

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 2662/18

Titel

Verkehrssicherheit auf Schulwegen und im direkten Umfeld von Kindertageseinrichtungen

Öffentlichkeitsstatus

öffentlich

Stellungnahme

BP 01

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bis zum Schuljahresbeginn 2019/2020 ein Pilotprojekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen sowie im direkten Umfeld Erfurter Kindertageseinrichtungen zu initiieren.

BP 02

Der Oberbürgermeister wird hierzu beauftragt, dem Ausschuss Bildung und Sport, dem Jugendhilfeausschuss sowie dem Ausschuss für öffentliche Ordnung, Sicherheit und Ortsteile drei Schulen und drei Kindertageseinrichtungen als geeignete Projektpartner vorzuschlagen. Schulen und Kindertageseinrichtungen können sich auch selbstständig um eine Teilnahme bewerben und werden der Vorschlagsliste hinzugefügt. Die Fachausschüsse bestätigen durch Beschluss drei Schulen und drei Kitas zur Teilnahme am Pilotprojekt.

BP 03

Das vorzubereitende Pilotprojekt beinhaltet folgende Zielstellungen:

- a) Durch das Pilotprojekt soll die Verkehrssituation im direkten Umfeld der ausgewählten Schulen und Kitas verbessert werden. Das Ziel soll sein, dass in der Nähe der Einrichtungen zukünftig keine Schülerinnen und Schüler; keine Kinder mehr direkt mit dem privaten KfZ gebracht bzw. abgeholt werden. Hierdurch sollen vor allem Verkehrsgefährdungen vermieden werden, die dadurch im unmittelbaren Umfeld der Schulen und Kitas entstehen.*
- b) Das Tiefbau und Verkehrsamt, das Jugendamt sowie das Amt für Bildung legen in Rücksprache mit den am Pilotprojekt beteiligten Schulen und Kindertageseinrichtungen einen geeigneten Standort für eine sichere Hol- und Bringzone im Umfeld der Einrichtungen fest. Ziel ist es, den Bring- und Abholverkehr aus den oftmals engen Bereichen im direkten Umfeld, an einen sicheren Umsteigepunkt zu verlagern.*
- c) Maßgebend für eine Beteiligung am Pilotprojekt ist ein Beschluss der Schulkonferenz bzw. die Zustimmung der Elternvertreter einer Kindertageseinrichtung.*
- d) Es erfolgt eine Aufklärungs- sowie Verkehrserziehungskampagne, um bei Kindern, Eltern, Erziehern und Lehrern die notwendige Sensibilität für das Thema zu schaffen und dafür zu werben die Kinder zu Fuß zur Schule zu schicken oder in die Kindertageseinrichtung zu begleiten.*
- e) Im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt werden begleitende Maßnahmen wie z.B. der Einsatz und die Unterstützung von Schülerlotsen, verkehrstechnische Umorganisation sowie ggf. bauliche Veränderung an Wegebeziehungen geprüft.*

BP 04

Der Stadtrat ist am Ende der Projektphase über die Erfahrungen und mögliche allgemein übertragbare Maßnahmen zu informieren.

1. Bei der Bearbeitung von Angelegenheiten aus dem übertragenen Wirkungskreis (hier: Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung) nimmt ausschließlich der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Erfurt diese Aufgaben als staatliche Aufgabe im übertragenen Wirkungskreis (§ 29 Abs. 2 Nr. 2 i. V. m. § 3 ThürKO) wahr. Der Stadtrat sowie dessen Ausschüsse sind hierfür von Gesetzes wegen nicht zuständig.

2. Gemäß § 9 Abs. 2 Geschäftsordnung für den Stadtrat der Landeshauptstadt Erfurt und seiner Ausschüsse können nur Anfragen zu Sachverhalten gestellt werden, welche den eigenen Wirkungskreis und keine laufende Angelegenheit nach § 29 Abs. 2 Nr. 1 ThürKO betreffen. Dies ist hier nicht der Fall.

3. Eine Erörterung der Sache ist nur im Rahmen der Frage zulässig, ob es sich um eine Materie aus dem eigenen Wirkungskreis handelt oder aus dem übertragenen Wirkungskreis.

Vor diesem Hintergrund ergeht nachfolgende Mitteilung:

Eine Beschlussfassung durch den Stadtrat ist angesichts der Zugehörigkeit der Angelegenheit in den übertragenen Wirkungskreis nicht zulässig.

Die Situation des Parkens im Bereich von Schulen und Kindertagesstätten ist aus vielerlei Gründen bekanntermaßen schwierig.

Erfahrungsgemäß kommt es gerade in der Frühspitze zu einer starken zeitlichen Konzentration des Bringeverkehrs der Kinder vor (Grund-)Schulen und Kindergärten. Im Zusammenhang mit der Abschaffung oder wesentlichen Ausweitung der Einzugsbereiche für Grundschulen, welche im Rahmen der derzeit laufenden Schulnetzplanung 2019 – 2024 diskutiert wird, ist zu erwarten, dass dieses Problem noch zunehmen wird. Je weiter die gewählte Schule vom Wohnort entfernt ist, umso mehr werden die Kinder – insbesondere im Primarbereich – nicht mehr zu Fuß in die Schule gehen. Wenn die Eltern Nähe und Angebot des ÖPNV akzeptabel finden und finanzieren können/wollen, werden sie sich ggf. für den ÖPNV entscheiden. Wenn der Weg zur nächsten Haltestelle jedoch zu lang ist, unsicher erscheint, die Taktfrequenz mehr als 10 Minuten beträgt, noch umgestiegen werden muss, wenn das Kind diesen Weg nicht meistern kann, Sorge vor Verkehrsunfällen oder Belästigungen überwiegt, Zeitdruck, Bequemlichkeit oder ganz privates Mobilitätsmanagement eine Rolle spielen, liegt die Nutzung des Pkw auf der Hand. Die Gründe, warum Kinder nicht mehr in die Schule oder gemeinsam mit den Eltern zum Kindergarten laufen, sind vielfältig. Der fußläufige Schul- und Kindergartenweg wird schlimmstenfalls zum "Auslaufmodell".

Die wesentliche Ursache für die sehr problematischen Umstände vor Schulen und Kindergärten, die der Verwaltung von einer Vielzahl von Einrichtungen seit Jahren bekannt sind, ist, dass die existierende Straßenstruktur und die vorhandene Bebauung natürlich nicht auf den heutigen Fahrzeugbestand ausgerichtet sind und damit strukturell ein erhebliches Defizit an Stellplätzen besteht. Es ist hinlänglich bekannt, dass ruhender Verkehr (Anwohner und Pendler), Lieferverkehr, Fußgängerverkehr, Radverkehr und ÖPNV um die knapp bemessenen Straßenverkehrsflächen konkurrieren.

Insofern hat die Verwaltung bereits in der Vergangenheit mehrfach mitgeteilt, dass die Schaffung von Kurzzeitparkplätzen in ausreichender Zahl nur im Einzelfall möglich ist. Die mangelnde Bereitschaft der Eltern zu selbst geringfügigen Umwegen ist ebenso ein Problem, was durch Maßnahmen der Verkehrsorganisation nicht gelöst werden kann.

Weiterhin muss vermieden werden, dass durch die Regelungen andere Betroffene, wie z. B. Bewohner des Umfeldes schlechter gestellt werden. Soweit die Einrichtungen an Straßen liegen, die im Eigentum von Wohnungsunternehmungen sind, sind diese in die Meinungsbildung

einzu beziehen.

Im Ergebnis der Festlegung der DS 0022/10 hat die Verwaltung bereits im Jahre 2011 mit hohem personellem Aufwand eine umfangreiche Untersuchung zur "Schaffung von Kurzzeitstellplätzen vor Kindergärten" durchgeführt. Über die Ergebnisse wurde der Bau- und Verkehrsausschuss mit DS 2102/11 ausführlich informiert.

Dabei wurde eine Befragung aller damals 98 Kindergärten zur Parkplatzsituation vor ihren Objekten durchgeführt, an der sich 74% der Kindergärten beteiligt haben. Aus den Rückläufen wurden 9 Schwerpunkte mit größeren Parkproblemen identifiziert. Für diese Einrichtungen wurden Maßnahmen ergriffen, die allerdings teilweise aufgrund mangelnder Akzeptanz durch die Eltern verbunden mit erheblichen Beschwerden der Anwohner mittlerweile wieder rückgebaut wurden (z. B. Kindergärten in der Wendenstraße ("Johannesplatzkäfer" sowie "Fuchs und Elster").

Für die (Grund-)Schulen können im Wesentlichen selbige Feststellungen getroffen werden. Der Stadtverwaltung sind die Probleme jedes Standortes weitestgehend bekannt und die Maßnahmen, welche rechtlich und organisatorisch durchführbar sind, wurden realisiert. Es bestehen kaum weitere Spielräume für die Verwaltung, den Verkehr vor Schulen oder Kindergärten durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu entlasten. Bei jeglichen Neubauvorhaben für derartige Einrichtungen wird daher seitens der Verwaltung im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren immer Wert auf die Einrichtung von Kurzzeitstellplätzen und Fahrradabstellmöglichkeiten außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes (auf dem Gelände der Schule oder des Kindergartens) gelegt. Die propagierten Hol- und Bringezonen in einer gewissen Entfernung vom jeweiligen Objekt verschieben die Problematik nur an eine andere Stelle im Straßenraum; zudem ist leider die Bereitschaft der Eltern, selbst kurze Wege in Kauf zu nehmen, sehr begrenzt.

Letztlich kann das Parkproblem häufig nur durch alternative Bringemöglichkeiten reduziert werden. Dies setzt neben einer entsprechenden Infrastruktur für das Radfahren oder die ÖPNV-Anbindung auch eine Bereitschaft der Eltern zum Umstieg vom Auto voraus.

Grundsätzlich steht die Verwaltung der Durchführung des angestrebten Pilotprojektes zwar offen gegenüber, jedoch werden die Erfolgsaussichten angesichts der obigen Erläuterungen als sehr gering eingeschätzt. Zudem ist die beschriebene Aufgabenstellung sehr umfassend und mit erheblichen Bearbeitungs- und Abstimmungsaufwänden verbunden:

- Auslobung der Projektbeteiligung
- Bewerbung der Einrichtungen nach vorheriger Einholung der Zustimmung der Schulkonferenz bzw. Elternvertretung
- Auswahl der Projektpartner
- Bestätigung der Projektpartner in 3 Fachausschüssen
- Projektbearbeitung durch 3 Fachämter
 - ▶ Situationsanalyse
 - ▶ Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten
 - ▶ Prüfung und Abstimmung der Lösungsmöglichkeiten mit den beteiligten Einrichtungen
 - ▶ Umsetzung der erarbeiteten Lösungen
 - ▶ Analyse und Wirkungsermittlung
 - ▶ ggf. Nachjustierung
 - ▶ Prüfung der Übertragbarkeit auf andere Standorte
- Durchführung Verkehrserziehungskampagne
 - ▶ Vorbereitung
 - ▶ Maßnahmenentwicklung
 - ▶ Umsetzung der Maßnahmen

Ob eine Durchführung bis zum Beginn des Schuljahres 2019/2020 unter Berücksichtigung dieser

beschriebenen zeitaufwändigen Vorgehensweise möglich wäre, muss ernsthaft bezweifelt werden. Es ist darüber hinaus nachdrücklich darauf zu verweisen, dass die Stadtverwaltung in absehbarer Zeit weder die personellen noch finanziellen Ressourcen zur Verfügung stehen, ein derartiges Pilotprojekt durchzuführen.

Die Abteilung Verkehr des Tiefbau- und Verkehrsamtes steht in permanentem Austausch mit allen Kindergärten und (Grund-)Schulen und ist fortlaufend bestrebt, die Verkehrssituation vor diesen Einrichtungen zu verbessern.

Anlagen

gez. Reintjes

Unterschrift Amtsleiter

09.01.2019

Datum