



Abschlussbericht – Pilotprojekt Schulstraßen in Köln



Inhalt

| | |
|---|----|
| Einleitung | 3 |
| Pilotprojekt Schulstraßen in Köln | 7 |
| Auswahl der Pilot Schulen | 11 |
| Auftakt des Pilotprojektes | 16 |
| Anfangsphase | 20 |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | 21 |
| Elternbefragung | 25 |
| Verkehrserhebungen | 28 |
| Fazit | 33 |
| Ausblick | 34 |

Einleitung

Was ist eine Schulstraße?

Der Begriff „Schulstraße“ ist in Deutschland gesetzlich nicht näher definiert. Gewöhnlich versteht man hierunter jedoch die temporäre Sperrung einer Straße oder eines Straßenabschnitts vor einer Schule zu Schulbeginn und/oder Schulende, um den Hol- und Bringverkehr durch die Eltern und den Durchgangsverkehr zu verhindern und die Verkehrssicherheit vor den Schulen allgemein zu erhöhen. Die Sperrung umfasst zumeist 30 Minuten und richtet sich nach den jeweiligen Unterrichts- und Betreuungszeiten.

Neben einer Beschilderung, die auf das Verbot hinweist, wird die Straße in der Regel zusätzlich mit einer Absperrschanke, ggf. auch mit Sicherungsposten, gesperrt.

Die Idee der Einrichtung von Schulstraßen ist ab 1989 im europäischen Ausland aufgekommen. Ausgehend von einem Schulstraßenprojekt in Bozen, Südtirol, haben sich u.a. in Belgien, den Niederlanden, Großbritannien, Frankreich und Österreich verschiedene Regelungen zur Sperrung von Straßen vor Schulen entwickelt und wurden teilweise in einer eigenen Gesetzgebung verankert.

Vorteile einer „Schulstraße“

Wenn weniger Autos im Umfeld von Schulen unterwegs sind, wird es für die Schüler*innen und andere Verkehrsteilnehmende sicherer. Es hat aber auch weitere Vorteile für die Kinder, den Schulweg selbstständig zurückzulegen:

- Sie üben sich im Straßenverkehr und werden selbstständig.
- Sie lernen, sich zu orientieren.
- Sie haben auf dem Schulweg Zeit für ihre Freund*innen.
- Sie bewegen sich an der frischen Luft.
- Sie sind konzentrierter im Unterricht.
- Sie gewöhnen sich daran, umweltfreundlich mobil zu sein.

Rechtlicher Rahmen in Deutschland

In Deutschland liegen bislang nur wenig Erfahrungen mit der Einrichtung von solchen temporären Sperrungen („Schulstraßen“) vor. Die Durchführung der Maßnahmen erfolgt bisher überwiegend als erlaubnispflichtige Veranstaltung gemäß § 29 Absatz 2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Eine dauerhafte Anordnung ist bislang regelmäßig an den straßenverkehrsrechtlichen und straßenrechtlichen Hürden (insbesondere Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO oder Einschränkung der Widmung und der Abwägung der Belange aller Betroffenen) gescheitert.



Aus **straßenverkehrsrechtlicher Sicht** ist festzustellen, dass bis dato auch keine spezielle Rechtsgrundlage für die Anordnung einer solchen temporären Sperrung („Schulstraße“) wie zum Beispiel in Österreich besteht. Bei der Anordnung von Zeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art), Zeichen 260 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge) o.ä. handelt es sich um ein Verkehrsverbot, das in der Regel nur angeordnet werden darf, wenn dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist und wenn zudem aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Maßgebliche Anordnungsvoraussetzung für Verkehrsverbote ist daher das Vorhandensein einer qualifizierten, besonderen Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO.

Die Straßenverkehrsbehörden sind gehalten, im Rahmen ihres pflichtgemäßem Ermessens eine sorgfältige Abwägung der Belange aller von einer solchen Anordnung Betroffenen durchzuführen. Nach allgemeiner Rechtsauffassung sind dabei neben den Interessen der Schulkinder auch die Interessen der Anwohnenden zu berücksichtigen. Denn durch die Sperrung einer Straße im Bereich einer Schule können private Grundstücke, Wohnhäuser oder Parkplätze vom öffentlichen Straßennetz temporär abgeschnitten werden. Insbesondere morgens, wenn sich Anwohnende zeitgleich zur Sperrung der Straße auf den Weg zu ihrer Arbeits- oder Ausbildungsstätte machen, kann dies zu erheblichen Interessenskonflikten führen.

Aus **straßenrechtlicher Sicht** ist festzuhalten, dass durch die in Rede stehende Anordnung der Gemeingebräuch der Straße beschränkt wird. Das gilt selbst dann, wenn die Sperrung für Kraftfahrzeuge eine nur kurze Zeitspanne im Tagesverlauf umfasst. Maßgeblich ist, dass sie auf Dauer angelegt ist und somit ständig wiederkehrt.

Die Stadt Köln hat daher beschlossen, Schulstraßen zunächst als Pilotprojekt innerhalb eines festgelegten Zeitraums umzusetzen. Mehr dazu im Kapitel „Ausgangslage in Köln“.

Rechtliches Gutachten und neue Erlasslage in NRW

Aufgrund der schwierigen Rechtslage hat die Stadt Köln im Laufe des Pilotprojekts ein **Gutachten** beauftragt, um zu prüfen, ob die Schulstraßen nach dem Pilotprojekt in eine dauerhafte Umsetzung überführt und flächendeckend eingeführt werden könnten. Im Gegensatz zu einem Gutachten, das von dem Aktionsbündnis Kidical Mass, dem Deutschen Kinderhilfswerk e.V. sowie dem VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. in Auftrag gegeben worden ist (Endfassung vom 13.02.2024), kommt das von der Stadt beauftragte Gutachten zu dem Schluss, dass der jeweilige Einzelfall zu prüfen ist, der straßenverkehrsrechtlich erforderliche Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage in der Regel aber nicht gelingen wird. Insbesondere am Nachmittag könnten die Beschränkungen keine ausreichende Grundlage haben, z.B. aufgrund unterschiedlicher Abholzeiten und einer geringeren Verkehrsbelastung (Stand 11.01.2024).

Aufgrund der laufenden Projekte in u.a. Köln, Bonn und Essen ist das Thema Schulstraßen auf Landesebene in der Dienstbesprechung des Ministeriums für



Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit den Verkehrsingenieur*innen der Bezirksregierungen und des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen im Dezember 2023 erneut thematisiert worden. Ein Vorab-Auszug der Niederschrift zur Sitzung, der die Grundlagen des Straßenrechts und Straßenverkehrsrechts zur rechtssicheren Einrichtung einer temporären Sperrung („Schulstraße“) vor Schulen aufzeigt, wurde am 26. Januar 2024 mit dem Hinweis auf seinen Erlasscharakter an die Bezirksregierungen in Nordrhein-Westfalen versandt. Dieses **Schreiben mit Erlasscharakter empfiehlt die straßenrechtliche Teileinziehung** gemäß § 7 Absatz 1 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Umsetzung einer temporären Sperrung vor Schulen und eine anschließende Sperrung durch Verkehrszeichen und ggf. fest eingebaute Sperrelemente.

Verwendet werden sollen die Verkehrszeichen 250 oder 260 Straßenverkehrs-Ordnung mit einem Zeitzusatz, der die maßgeblichen Bring- und Holzeiten der Schulkinder abbildet. Ausnahmen für Ferienzeiten, Feiertage etc. sollen nicht beschildert werden. Hier werden das Verdecken der Verkehrszeichen oder klappbare Schilder empfohlen. Die **Anwohnenden der gesperrten Straße sollen Ausnahmegenehmigungen erhalten**, mit denen die Wohnhäuser auch zu den Zeiten der Sperrung erreicht werden können. Eine Ausnahmegenehmigung kann zum Beispiel durch eine Allgemeinverfügung oder eine Einzelgenehmigung erfolgen.

Diese empfohlene und durch den Erlasscharakter rechtssichere Umsetzung wird auch für die vier Kölner Schulstraßen angestrebt. Mehr dazu im Kapitel „Ausblick“.

[erlass-schulstrassen-nov2023.pdf \(nrw.de\)](http://erlass-schulstrassen-nov2023.pdf (nrw.de))

[Kurzgesagt-Schulstrassen.pdf \(nrw.de\)](http://Kurzgesagt-Schulstrassen.pdf (nrw.de))

Ausgangslage in Köln

Kinder nehmen ihre Umgebung anders wahr als Erwachsene. Der Schulweg ist durch den zunehmenden Verkehr vielfach herausfordernder geworden. Neben dem Durchgangsverkehr ist es insbesondere der Hol- und Bringverkehr im unmittelbaren Schulumfeld, der die Verkehrssituation für Kinder sehr unübersichtlich werden lässt.

Appelle an die Eltern oder Schwerpunktcontrollen von Polizei und Ordnungsbehörden reichen nicht immer aus, um die Situation zu verbessern. In der Folge kommen an den betroffenen Schulen immer weniger Kinder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Roller zur Schule und der Verkehr nimmt weiter zu. Es entwickelt sich ein Kreislauf, in dem immer mehr Elterntaxis zu beobachten sind und die Sorge aufgrund der hohen Verkehrsmengen steigt.



Hinzu kommen vielfältige Ansprüche an den öffentlichen Raum durch Gewerbetreibende, Dienstleister der Logistikbranche, Sozial- und Pflegedienste sowie eine steigende Zahl von mobilitätseingeschränkten Menschen, die zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben angemessene Stellplätze benötigen. In den dicht besiedelten Stadtquartieren können die Gehwege zudem nicht immer nach dem Stand der Technik angelegt oder umgebaut werden und eine gerechte Verteilung des öffentlichen Raums wird zunehmend schwierig.

Zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden hat sich in der Stadtgesellschaft durch Schulen, Eltern und politische Gremien der Wunsch nach verkehrsarmen bzw. verkehrsfreien Straßen formiert. Ausgehend von Projekten in anderen europäischen Ländern (Beispiel Wiener Schulstraßen) und Aktionstagen an den Schulen mit der Unterstützung der Bewegung Kidical Mass, wurde die Idee entwickelt, die Straßen im unmittelbaren Bereich von Schulen zu Schulbeginn und -ende temporär zu sperren.

In einigen Bezirken haben die politischen Gremien dies aufgegriffen und Beschlüsse zu temporären Sperrungen bzw. zur Einrichtung von Schulstraßen gefasst.



Pilotprojekt Schulstraßen in Köln

Ziele und Durchführung des Projekts

Mit dem Pilotprojekt Schulstraßen sollte getestet werden, wie eine Reduzierung des Verkehrs vor den Schulen mit möglichst geringen Einschränkungen für die Anwohnenden erreicht werden kann. Im besonderen Fokus stand hierbei die Abweisung des Hol- und Bringverkehrs, soweit erforderlich auch des Durchgangsverkehrs. Es wurden Maßnahmen gesucht, die sich mit einfachen Mitteln möglichst flächendeckend im Stadtgebiet umsetzen lassen. Eine tägliche physische Sperrung wurde dabei als wirksam, aber gemessen an den rund 300 Schulstandorten in Köln in der Praxis für die Verwaltung als nicht durchführbar angesehen.

Das Pilotprojekt wurde daher mit einzelnen Schulen an verschiedenen Standorten, an denen mindestens eine einfache Gefährdung der Schulkinder beobachtet wurde, geplant. Die jeweiligen Sperrzeiten wurden mit den Schulen abgestimmt. Als Projektdauer wurde zunächst ein Jahr festgesetzt und eine Aufgabenteilung festgelegt. Ergänzend wurde eine breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung geplant.

Aufgaben Verwaltung

- Abstimmung mit Schulen und schriftliche Vereinbarung
- Dauerhafte Beschilderung
- Festlegung der Sperrpunkte und (mobiler) Materialbedarf
- Erstausstattung durch Bauhof
- Begleitende Kommunikation:
Information der Öffentlichkeit, der Anwohnenden und der Schulen/Eltern
- Begleitung vor Ort
- Austausch mit Polizei und Ordnungsamt hinsichtlich regelmäßiger Kontrollen
- Evaluation (u.a. durch Verkehrszählungen und Öffentlichkeitsbeteiligung)

Aufgaben Schulen/Eltern

- Ergänzende Information der Eltern
- (tägliches) Einrichten der phys. Sperrung nach Absprache mit der Verwaltung
- Sicherstellen des Absperrmaterials außerhalb der Sperrzeiten

Um die Einschränkungen für die Anwohnenden auf ein Minimum zu reduzieren, wurde entgegen der bekannten Veranstaltungen und Aktionen eine Beschilderung mit einem Verbot der Einfahrt nach Zeichen 267 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gewählt und ein Zusatz Radverkehr frei nach Zeichen 1022-10 StVO ergänzt.

Temporäre Sperrungen („Schulstraßen“) wurden zuvor regelmäßig mit den Zeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder 260 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge)



beschildert. Diese sind jedoch mit der Regelung verbunden, dass auch bei einer zeitlichen Befristung aus den beschilderten Bereichen nicht ausfahren werden darf. Es gilt ein allgemeines Verkehrsverbot.

Die im Rahmen des Pilotprojektes gewählte Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 267 StVO sollte den Anwohnenden dagegen die Möglichkeit geben, jederzeit aus privaten Garagen oder Stellplätzen ausfahren und die Straßen verlassen zu dürfen, beispielsweise morgens auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildungsstätte. Eine Einfahrt in den Sperrzeiten war jedoch nicht zulässig.

→ *Hinweis:*

Eine zeitliche Beschränkung des Zeichens 267 StVO ist nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) grundsätzlich nicht vorgesehen. Sie wurde lediglich im Rahmen der Versuchsanordnung gewählt.

Eine **vollständige Freigabe für die Anwohnenden war nicht möglich**, da es an einer entsprechenden gesetzlichen Regelung fehlt. Das Verkehrsrecht kennt nur den Begriff des „Anliegers“ und versteht darunter Menschen, die die gesperrte Straße bewohnen, Eigentümer*innen sowie Nutzungsberechtigte eines Grundstücks und Besucher*innen, also vereinfacht gesagt, alle Menschen, die ein Anliegen in einer Straße haben. Ein Verkehrsverbot mit dem Zusatz Anlieger frei ist daher lediglich geeignet, Durchgangsverkehre zu unterbinden, nicht jedoch den Hol- und Bringverkehr vor Schulen.

Dagegen konnten Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung, Pflegedienste, Handwerker u.a. mit einer individuellen Ausnahmegenehmigung nach StVO von den Beschränkungen ausgenommen werden.

Die Eltern wurden gebeten, den Hol- und Bringverkehr auf ein absolut unvermeidliches Maß zu beschränken und die Kinder an anderen geeigneten Stellen etwas entfernt von der Schule abzusetzen. Im unmittelbaren Zugangsbereich der Schulen sollten so Park- sowie Rangievorgänge und die damit häufig einhergehende Gefährdung der Kinder vermieden werden.

Die Zufahrt für die Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste war weiter uneingeschränkt sichergestellt. Die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln AöR und angeschlossene bzw. beauftragte Unternehmen wurden über das Pilotprojekt informiert und gebeten, die temporären Sperrungen bei der Routenplanung nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Eine physische Sperre wurde mit den Zeichen 600 StVO einschließlich Warnleuchten vorgesehen und das erforderliche Material durch den städtischen Bauhof bereitgestellt. Um die Ausfahrt für die Anwohnenden sowie Polizei, Rettungsdienste und andere Berechtigte jederzeit gewährleisten zu können, wurde lediglich eine halbseitige Sperrung geplant. Da für die regelmäßige Aufstellung das ehrenamtliche Engagement der Schule und Eltern erforderlich war, ist es wichtig, festzustellen, dass kein Eingriff in den fließenden Verkehr vereinbart wurde. Die ehrenamtlichen Beteiligten haben nach einer Einweisung durch Fachkräfte des städtischen Bauhofs mit großen Engagement als Verkehrshelfer lediglich zu einem passenden Zeitpunkt

die Sperrelemente eingerückt. Ein geeigneter Abstellort außerhalb der Sperrzeiten wurde gemeinsam abgesprochen.

Dem Wunsch nach Verwendung eines sog. Scherengitters, wie die Stadt Wien es an ihren Schulstraßen verwendet, konnte mangels technischer Zulassung in Deutschland nicht entsprochen werden.

Das Pilotprojekt wurde durch Verkehrsuntersuchungen vor und während der Umsetzung begleitet. Erfahrungsberichte aller Beteiligten, Stichproben der Verwaltung vor Ort und eine abschließende Elternbefragung sollten zusätzlich aufzeigen, wie sich das Verhalten der Schüler*innen und Sorgeberechtigten verändert und die Wirksamkeit der Maßnahmen darlegen.

Ausgehend von der Änderung der österreichischen Straßenverkehrs-Ordnung und Einführung eines eigenen Verkehrszeichens Schulstraße war eine passende gesetzliche Grundlage auch in Deutschland das langfristige Ziel.

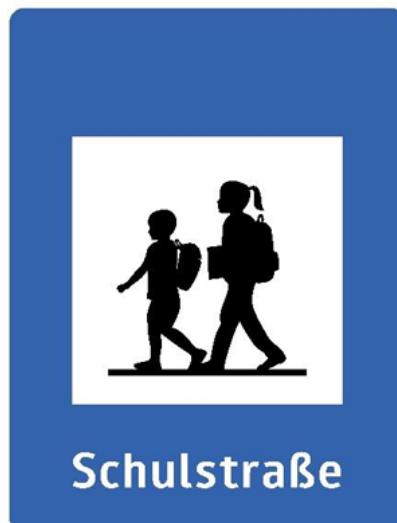


BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

122. Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (33. StVO-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 154/2021, wird wie folgt geändert:



Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Schulstraße an und bedeutet, dass hier die besonderen Bestimmungen des § 76 d gelten.“

(1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete in der unmittelbaren Umgebung von Schulgebäuden, zu Schulstraßen erklären. Bei der Verordnung ist insbesondere auf Schultage sowie die Tageszeiten von Schulbeginn und Schulende Bedacht zu nehmen.

(2) In Schulstraßen ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist der Fahrradverkehr. Krankentransporte, Schülertransporte gemäß § 106 Abs. 10 KFG, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes, Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs, von Abschleppdiensten, der Pannenhilfe und Anrainer sind zum Zwecke des Zu- und Abfahrens ausgenommen. Die Behörde kann weitere Ausnahmen für Anrainerverkehre festlegen. Die Anbringung mechanischer Sperren durch von der Behörde ermächtigte Personen ist zulässig, sofern der erlaubte Fahrzeugverkehr dadurch nicht am Befahren gehindert wird. Den ermächtigten Personen ist von der Behörde eine Bestätigung über den Umfang der Ermächtigung auszustellen.

(3) In Schulstraßen ist das Gehen auf der Fahrbahn gestattet. Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf aber nicht mutwillig behindert werden.

(4) Die Lenker von Fahrzeugen dürfen Fußgänger nicht behindern oder gefährden, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Auswahl der Pilotschulen

Aufgrund des Engagements der Schulen zum Thema Schulstraßen wurden für das Pilotprojekt Schulen ausgewählt, die bereits hinlängliche Erfahrungen mit der temporären Sperrung von Straßen oder Straßenabschnitten zu den Schulzeiten gesammelt haben. Die Schulen haben vor dem Start zudem schon viele Aktionen gestartet, um Eltern davon zu überzeugen, ihre Kinder zu Fuß zur Schule zu bringen oder selbständig gehen zu lassen, und um Autofahrer*innen für den Schulverkehr zu sensibilisieren. Unter anderem haben die Schulen mit Eltern „Fahrradschulbusse“ und sog. „Walking Busse“ organisiert: Dann werden alle angemeldeten Schüler*innen und Eltern an vereinbarten Punkten gesammelt und sie machen sich gemeinsam mit dem Fahrrad oder zu Fuß auf den Weg zur Schule. Zusammen mit „Kidical Mass“ Köln, die das Thema „Schulstraße“ in Köln bekannt gemacht haben, haben die Schulen auch das Prinzip „Schulstraße“ bereits als einwöchige Demo durchgeführt.

Die ausgewählten Schulen befinden sich darüber hinaus in Straßen mit abweichenden Verkehrsführungen (Einbahnstraße, Sackgasse und Zweirichtungsverkehr) sowie unterschiedlichen Bebauungsformen (Ein- und Mehrfamilienhäuser oder große Wohnkomplexe) und haben verschiedene pädagogische Konzepte (integrative oder bilinguale Schule, Montessori- und Peter Petersen-Pädagogik). Durch diese Auswahl sollen möglichst vielfältige Erkenntnisse bei der Durchführung erlangt werden.

❖ **KGS Vincenz-Statz-Schule, Lindenbornstraße (Ehrenfeld)**

Die Vincenz-Statz-Schule im Stadtteil Ehrenfeld wird von rund 160 Schüler*innen besucht und liegt im Quartier innerhalb Melatengürtel, Weinsbergstraße, Vogelsanger Straße und Fröbelstraße. Sie teilt sich das Schulgrundstück mit der GGS Lindenbornschule (circa 165 Schüler*innen). Der Schulstandort ist über die Stadtbahnlinie 13 und die Buslinien 141, 142 und 143 an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

Aufgrund einer großen Tiefgarage und eines oberirdischen Parkplatzes, die teilweise von den angrenzenden Gewerbebetrieben in der Fröbelstraße genutzt werden, liegt ein größerer Zielverkehr vor als in vergleichbaren Wohnstraßen. Während einer längeren Hochbaumaßnahme auf der parallel verlaufenden Weinsbergstraße hat sich zusätzlich zeitweise ein Durchgangsverkehr entwickelt.



Vorher-Situation:

In der Lindenbornstraße ist, auch aufgrund des bilingualen Zweigs an der Vincenz-Statz-Schule mit Schüler*innen aus verschiedenen Stadtbezirken, regelmäßig ein Hol- und Bringverkehr der Eltern zu beobachten. Obwohl in fußläufiger Entfernung, beispielsweise in der Fröbelstraße, verschiedene Haltmöglichkeiten vorhanden sind, hielten die Fahrzeuge teils in zweiter Reihe vor dem Schuleingang, so dass die Verkehrssituation unübersichtlich war und das Queren der Straße erschwert wurde. Weitere Fahrzeuge hielten im Einmündungsbereich der Sömmerringstraße und wendeten dort in mehreren Zügen, um zurück zum Melatengürtel zu gelangen.



Lindenbornstraße (Foto Stadt Köln)



❖ GGS Maria-Montessori-Schule, Am Pistorhof (Ossendorf)

Die Maria-Montessori-Schule Am Pistorhof im Stadtteil Ossendorf mit etwa 400 Schüler*innen liegt in einer Wohnstraße, die zu beiden Seiten als Sackgasse ausgebildet ist. Durch die angrenzende Grünanlage verläuft ein kurzer Fußweg zur Rochusstraße, auf der in der Vergangenheit eine sogenannte „Kiss-and-Ride“-Zone für die Eltern eingerichtet wurde. Zusätzlich dürfen die Eltern den gegenüberliegenden Parkplatz eines Discounters zum Holen und Bringen nutzen. Auch an der Frohnhofstraße, Einmündung Am Pistorhof, besteht eine Hol- und Bringmöglichkeit. Die Maria-Montessori-Schule ist zudem über die Stadtbahnlinie 5 und die Buslinie 140 an den ÖPNV angebunden.



Vorher-Situation:

Die vorhandenen Möglichkeiten zum Holen und Bringen wurden von den Eltern vielfach nicht genutzt. Teils war dies der missbräuchlichen Nutzung durch Dauer parker geschuldet. Viele Eltern setzten die Kinder aber auch „aus Komfortgründen“ unmittelbar vor dem Schulgebäude ab. Dabei wurden Haltverbote regelmäßig missachtet und in der T-Kreuzung unmittelbar vor dem Schuleingang rangiert und gewendet. Die Verkehrssituation war ungeordnet und erschwerte die Übersicht beim Überqueren der Straße.



Am Pistorhof (Foto Stadt Köln)

❖ GGS Rosenmaarschule, Am Rosenmaar (Höhenhaus)

Die Rosenmaarschule im Stadtteil Höhenhaus ist eine integrative Grundschule mit einem pädagogischen Konzept nach Peter Petersen. Sie wird von etwa 450 Kindern besucht und liegt in einer kleinen Wohnsiedlung abseits des Lippewegs. Am Lippeweg, gegenüber der Kirche, befindet sich eine Reihe von Senkrechtparkständen, die zum Holen und Bringen der Kinder genutzt werden können. Darüber hinaus bestehen zahlreiche Parkmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung am Burgerplatz sowie am Wupperplatz. Die Rosenmaarschule ist zudem über die Buslinien 154, 155 und 157 an den ÖPNV angebunden.



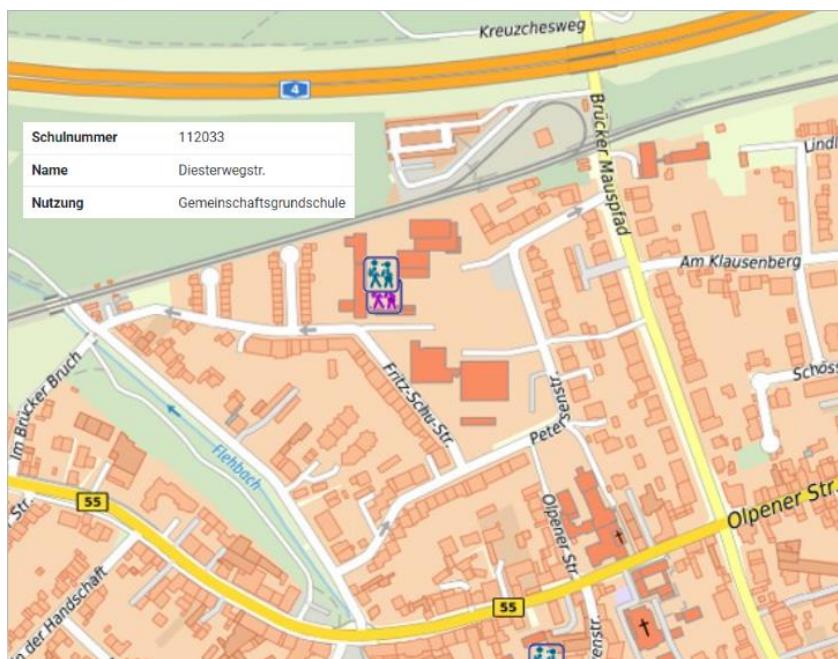


Vorher-Situation:

Im Bereich der Schule ist die Straße Am Rosenmaar als Einbahnstraße beschildert. Da viele Eltern die vorhandenen Stellplatzmöglichkeiten abseits der Schule nicht nutzten, wurden im Hol- und Bringverkehr die schmalen Wohnstraßen, die nicht oder nur über sehr schmale Gehwege verfügen, durchfahren, um zum Lippeweg zurück zu gelangen. Unmittelbar vor dem Schuleingang ließen sich regelmäßig Parkverstöße (Halten im absoluten Haltverbot bzw. zweiter Reihe) beobachten. Auch die Zufahrt zu privaten Garagen oder Stellplätzen war durch haltende oder parkende Fahrzeuge nicht jederzeit gewährleistet. Neben der ungeordneten Verkehrssituation vor dem Schuleingang ergaben sich durch die zusätzlichen Fahrten auch im Quartier Konflikte zwischen Kraftfahrzeugen und Kindern, die den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad bzw. Roller zurücklegten. Die Straßen in der Wohnsiedlung waren für die auftretenden Verkehrsmengen nicht ausgelegt.

❖ **GGS Diesterwegstraße, Diesterwegstraße (Brück)**

Die zweizügige Gemeinschaftsgrundschule Diesterwegstraße liegt abseits der Olpener Straße in einer Wohnsiedlung im Stadtteil Brück und wird von etwa 210 Kindern besucht. Sie teilt sich den Schulstandort mit der städtischen Realschule Käthe-Kollwitz-Schule (circa 610 Schüler*innen). Die Schulen sind über die Stadtbahnlinien 1 und die Buslinie 154 an den ÖPNV angeschlossen. Für den Hol- und Bringverkehr stehen an der Olpener Straße Stellplätze zur Verfügung (ab 9 Uhr bewirtschaftet). Auch der Parkplatz neben dem Gebäude Olpener Straße 803 sowie der gegenüberliegende Marktplatz, ausgenommen an Markttagen, können zum Holen und Bringen der Kinder genutzt werden.



Vorher-Situation

Die Diesterwegstraße selbst verfügt lediglich über einen markierten Gehweg und hat keine gesicherte, bauliche Trennung vom fließenden Verkehr. Der Straßenzug ist als Einbahnstraße ausgewiesen, so dass der Hol- und Bringverkehr die gesamte Straße durchfahren muss, um zurück zur Flehbachstraße bzw. Olpener Straße zu gelangen. Neben der ungeordneten Verkehrssituation vor dem Schuleingang ergaben sich auch hierdurch Konflikte zwischen Kraftfahrzeugen und Kindern, die den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad bzw. Roller zurücklegten. Die Straßen in der Wohnsiedlung waren für die auftretenden Verkehrsmengen nicht ausgelegt.

Auftakt des Pilotprojektes

Mit den ausgewählten Pilotenschulen wurden Vorgespräche zu den Voraussetzungen und der zeitlichen Ausführung geführt. Danach wurde ein Projektstart mit der KGS Vincenz-Statz, Lindenbornstraße und der GGS Maria-Montessori-Schule, Am Pistorhof für das Frühjahr 2023 festgesetzt.

Die Öffentlichkeit wurde zwei Wochen vor dem Projektstart per Pressemitteilung [Sicher zur Schule – ohne Elterntaxi - Stadt Köln \(stadt-koeln.de\)](#) informiert und auf dem Meinungsportal der Stadt Köln *Meinung für Köln* ein Projekt [Pilotprojekt Schulstraßen | Beteiligungsportal der Stadt Köln \(meinungfuer.koeln\)](#) angelegt. In dem Beteiligungsportal sind alle Kölner*innen eingeladen, mitzumachen und sich an städtischen Projekten zu beteiligen.

Anwohnende wurden zusätzlich mittels einer Postwurfsendung (Anschreiben und Flyer) in Kenntnis gesetzt.



Information für Anlieger*innen

Am Pistorhof wird zur Schulstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemeinsam mit Schulen, Eltern und Initiativen arbeiten wir daran, die Schulwege für Kinder sicherer zu machen. Deshalb wollen wir im Umfeld einiger Schulen die temporäre Einrichtung von Schulstraßen testen.

Dazu richten wir nun in Zusammenarbeit mit der Maria-Montessori-Grundschule eine Schulstraße in Ihrem direkten Umfeld ein. Ab **Montag, 06. März 2023**, wird die Straße Am Pistorhof jeweils montags bis freitags morgens, zwischen 7.45 und 8.15 Uhr und nachmittags zwischen 14.45 und 15.15 Uhr für den motorisierten Verkehr gesperrt. Diese Sperrung gilt nur für einfahrende Fahrzeuge aus der Frohnhofstraße und nicht für die Ausfahrt aus der Straße Am Pistorhof. Rettungs- und Einsatzfahrzeuge haben natürlich jederzeit freie Zufahrt. Die Beschilderung wird vor Ort angepasst. In der ersten Projektphase werden temporär auch Absperrschanken im Einmündungsbereich Frohnhofstraße / Am Pistorhof eingerichtet.

Schulstraße – warum dieses Projekt?

Viele Schulen in Köln werden jeweils zu Schulbeginn und Schulende von unzähligen Autos angefahren, weil Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Das führt vor den Schulgebäuden regelmäßig zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen für Kinder und andere Verkehrsteilnehmende. Mit der Einrichtung von Schulstraßen wollen wir erreichen, dass weniger Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen.

Schulstraße – warum in der Straße Am Pistorhof?

Im Umfeld der Maria-Montessori-Grundschule gibt es ein besonders hohes Aufkommen an sogenannten Elterntaxi. Die rangierenden Autos sind insbesondere für Kinder gefährlich. Eltern und Schulvertretung haben an dem Konzept für die Schulstraße mitgewirkt. Sie werden die zunächst täglichen Absperrungen in Eigeninitiative einrichten. Gleichzeitig startet das Projekt an der Vincenz-Statz-GS in der Lindenbornstraße.

Schulstraße – wie geht es weiter?

Da es sich um ein Pilotprojekt handelt, beobachten wir die Situation etwa ein Jahr lang genau, um anschließend über die Fortführung oder nötige Anpassungen entscheiden zu können.

Dabei zählt auch **Ihre Meinung**. Sie sind deshalb eingeladen, sich auf unserem Beteiligungsportal zum Projekt zu äußern, unter: www.meinungfuer.koeln. Die Beteiligung ist bis zum 31.03.2023 möglich.

Wenn Sie Fragen zu diesem Projekt haben, wenden Sie sich bitte an diesen Kontakt beim Amt für Verkehrsmanagement: schulstrasse@stadt-koeln.de
Weitere Informationen stehen Ihnen im Internet zur Verfügung: www.stadt-koeln.de/schulstrassen

Stadt Köln, Anliegerinformation Februar 2023

Um Information der Eltern über das Pilotprojekt wurden die beteiligten Schulen gebeten. Seitens der Verwaltung wurden Flyer sowie Plakate bereitgestellt.
[64_flyer_schulstrasse_folder.pdf\(stadt-koeln.de\)](http://64_flyer_schulstrasse_folder.pdf(stadt-koeln.de))

Schulstraße: Weniger Elterntaxi, mehr Sicherheit

Der Weg zur Schule soll für Kinder sicherer werden. Schulstraßen können dazu beitragen. Dafür wird die Straße unmittelbar vor der Schule zu Schulbeginn oder Schulende temporär für Autos gesperrt. Die Stadt Köln testet Schulstraßen mit einigen Schulen derzeit als Pilotprojekt.

Das Ziel ist es, mehr Eltern davon zu überzeugen, ihr Kind nicht mehr mit dem Auto zur Schule zu bringen. Denn sogenannte „Elterntaxi“ sorgen ausgerechnet vor Schulgebäuden regelmäßig für unübersichtliche und gefährliche Situationen. Innerhalb eines kurzen Zeitraums fahren unzählige Autos vor der Schule ein und aus, drehen und wenden. Das ist für Kinder kaum zu überblicken.

Weitere Informationen:
www.stadt-koeln.de/schulstraessen



Zu Fuß zur Schule – Viele Vorteile für Kinder

Weniger Autos – das bedeutet mehr Sicherheit für Kinder. Es hat zudem noch viele weitere Vorteile, wenn Schüler*innen sich selbstständig auf den Weg zum Unterricht machen:

- Sie üben sich im Straßenverkehr und werden selbstständig.
- Sie lernen, sich zu orientieren.
- Sie haben auf dem Schulweg Zeit für ihre Freunde*innen.
- Sie bewegen sich an der frischen Luft.
- Sie gewöhnen sich daran, umweltfreundlich mobil zu sein.



Eltern können ihre Kinder auf dem Schulweg unterstützen, indem sie die Strecke einige Mal gemeinsam üben. Zudem sind reflektierende Elemente an Kleidung und Schulranzen der Schüler*innen wichtig, um ihre Sichtbarkeit zu erhöhen.

An den Schulen selbst finden regelmäßig mit den Kindern Aktionen zur Verkehrssicherheit statt.

Es geht nur mit dem Auto?

Manchmal gibt es aber auch gute Gründe, warum das Schulkind mit dem Auto zum Unterricht gebracht wird. In diesem Fall können Eltern ihr Kind etwas abseits der Schule aus dem Auto lassen. Darin gibt es weniger Verkehrschaos direkt vor der Schule und die Kinder profitieren davon, die letzten Meter mit ihren Mit-schüler*innen zu laufen.

Der Auftakt erfolgte am 27. Februar 2023 an der KGS Vincenz-Statz-Schule in der Lindenbornstraße in Ehrenfeld. Eine Woche später, am 06. März 2023, wurde erstmalig die temporäre Sperrung an der GGS Maria-Montessori-Schule Am Pistorhof in Ossendorf durchgeführt.



Pressetermin zum Auftakt des Pilotprojekts Schulstraßen in Köln
 (Foto Stadt Köln)



Erste „Schulstraße“ in Köln eingerichtet

Sperrungen gegen „Elterntaxis“

Köln - Mehr Sicherheit auf Schule wagen: Am 19. Februar startet in Köln ein Pilotprojekt, das in 14 Straßen eine temporäre „Elterntaxis“-Zone als „erste Schulstraße“ eingerichtet. Die Lindenborn-Schule zwischen Erbhofstraße und Stammbergstraße an der Vincenz-Startz- und der Lindenborn-Grundschule wird jeweils von Montag bis Freitag von 7.45 bis 8.30 Uhr sowie von 14.45 und 15.15 Uhr für elterntaxis-Abfahrten gesperrt. Durchgängstaktik gesperrt. Radrads

Louisa Leitner, Lehrerin der Vincenz-Startz-Grundschule, sagt: Das Problem blieben vor dem Ende des Parkverbots blieben vor dem Ende des Parkverbots vor der Schule sitzen mehr Eltern, bringen ihre Kinder lieber in dem Auto. Damit nimmt die Anzahl der Autos vor den Schulen noch weiter zu. Die Schulstraße sollte die alternative Alternative zum „Elterntaxis“ werden und dafür sorgen, dass immer Kinder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Cityroller zum Unterricht kommen.

Bildung und Schulen

Kölner Stadt-Anzeiger



Köln sagt Elterntaxis dauerhaft den Kampf an

Alexandra Ringendahl

Elterntaxis sind vor fast allen Kölner Grundschulen ein großes Problem: Pünktlich vor Schulbeginn bricht auf der Straße zum Schultor täglich das Verkehrschaos aus, weil unzählige Autos vor den Schultoren ein- und ausfahren. Für die Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, bedeutet das eine Gefährdung. Regelmäßig kommt es zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen, die von den Kleinen nicht überblickt werden können.

Da Appelle der Schulleitungen an die Eltern in den meisten Fällen wirkungslos bleiben, will die Stadt Köln jetzt langfristig auf das Konzept der sogenannten Schulstraßen setzen. Ziel ist es, die Schulen dadurch zu unterstützen, das morgendliche Verkehrschaos in den Griff zu bekommen. Gleichzeitig will Köln so nach eigenen Angaben deutschlandweit eine Vorreiterrolle im Kampf gegen Elterntaxis einnehmen.

Zwei Kölner Straßen für ein Jahr gesperrt

Bei dem Konzept „Schulstraßen“ werden die Straßen vor der Schule jeweils rund um Schulbeginn von 7.45 bis 8.15 Uhr sowie um Schulschluss von 14.45 bis 15.15 Uhr für den Autoverkehr gesperrt. Im Rahmen eines Pilotprojekts sollen zunächst die Straßen vor der Lindenborn-Grundschule und der Vincenz-Startz-Schule in Ehrenfeld sowie vor der Maria-Montessori-Grundschule in Ossendorf für ein ganzes Jahr auf diese Weise gesperrt werden. Konkret handelt es sich um die Lindenbornstraße und die Straße „Am Pisterhof“. Ausgenommen sind Taxen, Rollstuhltypen, Schulbusse sowie Fahrzeuge von Lehrkräften und Anwohnern. Anschließend wird das Konzept ausgewertet.

Die Besonderheit ist, dass diese tägliche Sperrung über ein Jahr lang durchgehalten werden soll. Bislang gab Schulstraßen in Köln nur in Form von kurzzeitigen Aktionen im Rahmen von Schulprojekten. Entwickelt wurde das Konzept der Schulstraßen von dem Kölner Aktionsbündnis „Kidical Mass“, die diese Aktionen bislang formell als Demonstrationen angemeldet hatten und dann jeweils für längstens eine Woche die Straßen vor diversen Kölner Schulen gesperrt hatten. Mit einem Jahr ist der Zeitraum nun deutlich länger. Ziel ist es, aus den „Schulstraßen“ eine Dauerlösung zu machen. Hierfür haben sich bereits einige Bezirksvertretungen in Köln per Beschluss ausgesprochen.

Flyer soll Kölner Eltern vom Elterntaxi abbringen

Parallel dazu hat die Stadt einen Flyer für Eltern entwickelt, mit dem diese überzeugt werden sollen, ihre Kinder nicht mehr mit dem Auto zur Schule zu bringen. In dem Flyer wird für die Vorteile geworben, die es hat, wenn die Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen. Weniger Autos bedeuteten mehr Sicherheit für Kinder. Außerdem würden die Grundschulkinder so Selbstständigkeit im Straßenverkehr üben und ganz nebenbei nicht nur auf dem Schulweg Zeit für ihre Freunde und Freunde haben, sondern auch umweltfreundlich an der frischen Luft unterwegs sein.

Eltern, die ihre Kinder dennoch mit dem Auto bringen müssen oder wollen, wird empfohlen, diese etwas weiter entfernt von der Schule raus zu lassen, damit zumindest ein Teil des Weges alleine zurückgelegt und so Selbstständigkeit gelehrt wird. Auch das Deutsche Kinderhilfswerk, der ökologische Verkehrsclub Deutschland und der Verband Bildung und Erziehung verweisen darauf, dass Eltern ihren Kindern mit dem Elterntaxi keinen Dienst erweisen. Sie würden so zur Unselbstständigkeit erzogen und lernten nicht mehr, sich im Straßenverkehr zurechtzufinden.

[> Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

34 / 70

Ein Service der UNICEPTA Medienganalyse.

Dieses Dokument ist nur zum internen Gebrauch! Eine Weiterleitung an Dritte ist nicht gestattet.



Anfangsphase

Die temporären Sperrungen wurden an den Schulen sehr positiv aufgenommen. Nach einem gelungenen Projektauftakt mit Beteiligung von Schule, Eltern, Kindern und Medienvertretern haben freiwillige Helfer aus den Schulen das Pilotprojekt mit großem Engagement unterstützt. Ehrenamtlich Engagierte erklärten die neuen Regelungen und warben insbesondere innerhalb der Elternschaft für die positiven Effekte. Stichproben vor Ort zeigten an beiden Pilotschulen eine entspanntere Verkehrssituation mit einer erhöhten Zahl von Kindern, die nun zu Fuß, mit dem Roller oder Fahrrad zur Schule kommen. Schulen, Eltern und Kinder berichteten positiv, dass die Straßen deutlich sicherer wahrgenommen werden und mehr Kinder den Schulweg alleine oder in Begleitung zurücklegen. Die Schulen berichteten, dass die Kinder ruhiger und konzentrierter im Unterricht waren, da die Aktivität auf dem Schulweg ihnen einen Ausgleich bot.

Der Bezirksdienst der Polizei und der Verkehrsdienst der Stadt Köln sorgten so oft wie möglich für einen gesicherten Ablauf des verbleibenden Hol- und Bringverkehrs und informierten über die neue Verkehrssituation. Anwohnende und weitere Beteiligte unterstützten die Veränderungen zugunsten der Schulen mit Anpassungen im Tagesablauf. Im Beteiligungsportal wurden zusätzliche Informationen bereitgestellt und viele Anmerkungen sowie Vorschläge gesammelt, wobei Wünsche nach angepassten Regelungen für schulfreie Zeiten kurzfristig berücksichtigt wurden.

Gleichzeitig gab es von Beginn an das Feedback einiger Anwohnenden, dass der Eingriff in den persönlichen Alltag durch die temporäre Sperrung zu groß ist. Anpassungen im Tagesablauf wurden zunehmend als belastend empfunden und der Wunsch nach einer allgemeinen Ausnahmegenehmigung wurde häufig geäußert. Relativ schnell zeigt sich zudem, dass sich der Hol- und Bringverkehr, insbesondere an Tagen mit schlechter Wetterprognose, in die Nähe der Sperrpunkte verlagerte. Zur wirksamen Durchsetzung der Sperrungen und Vermeidung regelwidriger Befahrungen waren zudem physische Elemente erforderlich.



(Foto: Stadt Köln)

Öffentlichkeitsbeteiligung

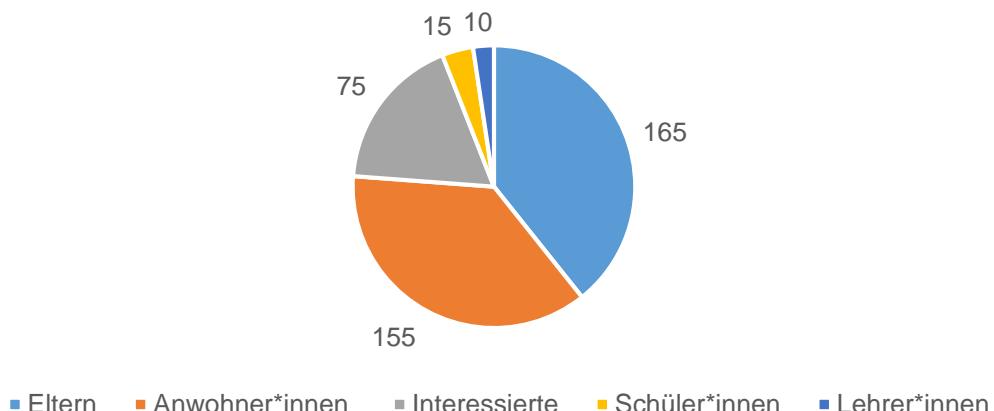
Während des Pilotprojekts hat durchgehend eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden. Ziel dabei war es, Meinungen und Rückfragen zu den temporären Sperrungen („Schulstraßen“) zu sammeln und wichtige Umsetzungshinweise zur Einrichtung weiterer temporärer Sperrungen („Schulstraßen“) zu erhalten.

Ein wichtiger Baustein hierbei war die Öffentlichkeitsbeteiligung in dem Beteiligungsportal *Meinung für Köln*. Aufgrund des hohen Interesses wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung über die digitale Plattform über ein Jahr lang beibehalten. Häufig gestellte Fragen wurden sukzessive in einer eigenen Rubrik zusammengestellt und um aktuelle Informationen ergänzt.

Insgesamt wurden von interessierten Bürger*innen 420 Beiträge und 451 Kommentare eingestellt. Diese wurden 3.538-mal mit „Daumen hoch“ oder „Daumen runter“ bewertet.

Nach Personengruppen gefiltert haben sich die Eltern der beteiligten Schulen ebenso zahlreich beteiligt wie die Anwohnenden der betreffenden Straßen.

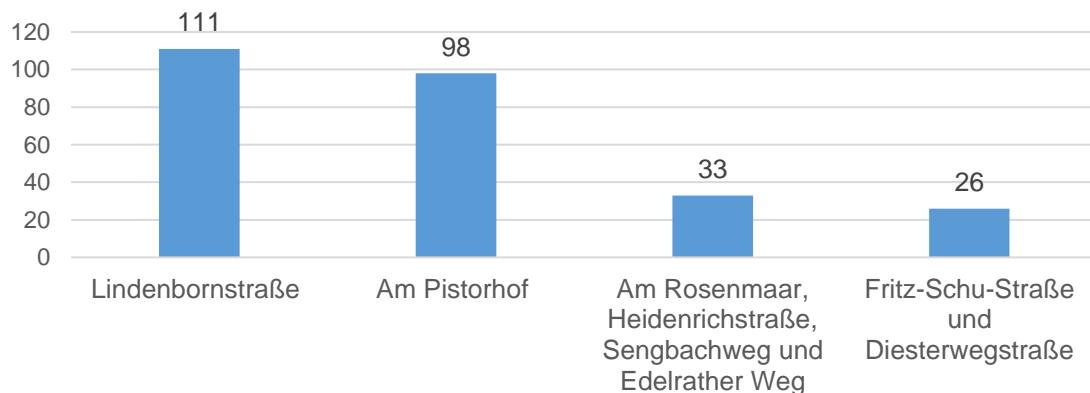
Beiträge nach Personengruppen



Nach Schulen aufgeteilt lässt sich ebenfalls ein vergleichbares Interesse feststellen, wobei die absolute Zahl der Beiträge an der Rosenmaarschule und der GGS Diesterwegstraße aufgrund der kürzeren Projektlaufzeit entsprechend geringer ist.

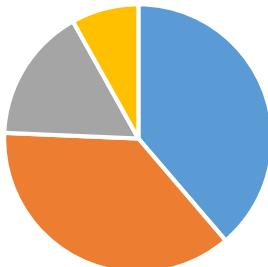
Folgende Beiträge sind zu den Pilot Schulen eingegangen:

Anzahl der Beiträge nach Schulen

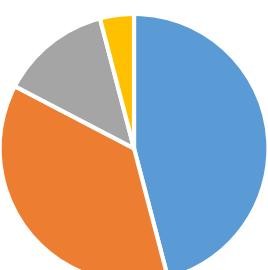


Für die einzelnen Straßen und Bereiche haben sich folgende Beteiligungen nach Personengruppen ergeben:

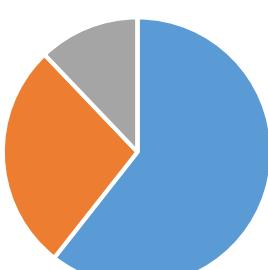
Lindenbornstraße



Am Pistorhof

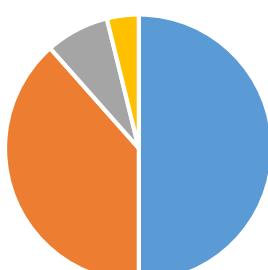


Am Rosenmaar und Nebenstraßen



■ Anwohner*innen ■ Eltern ■ Sonstige ■ Schüler*innen und Lehrer*innen

Fritz-Schu-Straße und Diesterwegstraße

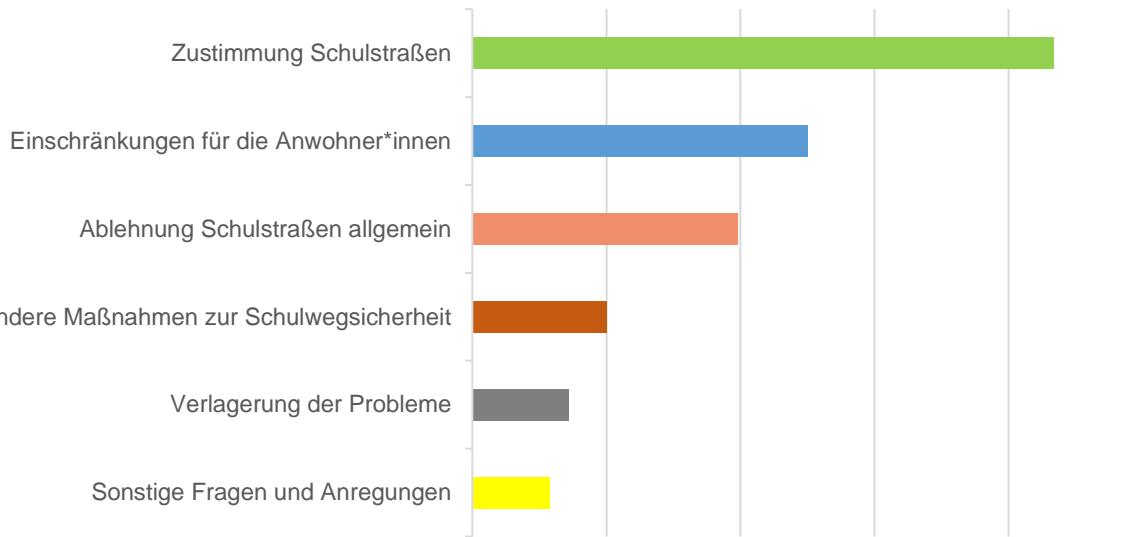


■ Anwohner*innen ■ Eltern ■ Sonstige ■ Schüler*innen und Lehrer*innen



Die Anmerkungen, Fragen und Kommentare in dem Beteiligungsportal haben einen wertvollen Beitrag zu dem Pilotprojekt Schulstraßen geliefert. Einige Veränderungen konnten direkt umgesetzt werden, wie zum Beispiel eine Anpassung der Beschilderung an die tatsächlichen Schultage. Andere Wünsche, wie eine allgemeine Ausnahmeregelung für die Anwohnenden, mussten aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen zunächst aufgeschoben werden. Insgesamt hat das Pilotprojekt Schulstraßen in Köln eine hohe Zustimmung erfahren.

Themen im Beteiligungsportal (nach Häufigkeit)



Ergänzend zu dem offenen Online-Dialog wurde vor den Sommerferien 2023 an zwei Tagen eine sogenannte Aufsuchende Beteiligung in der Lindenbornstraße und der Straße Am Pistorhof durchgeführt. Anwohnende, Eltern und Interessierte hatten hier ebenfalls die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Rückmeldungen zu den Schulstraßen zu geben. Auch konnten einige Informationen weitergegeben und wichtige Hinweise gesammelt werden.

Die häufigsten Anregungen und Fragen aus dem Austausch vor Ort wurden in dem Beteiligungsportal zusammengefasst.

[Ergebnisse der aufsuchenden Beteiligung zum Pilotprojekt Schulstraßen | Beteiligungsportal der Stadt Köln \(meinungfuer.koeln\)](https://www.meinungfuer.koeln)

Aufgrund der Erfahrungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zu den temporären Sperrungen („Schulstraßen“) in der Lindenbornstraße und der Straße Am Pistorhof wurde an der Rosenmaarschule und der Gemeinschaftsgrundschule Diesterwegstraße, die sich seit Beginn des Schuljahrs 2023/24 an dem Projekt beteiligen, ein zusätzliches Angebot für die Anwohnenden geschaffen und ein Informationsabend veranstaltet. Hier konnten die Erfahrungen der ersten Wochen zurückgemeldet und Ideen eingebracht werden.

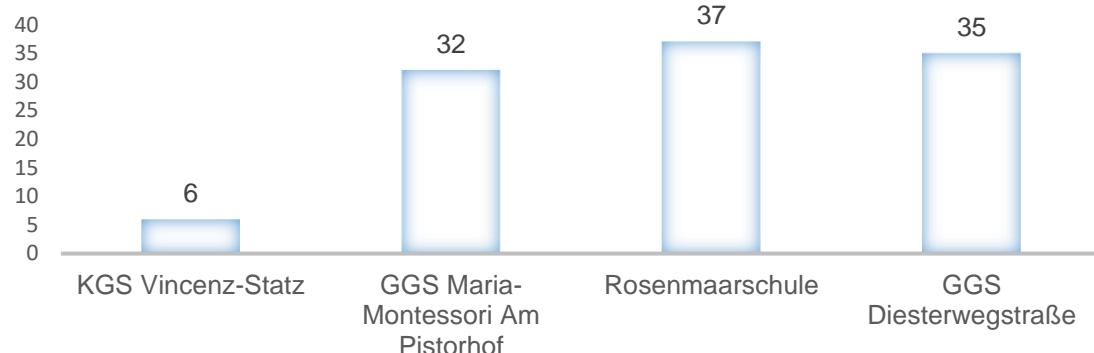
Über das Funktionspostfach *schulstrasse @stadt-koeln.de* wurden von Interessierten rund 250 Anfragen und Vorschläge gesendet. Für Bürger*innen, die aufgrund einer Mobilitätseinschränkung von den temporären Sperrungen besonders betroffen waren, wurden hierüber individuelle Lösungen vereinbart. Anderen Beteiligten konnten Antworten auf persönliche Fragen gegeben werden. Und auch andere Kommunen haben hier den Austausch und Informationen für eigene Projekte gesucht.

Elternbefragung

Nach den Osterferien 2024 waren die Eltern aufgerufen, sich an einer zweiwöchigen Onlinebefragung zu beteiligen. Dabei wurde erfragt, ob und wie sich das Verkehrsverhalten der Kinder und Eltern durch das Pilotprojekt verändert hat oder welche Gründe einer Änderung des Verkehrsverhaltens entgegengestanden haben.

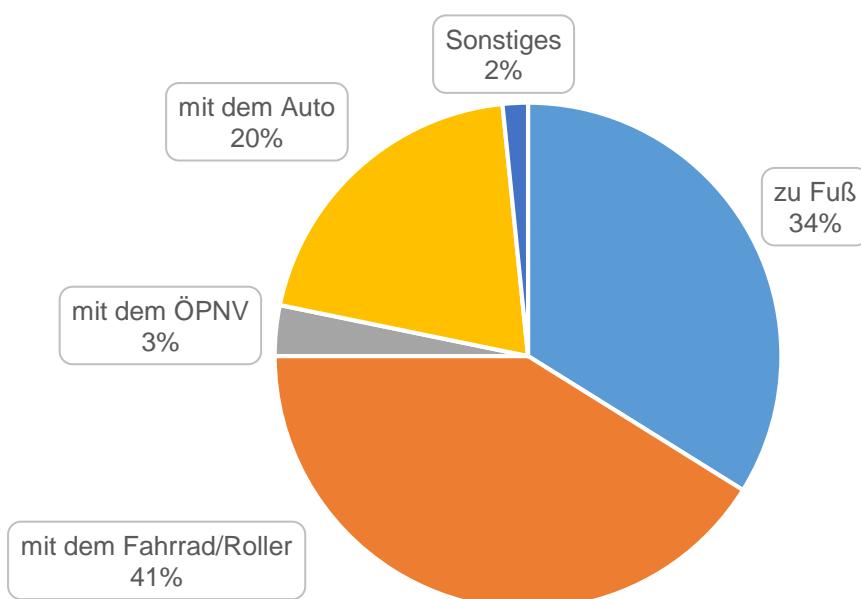
Insgesamt 110 Familien haben sich die Zeit genommen, ihre Erfahrungen zu teilen.

BETEILIGUNG NACH SCHULEN

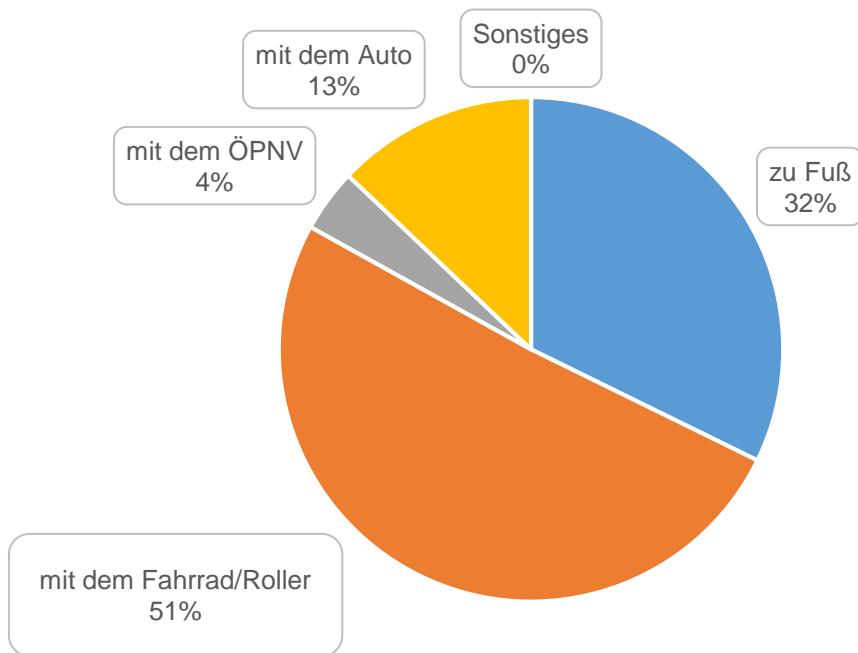


Die Teilnehmenden haben angegeben, dass sich ihr Verkehrsverhalten zugunsten von Fahrrad oder Roller verändert hat (+10%) und weniger Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden (-7%).

Schulweg vorher



Schulweg nachher



Die Gründe, Kinder weiterhin mit dem Auto zur Schule zu bringen, sind vielfältig. Eine Auswahl möglicher Gründe wurde im Rahmen der Elternbefragung abgefragt, wobei Mehrfachnennungen möglich waren.

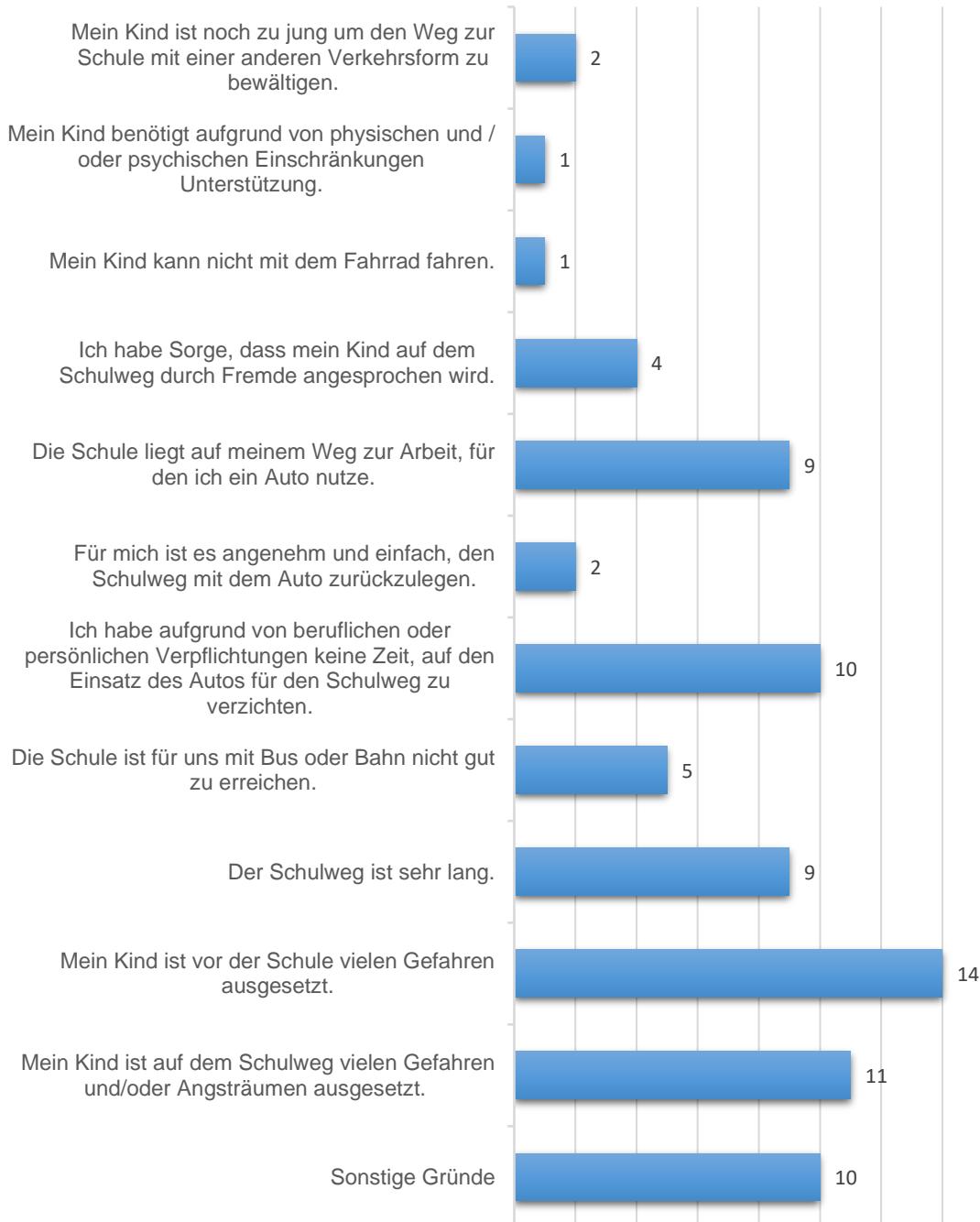
Gefahren oder Angsträume auf dem Schulweg oder Gefahren vor der Schule sowie ein langer Schulweg (bis zu 5 Kilometer) wurden dabei häufig genannt. Einige Eltern nutzen das Auto für die Fahrt zur Arbeitsstelle und verbinden die Wege miteinander.

Als sonstige Gründe wurde beispielsweise das schlechte Wetter oder ein Fahrdienst für mehrere Kinder aus einem weiter entfernten Stadtteil genannt.

Einige Teilnehmende gaben an, das Kind ein Stück entfernt von der Schule abzusetzen. Andere wiederum beklagen eine Verlagerung des Verkehrs in andere Bereiche und nutzen daher weiterhin das Auto.



Wesentlicher Grund für die Wahl des Autos?

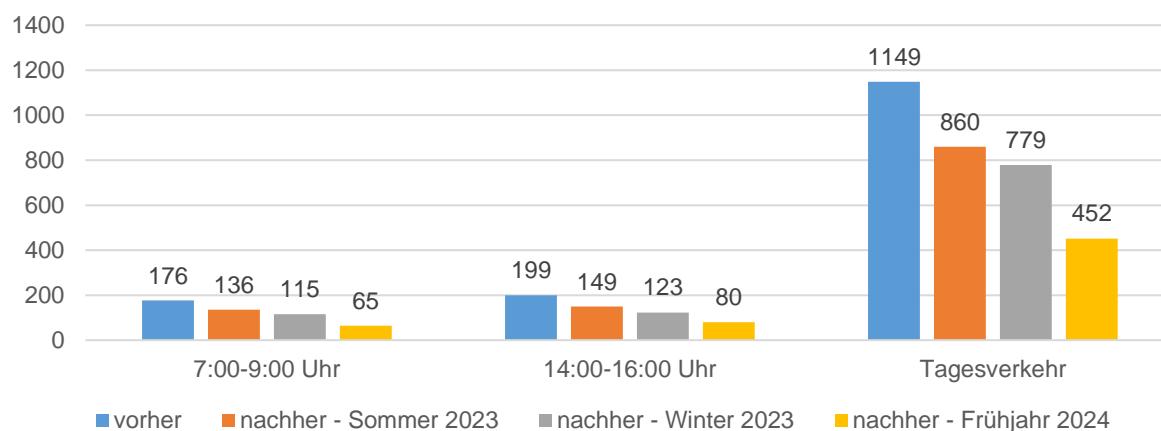


Verkehrserhebungen

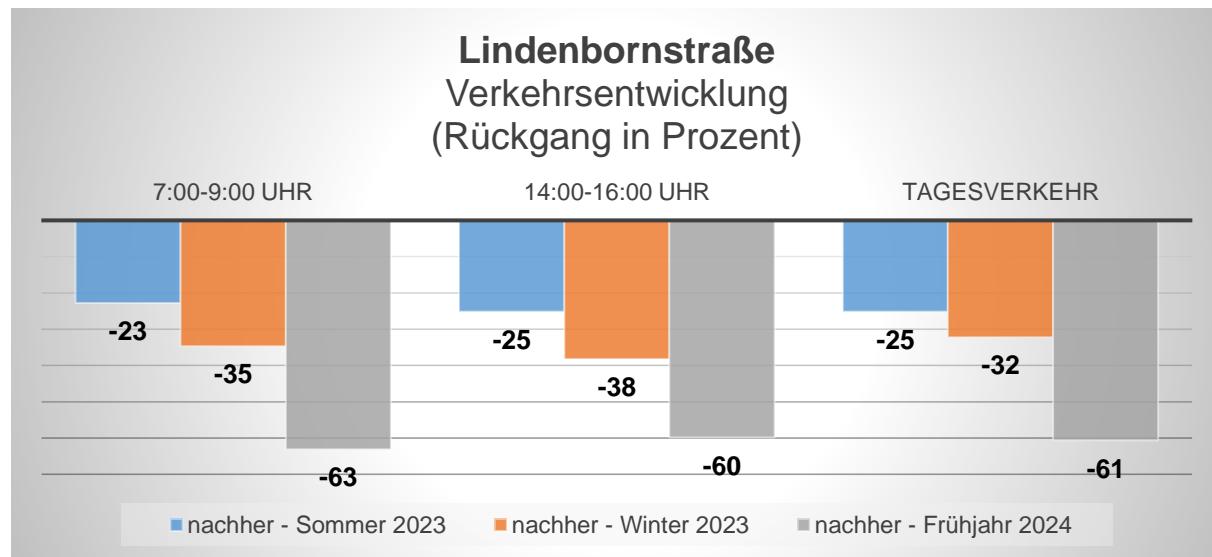
Für das Pilotprojekt wurden vor Beginn, während der Laufzeit im Sommer und Winter 2023 sowie abschließend im Frühjahr 2024 an verschiedenen Werktagen und über 24 Stunden Verkehrserhebungen durchgeführt. Aufschluss gegeben haben dabei datenschutzkonforme Kamerabeobachtungen sowie Seitenradarmessungen.

Betrachtet werden nachfolgend nicht alleine die Zeiten der temporären Sperrung, sondern die Zeitfenster von Schulbeginn und -ende allgemein und der Tagesverkehr. Die Verkehrszahlen sind demzufolge an nahezu allen Schulstandorten rückläufig und werden nachfolgend jeweils nach Anzahl der Fahrzeuge wie auch mit den prozentualen Rückgängen dargestellt. Lediglich am Standort „Am Pistorhof“ sind die Verkehrszahlen zum Frühjahr 2024 wieder angestiegen. Mögliche Einflussfaktoren, die zu dem Wiederanstieg geführt haben könnten, sind: Zuzüge an der angrenzenden GAG-Wohnanlage, weniger Hol- und Bringmöglichkeiten außerhalb der Schulstraße durch Baustellen oder neue Schulzuweisungen aus anderen Stadtteilen. Die Daten, die im Rahmen des Verkehrsversuchs erhoben worden sind, liefern hierzu jedoch keine genaueren Anhaltspunkte.

Lindenbornstraße
Anzahl Kfz



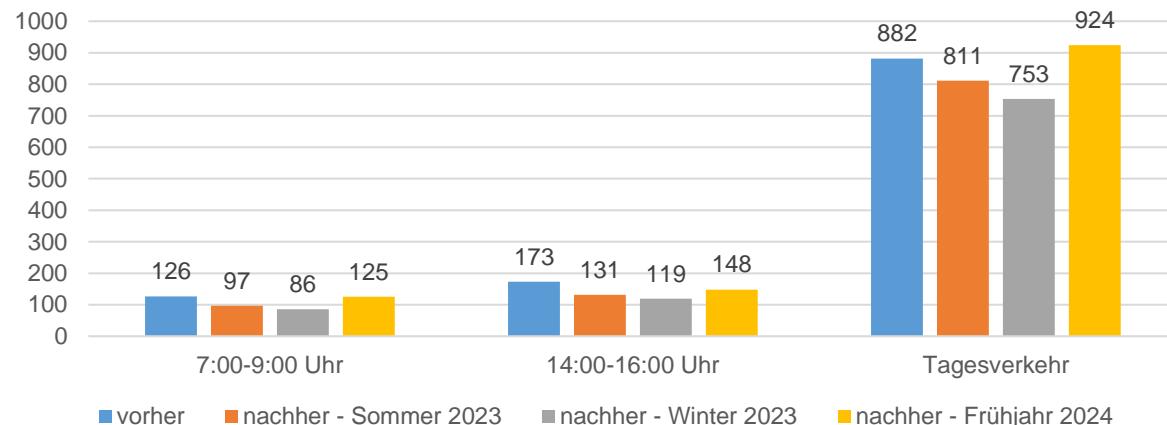
Lindenbornstraße
Verkehrsentwicklung
(Rückgang in Prozent)





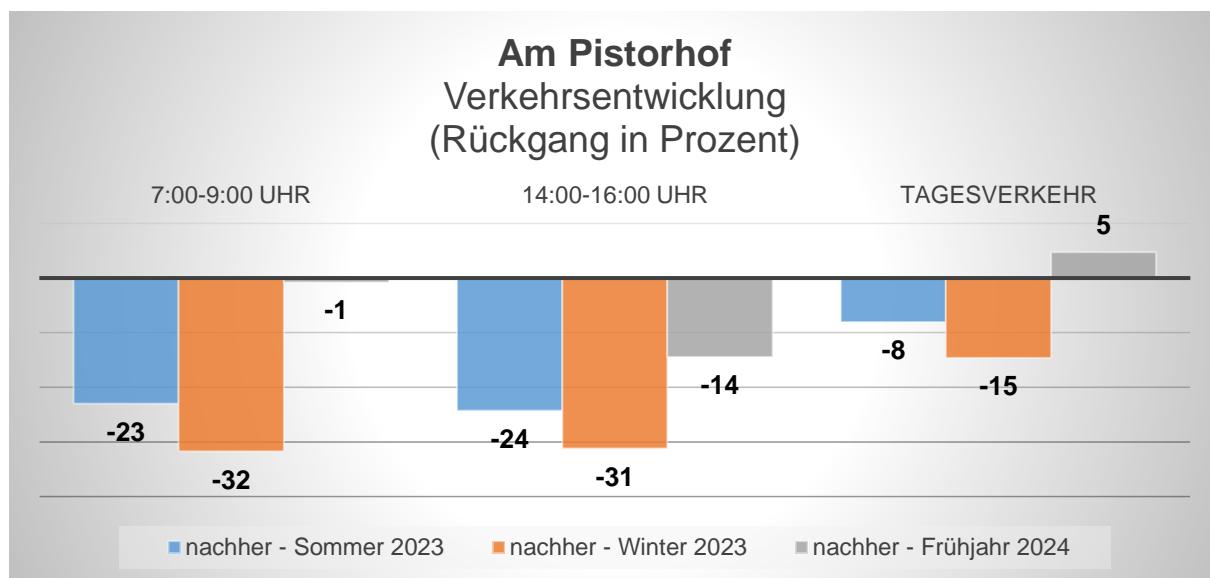
Am Pistorhof

Anzahl Kfz



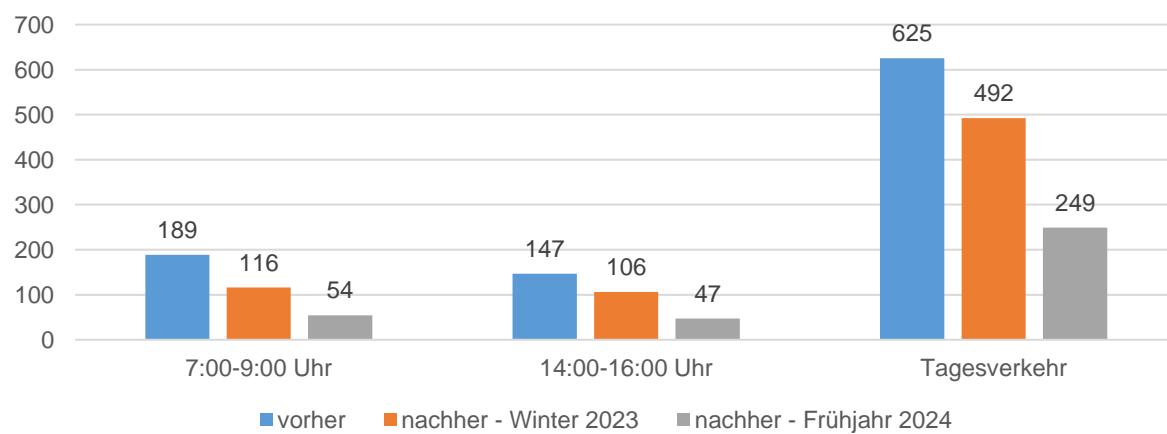
Am Pistorhof

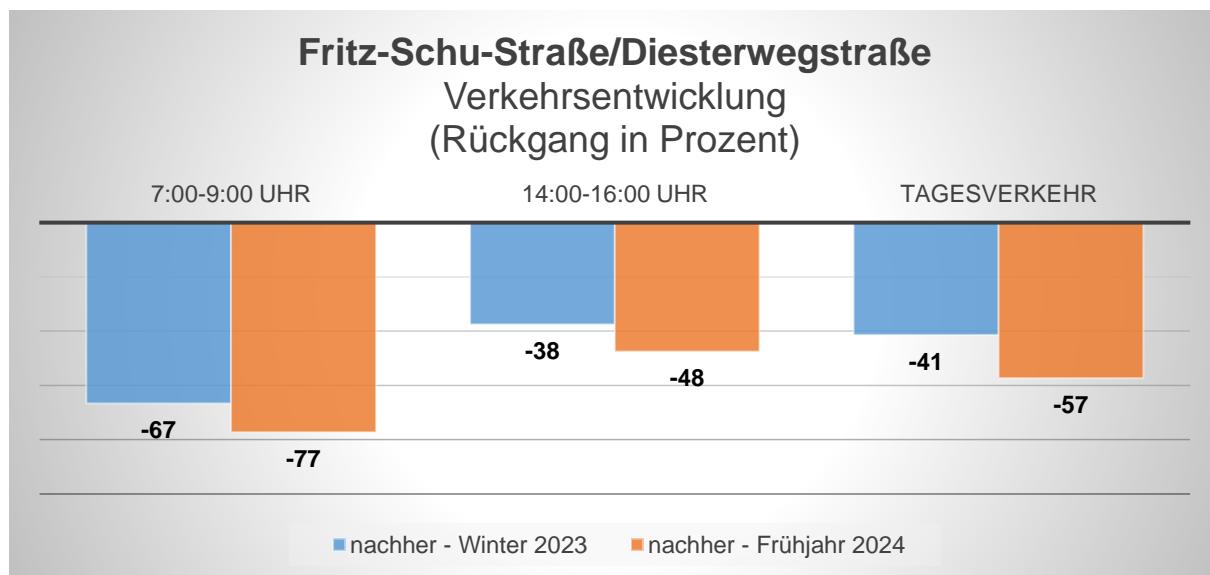
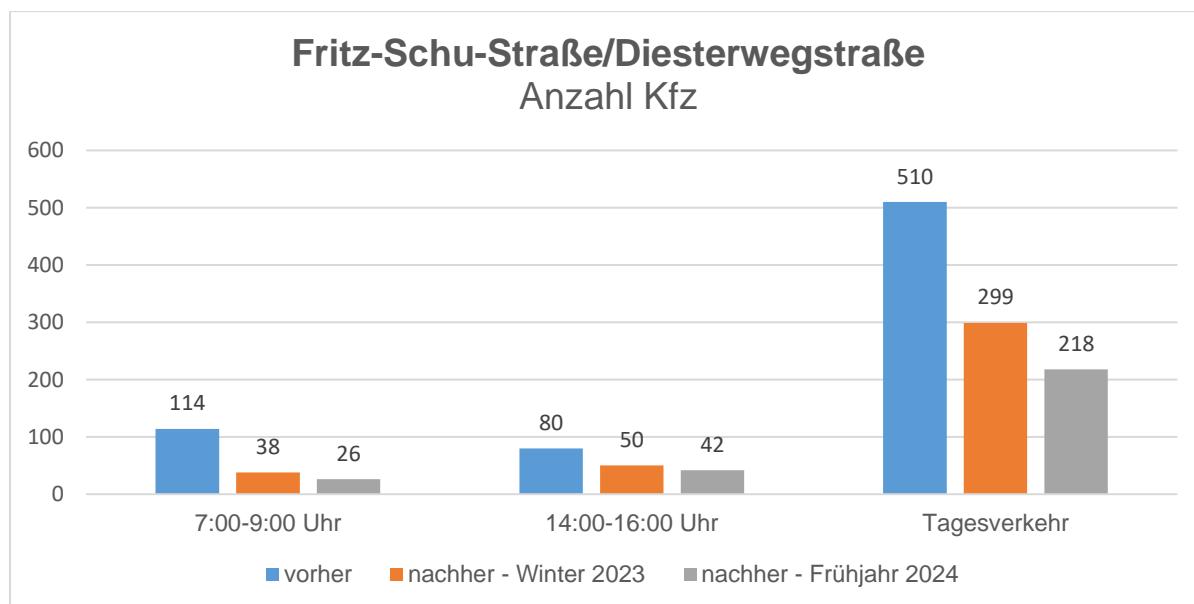
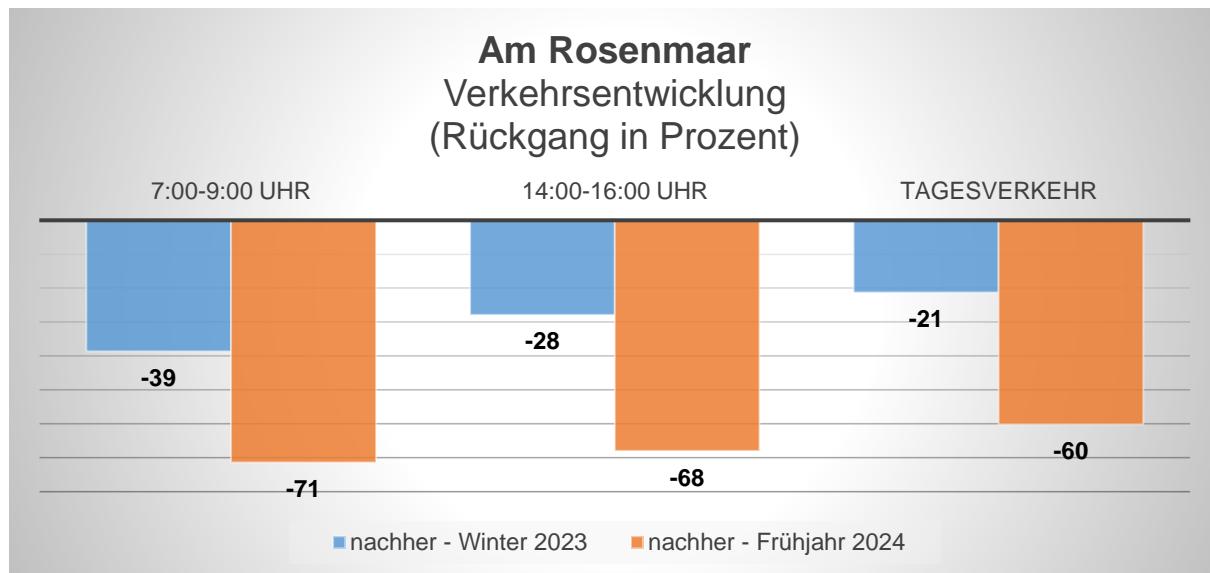
Verkehrsentwicklung (Rückgang in Prozent)



Am Rosenmaar

Anzahl Kfz

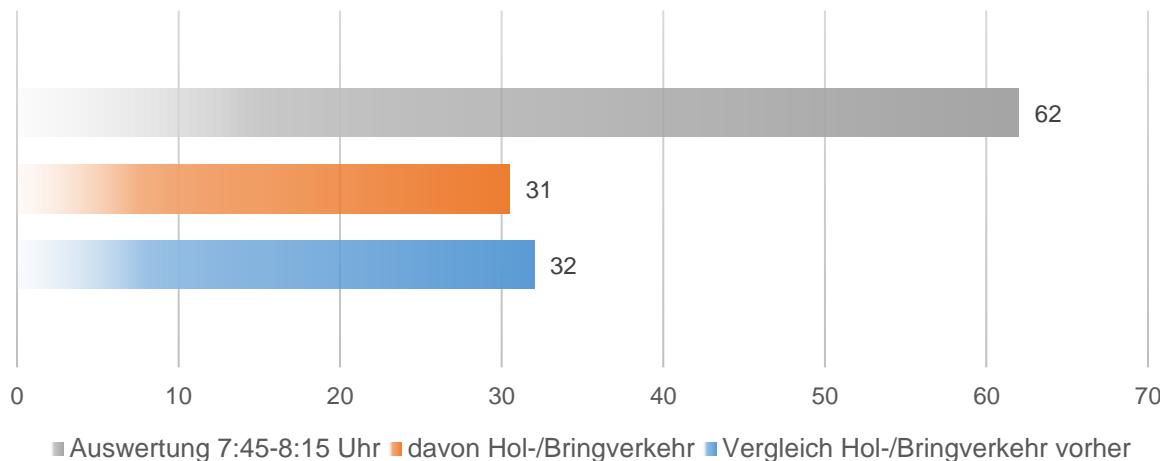




Die Verkehrszahlen sind laut den Messungen weitestgehend deutlich zurückgegangen. Zusätzliche Videoaufzeichnungen und Verkehrsbeobachtungen vor Ort zeigten, dass der Hol- und Bringverkehr sich jedoch an die Sperrpunkte oder in benachbarte Straßen verlagert hat. Zudem wurden in Phasen ohne physische Sperren widerrechtliche Befahrungen der Schulstraße beobachtet. Stichproben-Kontrollen durch Polizei und Ordnungsamt sowie das Aufstellen von Baken insbesondere in den Wochen nach den Schulferien, können dem vorbeugen.

Am Beispiel der Lindenbornstraße ist nachfolgend die Verkehrssituation nach einem Jahr dargestellt. Die Anzahl der Hol- und Bringvorgänge konnte nicht maßgebend reduziert werden.

Lindenbornstraße Februar 2024



Nach einer abschließenden Videobeobachtung wurde die Verkehrssituation an den (Haupt-) Sperrpunkten für alle teilnehmenden Schulen in dem folgenden Diagramm zusammengefasst. Dabei ist zu beachten, dass auch außerhalb des Kamerawinkels und in benachbarten Straßen Hol- und Bringverkehr stattfindet.



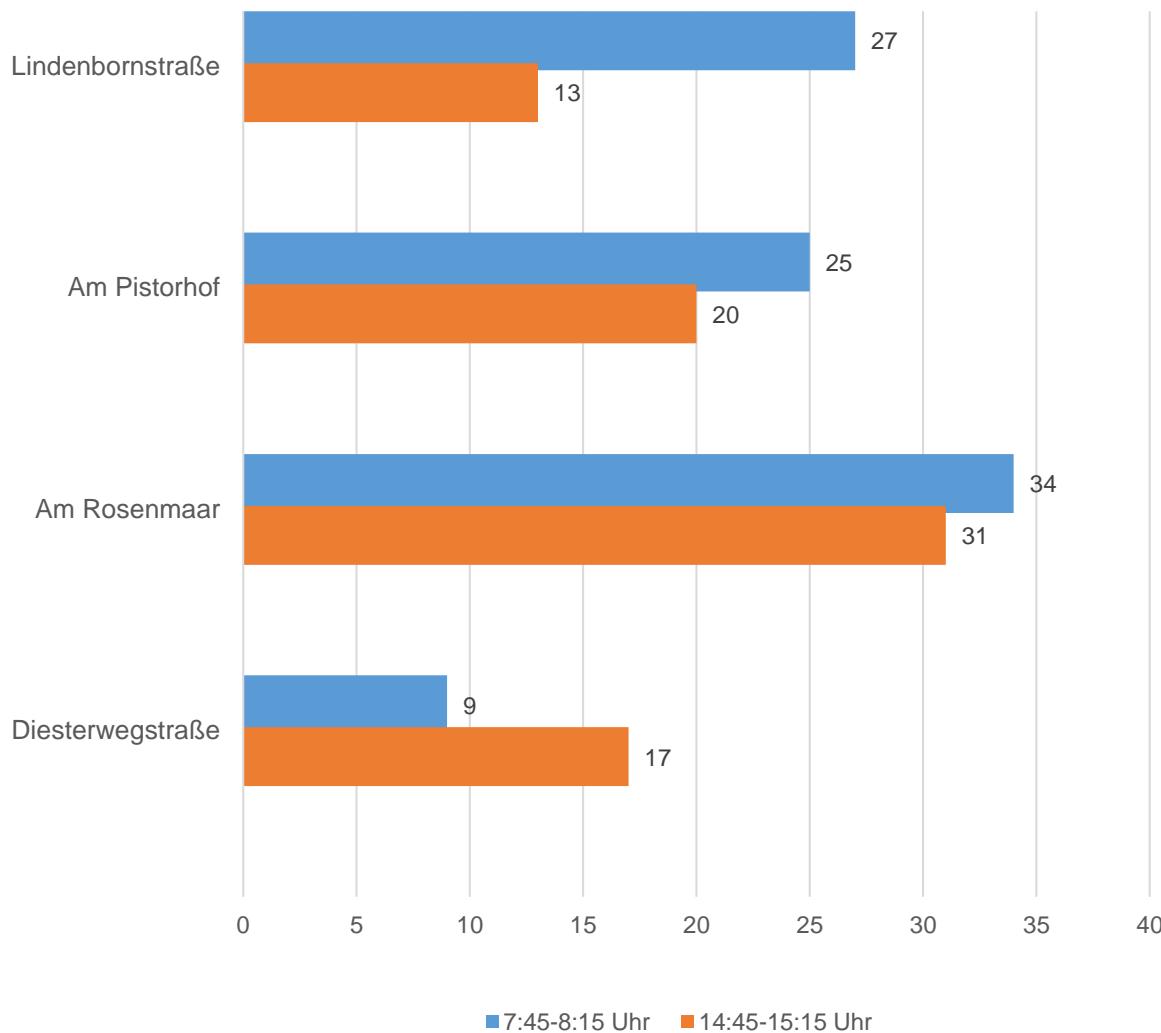
Die zwei Video-Standbilder zeigen die Situation vor der Einrichtung der temporären Sperrungen („Schulstraßen“) an der KGS Vincenz-Statz-Schule in der Lindenbornstraße. (Video Stadt Köln)



Diese zwei Video-Standbilder zeigen den Bring-Verkehr an dem Sperrpunkt vor der KGS Vincenz-Statz-Schule in der Lindenbornstraße, Einmündung Sömmerringstraße. Hinweis: Die Uhr der Kamera ging zu diesem Zeitpunkt eine Stunde nach. Die Aufnahmen wurden um 7:59 und 8:09 Uhr gemacht. (Video Stadt Köln)

Frühjahr 2024

Einfahrt in die gesperrten Straßenabschnitte oder Halten am Sperrpunkt (Anzahl Kfz)



Hinweis: An der GGS Diesterwegstraße galt die temporäre Sperrung während der Pilotphase nur morgens (ausgenommen zwei Wochen zum Schuljahresbeginn). Die Hol- und Bringzahlen am Nachmittag wurden jedoch zum Vergleich mit in die Grafik aufgenommen.



Fazit

Verkehrssicherheit vor den Schulen

Das Pilotprojekt hat gezeigt, dass sich die Verkehrszahlen in Schulstraßen deutlich reduzieren lassen und diese daher ein wichtiges Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor Schulen darstellen können. Durch die Verkehrsberuhigung unmittelbar vor den Schulen wird der Schulweg für die Kinder übersichtlicher und sicherer.

Das Pilotprojekt hat aber auch gezeigt, dass nicht alle Eltern und Kinder ihr Mobilitätsverhalten anpassen. Nach der Anfangsphase verlagerte sich der Hol- und Bringverkehr zu den Sperrpunkten oder in benachbarte Straßen.

Einerseits hat dies den positiven Effekt, dass sich der Verkehr entzerrt und nicht im unmittelbaren Umfeld der Schule stattfindet, wo sich der Großteil der Kinder bewegt. Kinder, die mit dem Auto gebracht werden, laufen zudem die letzten Meter zur Schule. Dies ist wichtig, da wissenschaftliche Studien belegen, dass Bewegung Stress bei Kindern abbaut und die Konzentrationsfähigkeit erhöht. Diese positiven Effekte wurden auch von Schulen und Eltern bestätigt. Andererseits zeigt die Verlagerung, dass temporäre Sperrungen („Schulstraßen“) zwar zur Verkehrssicherheit beitragen, aber nicht unbedingt zur Vermeidung des „Elterntaxis“.

Daher ist es bei der Einrichtung von temporären Sperrungen („Schulstraßen“) zwingend notwendig, diese mit Aufklärungsmaßnahmen und ggf. weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu begleiten. Schulen stehen in der Verantwortung, gemeinsam mit Akteuren wie der Polizei, der Verkehrswacht oder Initiativen, mit Aktionstagen oder Programmen zum Thema Schulstraßen und Elterntaxis aufzuklären und zur Verkehrserziehung beitragen. Dabei sollten auch die Anwohnenden einbezogen werden, die an der Schulstraße wohnen. Eine mögliche Aktion ist zum Beispiel das „Verkehrszähmer-Programm“ des Landes NRW. Auch Fahrrad- oder Laufbusse und aktuelle Schulwegpläne können Eltern und Kindern bei der Entscheidung für eine selbständige Mobilität helfen. Zudem sollten Kommunen den Verkehrsraum um die Schulen prüfen und abwägen, ob neben temporären Sperrungen („Schulstraßen“) auch andere verkehrstechnische, bauliche oder verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich bzw. möglich sind, zum Beispiel Fußgängerüberwege, Verkehrsinseln oder bauliche Einengungen der Fahrbahn.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass temporäre Sperrungen vor Schulen ein Instrument zur Verbesserung der Verkehrssituation im Schulumfeld sein können. Sie sind aber nicht unbedingt in allen Fällen geeignet (z.B. bei Straßen mit hohen gewerblichem Verkehr oder Kundenverkehr) und sollten stets durch andere Maßnahmen begleitet werden.

Situation für Anwohnende

Für die Umsetzung der temporären Sperrungen („Schulstraßen“) als Pilotprojekt musste die Stadt Köln zwischen erhöhter Sicherheit für die Schulkinder und Einschränkungen der Anwohnenden abwägen. Es war nicht möglich, eine allgemeine Ausnahmeregelung für Anwohnende zu beschließen, da das Verkehrsrecht nur den Begriff des „Anliegers“ kennt und dazu zum Beispiel auch Eltern zählt, die Kinder zur



Schule bringen möchten. Anwohnenden war daher während der Sperrzeiten nur die Ausfahrt aus den Straßen erlaubt. Eine Einfahrt zu den Sperrzeiten war jedoch nicht zulässig. Aufgrund dieser Regelung gab es von vielen Anwohnenden deutliche Kritik, auch wenn die temporären Sperrungen („Schulstraßen“) an sich gutgeheißen wurden. Dies zeigte, dass eine Verfestigung und Ausdehnung der temporären Sperrungen („Schulstraßen“) ohne Ausnahmegenehmigung für die Ein- und Ausfahrt nicht durchgeführt werden kann, ohne auf Dauer zu nachbarschaftlichen Konflikten bis hin zu Klagen zu führen.

In dem Schreiben des Landesministeriums von Anfang 2024, das Erlasscharakter hat, wird die Möglichkeit aufgezeigt, die temporären Sperrungen („Schulstraßen“) straßenrechtlich mittels Teileinziehung durchzuführen. Das Schreiben des Ministeriums empfiehlt zudem Ausnahmegenehmigungen für die Anwohnenden zu erlassen. Dabei ist es wichtig, die Anwohnenden gleichzeitig dafür zu sensibilisieren, während der Sperrzeiten besonders vorsichtig zu fahren.

Ausblick

Die Stadt Köln nimmt die durch das Landesministerium aufgezeigten Möglichkeiten zum Anlass, eine Verfestigung der temporären Sperrungen an den **vier teilnehmenden Schulen** zu planen und hat das Verfahren zur Teileinziehung der Verkehrsflächen eingeleitet. Die Straßen sollen dauerhaft als sogenannte Schulstraßen mit temporärem Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs zu Schulbeginn und -ende eingerichtet werden. Vorbehaltlich der politischen Zustimmung soll im neuen Schuljahr die dafür empfohlene Beschilderung angebracht werden, damit das Pilotprojekt nahtlos in eine dauerhafte Einrichtung übergehen kann. Zeitgleich soll eine **Ausnahme-Regelung für Anwohnende** mittels Allgemeinverfügung im Rahmen der Erlasslage umgesetzt werden. Anwohnende können dann zu den Sperrzeiten nicht nur ausfahren, sondern auch in die Straße einfahren. Damit sollten die Bedenken der Anwohnerschaft ausgeräumt werden können. Die Anwohnenden werden rechtzeitig über weitere Einzelheiten informiert.

Der Rat der Stadt Köln hat in seiner Sitzung am 21. März 2024 beschlossen, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bezirksvertretungen und Schulen weitere Schulstraßen zu identifizieren, die zu Schulbeginn und -ende oder dauerhaft für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und umgestaltet werden können. Für die Einrichtung weiterer Schulstraßen arbeitet die Stadt Köln an einem Konzept. Das Konzept soll potentielle Schulstandorte analysieren, an denen Schulstraßen umsetzbar wären und Rahmenbedingungen definieren, z.B. Bereiche für den Hol- und Bringverkehr, oder Verlagerungseffekte untersuchen. Ein standardisierter „Schnell-Check“ mit verschiedenen Kriterien soll aufzeigen, ob an dem Schulstandort eine Schulstraße möglich ist, bevor eine genauere Betrachtung erfolgt. Städtebauliche Konzepte sollen straßen- und verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Verkehrsberuhigung vor den Schulen vorgezogen werden. Bei der Prüfung sollen die 40 Schulstandorte (überwiegend Grundschulen) priorisiert betrachtet werden, für die bereits Anträge oder politische Beschlüsse vorliegen. Die Prüfung und mögliche Umsetzung soll zudem zunächst für Kölner Grund- und Förderschulen durchgeführt werden, später auch bei allen anderen Schulformen.