



MITTEILUNGSVORLAGE

Federführung:

FB Sicherheit und Ordnung

VORL.NR. 298/09

Sachbearbeitung:

Hans Thomas Oberacker
Gerhard Ressler

Datum:

26.06.2009

Beratungsfolge

Ausschuss für Bildung, Sport und Soziales

Sitzungsdatum

15.07.2009

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Sichere Schulwege im Rahmen der Neugestaltung der Ludwigsburger Bildungslandschaft

Bezug:

Antrag der CDU-Fraktion vom 11.03.2009 (Vorl.Nr. 127/09)

Anlagen:

Anlage 1: Schulwegunfälle
Anlage 2: Diagramm Radverkehr
Anlage 3: Erhebung Schülerwege

Mitteilung:

1. Allgemeines

1.1 Vorliegende Schulwegpläne

Im Jahr 1975 hat das Innenministerium Baden-Württemberg „Empfehlungen zur Aufstellung von Schulwegplänen für die Grundschulen“ herausgegeben. Seit diesem Zeitpunkt liegen **Schulwegpläne** für alle **14 Grundschulen** vor, die sich in erster Linie mit konkreten Empfehlungen an die Eltern der Erstklässler richten. Grundschulkinder sind als jüngste Verkehrsteilnehmer besonders gefährdet und ihre Familien kommen oft das erste Mal mit dem Thema in Berührung. Die in den Schulwegplänen aufgezeigten Wege sind nicht immer die kürzesten, aber sie wurden unter den Gesichtspunkten der größtmöglichen Verkehrssicherheit für die Kinder ausgewählt. Die Pläne werden jährlich aktualisiert und bei den Einschulungsgesprächen über die Schulen an die Schulanfänger bzw. die Eltern verteilt. Bei der letzten Aktualisierung sind sie zudem noch völlig neu gestaltet worden. Hinweise auf Gefahrenpunkte, Anträge oder sonstige Wünsche aus der Elternschaft oder vom Lehrkörper werden selbstverständlich auch während des Jahres entgegen genommen und auch unmittelbar nach dem Eingang abgearbeitet. Bei den Grundschulen gibt es in der Regel konkret abgegrenzte Einzugsbereiche (Schulbezirke), die jeweils die Beschränkung der Pläne auf räumliche Teilgebiete erlauben.

Hauptschulen haben vergleichbar festgelegte Einzugsbereiche wie Grundschulen. Aufgrund größerer Einzugsbereiche und des höheren Alters der Schüler werden Bus und Fahrrad zunehmend genutzt. Für diese Schulen gibt es keine Schulwegpläne.

Realschulen, Gymnasien usw. haben gesamtstädtische Einzugsbereiche und umfassen darüber hinaus teilweise Nachbarkommunen. Durch die längeren Entfernungen sind Busse und Fahrräder von noch größerer Bedeutung. Schwerpunkt dieser Schulen bildet der Schulcampus. Schulwegpläne gibt es nicht.

Für den Radverkehr gibt es auf der Rückseite des **amtlichen Stadtplans** die Übersicht der Radwege. Diese Karte wird derzeit überarbeitet und wird zukünftig auch Hinweise zu besonderen Steigungen und weiteren bedeutsamen Zielen im Radverkehr enthalten. Diese Karte bietet eine erste Hilfe für die eigene Wegeplanung zu den Schulen.

1.2 Berücksichtigung der Schulwege bei der Rad- und Fußwegeplanung

Die Wegebeziehungen zu den weiterführenden Schulen wurden bei der Entwicklung der **Fuß- und Radwegezielnetze** berücksichtigt. Insbesondere in Hinblick auf den Schulcampus wurde das Ziel formuliert, dass jeder Stadtteil bis zum Jahr 2010 eine umwegfreie, leistungsfähige und sichere Radverkehrsanbindung an die Innenstadt bis zum Campus haben sollte. Auf der Basis des gesamtstädtischen Wunschliniennetzes wurde eine Schwachstellenanalyse durchgeführt, die in einen Maßnahmenplan zur Beseitigung von Netzlücken und örtlicher Mängel führte. Dieser Maßnahmenplan wird seit dem Jahr 2006 jährlich fortgeschrieben und schrittweise abgearbeitet. Bei öffentlichen Radtouren werden seit diesem Jahr systematisch Problembereiche angefahren und teilweise können durch Sofortmaßnahmen kleinere Mängel kurzfristig behoben werden.

Die **Problemabschnitte** im Radwegenetz sind aus der Konzepterarbeitung überwiegend bekannt. Besondere Unfallhäufungen an einzelnen Punkten im Rad- und Fußgängerverkehr gibt es glücklicherweise nicht (vgl. Punkt 1.3). Es fallen allerdings die Häufungen längs der Radachsen auf, die besonders intensiv genutzt werden, vor allem die Achse **Friedrich-Ebert-Straße/Alleenstraße**. Folglich gibt es nicht nur die Aufgabenstellung, auf die neue Schullandschaft zu reagieren, sondern es gibt ein **Vollzugsdefizit bei konkreten Maßnahmen** zur Verbesserung der bestehenden bzw. langfristig gewünschten Hauptradwegachsen. Diese Achsen sind von der Weiterentwicklung der Schullandschaft nur am Rande betroffen, das heißt, sie bilden nach wie vor den Kern der Planungsaufgaben.

Derzeitige Schwerpunkte dieser Arbeiten sind:

- Die fehlende Anbindung des Schulcampus aus der Südstadt. Die Verwaltung wird Vorschläge zur Freigabe des Radverkehrs entgegen der Einbahnrichtung in der Seestraße einbringen, sobald die Querungsmöglichkeiten der Friedrichstraße an der Hohenzollernstraße geklärt sind.
- Die Anbindung von Hoheneck-West über die Bottwartalstraße / Marbacher Straße.
- Die Solitudeallee und die Querung der B 27 zwischen Aldinger Straße / Robert-Franck-Allee und Richard-Wagner-Straße. Durch sogenannte Sicherheitsaudits hat ein zertifiziertes Gutachterbüro vorliegende Planungen überprüft. Nach Abstimmung weiterer Details wird die Verwaltung den Gremien im Herbst Entscheidungsvorschläge zum Beschluss vorlegen können. Die seit Jahrzehnten fehlende umwegfreie Radweganbindung der Südstadt an die Innenstadt könnte endlich realisiert werden. Ebenso wird die Anbindung der Carl-Schaefer-Schule und des Römerhügelwegs verbessert.

Von Seiten interessierter Bürger/Eltern und der Schulen wird besonderer Wert auf die Lösung folgender Problempunkte gelegt:

- Verbesserungsmaßnahmen entlang der überlasteten Radachse Friedrich-Ebert-Straße/Alleenstraße
- Anbindung des Schulcampus von Westen und Pflugfelden (z. B. Schillerdurchlass und Schillerstraße als Nadelöhr)
- Anbindung Eglosheim

1.3 Folgerungen aus Unfällen mit Beteiligung von Kindern im schulpflichtigen Alter

Die Polizeidirektion Ludwigsburg hat alle gemeldeten Schulwegunfälle von 2006 bis einschließlich des ersten Quartals 2009 auswerten lassen. In diesen 3 ¼ Jahren gab es insgesamt 22 Schulwegunfälle, davon 14 mit Beteiligung von Radfahrern (Anlage 1). Die Unfälle sind flächenhaft verteilt, es gibt keine einzelnen Unfallschwerpunkte. Häufungen gibt es lediglich in der Alleenstraße (3x) und in der Daimlerstraße (2x), allerdings auch hier verteilt auf unterschiedliche Streckenabschnitte und Einmündungen. Ferner sind in beiden Straßen auch die Unfalltypen jedes Mal anders, so dass keine eindeutige Ursache festzustellen ist.

Insgesamt wurden 20 Leichtverletzte, drei Schwerverletzte und ein Todesfall erfasst. Bei dem Todesfall handelte es sich um einen unglücklichen Rangiervorfall in der Steinbeisstraße durch einen rückwärts fahrenden Lkw im Übergangsbereich zwischen Hoffläche und Gehweg.

Der alleinige Ansatz bei den Schulwegen greift allerdings zu kurz, da sich viele Unfälle mit Kindern auch im Freizeitverkehr ereignen. Bei der Fortschreibung des Rad- und Fußwegenetzes wird folglich die Gesamtzahl der Unfälle mit Kindern berücksichtigt. Darüber hinaus werden die Unfälle im Rad- und Fußgängerverkehr als insgesamt schwächste Verkehrsteilnehmer unabhängig vom Alter gesondert betrachtet. Beispielsweise gab es von 2006 bis 2009 insgesamt allein über 230 Unfälle mit Radverkehr. Hohe Unfallzahlen traten dabei zwar längs der hoch belasteten Radachsen auf, allerdings keine einzelnen örtlichen Unfallschwerpunkte. Diese würden von der Polizei mit vordringlichem Handlungsbedarf kurzfristig an die Stadt gemeldet.

2. Auswirkungen der Neugestaltung der Ludwigsburger Bildungslandschaft auf die Schulwegsituation

Der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg hat auf der Grundlage eines von dem Beratungsbüro „Projektgruppe Bildung und Region“ vorgelegten Schulgutachtens am 28.05.2008 den Schulentwicklungsplan für Ludwigsburg beschlossen (Vorl.Nr.209/08).

Mit weiterem Beschluss vom 07.10.2008 (Vorl.Nr. 476/08) hat der Ausschuss für Bildung, Sport und Soziales u.a. den dort dargestellten Zeitplan zur Umsetzung der Schulentwicklungsplanung für die Innenstadt zur Kenntnis genommen.

Folgende, im Schulentwicklungsplan beschlossene Maßnahmen haben Auswirkungen auf die Schulwege:

2.1 Hauptschulverlegung im Westen:

Die Hauptschule an der Osterholzschule wird (sukzessive) aufgelöst; ab dem Schuljahr 2009/10 werden die 5. Klassen der Osterholzhauptschule in der Hirschbergschule aufgenommen; mit Beginn des Schuljahres 2011/2012 wird die Osterholzhauptschule aufgelöst und die noch verbliebenen Hauptschulklassen in die Hirschbergschule überführt.

In diesem Zusammenhang wurden mit Beschluss des Gemeinderates vom 11.02.2009 auch die Hauptschul-Schulbezirke u.a. dahingehend verändert, dass ab dem Schuljahr 2009/10 die Grundschüler aus der Osterholzschule die Hirschbergschule -Hauptschule- besuchen. Die Grundschüler aus der Friedensschule, die bisher der Osterholz-Hauptschule zugeordnet waren, besuchen ab dem Schuljahr 2009/10 die Innenstadtsschule, Hauptschule mit Werkrealschule (fusionierte Justinus-Kerner- und Uhlandschule).

Für die Schulwegempfehlungen bedeutet dies, dass die Schulwegpläne der neuen Lage der Grundschule und dem neuen Einzugsbereich angepasst werden müssen. Diese Anpassung erfolgt dann bei der jährlichen Aktualisierung.

2.2 Rochade im Osten:

Die Dependence der Oststadtschule I (Hauptschule mit Werkrealschule) an der Schlößlesfeldschule wird aufgelöst. Die Außenstelle konnte bereits zum Schuljahresbeginn 2008/09 aufgelöst und sämtliche Hauptschulklassen am Sitz der Oststadtschule II, Berliner Platz 2, untergebracht werden.

Die Dependence der Oststadtschule II (Grundschule) am Berliner Platz wird aufgelöst und die Oststadtschule II an der Danziger St. 30 wird ausgebaut. Nach derzeitigem Stand soll der Erweiterungsbau an der Oststadtschule II an der Danziger Str. in 2012 realisiert sein, so dass die Außenstelle der Grundschule am Berliner Platz zu diesem Zeitpunkt aufgegeben werden kann und sämtliche Grundschüler aus dem Schulbezirk der Oststadtschule II in die Danziger Str. gehen werden.

Das Quartier zwischen Schlossstraße, Marbacher Straße und Schorndorfer Straße wird der Schlößlesfeldschule zugesprochen.

Das Quartier Comburgstraße, Walter-Flex-Straße und Friesenstraße wird der August-Lämmle-Schule zugesprochen.

Der FB 48 beabsichtigt aktuell nicht, die genannten Grundschulbezirke zu ändern, bevor nicht z.B. die Auswirkungen aus der Bebauung der Hartenecker Höhe bekannt sind bzw. die Oststadtschule II am Standort Danziger Straße ausgebaut ist, zumal Schulbezirksänderungen oft zu Irritationen bei den Beteiligten führen.

Die beiden Oststadtschulen sind bereits im bisherigen Schulwegplan gemeinsam dargestellt, sodass eine Änderung des Plans nicht erforderlich wird.

Sollte später eine Entscheidung zur Änderung des Schulbezirks getroffen werden, wird der Plan entsprechend angepasst.

2.3 Schulcampus, Innenstadt und Grundschulareal an der Schulgasse

Die Uhlandschule wird mit der Justinus-Kerner-Schule im bisherigen Gebäude der Pestalozzischule zu einer Innenstadthauptschule verbunden.

Entsprechend dem Beschluss des Ausschusses Bildung, Sport, Soziales vom 07.10.2008 hat die Verwaltung bei der Schulaufsicht die Zusammenführung der Uhlandschule, Hauptschule mit Werkrealschule, (Schulgasse 6) und der Justinus-Kerner-Schule, Hauptschule mit Werkrealschule, (Karlstr. 27) zur Innenstadtsschule, Hauptschule mit Werkrealschule (neuer interimswieser Name) zum Schuljahr 2009/10 beantragt.

Nach der derzeitigen Planung wird die beantragte Innenstadtsschule, Hauptschule mit Werkrealschule, im ersten Schulhalbjahr 2009/10 noch an den bisherigen Standorten der beiden Schulen (Schulgasse 6, Karlstraße 27 und Allenstraße 21 (ausgelagerte Klassen der Justinus-

Kerner-Schule)) untergebracht. Wegen der weiteren Zwischenunterbringungen bzw. –umzüge wird auf den Zeitplan vom 07.10.2008 verwiesen.

Endgültig und insgesamt wird die Innenstadtsschule, Hauptschule mit Werkrealschule, im September 2011 an ihrem zukünftigen Standort Alleenstraße 21 (bisher Pestalozzischule) untergebracht sein.

Die Pestalozzischule (Grundschule, derzeit Alleenstraße 21) zieht in das Gebäude der Anton-Bruckner-Schule (Grundschule, derzeit Schulgasse 8) um.

Hierfür wird die Anton-Bruckner-Schule im September 2010 in das bisherige Schulgebäude der benachbarten Uhlandschule, Schulgasse 6, umziehen.

Die Pestalozzischule wird im März 2011 vom bisherigen Schulgebäude Alleenstraße 21 in das Schulgebäude Schulgasse 6 umziehen.

Die bisherigen Räume der Justinus-Kerner-Schule (Karlstraße 27) werden den Unterstufen der Campus-Gymnasien zur Verfügung gestellt.

Aufgrund zwischenzeitlicher Besprechungen mit den Beteiligten kann davon ausgegangen werden, vorbehaltlich einer Beschlussfassung, dass die Räume der bisherigen Justinus-Kerner-Schule, in Abweichung vom Beschluss, dem Goethe-Gymnasium zur Verfügung gestellt werden (das Goethe-Gymnasium belegt dann den gesamten Gebäudeteil entlang der Seestraße); die bisherigen Räume des Goethe-Gymnasiums im Gebäudeteil entlang der Alleenstraße werden den Campus-Gymnasien und der Elly-Heuss-Knapp-Realschule überlassen werden und zwar ab September 2014.

Wegen der innerhalb des Innenstadt-Schulcampus weiter erforderlich werdenden Umzüge und Zwischenumzüge von Sekundarschulen bzw. Teilen davon, verweisen wir auf den Zeitplan vom 07.10.2008.

Für die Schulwegempfehlungen bedeutet dies, dass der Schulwegplan für die Pestalozzischule der neuen Lage der Grundschule angepasst werden muss. Diese Anpassung erfolgt im Rahmen der jährlichen Aktualisierung.

3. Weiteres Vorgehen

Da das Kernproblem weniger die weitere Analyse als vielmehr die Mängelbeseitigung und Netzlückenschließung für den Radverkehr ist, wird die Verwaltung diese Arbeiten fortsetzen. Derzeit ist es personell nicht leistbar, für die übrigen Schulen ebenfalls Schulwegpläne aufzustellen. Um Eltern und Schülern eine Entscheidungshilfe zu geben, wird die Stadtverwaltung stattdessen zunächst:

- Die Aktualisierung des Radwegeplans im Internet und im Stadtplan abschließen.
- In einem Plan darstellen, welche Straßen für den Radverkehr prinzipiell ungeeignet sind, weil Einsatzgrenzen überschritten sind. Dazu kann auf das Schaubild in der Anlage 2 zurückgegriffen werden, das Bestandteil der für 2009 vorgesehenen neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen sein wird. Aufgrund der Verkehrsmengen und der fehlenden Ausstattung mit Radverkehrsanlagen können die Strecken klar identifiziert werden.
- Die einzelnen Schulen werden noch angesprochen und ggf. mit Arbeitshilfen und Plänen unterstützt, wenn sie bereit sind, im Rahmen von Projektarbeiten ihre tatsächlichen Schulwege, ihre Wunschwege und subjektiv empfundene Gefahrenstellen aufzuzeigen. Je mehr Klassen sich daran beteiligen, desto mehr ergibt sich für die Verwaltung ein flächendeckender Überblick über reale Problemschwerpunkte, die ggf. vordringlich zu lösen sind. Eine solche Aktion wurde bereits 1999 durchgeführt (Beispiel s. Anlage 3)

- Die Schulwegpläne für die Grundschulen mit den neuen Einzugsbereichen anpassen.
- Die Verbesserung von Schulwegen bei der Weiterentwicklung des Innenstadtkonzeptes berücksichtigen (z. B. Schillerplatz und Schulgasse).

Dabei ist die Verwaltung auf die Unterstützung des Gemeinderats angewiesen, denn vielfach lassen sich Verbesserungen im Radverkehr aufgrund der Nutzungskonkurrenzen im öffentlichen Raum nur durch Zurückstellen anderer Belange im Abwägungsprozess erzielen. Entscheidungen zugunsten des Schülerverkehrs (Rad- und Fußwege) erfordern dann - tatsächliche oder befürchtete – Qualitätsverluste für den Kfz-Verkehr bewusst in Kauf zu nehmen.

Unterschriften:

Gerald Winkler

Julius Mihm

Verteiler:

FB 48

FB 20