



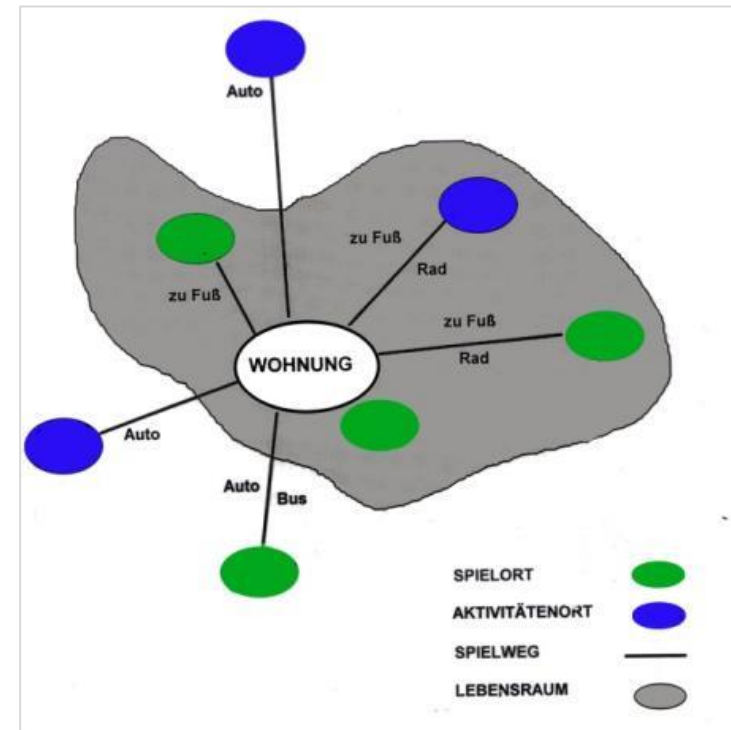
Berücksichtigung der Belange von Kindern in der Verkehrsplanung – Wie kann das gehen?

Dipl.-Ing. Juliane Krause, SRL
plan&rat, Braunschweig



Warum ist das Thema wichtig?

- Die Situation in unseren Städten behindert die eigenständige Mobilität unserer Kinder.
- Die Verkehrssituation macht Eltern am meisten Angst.
- Kinder und Jugendliche haben einen gesetzlichen Anspruch auf eine gesunde Entwicklung.
- Kindern und Jugendliche nutzen den öffentlichen Raum stärker als Erwachsene.
- Die Belange von Kindern werden wenig berücksichtigt.



Grafik: © Juliane Krause



Inhalt

- Problemaufriss
- Daten und Fakten zur Kindermobilität
- Anforderungen an den öffentlichen Raum aus Kindersicht
- Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen
- Beispiele



Rechtliche Grundlagen

- UN-Kinderrechtskonvention (Recht auf körperliche Unversehrtheit)
- AGENDA 21(1992)
- Europäische Charta über die Beteiligung der Jugendlichen am Leben der Gemeinden und Regionen
- Kinder- und Jugendhilfegesetz (KJHG)
- Baugesetzbuch (BauGB)
- Gemeindeordnungen (z.B. Niedersächsische Gemeindeordnung (NGO))

§22e NGO:

„ Die Gemeinde soll Kinder und Jugendliche bei Planungen und Vorhaben, die ihre Interessen berühren, in angemessener Weise beteiligen. Hierzu soll die Gemeinde über die in diesem Gesetz vorgesehene Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner hinaus geeignete Verfahren entwickeln und durchführen.“

§3 BauGB: Beteiligung der Öffentlichkeit :
(1) Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung...

„ Auch Kinder und Jugendliche sind Teil der Öffentlichkeit im Sinne des Satzes 1.“



Planungskonzepte mit Kinder-/ und Jugendbeteiligung

Planungskonzept / Aufgabe	Beispiele
Stadtentwicklungsplanung	Möln, Wiesbaden
Dorfentwicklungsplanung	Schafflund (SH), Todenbüttel (SH)
Stadtteilrahmenplan	Stadtteil Weidenpesch (Köln), Osnabrück
neues Baugebiet	Stuttgart, München-Riem, Haby (SH)
Fuß- und Radverkehrskonzepte	Aachen, Braunschweig
Problemorientierte Bestandsanalyse	Leipzig, Hagen-Vorhalle, Hannover-Laatzten
Wohnumfeldgestaltung	Hamm
Schulwegsicherheit	Hannover, Frankfurt
Verkehrsentwicklungsplan	Flensburg, Kiel, Mannheim
Straßenraumgestaltung	Herne, Berlin, Halle
Platzgestaltung	Nordhorn, Hannover (Brachfläche), München (Blockinnenfläche)
Fußgängerzone	Wolfenbüttel, Meißen, Langenhangen
Grünbereiche / Parks	Stadtpark Schwarzenbeck, Rheinufer Düsseldorf
Bushaltestelle	Gemeinde Lasbek

Quelle: Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung, FGSV (2010)



Kinder (und Ältere) gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuß.

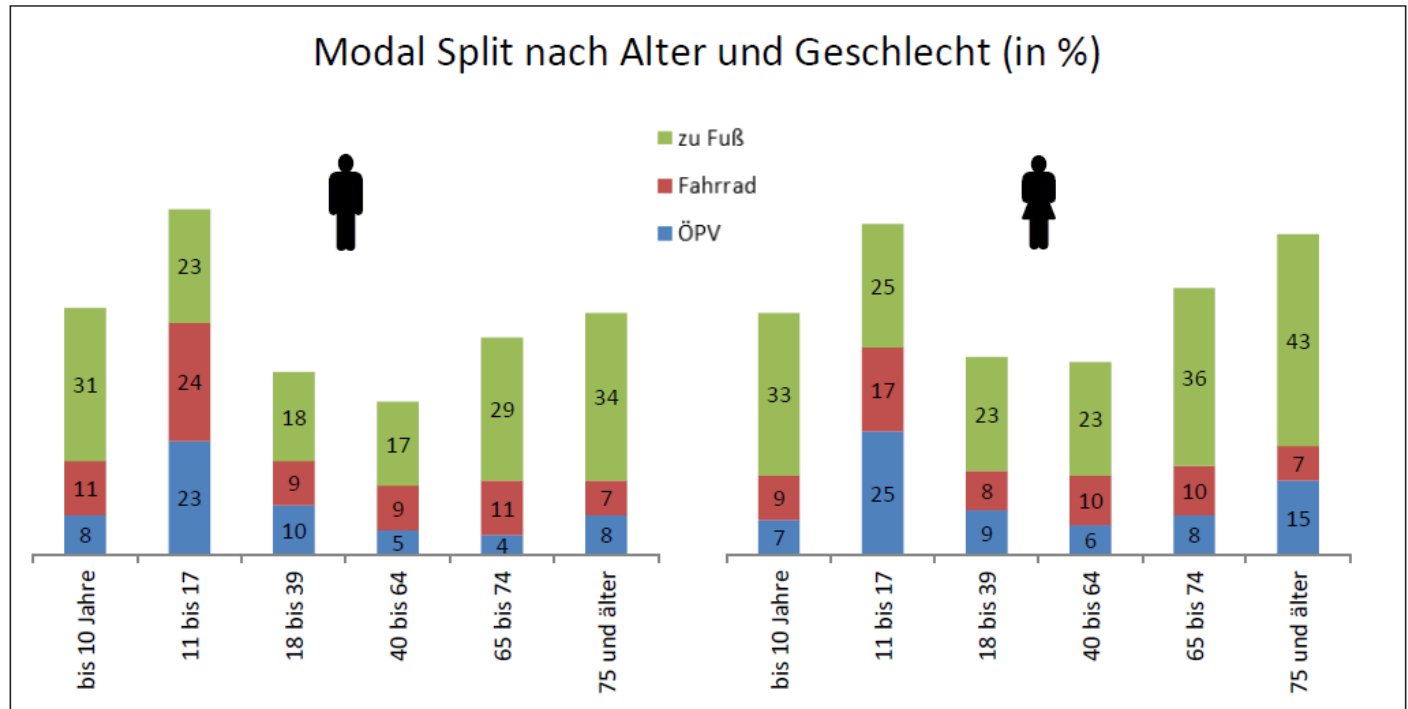


Abb. Modal-Split-Anteile von nicht motorisierten Verkehr und öffentlichen Verkehr nach Geschlecht und Altersklassen in Deutschland, 2008 eigene Darstellung nach (BMVIT 2012) (Quelle: Difu)

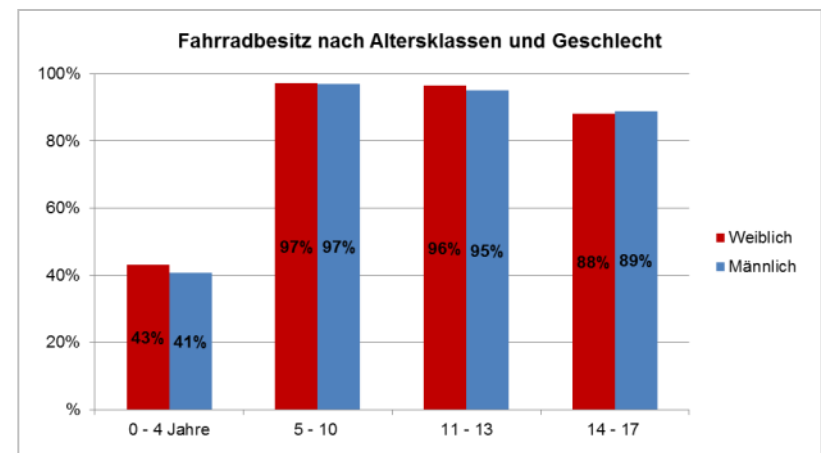


Das Fahrrad: Verkehrsmittel und Spielgerät

- Das Einstiegsalter liegt bei etwa vier Jahren.

Fahrradbesitz

- Bei den 5 Jährigen
38 % (2002)
50 % (2008)
- Bei den 6 -10 Jährigen
93 % (2002)
98 % (2008)



Quelle: ILS 2012, eigene Berechnungen nach MID 2008.

Bedeutung des Fahrrades (13-14 Jährige)

- Jungen haben im Schnitt positivere Einstellung zum Radfahren.
- Sie schätzen es als Transportmittel und Sportgerät.
- Sie stufen das Radfahren als zuverlässiger, schneller, vertrauter und schöner ein als Mädchen.



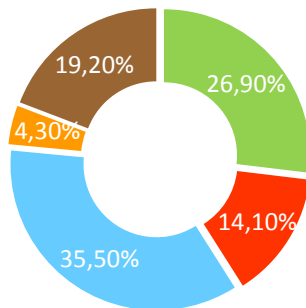
Fahrradnutzung auf dem Schulweg

Vorteile

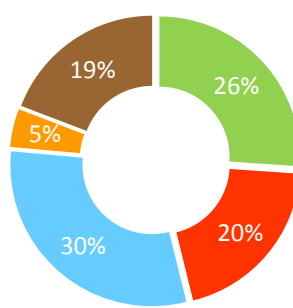
- Förderung der motorischen Entwicklung
- Selbstständiges Bewegen im Straßenverkehr
- Gesunder Lebensstil
- Stärkung von Selbstvertrauen und Selbstsicherheit



Schüler¹, weiblich



Schüler¹, männlich



- zu Fuß
- MIV (Mitfahrer)
- ÖPV
- Fahrrad
- MIV (Fahrer)



Anforderungen an den öffentlichen Raum aus Sicht von Kindern und Jugendlichen

- sichere Querungsstellen
(mehr Zebrastreifen, Ampeln)
- Vermeidung von Sichthindernissen
(parkende Autos, Hecken,...)
- mehr Spielstraßen und separate Fußwege
in Wohngebieten
- breite Gehwege, mehr Radwege,
gutes ÖV-System
- Einschränkung des Autoverkehrs
- Rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmer,
insbesondere Pkw-Fahrer
- mehr Grün, mehr Natur
- Sauberkeit

(Quelle: Krause, Juliane et al. (2005). Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht). Auftraggeber: Bundesanstalt für Straßenwesen)





Anforderungen an den öffentlichen Raum aus Sicht von Kindern und Jugendlichen

- Anforderungen sind altersabhängig

Grundschulkinder (6-11 Jahre):

- Sicher zu Fuß
- Aufenthaltsqualität
- Sicher mit Rad/ gute Radwege
- Freunde treffen auf Straßen und Plätzen



Ältere Kinder (12-14 Jahre):

- Verkehrssicherheit
- Soziale Sicherheit
- Wenig Lärm und Abgase
- Gute ÖPNV-Anbindung
- Durchgängige Radverkehrsverbindungen





Was kann die Planung tun?

- Weniger und langsamer Autoverkehr (Entschleunigung, z. B. Tempo30 in Wohngebieten, vor Schulen!)
- Spielraumvernetzung
- Qualität bei der Infrastruktur
- Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Planung



Bewusstseinschärfung der Erwachsenen
für kindliche Belange und Fähigkeiten



Weniger und langsamer Autoverkehr

- Möglichst gleichartige Verkehrsverhältnisse in den Wohngebieten
 - flächenhafte Verkehrsberuhigung
 - flächendeckend Tempo 30-Zonen
- Geschwindigkeitsreduktion in Hauptverkehrsstraßen mit sensiblen Nutzungen
- Abbau von Gehwegparken
- Autoarme Wohngebiete





Spielraumvernetzung: sichere und attraktive Fuß- und Radverkehrsnetze

Quellen und Ziele:

- Schwerpunkte der Wohnbebauung
- Kindertagesstätten
- Schulen, zunehmend auch nachmittägliche Treffpunkte
- **Einkaufsmöglichkeiten**, auch Kioske
- **die Innenstadt/ das Zentrum**
- Sport- und Spielanlagen
- (Park-)Plätze
- Freizeiteinrichtungen
- Parks
- Haltepunkte des ÖV
- Übergangsstellen in die freie Landschaft



Quelle: Verkehrskonzept Haste



Infrastruktur: Breiten von Fuß- und Radwegen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m
	Mindestmaß	1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m
Einrichtungsradschwergewicht	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)
gem. Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke	≥ 2,50 m

Anlagentyp	Breite des Fußweges
Gehweg innerorts (Wohngebiet)	2,50 m
Straßenunabhängig geführter Weg	3,00 m

Wesentliche Regelwerke (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)

- Richtlinie für die Anlage von Straßen (RASt06)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)
- Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung (2010)



Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

Sichere / Attraktive Radverkehrsverbindungen

→ Voraussetzung ist die Einhaltung der Breitenmaße nach ERA 2010

Einrichten von Fahrradstraßen

Hauptverbindungen des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz (z. B. zum Schulzentrum, zur Innenstadt)



Netzdurchlässigkeit

- Öffnen von Einbahnstraßen
- Sackgassen weiterführen
- Verbindungen schaffen
- Zeitliche Öffnung von Fußgängerzonen





Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

Faire Ampelschaltung

Anpassen der Ampelschaltungen an die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden, besonders vor, Schulen, Kitas etc.

- Verlängerung der Grünzeiten
 - Verminderung der Wartezeit
 - Blinkampeln
 - Count-Down-Ampel
 - Tasten in Kinderhöhe
 - Sprechende Ampel
- Überprüfung der Ampelschaltung zugunsten des Fußverkehrs





Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

Querungsanlagen

Mittelinseln

- Geringe Abstände zw. den Mittelinseln
- Mindestmaß 2,50 m als Aufstellfläche
- Vorgezogene Seitenräume verkürzen den Weg



Fußgängerüberwege (FGÜ) (Zebrastreifen)

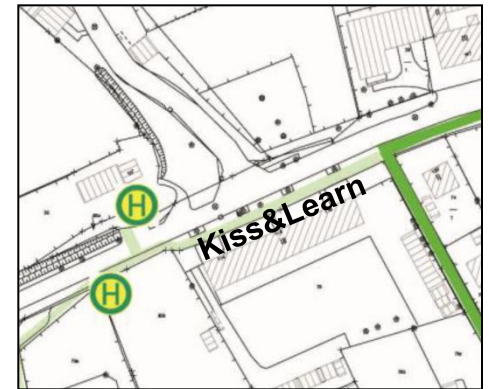
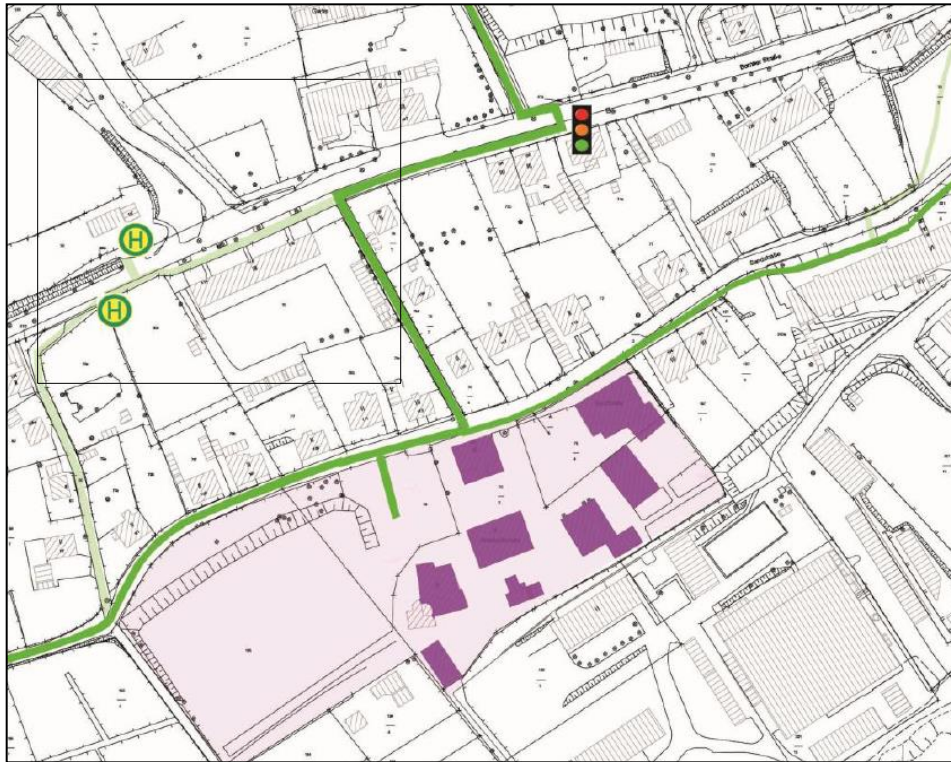
- FGÜ geben dem Fußverkehr Vorrang
- FGÜ erhöhen die Verkehrssicherheit, wenn sie ordnungsgemäß eingerichtet sind und Sichtbeziehungen ermöglichen
- FGÜ sind kostengünstig





Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

Elternhaltestellen „Kiss&Learn“ im näheren Umfeld



Beispiel Chemnitz



Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen

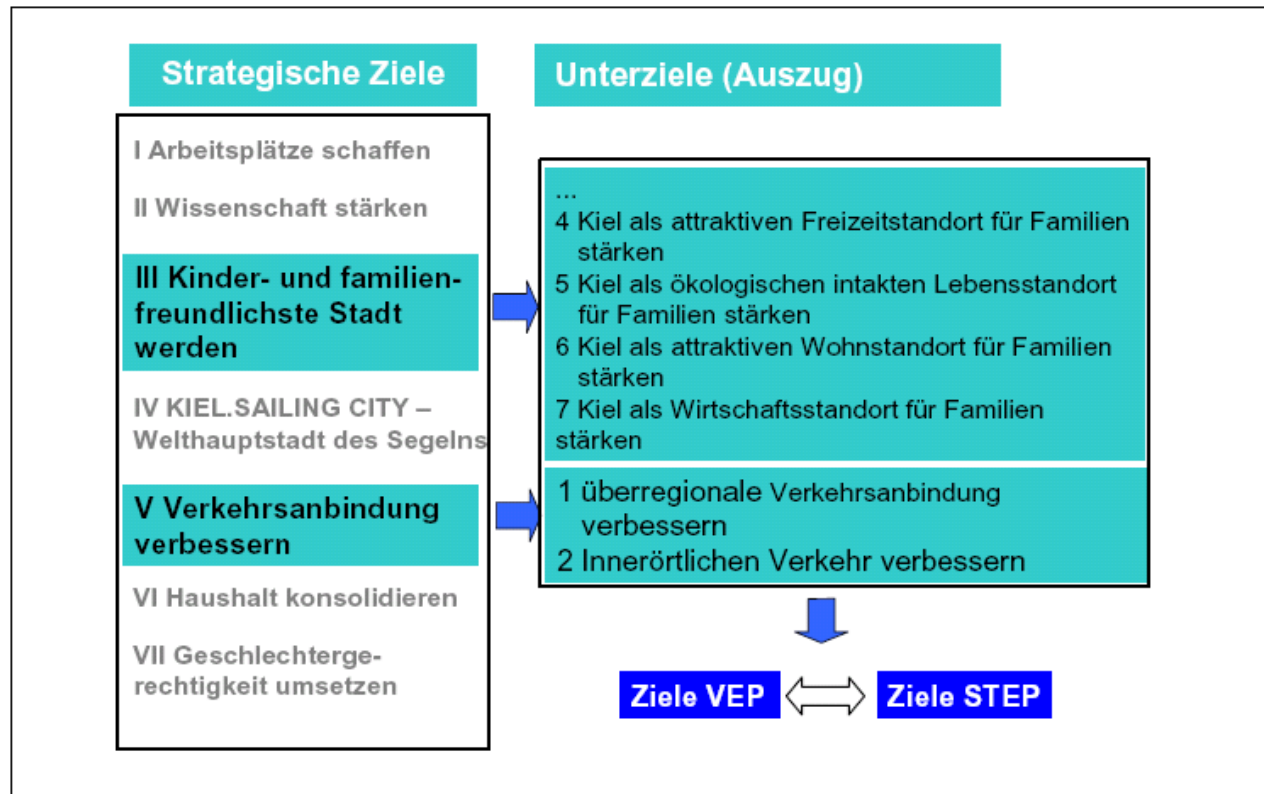
Beispiele Elternhaltestellen: Oberhausen, Garbsen, Erlangen





Beispiel Kiel „Kinderwegeplan als Teil des VEP“

Grundlage: Strategische Ziele der LH Kiel



Quelle: LANDESHAUPTSTADT KIEL, Verkehrsentwicklungsplan 2008 – Mobil in Kiel (2007)



Fußwegeachsen und Kinderwegepläne

Leitlinien und Zielvorstellungen

- Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass Kindern und Jugendlichen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird.
- Der ÖPNV ist stärker auf die Belange von älteren Kindern/Jugendlichen auszurichten.
- Kinder und Jugendliche sind bei Themen, die ihr Lebensumfeld betreffen, in angemessener Weise zu beteiligen.

Qualitätsstandards

Grundsätzliche Anforderungen

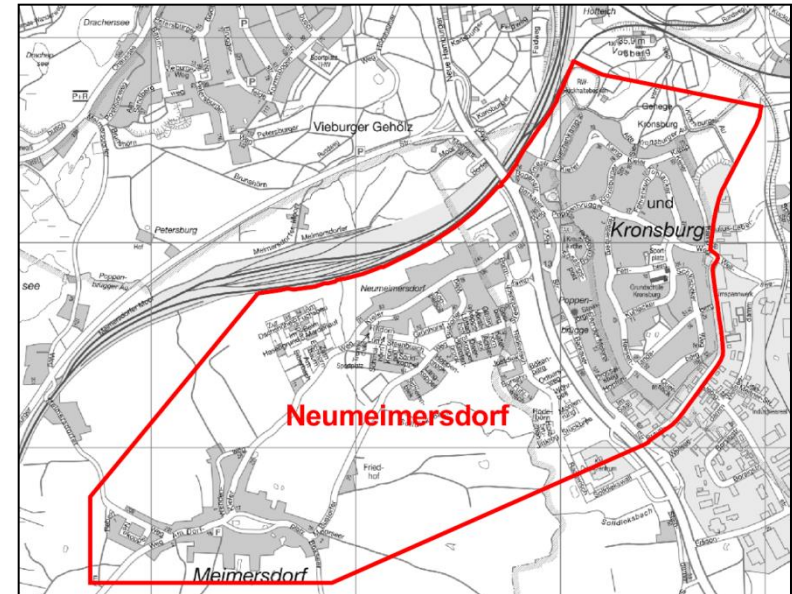
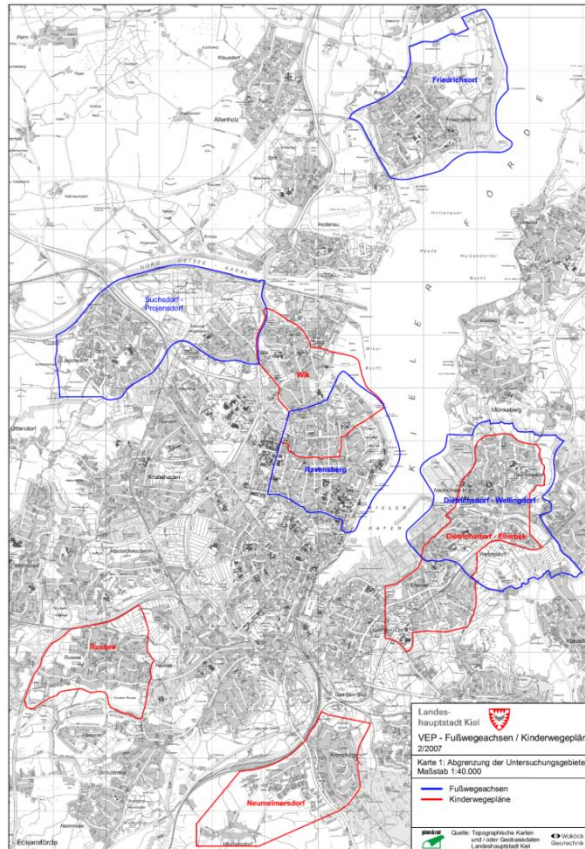
- Entschleunigung des motorisierten Verkehrs
- Berücksichtigung der alters- und geschlechtsspezifischen Anforderungen
- Sichere und zusammenhängende Vernetzung von Wohn- und Spielorten
- Qualität im Erschließungssystem

Qualitäten Hauptfußwegeachsen

- Vernetzung Spiel- und Aufenthaltsorte auf sicheren Wegen (Z325, T30, T30 Streckengebote)
- Fußwegbreite 2,50 m
- Kein Gehwegparken



Fußwegeachsen und Kinderwegepläne: Die Untersuchungsgebiete



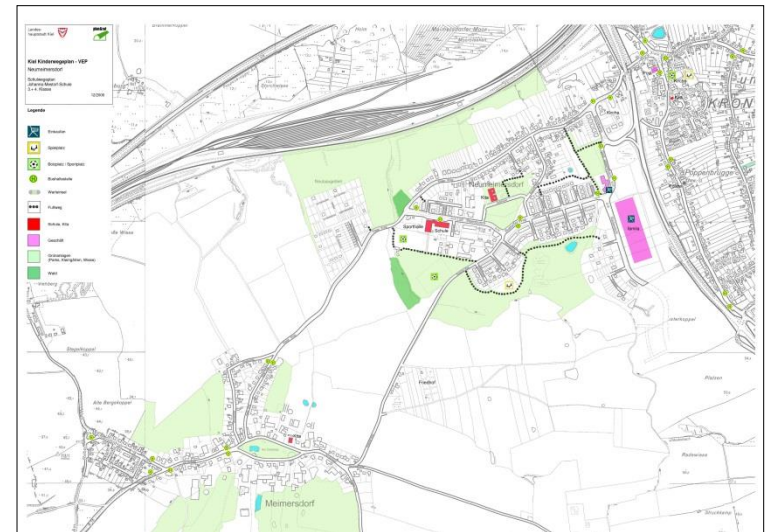
Stadtteil Neumeimersdorf



Kinderwegeplan Kiel-Neumeimersdorf

Vorgehensweise / Methodik

- Kartierung der relevanten Ziele für Mädchen und Jungen
- Systematische Ortsbegehungen
- Präparierter Kinderstadtplan
- Ermittlung der relevanten Wegebeziehungen, weitere attraktive Orte und Gefahrenpunkte aus Sicht der Kinder (Beteiligungsverfahren in Zusammenarbeit mit Sozialdezernat und Polizei)





Beteiligung von Kindern

(Grundschule Neumeimersdorf 3./4. Klasse)

- attraktive / gefährliche Orte
- Spielorte (Hitliste)
- Schulwege, Spielwege





Übergabe der Ergebnisse an das Tiefbauamt



Ihre „Kinderwegepläne“ übergaben Jungen und Mädchen der dritten und vierten Klassen in der Johanna-Mestorf-Schule an Rainer Bohn vom Tiefbauamt (Mitte), daneben Rektorin Angela Günther. Fotos: dt

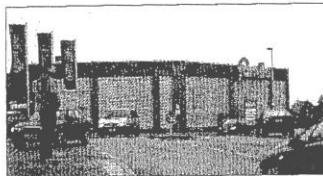
Wo für Kinder auf den Wegen die Gefahr lauert

Neumeimersdorfer Grundschüler übergaben ihre Ergebnisse an das Tiefbauamt

Neumeimersdorf – „Die Autos fahren viel zu schnell“, findet Niklas (9) und seine Klassenkameraden stimmen zu: „Die rasen so, da kommt man gar nicht über die Straße“. Welche Wege die Kinder in und um Neumeimersdorf überwiegend nehmen und wo ihrer Ansicht nach Gefahren lauern, haben sie nun für die Stadtverwaltung dokumentiert.

Von Karin Jortz

Kritisch hatten die Jungen und Mädchen der dritten und vierten Klassen an der Johanna-Mestorf-Schule die Verkehrssituation unter die Lupe genommen und mit Hilfe der Moderatoren für Kinder, freundliche Planung, Martina Wölter und Peter Kokocinski notiert, welche Wege sie zur Schule und in ihrer Freizeit zurücklegen, ob sie radeln, mit dem Auto gebracht werden oder zu Fuß gehen und welche Situationen ihnen ge-



Die gefährlichste Ecke in Neumeimersdorf ist nach Ansicht von Schulkindern am Einkaufszentrum im Grot Steenbusch, wo sie die Situation trotz der Verkehrsinseln als unübersichtlich empfinden.

fährlich erscheinen. Juliane Krause vom Büro plan & rat aus Braunschweig hatte die Daten im Auftrag der Stadt aufbereitet, so dass die Klassen nun die Vorlagen für einen Kinderwegeplan von Meimersdorf, Neumeimersdorf und Kronburg an Rainer Bohn vom Tiefbauamt übergeben konnten.

„Das habt ihr wunderbar gemacht“, lobte Verkehrsplanerin Juliane Krause, die auch

dokumentierte, wo sich die Kinder nach der Schule gern aufhalten, nämlich auf dem Sportplatz und im Garten zu Hause oder bei Freunden. „Die Wege, die ihr nehmt, müssen sicher sein, damit ihr dann auch allein durch das Wohngebiet gehen oder mit dem Rad fahren könnt“, erklärte die Planerin. Besonders bemängelten die Kinder die unübersichtliche Situation vor dem Einkaufs-

zentrum im Grot Steenbusch, weil sie trotz Verkehrsinseln das Gefühl hätten, dass „Autos von allen Seiten gleichzeitig kommen“. Läden seien ein attraktives Ziel für Kinder und Jugendliche, so Juliane Krause. „die Wegeführung dorthin ist nicht optimal“. Außerdem vermissen die Dritt- und Viertklässler Ampeln und beklagten, dass generell zu schnell gefahren werde – eine Beobachtung, die auch Rektorin Angela Günther Sorgen macht. „Die brettern hier an der Schule nur so vorbei. Ich habe schon um Radkontrolle gebeten.“

Für Rainer Bohn vom Tiefbauamt liefert die Arbeit der Kinder gute Anregungen für Straßen- und Wegearbeiten zu machen. „Wir brauchen diese Informationen von euch persönlich“, betonte er. Wie erstmals an der Grundschule Neumeimersdorf werde es auch in anderen Stadtteilen solche „Beteiligungsprojekte“ geben, deren Ergebnisse dann in der Verkehrsentwicklungsplan einfließen könnten.



Quelle: KIELER NACHRICHTEN vom 22.12.2006



Auswertung: Aktivitäten am Nachmittag

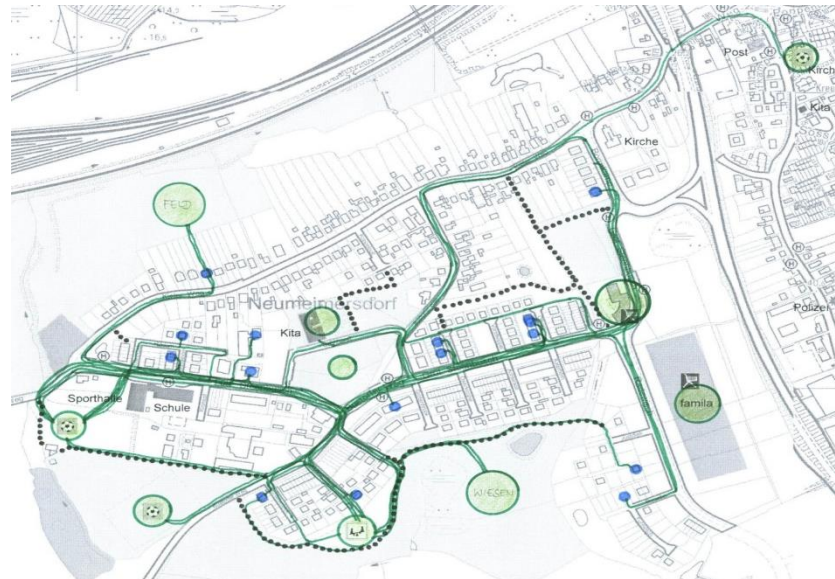
Aktivitäten	Anzahl der Nennungen		
	3. Kl.	4. Kl.	Gesamt
einfach so herumtollen/herumstreifen	11	14	25
Fahrrad fahren	5	13	18
Ball spielen	8	8	16
Computer spielen	6	9	15
Fernsehen gucken	10	4	14
mit Freunden spielen	5	8	13
Sport (Reiten, Tanzen, Badminton, etc.)	2	6	8
Rollschuh/Inlineskates/Skateboard fahren	4	1	5
Fußball spielen	3	2	5
Jugendtreff	0	0	2

Befragung von 37 Kindern (3.+4. Klasse)



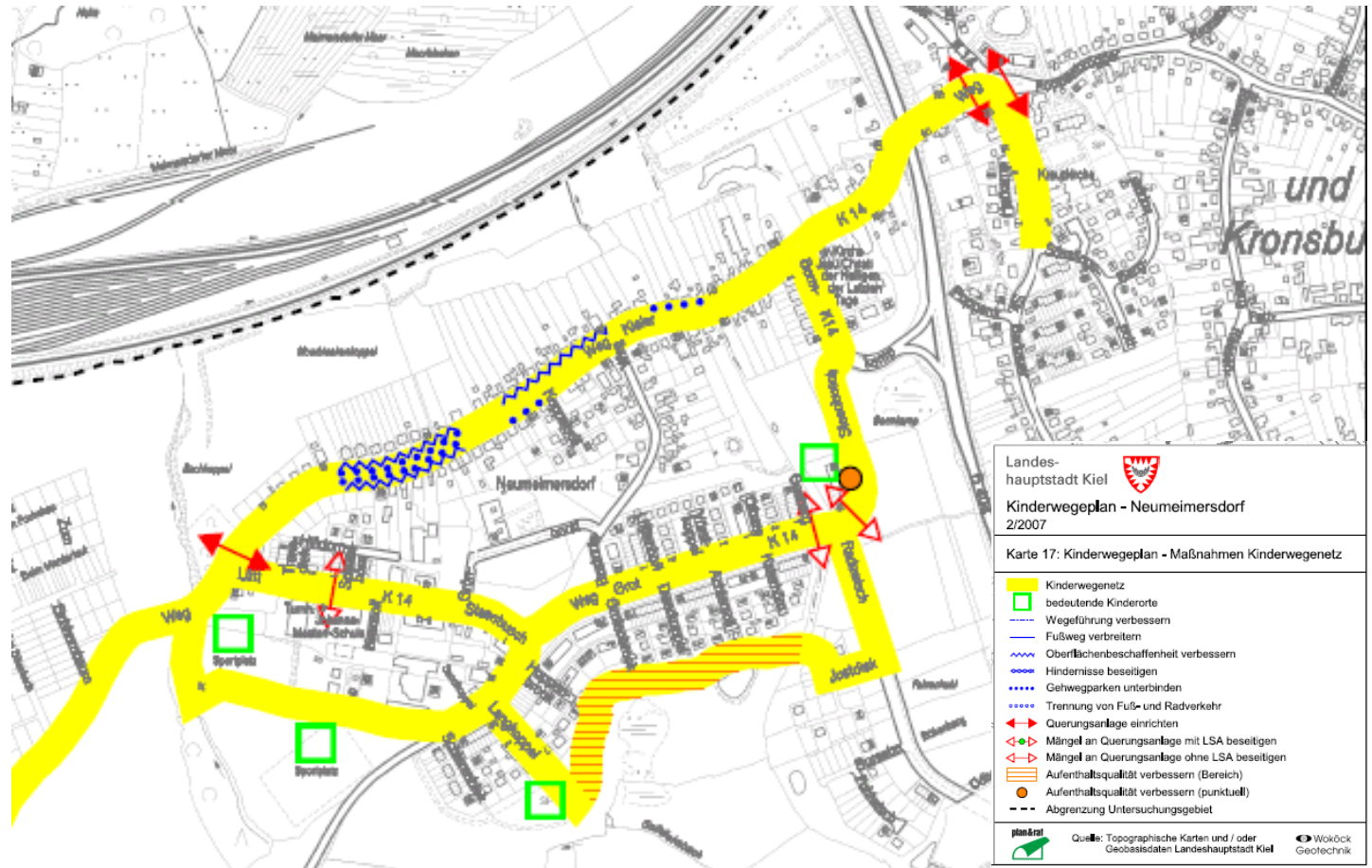


Auswertung: Wegespinnen und Mängelanalyse





Ergebnis: Der Kinderwegeplan





Umsetzung

- 2008** Verkehrsentwicklungsplan 2008 (VEP)
Thema Fußverkehr und Kinder (zwei Kapitel)
Definition Ziele, Qualitätsstandards, Beispiel-Stadtteil
- 2011 - 2012** Konzept für vier weitere Stadtteile
Beschluss der Maßnahmen Nov. 2012
- ab 2013** Fortschreibung des Fußwegeachsen-
und Kinderwegekonzeptes für weitere
Stadtteile (bislang acht Stadtteile)

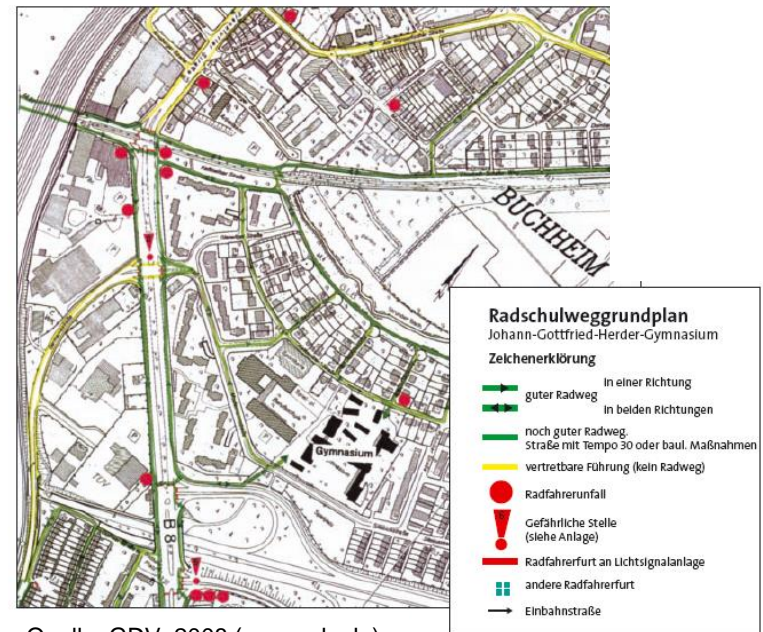




Beispiel Radschulwegeplan: Beitrag zur Schulwegsicherheit und zur eigenständigen Mobilität

Was ist ein Radschulwegeplan?

- Gibt Empfehlung für sicheren Schulweg
- Wird entwickelt aus Haupttroutennetz (Hauptwege zur Schule)
- Voraussetzung: vertretbar sichere Route
- Enthält Aussagen zu:
 - empfohlenen Wegen
 - Querungsstellen
 - gefährlichen Bereichen
- Radschulwegpläne sollten Teil des schulischen Mobilitätsmanagement sein





Radschulwegpläne – Teil der schulischen Mobilitätserziehung

Methodik

- Vorbereitende fachliche Arbeiten
 - Unfallanalyse
 - Ortsbegehung
- Vorgespräch mit Lehrkräften, Eltern
- Erhebungsunterlagen (präparierte Stadtpläne zum Einzeichnen der Schulwege)
- Durchführung (im Rahmen von Projektunterricht mit evtl. begleitenden Aktionen wie z. B. Stadtralley, „Verkehrsdetektive unterwegs“)
- Auswertung (Wegespinnen)
- Vorstellung der Ergebnisse in den Klassen und vor den Eltern
- Darstellung im Radschulwegplan





Erarbeitung Radschulwegplan

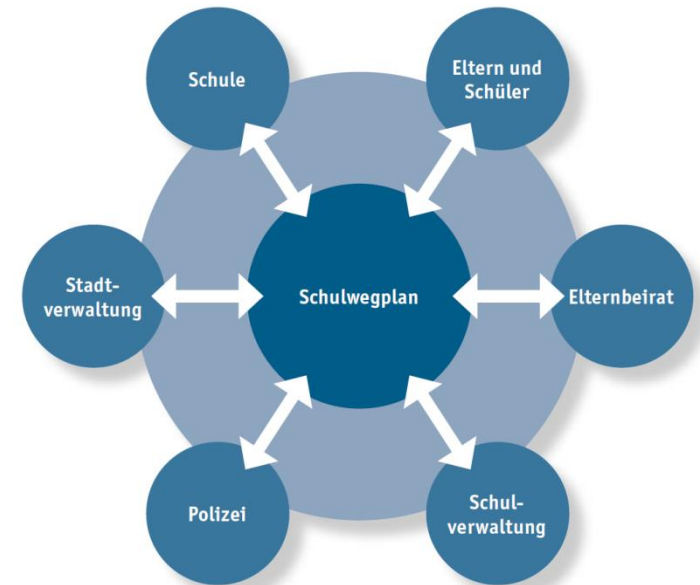
Fachliche Arbeit

Beteiligte Akteure

- Sachgebiet Stadtplanung/ Hochbau
- Sachgebiet Tiefbau
- Fachbereich Öffentliche Sicherheit
- Fachbereich Schule/ Kultur/ Soziales
- Polizei
- Vertreter der Schulen
- Vertreter der Elternschaft

Weitere (bei Bedarf)

- ADFC
- Verkehrsunternehmen
- Verkehrswacht
- Gemeindeunfallversicherungsverband (GUV)



Quelle: Schulwegpläne leichtgemacht.
Der Leitfaden (BASt, 2012)



Erarbeitung Radschulwegplan

Beteiligte: Schülerinnen und Schüler

**Projektunterricht/ Mobilitäts-,
Verkehrssicherheitstage**

Schulweg: „Mein Weg zur Schule“

Mängel: „Verkehrsdetektive unterwegs“



Möglicher Ablauf zur Erstellung von Schulwegplänen „Mit dem Rad zur Schule“ an der Steinweg-Grundschule mit den Schülerinnen und Schülern der Jahrgangsstufe 5 im Rahmen der Projektstage zur Verkehrserziehung

Projektteilnehmer: ca. 115 Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 5
Zeitraum: 21. – 23.05.2008

1. Information der Schulleitung, Frau Rudroff und der Klassenlehrerinnen und Klassenlehrer der Jahrgangsstufe 5
 2. Ausgabe eines Informationsschreibens an Schülerinnen und Schüler sowie deren Eltern ca. 10 Tage vor den Aktionstagen mit Informationen zum Projekt.
 3. **Erster Aktionstag am 21.5.08 (Auftakt)**
 - Die Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 5 werden von Herrn Ernsting' Blasig begrüßt und gebeten mitzuhelfen, Kleinmachnow zu einer fahrradfreundlichen Kommune zu entwickeln. In drei Tagen sollen sie zu Verkehrsdetektiven ausgebildet werden.
 - Die Schülerinnen und Schüler tragen ihre Wege zur Schule und die benutzten Verkehrsmittel in einen Umgebungsplan ein. Dabei soll sehr genau eingezeichnet werden, auf welcher Seite der Straße gefahren wird, ob auf der Fahrbahn oder im Seitenbereich. Ein kindgerechter Protokollbogen gibt die Möglichkeit, die Vorliebe für bestimmte Wegeverbindungen zu nennen.
 - Jede/r Rad fahrende Schüler/in bekommt einen Protokollbogen, der ihr/hm hilft, die Radfahrqualität des ausgewählten Schulweges besser einzuschätzen und schriftlich festzuhalten. Weiter werden die sich bildenden Radfahrgruppen (Pools) gebeten, mindestens einen Fotoapparat mitzunehmen. Aufgabe ist es, sowohl sehr gute Wegeschnitte als auch Problempunkte zu fotografieren.
 4. **Zweiter Aktionstag 22.5.08**

Kleine Aktionsgruppen von bis zu 10 Schülerinnen und Schüler bekommen zusammen mit einer betreuenden Person (auch Eltern sind gefragt) spezielle Verkehrsforschungsaufgaben: Verkehrszählungen, genaue Beobachtungen, Suche nach bestimmten Verkehrsschildern, Auffinden von Schleichwegen, Fotos machen.
 5. **Dritter Aktionstag 23.5.08**

Die Ergebnisse des zweiten Aktionstages werden zusammengetragen und graphisch durch die Kinder in einen Schulwegesplan für die Steinweg-Grundschule eingezeichnet.
Die Verkehrsdetektive stellen ihr Ergebnis der Presse, Eltern und Verwaltungsvertreterinnen und Vertretern vor.
- Schluss des Projektes**
Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse mit der Verwaltung und Gemeindevertretung.

Materialien:
ne Verkehrsdetektive, Warmwesten für die Arbeit vor Ort, Klemmbretter, Kameras



Erarbeitung Radschulwegplan

Projekttag

1. Tag: Einführung in der Schule

- Beauftragung als Verkehrsdetektive durch Bürgermeister
- Erfassung des eigenen Schulweges mit dem Fahrrad
- Einführung in die Fahrrad-Regelungen der StVO
- Fahrrad-Verkehrssicherheits-Check
- Umweltvorteile des Fahrrades





Erarbeitung Radschulwegplan

Projekttag

2. Tag: Kleingruppenrundgänge durch das Schulumfeld

- Rundgang mit Forschungsaufgaben
- Erstellung eines Wegeprotokolls
- Beobachtung spezifischer Verkehrssituationen





Erarbeitung Radschulwegplan

Projektstage

3. Tag: Erstellung eines Radschulwegplans

- Auswertung der Beobachtungen vor Ort
- Darstellung der Schulwege-Informationen im Gemeindeplan
- Erläuternde Skizzen und Fotos





Erarbeitung Radschulwegplan



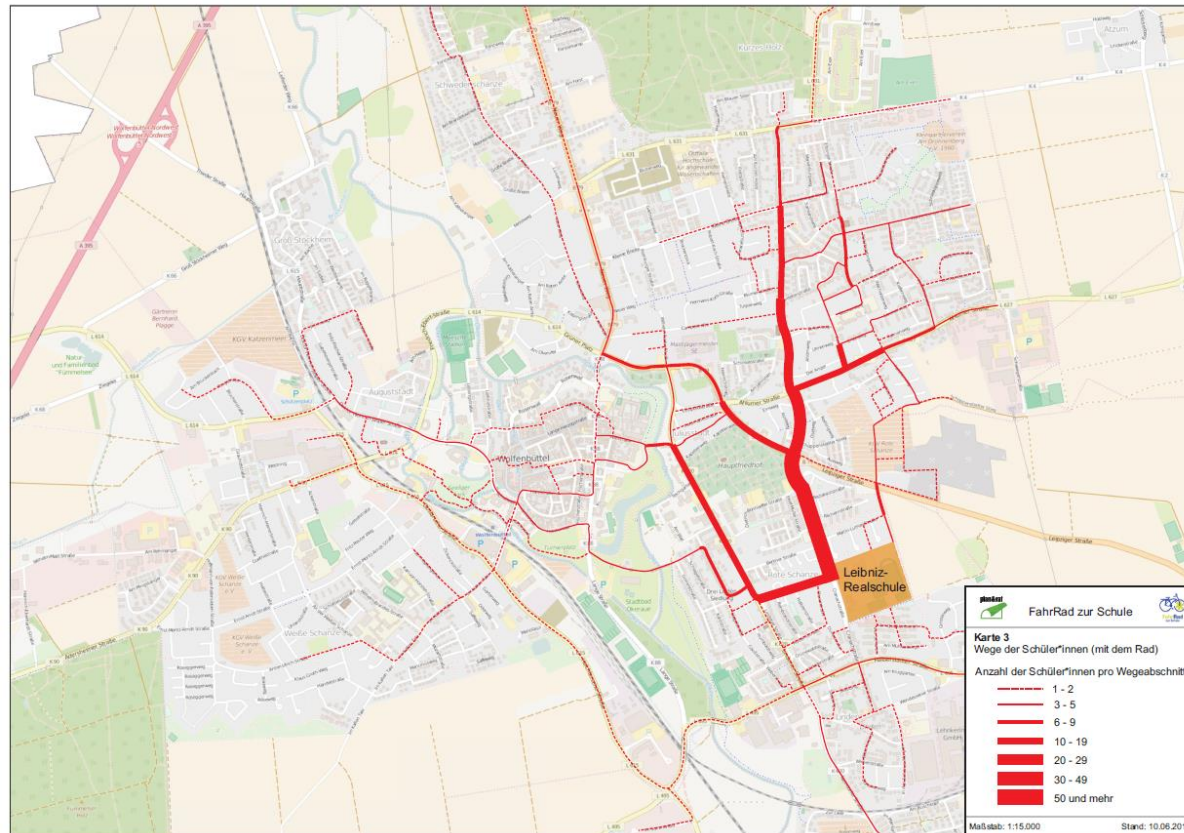


Radschulwegplan Leibnitz-Realschule Wolfenbüttel (Schulprojekt)



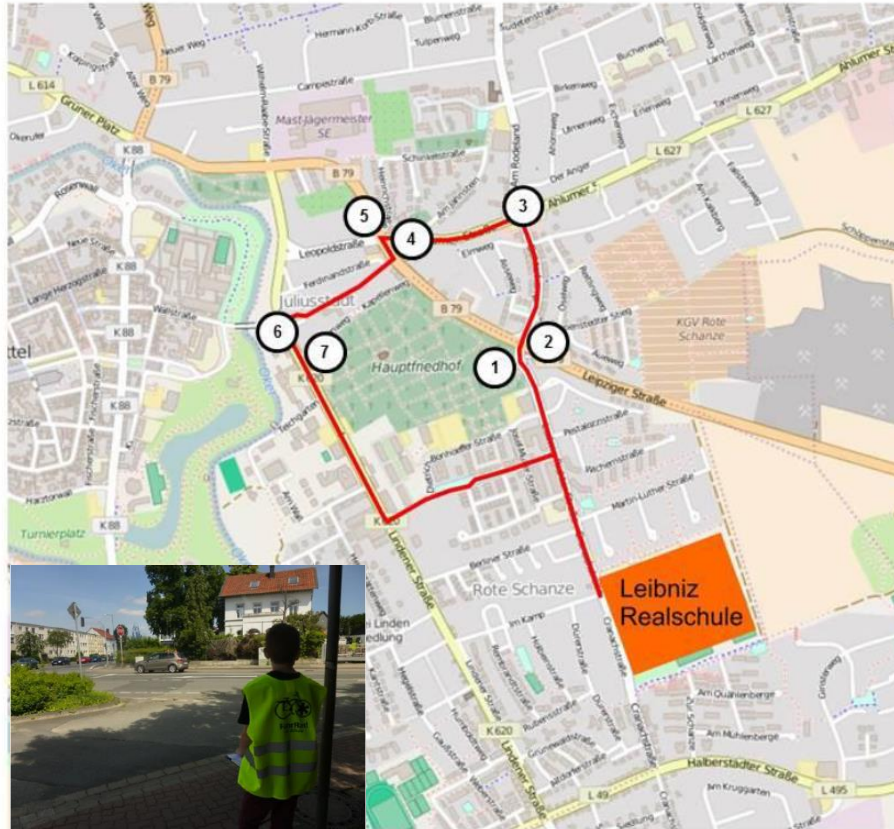


Ergebnis der Schülerbefragung (Wege mit dem Rad zur Schule)





Radrundroute mit Beobachtungspunkten



Rad-Rundroute mit Beobachtungspunkten (BP)

- BP 1 Ludwig-Richter-Str. (Arbeitsblatt Nr. 3)
- BP 2 Ludwig-Richter-Str. / Leipziger Str. / Doktorkamp (Arbeitsblatt Nr. 6)
- BP 3 Kreisverkehr Doktorkamp/ Ahlumer Str./ Am Rodeland (Arbeitsblatt Nr. 5)
- BP 4 Ahlumer Str. (Arbeitsblatt 3)
- BP 5 Leipziger Str./ Leopoldstr./ Jägermeisterstr. / Ahlumer Str. (Arbeitsblatt Nr. 6)
- BP 6 Lindener Str. / Friedrich-Wilhelm-Str./ Juliusmarkt/ Marktstr. (Arbeitsblatt Nr. 6)
- BP 7 Lindener Str. (Arbeitsblatt Nr. 3)

Treffpunkt:

Leibniz-Realschule



Präsentation der Ergebnisse (Schulfest)





Der Radschulwegplan (Fachplan)

WOLFENBÜTTEL *

Radschulwegplan Leibniz-Realschule



www.wolfenbuettel.de

Fahrrad zur Schule

Schulwegplan per Rad zur Leibniz-Realschule Wolfenbüttel

Legende:

- Empfohlene Fahrradrouten
- mit erhöhter Aufmerksamkeit zu befahren
- Nebenstrecke, weniger komfortabel, z.T. ohne Beleuchtung, kein Winterdienst, keine durchgehende Bebauung
- Fußgängerzone, frei für Radverkehr zwischen 19.00 und 08.30 Uhr

Aufmerksamkeitspunkte
Vorsichtig und aufmerksam fahren!

- Halberstädter Straße**
- schmale Radverkehrsanlagen
☀️: aufmerksam auf der Fahrbahn fahren
- Cranachstraße (Schulzufahrt)**
- schwieriges Abbiegen durch viele Pkws und Busverkehr
☀️: vorhandene Fußgängerrampe nutzen (Rad bitte schieben!)
- Im Kamp**
- Engstellen durch parkende Pkw und Busverkehr
- Gullideckel
☀️: vorsichtig fahren, lieber kurz anhalten
- Ludwig-Richter-Straße**
- Radfahrstreifen beginnt erst nach Bushaltestelle
☀️: aufmerksam auf der Fahrbahn fahren
- Ludwig-Richter-Straße / Duktorkamp**
- keine Radverkehrsführung auf Fahrbahn
☀️: vorhandene Fußgängerrampe nutzen (Rad bitte schieben!)
- Leipziger Straße**
- Querung mit schnell fahrenden Pkws
☀️: ausreichend große Lücken abpassen
- Ahlumer Straße / Fallsteinweg**
☀️: Fußgängerüberweg nutzen, Rücksicht auf Fußgänger im Treppenbereich
- Duktorkamp / Ahlumer Straße / Am Rodeland**
- Kreisverkehr in vorgegebener Fahrtrichtung befahren
☀️: Verlassen des Kreisverkehrs mit Handzeichen
- Lange Straße (Zufahrt zum Turnierplatz)**
- Geh- und Radweg schlecht einsehbar
☀️: aufmerksam fahren
- Holzmarkt aus Richtung Kommarkt**
☀️: Gehweg (Radfahrer frei) für die Querung Lange Straße Ampel nutzen

Maßstab: 1:15.000 Stand: 07.09.2016



Copyright und Kontakt:

Dipl.-Ing. Juliane Krause

plan&rat

Humboldtstraße 21

38106 Braunschweig

Tel. 0531 – 798203

E-Mail: krause.plan-und-rat@t-online.de

www.plan-und-rat.com