

Dieser Text ist Bestandteil des Mailings *Wissen – Transfer – Zukunftskieze*. Schwerpunkt: Schulwegsicherung. September 2024.

### Schulwegsicherung - Mehr als nur ein Weg zur Schule

Kinder strömen plappernd und johlend aus dem Eingangstor. Endlich ist die Schule aus und Teo schlägt erstmal ein Rad quer über die Straße zum Späti gegenüber, um sich ein Eis zu kaufen. Paula kickt mit ihren Freund:innen einen Fußball hin und her und die Kleinen aus der 1b folgen lachend den Schlangen auf der Straße, die die Kunst AG heute Vormittag mit Kreide gemalt hat.

Seit einem halben Jahr sind die Straßen um Teos und Paulas Schule zur Schulstraße erklärt worden und somit für den Autoverkehr gesperrt. Die Schule, Teo und Paula sind fiktiv – Schulstraßen aber nicht. "Unser Wunsch ist es, eine Stadt zu haben, die mehr Raum für Menschen gibt und für Interaktion. Im Moment dominiert der Kfz-Verkehr das städtische Leben“, sagt Girina Holland von Changing Cities e.V.. Eine Möglichkeit städtischen Raum für die Nachbarschaft und für Kinder zurückzugewinnen sieht sie in der Verkehrsberuhigung und einer Flächenumverteilung im Straßenraum, die Fußgänger:innen und Radfahrenden mehr Raum gibt.

### Superblock, Kiezblock, Schulstraße – sicher und klimafreundlich

Kiezblocks, permanente Schulstraßen, sogenannte „Schulzonen“ oder temporäre Schulstraßen sind verkehrsberuhigende und zugleich klimaförderliche Möglichkeiten, Kieze und Wege nicht nur sicherer zu machen, sondern auch lebenswerter.

Gerade in hochverdichteten innerstädtischen Gebieten ist der Raum für informelles und alltägliches Lernen rar. Auf Grund des hohen Autoverkehrs und gefährlicher Situationen sind Eltern in Sorge und Kinder fühlen sich unsicher. Sie sind deshalb nicht allein im Stadtraum unterwegs, werden – oftmals mit dem Auto – in die Schule gebracht, wodurch ihnen Selbstwirksamkeitserfahrungen verloren gehen, der Verkehr vor den Schulen noch unübersichtlicher und auch das Klima zusätzlich belastet wird.

Die Idee der Kiezblocks kommt ursprünglich aus Barcelona. Durch eine Neuordnung des Stadtverkehrs kann dort der Durchgangsverkehr in ganzen Wohnvierteln, den sogenannten Superblocks, reduziert werden. In diesen verkehrsberuhigten oder sogar autofreien Zonen wird der Straßenraum mit Parkbänken, Tischtennisplatten oder Ähnlichem neu genutzt und erhöht die Aufenthaltsqualität für die dort lebenden Menschen.<sup>1</sup>

*Kiezblocks* sind eine Übertragung der Superblocks auf Berlin. Auch hier wurde der Durchgangsverkehr in Wohnvierteln reduziert, sodass es für die Nachbarschaft, insbesondere

<sup>1</sup> vgl. [Was ist eigentlich ein ... Superblock? | Deutsches Institut für Urbanistik \(difu.de\)](#) (28.06.24)

für Kinder und Jugendliche einfacher wird, sich im eigenen Quartier zu bewegen. Spielflächen sind so in der Regel noch nicht entstanden. Ein Überblick über bestehende und geplante Kiezblocks in Berlin gibt es hier: <https://www.kiezblocks.de/>

Schulzonen oder Schulstraßen wiederum sind verkehrsberuhigte Räume vor Schulen und Kitas, in denen mindestens morgens und nachmittags keine Autos durchfahren dürfen. „Den Begriff Schulzone haben wir an Fußgängerzone angelehnt. Er soll eine begriffliche Hilfestellung für Menschen und Verwaltung sein und die Qualität der gewonnen Räume betonen“, erklärt Girina Holland. Durchgesetzt hat sich aber der Ausdruck Schulstraße.

### Kommunen und zivilgesellschaftliches Engagement – Schulstraßen umsetzen

„In Deutschland laufen Veränderungsprozesse langsam. Umso wichtiger ist es, dass Anwohner:innen, Eltern und Engagierte als Zivilgesellschaft drängen und die Relevanz von Schulstraßen oder Kiezblocks verdeutlichen. So wird der Veränderungswillen der Gesellschaft sichtbar, der den Kommunen hilft, ins Handeln zu kommen.“, sagt Girina Holland.

Der Verein Changing Cities unterstützt deshalb zivilgesellschaftliches Engagement für eine lebenswerte Stadt. Hierfür bietet er zum Beispiel Workshops an für alle, die sich für Schulstraßen engagieren wollen.

„Wir unterstützen vor allem Engagierte, die sich für Kiezblocks oder Schulstraßen einsetzen. Gleichzeitig empfehlen wir Kommunalverwaltungen von Anfang an alle Betroffenen zu beteiligen. Dabei sollten unbedingt auch angrenzende Nachbarschaften und Bezirke mitgedacht werden. Der

Bewegungsradius von Kindern endet schließlich nicht an der Bezirks- oder Kiezgrenze“, betont Girina Holland. Neben solchen bottom-up-Bewegungen macht nun auch der Präsident des

#### London, Paris und Wien – Beispiele aus Europa

In London gab es bereits 2022 über 500 Schulstraßen.\* Neben der Verkehrssicherheit spielt dort auch die Luftverschmutzung und damit verbundene Gesundheitsrisiken für Kinder eine wichtige Rolle, sodass Schulstraßen auch im Konzept zur Luftreinheit verankert sind.

Paris hat mit den ‚Rues aux écoles‘ ein Konzept gefunden, die Enge der Stadt aufzulockern und qualitativ hochwertigen Raum für die dort wohnenden Menschen zu schaffen. Bis November 2023 wurden in Paris über 200 Schulstraßen geschaffen, bis 2026 sollen weitere 100 eingerichtet werden.\*\*

Die Stadt Wien setzt zahlreiche Maßnahmen, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Die „Schulstraße – Wiener Modell“ ist eine davon. Sie kann in Zusammenarbeit von Schule, Elternverein und Bezirk umgesetzt werden.\*\*\*

\*Mayor hails success of Schools Streets programme | London City Hall

\*\*Verkehrssicherheit von Kindern: Schulstraße statt Elterntaxi (deutschlandfunk.de)

\*\*\*Schulstraße - Wiener Modell - Wien zu Fuß (wienzufuss.at)

Deutschen Städtetages darauf aufmerksam, dass es mehr kommunale Handlungsspielräume bei der Gestaltung von Maßnahmen zur Schulwegsicherheit braucht.<sup>2</sup>

Wie er sagt, wissen Kommunen am besten, wie sie die Situation vor den Schulen entschärfen können. Sie brauchen deshalb mehr Entscheidungsspielraum, um gemeinsam mit den Eltern angemessene Lösungen finden zu können, ohne jedes Mal eine konkrete Gefahrenlage nachweisen zu müssen – denn die Straßenverkehrsordnung fragt nach geschehenen Unfällen und nicht nach Prävention.

Das Bundesland NRW hat als erstes Bundesland mit einem Landeserlass darauf reagiert. Der Erlass unterstützt Kommunen bei der Einrichtung temporärer Schulstraßen, d.h. bei einem temporären Durchfahrtsverbot für Autos vor der Schule.<sup>3</sup>

### Mobilitätsgesetz – Eine Möglichkeit zur Schulwegsicherheit in Berlin

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) erstellt derzeit gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie (SenBJF) ein Konzept zum Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas. Dabei soll ein ganzheitlicher Ansatz über infrastrukturelle Maßnahmen hinaus verfolgt werden, der es Schulkindern zu ermöglicht, sich selbstständig im Stadtraum zu bewegen.<sup>4</sup> Den Rahmen hierfür bietet das Mobilitätsgesetz.<sup>5</sup> „Wir hoffen, dass Schulstraßen mit in das Mobilitätsmanagement für Schulen und Kita (MMSK) aufgenommen werden. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, denn noch ist das Konzept in Arbeit“, so Girina Holland. „Darüber hinaus würde ein Leitfaden, ähnlich dem Schulstraßen-Erlass aus NRW, den Bezirken die Umsetzung von Schulstraßen stark erleichtern. Das wäre ein großes Signal. Es würde zeigen, dass Berlin Kinder auch im öffentlichen Straßenraum mitdenkt.“

### Mehr als nur sicherer Stadtraum – non-formales und informelles Lernen

Reduzierter Autoverkehr sorgt für bessere Luft, eine leisere Stadt und weniger Unfälle. Schulzonen können perspektivisch aber viel mehr sein als sicherer Straßenraum. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität rund um die Schule und bieten so nicht nur der Nachbarschaft Begegnungsorte, sondern erhöhen auch das Wohlbefinden der Kinder und Jugendlichen sowie allen an der Schule tätigen Menschen.

Zusammen mit Bildungsakteur:innen können Schulzonen außerdem zu Bildungslandschaften und Stadträumen für non-formales und informelles Lernen werden. Sie bieten Kindern die Möglichkeit, sich ihr eigenes Lebens- und Lernumfeld neu zu erschließen und führen zu mehr Sichtbarkeit von Kindern in einer autodominierten Stadt.

---

<sup>2</sup> [Schulwegsicherheit: "Dringend nötige Novelle des Straßenverkehrsgesetzes wieder in die Spur bringen": Deutscher Städtetag \(staedtetag.de\)](https://www.staedtetag.de)

<sup>3</sup> vgl. [Schulwegsicherheit: "Dringend nötige Novelle des Straßenverkehrsgesetzes wieder in die Spur bringen": Deutscher Städtetag \(staedtetag.de\)](https://www.staedtetag.de) (28.06.24)

<sup>4</sup> [S19-17858.pdf \(parlament-berlin.de\)](https://www.parlament-berlin.de)

<sup>5</sup> [VIS Berlin - § 17a MobG BE | Landesnorm Berlin | Schulisches Mobilitätsmanagement | § 17a - Schulisches Mobilitätsmanagement | gültig ab: 24.02.2021](https://www.parlament-berlin.de)