der Blumenstraße und ist von ganz St. Georgen Nord aus gut – überwiegend auch noch fußläufig – erreichbar. Kleinere Nebenzentren liegen für den Westen bei der Kirche St. Georg, für den Osten am Uffhauser Platz. Schwerpunkt sollte demnach in der Stärkung dieser Teilzentren liegen. Alternativen wie eine durchgehende Achse vom Uffhauser Platz bis zur Kirche St. Georg oder die Bildung von zwei Einzelzentren im Westen und Osten mit Aufgabe der zentralen Blumenstraße scheinen weder sinnvoll noch realistisch.

Neben den im Folgenden aufgeführten kleinräumigen Maßnahmen bei Verkehrswegen, Straßenraumgestaltung und Stadtbild ist natürlich die Ansiedlung attraktiver Geschäfte von zentraler Bedeutung. Mit der derzeit diskutierten Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes im Eckbereich Basler Landstraße / Obere Hardtstraße am nördlichen Ende der Blumenstraße wäre ein wichtiger Schritt zur Stärkung dieses zentralen Bereiches erreicht.

## Kleinräumige Maßnahmen

### 1. Anpassung von Geschwindigkeit und Straßenraumgestaltung:

- Minimierung des Durchgangsverkehrs durch entsprechende Wegweisung und Gestaltung der nach St. Georgen führenden Knotenpunkte,
- frühzeitige Geschwindigkeitsreduzierung durch entsprechende Gestaltung der Ortseingänge (möglich z.B. für die westlichen Ortseingänge im Zuge der geplanten Siedlungserweiterungen „Hofacker“ und „Innere Elben“),
- Verminderung der offensichtlichen Dominanz der Fahrbahn innerhalb des Straßenquerschnitts (Basler Landstraße, Tiengener Straße, Besançonallee, Blumenstraße).

### 2. Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Kernbereich des Stadtteilzentrums (Blumenstraße, Am Mettweg)

- ggf. Mischverkehrsflächen bei geringem Kfz-Aufkommen und geringer Querschnittsbreite. Alle Verkehrsmittel sind in diesen Bereichen gleichberechtigt (Blumenstraße zwischen Hartkirchweg und Andreas-Hofer-Straße).

### 3. Neuordnung der Seitenräume und Schaffung breiter Vorzonen vor den Geschäften (Blumenstraße nördlich des Hartkirchwegs, Andreas-Hofer-Straße, Am Mettweg):

- Aufenthalts- und Kommunikationsbereich,
- Raum für Präsentationsflächen, Auslagen usw.
- Raum für dezentrale Fahrradabstellanlagen.

### 4. Schaffung attraktiver Verbindungswege zwischen den verschiedenen Teilen des Stadtteilzentrums:

- Schaffung ausreichender breiter Gehwege,
- Aufwertung der Straßenabschnitte zwischen den Teilzentren (Andreas-Hofer-Straße zwischen Am Mettweg und Uffhauser Platz, Basler Landstraße zwischen Besançonallee und Blumenstraße),
- Bau attraktiver Verbindungen zwischen den neuen Wohnbauflächen und dem Stadtteilzentrum.

5. Überprüfung des Parkraumangebots (Blumenstraße, Andreas-Hofer-Straße, v.a. zwischen Blumenstraße und Uffhauser Platz)

- Schaffung einer angemessenen Zahl von Parkständen in verträglichen Bereichen
- Entfernung störender Parkstände, Verzicht auf öffentliche Parkstände bei geringen Querschnitten,
- maximal einseitiges Längsparken in Geschäftsstraßen,
- Gewährleistung ausreichender Fußgängerquerungen, keine Barrieren aus parkenden Autos vor den Geschäften,
- Anlage von zentralen Parkplätzen in geringer Entfernung zu den Geschäften.

6. Umgestaltung funktional gestalteter Knotenpunkte und Platzbereiche (Knotenpunkt Hartkirchweg / Blumenstraße, Uffhauser Platz):

- Rückbau von Verkehrsflächen, die nach dem heutigen Stand der Verkehrsplanung überdimensioniert sind,
- Entsiegelung großer asphaltierter Flächen,
- Schaffung attraktiver Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität,
- Raum für Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung (Straßenfest, Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt usw.).

7. Maßstäbliche und identifikationsstiftende Gestaltung und Möblierung der Straßenräume:

- Hervorhebung der städtebaulichen Besonderheiten, z. B. attraktiveres Umfeld für die Brunnen in der Andreas-Hofer-Straße,
- Akzentuierung historischer Bereiche durch Pflasterung, z. B. Vorzonen historischer Gebäude,
- attraktive Straßenbeleuchtung, Gewährleistung der Sicherheit der Fußwege,
- Wegweisung zu Geschäften, Vereinen und öffentlichen Einrichtungen.

### 3 Schulwegsicherheit

#### 3.1 Hintergrund

Ein wichtiger Ansatzpunkt zur Förderung der Nahmobilität ist der Schulweg, da hier schon in frühem Lebensalter Mobilitätsverhalten gelernt wird. Immer öfter werden Kinder von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht. Es wird ein Teufelskreis in Gang gesetzt, da durch den anwachsenden Verkehr die Verkehrssicherheit insbesondere im Umfeld der Schulen sinkt, worauf wiederum das Bringen / Holen aus Sicherheitserwägungen ausgeweitet wird. Mit der Verbesserung von Sicherheit und Komfort der Schulwege können Anreize geschaffen werden, dass wieder mehr Kinder zu Fuß zur Schule gehen. Gründe dafür, dass Eltern ihre Kinder zur Schule fahren, sind u. a.

- veränderte Familienstrukturen und ein geändertes Mobilitätsverhalten.
- Zwischen Wohnung und Schule bestehen oft große Entfernungen, v.a. bei locker bebauten Wohngebieten oder bei der Konzentration von Schulstandorten.
- Durch die zunehmende Anzahl von besonderen Schulformen (Privatschulen etc.) besuchen selbst Grundschul Kinder oft nicht mehr die nächstgelegene Schule. Das Einzugsgebiet einer Schule kann sich auf das ganze Stadtgebiet und die Region erstrecken.
- Der Schulweg ist sehr unattraktiv und gefährlich (Stark befahrene Straßen, Eisenbahntrassen, soziale Problempunkte)
- Nachrichten über Unfälle oder andere Zwischenfälle auf dem Schulweg lassen Eltern sensibler reagieren.

Neben dem Schulweg zu Fuß und der Mitfahrt bei den Eltern sind die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (v. a. zu weiterführenden Schulen, teilweise aber auch bereits in der Grundschule) und die Fahrradfahrt typische Schulwegformen.

Der selbstständig zurückgelegte Schulweg ist mehr als die reine Fortbewegung. Ziel sollte es daher sein, mit verschiedenen Maßnahmen insbesondere den Schulweg zu Fuß wieder attraktiver zu machen.

Gründe für eine stärkere Förderung des Schulwegs zu Fuß sind:

- Je mehr Schüler zu Fuß unterwegs sind, desto stärker treten sie in das Bewusstsein anderer Verkehrsteilnehmer. Die Schüler sind im Straßenraum deutlich präsent.
- Die Schüler trainieren das Verhalten im Straßenverkehr. Wichtig ist dabei die Aufklärung über Gefahrenquellen (z. B. Querungen von Hauptverkehrsstraßen, Bahngleisen o.ä.), vermieden werden sollte eine pauschale Ängstlichkeit vor dem öffentlichen Raum.

- Die Bewältigung des Schulwegs stärkt die Selbständigkeit und das Selbstbewusstsein der Schüler.
- Auf dem Schulweg können die Kommunikation und soziales Verhalten unter Gleichaltrigen trainiert werden.
- Die Schüler können ihrem Bewegungsdrang nachgehen und erhalten die notwendige Bewegung.
- Die Bewusstseinsbildung für umweltfreundliche Mobilität wird gefördert.
- Die Neugier der Kinder wird durch Erlebnisse beim Schulweg befriedigt.

Ansätze zur Förderung des „zu Fuß Gehens“ sind neben Initiativen wie dem internationalen Aktionstag „I walk to school“ eine Verbesserung der Schulwegsicherheit und Informationen über den sicheren Schulweg.

Bislang wird in Freiburg die Schulwegplanung - also die Information über empfehlenswerte und unsichere Schulwege für die Kinder - freiwillig i.d.R. auf Initiative der Schulen oder Eltern und mit Unterstützung der Stadtverwaltung durchgeführt. Schulwegpläne liegen deshalb nicht flächendeckend vor und werden nur unregelmäßig aktualisiert. Bei den Darstellungen im Plan orientiert sich die Stadt Freiburg an Empfehlungen des Innenministeriums Baden-Württemberg sowie des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft.

Ziel der beispielhaften Untersuchung eines Schulweges im VEP ist es, ein über die vorliegenden Empfehlungen hinaus gehendes Muster für die Analyse und mögliche Lösungsansätze / Maßnahmen zu erhalten, das bei Bedarf oder idealerweise auch systematisch auf andere Schulwege übertragen werden kann. Neben der Schulwegsicherheit zu Fuß insbesondere für Grundschüler werden auch Sicherheitsaspekte der anderen Anreiseformen kurz behandelt.

Wegen der gleichzeitigen Untersuchung des Stadtteilzentrums von St. Georgen und wegen der dortigen Häufung von drei Schulen (Schneeburgschule, Theodor-Heuss-Gymnasium und freie Waldorfschule) wird Uffhausen ausgewählt.

### **3.2 Herausforderungen der Schulwegsicherheit**

Trotz intensiver Verkehrserziehung sind (Grund-) Schüler im Straßenverkehr besonders gefährdet. Aufgrund ihres Alters können sie den Verkehr und das Risiko bestimmter Verhaltensweisen noch nicht wie Erwachsene einschätzen. Klassischerweise zielt die Verkehrserziehung darauf ab, dass die Kinder Gefahren möglichst aus dem Weg gehen und Gefährdungspotentiale plakativ aufgezeigt werden.

Wesentliche „harte“ Elemente sind z. B. der „sichere Schulweg“ mit verkehrstechnischer Ausstattung wie Fußgänger-Lichtsignalanlagen oder die Bedeutung der „Bordsteinkante“ als Grenze zwischen dem sicheren Fußweg und der gefährlichen Fahrbahn. In Deutschland weniger verbreitet sind dagegen „weiche“ Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger wie die Benutzung von Reflektoren.

Die Schwierigkeit beim Schutz der Kinder als Fußgänger ist der Unterschied zwischen dem Verhalten der Kinder und der erwachsenen Meinung, wie sich Kinder verhalten bzw. dem Wunsch erwachsener Verkehrsteilnehmer, wie sich Kinder auf dem Schulweg verhalten sollen.

Statt dem Schlagwort „Der sicherste Schulweg ist nicht immer der kürzeste“ sollte eher die Frage gestellt werden, wie möglichst alle Wege sicher werden können oder wie der sicherste Weg auch der für die Kinder attraktivste Weg sein kann.

Die Gründe hierfür sind u.a.:

- Die Sicherheit eines Weges für Kinder wird mit dem Bewusstsein eines Erwachsenen definiert.
- Von Schülern werden Umwege erwartet in einer Zeit, in der viele Eltern kaum noch einen Weg zu Fuß zurücklegen und Reisezeitreduzierung ein wesentliches Ziel der Verkehrsplanung darstellt.
- Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass immer der gleiche Weg gewählt wird.
- Für Kinder ist auch der Weg das Ziel. Die Schüler lassen sich von eigenen Interessen leiten und nicht von Plänen.

### **3.3 Schulsituation St. Georgen**

Im ausgedehnten Stadtteil St. Georgen gibt es drei Grundschulen, neben der Schneeburgschule in Uffhausen die Schönbergschule für den Westen der Ortschaft und die Karoline-Kaspar-Schule im Gebiet Vauban. Durch die hohe Schuldichte und die zentrale Lage der Schulen bestehen günstige Einzugsbereiche mit Radien von maximal rund einem Kilometer. Die meisten Schüler wohnen in direkter Nachbarschaft ihrer Schule.

St. Georgen ist zudem Standort weiterführender Schulen. So befinden sich das Theodor-Heuss-Gymnasium und die Freie Waldorfschule im Stadtteil. Hieraus resultieren längere Schulwege innerhalb Freiburgs, aber auch über die Stadtgrenzen hinaus.

Zentrale Haltestellen für den Schülerverkehr sind die „Innsbrucker Straße“ als nächstgelegene Stadtbahnhaltestelle und die „Gabelsbergerstraße“ als Bushaltestelle der Linie 11 sowie für Schülerfahrten des regionalen Busverkehrs.

### 3.4 Analyse der Schulwegsicherheit

#### Schulweg zu Fuß

Der Schulweg zu Fuß sollte auch weiterhin die hauptsächliche Anreiseform sein. Da der Schulweg neben der reinen Entfernungsüberwindung auch eine starke soziale Funktion hat, sind sowohl die direkte Umgebung der Schule als auch der Weg von der Wohnung zur Schule zu untersuchen.

#### Umgebung der Schule:

Für das Umfeld der Schule sind die Sicherheit der Erreichbarkeit aber auch die Aufenthaltsqualität wichtig.

Kriterien für sichere Erreichbarkeit sind:

- Qualität der angrenzenden Straßen (Belastung, Geschwindigkeit etc.),
- die Breite der angrenzenden Gehwege,
- sichere Überwege,
- sichere Zugänge (Fußwege, Unterführungen),
- ausreichende Sichtverhältnisse, z.B. durch kontrolliertes Halteverbot, geeignete Bepflanzung.

Kriterien für Aufenthaltsqualität und Sicherheit:

- Breite Vorzonen vor dem Schulgebäude als Kommunikationsort, ggf. in Schulhof übergehend,
- Vermeidung von Nischen, dunklen Ecken und starkem Pflanzenbewuchs, Beleuchtung.

#### Beispiel Uffhausen

Positiv:

- Lage der Schulen in 30 km/h-Zone,
- Lage der Schulen vom Straßenrand zurückgesetzt,
- Direkte Fußwegverbindungen aus mehreren Richtungen.

Mögliche Sicherheitsprobleme:

- großzügiger Ausbau des Ortseingangs Andreas-Hofer-Straße, breite Fahrbahn direkt vor der Schule
- Lage der Schule in aufgelockertem Schulzentrum mit dichtem Bewuchs im Bereich des Dorfbaches
- Fußgängerunterführung unter der Rheintalbahn als Zugang vom Gebiet „Bifänge“



### **Untersuchung des Umfelds:**

- Welche Punkte im Einzugsbereich der Schule sind für Kinder attraktiv (z.B.: Kiosk, Brunnen, Spielplatz, Tiergehege)?
- Welche Umwege sind den Kindern zuzumuten, wo sollte eher der Straßenverkehr zurückgenommen werden?
- Welche Barrieren und Gefahrenstellen bestehen? Können diese, sofern sie nicht zu entfernen sind (z.B. Bahntrassen, Flüsse / Bäche) überwunden werden (z.B. durch Brücken), damit keine Umwege notwendig sind?
- Gibt es Gefahrenstellen, die durch Kontrolle entschärft werden können (z. B. Falschparker, überhöhte Geschwindigkeit)?
- Fehlen direkte Verbindungen oder sind sie für die Kinder nicht zu benutzen (z. B. fehlende Beleuchtung, dunkle Ecken, Verschmutzung von Fußwegen)?

Bei der weiteren Untersuchung des Schulwegs können und sollten die Kinder miteinbezogen werden:

- Die Schüler markieren mit Kreide ihren tatsächlichen Schulweg.
- Die Schüler weisen auf für sie attraktive Punkte hin.
- Die Schüler nennen Bereiche, in denen sie sich unwohl fühlen.

Das Kinderbüro der Stadt Freiburg hat entsprechende Aktionen (Stadtteil-detektive) bereits durchgeführt. Anschließend konnten einige Problempunkte durch die Stadtverwaltung entschärft werden.

### Beispiel Uffhausen

Positiv:

- Schulstandort liegt sehr zentral,
- flächendeckend 30 km/h-Zone, keine Hauptverkehrsstraße,
- Fußwegeverbindungen als Abkürzungen (Bifänge, Dortustraße),
- Stadtteilzentrum Uffhausen mit Kiosk.

Negativ:

- Beengte Verhältnisse im Altortbereich,
- schmale Gehwege, parkende Autos,
- Topografie „Bifänge“.

Fazit: Die Schule liegt zentral in einem Bereich mit vergleichsweise geringem Verkehrsaufkommen. Die Gestaltung des Straßenraums weist jedoch in einigen Bereichen Defizite für Fußgänger auf (vgl. die Analyse des Stadtteilzentrums).

### **Anfahrt mit dem Fahrrad**

Mit dem Fahrrad fahren insbesondere ältere Grundschüler und die Schüler weiterführender Schulen. Gegenüber einem Schulweg zu Fuß gelten einige andere Voraussetzungen:

- Bei der Fahrt auf der Straße müssen weitere Verkehrsregeln beachtet werden (Sicherheitstraining und „Fahrradprüfung“).
- Durch die höheren Geschwindigkeiten sind „Umwege“ auf einem sicheren Weg eher möglich.
- Eine Koordination von Fußgängern und Radfahrern ist erforderlich auf dem Schulgelände sowie bei gemeinsam genutzten Wegen (Geh- und Radwege).
- Lücken im Radwegenetz stellen ein Gefährdungsrisiko dar (z .B. Ausweichen auf Hauptverkehrsstraßen oder Gehwege).
- Ausreichende und vandalismussichere Abstellanlagen auf dem Schulgelände sind notwendig.

#### Beispiel Uffhausen

- Radfahren ist im Straßennetz gut möglich.

### **Anfahrt mit dem ÖPNV**

Nicht immer liegen Schulen und Haltestellen des ÖPNV nahe beieinander. ÖPNV-Linien verlaufen meistens entlang der Hauptstraßen, während die Schulen eher abseits an Nebenstraßen gebaut wurden.

Hierbei ist insbesondere der direkte Weg zwischen der Haltestelle und der Schule, der in der Regel von allen Schülern, die mit dem ÖPNV anreisen, zurückgelegt wird, zu analysieren. Zusätzlich zu den bei den Fußgängern beschriebenen Aspekten kommt die Sicherheit im Umfeld der Haltestelle hinzu. Dies umfasst beispielsweise:

- die Notwendigkeit der Querung einer Hauptverkehrsstraße, um zur Haltestelle zu gelangen. Insbesondere unter Zeitdruck besteht hier ein hohes Gefährdungspotenzial.
- ausreichende Breite und Sicherheit der Warteflächen.

### Beispiel Uffhausen

- Für die Wege zu den Haltestellen gelten die Ergebnisse der Analyse der Fußwege. Es müssen die Andreas-Hofer-Straße oder die Innsbrucker Straße gequert werden.
- Da innerhalb des VAG-Netzes dichte Takte bestehen, verteilen sich die Schüler auf mehrere Fahrten. Probleme durch Gedränge und lange Wartezeiten sind nur in geringem Maße zu erwarten.
- Die (älteren) Schüler, die mit dem ÖPNV anreisen, nehmen teilweise dieselben Wege wie die Grundschüler, die zu Fuß zur Schule gehen. Sie sind damit Vorbild für das Verhalten der Grundschüler, v. a. bei Straßenquerungen.

### **Anfahrt mit dem Pkw:**

Dass Kinder mit dem Pkw zur Schule gefahren werden, muss prinzipiell als Folge der eingangs beschriebenen Entwicklungen akzeptiert werden. Es liegt jedoch im berechtigten Interesse der Schule und ihrer Schüler, den hierdurch entstehenden Verkehr möglichst zu reduzieren und in geordnete Bahnen zu lenken.

Da Kinder nur eingeschränkt zwischen stehenden und rollenden Fahrzeugen unterscheiden können, stellen haltende Fahrzeuge eine hohe Gefahr für sie dar, vor allem wenn hierfür die Gehwegfläche oder gar ausgewiesene Fußgängerüberwege belegt werden.

Mögliche Sicherheitsprobleme sind:

- Aussteigende Kinder werden einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt (z. B. Ausstieg auf der Straße, Ausstieg unter Zeitdruck).
- Haltende Eltern gefährden andere Schüler (z. B. Halten auf dem Fußgängerüberweg, im Zugangsbereich der Schule oder an der Bushaltestelle).
- Haltende Eltern gefährden oder behindern andere Verkehrsteilnehmer (z. B. Halten auf der Fahrbahn, an der Bushaltestelle, oder auf dem Radweg).
- Zeitdruck am Morgen lässt eine erhöhte Geschwindigkeit und mangelnde Aufmerksamkeit befürchten.
- Umweg- und Wendefahrten im Umfeld der Schule werden notwendig, wenn die Schule nicht z. B. direkt am Weg zum Arbeitsplatz liegt.

### Beispiel Uffhausen

- Die Schulen liegen eher ungünstig zum Straßennetz des Einzugsbereichs der Schule und nur für wenige Bewohner direkt „am Weg“ zur Arbeit. In den meisten Fällen würde für die Anfahrt der Schüler ein Umweg gefahren werden, bei dem die „Andreas-Hofer-Straße“ zweimal durchfahren wird und in der Nachbarschaft der Schule gewendet werden muss. Für Fußgänger bestehen dagegen eine Vielzahl von Fußweg-Direktverbindungen.
- Ein Großteil der Schüler muss die „Andreas-Hofer-Straße“ im Bereich der Schule überqueren.
- Die gesamte Anfahrt zur Schule führt durch 30-km/h-Zonen. Insbesondere bei hohem Zeitdruck am Morgen muss befürchtet werden, dass bei längeren Anfahrtswegen durch die umliegenden Wohngebiete überhöhten Geschwindigkeiten auftreten.

Fazit: Die Schulen in Uffhausen können mit gutem Grund als „fußgängergerechte Schulen“ gesehen werden. In den meisten Fällen besteht kein Anlass, Schüler mit dem Auto zur Schule zu fahren. Wenn trotzdem ein hoher Pkw-Anteil besteht, sind Maßnahmen zu ergreifen, da insbesondere im Bereich der „Andreas-Hofer-Straße“ mit einem hohen Gefährdungspotential für Fußgänger zu rechnen ist.

## **3.5 Handlungsansätze für die Schulwegsicherheit:**

### **Schulwegpläne**

- Überprüfung der Definition des „sicheren Wegs“
  - Kann ein generelles positives Image des Schulwegs zu Fuß erzielt werden (nicht: „der Schulweg zu Fuß ist insgesamt unsicher, aber auf dieser Route müsste es eigentlich gehen“, sondern „eigentlich kann mein Kind überall zur Schule gehen, aber dieser Weg ist sein und mein Lieblingsweg“)?
  - Sorgen bestimmte Verkehrssituationen dafür, dass bestimmte Bereiche oder Wege für die Kinder ein hohes Gefährdungspotential darstellen?
  - Wie kann ein Gefährdungspotential reduziert werden?
  - Welche Wege sollten trotzdem von den Schülern gemieden werden?
- Erweiterung der Schulwegpläne zu Stadtteilplänen (vgl. Kinderstadtpläne)
  - nicht nur Aufnahme des Status Quo und Darstellung von sicheren Schulwegen, sondern Erweiterung zur Grundlage für kindgerechte Maßnahmen bei der Stadtentwicklung.

- Berücksichtigung wichtiger oder interessanter Ziele der Kinder, nicht nur den direkten Schulweg.
- Weiche Lenkung der Schüler auf sichere Schulwege durch die kindgerechte Erhöhung der Attraktivität bestimmter Wege. Notwendige Umwege müssen für die Kinder sehr attraktiv sein.

### Infrastrukturmaßnahmen

- Sicherheit der Gehwege (z. B. Andreas-Hofer-Straße, Bozener Straße, Schneebergstraße)
  - Ausreichende Breite, zumindest zwei Kinder sollten nebeneinander gehen können.
  - verbesserte Sicht (Ordnen und Kontrolle des Parkens)
- Dimensionierung der Straßen im Schulumfeld nach dem Maßstab der Fußgänger (z. B. Ortseingang Andreas-Hofer-Straße).
  - Gewährleistung geringer Geschwindigkeiten
  - Sicherer Übergang vor der Schule, z. B. durch Fahrbahnverengung
- Ausweisung von „Elternhaltestellen“<sup>1</sup> in einiger Entfernung zum Schuleingang in verkehrsgünstiger Lage
  - Bau bzw. Ausweisung spezieller Halteplätze
  - Kontrolliertes Halteverbot vor der Schule
  - Vermeidung von Wendefahrten über den Bereich der Schule
  - Hochwertige und sichere Gestaltung des Wegs von der „Elternhaltestelle“ zur Schule
- Hochwertige und sichere Gestaltung des Wegs von den ÖPNV-Haltestellen zur Schule (z. B. Verbindung Stadtbahn-Haltestelle Innsbrucker Straße - Schulzentrum, Querung der Innsbrucker Straße).
  - Vermeidung von Umwegen auf dem Weg von der Haltestelle
  - Vermeidung von Risiken auf dem Weg (z. B. „Abkürzung“ über Bahngleise oder Hauptverkehrsstraßen)

---

<sup>1</sup> Vgl. Bernhard MEYER (1999): Spielraumrisiko; Bassenauer, Griesheim

## Organisatorische Maßnahmen

- Kombinierte Gesundheits- und Verkehrserziehung, die auch die Chancen des Schulwegs zu Fuß vermittelt.
- Auffrischung der Verkehrserziehung für die Eltern, gemeinsame Veranstaltungen in denen die Schüler ihren Eltern beweisen können, wie gut sie sich im Straßenverkehr auskennen.
- Förderung der Sichtbarkeit der Schüler (z. B. Verteilung von Reflektoren, Information der Eltern über Bedeutung auffälliger Kleidung und Reflektoren).
- Förderung der umweltbewussten Lehrermobilität als Vorbild für die Schüler.
- Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsmittel in die Verkehrserziehung (Angebot der VAG „Bus- und Straßenbahnschule“).
- Schulansprechpartner bei der Stadtverwaltung (vgl. Fußgängerbeauftragter/ Fußgängerpauschale Kapitel 3.6) bei Problemen der Schulwegsicherheit (z. B. Ausfall der Beleuchtung, Falschparker) und möglichst umgehende Behebung der Probleme.
- Hinwirken auf die Bildung von Fahrgemeinschaften bei den Eltern, ggf. „Bürger-Schulbus“ (Bsp. Bifänge).