



# Sicheres Schulumfeld



LAND  
SALZBURG

**Impressum:**

**Medieninhaber:** Land Salzburg | **Herausgeber:** Landesbaudirektion, Referat Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung, vertreten durch DI Philipp Weis | **Redaktion:** DI Veronika Zuser (KFV), DI Bernd Strnad (KFV), DI<sup>in</sup> Stephanie Radon (KFV), Dipl.-Psych.<sup>in</sup> Daniela Knowles (KFV), Mag.<sup>a</sup> Ursula Hemetsberger (Land Salzburg) | **Gestaltung:** Landes-Medienzentrum - Daten übernommen | **Druck:** Druckerei Land Salzburg | **Alle:** Postfach 527, 5010 Salzburg | **Downloadadresse:** [www.salzburg.gv.at/verkehr\\_/Documents/Schulumfeldbroschüre%202021.pdf](http://www.salzburg.gv.at/verkehr_/Documents/Schulumfeldbroschüre%202021.pdf) | **Stand:** Salzburg, im Juni 2021

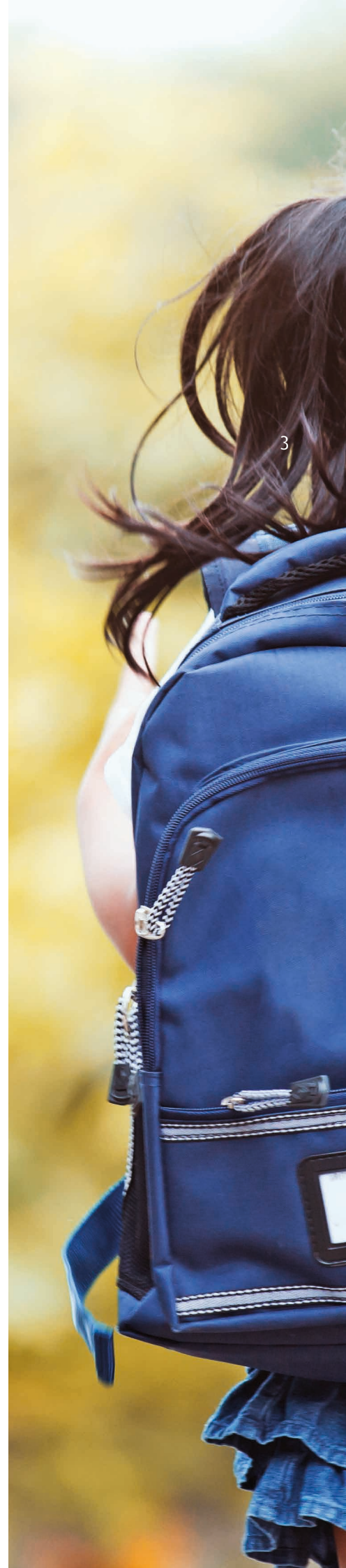
**Bildnachweis:** KFV, Land Salzburg, Shutterstock, Klimabündnis, Polizei, Mobilitätsagentur



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens, Druckerei Land Salzburg UW-Nr. 1271

# Inhaltsverzeichnis

1. Verkehrskompetenzen von Kindern .....	4
2. Schulwegunfälle .....	4
3. Probleme im Schulumfeld .....	5
3.1. Hohes Verkehrsaufkommen durch Elterntaxis .....	5
3.2. Hohe bzw. unangepasste Geschwindigkeiten .....	6
3.3. Schlechte Sichtverhältnisse .....	6
4. Rechtliche Möglichkeiten .....	6
4.1. Geschwindigkeitsbeschränkung - Tempo 30 .....	8
4.2. Wohnstraße .....	8
4.3. Fahrradstraße .....	8
4.4. Begegnungszone .....	9
4.5. Schulstraße .....	9
4.6. Verkehrsleitmaßnahmen .....	10
5. Bauliche Möglichkeiten .....	10
5.1. Gehsteigvorziehung .....	10
5.2. Fahrbahnanhebung, Aufpflasterung .....	10
5.3. Sperren, Schleusen .....	10
5.4. Fahrbahnverswenke .....	11
5.5. Mittelinsel, Fahrbahnteiler .....	11
5.6. Halte- und Parkverbot .....	11
6. Organisatorische Möglichkeiten .....	11
6.1. Elternhaltestellen - „Kiss and Go“ .....	11
6.2. Pedibus .....	12
6.3. Schulwegpläne .....	13
6.4. Schülerlotsen und Schulwegpolizei .....	14
7. Schritte zur Umsetzung .....	14



# 1. Verkehrskompetenzen von Kindern

Der Straßenraum ist eine Herausforderung für Kinder. Das richtige Verhalten im Verkehr muss zuerst erlernt und eine vorausschauende Gefahrenwahrnehmung entwickelt werden. Erst zwischen dem 12. und 14. Lebensjahr verfügen Kinder über alle Kompetenzen für eine sichere Verkehrsteilnahme. Bis dahin werden Entfernungen und Geschwindigkeiten oft noch nicht richtig eingeschätzt, es fehlt das Regelverständnis und die Fähigkeit zum Perspektivenwechsel, insbesondere bei jüngeren Kindern.

an Sicherheit zu gewinnen und anschließend selbstständige Erfahrungen zu sammeln. Eine verkehrssichere Gestaltung des Schulumfelds unterstützt Kinder dabei, sich gefahrlos und eigenständig bewegen zu können und trägt damit zu mehr aktiver Mobilität auf dem Schulweg bei.

Die vorliegende Broschüre soll einen Überblick über Maßnahmen zur Gestaltung eines sicheren Schulumfelds bieten. Unterschieden wird dabei zwischen rechtlichen, baulichen und organisatorischen Maßnahmen, die oft auch erst in Kombination die gewünschte Wirkung - ein möglichst verkehrssicheres Schulumfeld - erzielen.

Der Weg zur Schule ist ein wichtiges Übungsfeld für Kinder. Er eignet sich dafür, richtiges Verhalten im Straßenverkehr zu trainieren, um Schritt für Schritt

4

# 2. Schulwegunfälle

Berichtsjahr	Verletzte Kinder am Schulweg	Getötete
2015	33	-
2016	40	-
2017	39	-
2018	49	-
2019	41	-
<b>Gesamt</b>	<b>202</b>	<b>-</b>

Jährlich verunfallen rund 40 Kinder am Schulweg im Bundesland Salzburg. Da Kinder mit zunehmendem Alter längere Schulwege (oft mit unterschiedlichen Transportmitteln) haben, steigen die Unfallzahlen mit zunehmendem Alter: 11- bis 15-Jährige verunglücken wesentlich häufiger als VolksschülerInnen. Besonders auffällig in der Unfallstatistik ist auch das Fahranfänger-Risiko bei der Mopednutzung.

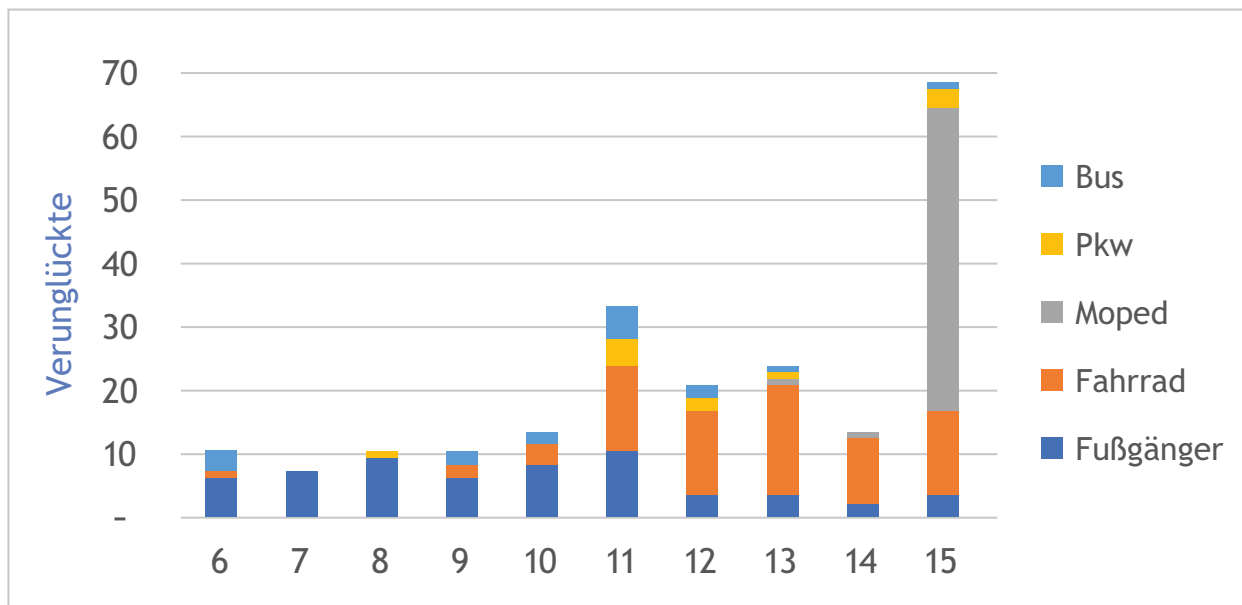


Abbildung 1: Anzahl der verunglückten Kinder am Schulweg nach Alter und Verkehrsart (Land Salzburg, 2015 bis 2019; Gesamt 202 verunglückte Kinder)

### 3. Probleme im Schulumfeld

Konflikte im Schulumfeld entstehen vor allem durch hohes Verkehrsaufkommen, nicht angepasste Geschwindigkeiten und schlechte Sichtverhältnisse, etwa durch parkende Fahrzeuge. Die

motorisierten Verkehrsteilnehmenden sind dabei oft hauptverantwortlich für die Entstehung von Konflikten.

#### 3.1. Hohes Verkehrsaufkommen durch Elterntaxis

Kinder werden häufig mit dem Auto zur Schule gebracht. Mit dem Kfz-Verkehrsaufkommen steigt das Konfliktpotential im Schulumfeld: wollen viele Eltern ihr Kind zur selben Zeit möglichst nah an der Schule aussteigen lassen, kommt es zu unübersichtlichen Situationen, wodurch es wiederum vielen Eltern zu gefährlich erscheint, die Kinder den Schulweg allein bestreiten zu lassen. Zusätzlich sorgt morgendlicher Zeitdruck häufig für eine angespannte Verkehrssituation vor Schulen.

Auf der anderen Seite ist es für Kinder wichtig, aktive Verkehrserfahrung zu sammeln, um Ver-

kehrskompetenz zu erlangen und sich selbstständig sowie sicher im Verkehr bewegen zu können. Durch Bewegungsmangel entstehen gesundheitliche Folgen und motorische Defizite. Körperliche Bewegung verbessert auch die Aufmerksamkeitsfähigkeit im Unterricht.

Den „Teufelskreis Elterntaxi“ zu durchbrechen trägt daher wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit im Schulumfeld bei und ist Ansatzpunkt einiger - vor allem organisatorischer - Maßnahmen.

5



Abbildung 2 „Negative Auswirkungen von Elterntaxis“ (Quelle: KfV)



### 3.2. Hohe bzw. unangepasste Geschwindigkeiten

Höhere Geschwindigkeiten bedeuten ein höheres Gefahrenpotenzial. Konfliktsituationen werden zu spät erkannt und können nicht mehr verhindert werden. Mit der Fahrgeschwindigkeit steigt außerdem die Unfallschwere im Fall einer Kollision.

Weil Kinder laut StVO vom Vertrauensgrundsatz ausgeschlossen sind, haben sich Fahrzeug-

lenkende, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so zu verhalten, dass ihre Gefährdung ausgeschlossen ist (§ 3 StVO). Trotzdem sind Fahrgeschwindigkeiten im Schulumfeld oft zu hoch und dementsprechend Maßnahmen zur Temporeduktion angebracht.

6

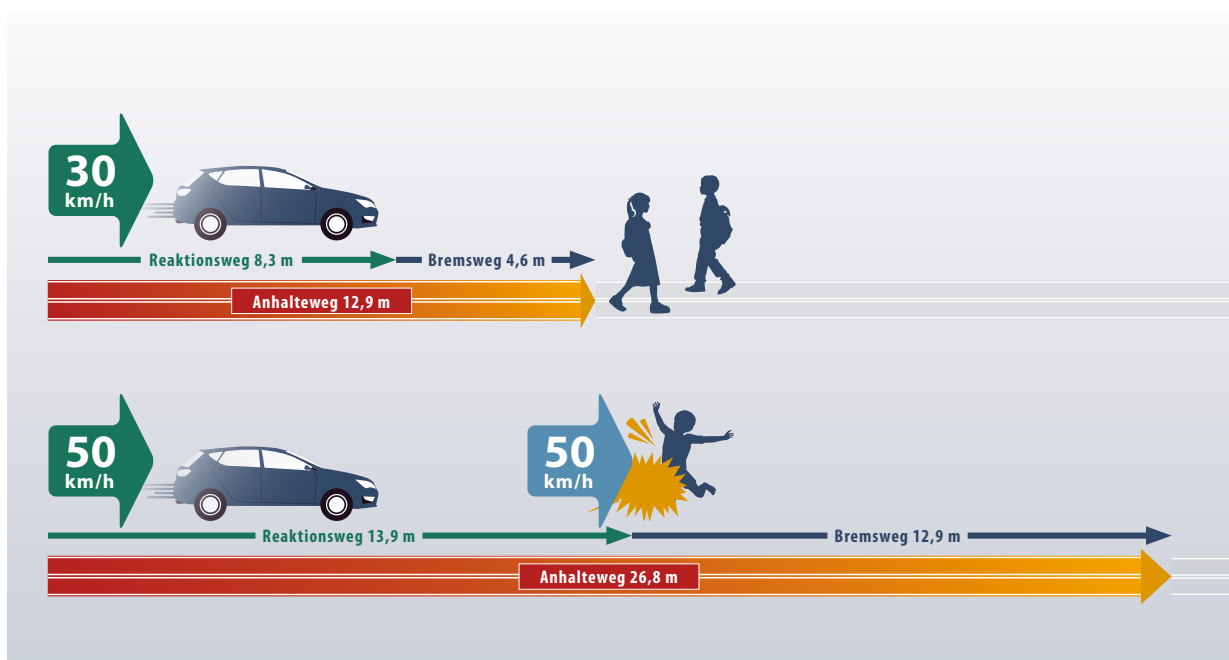


Abbildung 3: Anhalteweg in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit (Quelle: KFV)

### 3.3. Schlechte Sichtverhältnisse

Das Sichtfeld von Kindern ist anfangs noch kleiner als bei Erwachsenen. Aufgrund ihrer geringeren Körpergröße ist es zudem oft schwierig für sie, das Verkehrsgeschehen vollständig zu überblicken, insbesondere wenn ihre Sicht durch parkende

Fahrzeuge am Fahrbahnrand eingeschränkt wird. Umgekehrt werden Kinder von anderen Verkehrsteilnehmenden aufgrund dieser Umstände häufig übersehen bzw. zu spät wahrgenommen.

## 4. Rechtliche Möglichkeiten

Grundlage für rechtliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist die österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO). Aus Gründen der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs bzw. zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren hat die Behörde Verkehrsverbote oder -beschränkungen zu erlassen (§ 43 StVO).

Prinzipiell gilt, dass die Notwendigkeit einer rechtlichen Maßnahme im Rahmen eines Ermittlungsverfahrens objektiv festgestellt werden muss. Auf Gemeindestraßen kann die Gemeinde im eigenen

Wirkungsbereich Maßnahmen setzen. Die von der Gemeinde erlassene Verordnung ist zur Verordnungsprüfung der Aufsichtsbehörde (Bezirkshauptmannschaft) vorzulegen.

**Straßenverkehrsordnung:**  
[www.bit.ly/3uZ5M8f](http://www.bit.ly/3uZ5M8f)





## 4.1. Geschwindigkeitsbeschränkung - Tempo 30

Durch eine Verringerung der Geschwindigkeit im Schulumfeld bleibt allen Verkehrsteilnehmenden mehr Zeit für die Einschätzung der Situation. Konflikte können früher erkannt werden und der Bremsweg wird verkürzt. Sollte es dennoch zu einer Kollision kommen, wird die Unfallschwere reduziert.

Die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist für einen einzelnen Straßenzug oder als Zone möglich. Durch eine Zusatztafel kann im Schulumfeld eine zeitliche Einschränkung erfolgen, die oftmals zu einer höheren Akzeptanz führt.

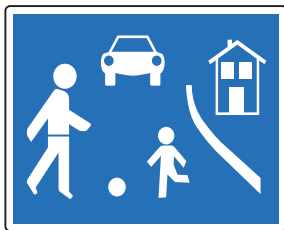
8

Eine entsprechende bauliche Gestaltung des Straßenraumes ist häufig entscheidend für die Wirksamkeit dieser straßenpolizeilich verordneten Beschränkung. Daher ist bei der Umsetzung darauf zu achten, dass die Straßenraumgestaltung



die rechtliche Maßnahme zur Verkehrsberuhigung unterstützt. Lange gerade Strecken ohne Verschwenkungen, Verengungen oder Fahrbahnanhebungen verleiten zu einer hohen Geschwindigkeit und sollten daher vermieden werden. Eine begleitende Verschmälerung des Straßenquerschnitts bringt zusätzlich den Vorteil, Aufenthaltsflächen im Schulumfeld für Kinder zu gewinnen.

## 4.2. Wohnstraße



In Wohnstraßen ist Fahrzeugverkehr nur ausnahmsweise - etwa für Fahrräder, Straßendienst, Müllabfuhr bzw. zum Zwecke des Zu- und Abfahrens - erlaubt (§ 76b StVO). Das

Betreteten der Fahrbahn und das Spielen ist gestattet, Fahrzeuge in Wohnstraßen dürfen nur in Schrittgeschwindigkeit fahren und dabei den Fuß- und Radverkehr nicht behindern oder gefährden.

Durch die Umsetzung einer Wohnstraße kann die Aufenthaltsqualität für Kinder erheblich verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Geeignet für diese Maßnahme sind vor allem Bereiche, in denen die Aufenthaltsfunktion einen hohen Stellenwert und der Straßenzug keine wichtige Verkehrsfunktion hat (z.B. kein Linienbusverkehr). Beim Ausfahren aus einer Wohnstraße ist dem Fließverkehr Vorrang zu geben.

**Informationen der Stadt Graz zu Wohnstraßen:**  
[www.bit.ly/33XmgSo](http://www.bit.ly/33XmgSo)



## 4.3. Fahrradstraße



Seit 2013 gibt es die Möglichkeit, Fahrradstraßen zu verordnen (§ 67 StVO). Die Regelung sieht ein Verbot von Kraftfahrzeugen in der Fahrradstraße vor, lediglich Querungen sowie Zu- und Abfahrten sind erlaubt, wobei die Geschwindigkeit 30

km/h nicht überschreiten darf. Als Einsatzbereich für diese Maßnahme eignen sich Schulen an Gemeindestraßen ohne maßgebliche Verkehrsfunktion bzw. an einer Radroute mit hohem Radverkehrsaufkommen durch Schülerinnen und Schüler.

Durch eine breitere Fahrbahn können Radfahrende sich gegenseitig sicherer überholen und einen

größeren Abstand zu parkenden Autos halten. Auch das Nebeneinanderfahren ist erlaubt. Das verringerte Kfz-Aufkommen und die Geschwindigkeitsbeschränkung tragen zur Verkehrsberuhigung bei, gleichzeitig wird der Fahrradverkehr durch die attraktive Radinfrastruktur gefördert.

**Informationen zu Fahrradstraßen in Salzburg:**  
[www.bit.ly/3ygRuLA](http://www.bit.ly/3ygRuLA)





## 4.4. Begegnungszone



Das Grundprinzip einer Begegnungszone ist die gegenseitige Rücksichtnahme und Gleichberechtigung im Straßenverkehr. Die Fahrbahn kann von allen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden. Diese Gleichberechtigung verdeutlicht sich auch durch die Gestaltung des Straßenraums, indem auf

herkömmliche Trennelemente (Gehsteigkanten, Parkstreifen) verzichtet wird. Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden und die höchstzulässige Geschwindigkeit beträgt im Regelfall 20 km/h (auch 30 km/h sind möglich).

Voraussetzung für die Verordnung einer Begegnungszone ist ein regelmäßiges und hohes Fußverkehrsaufkommen, wobei vorab auch ein hohes Querungsbedürfnis festgestellt werden sollte. Besonders geeignet sind daher Bereiche, in denen eine hohe Nutzungsdichte - etwa durch Geschäfte, Gastronomie oder Bildungseinrichtungen - vorliegt und deren Aufenthaltsqualität erhöht werden soll.

## 4.5. Schulstraße

Die Verordnung einer temporären Zufahrtsbeschränkung vor Schulen - üblicherweise zu Schulbeginn für einen Zeitraum von 30 Minuten - wird mit dem Begriff „Schulstraße“ bezeichnet. Diese Maßnahme soll in der kritischen Zeit zu Schulbeginn den Kfz-Verkehr vor der Schule verhindern. Radfahren bleibt weiterhin möglich.



Eine umfangreiche Umgestaltung des Straßenraums unterstützt die Wirkung der Begegnungszone - je nach Ausgestaltung ist jedoch mitunter mit hohen Kosten zu rechnen.

**Leitfaden Begegnungszone (Land Salzburg, 2014):** [www.bit.ly/3bAqq79](http://www.bit.ly/3bAqq79)



**Sammlung von Informationen vom Österreichischen Verein für FußgängerInnen (walk-space.at):** [www.begegnungszonen.or.at](http://www.begegnungszonen.or.at)



9

In Ergänzung zur Kundmachung des Fahrverbots durch Verkehrszeichen ist der Einsatz von temporären physischen Absperrungen hilfreich, um die Wirksamkeit zu erhöhen. Sinnvoll ist zudem die Kombination dieser Maßnahme mit der Einrichtung von Elternhaltestellen.

Grundsätzlich gilt das Fahrverbot auch für Anrainerinnen und Anrainer, wodurch die Umsetzung der Maßnahme auf Widerstand stoßen kann. Bei Bedarf ist eine Ausnahmeregelung möglich. In Verbindung mit Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung kann auch die Umsetzung einer solchen „Schulstraße light“ eine hohe Wirkung erzielen.



an Schultagen  
zwischen  
07:00 und 17:00 Uhr

**Schulstraßen in Wien:**  
[www.wienzufuss.at/schulstrasse/](http://www.wienzufuss.at/schulstrasse/)



**Beispiel Schulstraße light in Graz:**  
[www.bit.ly/3byebyr](http://www.bit.ly/3byebyr)



## 4.6. Verkehrsleitmaßnahmen

Durch Verbote, Beschränkungen und Gebote kann der Verkehr im Schulumfeld gezielt gelenkt werden und der Kfz-Verkehr im Schulumfeld redu-

ziert werden. Als Einsatzbereich sind ausschließlich Gemeindestraßen geeignet, die Zuständigkeit liegt bei der Bezirksverwaltungsbehörde.

## 5. Bauliche Möglichkeiten

Die bauliche Gestaltung des Straßenraums hat Einfluss auf die Verkehrssicherheit und kann sogar rechtliche Maßnahmen ersetzen. Bauliche Maßnahmen können bewirken, dass die Kfz-Lenkenden nach dem Prinzip der selbsterklärenden Straße intuitiv erkennen, dass eine Anpassung des Fahrverhaltens (z.B. eine Reduktion der Geschwindigkeit)

angebracht ist. So wird der Verkehrsablauf verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Einige Grundsätze für die Gestaltung von baulichen Maßnahmen sind in der RVS 03.02.12, Fußgängerverkehr, angeführt.

10

### 5.1. Gehsteigvorziehung

Bei einer Gehsteigvorziehung wird der Gehsteig in die Fahrbahn hinein vergrößert, um die Querungslänge für den Fußverkehr zu verkürzen und eine gut einsehbare Auftrittsfläche zu schaffen. Dadurch kann die Sichtbeziehung zwischen zu Fuß gehenden Personen und Kfz-Lenkenden wesentlich verbessert werden.

durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt werden. Um zu verhindern, dass verbesserte Sichtbeziehungen wieder behindert werden, kann die Maßnahme mit Halte- und Parkverboten kombiniert werden oder durch Poller das Parken von Fahrzeugen im Sichtfeld hintangehalten werden.

Diese Maßnahme ist vor allem auf Straßen mit parkenden Fahrzeugen sinnvoll, wo Sichtbeziehungen

### 5.2. Fahrbahnanhebung, Aufpflasterung

Fahrbahnanhebungen bewirken eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten, die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden und die Bildung zusammenhängender Fußverkehrsnetze (Gehsteigdurchziehung). In Verbindung mit der Anhebung der Fahrbahn wird auch häufig das Material der Fahrbahndecke oder die Belagsfarbe verändert. Fahrbahnerhöhungen sind durch das Verkehrszeichen „Aufwölbung“ abzusichern und sollten durch optische Gestaltung gut erkennbar sein.

Nachteile können sich für den öffentlichen Verkehr, Einsatzfahrzeuge oder landwirtschaftliche Fahrzeuge ergeben, für die die Anhebung ein Hindernis darstellen kann. Außerdem kann die Lärmbelastung für unmittelbare Anrainerinnen und Anrainer steigen.



### 5.3. Sperren, Schleusen

Sperren und Schleusen dienen dazu, die Durchfahrt für Kfz-Verkehr im Schulumfeld zu unterbinden und können beispielsweise eingesetzt werden, um die Wirkung von Fahrverboten zu unterstüt-

zen. Während Poller eine fixe Sperre bedeuten, kann mit Hilfe von Schranken oder versenkbaren Pollern bestimmten Personengruppen weiterhin Zufahrt ermöglicht werden.

## 5.4. Fahrbahnverschwenke

Bei einer breiten Fahrbahn ist die Verschwenkung der Fahrbahn ein geeignetes Mittel, um eine Temporeduktion zu bewirken. Dabei wird die gerade Linienführung für den Fahrzeugverkehr durch den Versatz des Fahrbahnrandes unterbrochen. Fahrbahnverschwenke sind besonders wirksam, wenn die Versatztiefe zumindest einer Fahrstreifenbreite entspricht.

## 5.5. Mittelinsel, Fahrbahnteiler

Mittelinseln ermöglichen es, die Fahrbahn in zwei kurzen Etappen zu überqueren. Vorteilhaft an dieser Querungshilfe ist, dass immer nur der Verkehrsstrom aus einer Richtung beachtet werden muss und so das Verkehrsgeschehen besser überblickt werden kann.

Bei der Errichtung von Mittelinseln ist auf eine ausreichend breite Dimensionierung zu achten,

## 5.6. Halte- und Parkverbot

Um Sichtverhältnisse im Schulumfeld zu verbessern kann das Halten und Parken durch die Behörde eingeschränkt werden (§ 43 StVO). Zusätzlich zur

Bei einer entsprechenden Gestaltung der durch den Versatz gewonnenen Flächen kann zusätzlich die Aufenthaltsqualität des Straßenraums erhöht werden. Bei einer Begrünung ist darauf zu achten, dass Bepflanzungen zu keiner Sichtbehinderung führen.

um ausreichende Aufstellmöglichkeiten zu gewährleisten. Die Mittelinsel wirkt zudem geschwindigkeitsdämpfend, vor allem wenn zusätzlich die Fahrbahn versetzt wird.

Fahrbahnteiler sind mit Verkehrszeichen und gegebenenfalls mit Leitwinkeln auszustatten.

Kundmachung des Verbotes durch Verkehrszeichen können ergänzende Maßnahmen (Poller, Bodenmarkierungen) das Abstellen von Kfz verhindern.

# 6. Organisatorische Möglichkeiten

Neben rechtlichen Einschränkungen und baulicher Umgestaltung können organisatorische Maßnahmen entscheidend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld beitragen. Ansatzpunkt

dieser Maßnahmen ist oft, eine sichere und eigenständige Mobilität der Kinder zu gewährleisten und das motorisierte Verkehrsaufkommen im direkten Schulumfeld zu verringern.

## 6.1. Elternhaltestellen - „Kiss and Go“

Idealerweise sollten Schülerinnen und Schüler zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. Schulbus zur Schule kommen. Um die Konflikte im direkten Schulumfeld zu entschärfen ist die Einrichtung von Elternhaltestellen einige hundert Meter von der Schule entfernt sinnvoll. An geeigneten und gekennzeichneten Stellen können Kinder abgesetzt werden und die verbleibende Strecke bis zur Schule auf sicherem Weg zu Fuß bestreiten. So wird das Verkehrsaufkommen vor der Schule reduziert und Bewegung und Selbstständigkeit der Kinder gefördert.



Beispiel Strobl



Die Einrichtung der Elternhaltestelle erfolgt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und bedarf einer genauen Prüfung und Planung. Ein temporäres Parkverbot ist zweckmäßig, um die Nutzbarkeit der Ausstiegsstellen zu Stoßzeiten zu sichern.

**Informationen Klimaaktiv mobil:**  
[www.bit.ly/2QwtJVJ](http://www.bit.ly/2QwtJVJ)



**Beispiel Henndorf:**  
[www.bit.ly/3eWfu0S](http://www.bit.ly/3eWfu0S)



**Factsheet Elternhaltestelle Klimaaktiv mobil:**  
[www.bit.ly/3f1C9xQ](http://www.bit.ly/3f1C9xQ)



**Beispiel Thalgau:**  
[www.bit.ly/2RuFFrp](http://www.bit.ly/2RuFFrp)



## 6.2. Pedibus

Ein Pedibus oder SchulGehBus funktioniert als „Bus auf Füßen“. Es wird eine Schulwegroute festgelegt, Haltestellen und Treffpunktzeiten fixiert und somit eine gemeinsame Bewältigung des Schulwegs in Gruppen mit erwachsenen Begleitpersonen organisiert.

Diese Maßnahme ist üblicherweise zeitlich begrenzt (Schulbeginn) und dient dazu, dass Kinder den Schulweg unter Begleitung üben und dadurch die Selbstständigkeit so weit gefördert wird, dass sie den Schulweg nach einiger Zeit alleine bewältigen können. Gleichzeitig wird der Hol- und Bringverkehr zur Schule verringert.



**Klimabündnis Österreich GmbH:**  
[www.bit.ly/2SQAXVf](http://www.bit.ly/2SQAXVf)



**SchulGehBus-Factsheet klima:aktiv:**  
[www.bit.ly/3wh1mKf](http://www.bit.ly/3wh1mKf)



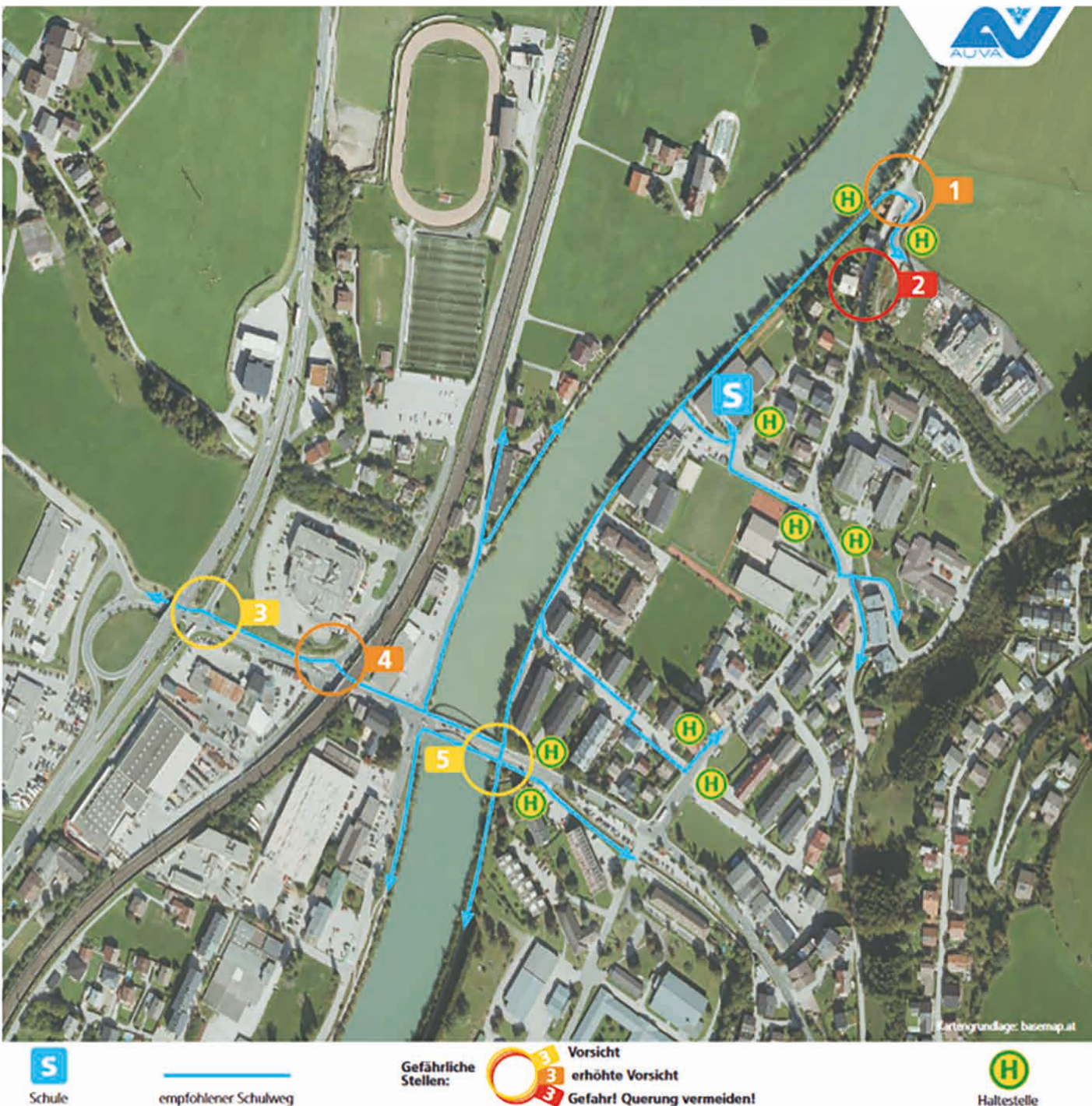
### 6.3. Schulwegpläne

Schulwegpläne werden für den Einzugsbereich von Volksschulen unter Mitarbeit von Schule und Schulwegexpertinnen und -experten erarbeitet. Die Pläne dienen vor allem dazu, eine Hilfestellung für Eltern bei der Wahl des sichersten Schulwegs für ihre Kinder zu geben.

In den Plänen werden geeignete Schulwege eingezeichnet, die von den Kindern gemeinsam mit den Eltern vor Schulbeginn trainiert werden können. Es wird verdeutlicht, auf welcher Straßenseite gegangen werden soll, welche Gefahrenstellen

möglichst zu meiden sind und wo die Fahrbahn am sichersten gequert werden kann.

Aktion der AUVA und KfV:  
[www.schulwegplan.at](http://www.schulwegplan.at)



## 6.4. Schülerlotsen und Schulwegpolizei

An stark befahrenen Straßen und kritischen Querungsstellen kann eine Schulwegsicherung sinnvoll sein, die durch die Exekutive, Schülerlotsen (ältere Schülerinnen und Schüler) oder Schulwegpolizei (Eltern bzw. andere Erwachsene) ausgeführt werden kann. Die Aufgabe der Lotsinnen und Lotsen besteht darin, den Kindern das sichere Überqueren der Fahrbahn zu erleichtern.

Rechtliche Grundlagen sind in § 29a StVO (Kinder) und § 97a StVO (Sicherung des Schulweges) verankert.



14

**Interaktive Übungen, Verkehrs- und Mobilitätserziehung der Bildungsdirektion Salzburg:**  
[www.bit.ly/3f0oRS5](http://www.bit.ly/3f0oRS5)



**Leitfaden (Oberösterreich):**  
[www.bit.ly/3f1e624](http://www.bit.ly/3f1e624)



## 7. Schritte zur Umsetzung

Diese Broschüre soll einen Überblick über mögliche Maßnahmen zur verkehrssicheren Gestaltung des Schulumfelds bieten. Auf Gemeindestraßen können viele dieser Maßnahmen im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde nach eigenem Ermessen umgesetzt werden. Die Wahl der Maßnahmen ist dabei abhängig vom jeweiligen Schulumfeld und den örtlichen Gegebenheiten.



Bei umfangreichen Umgestaltungsvorhaben ist es ratsam, ein Koordinationsteam mit Personen aus den betroffenen Stellen zusammenzusetzen, um rechtzeitig alle maßgeblichen Institutionen einzubinden und eine hohe Akzeptanz des Projektes zu erreichen.

Eine Bestandsanalyse der Verkehrssituation als Grundlage für die Planung ist ebenfalls hilfreich: Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrszählungen, Beobachtungen von Unfallgeschehen und Konfliktstellen sowie Erhebungen des Mobilitätsverhaltens der Schulkinder, Eltern und Lehrkräfte - etwa mit Hilfe eines Fragebogens - stellen sicher, dass Maßnahmen zielgerichtet eingesetzt werden können.

Bei der Auswahl der Maßnahmen ist darauf zu achten, dass das Schulumfeld räumlich und organisatorisch in eine bestehende Raum- und Straßenstruktur eingebettet ist und eine isolierte Betrachtung von Problemen oft nicht zielführend ist. Beispielsweise können negative Verlagerungseffekte bei der Umsetzung lokal abgegrenzter Maßnahmen entstehen.

Geplante Maßnahmen, die über den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde hinausgehen, sind mit den zuständigen Behörden (meist Bezirksverwaltungsbehörde), den Amtssachverständigen und dem Straßenerhalter abzustimmen und zu genehmigen.

## Weitere Informationen und interessante Links

Verkehrssicherheitsarbeit Land Salzburg: [www.bit.ly/3orhPcc](http://www.bit.ly/3orhPcc)



Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV): [www.kfv.at](http://www.kfv.at)



Förderung von Verkehrssicherheitsprojekten: [www.bit.ly/3yLL1pu](http://www.bit.ly/3yLL1pu)



RVS 03.04.14 Gestaltung des Schulumfeldes (kostenpflichtig): [www.bit.ly/3v0pZLb](http://www.bit.ly/3v0pZLb)



Mobilitätsmanagement für Bildungseinrichtungen (klimaaktiv, BMK): [www.bit.ly/2QzXogK](http://www.bit.ly/2QzXogK)



Verkehrs- und Mobilitätserziehung der Bildungsdirektion Salzburg: [www.bit.ly/3yvZzTN](http://www.bit.ly/3yvZzTN)



## Beratung durch das Land Salzburg

Das Referat Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung des Landes Salzburg berät jährlich auch einige Schulen zur konkreten Schulumfeld-Gestaltung.

Bei konkretem Interesse melden Sie sich bitte: [mobil@salzburg.gv.at](mailto:mobil@salzburg.gv.at)





LAND  
SALZBURG