

**Die  
Verkehrssicherheit  
von Schulanfängern  
in Darmstadt aus der  
Sicht der Eltern**

Ergebnisse einer Elternbefragung

Bearbeiter: Ursula Bauer  
Antje Flade

2. überarbeitete Auflage

Institut Wohnen und Umwelt  
Annastr. 15  
64285 Darmstadt  
Tel.: 06151-29040

Automatische Datenverarbeitung:  
Hartmut Winkler

Schreibarbeiten:  
Gabriele Hose

Reprotechnik:  
Philipp Herdt

Darmstadt, Mai 1984  
ISBN-Nr. 3-922653-31-6  
INSTITUT WOHNEN UND UMWELT GMBH  
Annastraße 15  
6100 Darmstadt  
Tel.: 06151/26911

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zusammenfassung	
Vorbemerkung	I
1. Einleitung	1
2. Ziele der Elternbefragung	5
2.1 Unfallverringerung durch Identifikation von Konfliktpunkten (Unfallprävention)	5
2.2 Aktivierung der Eltern	6
3. Methode	7
3.1 Repräsentativität der Zielgruppe	9
4. Ergebnisse	11
4.1 Zur Stichprobe	11
4.2 Gefährliche Bezirke und Gefahrenpunkte allgemein	12
4.3 Gefährliche Straßen nach Schulen	16
4.4 Ursachen der Gefährlichkeit allgemein	18
4.5 Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahrenpunkten allgemein	20
4.6 Ursachen und Maßnahmen nach Schulen	22
4.7 Allgemeine Strategien	23
4.8 Die Belastung der Eltern	25
4.9 Engagement der Eltern	25
5. Schlußbemerkung	27
Anhang	

## Zusammenfassung

Die vorliegende Befragung richtete sich an die Eltern sämtlicher Schulanfänger des Jahres 1983/84 in Darmstadt.

Ziel der Untersuchung war es,

- Gefahrenpunkte auf dem Schulweg von Kindern zu identifizieren
- die Eltern für ein Engagement zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu mobilisieren.

Es wurde gefragt nach:

- Dauer der Begleitung des Kindes zur Schule
- Gefahrenstellen (Straßen und Kreuzungen)
- Ursachen der Gefährdung
- Lösungsmöglichkeiten
- allgemeine Strategien zur langfristigen Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Bereitschaft zur aktiven Mitarbeit in Initiativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Insgesamt wurden 353 Fragebögen von 13 Grundschulen in Darmstadt ausgewertet.

486 Gefahrenpunkte wurden von den Eltern identifiziert und beurteilt.

Ca. 80 % der Eltern wären bereit, für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ihrer Kinder einzutreten.

### Vorbemerkung

Seit über zehn Jahren ist die Zahl der Kinderverkehrsunfälle in der Bundesrepublik unverändert hoch. Auch eine Abnahme der absoluten Zahlen von einem Jahr auf das andere kann darüber nicht hinwegtäuschen, denn dabei wird nicht in Rechnung gestellt, daß in der Bundesrepublik immer weniger Kinder geboren wurden, die Zahl der Kinder also ebenfalls zurückgegangen ist. Seit 1970 sind von 1000 Kindern in der Bundesrepublik alljährlich fünf verunglückt, mit anderen Worten: jedes 200ste Kind wird pro Jahr in unserem Land in einen Verkehrsunfall verwickelt. Von 100 Kindern, die verunglücken, sind im Durchschnitt zwei getötet worden /1/, viele haben schwere Schäden davon getragen, unter denen sie physisch und psychisch mehr oder weniger lange, manchmal ein Leben lang, zu leiden haben.

Viel deutlicher als in jedem anderen vergleichbaren Land sind Kinder im Straßenverkehr der Bundesrepublik die Opfer. Dies kann nicht, wie der internationale Vergleich zeigt, allein daran liegen, daß sie die Schwächeren sind, daß sie also z.B. nicht in der Lage sind, eine Lobby zu bilden, die ihnen in der Gesellschaft Stärke verleiht, und daß sie, da Nicht-Wähler, kein politisches Gewicht haben. So bleibt es Aufgabe der Erwachsenen, die Interessen der Kinder zu vertreten. In erster Linie zuständig sind hier die Eltern.

In der Bundesrepublik leben insgesamt 10,8 Millionen Kinder unter 15 Jahren in 6,9 Millionen Familien /2/. Um eine größere Verkehrssicherheit für die Kinder in der Bundesrepublik

---

/1/ Statistisches Bundesamt.

/2/ Ergebnisse des Mikrozensus 1981, hrsg. vom Statistischen Bundesamt. Insgesamt lebten 1981 22,7 Millionen Familien in der Bundesrepublik. Davon hatten weniger als ein Drittel unter 15-jährige Kinder.

## II

zu erreichen, kann auf die Mithilfe der Eltern nicht verzichtet werden. Allgemeine Appelle reichen jedenfalls nicht aus, um die schon seit vielen Jahren zu hohe Unfallgefährdung für Kinder zu verringern, sondern erforderlich ist eine allgemeine Einstellungsveränderung der Erwachsenen, insbesondere der Autofahrer.

Wie sozialpsychologische Untersuchungen gezeigt haben, sind Einstellungen zwar nicht leicht, aber letztlich doch unter bestimmten Bedingungen veränderbar. Eine wirkungsvolle Methode ist z.B., Menschen dazu zu zwingen, sich abweichend von ihrer bisherigen Einstellung zu verhalten. Die Folge dieses erzwungenen Verhaltens ist, daß sich schließlich auch die Einstellung diesem veränderten Verhalten annähert, so daß beide Komponenten, Verhalten und Einstellung, wieder im Einklang sind.

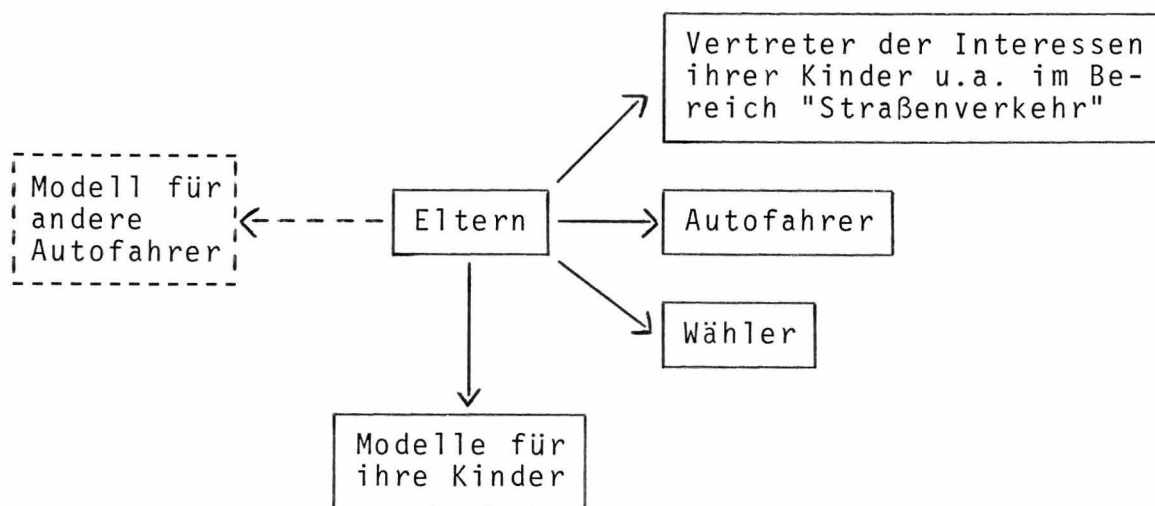
Dazu ein konkretes Beispiel: wenn die Autofahrer gezwungen werden, in städtischen Wohngebieten nicht schneller als 30 km/h zu fahren, was durch bauliche Maßnahmen, durch Regelungen des parkenden Verkehrs, durch eine intensivierete polizeiliche Kontrolle und gegebenenfalls durch massive Sanktionen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen geschehen kann, dann kann die Maßnahme "Tempo 30" der Beginn eines Prozesses sein, an dessen Ende möglicherweise ein verändertes Bewußtsein der motorisierten Bevölkerung steht.

Politisch durchsetzbar sind weiterreichende Veränderungen in der Verkehrsumwelt nur dann, wenn sie von vielen Wählern deutlich vernehmbar gewünscht werden bzw. wenn sich Bürger zu Interessengruppen und Initiativen zusammenschließen. Die Personen, die hier in erster Linie in Frage kommen, sind die Eltern von Kindern unter 15 Jahren. Sie sind genügend zahlreich, um eine nicht zu übersehende und unüberhörbare "pressure group" bilden zu können.

Im Unterschied zu anderen Autofahrern sind Eltern, die Autofahrer sind, gleichzeitig auch die Vertreter der Interessen ihrer Kinder, so daß bei ihnen eher als bei den sonstigen Autofahrern mit einem Rollenkonflikt gerechnet werden kann (vgl. Abb. 1). Die Gefahr besteht jedoch, daß dieser Konflikt in egoistischer Weise gelöst wird.

Dazu ein Beispiel: um ihre eigenen Kinder nicht dem Verkehr auszusetzen, werden sie von den Eltern mit dem Auto zum Kindergarten bzw. zur Schule gebracht. Die Folge könnte sein, daß durch den starken Verkehr vor dem Kindergarten bzw. der Schule die anderen Kinder, die zu Fuß kommen, erheblich stärker gefährdet werden.

Abb. 1: Einige Rollen von Eltern



Eltern könnten die Vorreiter sein, in dem sie z.B. durch langsames Fahren in Wohngebieten normbildend wirken. Je mehr Eltern sich daran beteiligen, umso größer würde der Druck auf andere Autofahrer werden, sich dieser veränderten Norm anzupassen.

Es ist bekannt, daß viele gesellschaftliche Konflikte, für deren Lösung einiger Aufwand und viel Bereitschaft sich zu

engagieren erforderlich wären, einfach beiseite gelegt werden. Diese Verdrängungsstrategie funktioniert trotz der alljährlich erneut veröffentlichten Unfallstatistiken, die eine endgültige Verdrängung des Problems "Kind und Verkehr" noch gerade aufhalten. Doch statt zu erschrecken, hat man sich nach den vielen Jahren an das scheinbar Unvermeidliche gewöhnt. Es wird sogar schon als Erfolg gebucht, wenn keine weiteren Verschlechterungen zu verzeichnen sind.

Die Gefahr, daß eine resignative Anpassung an das "Sowieso-Nicht-zu-Verändernde" stattfindet, ist groß. Auch zahlreiche Untersuchungen über die Ursachen von Kinderverkehrsunfällen /1/, Berichte und öffentliche Diskussionen, Vorträge und Ausstellungen zum Thema der Verkehrssicherheit können nicht verhindern, daß sich Resignation breit macht, daß man sich auf der Suche nach Lösungen im Kreise dreht und daß schließlich das Problem "zerredet" wird. Doch glücklicherweise wachsen immer wieder "neue" Kinder heran, so daß es auch immer wieder junge Eltern gibt, die sich noch nicht an die Unvermeidbarkeit des Konflikts "Kind und Verkehr" gewöhnt haben.

Der Kinderverkehrsunfall selbst ist nur das sichtbarste und zugleich schrecklichste Ereignis. Weniger sichtbar sind die Ängste und Befürchtungen von Eltern insbesondere derjenigen, deren Kinder eingeschult werden. Denn mit der Einschulung wird erstmals und für immer der Schonraum der Vorschulzeit verlassen, der das Kind bis dahin in den meisten Fällen vor dem Straßenverkehr geschützt hat. Wie die Ängste der Eltern, so sind auch die psychischen Auswirkungen der derzeitigen Verkehrsumwelt auf die Kinder weniger sichtbar als die physischen. Sie sind auch deshalb schwerer zu erfassen und als Argument für die Notwendigkeit einer Veränderung in diesem Bereich zu verwenden, weil sie häufig erst

---

/1/ Vgl. Peter-Habermann, I.: Kinder müssen verunglücken. Reinbek 1979



zeitlich verzögert in Erscheinung treten, z.B. in Form von Vandalismus, Aggressivität und destruktivem Verhalten Jugendlicher, die sich zu wehren beginnen.

Tab. 1: Fähigkeiten und Fertigkeiten von Kindern

- Die Fähigkeit Wichtiges von Unwichtigem zu unterscheiden und entsprechend die Wahrnehmung selektiv auf das tatsächlich Relevante hinzulenken, entwickelt sich erst relativ spät. So nehmen auch Grundschul Kinder noch sehr oft Tiere und einzelne Personen am Rande des eigentlichen Verkehrsgeschehens eher wahr als herannahende Fahrzeuge oder andere in der Situation bedeutsame Verkehrsteilnehmer und Situationsmerkmale.
- Durch die egozentrische Erlebnis- und Denkweise des Kindes, in der es sich selbst als Mittelpunkt empfindet und außenstehende Personen und Objekte immer nur auf sich selbst bezogen wahrnimmt, mangelt es dem Kind bis ungefähr zum siebten Lebensjahr an der Fähigkeit, perspektivisch sehen zu können und sich seiner eigenen Position in Beziehung zu anderen Verkehrsteilnehmern bewußt zu werden.
- Die Fähigkeit, Geschwindigkeiten richtig abschätzen zu können, also die zurückgelegte Strecke in Beziehung zur Zeit zu setzen, erreichen Kinder im Durchschnitt erst im 8. Lebensjahr. Vorher ist ihnen eine realistische Geschwindigkeitseinschätzung unmöglich.
- Die Rechts-Links-Unterscheidung, die häufig schon relativ früh verbalisiert werden kann, wird erst im 7. Lebensjahr regelmäßig richtig in den konkreten Situationen umgesetzt.
- Da das Gesichtsfeld erst mit zunehmendem Alter den Umfang dessen eines Erwachsenen annimmt, nehmen Kinder seitlich herannahende Verkehrsteilnehmer in der Regel deutlich später als Erwachsene wahr.
- Kindern gelingt es weit seltener als Erwachsenen, Geräusche nach ihrer Quelle zu orten. Somit können sich Kinder im Verkehr nicht auf ihr Gehör verlassen, obwohl man gerade im Verkehr auf die Wahrnehmung und Verarbeitung akustischer Reize besonders angewiesen ist.
- Die intakte Funktion der Sinnesorgane ist bei jüngeren Kindern noch keine ausreichende Voraussetzung für eine vollständige Wahrnehmung. Soll das Kind bei komplexen Wahrnehmungssituationen Informationen mehrerer Sinnesorgane differenziert verarbeiten, ist es in den meisten Fällen damit überfordert. Erst vor dem Hintergrund vorhandener Erfahrungen können neue Informationen sinnvoll aufgenommen und entsprechend umgesetzt werden /1/.

## 1. Einleitung

Die Gefährdung der Kinder im Straßenverkehr der Bundesrepublik ist nach wie vor ein Problem, das trotz Verkehrserziehung, Gesetzesänderungen (StVO 1980) und zahlreicher Unfallanalysen mit den daraus resultierenden Maßnahmen-Vorschlägen noch nicht gelöst worden ist.

Besonders betroffen sind diejenigen Personen, deren Wohnquartier innerstädtisch gelegen ist und wo insbesondere für Kinder der Bewegungs- und Erfahrungsraum stark eingeschränkt ist. Direkt durch den fließenden Verkehr und indirekt z.B. durch parkende Autos werden viele Eltern gezwungen, ihre spielenden Kinder entweder ständig zu beaufsichtigen oder in der Wohnung zu behalten. Die Möglichkeit, selbständig Spielplätze aufzusuchen oder gar kleinere Erkundungen zu machen, ist in den meisten innerstädtischen Wohnbezirken unmöglich geworden.

Im Bericht des Statistischen Bundesamts im Jahre 1982 über die Kinderverkehrsunfälle im Straßenverkehr heißt es u.a.:

"Als Fußgänger verunglücken die 6- bis 7 Jahre alten Schulanfänger am häufigsten." /1/

Zur Erklärung der höheren Unfallgefährdung der Schulanfänger können verschiedene Verursachungsfaktoren herangezogen werden:

Durch die bereits geschilderte Trennung von Spielbereich und Straße haben viele Schulneulinge kaum Gelegenheit gehabt, allmählich die Bedingungen und Gefahren des Straßenverkehrs kennenzulernen. Durch den unumgänglichen Schulweg nehmen daher viele Kinder zum ersten Mal selbständig am Verkehrsablauf teil.

---

/1/ Statistisches Bundesamt VD-81, Kinderverkehrsunfälle 1982. Wiesbaden 1983. S. 1

Ein weiterer wichtiger Faktor, der die besondere Gefährdung jüngerer Kinder erklärt, ist deren mangelndes Verkehrsverständnis. Entwicklungspsychologisch betrachtet sind 6- bis 7-jährige Kinder nicht in der Lage, Verkehrssituationen adäquat zu erkennen, zu verstehen und zu beurteilen. Bei Kindern werden die verschiedenen Sinnesfunktionen erst allmählich differenziert, was beinhaltet, daß es noch zur Vermischung unterschiedlicher Realitätsebenen kommt. Subjektive Empfindungen und Vorstellungen können nicht immer von objektiven Informationen unterschieden werden. Eine genauere Beschreibung der verschiedenen "Defizite", begründet durch den Entwicklungsstand des Kindes, bringt die Auflistung in Tabelle 1.

Tab. 1: Fähigkeiten und Fertigkeiten von Kindern

- Die Fähigkeit Wichtiges von Unwichtigem zu unterscheiden und entsprechend die Wahrnehmung selektiv auf das tatsächlich Relevante hinzulenken, entwickelt sich erst relativ spät. So nehmen auch Grundschul Kinder noch sehr oft Tiere und einzelne Personen am Rande des eigentlichen Verkehrsgeschehens eher wahr als herannahende Fahrzeuge oder andere in der Situation bedeutsame Verkehrsteilnehmer und Situationsmerkmale.
- Durch die egozentrische Erlebnis- und Denkweise des Kindes, in der es sich selbst als Mittelpunkt empfindet und außenstehende Personen und Objekte immer nur auf sich selbst bezogen wahrnimmt, mangelt es dem Kind bis ungefähr zum siebten Lebensjahr an der Fähigkeit, perspektivisch sehen zu können und sich seiner eigenen Position in Beziehung zu anderen Verkehrsteilnehmern bewußt zu werden.
- Die Fähigkeit, Geschwindigkeiten richtig abschätzen zu können, also die zurückgelegte Strecke in Beziehung zur Zeit zu setzen, erreichen Kinder im Durchschnitt erst im 8. Lebensjahr. Vorher ist ihnen eine realistische Geschwindigkeitseinschätzung unmöglich.

- Die Rechts-Links-Unterscheidung, die häufig schon relativ früh verbalisiert werden kann, wird erst im 7. Lebensjahr regelmäßig richtig in den konkreten Situationen umgesetzt.
- Da das Gesichtsfeld erst mit zunehmendem Alter den Umfang dessen eines Erwachsenen annimmt, nehmen Kinder seitlich herannahende Verkehrsteilnehmer in der Regel deutlich später als Erwachsene wahr.
- Kindern gelingt es weit seltener als Erwachsenen, Geräusche nach ihrer Quelle zu orten. Somit können sich Kinder im Verkehr nicht auf ihr Gehör verlassen, obwohl man gerade im Verkehr auf die Wahrnehmung und Verarbeitung akustischer Reize besonders angewiesen ist.
- Die intakte Funktion der Sinnesorgane ist bei jüngeren Kindern noch keine ausreichende Voraussetzung für eine vollständige Wahrnehmung. Soll das Kind bei komplexen Wahrnehmungssituationen Informationen mehrerer Sinnesorgane differenziert verarbeiten, ist es in den meisten Fällen damit überfordert. Erst vor dem Hintergrund vorhandener Erfahrungen können neue Informationen sinnvoll aufgenommen und entsprechend umgesetzt werden /1/.

Neben diesen eher individuumsspezifischen Faktoren muß auch die fußgängerfeindliche Stadt - bzw. Verkehrsplanung als genereller Risikofaktor genannt werden. Durch die bereits häufig kritisierte Konzeption der autogerechten Stadt, in der Fußgänger und Radfahrer die Rolle von Störfaktoren zugewiesen bekommen, vergrößert jedes Handicap, sei es Unkenntnis der Verkehrsregeln oder körperliche Behinderung, die Unfallwahrscheinlichkeit.

In der derzeit praktizierten Verkehrsgestaltung ist für Kinder und Alte deshalb kein Platz, da sie den gestellten

---

/1/ Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales in Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Landes-Kinderbericht der Landesregierung über die Situation des Kindes in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 1980

Anforderungen: schnelles Schrittempo beim Überqueren der Straße, sichere Entscheidungen usw. nicht entsprechen.

Um auch Erkenntnisse aus dem persönlichen Erfahrungsbereich im Hinblick auf die Belastung zu gewinnen, wurde eine Befragung von Eltern mit Erstklässlern durchgeführt. Eine Befragung dieser Personengruppe ist naheliegend, da von ihnen als besonders Betroffenen wichtige Informationen über Gefahrenpunkte geliefert werden können.

Dabei konnte das Ziel nicht sein, eine lückenlose Analyse für das gesamte Darmstädter Gebiet zu bekommen, denn die Ergebnisse einer solchen Untersuchung hängen sehr stark davon ab, inwieweit die Zielgruppe überhaupt erreicht wurde und in welchem Ausmaß sie sich an der Befragung beteiligt hat. Das Wissen derjenigen Eltern, die, aus welchen Gründen auch immer, den Fragebogen nicht bekommen, nicht beantworten und nicht zurückschicken, bleibt sozusagen ungenutzt. Die Folge ist, daß bestimmte räumliche Gebiete hinsichtlich der darin befindlichen Gefahrenpunkte nicht in Erscheinung treten.

Die von den Eltern genannten Gefahrenpunkte geben somit nur einen Teil aller Orte in Darmstadt wieder, die von den Eltern als nicht verkehrssicher für ihre Kinder beurteilt werden.

In einer bereits vorliegenden Untersuchung der Kinderverkehrsunfälle in Darmstadt wurden nur die von der Polizei registrierten Unfälle analysiert, in denen Kinder als Fußgänger und Radfahrer verunglückt waren /1/. Tatsächlich geschehene Unfälle stellen jedoch nur die Spitze eines Eisbergs dar. Nicht erfaßt werden damit die "Beinah-Unfälle" und die Ängste und Befürchtungen der Eltern. Diese gehen in keine Verkehrsstatistik ein.

/1/ Flade, A., Müller, P., Stucht, A.: Kinderverkehrsunfälle in Darmstadt. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt 1983

## 2. Ziele der Elternbefragung

### 2.1 Unfallverringerung durch Identifizierung von Konfliktpunkten (Unfallprävention)

Straßen und Kreuzungen unterscheiden sich durch ihre hohe bzw. geringe Unfallwahrscheinlichkeit. Diese wird durch das Kriterium "Unfall" ermittelt, d.h. eine Kreuzung wird durch die Zahl der hier verursachten Unfälle als sicher oder unfallträchtig eingestuft.

"Das Unfallkriterium erweist sich jedoch zur raschen Beurteilung der Sicherheit in einem abgegrenzten Straßenstück als relativ unbrauchbar, da man wegen der Seltenheit der Ereignisse, Jahre zur Datenerhebung benötigen würde, um brauchbare Erkenntnisse zu erzielen." /1/.

Dazu kommt, daß der Unfall von vielen verschiedenen Zufallsfaktoren abhängt, daß eine Analyse der Unfallstatistiken nur einen kleinen Ausschnitt der tatsächlichen Verkehrsgefährdung darstellt. Andererseits ist es unverantwortlich, die Gefährlichkeit eines Verkehrspunktes erst dann abzubauen, nachdem genügend Unfälle eingetreten sind, obwohl die Konfliktrichtigkeit der bewußten Stelle schon lange bekannt ist.

Doch wie werden diese potentiellen Gefahrenquellen bekannt?

Verkehrsexperten betonen die oben angesprochene Diskrepanz von Unfallziffern und Konfliktfällen an einem bestimmten Verkehrspunkt. Da in öffentlichen Statistiken aber nur tatsächliche Unfallzahlen Eingang finden, rangiert die beträchtlich große Zahl der Beinah-Unfälle als Dunkelziffer. R

---

/1/ Beyrle, W. Molt: "Die Interpretation von Verkehrssituationen und ihre Beeinflussung durch bauliche Gestaltung". Ein Beitrag zur Verkehrssicherheitsforschung.

Neben den Anstrengungen der Behörden, die Unfallgefährdung durch entsprechende Bau- und Planungsvorschriften abzubauen und gleichsam die Aufmerksamkeit der Polizei für Problem-sichtung zu vergrößern, wollte das IWU die Einschätzung einer besonders durch die Verkehrsgefährdung betroffenen Personengruppe ermitteln und dadurch einen konkreten Beitrag zur Unfallprävention zu leisten.

## 2.2 Aktivierung der Eltern

Die Belastung durch den Verkehr und die damit verbundene Gefährdung für den Einzelnen, trifft jeden Benutzer des Straßenraums. Daß aber die Kinder am häufigsten Opfer der derzeitigen Verkehrssituation sind, sollte die Eltern dazu zwingen, für die Interessen des eigenen Nachwuchses einzutreten.

Ein weiteres Ziel der Befragung sollte es deshalb sein, ein Problembewußtsein, zugeschnitten auf den eigenen Erfahrungs- und Bewegungsraum, zu schaffen und die vielerorts bereits eingetretene Resignation und das Arrangement (Beförderung der Schüler zur Schule mit dem Auto) mit dem scheinbar unvermeidlichen durch eine zielorientierte Aktivierung zu ersetzen.

Die Eltern sollten durch die Befragung ermuntert werden, als Interessengruppe an der jeweiligen Schule für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ihrer Kinder einzutreten und den Grundstein für eine systematische, langfristige Initiative zu legen.



### 3. Methode

Von der Verkehrsgefährdung ihrer Kinder besonders betroffen sind Eltern von Schulanfängern. Dementsprechend bestand die Zielgruppe aus sämtlichen Eltern der Schulanfänger des Jahres 1983. Die genaue Zahl von 1118 liegt erst seit kurzem vor, so daß bei der Planung der Untersuchung von der Vorjahreszahl von 925 als Schätzung ausgegangen wurde /1/.

Die Schulelternbeiräte der Grundschulen in Darmstadt wurden angeschrieben und gebeten, gegebenenfalls zu einer Vorform des Fragebogens Anmerkungen und Veränderungsvorschläge zu machen (s. Abb. 2). Die endgültige Form des Fragebogens wurde dann über die Elternbeiräte an die Eltern der ersten Klassen weitergegeben (s. Anhang). Insgesamt ca. 1000 Bögen wurden vom Institut verschickt.

Die Befragung begann Mitte September und erstreckte sich bis über die Herbstferien hinaus; die letzten Bögen trafen Anfang November im Institut ein.

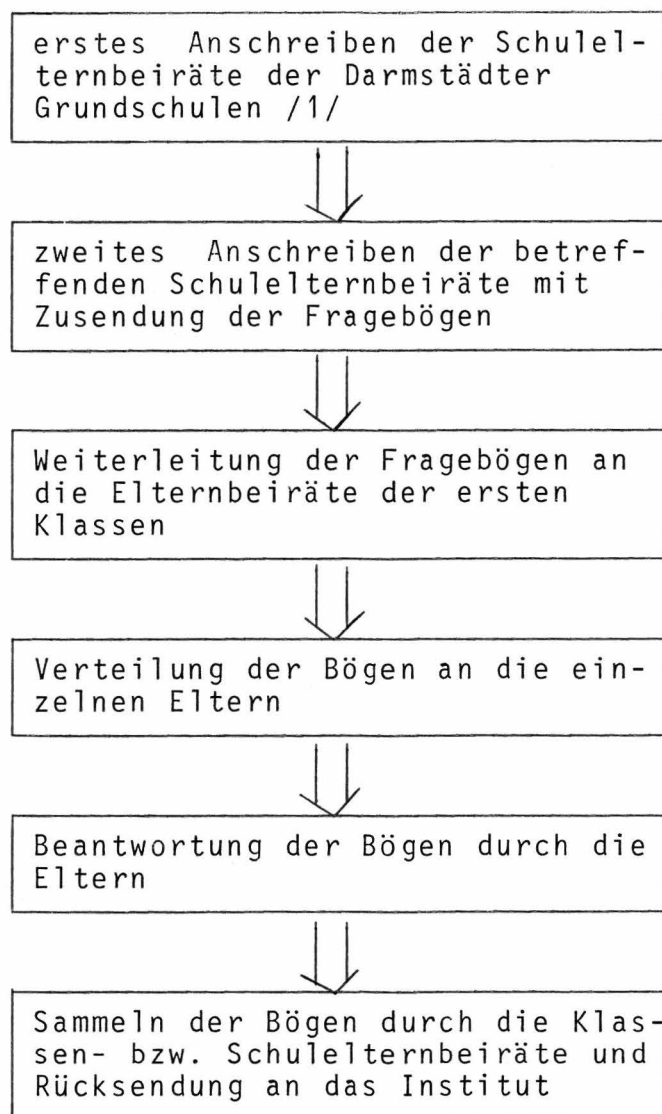
Nach den allgemeinen Fragen zum Wohnort und der vom Kind besuchten Schule folgten solche nach den Gefahrenstellen, den Ursachen der Gefährlichkeit und den Maßnahmen, die den Eltern am ehesten geeignet erschienen, um die Gefahren im Verkehr für die Kinder zu beseitigen. Außerdem sollte angegeben werden, ob und wie lange das Kind beim Weg zur Schule begleitet wurde. Die Dauer der Begleitung des Kindes diente als Indikator für die persönliche Belastung der Eltern. Im letzten Teil der Befragung sollte herausgefunden werden, wie groß die Bereitschaft der Eltern ist, sich im

---

/1/ Quelle: Statistisches Amt der Stadt Darmstadt

Hinblick auf eine Veränderung der bestehenden Situation zu engagieren.

Abb. 2: Geplanter Verlauf der Befragungsaktion



---

/1/ Der Stadtelternteil war an der Befragung nicht interessiert, so daß nicht, wie eigentlich geplant, mit einem Rundschreiben des Stadtelternteils an die Schulelternbeiräte begonnen werden konnte. Es wurden deshalb alle Schulelternbeiräte direkt vom Institut aus angeschrieben und erstmals über das Vorhaben informiert.

### 3.1 Repräsentativität der Zielgruppe

Die für die Befragung vorgesehenen Eltern sind nun keine repräsentative Stichprobe der Bewohner Darmstadts, sondern können hinsichtlich der Schuleinzugsgebiete zu Gruppen zusammengefaßt werden.

Je nach Einschulungsquote und Beteiligung der Zielgruppe an der Untersuchung wird man unterschiedlich viele Informationen zu bestimmten Stadtteilen gewinnen. Da später eine Auswertung nach Schulbezirken vorgesehen ist, werden diese in der Abb. 3 dargestellt.

Die Karte /1/ weist die einzelnen Grundschulbezirke aus, wobei zu beachten ist, daß im Grundschulbezirk Diesterwegschule die Eingangsstufe, differenzierte Grundschule Goetheschule (Nr. 11) und im Grundschulbezirk Ludwig-Schwamb-Schule die Eingangsstufe, differenzierte Grundschule Wilhelm-Hauff-Schule liegen (ebenfalls besitzt die Bessunger Schule eine Eingangsstufe) und sich die Schuleinzugsgebiete zum Teil überschneiden.

Es ist einleuchtend, daß durch die definierte Zielgruppe und das Ziel der Befragung insbesondere solche Gefahrenstellen erfaßt werden, die sich auf den Schulwegen und in direktem Umfeld der Schule befinden.

Wenn also zu manchen Punkten oder Stadtteilen keine Gefahrenmeldungen eingehen, so bedeutet das nur, daß zu diesen Stellen keine Informationen vorliegen, nicht aber, daß diese Stellen ungefährlich sind.

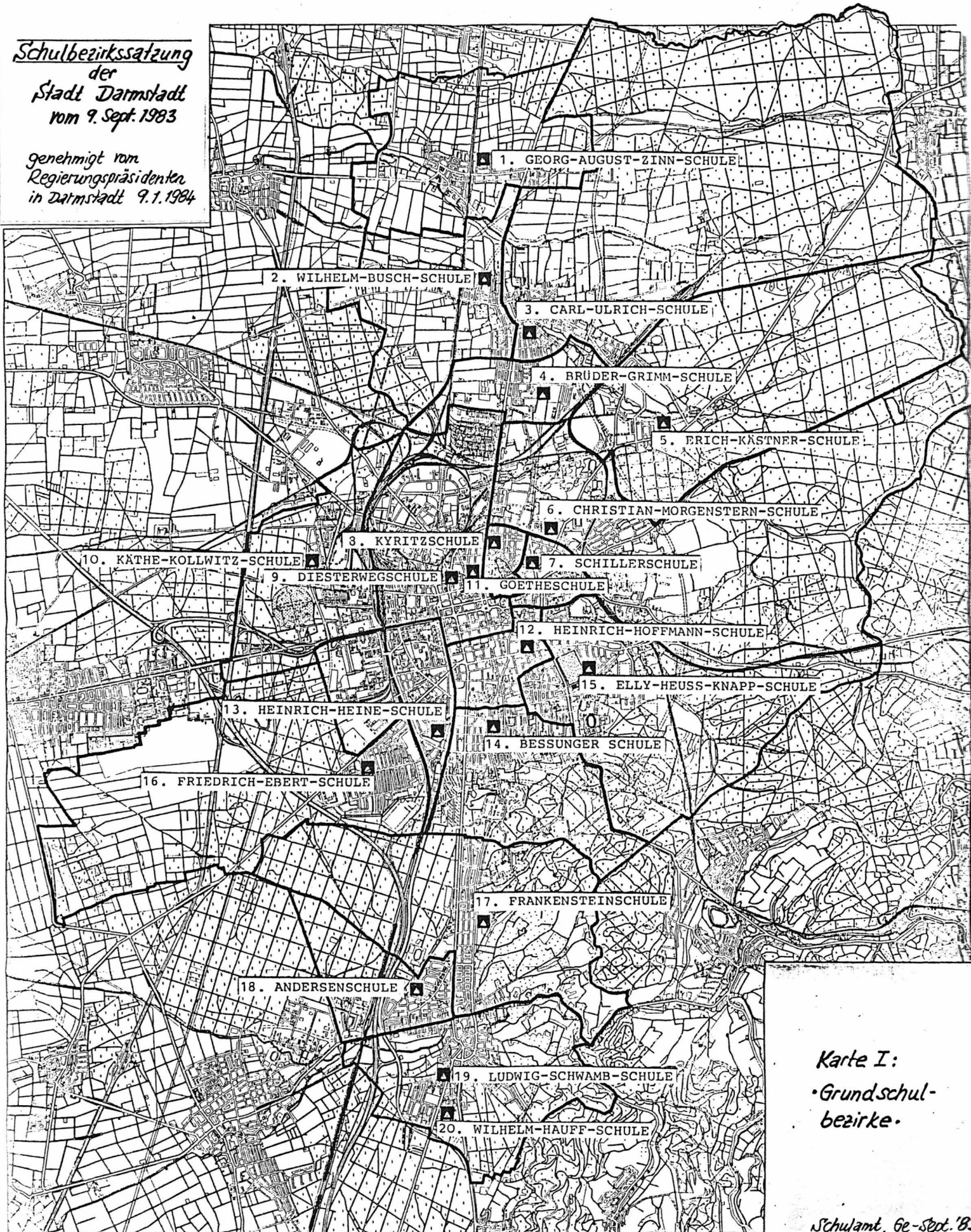
Die Teilnahme an der Befragung wird deshalb auch sicherlich von dem Maß der Verkehrsbelastung der Eltern und Schulkinder abhängig sein, deren Sensibilität und Engagement durch die alltäglichen Einschränkungen und Gefährdungen die Beantwortung des Fragebogens wahrscheinlicher macht.

---

/1/ Quelle: Schulbroschüre 1983/84, herausgegeben vom Magistrat der Stadt Darmstadt, Dezernat Schule, Jugend und Sport. Stadtrat Peter Benz, 6. Aufl. 1983

*Schulbezirkssatzung  
der  
Stadt Darmstadt  
vom 9. Sept. 1983*

*genehmigt vom  
Regierungspräsidenten  
in Darmstadt 9.1.1984*



*Karte I:  
•Grundschul-  
bezirke.*

*Schulamt, 6e-Sept.'83*

## 4. Ergebnisse

### 4.1 Zur Stichprobe

Insgesamt 353 Fragebögen wurden an das Institut zurückgeschickt. Bezogen auf die Zahl von 1118 Schulanfängern wurde somit ein Anteil von ca. 31 % der Zielgruppe erfaßt. Im Hinblick darauf, daß an etlichen Stellen in dem geplanten Verlauf der Befragungsaktion (s. Abb. 2) die Weiterleitung stocken kann (z.B. dadurch, daß die Schüler vergessen, den Fragebogen zu Hause abzugeben), ist dies eine sehr hohe Quote. Diejenigen 20 Schulen, deren Schulelternbeiräte angeschrieben und um ihre Mithilfe gebeten worden waren, wurden in Tabelle 2 alphabetisch aufgelistet.

Tab. 2: Im Rahmen der Befragungsaktion angesprochene Schulen

	Schüler zahl	Betei- ligung	%
Andersenschule	37	18	48,6
Bessunger Schule	103	57	55,3
Brüder-Grimm-Schule	32	-	-
Carl-Ulrich-Schule	33	6	18,1
Chr. Morgenstein-Schule	52	1	0,01
Elly-Heuss-Knapp-Schule	62	-	-
Erich Kästner-Schule	105	48	45,7
Frankensteinschule	56	-	-
Waldorfschule	38	23	60,5
Friedrich-Ebert-Schule	35	-	-
Georg-August-Zinn-Schule	59	-	-
Goetheschule	71	44	61,9
Heinrich-Heine-Schule	69	32	46,3
Heinrich-Hoffmann-Schule	50	-	-
Käthe-Kollwitz-Schule	50	25	50
Kyritz-Schule	41	15	36,5
Ludwig-Schwamb-Schule	66	33	50
Schillerschule	47	11	23,4
Wilhelm-Busch-Schule	61	-	-
Wilhelm-Hauff-Schule	51	40	78,4
	<hr/> 1118	<hr/> 353	

Von den 20 angeschriebenen Schulen beteiligten sich 13. Die absolut meisten Fragebögen wurden von Eltern der Bessunger Schule, der Erich-Kästner-Schule, der Goethe-Schule und der Wilhelm-Hauff-Schule beantwortet, so daß der Standort dieser Schulen das Zentrum derjenigen städtischen Teilbereiche bildete, die von den Eltern vergleichsweise intensiv im Hinblick auf etwaige Gefahrenpunkte durchleuchtet worden waren.

#### 4.2 Gefährliche Bezirke und Gefahrenpunkte

Um die relative Gefährlichkeit einzelner Teilbereiche zu ermitteln, wurde für jeden statistischen Bezirk die Zahl der Nennungen gefährlicher Stellen mit der Zahl der Wohnorte der Eltern, die sich an der Befragung beteiligt hatten, in Beziehung gesetzt. Die absoluten Häufigkeiten sowie die entsprechenden Prozentanteile derjenigen 19 von den 36 statistischen Bezirken in Darmstadt mit mindestens 5 Nennungen gefährlicher Orte wurden in Tabelle 3 wiedergegeben.

Tab. 3: Gefährliche Stellen und Wohnorte der beteiligten Eltern nach statistischen Bezirken

Bezirk		gefährliche Orte		Wohnorte	
Nr.	Bezeichnung	Zahl der Nennungen	Prozentanteile	abs. Zahl	Prozentanteile
16	Alt-Bessungen	65	13,4	32	9,1
5	Johannesviertel	48	9,9	22	6,2
6	Martinsviertel-West	45	9,3	25	7,1
30	Kirchtannsiedlg.	43	8,8	48	13,6
29	Am Frankenstein	33	6,8	18	5,1
15	Paulusviertel	29	6,0	22	6,2
25a	Kranichstein I	26	5,3	29	8,2
26	Alt-Eberstadt	26	5,3	16	4,5
8	Waldkolonie	22	4,5	23	6,5
25b	Kranichstein II	21	4,3	19	5,4

Bezirk		gefährliche Orte		Wohnorte	
Nr.	Bezeichnung	Zahl der Nennungen	Prozent-anteile	abs. Zahl	Prozent-anteile
27	Am Lämmchesberg	19	3,9	13	3,7
17	An der Ludwigshöhe	16	3,3	8	2,3
4	St.Ludwig u. Eichbergviertel	15	3,1	10	2,8
9b	Industrieviertel	12	2,5	7	2,0
18	Am Südbahnhof	12	2,5	8	2,3
22	Alt-Arheilgen	9	1,9	6	1,7
20	Verlegerviertel	8	1,6	11	3,1
7	Martinsviertel-Ost	7	1,4	5	1,4
1a	Stadtzentrum	5	1,0	1	0,3
Sonstige Bezirke und außerhalb Darmstadt		37	5,2	30	8,5
insgesamt		486	100	353	100

Wie aus Tabelle 3 zu entnehmen ist, wurden in Alt-Bessungen, im Johannes- und im westlichen Martinsviertel überproportional viele Gefahrenpunkte genannt, d.h. mehr als dem Anteil der dort wohnenden Eltern entspricht, die sich an der Befragung beteiligt hatten. Im Gegensatz dazu wurden in der Kirchtansiedlung, des weiteren in Kranichstein, in der Waldkolonie und im Verlegerviertel weniger Gefahrenstellen genannt als man aufgrund des Anteils der dort wohnenden Eltern erwartet hätte. Aus der Sicht der Eltern von Erstklässlern sind somit vor allem die Altbaugebiete in Darmstadt durch eine nicht ausreichende Verkehrssicherheit für Kinder gekennzeichnet.

Von den 353 beteiligten Eltern wurden insgesamt 486 Gefahrenpunkte genannt, die sich auf insgesamt 110 verschiedene Straßen bezogen. Die Hälfte der Nennungen (51 %) entfiel auf die in der Tabelle 4 angegebenen 15 Straßen, die andere Hälfte (49 %) verteilte sich auf die restlichen 95 Straßen.

Tab. 4: Einige der für Erstklässler gefährlichen Straßen  
in Darmstadt

Straße	Zahl der Nennungen
Bartningstraße	27
Frankfurter Straße	26
Bessunger Straße	24
Stresemannstraße	21
Heidelberger Landstraße	20
Jahnstraße	18
Heidelberger Straße	17
Donnersbergring	15
Ludwigshöhstraße	13
Seeheimer Straße	12
Pfungstädter Straße	12
Klappacher Straße	12
Viktoriastraße	12
Kasinostraße	11
Kranichsteiner Straße	10

Keineswegs darf Tabelle 4 dahingehend interpretiert werden, daß die dort genannten 15 Straßen die für Erstklässler gefährlichsten im gesamten Stadtgebiet sind, sondern diese sind von den Teilbereichen, die von den Eltern durchleuchtet wurden, und von den 110 erwähnten Straßen diejenigen, die besonders häufig als gefährlich wahrgenommen wurden.

Daß in der Liste in Tabelle 4 die Hauptverkehrsstraßen Heidelberger Straße, Heidelberger Landstraße, Donnersbergring usw. erscheinen, ist weniger überraschend als die häufige Nennung der Viktoriastraße als gefährlicher Ort, denn im Unterschied zu sonstigen Darmstädter Straßen wurde die Viktoriastraße "verkehrsberuhigt".



In 44 % der Nennungen handelte es sich um Kreuzungen. Diejenigen 29 Straßen, die am häufigsten genannt worden waren, wurden im Hinblick auf gefährliche Knotenpunkte einer näheren Analyse unterzogen. Es wurden dabei 81 % (171 von insgesamt 211) Kreuzungen, die von den Eltern genannt worden waren, erfaßt. Bestimmte Straßen zeichneten sich dadurch aus, daß sie mehrere gefährliche Knoten enthielten (Tab. 5).

Tab. 5: Straßen mit mehreren verschiedenen gefährlichen Knotenpunkten

Straße	kreuzt mit ... verschiedenen Straßen
Kranichsteiner Straße	10
Pallaswiesenstraße	7
Heidelberger Straße	6
Liebfrauenstraße	6
Heidelberger Landstraße	4
Seeheimer Straße	4

Eine besonders hohe Anzahl an unterschiedlichen gefährlichen Knotenpunkten wies die Kranichsteiner Straße auf, gefolgt von der Pallaswiesenstraße, der Heidelberger und der Liebfrauenstraße.

Tabelle 6 gibt diejenigen 12 Kreuzungen wieder, die 4 mal und häufiger von den Eltern als Gefahrenpunkt genannt worden waren.

#### 4.3 Gefährliche Straßen nach Schulen

Die Tabelle faßt die Nennung von gefährlichen Straßen bezüglich der einzelnen Schulen zusammen, d.h. es werden diejenigen Gefahrenstellen der Häufigkeit nach geordnet, die von Eltern der Eingangsstufe einer bestimmten Schule angeführt wurden.

Die Einstimmigkeit der Gefahreneinschätzung wird durch diese Art der Datenauswertung deutlich und der Informationsmangel über bestimmte Grundschulbezirke ist durch die Angabe weniger Straßen angedeutet.

Tab. 6: Gefährliche Straßen nach Schulen aufgeschlüsselt

Schule	Straßenname	Nennungen	Schule	Straßenname	Nennungen	
Goetheschule	Frankfurter Str.	24	Andersenschule	Reuterallee	8	
	Viktoriastr.	15		Brandenburger Str.	4	
	Pallaswiesenstr.	13		Kirchstr. (Eberst.)	3	
	Liebigstr.	11		Pfungstädter Str.	3	
	Alicenstr.	10	Bessunger Schule	Ludwigshöhstr.	19	
	Landwehrstr.	10		Klappacher Str.	18	
	Schloßgartenstr.	5		Jahnstr.	17	
	Liebfrauenstr.	5		Bessunger Str.	11	
	Schloßgartenplatz	4		Landskronstr.	10	
	Kantplatz	4		Martinstr.	8	
	Bismarckstr.	3		Heidelberger Str.	7	
	Heinheimerstr.	3	Herdweg	5		
	Kasinostr.	3	Karlstr.	5		
	Mollerstr.	3	Seekatzstr.	3		
Heineschule	Donnersberggring	18	Carl-Ulrich-Schule	Messeler Str.	3	
	Bessunger Str.	10		Arheilger Woogstr.	3	
	Moltkestr.	7		Jägertorstr.	3	
	Heidelberger Str.	6	Christian-Morgen- stern-Schule	Kranichsteiner Str.	3	
	Groß-Gerauer-Allee	5		Erich-Kästner- Schule	Bartningstr.	27
	Haardtring	3			Gruberstr.	19
Eschollbrücker Str.	3	Kranichsteiner Str.	12			
Käthe-Kollwitz- Schule	Michaelisstr.	8	Grundstr.		8	
	Dornheimer Weg	5	Jägertorstr.		5	
	Pupinweg	5	Wickopweg		4	
	Eifelring	3	Kesselhutweg	3		
	Am Harras	3	Waldorfschule	Heidelberger Str.	8	
	Rheinstr.	3		Bessunger Str.	5	
Robert-Bosch-Str.	3	Heidelberger Landstr.		4		
Kyritzschule	Pallaswiesenstr.	9		Herrmannstr.	4	
	Kasinostr.	5		Am Bildstock	3	
	Frankfurter Str.	4				
	Liebfrauenstr.	4				
	Robert-Schneider-Str.	3				
Ludwig-Schwamb- Schule	Seeheimer Str.	17				
	Heidelberger Landstr.	9				
	Ringstr.	7				
	Frankensteiner Str.	5				
	Isselstr.	4				
Schillerschule	Nußbaumallee	3				
	Kranichsteiner Str.	3				
	Heinheimer Str.	3				
Wilhelm-Hauff- Schule	Stresemannstr.	21				
	In der Kirchtanne	7				
	Kirnbergerstr.	3				

Tab. 7 : Knotenpunkte, die vermehrt als gefährlich bezeichnet wurden

Kreuzung	Häufigkeit der Nennung
Bartningstr./Gruberstr.	15
Frankfurter Str./Pallaswiesenstr.	7
Klappacher Str./Jahnstr.	6
Pallaswiesenstr./Kasinostr.	6
Donnersbergring/Bessunger Str.	5
Frankfurter Str./Alicestr.	5
Frankfurter Str./Landwehrstr.	5
Heidelberger Str./Bessunger Str.	4
Heidelberger Str./Herrmannstr.	4
Bessunger Str./Ludwigshöhstr.	4
Martinstr./Jahnstr.	4
Schloßgartenstr./Schlußgartenplatz	4

Tabelle 6 darf ebensowenig wie die Tabellen 3, 4 und 5 dahingehend interpretiert werden, als ob das gesamte Stadtgebiet von den Eltern analysiert worden wäre. Die genannten in den Augen der Eltern gefährlichen Kreuzungen stellen nur einen Teil aller Kreuzungen dieser Art dar, die in Erscheinung getreten wären, wenn die Erstklässler-Eltern aller Grundschulen erreicht worden wären.

#### 4.4 Ursachen der Gefährlichkeit

Die Eltern wurden nicht nur nach den gefährlichen Stellen, sondern auch nach den Ursachen der Gefährlichkeit gefragt (siehe Fragebogen im Anhang). Pro Gefahrenpunkt wurden häufiger mehrere Ursachen genannt, z.B. zu hohe Geschwindigkeit; zu viele parkende Autos, die die Sicht behindern. Die insgesamt 624 Nennungen von 282 der beteiligten Eltern ließen sich den 22 in Tab. 7 angegebenen Kategorien zuordnen.

Tab. 8: Ursachen der Gefährlichkeit

Kategorie	Häufigkeit der Nennung
zu starker Verkehr	108
zu hohe Geschwindigkeit	105
Unübersichtlichkeit der Situation für den Fahrer	58
Unübersichtlichkeit der Situation für das Kind	57
verkehrswidriges Verhalten der Autofahrer	55
fehlende Überquerungsmöglichkeiten	41
fehlende Ampel	39
falsche Ampelschaltung	30
Abbiegeverkehr	29
zu schmale Fußwege	20
Zusammentreffen von ÖPNV* mit Individual- und nicht motorisiertem Verkehr	12
ungünstige Verkehrsführung	11
infrastrukturell bedingter Verkehr	9
Überquerung der Straßenbahn	9
Hinweisschilder fehlen	9
Parken trotz Verbot	7
zu enge Straße	7
Entwicklungsstand des Kindes	6
zu breite Straßen	6
Schleichverkehr	3
Straßenbelag	2
Umgehungsstraße fehlt	1
Nennungen insgesamt	624

\*Öffentlicher Personen-Nahverkehr (Straßenbahn/Bus)

Wie Tabelle 7 deutlich macht, waren die Eltern, durchaus wie Verkehrsexperten in der Lage, die Hauptursachen mangelnder Verkehrssicherheit zu bestimmen: die meisten Nennungen entfielen mit deutlichem Abstand auf die Kategorien "zu starker Verkehr" und "zu hohe Geschwindigkeit". Dann folgten in der Rangreihe der Ursachen "Unübersichtlichkeit" zum einen für den Autofahrer, zum anderen für das Kind. Ebenfalls sehr häufig wurde das verkehrswidrige Verhalten von Autofahrern als Ursache mangelnder Verkehrssicherheit genannt, z.B. Nichtbeachtung der Zebrastreifen durch den Autofahrer, Weiterfahren trotz gelber oder sogar roter Ampel, Unachtsamkeit und Rücksichtslosigkeit der Autofahrer. So hielten beispielsweise mehrere Eltern, deren Kinder die an der verkehrsberuhigten Viktoriastraße gelegene Goetheschule besuchen, gerade diese Straße für gefährlich, weil die Autofahrer dort wegen des fehlenden Fußweges rücksichtslos die ganze Fläche für sich in Anspruch nehmen würden.

#### 4.5 Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahrenpunkten

Auf die Frage "Können Sie sich Maßnahmen vorstellen, durch die die Gefährdung an den einzelnen Stellen zu verringern wäre?" machten die Eltern die in Tabelle 8 genannten Vorschläge.

240 von den beteiligten 353 Eltern nannten insgesamt 398 Maßnahmen, die sich den in Tabelle 8 angegebenen Kategorien zuordnen ließen. Am meisten versprachen sich die Eltern von neuen oder einfach anders gestalteten Ampelanlagen. Einen ebenfalls hohen Stellenwert hatten indessen auch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie die Reduzierung des Verkehrs und Geschwindigkeitbegrenzungen. Die Verkehrserziehung der Autofahrer rangierte noch vor der Verkehrserziehung der Kinder, wenn es darum ging, die Gefährdung der Kinder an bestimmten Stellen im Stadtgebiet zu beseitigen. Von Zebrastreifen und Schildern erhofften sich die Eltern ebenfalls einen Zugewinn an Verkehrssicherheit.

Tab. 9: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Kategorie	Häufigkeit der Nennung
Ampeleinrichtung bzw. Neuschaltung	99
verkehrsreduzierende Maßnahmen	63
Geschwindigkeits-Begrenzung	63
Zebrastreifen	47
Schilder	40
Schülerlotsen	23
Halteverbot	17
höheres Strafmaß, mehr Kontrolle	16
Entfernung von Sichtbehinderungen	8
Verkehrserziehung für Autofahrer	8
Barrieren zum Schutze der Kinder errichten	7
Verkehrserziehung der Kinder	2
mehr Radwege	2
mehr Busse für Kinder	2
auffällige Kleidung für Kinder	1
Vorschläge insgesamt	398

Daß nicht häufiger der Ausbau des Radwegesystems als verkehrssicherheitsfördernde Maßnahme genannt wurde, läßt sich weitgehend damit erklären, daß Eltern von Erstklässlern befragt worden waren, die überwiegend als Fußgänger am Verkehr teilnehmen.

#### 4.6 Ursachen und Maßnahmen nach Schulen

Im Anschluß an diesen allgemeinen Überblick sollen nun zu den einzelnen angegebenen Gefahrenpunkten jeweils sämtliche Gründe und vorgeschlagenen Maßnahmen aufgelistet werden, um sozusagen eine Detailauswertung der Elternbefragung zu gewinnen, die dann als Arbeitsgrundlage für mögliche Verkehrsverbesserungen dienen kann.

Die Aussagen und Vorschläge wurden unkommentiert übernommen und entsprechend den Schulbezirken in Gruppen gegliedert, was impliziert, daß manche Straßen, die durch verschiedene Schulbezirke führen, doppelt genannt werden (z.B. Kranichsteiner Straße). Die Auswertung befindet sich im Anhang III.



#### 4.7 Allgemeine Strategien

Während die Frage nach Maßnahmen zur Beseitigung gefährlicher Stellen sich im wesentlichen auf ganz bestimmte Orte bezog, somit insbesondere auch räumliche Veränderungen als Vorschläge nahelegten, waren weitere Frage darauf gerichtet, die Vorstellungen der Eltern, wie das Ziel "mehr Verkehrssicherheit für Kinder" allgemein erreicht werden kann, sichtbar zu machen. Folgende Möglichkeiten, denen zugestimmt oder nicht zugestimmt werden konnte, waren im Fragebogen vorgegeben worden:

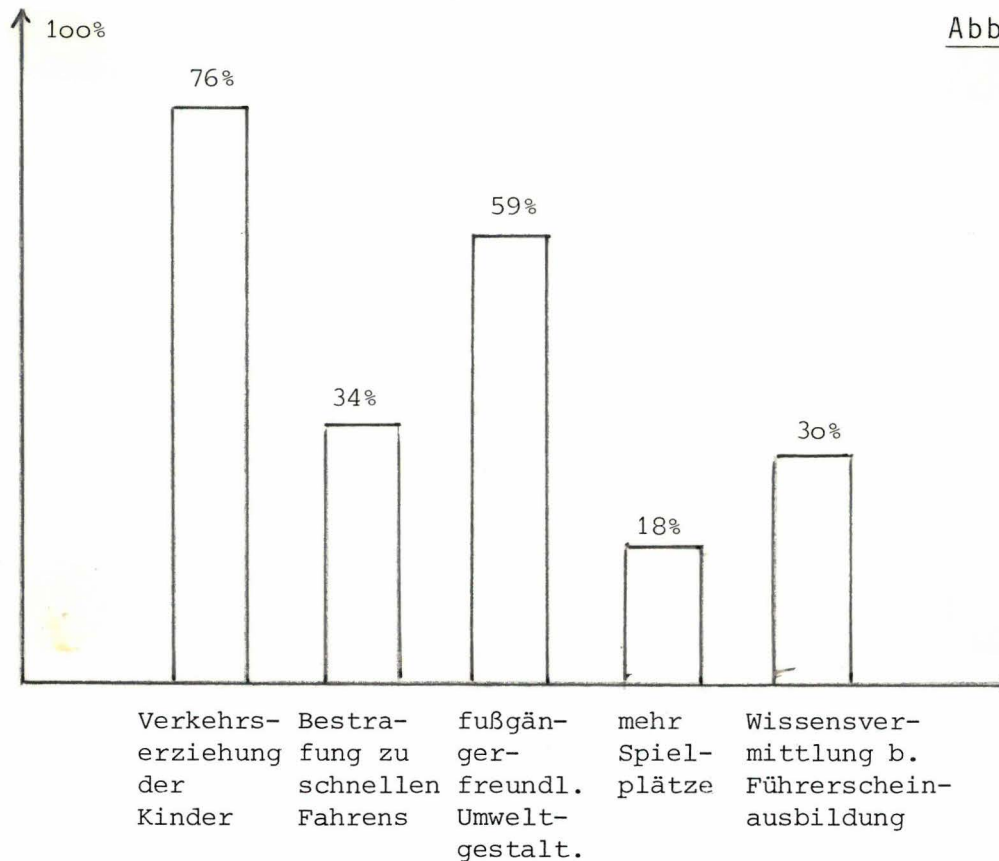
- (1) Verkehrserziehung der Kinder
- (2) Bestrafung zu schnellem Fahrens von Autofahrern
- (3) fußgängerfreundliche Verkehrsgestaltung
- (4) Vermehrung der Spielplätze
- (5) Vermittlung von Kenntnissen über die Fähigkeiten und Fertigkeiten von Kindern während der Führerscheinausbildung.

Es war den Eltern dabei freigestellt, wieviele der Vorgaben sie auf die einleitende Frage: "Welche der folgenden Möglichkeiten halten Sie allgemein für die beste Strategie, um die Verkehrssicherheit für Ihr Kind zu verbessern?" in ihren Augen zutreffend ankreuzten.

Das Ergebnis ist in Abb. 3 dargestellt.

Die größte Einigkeit unter den Eltern auf die Frage nach der besten Strategie fand sich bei der Verkehrserziehung der Kinder. Dreiviertel aller an der Befragung beteiligten Eltern stimmten dieser Möglichkeit im Sinne einer "besten Strategie" zu. An zweiter Stelle folgte die umweltbezogene Maßnahme "fußgängerfreundliche Verkehrsgestaltung." Solchen Maßnahmen dagegen, die sich auf eine Veränderung des Verhaltens von Autofahrern bezogen, nämlich Bestrafung bei zu schnellem Fahren und bessere Ausbildung zum Zwecke einer einsichtigeren Fahrweise, wurde dagegen sehr viel seltener

zugestimmt. Nur etwa ein Drittel der Eltern sprach sich dafür aus. Am wenigsten versprach man sich von einer Erhöhung des Angebots an Spielplätzen. Immerhin 18 % der Eltern sahen darin jedoch noch eine Möglichkeit, mehr Verkehrssicherheit zu erzeugen.



Daß die Eltern am häufigsten als beste Strategie die Verkehrserziehung der Kinder nannten und im Vergleich dazu erheblich weniger die Veränderung des Autofahrers als wesentliche Möglichkeit ins Auge faßten, kann mehrere Gründe haben, über die nur eine weitergehende Befragung als die durchgeführte eindeutigeren Aufschluß hätte bringen können. So kann z.B. bei der Beurteilung dessen, was als beste Strategie anzusehen ist, auch die wahrgenommene Realisierbarkeit einer Maßnahme unter den derzeit gegebenen Verhältnissen als Kriterium in die Beurteilung eingeflossen sein. Ein anderer Grund ist, daß Eltern schließlich sehr oft auch Autofahrer sind, so daß bei den beiden Veränderungsansätzen:

Erziehung des Kindes oder Erziehung des Autofahrers nicht unbedingt bewußt die für Eltern bequemere Strategie "Veränderung des Kindes" bevorzugt wird. Dies sind jedoch lediglich Vermutungen, die genauer geprüft werden müßten.

#### 4.8 Die Belastung der Eltern

Das Ausmaß der Befürchtungen von Eltern, deren Kinder durch den Eintritt in die Schule erstmals nachhaltiger als je zuvor mit der Verkehrswelt in Kontakt kommen, ließ sich in der durchgeführten knappen schriftlichen Befragung nur sehr verkürzt erfassen. Als Indikator für die emotionale Belastung der Eltern angesichts der Angst, ihr Kind könne verunglücken, wurden die Antworten auf die Fragen: "Haben Sie ihr Kind in der ersten Zeit zur Schule begleitet?" und, falls die Frage mit "ja" beantwortet wurde: "Wie lange?" verwendet.

80 % der Befragten beantworteten die erste Frage mit "ja". 35 % davon begleiteten ihr Kind ein bis zwei Wochen, 40 % hingegen 8 Wochen oder noch darüber hinaus.

Inwieweit eine Begleitung durch die Eltern stattfand bzw. wie lange diese andauerte, war dabei unabhängig vom Geschlecht des Kindes: Jungen wurden in 81 %, Mädchen in 78 % der Fälle begleitet; dieser nur geringfügige Unterschied ist statistisch nicht bedeutsam /1/.

#### 4.9 Engagement der Eltern

Mit der Frage: "Könnten Sie sich vorstellen, daß Sie sich mit anderen Eltern zusammenschließen, um etwas für die Verbesserung der Verkehrssicherheit Ihres Kindes zu erreichen?" sollte die Bereitschaft der Eltern erfaßt werden, sich im Sinne einer "pressure group" zu betätigen.

---

/1/ Daß Jungen etwa doppelt so oft verunglücken wie Mädchen (s. Tab. 4 im Anhang), liegt also nicht daran, daß die ersteren weniger von den Eltern begleitet werden, wenn sie ihre ersten Kontakte mit der Verkehrsumwelt machen.

Wie Tabelle 9 zeigt, war eine deutliche Mehrheit der Eltern dazu bereit.

Tab.10: Bereitschaft zu Elterninitiativen zur Erreichung von mehr Verkehrssicherheit

Antwortkategorie	abs.Häufigkeit	in Prozent
ja	136	38,5
wahrscheinlich	149	42,2
eher nicht	20	5,7
nein	24	6,8
keine Angabe	24	6,8
insgesamt	353	100

Darüber hinaus zeigt sich am Interesse, das von seiten der Schulelternbeiräte bekundet wurde, daß es nicht allein die Eltern von Erstklässlern sind, die die Situation, wie sie im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Kinder derzeit besteht, als Problem ansehen.

## 5. Schlußbemerkungen

Die vorliegende Untersuchung befaßt sich mit der Sicherheit von Kindern in Darmstadt aus der Sicht der Eltern von Schulanfängern. Eltern erfahren, daß mit der Einschulung die Verkehrsgefährdung ihrer Kinder schlagartig größer wird, da die Kinder plötzlich zu regelmäßigen, eigenständigen Verkehrsteilnehmern werden. Die - wie die Unfallzahlen belegen (vgl. Tab. 10) - berechnete Angst der Eltern ist offensichtlich weit verbreitet; das zeigten die starke Beteiligung und der hohe Anteil der Befragten, die sich für die Interessen ihrer Kinder einsetzen würden.

Die Beurteilung der Verkehrssituation durch die Eltern, d.h. die Nennungen von Gefahrenpunkten im Straßenraum Darmstadts, ist realistisch und deckt sich mit den Unfallanalysen des IWU's: Kinderverkehrsunfälle verteilen sich flächenhaft über das gesamte Stadtgebiet mit Konfliktschwerpunkten in den Altbaugebieten Bessungen, Martinsviertel West und Johannesviertel.

Hier treffen verschiedene Belastungsfaktoren zusammen:

- hohe Wohndichte
- fehlende Frei- bzw. Spielflächen
- Durchgangsverkehr
- und viel Verkehr anziehende Einrichtungen (Geschäfte, Kneipen, öffentliche Institutionen)

Die Altbaugebiete werden durch die heutige Verkehrssituation überfordert, denn die Verkehrskonzeption orientiert sich an einem überholten, den heutigen Ansprüchen nicht gerecht werdenden Bedarf (z.B. Parkplätze).

Die prozentual hohe Beteiligung (vgl. Tab. 2) an der Befragungsaktion ist ein Beleg für die Probleme der innerstädtischen Altbaugebiete, die auch in überregionalen Ver-

kehrssicherheitsuntersuchungen /1/  
immer wieder zur Erklärung von Unfallstatistiken herangezogen werden.

Es wird von den Eltern erkannt, daß eine Lösung längerfristig nur durch einen allgemeinen Umdenkungsprozess der Verkehrsplaner als auch der Verkehrsteilnehmer zu finden ist (Zitate: "weniger Autofahren", "Einsicht der Autofahrer", "klare Verkehrskonzeption", "Verkehrserziehung"). (Vgl. Anhang VI: Übergreifende Verkehrserziehung).

Kurzfristig fordern die Betroffenen in erster Linie Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbegrenzungen; Maßnahmen, die auch von Experten als adäquateste Form der Unfallprävention betrachtet werden und bereits in Form von Modellprojekten oder Einzelmaßnahmen in die Praxis eingegangen sind (Tempo 30, Fußgängerzonen, Spielstraßen).

Daß allerdings die im Zuge solcher Erprobungen verkehrsberuhigte Viktoriastraße eine der meist genannten Gefahrenstellen Darmstadts ist, verwundet umso mehr. Wie läßt sich dieser paradox erscheinende Tatbestand erklären?

Das allgemeine Ziel das der Umgestaltung der Viktoriastraße zugrunde lag war es gewesen, einzelne Wohnstraßen vom Durchgangsverkehr weitgehend zu trennen und einen wohnlichen, halbprivaten Straßenraum zu schaffen, der es ermöglicht, fehlenden Freiraum zu ersetzen. Der Gedanke der verkehrsberuhigten innerstädtischen Spielstraße erweist sich allerdings als zu kurzfristig, da er nur zu Lasten anderer Straßen verwirklicht werden kann und das Problem des Anliegerverkehrs in einer dicht bewohnten, mit Gaststätten belebten Straße übersieht, ganz abgesehen von den enorm hohen Kosten der Umgestaltung.

---

/1/ Vgl. Pauen-Höppner, U. und Höppner M.: Kinderverkehrsunfälle in Berlin (West). Berlin 1982

So ist es auch in der Viktoriastraße unübersehbar, daß hier eine Unterschätzung des PKW-Aufkommens vorliegt, also zu wenig Abstellplätze und Rangiererraum vorhanden ist; ansässige Betriebe wehren sich gegen weitere, straffere Beruhigungsmaßnahmen (z.B. Totalsperrung, Einbahnstraße).

Ein weiterer Grund, weshalb die Viktoriastraße als gefährlich bezeichnet wurde, ist wahrscheinlich bei den Befragten selbst zu finden. Durch die geschilderten Mißstände wurden die Erwartungen der Bewohner dieser Straße enttäuscht. Durch die Umgestaltungsmaßnahmen, wurde eine Sensibilisierung für Verkehrsbelastungen der Bevölkerung erreicht, die sich jetzt auch in dem Engagement für weitere Verbesserungen zeigt und positiv zu bewerten ist.

Manche Eltern geben explizit an, daß diese Straße ein falsches Sicherheitsgefühl vermittelt und fehlende Sicherheitsvorkehrungen (z.B. Gehwege) eine Gefährdung der Schulkinder verstärken.

Über diesen Sonderfall "Viktoriastraße" sollte aber nicht vergessen werden, daß es hinreichend viele Kritikpunkte im Darmstädter Straßenraum gibt, bei denen die Sachlage wesentlich eindeutiger ist. Glaubt man den Eltern, so könnte die Stadt vielerorts durch kleine Veränderungen sicherer gemacht und damit große Erleichterungen für die Fußgänger geschaffen werden. Als häufigste Lösungsmaßnahme werden Ampelneuinstallationen bzw. -neuschaltungen von den Befragten gefordert. Die Überquerung einer Straße stellt für Kinder das Gefahrenmoment Nummer eins dar, da mangelnde Verkehrsbeurteilung (vgl. Tab. 1) mit schlechten Sichtverhältnissen durch parkende PKW's zusammentreffen.

Deshalb sind in den Augen der Eltern mehr Fußgängerampeln, Zebrastreifen und Schülerlotsen notwendig. Bereits installierte Ampeln sollten besser auf die Bedürfnisse der Fußgänger eingestellt sein (vgl. Elternbrief Anhang IV), d.h. die Grünphasen für Fußgängerquerverkehr müssen prompt genug angefordert werden können, lange genug dauern und im entsprechenden Fall vom Abbiegeverkehr zeitlich versetzt sein (Beispiele: Ampelanlagen Frankfurter/Landwehrstraße; Ludwigshöhstraße/Landskronstraße; Heidelberger/Herrmannstraße).

Die im Anhang III aufgelisteten Einzelvorschläge der Eltern könnten also durchaus Grundlage für verschiedene Verkehrsverbesserungen sein (z.B. Verringerung der Komplexität einzelner Kreuzungen, Aufstellen von Hinweisschildern), und sie werden deshalb an die Fachgruppe "Verkehrssicherheit in Darmstadt" weitergeleitet.

Es darf aber nicht das einzige Ziel der Elternbefragung bleiben, die Behörden und Verkehrsplaner auf bestimmte Mißstände aufmerksam zu machen und dann auf Veränderungen zu hoffen.

In vielen Fällen sind es sicher auch die Eltern, die in ihren verschiedenen Rollen als Autofahrer, Wähler, Modell und Interessenvertreter ihrer Kinder (vgl. Abb. 1) Verbesserungen direkt bewirken könnten.

Der Gefahrenpunkt Viktoriastraße/Höhe Goetheschule wird z.B. in erster Linie durch die ihre Kinder in Autos ein- und ausladenden Eltern verursacht und könnte durch den Verzicht auf Beförderungsmittel Auto zu Schule oder aber zumindest durch sinnvolleren Halteplatz entschärft werden. Am nahe gelegenen Aliceplatz wäre als Möglichkeit Kinder ab und einzuladen, durch den Kreisverkehr viel günstiger, da umständliches und gefährdendes Rangieren hier nicht nötig ist.



Solche Maßnahmen, die auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Einzugsbereich der jeweiligen Schule bzw. auf den jeweiligen Schulweg abzielen, müssen auch in der Schule, durch die Eltern und die Schulverwaltung angegangen werden. Schülerlotsen, Verkehrserziehung und Schulwegepläne inkl. Verbesserungsvorschläge sollten von Eltern und Lehrern gemeinsam erarbeitet und die Verkehrssicherheit der Schulkinder somit zur systematischen Arbeit von Elterninitiative zusammengefaßt werden (vgl. Beitrag der Chr.-Morgenstern-Schule, Anhang IV).

Erst durch die Organisation von Einzelinteressen und Systematisierung von Vorschlägen und Initiativen können die Forderungen der Eltern in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden und eine neue Gewichtung erfahren.

Anhang 2016

## A n h a n g

- I Fragebogen
- II Statistiken
- III Detailauswertung
- IV ausgewählte Beiträge von Eltern
- V Stimmen aus der Presse
- VI Beispiele für übergreifende  
Verkehrserziehung
- VII Literaturhinweise

# F r a g e b o g e n

Betr.: Fragebogen für Eltern zum Thema "Verkehrssicherheit von Kindern"

---

Sehr geehrte Eltern der Darmstädter Erstklässler,

das Institut Wohnen und Umwelt hat kürzlich im Rahmen des Modellprojekts "Umweltfreundliche Stadt" eine Analyse der Kinderverkehrsunfälle in Darmstadt vorgelegt, die den neuesten Stand der Gefährdung für Kinder in Darmstadt wiedergibt.

Eines der Ergebnisse dieses Berichts ist, daß es bestimmte Straßen und Verkehrsknotenpunkte in Darmstadt gibt, die für Kinder besonders gefährlich sind, d.h. Orte, an denen Kinder bereits öfter verunglückt sind. Es ist aber damit zu rechnen, daß es noch weitere Gefahrenpunkte für Kinder in Darmstadt gibt, an denen bisher zwar noch nichts passiert ist, wo aber dennoch das Unfallrisiko ziemlich hoch ist. Wir möchten diese Orte herausfinden und bitten Sie dabei um Ihre Mitarbeit, die darin besteht, daß Sie den beiliegenden Fragebogen ausfüllen und zwar in bezug auf Ihr soeben eingeschultes Kind.

Wir möchten Sie bitten, Ihrem Kind den Fragebogen möglichst rasch wieder mit in die Schule zurückzugeben, wo sie dann vom Klassenelternbeirat gesammelt werden. Denn wir streben an, die Ergebnisse anlässlich einer Ausstellung im November im Justus-Liebig-Haus zum Thema "Kinderverkehrssicherheit" vorzustellen.

Wenn Sie zu dem beiliegenden Fragebogen oder seinem Zweck noch Fragen haben, wenden Sie sich bitte an Herrn Dr. Rüthrich oder Frau Dr. Flade.

im

INSTITUT WOHNEN UND UMWELT GMBH  
Annastraße 15  
6100 Darmstadt  
Tel.: 06151 - 26911

FRAGEBOGEN

für Eltern von Erstklässlern

In welcher Straße wohnen Sie?

\_\_\_\_\_

Welche Schule besucht Ihr Kind?

\_\_\_\_\_

Ist Ihr Kind ein Junge oder ein Mädchen?

Junge

Mädchen

Haben Sie Ihr Kind in der ersten Zeit zur Schule begleitet?

ja

nein

Falls ja: wie lange?

\_\_\_\_\_

Welches sind Ihrer Meinung nach die gefährlichsten Stellen für Ihr Kind, sowohl auf dem Schulweg als auch beim Spielen draußen? (Bitte tragen Sie die Straßennamen oder Kreuzungen ein).

a) \_\_\_\_\_

b) \_\_\_\_\_

c) \_\_\_\_\_

d) \_\_\_\_\_

e) \_\_\_\_\_

f) \_\_\_\_\_

g) \_\_\_\_\_

Aus welchen Gründen sind diese Straßen bzw. Orte Ihrer Meinung nach gefährlich? (Bitte ordnen Sie die Gründe den gleichen Buchstaben zu wie in der Frage zuvor)

zu a) \_\_\_\_\_

zu b) \_\_\_\_\_

zu c) \_\_\_\_\_

zu d) \_\_\_\_\_

zu e) \_\_\_\_\_

zu f) \_\_\_\_\_

zu g) \_\_\_\_\_

Können Sie sich Maßnahmen vorstellen, durch die die Gefährdung an den einzelnen Stellen zu verringern wären? (Bitte achten Sie auch hier wieder darauf, daß Sie die einzelnen Maßnahmen den gleichen Buchstaben zuordnen wie bei den Fragen zuvor)

zu a) \_\_\_\_\_

zu b) \_\_\_\_\_

zu c) \_\_\_\_\_

zu d) \_\_\_\_\_

zu e) \_\_\_\_\_

zu f) \_\_\_\_\_

zu g) \_\_\_\_\_

Welche der folgenden Möglichkeiten halten Sie allgemein für die beste Strategie, um die Verkehrssicherheit für Ihr Kind zu verbessern?

Verkehrserziehung der Kinder

Bestrafung zu schnellen Fahrens von Autofahrern

fußgängerfreundlichere Verkehrsgestaltung

Vermehrung der Spielplätze

Vermittlung von Kenntnissen über die Fähigkeiten und Fertigkeiten von Kindern während der Ausbildung zum Führerschein

sonstiges \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Könnten Sie sich vorstellen, daß Sie sich mit anderen Eltern zusammenschließen, um etwas für die Verbesserung der Verkehrssicherheit Ihrer Kinder zu erreichen?

ja, auf jeden Fall

ja, wahrscheinlich

eher nicht

nein

Vielen Dank für Ihre Mühe!

S t a t i s t i k e n

Quelle:

Statistisches Bundesamt



Tab. 1: Entwicklung der Kinder-, Kfz- und Kinderverkehrsunfallzahlen ab 1969

Berichtsjahr	Einwohner unter 15 Jahren		Kfz		Von 100.000 Kindern	
					verunglückten	wurden getötet
	- 1.000 -					
1969	14.141	16.500	465	13,6		
1970	14.058	18.000	516	15,4		
1971	14.115	19.300	504	14,5		
1972	14.042	20.500	523	15,1		
1973	13.871	21.700	497	12,8		
1974	13.623	22.173	466	11,0		
1975	13.286	22.943	485	10,7		
1976	12.871	24.177	519	10,8		
1977	12.449	25.440	559	10,9		
1978	12.001	26.843	555	10,4		
1979	11.500	28.310	533	9,1		
1980	11.187	29.226	536	9,1		
1981	10.803	29.738	512	7,0		
1982	10.390	30.252	502	7,0		

Tab. 2: Bei Straßenverkehrsunfällen in den letzten drei Jahren verunglückte Kinder im Alter unter 15 Jahren

1 9 8 0								
Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte insgesamt		Davon wurden					
			getötet		schwer- verletzt		leicht-	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Fußgänger	21 869	36,5	474	46,5	9 441	48,4	11 954	30,3
Radfahrer	19 889	33,2	279	27,4	6 071	31,1	13 539	34,4
Mitfahrer von Fahrzeugen	17 622	29,4	251	24,7	3 755	19,3	13 616	34,5
Andere	552	0,9	14	1,4	229	1,2	309	0,8
Insgesamt	59 932	100	1 018	100	19 496	100	39 418	100

1 9 8 1								
Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte insgesamt		Davon wurden					
			getötet		schwer- verletzt		leicht-	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Fußgänger	19 967	36,1	376	49,5	8 470	48,2	11 121	30,1
Radfahrer	19 202	34,7	208	27,4	5 799	33,0	13 195	35,7
Mitfahrer von Fahrzeugen	15 843	28,6	171	22,5	3 161	18,0	12 511	33,8
Andere	343	0,6	5	0,7	158	0,9	180	0,5
Insgesamt	55 355	100	760	100	17 588	100	37 007	100

1 9 8 2								
Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte insgesamt		Davon wurden					
			getötet		schwer- verletzt		leicht-	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Fußgänger	18 351	35,2	313	43,1	7 855	46,9	10 183	29,3
Radfahrer	18 955	36,3	219	30,1	5 688	33,9	13 048	37,6
Mitfahrer von Fahrzeugen	14 580	27,9	184	25,3	3 101	18,5	11 295	32,6
Andere	308	0,6	11	1,5	118	0,7	179	0,5
Insgesamt	52 194	100	727	100	16 762	100	34 705	100

Tab. 3: Bei Straßenverkehrsunfällen 1981<sup>1)</sup>  
als Fußgänger oder Radfahrer<sup>2)</sup> verunglückte Kinder  
im Alter unter 15 Jahren in Ländern mit starker Verkehrsdichte  
(Bezogen auf 100 000 Kinder dieser Altersgruppe)

Land	Verun- glückte Fußgänger und Radfahrer	Getötete Fußgänger und Radfahrer	Einwohner - 1 000 -	Verun- glückte Fußgänger und Rad- fahrer je 100 000 Einwohner	Getötete Fußgänger und Rad- fahrer je 100 000 Einwohner
Bundesrepublik Deutschland	39 827	592	10 803	369	5,5
Belgien	4 502	109	1 966	229	5,5
Dänemark	1 145	51	1 055	109	4,8
Frankreich <sup>3)</sup>	18 435	466	11 996	154	3,9
Großbritannien	33 992	426	11 583	293	3,7
Italien	7 641	244	12 403	62	2,0
Niederlande	5 886	144	3 134	188	4,6
Österreich	3 503	53	1 540	227	3,4
Schweden	882	18	1 600	55	1,1
Schweiz	2 200	59	1 222	180	4,8
USA	86 645	1 645	51 225	169	3,2

1) für 1982 liegen noch keine Ergebnisse aus dem Ausland vor.

2) Einschließlich Mitfahrer auf Fahrrädern.

3) 1980.

Tab. 4: In den letzten drei Jahren im Bundesgebiet innerorts verunglückte Kinder nach Alter und Geschlecht

	1980			1981			1982		
	insg.*	männl.	weibl.	insg.	männl.	weibl.	insg.	männl.	weibl.
unter 6	9487	5610	3865	9085	5350	3732	8532	5098	3301
6 - 8	7887	4959	2917	7291	4594	2696	7089	4469	2618
8 - 10	7887	4894	2989	7114	4495	2618	6359	3911	2445
10- 12	8658	5368	3278	7685	4830	2853	7239	4458	2770
12- 14	8223	5768	3445	8811	5575	3235	8302	5195	3107
14- 16	15448	10138	5292	13743	8939	4800	14014	8938	5074
insgesamt	57510	36737	21796	53699	32783	19934	51535	32069	19315

\*einschließlich ohne Angabe des Geschlechts

A n h a n g    III

Detailauswertung

Schuleinzugsbereich Andersenschule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Brandenburgerstr.	direkt vor Schule Durchgangsverkehr zum Sportplatz, hohe Fahrgeschwindigkeit, unübersichtlich	Bessere Beschilderung, Einbau einer Schwelle
	Kfz-Verkehr zum Sportplatz	Schutzgitter an Südseite
	Überhöhte Geschwindigkeit im Durchgangsverkehr zu Waldsportplatz, einzige An- und Abfahrtstraße	Geschwindigkeits-Begrenzung, ab Mecklenburgerstr. Einbahnstraße, Blumenkübel
"/Waldweg	Die Autos rasen zum Waldsportplatz	Rücksicht auf Kinder, Langsamer fahren
	Autoverkehr zum Sportplatz	Bremsung des Durchgangsverkehrs durch Blumenkübel
	Zufahrt zum Waldsportplatz zu hohes Tempo	Straßenschwellen/Tempo 30 Zebrastreifen
Heidelberger-Str.	Schwierigkeiten beim Überqueren, zu hohe Beschleunigung	
	<u>Höhe Schwanenstr.</u> zu eng, hohes Verkehrsaufkommen macht das Überqueren schwer	weniger Verkehr im Stadtkern bzw. Einbahnstr. in der Schwanstr.
Reuterallee	Zubringer zur Autobahn	Radarkontrollen
	Zu schnelles Fahren	Tempo 30
	verkehrsreich	Ampel in Höhe Supermarkt
	Überfahren der Ampel bei rot + gelb	Tempo 30
	zu schnelles Fahren	
	zu hohe Geschwindigkeit	Tempo 30
"/Ampel	Autos fahren bei rot	
"/Schwanenstr.	Überqueren zwischen parkenden Autos	
	Hauptverkehrsstraße	Ampel bereits vorhanden

## Schuleinzugsbereich Andersenschule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Pommernstr. Höhe Ostpreußenstr.	zu hohes Tempo	ab Ostpreußenstr. zur Spielstr.
Lagerstr.	Unübersichtlich	Zebrastreifen
Pfungstädter Str.	viel zu befahren	
"/Bahnüberführung	zu enger Fußweg	Bauliche Veränderung
"/B 3	sehr viel Verkehr	
Zerninstr.	Unübersichtlich durch parkende PKWs	Einbahnstr. und Halteverbot auf einer Seite

## Schuleinzugsbereich Bessunger Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Heidelberger Str.	zu wenig Ampeln Reger Straßenverkehr	mehr Ampeln nein
"/Bessunger Str.	"Grün"-Phase zu kurz reger Straßenverkehr	verlängern nein
"/Ehretstr.	unübersichtlich	Ampel
"/Ahastr.	unübersichtlich	Ampel
"/Herrmannstr.	Fußgänger-Grün sehr kurz	mehr Rücksicht und längere Grünphase
"/Hügelstr.	weil viele Autos noch bei Rot fahren und Ampeln zu kurz auf Grün für Fußgänger geschaltet sind	mehr Rücksicht und längere Grünphase
Ludwigshöhstr.	stellenweise zu eng, schmaler Bürgersteig es wird zu schnell gefahren sehr schmaler Fußweg Fußweg zu eng zu enge Straße und Gehweg zu schnelles Fahren, kein Schild "Schule" zu schnelle Autos und Straßenbahn Straßenbahn fährt zu dicht am Bürgersteig, zu enge Straße	Tempo 30  Tempo 30, Schild "Schule, Vorsicht Kinder"  mehr Kontrolle Busse statt Straßenbahn
"/Sandbergstr.	unübersichtlich keinen Bürgersteig auf linker Seite, deshalb Überquerung Sandbergstr. in Nähe Ludwigshöhstr., doch sehr gefährlich, da Sandbergstr. im oberen Teil Einbahnstr. und Autofahrer keinen Gegenverkehr erwarten und schnell einbiegen	Einbahnstr. falsch angelegt Warnschild in Ludwigshöhstr. sollte auf "Schulkinder X Straße" aufmerksam machen



Schuleinzugsbereich Bessunger Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
/Ampel vor Schule	trotz Ampel gefährliche Stelle Kfz fahren bei Rot durch Autos zu schnell, übersehen Ampel	Polizei-Blitzanlage
/Bessunger Str.	viel Verkehr aus allen Richtungen hohe Verkehrsdichte, unübersichtlich Kreuzungsbereich keine Ampel	Lotsen fußgängerfreundl. Verkehrsgestaltung  Ampel
Bessunger Str. "/Zebrastreifen Eichwiesenstr.	zu viel Verkehr Kopfsteinpflaster-Rutschgefahr auf Gehwegen und Straße gefährliche Überquerung, da viel Verkehr und Rücksichtslosigkeit Autos halten nicht an wird kaum beachtet wenig Beachtung, gefährlichste Stelle in Bessunger Str.	Ampel statt Zebrastreifen Schülerlotsen  Schülerlotsen  Ampel Ampel Schülerlotsen
Prinz-Emil- Garten	im Winter bei Dunkelheit	mehr Polizeistreifen
Goethestr./ Wilhelminenstr.	keine Überquerungsmöglichkeit	Zebrastreifen
Nieder-Ram- städter-Str.	keine Überquerungsmöglichkeit zwischen Böllenfalltor und GBS	Zebrastreifen Heinrich-Wingertsweg

## Schuleinzugsbereich Bessunger Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Jahnstr.	starker Verkehr vor allem morgens zu viel Verkehr keine Ampel	Geschwindigkeits-Begrenzung  Ampel
"/Westl. Teil	enge Straße, schmaler Gehweg	Geschwindigkeits-Begrenzung Einbahnstraße
"/Orangerie- allee	unübersichtlich für Kinder	Park- und Halteverbot
"/Martinstr.	unübersichtlich für Kinder viel Verkehr, keine Ampel Durchgangsverkehr, parkende Autos starker, schneller Durchgangsverkehr, verbotswidrig parkende Autos	Zebrastrreifen, Parkgitter Jahnstr. Einbahnstr., Ampeln Verkehrserziehung für Kinder Ampel
"/Herdweg	unübersichtlich durch Falschparken und Straßenführung	Tempo 30, Parkmöglichkeiten exakt ein- grenzen
Klappacher Str.	Verkehrsdichte zu hohe Geschwindigkeit  Fußgänger "Grün" zu kurz viel Verkehr	Zebrastrreifen Moosbergstr. Geschwindigkeits-Begrenzung und Kontrolle mit Geldbußen Grünphase verlängern
"/Marienhospital	kein Übergang von Böllenfalltor bis zur Jahnstraße	Zebrastrreifen
"/Jahnstr.	Autos fahren hinter den Kindern über die Kreuzung trotz "Grün" Verkehrsreiche Kreuzung zu wenig Rücksicht auf Kinder	Bestrafung für Autofahrer und Erwachsene, die bei Fußgänger "Rot" über Straße laufen  zusätzliches Schild

Schuleinzugsbereich Bessunger Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
/Jahnstr.	zu hohe Geschwindigkeit, Unaufmerksamkeit der Autofahrer Bürgersteig relativ schmal Rennstrecke, viele Abbieger in Jahnstr. der Gehweg ist zu klein, denn es fehlt der Schutz durch parkende Autos	Verringerung der Höchstgeschwindigkeit Absicherung durch Gitter Verengung der Klappacher Str. Geländer
/Seekatzstr.	Rücksichtslose Autofahrer, trotz "Rot" über Ampel viel Verkehr, zu schnelles Fahren Austritt aus der Orangerie, Autos fahren zu schnell	Einsicht der Autofahrer Ampel bereits vorhanden Verbreiterung der Straße, Mauerabriß
Donnersbergring	zu wenig Ampeln	mehr Ampeln
Heinrichstr.	sehr starker Verkehr	
Herrngartenstr.	zu schnell fahrende Autos zu schnelles Vorbeifahren der Autos	Tempo 30
Moosbergstr.	Durchfahrtstr. zur Heidelberger Str.	
"/Mendelsonstr.	Mendelsonstr. wird verbotenerweise befahren	Durchfahrtverbotsschild deutlicher machen
Karlstraße	zu schnelles Fahren Straßenbahn <u>und</u> Autoverkehr	Radarmessung Verkehrserziehung für Kinder
"/Niederstr.	viel Parker, die rückwärts abfahren, Lieferwagen, viel Verkehr	Parkverbot Niederstr. oder Ampel Jahnstr./Orangerie

Schuleinzugsbereich Bessunger Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
/Herrmannstr./ Herdweg	fehlende Signalanlage	Ampel
/Wittmannstr.	fehlende Überquerungsmöglichkeit	Zebrastreifen
Wittmannstr.	relativ starker Verkehr	Zebrastreifen
Landskronstr.	ständig fließender Verkehr starker Verkehr, unübersichtlich durch Bäume zu starker Verkehr zu viel Verkehr Durchgangsverkehr verkehrsreich, breit, keine Zebrastreifen	Ampel Höhe Klappacher/Landskronstr. Tempo 30 Umgehungsstraße Umgehungsstraße Fußgängerampeln
"/Ludwigshöhstr.	zu viele Autos Abbieger achten nicht auf zu kurzes Fußgänger "Grün", überfahren bei "Gelb" Linksabbieger überfahren Kreuzung ohne Rücksicht	Tempo 30 Grünphase Fußgänger erst nach Abbiege- verkehr
"/Klappacher Str.	unübersichtlich, breit, rasende Autos starker Verkehr, geringe Übersichtlichkeit, Abbieger keine Ampel, verkehrsreich, Sicht durch parkende Autos versperrt	Stopschild und Zebrastreifen Tempo 30 Ampel und Fußgängerüberwege
Martinstraße	Tagsüber starker Durchgangsverkehr unübersichtlich, Autos zu schnell stark befahren, parkende Autos	Geschwindigkeits-Begrenzung Einseitiges Halteverbot <u>durchsetzen</u>
Im Wingert	keine Bürgersteige, parkende Autos und Ab- kürzungsstrecke für PKW	Spielstraße und Pfosten in Straßenmitte

Schuleinzugsbereich Bessunger Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Herdweg	zu viele Parker, unübersichtlich schmaler Bürgersteig	
"/Martinstr.	keine Ampel	Ampel

Schuleinzugsbereich Carl-Ulrich-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
<p>Jägertorstr. /100 m vor Bahnübergang  /Messeler Str.</p>	<p>Unübersichtlichkeit und spielende Kinder ständiger Verkehr läßt kaum Zeit zum Über- queren d. Straße, Fußgängerüberwege gibt es nicht, Schilder werden nicht beachtet  zu hohe Geschwindigkeit</p>	<p>Tempobeschränkung  Geschw.-Kontrolle. Kontrolle des allge- meinen Verkehrsverhaltens  Schild "Fußgänger kreuzen Straße"</p>
<p>Gute Gartenstr. /Woogstr.</p>	<p>Unübersichtlichkeit Unübersichtlichkeit Unübersichtlichkeit</p>	<p>Schülerlotsen</p>
<p>Untere Mühlstr. /Messeler Str.</p>	<p>Sicht schlecht durch parkende Kfz Sicht schlecht durch parkende Kfz Rücksichtslosigkeit, keine Zebrastreifen, unübersichtlich durch parkende Autos, Transparente, Vorfahrtsstraße Messeler Str.</p>	<p>Zebrastreifen einseitiges Halteverbot Zebrastreifen oder Ampel</p>

Schuleinzugsbereich Christian-Morgenstern-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Kranichsteinerstr.	zu viel Verkehr	
/Kastanienallee	bei Schulbeginn ist Ampel noch nicht in Betrieb	früher einschalten
/Schwarzer Weg	Fußgängerampel wird überfahren	Überwachung durch Polizei
/Öttinger Villa	Zebrastreifen ohne Ampel	Überwachung durch Polizei

### Schuleinzugsbereich Erich-Kästner-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Grundstraße /Wickopsweg	geparkte Autos, besonders Lkw's zu hohe Geschwindigkeit, parkende Kfz  zu hohe Geschwindigkeit	einseitiges Parkverbot Verbot f. Durchgangsverkehr und Parkverbot auf Gehwegen  Einbahnstr. Wickopsweg in Richtung aufsteigender Hausnummern
Bartningstraße /Siemensstr.	verleitet zum schnellen Fahren wegen parkender Kfz nicht einsehbar keine Zebrastreifen, Nebenstr. hat Vorfahrt	Tempo 25 Parkverbot
/Institutszentrum /Höhe EKZ	weder Fußgänger- noch Radweg, keine Zebrastreifen keine Übergangsmöglichkeit, zu hohe Geschw. schlechte Sicht auf Bürgersteig bei Ein- und Ausfahrt	Fußgängerweg und Zebrastreifen  Zebrastreifen in der Nähe der Schule Hinweisschild "Kinder"
/Gruberstr.	Rücksichtslosigkeit der Kfz hohe Verkehrsdichte u. Geschwindigkeit verkehrsreiche Kreuzung hohe Verkehrsdichte u. Geschwindigkeit hohe Geschwindigkeit zu hohe Geschwindigkeit 50 km zu hohe Geschwindigkeit zu hohe Geschwindigkeit, fehlende Ampel Kinder überqueren ohne zu halten (See, EKZ) rücksichtsloses Fahren Unübersichtlichkeit fehlende Überquerungsmöglichkeit Abbiegeverkehr	Ampel Tempo 30 Tempo 30 Ampel, Tempo 30 Tempo 30, Druckampel Ampel Ampel, Tempo 30 Ampel + Tempo 30 zusätzlicher Zebrastreifen Schülerlotsen Hinweisschild Zebrastreifen Schülerlotse



Schuleinzugsbereich Erich-Kästner-Schule /2

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Grundstraße /Bartningstr. /Gruberstr.	da Bartningstraße Vorfahrtsstraße, Mißachtung des Zebrastreifens	Fußgängerampel
/Bushaltestelle	breite Straße ohne Ampel breite Straße + Bushaltestelle	Ampel Fahrbahnmarkierungen und Hinweisschild "Schulkinder"
	vor Fußgängerüberweg ist Bushaltestelle. Steht zufällig der Bus da, sehen die Autos, die neben dem Bus vorbeifahren, die Kinder nicht und umgekehrt	Verlegung der Bushaltestelle
	Haltestelle direkt vor Fußgängerüberweg Autos und Busse fahren zu schnell, Mißachtung des Zebrastreifens	Ampel Tempo 30
Jägertorstraße /Gruberstr.	hohe Geschwindigkeit unübersichtlich durch parkende Kfz, zu hohe Geschwindigkeit	Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit Ampel, Tempo 30 Parkverbot und -kontrolle
	Parken auf Gehweg hohe Geschwindigkeit; parkende Autos auf Gehweg vor Arztpraxis. Ecke Jägertorstr.-Gruberstr. Fußgänger müssen auf der Straße gehen	Parkverbot Ampel, Parkverbot vor Praxis, Tempo 30
/Hammelstrift	Ampel samstags außer Betrieb	Ampel sollte samstags geschaltet sein, da dieser Übergang offizieller Schulweg ist. Die Kinder stehen oft hilflos da, kein Autofahrer hält an.
/Esselbornstr. /Grundstr.	keine Überquerungsmöglichkeit zu hohe Geschwindigkeit	Zebrastreifen Tempo 30

Schuleinzugsbereich Erich-Kästner-Schule /3

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Kranichsteinerstr.	Schnellfahrer, Ampel wird überfahren zu hohe Geschwindigkeit	Fahrbahn 2-spurig Ampeleinrichtung
/Bartningstr.	zu hohes Verkehrsaufkommen rücksichtsloses Verhalten der Kfz beim Überqueren der Fußgängerüberwege	Hinweisschild Polizeikontrollen an den Überwegen
/Wickopweg	rücksichtsloses Verhalten der Kfz beim Überqueren der Fußgängerüberwege	Polizeikontrollen an den Überwegen
/Grundstr.	hohes Verkehrsaufkommen sehr stark befahren kein Fußgängerüberweg, geparkte Autos und einbiegender Verkehr	Schülerlotsen an Ampel Tempo 25 Ampel, Parkverbot und Fußgängerüberweg
/Kesselhutweg	bei rot überfahren, zu hohe Geschwindigkeit Ampelregelung wird mißachtet fehlende Ruthsenbachunterführung, Ampel wird mißachtet, zu hohe Geschwindigkeit	Geschwindigkeitskontrolle Warnschild "Schulkinder" nicht nur Fußgänger, sondern Kreuzungsampel, Reduzierung von 4 auf 2 Spuren
/Pfanmüllerweg	zu hohes Verkehrsaufkommen	Schülerlotsen an Ampel

Schuleinzugsbereich Freie Waldorfschule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Pfungstädterstr.	starker Pkw- und Lkw-Verkehr; zu hohe Geschwindigkeit Übergänge sicherer schneller Lkw-Verkehr erschreckt Kinder schmäler Bürgersteig und Unübersichtlichkeit sehr befahren	Ampelanlage Höhe Post Lkw-Verkehr herausnehmen deutliche Hinweisschilder Zaun, Temporeduzierung Tempo 30 Fußweg entlang d. Modau
/Arndtstr.	hohes Verkehrsaufkommen, keine Ampel (Fußgänger und Radfahrer) Verkehrsdichte	Ampel Schülerlotsen, Ampeln
/Post	zu hohe Geschwindigkeit, zu viele Lkws	Fahrverbot f. Laster, Tempo 30
/Fußgänger- überweg	wird auch bei Rot überfahren	unsichtbare Kontrolle
Heidelberger Landstr.	Überquerungsprobleme trotz Ampeln	Fortführung der Linie M über Zentrum hinaus
/Endstation Linie M		
/Tannenstr.	Überquerung an starker Rechtskurve	Zebrastreifen und Hinweisschild 'Schulkinder'
/Haltestelle Modaubrücke	Waren auf d. Straßenbahn	Hinweis "Schulkinder"
/Odenwaldstr.	Überquerung gefährlich, da Geschw.-Überschr.	
Heidelberger- str.	Größe d. Kreuzung u. kl. Nebenstraße ohne Zebrastreifen	Tempo 30
/Landskronstr.	Abbiegeverkehr	Schutzkleidung f. Kinder
/Bessungerstr.	Ein- und Aussteigen aus Straßenbahn	Rotlicht f. Autos, wenn Straßenbahn
	keine Insel an d. Haltestelle, Verkehr braust bei Grün trotz Warnsignal weiter keine Insel, Autos rasen durch, Aussteigen auf die Straße	rote Ampel vor Haltestelle oder Insel
	Fußg. Überwege werd. v. Rechts- u. Linksabb. überf.	Änd. der Ampelschaltung, freie Kreuz. f. Fußgänger

Schuleinzugsbereich Freie Waldorfschule /2

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Hermannstr.	<p>fast jedes Mal biegt ein Fahrzeug bei Rot in die Hermannstr.</p> <p>weil d. Straßenbahn eine Vorphase hat, bevor Grün für Fußg. kommt, und dann bereits die Abbieger aus d. Hermannstr. in Richtung Stadtmitte rausrasen</p>	<p>Grünphase f. Abbieger verzögern</p>
/Karlstr.	<p>Abbiegeverkehr nicht geregelt</p> <p>zu viele Straßen stoßen aufeinander</p> <p>siehe Zeichnung Fall 159</p> <p>Rennstrecke</p>	<p>Regelung</p> <p>Ampel oder Zebrastreifen</p> <p>Radarkontrollen</p>
Reuteralle	Fußgängerüberweg wird bei Rot überfahren	unsichtbare Kontrolle
Seitersweg	Abkürzungsstraße, hohes Tempo	Schwellen
Jahnstr. /Roquetteweg	unübersichtlich, weil zu viele Straßen	Roquetteweg dauerhaft absperren und volle Beampelung
Ehretstr.	Schleichweg f. Durchgangsverkehr Unübersichtlichkeit durch parkende Autos	Sperrung d. Straße als Sackgasse
Mühlthalstr.	zu hohes Verkehrsaufkommen zu hohe Geschwindigkeit	

Schuleinzugsbereich Goethe-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Liebigstr.	starker Autoverkehr	
	Befahren des Bürgersteigs Heag-Bus + Autofahrer	Aufstellen von Posten (s. Brief v.15.12.82)
	Befahren des Bürgersteigs Heag-Bus + Autofahrer, zu hohe Geschwindigkeit (80 km), zu schmal durch parkende Autos	Begrenzungspfähle
/Sparkasse	schlechte Sicht durch Parker, gefährliche Überquerung	Ampelschaltung
	keine Überquerungsmöglichkeit	Zebrastreifen
/Pallaswiesenstr.	zu schnelles Abbiegen	
	Ampel unterschiedlich geschaltet	Ampel einheitlich regeln
/Alicenstraße	sehr stark befahren (Busse, Lkw)	Einbahnstraßenregelung
	sehr befahren, unübersichtlich durch Parker	Tempo 30
/Landwehrstr./ Fußgängeramp.	liegt hinter Kurve, schlecht sichtbar für Fahrer	Ausbau zur verkehrsberuhigten Zone und Busverkehr zulassen
	Ampel zu langsam, wird bei Rot überquert	Umschaltung
Viktoriastr.	Falsches Sicherheitsgefühl des Kindes	nur Anlieger frei, Ermahnung der Kinder
	keine Sicherheit für Kinder	Sichere Planung von Spielstraßen
	trotz 'Spielstraße' sehr viel Verkehr	Autoverbot
	zu schnelles und unvorsichtiges Fahren von Fahrrädern und Mopeds	Durchf. verboten
	zu enger Rangierraum, parkende Autos	Einf.verboten - Anlieger frei, Tempo 30
	kein Fußweg, Rücksichtslosigkeit	
	für Spielstr. zu schnelles Fahren	mehr Schilder 'Spielstraße'
	rücksichtslose Autofahrer	Sperrung der Zufahrt Emilstr. West
	zu schnelles Fahren	
	keine Gehwege, Parkplatzsuche, Abkürzung, Sichtbehinderung durch Parker	Totalsperrung o. Schwellen

Schuleinzugsbereich Goethe-Schule /2

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Viktoriastr. /Pallaswiesenstr.	liegt zwischen 2 beampelten Kreuzungen keine Weiterführung der beruhigten Zone, viel Verkehr von beiden Seiten	Überquerungsmarkierung (vgl. Leserbrief, keine Reaktion)
/Landwehrstr.	Eltern v. Schulkindern fahren ständig ein + aus, schlechte Sicht durch parkende Autos, verminderte Aufmerksamkeit der Kinder	Sperrung von Landwehr bis Aliceplatz
/Goetheschule	wild parkende Autos Autos der ab- und anfahrenden Eltern Eltern und Firmenausfahrt	Polizeikontrollen  für Pkw sperren, Schilder vor Firmenaus- fahrt anbringen
Dieburgerstr. /Hohler Weg/ Taunusstr.	unübersichtlich	erschwerter Einf. für Pkw durch Hindernisse, Tempo 30
Frankfurterstr.	Ampeln werden nicht beachtet zu viele Autos, Straßenbahn B 3, zu viel Verkehr zu viel und zu schneller Verkehr	Tempo 30
/Ampel Pallaswiesenstr.	von Ffm. kommende Abbieger mißachten Fuß- gänger, biegen mit hoher Geschwindigkeit ab zu forsche Abbieger starker Verkehr, unübersichtlich  Linksabbieger und Ampelausfälle Rechtsabbieger trotz Fußgängerampel	Tempo 30 vor Ampelanlage  Abbieger abwarten bis Fußgänger Straße überquert haben Abbiegerblinkanlage

Schuleinzugsbereich Goethe-Schule /3

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Frankfurterstr. /Ampel Landwehrstr.	oft nicht intakt, Kinder gehen bei Rot dauert zu lange zu schnelles Fahren schaltet zu langsam schlechte Ampelschaltung, Fußgänger gehen bei Rot zu langes Warten, zu kurze Grünphase Ampel reagiert zu langsam, Erwachsene laufen bei Rot Ampel zu lange rot Ampel schaltet zu spät Ampel schaltet zu spät	besser warten, kürzer schalten bessere Schaltung besser schalten Verbessern Schaltung verändern Heilige Kuh HEAG endlich d. Sicherheit der Kinder unterordnen dringend neuschalten dringend neuschalten
/Ampel Alicenstr.	zu schnelles Fahren Ampel reagiert zu langsam Ampelausfall, häufig Abbieger zur Einbahnstr.	Heilige Kuh endlich d.Sicherheit der Kinder unterordnen Schülerlotsen, nur für Linksabbieger
Luisenplatz	Rücksichtslosigkeit der HEAG-Fahrer	Anhalten der HEAG-Fahrer und mehr Rücksichtn.
Zeughausstr. /Ampel	Abbieger rasen	mehr Kontrollen
Landwehrstr.	parkende Autos, zu schnelles Durchfahren	Spielstr., Umgestaltung, Tempo 30
Liebfrauenstr. /Heinheimerstr.	zu hohe Geschw., keine Ampel, kein Überweg	Schild 'Kinder'

Schuleinzugsbereich Goethe-Schule /4

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Liebfrauenstr. /Mollerstr.	nicht einsehbare Kurve unübersichtlich durch Parker	Vorfahrtänderung Zebrastreifen
/Eckhardtstr.	hohes Tempo, unübersichtlich durch parkende Autos	absolutes Halteverbot 15 m vor Kreuzung
Wenckstr.	zu schnelles Fahren zu viel Verkehr	Spielstraße
Kahlertstr.	desolater Zustand zu eng, Parken zu dicht, Fahren auf Gehweg	klare Verkehrskonzeption Parkmögl. verändern
Alicenstr.	dicht parkende Autos, keine Übersicht	Parkhäuser und Tiefgaragen
Wilhelm-Leusch- ner-Str.	dicht parkende Autos, keine Übersicht	Parkhäuser und Tiefgaragen
Kasinostr. /Pallaswie- senstr.	zu viel Verkehr gr. Kreuzung, Linksabbieger rücksichtslos gefährliche Kreuzung	
Dieselstr.	zu schnelles Fahren	Einbahnstr. Tempo 50 oder Schilder 'Kinder'
Schloßgartenstr.	unübersichtl., komplex, zu schnelles Fahren fehlende Überquerungsmögl. starker Fußgängerquerverkehr unübersichtlich, Kinder überfordert	Tempo 30 und Furt  Fußgängerampel
/Herrngarten	zu hohe Bepflanzung zu schnelles Fahren in der Kurve, schlechte Übersicht durch beidseitige Park- streifen	Zebrastreifen Ampel



Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Kranichsteinerstr.	zu hohe Geschwindigkeit sehr stark befahren, unübersichtlich	Geschw.-Begrenzungen und -Kontrollen Zebrastreifen
Kantplatz	zu viele Straßen treffen zusammen, unübersichtlich unklar, unübersichtlich sehr stark befahren zu viel Verkehr	Zebrastreifen bzw. Fußgängerampel  Zebrastreifen
Pallaswiesenstr.	zu hohes Verkehrsaufkommen	Sperrung d. Durchgangsverkehrs, Tempo 30 im Johannisviertel
/Mollerstr./ Schloßgartenstr.	zu viel und schneller Verkehr zu hohe Geschwindigkeit zu hohes Verkehrsaufkommen	Ampel
Lauteschlägerstr.	Sicht durch parkende Autos versperrt	Zebrastreifen oder Ampel
Schuhknechtstr. /Fr.-Ebertpl.	kein Überweg oder Ampel, unüberschaubar zu schnelles Fahre trotz Spielplatz keine Überquerungsmöglichkeit	Tempo 30 Zebrastreifen oder Ampel
Rhönring /Heinheimerstr.	ein Stück bis zur Insel /keine Ampel o.dgl.	Blinkanlage oder Zebrastreifen
Heinheimerstr.	starker Verkehr	
Bismarkstr. /Gericht /Grafenstr. /Wilh.Leuschn. str.	zu lebhafter Autoverkehr rücksichtsloses Abbiegen zu viele Parker auf Gehwegen Leute laufen einfach über die Straße	Hinweisschild 'Fußgänger' Polizeieinsatz

Schuleinzugsbereich Heinrich-Heine-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Heidelbergerstr.	wegen plötzlichem Lichtzeichenwechsel zu hohes Tempo, Unaufmerksamkeit fehlende Ampel (zw.Landskron- und Bessungerstr.) Ampeln schalten zu schnell auf Rot Unfälle sind hier alltäglich eingeplant Überquerungen schwierig wegen Durchgangsverkehr Verkehrsdichte, Ampelschaltung zu kurz	Schild "Kinder, Straßenrand beobachten" Geschw.-Begrenzung und -Kontrolle mehr Ampeln Neuschaltung länger Grünphase
Bessungerstr.	Abbiegeverkehr in Bessungerstr. übersieht Kinder an Mauer keine Rücksicht zu viel Verkehr	Ampelschaltung für Rechtsabbieger von Heidelb.Str. kommend nicht mit Fußgänger 'Grün' gleichschalten. mehr Rücksicht auf Schulkinder Fußgängerüberweg
Donnersbergring	Verkehrsdichte, Ampelschaltung zu kurz Zunahme des Verkehrs zu hohes Tempo, schlechte Ampelschaltung fehlende Ampeln zu viel und zu schneller Verkehr, Durchgangsstraße hohes Verkehrsaufkommen 1 Ampel zu wenig zu viel und schneller Verkehr Überquerungen schwer wegen Durchgangsverkehr stark befahren, Ampelabstand zu groß	längere Grünphase Geschw.-Begrenzung und -Kontrolle mehr Ampeln Geschwindigkeitsverringern Tempo 30 neue Ampel mehr Ampeln Tempoverringern
/Sandbergstr.	fehlende Ampel	Beampelung

Schuleinzugsbereich Heinrich-Heine-Schule /2

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Donnersbergring /Groß-Gerauer- Str./ Ahastr.	fehlende Ampel, unübersichtlich Abbiegeverkehr, Sichtbehinderung durch parkende Autos Abbieger übersehen Fußg.	Ampel Ampel längere Grünphase f. Fußgänger
/Bessungerstr.	Abbieger mißachten Fußg. 'Grün' Ampel schaltet zu schnell auf Rot f. Fußg. Abbiegeverkehr in Bessungerstr. Abbiegeverkehr trotz Fußg. Grün	länger Fußgänger 'Grün' andere Ampelschaltung f. Abbieger langsamer fahren, auf Ampel achten
/Berliner Allee/ Kreuzung	zu viele Autos	weniger Autos
Ahastr.	parkende Autos	Spielstr. oder Tempo 30
Sandbergstr.	Durchfahrtsstr. während Berufsverkehr Berufsverkehr	während Berufsverkehr sperren mehr Rücksicht auf Schulkinder
/Heidelberger- str.	fehlende Ampel	Beampelung
Eschollbrücker- str.	verkehrsreich Ampel zu kurz geschaltet	Schülerlotsen Ampel neuschalten
/Groß-Gerauer- str.	starker Verkehr, Rücksichtslosigkeit d. Abbieger	gesondere Rotphase f. Abbieger, länger Fußgänger 'Grün'
Moltkestr. /Bessungerstr.	zu viel Verkehr verkehrsreich keine Ampel starker Verkehr, Rücksichtslosigkeit d. Abbieg. unübersichtlich wegen Bepflanzungen	Fußgängerüberweg Schülerlotsen Ampel oder Schülerlotse Spiegel aufstellen

Schuleinzugsbereich Heinrich-Heine-Schule /3

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Philipp-Röth-Weg	zu schnelles Fahren	gr. Hinweisschilder
Groß-Gerauer-Str.	zu viel Verkehr	
/Ingelheimer Str.	schlecht einsehbar f. Kinder	Markierung, Zebrastreifen
Haardring	Ampel zu kurz geschaltet zu viel Verkehr, Bushaltestelle	Neuschaltung
/Brücke/ Heimstättenweg	rechte Seite enge Kurve, schlechter Überblick, Einmündung Radweg, starker Verkehr	Ampel

Schuleinzugsbereich Käthe-Kollwitz-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Dornheimer Str.	Mangelnde Absicherung der Übergänge	
"/Rabenaustr.	schmale Straße, durch Berufsverkehr überbelastet. Zu schnelles Fahren	Beschildeter Fußgängerüberweg
"/Michaelisstr.	wegen unterschiedlicher Ampelschaltung Ampel zu kurz geschaltet trotz Ampel wegen abbiegendem Verkehr	in den Schulanfangszeiten länger schalten fußgängerfreundlichere Ampelschaltung
Koblenzer Str.	zu schnelles Fahren der Autofahrer + Mopeds parkende Autos versperren Sicht Parkplätze und Falschparker	Einrichtung als Einbahn- oder Spielstr. Spielstraße vor Schule Spielstraße
Michaelisstr.	kein gesicherter Überweg unübersichtlich	Tempobeschränkung Ampel
"/im Harras	Ampelkreuzung Einblick in die Straße schlecht, zu breite Straße	
Pupinweg	nur 1 ordentlicher Bürgersteig, parkende Autos, zu hohe Geschwindigkeit	Spielstraße, Tempo 30
"/vor Tor des FTZ	vom Fußweg aus Richtung Rheinstraße ist der aus dem FTZ fließende Verkehr nicht erkennbar	Mauer am Tor FTZ niedriger bauen oder (Notlösung) Spiegel an Pfortnerhäuschen anbringen
"/ab Edeka bis Wendehammer	viele parkende Autos, fehlender Bürgersteig auf rechter Seite, Zugangswege auf rechter Seite unübersichtlich bepflanzt	Pupinweg als Spielstraße
"/Rheinstraße	Mangelnde Absicherung der Übergänge Keine Ampel zu schnell fahrende Kfz	

Schuleinzugsbereich Käthe-Kollwitz-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Robert-Bosch-Straße	Mangelnde Absicherung der Übergänge	
"/Eifelring	keine Ampel	
	keine Ampel	
Kölner Str.	zu viel Autoverkehr beim Überqueren	Zebrasteifen
"/im Harras	Autos fahren zu schnell	
Eifelring		
"/Rheinstr.	keine Ampel	
"/Michaelisstr.	Warteinsel zu klein	

Schuleinzugsbereich Kyritz-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Kasinostr.	Verkehrsdichte, zu hohe Geschwindigkeit	
/Pallaswiesenstr.	nur Fußgängerampel auf rechter Seite. Bahnübergang ungeschrankt zu hohe Geschwindigkeit zu schnelles Fahren da keine Ampel für Fußgänger auf der Seite Richtung Rhöning, müssen Kinder um ganze Kreuzung laufen	beidseitige Fußgängerampel. Zebrastreifen  mehr Ampeln
Frankfurterstr.	zu hohe Verkehrsdichte und Geschwindigkeit Ampel zu kurz geschaltet zu viel Verkehr	mehr Ampeln
/Rhöning	kurzes Grünzeichen, schneller Abbiegeverkehr	bessere Ampelschaltung
Pallaswiesenstr.	keine Ampel starker Verkehr zu wenig Ampeln	Fußgängerüberwege /-ampeln mehr Zebrastreifen
Schuhknechtstr.	Überquerung der Straße in der Kurve	
Liebfrauenstr.	starker Verkehr	Autos umleiten
/Robert-Schneider-Str.	unübersichtlich reger Verkehr, hohe Geschwindigkeit	Autos umleiten Tempo 30
/Mollerstr./ Emilstr.	verkehrsentensiv, unübersichtlich schnelles Fahren, viele parkende Autos	Einbahnstr.; Schülerlotsen (sind vorhanden). Einbau von Schikanen
Barkhausstr.	reger Verkehr, hohe Geschwindigkeit	Tempo 30
Gardistenstr.	enge Bürgersteige, die z.T. ganz fehlen. Zu hohe Geschwindigkeit	Spielstraße, Tempo 30
Kahlertstr.	zu viel spielende Kinder, zu hohe Geschw.	

Schuleinzugsbereich Ludwig-Schwamb-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Stresemannstr.	Unübersichtlich durch parkende Autos	Zebrastreifen
Frankensteiner "/Isselstr.	nicht als Kreuzung erkennbar starkes Befahren mit überhöhter Geschwindigkeit Touristen fahren zu schnell, Vorfahrtmißachtung hohe Geschwindigkeit	Überwachen Vorfahrt "Isselstraße" STOP-Schild
Ulvenbergstr.	durch Autos besetzte Bürgersteige	absolutes Parkverbot
Heidelberger Str. allg.	Hauptverkehrsstraße Hauptverkehrsstraße, zu schnelles Fahren	Lotsen Lotsen
"/Ringstr.	sehr stark befahrene Straße mit schlecht konstruierter Kreuzung	bessere Absicherung
"/Nußbaumallee	unübersichtliche Kreuzung. Fußgängerampel für stadtauswärts fahrende PKW zu spät erkennbar, deshalb bei Rot überfahren zu viel Verkehr trotz Ampel viele Autos bei Rot Verkehrsbelastung zu groß, Hinweisschilder auf Spielplatz fehlen Ampelanlage unübersichtlich durch Baumbewuchs stark unterschiedliche Umschaltzeiten bei Ampel unübersichtlich starker und zu schneller Verkehr	Verlängerung der Geschwindigkeits-Begrenzung, 30 km bis Krankenhaus Zebrastreifen Überwachung Blinklicht Kreuzung entflechten B 426 + Tempo 30



Schuleinzugsbereich Ludwig-Schwamb-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Seeheimer Str.	Überqueren der Straßenbahnschienen zu viel Verkehr Hauptverkehrsstraße	Unterführung Zebrastreifen Lotsen
"/Ringstr.	Überqueren der Straßenbahnschienen Straßenbahn fehlende Zebrastreifen starker Abbiegeverkehr + Straßenbahn	Überwachen Straßenbahnübergang sichern Zebrastreifen
Ampel/Friedhof	häufiger Ampelausfall, Nichtbeachtung der Straßenbahn, zu viel Belastung für Kinder Fußgängerampel bezieht Straßenbahn nicht mit ein Morgens kommen alle Einsatzwagen zurück, deshalb Schwierigkeiten beim Überqueren der Schienen PKW-Verkehr <u>und</u> Straßenbahn Überquerung der Gleise Reger Straßenbahnbetrieb am frühen Morgen Ampel + Straßenbahn Ampel + Straßenbahn	Ampel erweitern HEAG aufmerksam machen und Blinklicht Ampel bereits vorhanden Schild "Kinder überqueren Gleise" Absichern der Gleise durch Ampel
"/Palisadenstr.	Straßenbahnübergang	Sicherung
Ringstraße		
"/Franken- steiner Str.	Autos kommen aus 5 Richtungen	Zebrastreifen, Schild "Kinder X Straße"
"/Schloßstr.	kaum Fußweg, Komplexität, Hauptverkehrs- straßen	Tempo 30, Zebrastreifen
"/Strohweg	starker Verkehr Spielplatz	Umgehung Tempo 30

Schuleinzugsbereich Ludwig-Schwamb-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Heidelberger "/Kurt-Schuh- macher-Str.	Geschwindigkeits-Überschreitungen, keine Lotsen	Tempo 30, Lotsen
Stockhausenweg "/Eschollkopf "/Nußbaumallee	Unübersichtlich, da Kfz bis an Kreuzung parken unübersichtlich, Rücksichtslosigkeit	Fußgängerüberweg  Schülerlotsen
Isselstraße (Nordende)	zu hohe Geschwindigkeit, Kreuzung mit Weg zum Kinderspielplatz für Kfz nicht erkenn- bar	gleichgute Erreichbarkeit durch Straßen- sperrung in diesem Teil der Straße ge- währleistet oder zumindest Spielstraße.

Schuleinzugsbereich Wilhelm-Hauff-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Heidelberger Landstr.	zu schnelles Fahren starker Durchgangsverkehr	Zebrastreifen oder Ampel
Kirnbergstr.	wegen der Kurve Garagen + Parkplatz -Ein- und Ausfahrten zu hohe Geschwindigkeit	keine Verkehrsstraße im Wohngebiet
In der Kirch- tanne	zu schnelles Fahren	Zebrastreifen oder Ampel
Kurt-Schumacher- Str.	zu schnelles Fahren	Zebrastreifen oder Ampel
"/Höhe Kinder- garten	Kurve	Randbepflanzung bis zum Kurvenende, damit eine Straßenüberquerung unmöglich gemacht wird
"/Stresemannstr.	Die Autos fahren zu schnell um die Ecken starker Verkehr, Garage zu hoher Heckenwuchs keine Ampel Autos rasen ohne zu gucken keine Ampel und Verkehrsschilder zu schnelles Fahren wegen der kleinen Kreuzung keine Ampel oder Verkehrsschilder zu schnelles Fahren Anliegerverkehr 2 Kurven hintereinander + Parkplätze zu schnelles Fahren + fehlende Überquerungs- möglichkeit	Hinweisschild "Kinder",Fußgängerüberweg Schülerlotsen  Zebrastreifen  Ampeln  Ampel Tempobeschränkung

## Schuleinzugsbereich Wilhelm-Hauff-Schule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
<p data-bbox="123 331 436 1077">/Hallenbad</p> <p data-bbox="123 1077 436 1173">/August-Metz-Weg + Kindergarten</p>	<p data-bbox="436 331 1317 1077"> fehlender Zebrastreifen  schwieriger Übergang wegen Verkehr  zu schnelles Fahren  unübersichtlich durch Grünanlage  fehlender Zebrastreifen  keine Zebrastreifen  Autofahrer unachtsam, da auf Parkplatzsuche, Sichtbehinderung der Kinder und Fahrer durch parkende Autos und Gebüsch. Spielbereich, zu hohe Geschwindigkeiten, Bremsproben ("es gab in unserem Haus noch kein Kind, das nicht voreinem Auto lag.")  fehlende Überquerungsmöglichkeit  fehlende Überquerungsmöglichkeit  wegen der kl. Kreuzung  reger Verkehr  keine Überquerungsmöglichkeiten  fehlende Zebrastreifen und Beschilderung </p>	<p data-bbox="1317 331 2199 1077"> Zebrastreifen  Zebrastreifen  Kürzung der Grünanlage  Zebrastreifen oder Ampel  Zebrastreifen  farbige Markierungen auf Fahrbahn, Schilder  Schwellen    Zebrastreifen oder Schilder  Zebrastreifen  Markierung/Gehweg/entsprechende Beschilderung </p>

## Schuleinzugsbereich Schillerschule

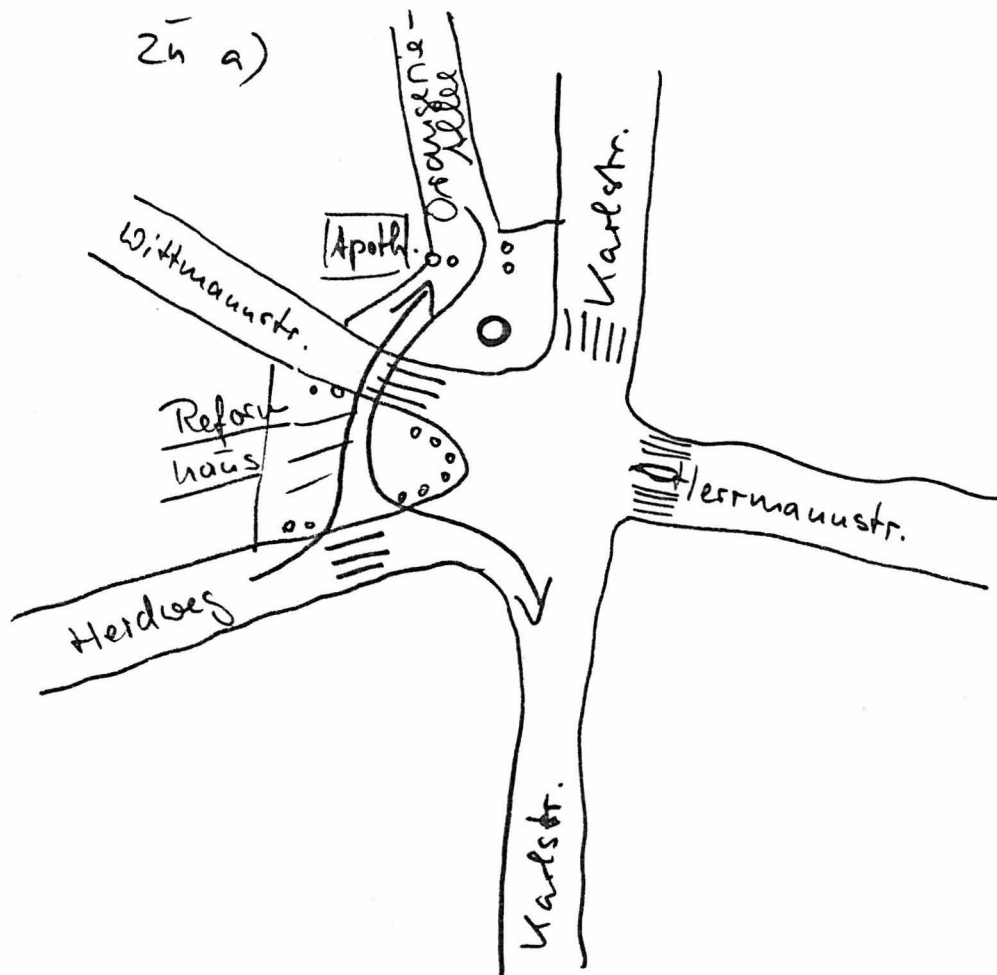
Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Heinheimer Str. "/Dieburger Str.	Rechts abbiegende Fahrzeuge, uneinsichtiger Fußgängerweg	Verlegung des Fußgängerweges
"/Gutenbergstr.	Die Kreuzung hat im Berufsverkehr viele Links- und Rechts-Abbieger. Die Rechts-Abbieger können von den Kindern erst mitten auf der Kreuzung wahrgenommen werden und die Rechts-Abbieger biegen mit zu hoher Geschwindigkeit in Gutenberg- und Kranichsteiner Straße ab.	
	Rechts abbiegende Fahrzeuge, uneinsichtiger Fußgängerweg	Rechtsabbieger gesonderte Ampel
Müllerstraße	Zu schnelles Tempo der Kfz, Überfahren der Ampel	Hinweisschild "Schulkinder"
Liebfrauenstr.	Keine Fußgängerüberwege	Fußgängerüberwege
Dieburger Str. "/Fußgänger- ampel	Durchgangsverkehr Abbiegeverkehr	Ampelanlage für Fußgänger, Schülerlotsen Schülerlotsen, Winkerkelle für Kinder
Kranichsteiner Straße "/Lichtenberg- str.	Berufsverkehr	Ampel, Schülerlotsen
Pankrätiusstr. "/Müllerstr.	Kreuzungsüberquerung	Zebrastreifen m. Schülerlotsen

## Schuleinzugsbereich Schillerschule

Straßennamen	Gründe	Maßnahmen
Schloßgartenstr. "/Herrngarten	Überquerung	Ampel erforderlich
Kasinostr. "/Rheinstr.	Durchgangsverkehr zur Autobahn, Kreuzung zu unübersichtlich	Verkehr weiträumig umleiten, längeres Umschalten auf Grün

A n h a n g    I V

Beispiele für konkrete  
Vorschläge von Eltern



Ich hoffe, Sie finden da durch!

Meine Kinder kommen die Wittmannstr. rechts herunter, überqueren den Zebrastreifen hinüber zur Bessunger Laterne und dann den Zebrastr. über die Karlstraße. Zwischen 7 und 8 Uhr sieht das hier so aus, daß Autos und Radfahrer aus allen Richtungen kommen.

Radfahrer Einbahnstr. verkehrt herum und vor allem Autos aus oder in Richtung Orangerieallee quer über den Platz vor dem Reformhaus (siehe Pfeile). Da ist jedes Kind überfordert!

Wenn man die Plätze am Herdweg und vor Beginn der Orangerieallee schließt, wäre es übersichtlicher.



Wenn Sie sich schon um solche Fragen kümmern wollen, ein Anliegen:

Die Fußgängerampel Kasinostraße in Höhe Einkaufsmarkt Depot ist eine Zumutung. Warum: Man hat im Zug eines angelegten Radweges die mittlere Insel verkleinert, so daß man dort mit Kinderwagen nicht geradeaus entsprechend Überweg stehen kann, wird naßgespritzt, muß Kinder festhalten etc. Grund: Ampel ist so geschaltet, daß man auf Überweginsel Zwischenstopp einlegen und neu drücken muß. Eine einheitliche Grünphase für Fußgänger für beide Straßenhälften würde abhelfen. Das ist den Autofahrern auch zumutbar, da es den Verkehrsfluß kaum tangiert und nicht zu größeren Wartezeiten führt; die Halbierung führt wahrscheinlich zu öfteren Halts, da immer nur von einer Seite überquert werden kann. Während einer Reparaturphase war die Ampel vorübergehend mit einer Grünphase geschaltet, ohne daß es zu Unzuträglichkeiten kam. Im übrigen wird wegen der "idiotischen" Regelung ständig bei Rot überquert, was Verkehrserziehung der Kinder erschwert.

A n h a n g V

Presseberichte

# SPD will Verkehrsprogramm mit Tempo 30 in Wohngebieten

Ziel ist es, die Zahl der Opfer in zehn Jahren zu halbieren

**BONN (ap/dpa).** Mit drastischen Beschränkungen für Autofahrer und mit Änderungen im Straßennetz will die SPD innerhalb der nächsten zehn Jahre die jährliche Zahl der Verkehrstopfer von derzeit 11 000 bis 12 000 Toten und rund einer halben Million Verletzten auf etwa die Hälfte senken. Der stellvertretende Vorsitzende der SPD-Bundestagsfraktion, Wolfgang Roth, legte das Programm am Donnerstag vor. Es soll beim Bundesparteitag durch die Forderung nach einer Tempogrenze auf Autobahnen ergänzt werden.

In ihrem Verkehrssicherheitskonzept legen sich die Sozialdemokraten auf Tempo 30 in Wohngebieten fest. Aus solchen Gebieten soll auch der Durchgangsverkehr durch Änderungen im Straßennetz weitgehend verbannt werden. Mehr aus Gründen des Umweltschutzes wolle die SPD auf ihrem Bundesparteitag in Essen in zwei Wochen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen beschließen, Anträge für Tempo 100 und 120 lägen vor, sagte Roth. Die SPD-Spitzenkandidatin für die Europawahl am 17. Juni, Katharina Focke, wirbt in ihrem Wahlkampf bereits für ein europaweites Tempolimit bei 120 Stundenkilometer.

Die SPD fordert weiter, auch der Führerscheinentzug müsse reformiert werden. Einen guten erzieherischen Effekt versprechen sich die Sozialdemokraten vom Führerscheinentzug an Ort und Stelle für zwölf Stunden,

wenn ein Fahrer mit einem Blutalkoholgehalt zwischen 0,5 und 0,8 Promille angetroffen wird.

Autos und Lastwagen müßten, wenn es nach der SPD geht, im Winter auch tagsüber mit Abblendlicht fahren, Motorräder das ganze Jahr. Die Leitplanken auf den Mittelstreifen der Autobahnen sollen verdoppelt und die Schutzzäune gegen Wildwechsel und Blendung verstärkt ausgebaut werden.

Außerdem setzen sich die Sozialdemokraten für einen Führerschein auf Probe für Fahranfänger mit Weiterbildung nach zwei Jahren oder Nachschulung im Fall von Verkehrsverstößen ein. Für Motorradfahrer wird ein Stufenführerschein befürwortet, wobei schwerere Maschinen erst nach zweijähriger Fahrpraxis auf kleineren Motorrädern erlaubt werden sollen. Mofa-Fahrer sollen nach Vorstellung der SPD künftig auch eine praktische Prüfung machen, der Autoführer-

schein Klasse III soll nicht mehr für Fahrzeuge bis 7,5, sondern nur noch bis 3,5 Tonnen, und nur noch für solche Fahrzeugarten gelten, auf denen ausgebildet wurde.

Die SPD will ferner erreichen, daß Sicherheitsgurtsysteme für Kinder entwickelt werden, und danach will sie sich auch für eine Anschnallpflicht für Kinder einsetzen. Dem Bundesverkehrsminister warfen die Sozialdemokraten vor, er habe mit der Einführung des Bußgelds für Gurtmuffel zu lange gezögert und einen „gefährlichen Eiertanz“ aufgeführt, anstatt zu handeln.

Das Bundeskabinett berät ein mit den Vorstellungen der Opposition in weiten Teilen übereinstimmendes Verkehrssicherheitsprogramm auf seiner Sitzung am 16. Mai. An eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen ist dabei nicht gedacht, wie das Verkehrsministerium bestätigt.

Ostern 84

## Unsere Meinung

# Von Autos, Straßen und Menschen

Von Klaus Eitel

In einer kleinen Stadt an der schönen Bergstraße hatten einige Bürger erreicht, daß ihre Straße zum verkehrsberuhigten Bereich erklärt wurde. Davon versprachen sie sich für ihr Neubaugebiet, was jeder sucht: Ruhe vor übermäßigem Lärm. An beide Enden des Straßchens kam ein blaues Verkehrsschild, das doppelt so groß ist wie andere und auf dem ein Haus, ein Auto, ein Ball und zwei Menschen abgebildet sind: das Zeichen Nummer 325 der Straßenverkehrsordnung.

Ein Mensch, der seine Ruhe sucht, will schon immer am liebsten Zäune bauen, Wälle aufwerfen und Mauern errichten. Heute ist ein Verkehrsschild noch das Bescheidenste, was er sich wünschen – und erwarten kann. Am besten wäre es ja, für jedermann würde das Fahren dort verboten, wo ein anderer ungestört sein will. Deshalb sind die Zeiten vorbei, in denen Straßen einfach öffentlich und zum Fahren da waren.

Andere wollen morgens zur Arbeit und abends wieder heim? Verständlich, aber nicht durch unsere Wohngegend! Kies muß von einer Baustelle auf die andere, Müll zur Deponie? Schön, aber nicht über unsere Straße! Und überhaupt gilt die Faustregel: Straßen sind nur gut, wenn sie erstens mir nützen und zweitens mir nicht zu nahe kommen.

Die erwähnten Bergsträßer jedenfalls stellten ihre Autos vor ihre neuen Häuser und freuten sich über die blauen Schilder und auf das Leben in einem verkehrsberuhigten Bereich. Aber nicht lange. Eines Tages nämlich hatten sie sämtlich Strafzettel an ihren Windschutzscheiben. Ihr Freund und Helfer war vorbeigekommen und hatte mehr gewußt als sie: daß man in verkehrsberuhigten Zonen zwar parken darf, aber nur „auf dafür gekennzeichneten Flächen“. Und solche gab es nicht.

Nun hatten die Bürger den Salat. Sie konnten dank ihrer verkehrsberuhigten Zone zwar etwas geringeren Straßenlärm erwarten, hatten aber keine Parkplätze mehr. Sie brummelten mit dem Bürgermeister und erreichten, weil der die Straßenverkehrsordnung so genau auch nicht gekannt und deshalb wohl ein schlechtes Gewissen hatte, eine sympathisch salomonische Lösung. Die liegt etwas außerhalb der Legalität und sei deshalb hier verschwiegen.

Diese Geschichte ist nett und irgendwie typisch, aber sie lehrt nur Bekanntes: vor allem, daß die Motorisierung wie jedes Ding zwei Seiten hat, und daß man sich ihren unangenehmen Folgen nicht entziehen kann, solange man auf ihre angenehmen nicht verzichten will. Man wird, wie seit hundert Jahren schon, weiterhin versuchen müssen, sich mit dem Auto zu arrangieren – mit ihm zu leben, so gut es eben geht.

Nur gibt es einen Punkt, in dem der Spaß aufhört und Augenzwinkern nicht mehr erlaubt ist. Gemeint ist die Tatsache, daß in der Bundesrepublik jedes Jahr um die zwölftausend Menschen im Straßenverkehr getötet und fünfhunderttausend verletzt werden. Auf siebenunddreißigtausend Millionen Mark wird der volkswirtschaftliche Schaden geschätzt.

Dagegen sollte man etwas tun, selbstverständlich, schon lange. Wunderbarerweise ist jetzt sogar Bewegung festzustellen. Das Bußgeld für Gurtmuffel (wieso gibt's die überhaupt noch?) kommt spät, aber es kommt; der Stufenführerschein für Anfänger ist geplant und eine Fahrerlaubnis auf Probe für Motorradfahrer, alles ver-

nünftige Dinge. Im Mai will die Bundesregierung ein Verkehrssicherheitsprogramm beraten. Die Opposition hat auch eins vorgestellt.

Letzteres ist unverwechselbar sozialdemokratisch, denn es ist unglaublich gründlich. Tempo 30 in Wohngebieten sieht es vor, worüber man debattieren kann. Aber es soll auch Pflicht werden, im Winter stets mit Licht zu fahren, selbst am Tag und wenn die Sonne scheint, was Quatsch ist. (Das hat die SPD von Schweden abgeglückt und dabei übersehen, daß die Bundesrepublik nicht am dämmerigen Polarkreis liegt.) Mehr Erziehung und mehr Prüfungen wollen die Sozialdemokraten, mehr Gebote und mehr Beschränkungen, mehr Leitplanken und mehr Blendschutzsäune, einen Bundesbeauftragten für Verkehrssicherheit, einen Jahresverkehrsbericht und (heiliger Bürokratismus, wie paßt denn das hierher?) weniger Verkehrs Vorschriften.

In vielem immerhin hat die Opposition ähnliche Vorstellungen wie die Regierung, und doch gibt es einen entscheidenden Unterschied: Die SPD wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Autobahnen fordern; der Bundesverkehrsminister dagegen läßt erklären, er denke nicht an ein Tempolimit.

Wenn er daran nicht denkt, denkt er aber nicht weit genug. Die Autobahngeschwindigkeit muß endlich herunter. Dies ist nicht wegen der (niedrigen) Unfallzahlen auf den Schnellstraßen selbst zu fordern und auch nicht in erster Linie wegen der Umwelt und der Wälder, sondern weil die Raserei auf den Autobahnen Ausdrück und wesentliche Ursache einer falschen Einstellung zum Fahren und zum Fahrzeug ist.

Diese Einstellung fordert ihre Opfer anderswo, nämlich in den Städten und auf den Landstraßen. Hier tragen Hemmungslosigkeit, Protzerei und Rücksichtslosigkeit, die auf der Autobahn gang und gäbe sind, ihre bösen Früchte. Denn in Städten und auf Landstraßen bestätigt sich nicht, was die betonierten Rennstrecken suggerieren: Geschwindigkeit sei ungefährlich.

Geschwindigkeit ist Gewohnheitssache. Wer von Deutschland in ein anderes Land fährt, überall gibt es ja Tempogrenzen, wird sich zunächst gegängelt und gelangweilt fühlen, bis er erfahren hat, wieviel menschlicher eine langsamere Gangart sein kann. Und wer aus einem Land mit mehr Fahrkultur, etwa aus Amerika, auf die deutschen Autobahnen zurückmuß, wird sich vielleicht für kurze Zeit der merkwürdigen Tobsucht bewußt, die hier grassiert.

Wegen der Autobahnen wird noch immer der Prestige-Wert von Fahrzeugen mehr durch deren Höchstgeschwindigkeit bestimmt als durch Komfort und Sicherheit. Das überträgt sich auf die Fahrer. Nicht wer vernünftig fährt, zeigt Persönlichkeit. Nein, nur wer schnell ist, ist ein Kerl. Überholen wird zum Zwang, weil man sich da beweisen kann – und sei es mit vollendeter Nötigung und versuchtem Totschlag am Schwächeren, der nicht sofort pariert.

Eine Automobil-Zeitschrift hat mehrere Wagen der gehobenen Mittelklasse getestet. Einer davon kam schlecht weg, weil er nur lahme 190 Sachen auf die Straße bringt. Solcher Unfug ist nicht harmlos, er ist am Ende tödlich. Er kann und muß dort gestoppt werden, wo er gedeiht. auf den Autobahnen.

Tempo 130 ist genug.

# Die Verkehrsstatistik zeigt: Anderswo lebt es sich sicherer

## Untersuchung über die Unfallhäufigkeit in Großstädten

WIESBADEN (Ihe). Verkehrsteilnehmer leben in den Städten des Ruhrgebietes am sichersten, im südhessischen Zentrum Darmstadt aber ausgesprochen unsicher. Dies geht aus einer am Donnerstag in Wiesbaden veröffentlichten Mitteilung des Statistischen Bundesamtes hervor. Danach verzeichnete die Stahlwarenstadt Solingen mit 528 Verunglückten je 100 000 Einwohner die niedrigste Zahl von 63 ausgewählten Stadtkreisen des Bundesgebietes. Es folgen Remscheid mit 598, Gelsenkirchen mit 600, Mülheim an der Ruhr mit 613 Unfallgeschädigten.

Die fünf schlechtesten Ergebnisse ergaben sich nach Darstellung des Statistikamtes für mittlere Großstädte, meist abseits von Ballungsgebieten mit einem weiten ländlichen Einzugsbereich. So verunglückten im Stadtverband Saarbrücken 1504 Verkehrsteilnehmer je 100 000 Einwohner. In

Ingolstadt lag diese Zahl bei 1187, in Darmstadt bei 1152, in Osnabrück bei 1092 und in Würzburg bei 1012 Verunglückten.

Beim Vergleich der Ballungsgebiete schnitt die bayrische Landeshauptstadt München am besten, West-Berlin am schlechtesten ab. In der geteilten Stadt, so das Bundesamt, verunglückten 879, in Hamburg 865, in Frankfurt 857, in Köln 808 und in München 771 Personen auf den Straßen. Die Ergebnisse in den größten Städten liegen damit im Durchschnitt des Bundesgebiets (816 Getötete und Verletzte pro 100 000 Einwohner).

Verantwortlich für die Unterschiede sind nach Auffassung der Wiesbadener Statistiker neben lokalen Besonderheiten die verschiedenen Anteile von Autobahnen, Schnell- und Landstraßen am Stadtgebiet. Da außerhalb geschlossener Ortschaften schneller gefahren werde, liege dort auch die Unfallziffer höher.

---

# Wer Belehrung bedarf, ist schlecht zu fassen

## Verkehrswacht gibt aber ihre Bemühungen nicht auf – Neuen Versuch unternehmen

ERBACH (kug). Das Klagelied der Verkehrswacht war auch in der Hauptversammlung der Organisation am Mittwoch zu hören. Seit jeher nämlich finden jene Veranstaltungen, die sich aus gutem Grund an die Hauptakteure des Straßenverkehrs, die Autofahrer, wenden, nur geringe Resonanz. Und diejenigen Kraftfahrer, die sich schließlich bereitfinden, neue Erkenntnisse, Aufklärungen und wertvolle Hinweise entgegenzunehmen, sind es meistens nicht, die es nötig haben.

Vielmehr ist der Verkehrswacht daran gelegen, solche Autofahrer zu unterrichten, die mehr oder weniger ständig großzügig über Regeln, Ge- und Verbote hinwegsehen und sich so nicht fair gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern verhalten. Doch wie an diese kleinen Sünder – die größeren sind über die Flensburger Punktekartei eher habhaft – herankommen? Diese Frage beschäftigt die Verkehrswacht ebenso lange. Wie Vorsitzender Dr. Walter Rein (Michelstadt) berichtete, mußte eine der beiden im vergangenen Jahr angesetzten Informationsveranstaltungen ausfallen, weil (in Böllstein) nur acht Personen gekommen waren. In Zell war mit 15 Teilnehmern ein gerade noch akzeptables Häuflein beisammen.

Bei Betrachtung der Unfallstatistik stehe zwar das durch Tod und Verletzung entstehende menschliche Leid

an vorderster Stelle, nicht zu vergessen sei aber auch der sächliche Schaden am Volksvermögen, sagte Dr. Rein. Im Jahresdurchschnitt müsse der im Odenwaldkreis entstehende Sachschaden auf mindestens zehn Millionen-Mark beziffert werden.

In Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsbehörde und Polizei soll der Versuch unternommen werden, Verkehrsrowdys zu entsprechenden Terminen der Verkehrswacht zu zitieren. Damit ist wenigstens ein Fünkchen Hoffnung gegeben, durch gezielte Aufklärung beispielsweise einen Abbau von Agressionen am Lenkrad, zu großer Gasfreudigkeit und sonstigen Fehlverhalten zu erzielen. Ihre Bemühungen, zu mehr Vor- und Rücksicht zu mahnen, kann und will die Verkehrswacht nicht aufgeben. Regierungsdirektor Dirk Gravert von der Kreisverwaltung, der namens des Landrats die Arbeit der Organisation würdigte, sagte die Unterstützung bei diesem Vorhaben zu.

Darüber hinaus trat er dafür ein, daß die Gemeinden schon bei der Aufstellung von Bebauungsplänen dafür Sorge tragen sollten, verkehrsberuhigte Zonen zu schaffen. Denn Schilder allein seien nicht dazu angetan, Verkehrsteilnehmer zum rechten Verhalten zu bringen.

Im Zusammenhang mit dem Jahresbericht von Geschäftsführer Klaus Lück (Erbach), worüber wir bereits

berichtet, dankte der Vorsitzende der Sparkasse Odenwaldkreis, der Volksbank Odenwald, den mitarbeitenden Polizeibeamten, Referenten und Vorstandsmitgliedern für die wertvolle finanzielle und ideelle Unterstützung. Dr. Rein wies unter anderem auf den auch im Odenwaldkreis angewandten hessischen Modellversuch hin, Jugendliche bereits ab 14 Jahren im Mofafahren auszubilden.

Bisher bot die Verkehrswacht 15 derartige Kurse an, von 324 Teilnehmern bestanden 288 die Prüfung im ersten Durchgang. Hierbei galt der besondere Dank dem Beiratsmitglied Philipp Krämer (Beerfurth), der die Lehrgänge organisiert und leitet. Die Verkehrswacht hat zu diesem Zweck zwei Mofas angeschafft.

Nach dem Kassenbericht von Schatzmeister Kurt Steinmann (Erbach) stellte Fritz Croissant (Michelstadt), der die Kasse mit Bürgermeister Friedel Sepp (Schöllnbach) geprüft und keinerlei Beanstandungen hatte, den Antrag auf Entlastung des Vorstandes, dem einstimmig entsprochen wurde. Neuwahlen waren nicht erforderlich; Kassenprüfer sind erneut Croissant und Sepp.

Als Delegierte bei der Hauptversammlung der Landesverkehrswacht Anfang Mai in Gießen nahmen der Vorsitzende und sein Stellvertreter Rudolf Wolf (Michelstadt) teil.

Darmstädter Echo vom 22.4.84

# „Die Geschwindigkeitsbremse muß im Kopf sein“ 1

Tempo 30: In Darmstadt soll ein Modellversuch zur Verkehrsberuhigung im westlichen Martinsviertel beitragen

Von Wolfgang Horn

Tempo 30, Verkehrsberuhigung – zwei Schlagworte, über die in den vergangenen Jahren vielerorts nicht ohne Emotionen gestritten wurde. Tempo 30, Verkehrsberuhigung – ein Thema, das in letzter Zeit auch immer mehr Darmstädter beschäftigt. In vielen Stadtteilen regt sich Unmut, werden Forderungen nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung laut. Im Spätsommer will die Stadt im westlichen Martinsviertel einen Anfang machen: Tempo 30 soll Autofahrer bremsen. In anderen Städten ist man schon weiter – auch dank eines Modellversuchs zur flächhaften Verkehrsberuhigung. Die Berichte auf dieser Seite befassen sich mit dem geplanten Darmstädter Vorhaben und dem bundesweiten Modellversuch.



Das kleine Mädchen steht am Fahrbahnrand. Es blickt ängstlich nach links und rechts, aus beiden Richtungen kommen Autos, viele fahren zu schnell. Das Kind wird ungeduldig. Dann rennt es hinüber auf die andere Straßenseite. Der Versuch gelingt. Keine quietschenden Reifen, kein Aufschrei – es ist noch einmal gutgegangen.

Szenen wie diese spielen sich Tag für Tag auf den Straßen ab. Meist bleiben sie – wie in diesem Beispiel – ohne Folgen. Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer können sich jedoch nicht immer erfolgreich aus dem Weg gehen und einander unbeschadet lassen. Der Verkehr in den Städten nimmt zu, wo früher noch Platz war zum Spielen, zum Ausruhen, zum Plausch mit dem Nachbarn, herrscht heute Hektik, Lärm und Enge. Die Blechkassen geben den Ton an.

„Viele Straßen unserer Städte haben ihre ursprüngliche Zweckbestimmung, nämlich auch Kommunikations-, Erlebnis- und Aufenthaltsbereich zu sein, verloren. Wenn wir uns jetzt nicht darauf konzentrieren, zumindest in Wohngebieten das Denken in reinen Verkehrsanlagen aufzugeben zugunsten einer humanen Wohnumfeldregeneration, werden unsere Städte nicht nur weiter veröden – sie werden uns eines Tages vor kaum noch reparable Probleme stellen.“ Dieses Plädoyer für Verkehrsberuhigung in Wohngebieten stammt vom Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik, Heribert Reitz.

## Forderungen mehren sich

Weil mit Worten und Appellen allein nicht viel zu erreichen ist, schritt Reitz zur Tat. Er hob einen mehr als zehn Jahre alten Erlaß auf, der bei innerörtlichen Geschwindigkeitsbe-

grenzungen unter vierzig Stundenkilometer die Zustimmung des Regierungspräsidenten vorschrieb. Die Entscheidung, für welche Straßen im Stadtbereich Tempo 30 angeordnet werden soll, kann jetzt von den städtischen Straßenverkehrsbehörden getroffen werden; in Gemeinden mit weniger als 7500 Einwohnern entscheidet der Landrat.

Nicht erst seit dies bekannt ist, mehrten sich die Forderungen jener, die den Autofahrern den Tritt aufs Gaspedal schwerer, den Nichtmotorisierten das Leben auf der Straße leichter machen wollen. Auch in Darmstadt ist das so.

Ende vergangenen Jahres erkundigte sich die Wählergemeinschaft (WGD) in einer Kleinen Anfrage nach Chancen der Einführung von Tempo 30. Zuvor hatte sich auch das Institut Wohnen und Umwelt (IWU) in einer Studie über Kinderverkehrsunfälle in Darmstadt für Geschwindigkeitsbegrenzungen ausgesprochen.

Den jüngsten Vorstoß machte die SPD-Fraktion. Sie forderte in der Stadtverordnetenversammlung in dieser Woche den Magistrat auf, „zu prüfen und darzustellen, welche ausgesuchten Wohngebiete für die Einführung von Tempo 30 in Betracht kommen“.

Wenn es nach den Vorstellungen von Oberbürgermeister Günther Metzger geht, will Darmstadt im Spätsommer einen „Modellversuch Tempo 30“ starten. Die Schilder sollen einige Straßen in einem Darmstädter Stadtteil zieren, der dringender als jeder andere einer Neuordnung des Verkehrs bedarf: das Martinsviertel.

Von „drei bis vier“ Straßenzügen im westlichen Martinsviertel ist die Rede. Zwar ist der genaue Bereich, in

dem Tempo 30 mit Fahrbahnverengungen die Geschwindigkeit und zugleich den Durchgangsverkehr verringern sollen, offiziell noch nicht abgesteckt. Das Augenmerk der Verkehrsexperten richtet sich aber auf das Quadrat Rhönring, Heinheimer Straße, Liebfrauenstraße und Robert-Schneider-Straße.

Während Rhönring und Heinheimer Straße auch weiterhin Durchgangstraßen bleiben, soll die Liebfrauenstraße als Schleichweg unattraktiv werden. Die rund 500 Autos pro Stunde, die dort während des Berufsverkehrs durchfahren, sind verschiedenen Bürgergruppen schon lange ein Dorn im Auge. Eine vergleichsweise hohe Zahl an Unfällen, vor allem im Bereich um den Friedrich-Ebert-Platz, dazu Belästigungen durch Lärm und Abgase – all das hat manchen Watzviertler mobilisiert. Die derzeit rege Diskussion um die bauliche und auch verkehrstechnische Gesundheit des Stadtteils zeigt dies.

Das Konzept der Planer, das westliche Martinsviertel – und besonders die Liebfrauenstraße – zu entlasten, stützt sich auf zwei Maßnahmen:

Die Pallaswiesenstraße soll künftig östlich der Kasinostraße von dem aus Darmstadts Westen kommenden Verkehr verschont bleiben. Geradeausfahren darf nur noch der Bus. Von der Kasinostraße ist das Einbiegen in die Pallaswiesenstraße dagegen weiterhin möglich.

Die zweite Überlegung: Um das Martinsviertel auch von Norden her zu entlasten, soll es nicht mehr möglich sein, den Rhönring zwischen Frankfurter Straße und Heinheimer Straße in südlicher Richtung zu verlassen.

Es gilt, die Vorstellungen der Stadt und der Anwohner unter einen Hut

zu bringen. Metzger hofft, mit diesen Maßnahmen einen Schritt in Richtung Verkehrsberuhigung zu tun. Kehrseite der Medaille: Vor allem der Rhönring, auf dem während des Berufsverkehrs stündlich jetzt schon 1200 Fahrzeuge unterwegs sind, wird weiter belastet. Mit einer veränderten Schaltung der Ampeln soll die Kapazität erhöht werden.

„Wir stehen vor der Frage, wie weit die geringste Maßnahme gehen muß, um eine möglichst große Wirkung zu erzielen.“ Klaus Schlabbach, beim Stadtplanungsamt für die Verkehrsregelung zuständig, drückt aus, was angesichts knapper Kassen nicht zu verheimlichen ist. Projekte wie im Johannesviertel, wo die Verkehrsberuhigung in der Viktoriastraße, Parcussstraße und Kahlerstraße viel Geld kostete, sind ohne finanzielle Förderung nicht mehr drin. Da man andererseits aber auch nicht warten will, bis die ersten Ergebnisse des Modellversuchs zur flächenhaften Verkehrsberuhigung vorliegen, „die zudem nicht übertragbar sind“ (Schlabbach), wagt die Stadt das Experiment.

Daß es nicht nur bei Tempo-30-Schildern bleibt, sondern auch kleinere bauliche Veränderungen vorgesehen sind, ist dem Sonderstatus des Martinsviertels als Sanierungsgebiet zu verdanken. Von den Geldern, die Bund und Land dafür zur Verfügung stellen, will Metzger einen Teil abzwacken. Ihr Konzept will die Stadt spätestens Anfang Juli in einer Einwohnerversammlung vorstellen.

#### Ein Ziel: Weniger Unfälle

Die geplanten Maßnahmen im westlichen Martinsviertel sollen mehrere Ziele haben. Polizeipräsident Peter C. Bernet: „Wir versprechen uns neben einer Verkehrsberuhigung und einer Verdrängung des Durchgangsverkehrs auch eine nicht unerhebliche Senkung der Unfallzahlen.“ Wer weiß, daß sich im Martinsviertel zwischen 1978 und 1982 laut IWU-Studie allein 41 Kinderunfälle ereignet haben (im Stadtzentrum waren es während dieser Zeitspanne acht), versteht die Gründe für die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung. „Und dabei“, betont Wolfgang Paul, Leiter der städtischen Straßenverkehrsbehörde, „sind das nur die echten Unfälle. Eine Begrenzung der Geschwindigkeit macht ja auch Beinahe-Unfälle unwahrscheinlicher.“





# Politessen und Radarpistole sollen Autofahrer im Auge behalten



**DIE LIEBFRAUENSTRASSE** im Darmstädter Martinsviertel soll zu jenen Straßen gehören, in denen im Spätsommer Tempo 30-Schilder die Autofahrer zu langsamer Fahrweise auffordern. Während des Berufsverkehrs schlängeln sich stündlich rund

500 Fahrzeuge durch diese Straße – zum Leidwesen vieler Anwohner. Der SPD-Ortsverein Martinsviertel will sich vor allem „im Interesse der alten Menschen und Kinder“ mit Aufklebern („Ich fahre 30 km/h im Viertel“) für eine bessere Verkehrssitua-

tion einsetzen. Außerdem sollen Flugblätter die Autofahrer ermahnen, ihre Wagen nicht auf den Bürgersteigen, sondern auf den Straßen zu parken. Auch dies könne zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit beitragen. (Fotos: Jürgen Schmidt)

Zu schnelles Fahren liegt in der Unfallstatistik an erster Stelle. Jeder fünfte Unfall wird durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht, bei Unfällen mit Getöteten ist gar jeder dritte auf zu hohes Fahrtempo zurückzuführen. Nach Errechnungen der Baubehörde der Stadt Hamburg, wo in zahlreichen Bezirken Tempo-30-Regelungen herrschen, beträgt das Tötungsrisiko für angefahrene Fußgänger bei 80 Stundenkilometer hundert Prozent, bei 60 Stundenkilometer fünfundsiebzig Prozent, bei 40 Stundenkilometer dreißig Prozent und bei 20 Stundenkilometer zehn Prozent.

Vor allem Kinder und Senioren schätzen Geschwindigkeiten falsch ein. Kleine Kinder halten es für das Sicherste, beim Überqueren der Straße möglichst schnell zu rennen. Das Korrigieren ist dann jedoch kaum noch möglich. Zudem glauben sie, daß Autos auf der Stelle anhalten könnten. Das ist physikalisch unmöglich und liegt auch im „Röhrenblick“ des Fahrers begründet. Bei 50 Kilometer pro

Stunde liegt sein Konzentrationspunkt 40 Meter vor der Stoßstange. Fußgänger, Rad- oder Mofafahrer, die sich innerhalb dieser Zone befinden, werden leicht übersehen. Tempo 30 ermöglicht dagegen ein breites Blickfeld, der Fahrer nimmt Bordstein, Parkstreifen und Gehweg wahr. Der Konzentrationspunkt liegt nur noch 15 Meter vor dem Fahrzeug.

Tempo-30-Schilder, bauliche Veränderungen wie Poller oder Versätze an Straßeneinmündungen, auf denen vielleicht auch einmal ein Bäumchen wächst, garantieren keine Verkehrsberuhigung. „Natürlich müssen wir die Geschwindigkeit auch überwachen“, sagt Werner Gunkel, Verkehrssachbearbeiter der Polizei. Er ist wie Klaus Schlabbach, Wolfgang Paul und Dr. Peter Müller vom IWU Mitglied in der Arbeitsgruppe „Verkehrsberuhigung“.

Wie die Überwachung aussehen soll, darüber sind sich Oberbürgermeister und Polizeipräsident einig: Zum ei-

nen durch Kontrollen der Politessen, deren Anzahl sich um „drei bis fünf“ (Metzger) erhöhen soll, zum anderen mit Hilfe einer Radarpistole. Sie mißt die Geschwindigkeit des anvisierten Fahrzeugs. Da die Pistole jedoch kein Foto schießen kann und damit nicht als Beweismittel gilt, dient sie nur dazu, Erfahrungswerte zu sammeln. Sollte sich herausstellen, daß die Autofahrer nicht ausreichend vom Gaspedal gehen, muß ein Radarwagen her.

Auf die abschreckende und damit tempodrosselnde Wirkung dieser Überwachung hofft auch Dr. Peter Müller vom Institut Wohnen und Umwelt. Der Umbau von Straßen, wie er für eine ideale Verkehrsberuhigung in Wohngebieten notwendig wäre, ist nach Ansicht Müllers „zu aufwendig, zu teuer und schwer durchsetzbar“.

Der IWU-Mitarbeiter plädiert dafür, in Gebieten abseits von Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen generell Tempo 30 einzurichten. Dies umso mehr, weil sich gezeigt habe, daß

bauliche Veränderungen nicht selten das Gegenteil dessen erreichten, was sich die Planer erhofften. „Es gibt Beispiele, wo man Fahrbahn und Gehsteig auf eine Ebene brachte und sich dann herausstellte, daß die Leute ihren Bürgersteig doch haben wollen“, weiß Müller.

Für ihn sind höhere Strafen für Geschwindigkeitsübertretungen ein geeignetes Mittel, die Autofahrer im Zaum zu halten. Was hierzulande nichts weiter als ein „Kavaliersdelikt“ sei, werde in Japan mit saftigen Sanktionen belegt: Wer dort 25 Kilometer pro Stunde schneller als erlaubt fährt, muß 30 Tage auf seinen Führerschein verzichten. Müller: „Wir müssen uns klar sein, was es bedeutet, zu rasen. Die Geschwindigkeitsbremse muß im Kopf sein.“

Diese Bremse – das zeigen Erfahrungen aus Esslingen – kann nicht nur Unfälle verhindern. Sie mindert auch Lärm und Benzinverbrauch. Ein weiteres Ergebnis: Die Fahrzeit ist nur geringfügig länger.

## Bürger arbeiten an der Planung mit

Auch an die neue Tempo-Regelung scheinen sich die Buxtehuder zu gewöhnen. Erste Messungen ergaben, daß im Durchschnitt auf Tempo-30-Straßen bei Tageslicht 39, bei Dunkelheit 34 Kilometer pro Stunde gefahren werden. Der Stadtbaurat will demnächst einer Forderung der Alternativen im Stadtrat nachkommen und die Kübel durch Bäume und Rasen ersetzen. Für die Tour im Schnecken-tempo durch Buxtehude braucht der Fahrer 48 Sekunden mehr als zu der Zeit, als Tempo 50 galt.

Esslingen: In der 90 000-Einwohner-Stadt südöstlich von Stuttgart hat man in ersten Versuchen mit Tempo 30 gute Erfahrungen gemacht. Im Schlußbericht zur planungsvorbereitenden Studie heißt es jedoch: „Solange Tempo 30 nur inselartig als Versuch eingeführt ist, wird anders als mit geschwindigkeitsdämpfenden

Maßnahmen, kombiniert mit Überwachung, kein befriedigendes Ergebnis zu erzielen sein.“

Der Modellversuch soll Anfang kommenden Jahres beginnen. Schauplatz ist ein etwa 150 Hektar großes Gebiet, dessen Bebauung zwischen 1910 und 1930 erfolgte. Es grenzt im Osten an die Innenstadt. In diesem Bereich leben rund 10 000 Einwohner. Das Konzept sieht außer einer Tempo-30-Beschilderung noch Fahrbahnverengungen, Gehwegverbreiterungen und das Anpflanzen von Bäumen vor. Außerdem sollen kleine Schwellen die Raser bremsen. In einem späteren Stadium wird motorisierten Bewohnern des Versuchsgebiets, in dem rund 10 000 Arbeitsplätze sind, ein Vorrecht auf Parkplätze eingeräumt. An den Konzepten zur Verkehrsberuhigung, für die insgesamt 15 Millionen Mark zur Verfügung stehen, sind auch Bürgerarbeitsgruppen beteiligt.

## Viel Grün und ein „Kübel-Otto“

### Verkehrsberuhigung in Berlin, Buxtehude und Esslingen

Die flächenhafte Verkehrsberuhigung in Städten ist für die Bundesrepublik planerisches Neuland. Um auf diesem Gebiet Erfahrungen zu sammeln, starteten die Bundesanstalt für Straßenwesen, das Umweltbundesamt und die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung 1981 in sechs Städten das „Modellvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung“: in Berlin, Borgentreich (Nordrhein-Westfalen), Buxtehude, Esslingen, Ingolstadt und Mainz. Im folgenden sollen die Konzepte von Berlin, Buxtehude und Esslingen skizziert und erste Ergebnisse vorgestellt werden.

Berlin: Im Modellgebiet Moabit mit gründerzeitlicher Wohnbebauung und starkem Durchgangsverkehr sind schon zwischen 1979 und 1981 drei Straßen umgebaut und mit Grünanlagen, Brunnen und Bänken verkehrsberuhigt worden. In diesem Frühjahr sollen die Wohnstraßen eines etwa ein Quadratkilometer großen Gebiets, in dem 25 000 Menschen leben, komplett umgebaut werden. Ziele: Mehr Verkehrssicherheit durch breitere Geh- und Radwege, Verschönerung der Straßen durch mehr Frei- und Grünflächen, Bäume und Bänke sowie Senkung der Umweltbelastungen. Auf Hauptstraßen ist geplant, die Fahrbahn zugunsten von Radwegen und Fußgängerflächen zu verengen.

In Wohnstraßen sollen Aufpflasterungen, Grünflächen an Einmündungen sowie aufwendigere Umbauten (Sitzbänke, Sandkästen, Brunnen) an empfindlichen Stellen (Altersheime, Schulen) die Geschwindigkeit drosseln. Vorgesehen sind dort Tempo-20- und Tempo-30-Bereiche.

Das Projekt kostet rund 5,5 Millionen Mark, nicht eingeschlossen die Leitungsarbeiten. Der Kostenanteil von

Bäumen, Beeten und Pflanzen beträgt 46 Prozent. „Wir gehen mit viel Grün an die Sache“, sagt Johann Schilcher, Leiter des Tiefbauamts Berlin-Tiergarten. Großen Wert legt die Verwaltung auf Information und Mitbestimmung der Bürger. In einer Broschüre heißt es: „Um Planung nicht am grünen Tisch zu betreiben, brauchen wir ihre Mithilfe. Ihre Meinungen, Ideen und Anregungen sind für die Planung wichtig.“

Die Reaktionen der Bürger nennt Schilcher dennoch „spärlich“. Den Grund glaubt er zu wissen: „Die Leute waren es nicht gewohnt, daß die Verwaltung auf die Straße geht.“ Im übrigen wirbt die Stadt bei den Bürgern um Grünpatenschaften.

Buxtehude: Der Versuch in der Stadt vor den Toren Hamburgs begann am 14. November vergangenen Jahres und erstreckt sich auf das nördliche Stadtgebiet, in dem rund ein Drittel der 32 000 Einwohner leben. Die Planer bauen auf die Wirkung von Tempo-30-Schildern und auf rund 200 Betonhindernisse. Sie sollen die Einmündungsbereiche verengen und Schleusen bilden. In der einstigen Hauptverkehrsader der Stadt, der Konopkastraße, signalisiert eine Meßanlage dem Autofahrer, ob er schneller als 30 fährt.

Nach anfänglicher Kritik, vor allem der Geschäftsleute, die fürchteten, die Stadt werde „dicht gemacht“ und die Kunden blieben weg, scheint sich das Konzept von Stadtbaurat Otto Wicht zu bewähren. Die Regelung rechts vor links trägt nach Ansicht Wichts wesentlich zur Beruhigung bei. Die Betonhindernisse, die dem Stadtbaurat schnell den Spitznamen „Kübel-Otto“ einbrachten, sind „das wichtigste flankierende Mittel, ein defensives Fahrverhalten zu begünstigen“ (Wicht).

### KOMMENTAR

## Nur ein Anfang

Tempo 30 in einigen Straßen des westlichen Martinsviertels, dazu Hindernisse, die das Rasen unmöglich machen sollen – jedem wird es nicht schmecken, was die Stadt vorhat. Mancher Autofahrer muß auf seinen liebgewonnenen Schleichweg verzichten, manchem dürfte es angesichts der Geschwindigkeitsbeschränkung unter den Füßen kribbeln.

So unpopulär die Starken im Straßenverkehr den Versuch finden mögen, einen Stadtteil von Autos, Lärm und Abgasen zu entlasten, so notwendig ist dieser Schritt. Es geht nicht länger an, immer wieder nur die Belehren zu wollen, die sich auf der Straße noch nicht oder nicht mehr zurechtfinden. Kinder und ältere Menschen dürfen nicht zu einer Randgruppe verkümmern, die sich anpassen soll.

Die Stadt tut gut daran, von teuren Einzelprojekten wie etwa dem Umbau der Viktoriastraße abzurücken. Verkehrsberuhigung kann – konsequent betrieben – nur in zusammenhängenden Wohnbereichen gedeihen. Insofern ist das Vorhaben im Martinsviertel nur ein Anfang auf dem Weg zu einer freundlicheren, menschlicheren Stadt.

Wolfgang Horn

# Mehr Sicherheit mit Tempo 30

## Stadt plant Versuche im Martinsviertel und in Bessungen

(KS). „Aus allen Stadtteilen“, so Oberbürgermeister Günther Metzger (SPD), liegen der Stadtverwaltung Wünsche vor, in Wohngebieten die Höchstgeschwindigkeit auf dreißig Kilometer zu begrenzen. Jetzt sollen zunächst Versuche im Martinsviertel und in Bessungen mit dieser Form der Verkehrsberuhigung gemacht werden.

Metzger sagte dies am Mittwoch im Stadtparlament zu einem Antrag der SPD-Fraktion, die Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten zu prüfen. Der Stadtverordnete Kurt Weidmann hatte dies unter anderem mit dem Hinweis auf Bremswege begründet: Bei Tempo fünfzig 27 Meter, bei dreißig 13 Meter.

Während Weidmanns Fraktionskollege Paul Dotzert als zusätzlichen Wunsch noch Eberstadt Süd III einbrachte, gab der FDP-Fraktionsvorsitzende Dr. Dierk Molter zu bedenken: „Mit Schildern allein ist es nicht

getan.“ Man müsse das Bewußtsein der Autofahrer erreichen.

Dem sollen die beiden von Metzger angekündigten Versuche dienen. Während im Martinsviertel Tempo 30 mit Gebots- und Verbotsschildern angeordnet wird, will man es in Bessungen mit Hinweisschildern probieren. Nach einem Jahr soll ausgewertet werden, welcher Versuch erfolgreicher war.

Die Kosten für das Experiment bezifferte der Oberbürgermeister für das Martinsviertel auf 20 000 bis 25 000, für Bessungen auf 5000 bis 7000 Mark. Der Unterschied erklärt sich vor allem mit der Ausdehnung. In Bessungen werden nur Straßen im nordöstlichen Stadtteil betroffen. Im Martinsviertel geht es um 6,8 Kilometer Straßenzüge mit 6500 betroffenen Einwohnern. Auch müssen im Martinsviertel wegen des strengeren Gebots beträchtlich mehr Straßenschilder aufgestellt werden.

## A n h a n g VI

Das Thema "Straßenverkehr" im Schul-  
unterricht - ein Beispiel für eine  
alternative Verkehrserziehung in  
der Sekundarstufe I

## Schüleraufsatz

### Sollte man eine Geschwindigkeitsbegrenzung in Städten/ auf den Straßen/Autobahnen einführen?

Meine Einstellung zum Thema Geschwindigkeitsbegrenzung sieht so aus: Ich finde, sie sollte eingeführt werden. Vor allen Dingen in den Städten. Auch auf den anderen Straßen oder Autobahnen sollte man die Geschwindigkeit herabsetzen. Aber wie gesagt, vor allen Dingen in den Städten, denn dort ist eine Geschwindigkeit, wie wir sie jetzt haben, viel zu hoch. Wie man nachlesen kann, sind die Unfallzahlen sehr hoch, und wenn man weiter nachliest, kommt man zum Schluß, daß diese Unfälle in den Städten am meisten gemacht wurden. Wissenschaftler, obwohl das jeder selber weiß, haben nachgewiesen, daß man sich bei einer höheren Geschwindigkeit im Auto viel mehr konzentrieren muß und außerdem, wenn man jetzt eine Vollbremsung machen muß, d.h. wenn ein Kind über die Straße rennt oder so etwas, dann hat man es zu spät gesehen. Der Bremsweg bei einer hohen Geschwindigkeit ist wesentlich höher als bei einer niedrigeren und außerdem reagiert man viel zu spät.

Das sind schon viele Argumente, die für eine Geschwindigkeitsbegrenzung sprechen, und es gibt sehr wenige Argumente die dagegen sprechen. Die jetzige Regierung wollte einmal die Geschwindigkeitsgrenze heraufsetzen, mit der Begründung, die Leute würden die jetzige Geschwindigkeitsgrenze sowieso mißachten und sehr viel schneller fahren. Für mich ist das aber kein Argument, eher ein Argument für die Geschwindigkeitsbegrenzung. Es gibt viele Leute, die wollen ein bequemes Auto, mit dem sie dann sicher, schnell und bequem zur Arbeitsstelle kommen, meistens hat es noch ein leistungsfähiges Radio an Bord. Mit so einem Auto kann man sicher gut fahren, aber man wird zu schnellerem Fahren verleitet. "Es ist doch so einfach". Man hört laut Radio, kein Geräusch der Außenwelt dringt in den Fahrraum, die Stoßdämpfer dämpfen jeden Hubel ab, alles

schön und gut, nur man wird doch eingelullt, man konzentriert sich vielleicht aufs Radio oder denkt an schöne Dinge, nur eines tut man nicht, man konzentriert sich nicht auf das Fahren selbst, und das ist so gut wie erwiesen. Wenn jetzt plötzlich etwas unvorhergesehenes auftaucht, ist es zum Anhalten zu spät. Man merkt, man ist zu schnell gefahren, im Auto selbst hat man nicht den Unterschied von langsam und schnell bemerkt, erst danach.

Es gibt Leute, die brauchen ein schnelles Auto, da sie vielleicht eine weitgelegene Arbeitsstelle haben, aber auch das ist kein Argument gegen die Geschwindigkeitsbegrenzung, denn diese Leute können ja früher wegfahren. Die Zeit, die den Leuten dabei verloren geht, ist nur ein Klax im Vergleich zu den Menschenleben, die damit gespart werden könnten. Und die Leute, die in der Stadt leben, können ja gleich mit dem Rad oder mit dem Bus fahren. Das würde ja auch die Stadtluft um vieles mehr verbessern. Aber das weicht schon vom Thema ab.

Es gibt Leute, die haben es wirklich eilig. Sie brauchen eine hohe Geschwindigkeit, um Leben zu retten, z.B. Ärzte, Polizisten und Feuerwehrleute. Dies ist die große Ausnahme. Aber diese Leute sind im Schnellfahren ausgebildet, sie können schnell fahren und sich konzentrieren, das erkennt man daran, daß sie ja am wenigsten Unfälle bauen.

Bei vielen Leuten spielt bei der Geschwindigkeit nur Mode und Sport eine Rolle. Sie rasen mit lautem Radio, einem Supersportwagen und einem schönen Mädchen auf dem Beifahrersitz durch die Straßen und glauben, sie wären nun die Besten. Doch oft endet das dann mit dem Tod, oder man hört davon, daß etwas bei einem Freund passiert ist und man fährt bedrückt langsamer. Für solche Leute wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung genau das richtige.

Bei manchen Leuten spielt die Aggression und der Ehrgeiz eine Rolle, doch für solche Leute gibt es extra Straßen, Rennbahnen genannt. Im Endeffekt stellt sich die Frage: "Was hindert uns noch an der Geschwindigkeitsbegrenzung?" "Nichts", ist die Antwort. In den Städten braucht man eigentlich keine Autos (worüber man auch gut eine Argumentation schreiben könnte), außerdem gibt es dort die meisten Unfälle und auch die meisten Schulkinder und Verkehrsanfänger. Auf sonstigen Straßen auch, denn dort gibt es auch grausame Unfälle, die durch zu schnelles Fahren entstanden sind. (z.B. starben zwei Mädchen von der Viko, weil ihnen von hinten ein Auto mit zu hoher Geschwindigkeit aufgefahren ist). Auch auf den Autobahnen gibt es Unfälle, die durch zu schnelles Fahren und durch zu wenig Konzentration entstanden sind. Also auch hier wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung wünschenswert, und wer jetzt wirklich keine Zeit hat, der sollte besser fliegen oder mit einem schnellen Zug fahren.

All das mit einer Ausnahme; Krankenwagen, Polizeiautos und Feuerwehrwagen.

Aber das läßt sich regeln.

Die Speditionen (Lastzüge) und ähnliche Unternehmen sind von Natur aus nicht schnell.

Als Schluß: die Geschwindigkeitsbegrenzung sollte sofort eingeführt werden.

L i t e r a t u r h i n w e i s e



## Literaturhinweise

- Beyrle, W. Molt: "Die Interpretation von Verkehrssituationen und ihre Beeinflussung durch bauliche Gestaltung". Ein Beitrag zur Verkehrssicherheitsforschung.
- Böcher, Wolfgang und Bernhard Schlag: Kinderunfälle in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf: 1978, 66 S.
- Böcher, Wolfgang und Karlheinz Walter, Hrsg.: Verkehrserziehung und ihre Grenzgebiete - Bd. 1: Verkehrserziehung. Bonn: 1978, 169 S.
- Böcher, Wolfgang und Bernhard Schlag: Verkehrserziehung und ihre Grenzgebiete - Bd. 2: Kinderunfälle im Straßenverkehr. Bonn: 1978, 154 S.
- Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Hrsg.: Kinderfreundliche Umwelt. Bonn: 1979, 216 S.
- Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Hrsg.: Kinderfreundliche Umwelt - Kinderspiel im Straßenraum. Bearb. Peter Müller, Hermann Zinn (IWU). Bonn: 1980, 124 S.
- Deutsche Straßenliga - DSL, Hrsg.: Kind und Straße. Ein Beitrag zum innerörtlichen Verkehr. Köln: 1979, 69 S.
- Duve, Freimut: Verkehr in der Sackgasse - Kritik und Alternativen. Reinbek Hamburg: Rowohlt Taschenbuchverlag 1979
- Fischer, H. und A.S. Cohen: Leistungsmöglichkeiten von Kindern im Straßenverkehr. Entwicklung der Wahrnehmung bei Kindern in ihrer Relevanz zum Verkehrsverhalten. Köln: 1978, 295 S.
- Flade, Antje, Peter Müller und Angelika Stucht: Kinderverkehrsunfälle in Darmstadt. Darmstadt: 1983, 61 S.
- Flade, Antje: Umweltpsychologie und Verkehrsplanung. Darmstadt: 1981, 23 S.
- Garbrecht, Dietrich: "Gehen. Ein Plädoyer für das Leben in der Stadt". Weinheim/Basel: Beltz-Verlag 1981
- Gerber, D., O. Huber und M. Limbourg: Verkehrserziehung im Vorschulalter. Köln: 1977, 102 S.
- Hessischer Minister für Wirtschaft und Technik, Hrsg.: Geschwindigkeitsverhalten in Wohngebieten bei unterschiedlicher Regelung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. - Der Einfluß von Quermarkierungen auf das Fahrverhalten der Kraftfahrer. Wiesbaden: 1977, 47 S.

- Hohenadel, Dieter: Erziehung und Verkehrswirklichkeit. Essays zur Verkehrspädagogik. Schaffhausen: 1983, 139 S.
- Klebensberg, Dieter: Verkehrspsychologie. Berlin/Heidelberg: 1982, 305 S.
- Küting, Hans J., Rolf Boigs und Werner Winkler: Das Verkehrsverhalten radfahrender Kinder und Jugendlicher. Hrsg. Bundesanstalt für Straßenwesen. Köln: 1979, 66 S.
- Limbourg, M. und B. Senckel: Verhalten von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr. Köln: 1976, 131 S.
- Pauen-Höppner, Ursula, Michael Höppner und Horst Skarabis: Verkehrsverhalten von Kindern. Ergebnisse einer Befragung von Grundschulern und deren Eltern in Berlin-Tiergarten. Berlin: 1982, 31 S.
- Peter-Habermann, Inge: Kinder müssen verunglücken. Von der Aussichtslosigkeit, bei uns Kinder vor Autos zu schützen. Reinbek: 1979, 172 S.
- Petri, Wilfried: Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten. In: Lehrerbrief Verkehrserziehung 9-10/1978. Hrsg. Deutsche Verkehrswacht e.V. Bonn-Beuel.
- Schütte, Klaus: Verkehrserziehung in Städtebau. Praktische Hinweise für Planung und Kommunalpolitik. Köln: Deutscher Gemeindeverlag/Verlag W. Kohlhammer: 1982.
- Schulte, W.: Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen. Köln: 1978, 155 S.
- Ward, Colin: Das Kinder in der Stadt. Frankfurt/Main: 1978, 216 S.
- Winkler, Werner: Sicherheits-Training im Vorschulalter. Zur Theorie und Praxis der vorschulischen Verkehrserziehung. Braunschweig: 1978, 54 S.