



Abschlussbericht

Mobilitätsmanagement in der Kindertagesstätte Villa Lu



Stadt Sankt Augustin
Technisches Rathaus
An der Post 19
53757 Sankt Augustin

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Pia Lesch (Projektleitung)

Inga Wolf (Projektleitung)

Julia Kraus (Projektbearbeitung)

Bildnachweis

Titelseite: Stadt Stankt Augustin

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
1 Ausgangslage und Zielsetzung	6
2 Kindermobilität	7
2.1 Entwicklungsstufen von Kindern	7
2.2 Vorteile eigenständiger Kindermobilität	9
2.3 Handlungsfelder auf dem Weg zu kinderfreundlichen Wegen	10
3 Kinderfreundliche Infrastruktur in Buisdorf? – eine kurze Bestandsanalyse	14
3.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	14
3.2 Die neue Kindertagesstätte Villa Lu	14
3.3 Soziale Infrastruktur für Kinder und Familien	18
3.4 Zustand der Gehwege	20
3.5 Querungsmöglichkeiten	23
3.6 Nutzungskonflikte	25
4 Maßnahmen zur Entwicklung eines kinderfreundlichen Wohnumfelds und sichere Schul- und Kindergartenwege in Buisdorf	28
4.1 Schaffung von attraktiven Aufenthaltsräumen	28
4.2 Schaffung von breiten und nutzbaren Gehwegen	31
4.3 Schaffung von sicheren Querungen	38
4.4 Schulwegsicherung auf zentralen Schulwegrouten	40
4.5 Walking Bus Kita Villa Lu	44
4.6 Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit	49
4.7 Empfehlungen für eine bewegungsfördernde Gestaltung des Außenbereichs	54
4.8 Empfehlungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement	57
5 Evaluationskonzept	60
6 Ausblick	63
7 Quellenverzeichnis	64

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auszug aus dem B-Plan	6
Abbildung 2: Modelle der Aneignung des Lebensraums von Kindern in konzentrischen Kreisen und in Lebensrauminselfn	7
Abbildung 3: Mobilitätsverhalten von Kindern	8
Abbildung 4: Lichtraumprofil Fußgänger.....	10
Abbildung 5: Beispiele für Spielelemente im Straßenraum	12
Abbildung 6: Abgrenzung Untersuchungsgebiet mit Standort Kita Villa Lu	14
Abbildung 7: Zufahrtsstraße zur neuen Kita Villa Lu, die nur durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter/ Lieferanten mit dem Kfz befahren werden soll	15
Abbildung 8: Erreichbarkeit der Kita Villa Lu.....	17
Abbildung 9: Erreichbarkeit der Kita Villa Lu mit dem Fahrrad (Fahrzeit: Oben 5 Minuten. Mitte 10 Minuten. Unten 15 Minuten)	17
Abbildung 10: Platz Haus Buisdorf inkl. Zugang Frankfurter Straße und Jugendzentrum	19
Abbildung 11: Impressionen Supermarkt inkl. Zugang Frankfurter Straße	19
Abbildung 12: Spielplatz an der Deichstraße	20
Abbildung 13: Bushaltestelle Brückenstraße	20
Abbildung 14: Analysekarte Soziale Infrastruktur für Kinder und Familien.....	20
Abbildung 15: Fehlende oder schmale Gehwege in Buisdorf.....	21
Abbildung 16: Engstellen in Buisdorf (dauerhaft/ temporär).....	21
Abbildung 17: Verkehrsberuhigter Bereich in der Brückenstraße	22
Abbildung 18: Analysekarte Zustand der Gehwege	23
Abbildung 19: Impressionen Querungen der Frankfurter Straße	24
Abbildung 20: Impressionen Querungen der Ringstraße im Bereich Brückenstraße/ Steiferhofstraße	24
Abbildung 21: Analysekarte Quermungsmöglichkeiten	25
Abbildung 22: Gehwegparker	26
Abbildung 23: Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entlang der Frankfurter Straße.....	27
Abbildung 24: Analysekarte Nutzungskonflikte.....	27
Abbildung 25: Vorher-Nachher-Vergleich der Ortsdurchfahrt in Rudersberg (BW).....	30
Abbildung 26: Karte zur Maßnahmenentwicklung Infrastrukturelle Maßnahmen	31
Abbildung 27: Bestehender verkehrsberuhigter Bereich in Buisdorf als Vorbild für die Umgestaltung weiterer Straßen.....	33
Abbildung 28: Impressionen der beispielbaren und besitzbaren Stadt Griesheim	34
Abbildung 29: Niveaugleicher Ausbau auf der Heinrich-Busch-Straße	35
Abbildung 30: Beispiele zur Markierung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden	39
Abbildung 31: Fußstapfen verdeutlichen den Schulweg (Pirmasens)	41
Abbildung 32: Fußstapfen und Wartelinie verdeutlichen das richtige Verhalten an Querungen (Bremen)	41
Abbildung 33: Karten zur Maßnahmenentwicklung Schulwegrouten für die Grundschulen	43
Abbildung 34: Logo des Walking Bus der Pleiserwald Schule in Sankt Augustin.....	43
Abbildung 35: Beispiel einer Walking Bus-Haltestelle aus Pirmasens mit wegweisenden Fußstapfen.....	45
Abbildung 36: Beispiel eines Kinderbus; hier finden bis zu sechs Kinder einen Sitzplatz (Quelle: Homepage Winther)	46
Abbildung 37: Karte zur Maßnahmenentwicklung Walking-Bus für die Kita Villa Lu	48
Abbildung 38: Temporäre Spielstraße (Frankfurt)	50
Abbildung 39: Beispielbilder des bewegungsfördernden Außenbereichs der Kita Springmaus in Berlin	55
Abbildung 40: Potentielle Nutzung des Außenbereichs der Villa Lu	56
Abbildung 41: Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagements.....	57

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht Schaffung von attraktiven Aufenthaltsräumen	30
Tabelle 2: Maßnahmenübersicht Schaffung von breiten und nutzbaren Gehwegen	36
Tabelle 3: Maßnahmenübersicht Schaffung von sicheren Querungen	39
Tabelle 4: Maßnahmenübersicht Schulwegsicherung auf zentralen Schulwegrouten	41
Tabelle 5: Maßnahmenübersicht Walking Bus Kita Villa Lu	47
Tabelle 6: Maßnahmen Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit	52
Tabelle 7: Evaluationsindikatoren Kita	60
Tabelle 8: Evaluationsindikatoren Stadtverwaltung	62

1 Ausgangslage und Zielsetzung

In Deutschland gibt es heute mehr als viermal so viele Autos wie Kinder. Durch die Entwicklung der Städte seit dem Wiederaufbau wurden Kinder stetig aus den Stadträumen verdrängt und auf Spielplätze, Bolzplätze oder in speziell auf ihre Belange zugeschnittene und beschränkte Gebäude verbannt. Ein zusammenhängendes Netz an nutzbaren und beispielbaren Räumen ist verloren gegangen. Heute leben viele Kinder auf einzelnen Inseln, verbunden mit dem Taxi Mama oder Papa.

Kinderfreundliche Stadt- und Verkehrsplanung und die Möglichkeiten zum selbstbestimmten Spielen wirken sich maßgeblich auf die Lebensqualität und Entwicklungschancen von Kindern aus. Hierfür ist eine umfassende Förderung der Nahmobilität notwendig. Gerade die städtischen öffentlichen Räume sind essenziell für ein gesundes Aufwachsen der Kinder. Kinderfreundliche öffentliche Räume werden als Spiel-, Bewegungs-, Erlebnis- und Bildungsraum benötigt. Dieses Bewusstsein ist bei vielen Eltern nicht vorhanden.

Eine Insel bildet die „Kita“, auf der die Kinder auf dem elterlichen (Arbeits-)Weg vorbeigebracht werden. Wird der Arbeitsweg mit dem Auto zurückgelegt, erfolgt meist auch der Weg zur Kita mit dem Auto. Im Gegensatz zu Schulkindern müssen Kindergartenkinder in der Regel bis ins Gebäude begleitet werden. Dies bedeutet, dass das Fahrzeug nicht nur gehalten, sondern verlassen, also geparkt, werden muss. Demzufolge entsteht tagtäglich ein Verkehrschaos vor den Kitas. Während Mobilitätsmanagement für Schulen schon vielfach erprobt wird, ist das Thema Mobilitätsmanagement für Kitas noch recht neu, welches die Ansprüche an Eltern, Einrichtung und das Umfeld besonders berücksichtigen muss. Da die Kita-Kinder kleiner und unselbständiger als Grundschulkinder sind, ist eine eigenständige Mobilität noch nicht vorhanden. Daher ist eine gute, sichere und komfortable Begleitmobilität zu konzipieren und anzubieten.

Die Kita Villa Lu ist als Pilotprojekt landesweit die erste Kindertagesstätte, für die vor der Eröffnung bereits ein Mobilitätskonzept erarbeitet wird. Ziel ist die eigenständige und sichere Mobilität der Kita-Kinder. Auch der Hol- und Bringverkehr mit PKWs soll reduziert werden. Die Konzepterstellung wird vom Land NRW gefördert und von der Stadt sowie dem Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitet.

Die Grundsteinlegung der Kindertagesstätte erfolgte am 29.03.2019. Die Eröffnung erfolgte am 01.02.2021.

Im Rahmen des Konzeptes soll ein umfassendes Mobilitätsmanagement für die Kita erarbeitet werden, welches neben einem kinderfreundlichen Umfeld auch das betriebliche Mobilitätsmanagement und die kommunikativen Elemente umfasst. Abschließend wird ein Evaluationskonzept aufgezeigt, das durch die Stadt oder den Träger der Einrichtung regelmäßig durchgeführt werden soll.

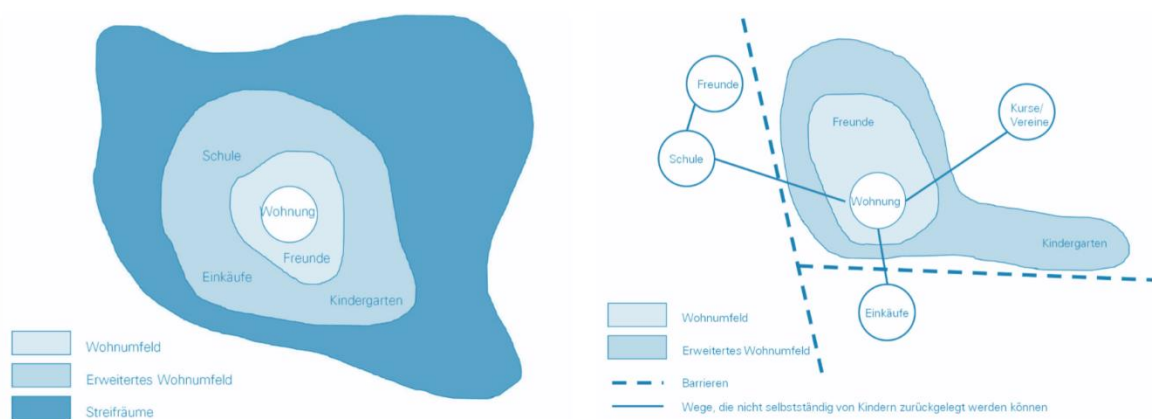
Abbildung 1: Auszug aus dem B-Plan



2 Kindermobilität

Die Mobilität von Kindern hat sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert. Während sich Kinder früher ihre Umwelt in konzentrischen Kreisen um den Wohnort herum angeeignet haben, passiert dies aktuell in Lebensrauminseln (vgl. Abbildung 2). Ausschlaggebend dafür sind kinderunfreundliche Planungen, die Spiel- und Aufenthaltsflächen immer weiter zurückgedrängt oder verinselt haben. Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und der damit verbundene Umbau zu autogerechten Städten trug ebenfalls dazu bei, dass für Kinder unüberwindbare Barrieren entstanden sind. Darüber hinaus befürchten viele Eltern, dass ihre Kinder aufgrund der vielen Pkw im Straßenverkehr zu Schaden kommen und fahren ihre Kinder daher mit dem Pkw zu den Einrichtungen (z.B. Kindergarten, Schule, Sport, Musikunterricht etc.). Diese Hol- und Bringdienste führen zu weiteren Pkw-Fahrten und verschärfen die Situation gerade vor Schulen und Kindergärten immens. Viele Kommunen und Städte haben diese Problematik erkannt und machen sich auf den Weg zu einer kinderfreundlichen Verkehrsplanung und damit zu kinderfreundlichen Kommunen und Städten. Hierfür müssen Wegebeziehungen geschaffen werden, die den Anforderungen der Kinder mit verschiedenen Altersklassen und deren Eltern entsprechen, um ein Umsteigen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu erreichen (insbesondere Fuß und Rad). Dabei muss besondere Rücksicht auf die entwicklungsstandspezifischen Lern- und Verhaltensvoraussetzungen von Kindern gelegt werden.

Abbildung 2: Modelle der Aneignung des Lebensraums von Kindern in konzentrischen Kreisen und in Lebensrauminseln



2.1 Entwicklungsstufen von Kindern

Für eine erfolgreiche Verkehrsteilnahme sind verschiedene Kompetenzen wichtig. Gemäß den Unfallforschern der Versicherer (2018: 9ff) sind die Kompetenzen Sehen, Hören, Aufmerksamkeit, motorische Entwicklung, kognitive Funktionen, soziale und emotionale Kompetenz und exekutive Funktionen relevant. Für das Kompetenzfeld Sehen ist besonders hervorzuheben, dass ab 6 Monaten die Sehschärfe physiologisch vergleichbar ist mit der von Erwachsenen, allerdings ist die

periphere Wahrnehmung erst ab 7 Jahren voll entwickelt. Für Kindergartenkinder ist die Unterscheidung, ob ein Fahrzeug steht oder rollt, nicht möglich. Auch die Einschätzung von Gefahren, Entfernungen und Geschwindigkeiten fällt schwer. Bei der Kompetenz Hören ist die physische Hörfähigkeit mit 6 Monaten ausgeprägt. Das differenzierte Hören, d.h. das Zuordnen zu Objekten und das Richtungshören, entwickelt sich erst im Kindergartenalter. Daueraufmerksamkeit, Aufmerksamkeitszuwendung und die selektive visuelle oder auditive Aufmerksamkeit entwickelt sich erst im Grundschulalter, vorher sind Ablenkungen einfach möglich. Die motorische Entwicklung, wie Motorikkontrolle, Gleichgewicht und Geschicklichkeit bildet sich bis zur Grundschule weitestgehend aus. Da die kognitiven Funktionen bei Kindergartenkindern noch nicht vollständig entwickelt sind, fallen das Verständnis und die Beachtung von Regeln oder Gefahren und deren Antizipation schwer. Auch die soziale und emotionale Kompetenz entwickelt sich im Kindergartenalter weiter aus, sodass erst in der Schule das Verständnis über gefährliche Situationen und Risiken mit Rückkopplung auf das eigene Verhalten möglich sind. Die exekutiven Funktionen, wie Multitasking, Handlungsplanung oder Problemlösefähigkeiten, werden erst im frühen Grundschulalter entwickelt, vorher kann es hier bei gefährlichen Situationen zu Panikreaktionen oder Angst kommen (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft 2018: 14-54). Limbourg (2008) geht davon aus, dass Kinder erst ab 8 Jahren sicher alleine zu Fuß unterwegs sein können, denn ab diesem Alter können Entfernungen richtig eingeschätzt werden und der Bewegungsdrang kann kontrolliert werden (vgl. Abbildung 3). Eigenständige Mobilität ist für die Entwicklung von Kindern dennoch auch in jungen Jahren sehr wichtig.

Abbildung 3: Mobilitätsverhalten von Kindern



Quelle: Limbourg, 2008

Vor dem Hintergrund der Mobilität von den Kindern der Kita-Villa Lu bedeutet dies, dass eine eigenständige Mobilität noch erlernt werden muss. Die für eine sichere Teilnahme im Straßenverkehr notwendigen Fähigkeiten bilden sich erst noch aus. Daher ist es besonders wichtig mit den Kindern begleitete Fußwege zurückzulegen und ihnen die Anforderungen des Straßenverkehrs näher zu bringen. Dies geschieht am Besten in Bereichen, die für Kinder einsehbar und erlebbar sind. Der tägliche Weg zur Kita stelle hier eine wichtige Möglichkeit dar, um Kinder bei dieser wichtigen Entwicklung zu begleiten und sie bei der Entwicklung der Fähigkeiten zu unterstützen. Hieraus ergibt sich ein wesentlicher Grund zur Einrichtung eines Walking-Bus (siehe Kapitel 4.5) insbesondere für Kinder, die ansonsten von ihren Eltern mit dem Auto gebracht würden. Die Entwicklung von kinderfreundlichen Strukturen im Stadtteil kommt auch den Kindern zugute, die im Stadtteil wohnen und im Alltag (zum Beispiel auf dem Weg zur Eisdiele oder zum Supermarkt) die Fähigkeiten zur selbstständigen und sicheren Mobilität erlernen.

2.2 Vorteile eigenständiger Kindermobilität

Auch wenn einige Kompetenzen bei Kindern noch nicht vollständig entwickelt sind, so hat die Förderung einer möglichst frühen, eigenständigen Mobilität viele Vorteile für die Kinder, wobei bis zum Grundschulalter insbesondere die Begleitung eines Erwachsenen notwendig wird. Ein Kind, das viel Bewegung hat, lernt seine persönlichen Grenzen und auch die Grenzen der anderen Kinder besser kennen und einzuschätzen. Kinder lernen Emotionen auszudrücken, Kräfte zu messen und Lösungsstrategien zu entwickeln. Der natürliche Bewegungsdrang kann sich mit dem Alter verlieren, wenn er als Kind nicht ausgelebt werden darf. Dies kann zu Ungeschicklichkeit, Übergewicht und Krankheiten, wie Herz-Kreislaufschäden oder Diabetes Typ-II führen. Außerdem weisen Kinder mit eingeschränkter Bewegung eine geringere soziale, emotionale und geistige Entwicklung auf. Kinder, die sich frei bewegen dürfen, sind selbstständiger, kreativer und besitzen eine höhere soziale Kompetenz, als Kinder, die sich meistens in Räumen aufhalten und sich nicht bewegen (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2014: 14f). Hüttenmoser (1996) fand außerdem heraus, dass „Kinder, die ihre Wege nicht selbstständig gehen dürfen [...] eine um 13% geringere Reaktionsfähigkeit, eine um 22% verminderte feinmotorische Geschicklichkeit, eine um 35% geringere körperliche Gewandtheit und ein um 40% geringeres Gleichgewichtsvermögen haben. Die Zahl der sozialen Kontaktpersonen ist um 25% und die der Spielkameraden um 77% geringer. Die Kreativität ist um 15% geringer und die Selbstständigkeit und Ausdauer bei eigenen Arbeiten ist um 47% vermindert.“

Das Zurücklegen eigener Wege stärkt aber auch das Selbstbewusstsein des Kindes. Wenn gemeinsam mit Freunden zur Schule gegangen wird, stärkt das die sozialen Bindungen und erhöht die Aufnahmefähigkeit und Lernbereitschaft im Unterricht. Um eigenständige, nachhaltige Mobilität von Kindern zu fördern und sicher zu gestalten gibt es verschiedene Maßnahmen, die in diesem Mobilitätskonzept vorgestellt werden.

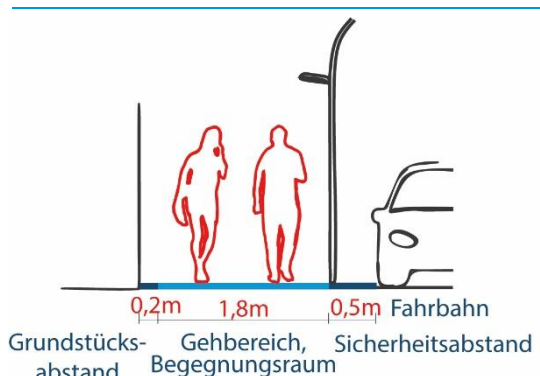
2.3 Handlungsfelder auf dem Weg zu kinderfreundlichen Wegen

Eigenständige Kindermobilität hängt sowohl von den infrastrukturellen Voraussetzungen, aber auch von der persönlichen Entwicklung des Kindes ab. So bedarf korrektes Verhalten im Straßenverkehr Erziehung und Übung. Erziehungsberechtigte und ErzieherInnen sollen daher früh mit einer Sensibilisierung der Kinder über die Gefahren und das sichere Verhalten im Verkehr beginnen. Gemeinsam zu Fuß zurückgelegte Wege eignen sich dazu besonders, da die Kinder in der Praxis von den Erwachsenen lernen können.

Um Wege kinderfreundlich zu gestalten, ergeben sich jedoch auch einige Handlungsfelder, die die Stadt durch konkrete Planungen angehen kann:

- Infrastrukturelle Grundlagen müssen geschaffen werden, die es Kindern ermöglicht, sich eigenständig fortzubewegen z.B. sichere Wege und sicheres Queren.
- Darüber hinaus müssen auch Aufenthalts- und Spielflächen so gestaltet sein, dass Kinder diese sicher und gerne benutzen.
- Sowohl Eltern als auch andere Verkehrsteilnehmende müssen über die Vorteile eigenständiger Mobilität informiert werden und im Straßenverkehr besondere Rücksicht nehmen. Es muss eine Sensibilisierung über die Belange von Kindern im Straßenraum geben, sowohl für die Verwaltung als auch für andere Verkehrsteilnehmende.
- Es muss für Kinder die Möglichkeit geben, den korrekten Umgang im Straßenverkehr zu erlernen z.B. im Kindergarten.

Abbildung 4: Lichtraumprofil Fußgänger



Verkehrsinfrastruktur

Infrastrukturelle und verkehrsplanerische Gegebenheiten können Wege für Kinder sicherer und leichter gestalten. Dabei spielen sowohl Wege zu Fuß, Wege mit dem Rad sowie Wege im ÖV eine wichtige Rolle.

Gehwege sollten daher dem Mindeststandard (2,50m) entsprechen und auch ein nebeneinander Laufen oder Passieren erlauben (siehe Abbildung 4). Auch ein Laufrad, Dreirad, Kinderwagen, Kinderbus, Rollstuhl oder Rollator benötigt diese Breiten. Diese Bereiche sind frei und sicher zu halten, dazu zählt unter anderem das Zurückschneiden von Bäumen, Büschen und weiterer Vegetation, das Zurücknehmen von Geschäftsauslagen und das Verhindern von Gehwegparken. Die Oberfläche und die Schrägneigung der Gehwege ist insbesondere auch für Leute mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator sicher und angenehm zu belaufen und zu gestalten. Gehwege und insbesondere Kinderwege sollen gut beleuchtet sein. Treppenanlagen und Unterführungen sollen sicher und mit gutem Halt geplant werden. Hierzu eignet sich besonders ein Doppelgeländer.

Für Kreuzungsbereiche ergeben sich für Kinder besondere Gefahren, da sie aufgrund ihrer geringen Körpergröße schlecht gesehen werden und selbst über Hindernisse schlecht sehen können. Daher müssen Kreuzungsbereiche hindernisfrei gestaltet werden, die Vegetation darf im Kreuzungsbereich z.B. an Aufstellflächen nicht höher als 50 cm sein und gute Sichtbeziehungen müssen hergestellt und gewährleistet werden.



Bevorzugte Querungsorte können durch Piktogramme oder farbige Steine markiert werden. Sie geben Kindern einen Hinweis, an welcher Stelle sie die Straße am sichersten überqueren können.

An Querungen mit Lichtsignalanlagen sollen Ampeltaster auf Kinderhöhe angebracht sein und die Wartezeit bis zur Grünphase deutlich verkürzt werden, auf eine Mindestwartezeit an Bedarfsampeln sollte – wenn nicht in einer Grünen Welle geschaltet – komplett verzichtet werden. Auch die Mindestgrünzeit bzw. die Räumzeit sollte verlängert werden. Die Wartezeit für Kinder sollte maximal 20 Sekunden betragen. Die Grünzeiten sind der Gehgeschwindigkeit von Kindern und älteren Menschen anzupassen. Im Bereich um Schulen, Kindergärten und weiteren Einrichtungen, bei denen ein hoher Besucherverkehr zu erwarten ist, sind die Aufstellflächen großzügig zu gestalten und deutlich von der Fahrbahn abzutrennen.

An Querungen mit einem Fußgängerüberweg oder einer Mittelinsel ist ebenfalls auf gute Beleuchtung, Sichtbeziehungen und das Freihalten von ruhendem Verkehr oder anderen Hindernissen zu achten. Die Querungshilfen sind wie auch die Aufstellbereiche an die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs anzupassen. Auch Gehwegnasen sind eine Möglichkeit Zufußgehenden das Queren zu erleichtern. Querungsanlagen sollten alle 100 m bis max. 200 m angelegt werden, um sichere Kinderwege zu gewährleisten.

Die reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist ebenfalls ein wichtiger Punkt, der das sichere Queren von Straßen gewährleisten kann. Zu beachten ist ebenfalls die Barrierefreiheit, welche nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen, sondern im Rahmen von Kindermobilität auch besonders für Eltern mit Kinderwägen oder Kinder mit Roller, Dreirad o.ä. relevant ist.

Auch das Laufrad und Fahrrad bietet Kindern und Familien eine schnelle und nachhaltige Möglichkeit sich fortzubewegen. Ein durchgängig befahrbares Radwegenetz auf breiten, attraktiven und sicheren Radwegen, ist für die Kindermobilität unerlässlich. Querungsmöglichkeiten und vor allem Querungshilfen sind so zu gestalten, dass Kinder sich mit Fahrrädern aufstellen können. Wie auch schon beim Fußverkehr, sind auch beim Radverkehr sichere Querungen mit guten Sichtbeziehungen erforderlich. An den Einrichtungen aber auch im gesamten Stadtgebiet sind ausreichend und diebstahlsichere Radabstellanlagen bereitzustellen. Hierbei sollten auch bewusst Plätze für Kinderräder, Lastenräder oder Räder mit Anhänger vorgehalten werden.



Für Kinder und Familien, denen es nicht möglich ist zu Fuß oder mit dem Rad zum Kindergarten oder zur Schule zu kommen, sollte auch der ÖPNV an die besonderen Bedürfnisse angepasst werden. Haltestellen sind barrierefrei und sicher zu gestalten und mit einem Häuschen und Sitzgelegenheiten zu versehen. An Schulen und anderen Orten mit hoher Frequentierung sind die Warteflächen anzupassen. Wo Auslastung und Platz es zulassen, können ebenso kleine Spielelemente eingefügt werden, um



die Wartezeit zu verkürzen. Die Fahrzeuge müssen ausreichend Platz für die Kinder und auch für Kinderwägen etc. haben. Der Fahrplan sollte mit den Schulen und Einrichtungen in der Umgebung abgesprochen und die Kapazität zu den Spitzenstunden erhöht werden. Der Nahverkehr ist zu beschleunigen. Die Preise für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs sind erschwinglich zu halten und für Kinder sollten extra Tarife eingeführt werden.

Spiel- und Aufenthaltsräume

Das Umfeld von Kindergärten und Schulen, aber auch Wohnbereiche, sollten so gestaltet werden, dass Spiel- und Sitzmöglichkeiten leicht zu finden sind. Naturräume und freie Orte, an denen Kinder mit ihrer Fantasie spielen können, sind zu installieren. Ein kinderfreundliches Leitsystem hilft Kindern, sich in ihrer Umgebung zurecht zu finden und fördert somit das Selbstvertrauen. Spiel- und Aufenthaltsorte sind durch sichere und attraktive Wege zu vernetzen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Wege und die Umgebung sollten so gestaltet sein, dass sich Kinder und Familien sicher und wohl fühlen.

Abbildung 5: Beispiele für Spielelemente im Straßenraum



Spielelement zum Balancieren



Raupe zum Balancieren und Klettern



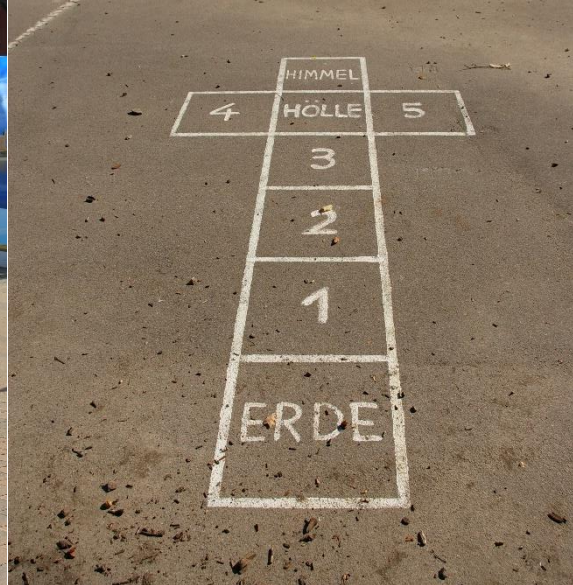
Wipp Element im öffentlichen Raum



Wippe im Straßenraum



Spielement zum Drehen / Kreisel



Himmel und Hölle Spiel

Quelle: Planersocietät

3 Kinderfreundliche Infrastruktur in Buisdorf? – eine kurze Bestandsanalyse

Neben dem direkten Kita-Umfeld wird auch ein Großteil des Stadtteils Buisdorf in Bezug auf kinderfreundliche Stadtstrukturen betrachtet. Dies soll den Stadtteil und die dort lebenden Kinder selbst stärken, denn Kinderfreundlichkeit ist für Städte und Stadtteile ein wichtiger Standortfaktor. Durch eine kinderfreundliche Gestaltung des Untersuchungsraums sollen auch die Wege zur Kita und zur Grundschule sicher gestaltet werden. Insbesondere die Grundschüler sollen ihren Schulweg zukünftig möglichst selbstständig zurücklegen. Kindergartenkinder sind auf eine Begleitung durch Erwachsene auf Ihren Wegen angewiesen.

3.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Buisdorf befindet sich im Osten der Stadt Sankt Augustin, unmittelbar südlich der Grenze zur Kreisstadt Siegburg und auf der linken Seite der Sieg. In Buisdorf leben über 3.200 Menschen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst weite Teile des Stadtteils Buisdorf. Die südliche Grenze stellt die Frankfurter Straße dar. Diese bildet gleichzeitig eine große Barriere für die Kinder innerhalb des Stadtteils, weil sie stark befahren und auch baulich an vielen Stellen nicht zu queren ist. Die Straße ist insbesondere aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs belastet. Östliche Grenze ist die Straße „Zum Siegblick“, westliche und nördliche Grenze sind jeweils die Ortsränder.

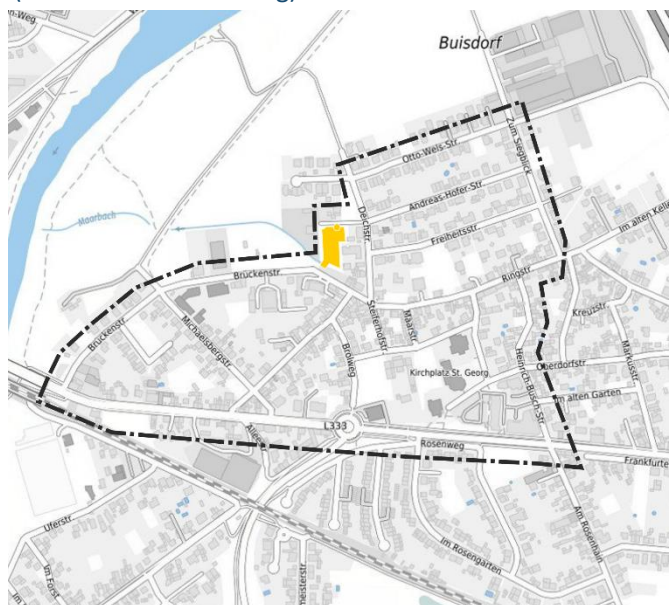
Der Ortsteil Buisdorf befindet sich im Umbruch. Viele Familien ziehen zu, vielfältige Bautätigkeiten sind zu beobachten.

3.2 Die neue Kindertagesstätte Villa Lu

Am nordöstlichen Rand des Untersuchungsgebietes entsteht am Siedlungsrand gelegen eine neue Kita für insgesamt 70 Kinder. Hierdurch steigt deutlich die Verkehrsnachfrage an. Selbst wenn ein Großteil der Kinder aus Buisdorf selbst kommen würde, ist mit einem hohen Anteil an Eltern zu rechnen, die ihre Kinder auf dem Weg zur Arbeit/ zurück mit dem Auto zur Kita bringen/ oder

Abbildung 6: Abgrenzung Untersuchungsgebiet mit Standort Kita Villa Lu

(Großansicht im Anhang)



abholen. Eine möglichst kinderfreundliche und stadtverträgliche Abwicklung der notwendigen Hol- und Bringverkehre wird von allen Seiten angestrebt. Im Februar 2021 wurde die Kita Villa Lu eröffnet.

Geplante Anlagen für eine kinderfreundliche und stadtverträgliche Mobilität

Im Rahmen der detaillierten Bauplanungen zur Kita Villa Lu wurden bereits vielfältige Maßnahmen entwickelt, um das Holen und Bringen der Kinder mit dem Pkw möglichst unattraktiv zu machen und das Bringen mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu fördern. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Einrichtung von 2 Kfz-Stellplätzen für die Eltern im Bereich des Spielplatzes, sodass die Sackgasse von den Eltern nicht befahren wird und einen Schutzraum für die Kinder bildet
- Bau von Anlehnbügel für insgesamt 36 Fahrräder in unmittelbarer Nähe zum Eingang
- Bau von Parkboxen für 6 Kinderroller
- Einrichten von 4 Kfz-Stellplätzen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Errichten von 1 Kfz-Behindertenparkplatz

Die Baugenehmigung ist mit Auflagen erteilt worden. Durch die Reduzierung des Parkplatzschlüssels verpflichtet sich die KiTa über die Baugenehmigung an die dauerhafte Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements, mit dem Ziel die Hol- und Bringverkehre sowie die betrieblichen Verkehre verträglich abzuwickeln. Die Kita-Leitung wie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden in ihrer Vorbildrolle geschult und tragen das Mobilitätsmanagement mit. Die Eltern werden durch die KiTa in das Mobilitätsmanagement eingebunden.

Abbildung 7: Zufahrtsstraße zur neuen Kita Villa Lu, die nur durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter/ Lieferanten mit dem Kfz befahren werden soll



Erreichbarkeit

Buisdorf ist insgesamt gut über das lokale und regionale Straßennetz eingebunden. Die L333 führt durch den Ortskern von Buisdorf und gewährleistet eine gute Erreichbarkeit aus Siegburg, die L121 führt in den Ortskern von Sankt Augustin – auch in diese Richtung/ aus dieser Richtung ist die zukünftige Kita Villa Lu gut angebunden. Die L121 führt weiter in Richtung A560, die A3 hat einen direkten Anschluss am östlichen Siedlungsrand von Buisdorf. Die Erschließung innerhalb von Buisdorf kann aufgrund der schmalen Straßen und vorhandenen Tempo-30-Zonen zu Konflikten führen. Aus diesem Grund wird der Ansatz eines Walking Bus verfolgt, bei dem die Kita-Kinder im direkten Umfeld der Hauptverkehrsstraßen sicher abgegeben und gemeinsam den letzten Weg zur Kita zu Fuß bewältigen. So sollen die Wohnstraßen in Buisdorf möglichst von zusätzlichem Verkehr freigehalten werden.

Über die zwei vorhandenen Haltestellen des ÖVs, die halbstündlich durch zwei Buslinien bedient werden, kann sowohl die Kita Villa Lu als auch die geplante Walking Bus-Haltestelle im Ortskern gut erreicht werden. Die vorhandenen Buslinien 527 und 529 fahren in Richtung Siegburg, Sankt Augustin Zentrum und Hennef.

Zu Fuß ist die zukünftige Kita Villa Lu aus weiten Teilen von Buisdorf innerhalb eines 500m Radius zu erreichen. Die angrenzende Lage zur Wohnbebauung bedeutet ein gutes Potenzial für die räumliche Erschließung, da insbesondere Familien aus Buisdorf selbst die Einrichtung nutzen sollen. In einem Radius von 300 Metern befinden sich bereits zahlreiche Wohnhäuser; in einem Radius von 500m liegt bereits der Großteil der Wohngebiete sowie die Ortsmitte von Buisdorf.

Mit dem Fahrrad wird die Kita Villa Lu gut erreichbar sein (siehe Abbildung 9). Für Personen innerhalb von Buisdorf beträgt die maximale Fahrzeit mit dem Fahrrad 5 Minuten. Innerhalb von 10 Minuten kann die Kita aus den benachbarten Stadtteilen erreicht werden. Aus dem Zentrum von Sankt Augustin beträgt die Fahrzeit mit dem Fahrrad ca. 25 Minuten. Jedoch sollten die Radwege teils in ihrer Qualität verbessert werden und geprüft werden, ob die Verbindung Zentrum-Buisdorf gestärkt werden kann.

Abbildung 8: Erreichbarkeit der Kita Villa Lu

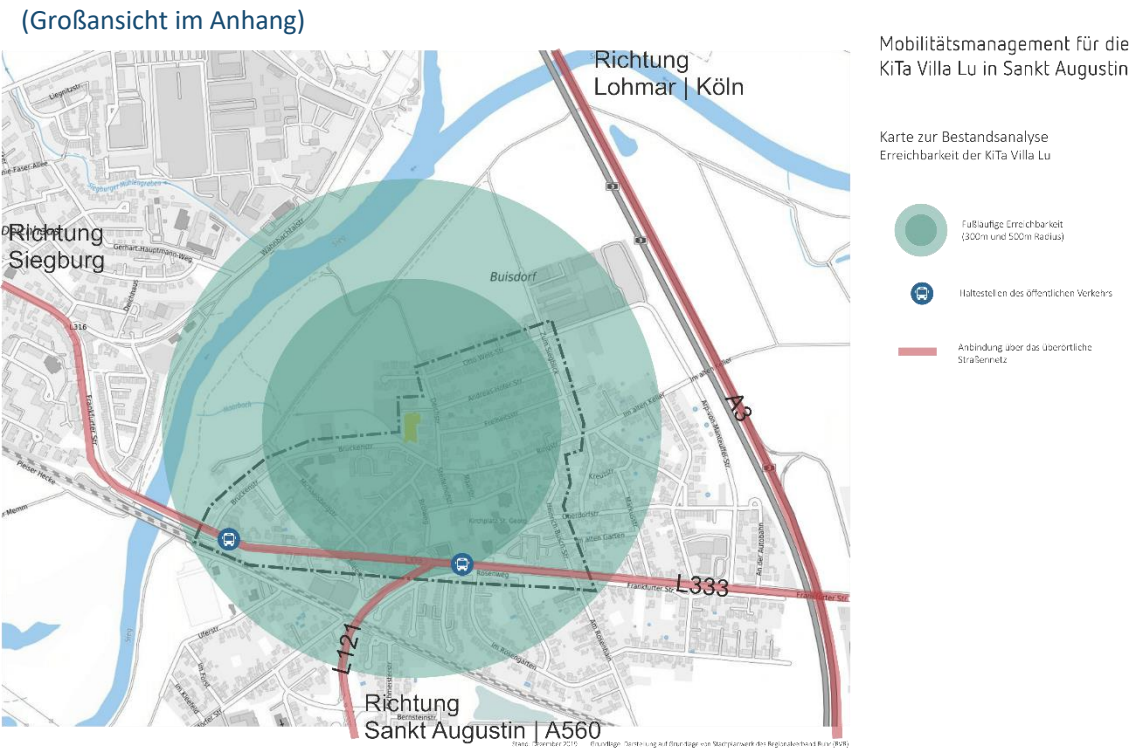
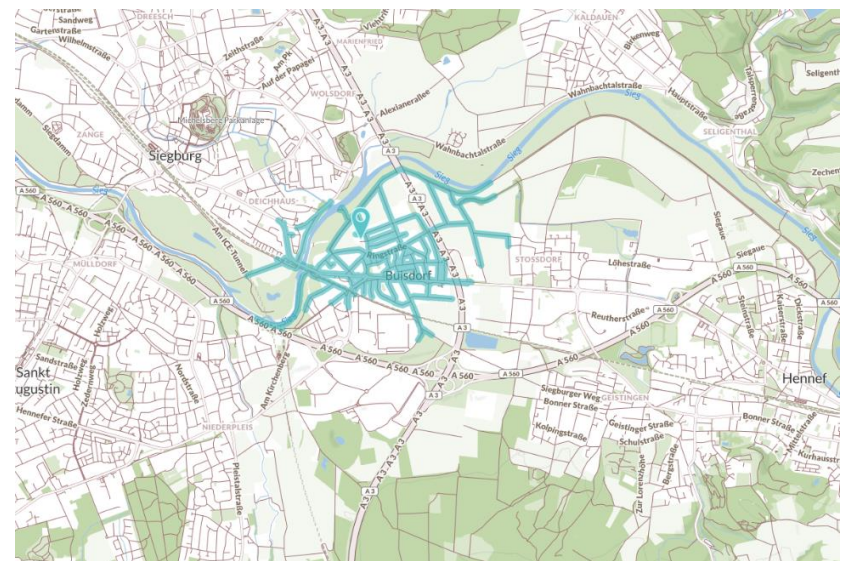


Abbildung 9: Erreichbarkeit der Kita Villa Lu mit dem Fahrrad
(Fahrzeit: Oben 5 Minuten. Mitte 10 Minuten. Unten 15 Minuten)





Quelle: https://map.bikecitizens.net/de-bonn#/!/0/1/-/*5

3.3 Soziale Infrastruktur für Kinder und Familien

Um einen Stadtteil für Kinder und Familien attraktiv zu machen, bedarf es sozialer Infrastrukturen. Im Untersuchungsgebiet befindet sich aktuell bereits ein Kindergarten sowie eine Grundschule. Hinzu kommt der Ortskern von Buisdorf mit einem Supermarkt, einer Apotheke, einer Eisdiele und einem Jugendzentrum. Zweimal die Woche gibt es eine mobile Sparkasse. Diese Einrichtungen bilden den Ortskern, liegen jedoch räumlich voneinander getrennt, sodass ein in sich stimmiger und gefasster Anziehungspunkt nicht entsteht. Die Frankfurter Straße stellt als Ortsdurchfahrt eine große Barriere zu den südlich gelegenen Wohnstandorten dar.

Im gesamten Stadtteil Buisdorf gibt es zwei öffentliche Kinderspielplätze. Im öffentlichen Raum sind keine weiteren Spielelemente zu finden. Auch die vorhandenen öffentlichen Plätze am Haus Buisdorf sowie an der Filialkirche Sankt Georg sind für Kinder und Familien wenig ansprechend. Insbesondere der Platz am Haus Buisdorf wird weitestgehend zum Parken genutzt. Bei einer

Umgestaltung des Platzes sollten die Belange von Kindern, Jugendlichen und Familien mit in den Fokus genommen werden.

Die vorhandenen Bushaltestellen entlang der Frankfurter Straße sind teilweise barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle „Sankt Augustin Buisdorf“ weist keinen Nachbesserungsbedarf auf: es gibt Sitzmöglichkeiten, eine Überdachung, barrierefreie Zugänge und der Bussteig ist barrierefrei ausgebaut. An der Haltestelle „Sankt Augustin Brückenstraße“ fehlen Sitzgelegenheiten und eine Überdachung, jedoch werden diese derzeit aufgrund von Platzmangel (derzeit: Mitbenutzung des Bürgersteigs durch Radverkehr) nicht eingerichtet. Zwei Buslinien fahren jeweils im Halbstundentakt zu den nächstgelegenen Bahnhöfen (Siegburg, Hennef und Bonn).

Abbildung 10: Platz Haus Buisdorf inkl. Zugang Frankfurter Straße und Jugendzentrum



Abbildung 11: Impressionen Supermarkt inkl. Zugang Frankfurter Straße



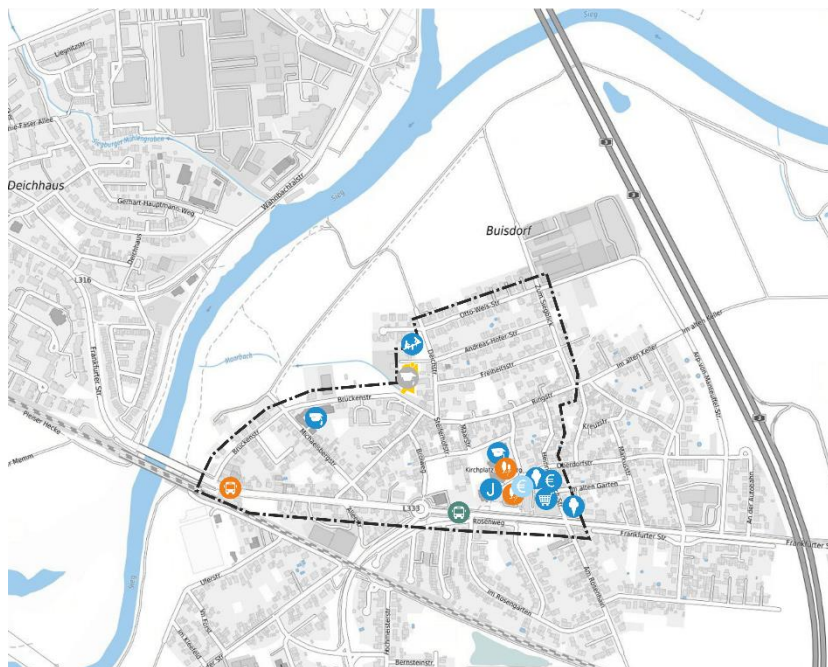
Abbildung 12: Spielplatz an der Deichstraße



Abbildung 13: Bushaltestelle Brückenstraße

Abbildung 14: Analysekarte | Soziale Infrastruktur für Kinder und Familien¹

(Großansicht im Anhang)

Mobilitätsmanagement für die
KiTa Villa Lu in Sankt AugustinKarte zur Bestandsanalyse
Soziale Infrastruktur für Kinder und Familien

- Kindergarten oder Grundschule
- Spielplatz
- Jugendzentrum
- Supermarkt
- Eisdielen / Gastronomie
- Apotheke
- Geldinstitut
- Geldinstitut mit beschränkten Zugangszeiten (Mobile Filiale; Di 9:20 - 10:20; Do 14:20 - 15:20)
- Platz mit geringer Aufenthaltsqualität für Kinder
- Bushaltestelle, barrierefrei
- Bushaltestelle, nicht barrierefrei

3.4 Zustand der Gehwege

Die Zustände der Gehwege im Untersuchungsgebiet entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen der EFA (Empfehlungen für Fußgängeranlagen), da insbesondere die Mindestbreiten nicht eingehalten werden. Eine Ausnahme spielen hier die Gehwege entlang der Frankfurter Straße, die eine Gehwegbreite von über zwei Metern aufweisen. Die sehr schmalen Gehwege im Wohngebiet nördlich der Frankfurter Straße sind der Stadtstruktur geschuldet und historisch gewachsen. Teilweise fehlen beidseitig oder auf einer Straßenseite Gehwege oder diese sind zu schmal für die Benutzung mit Rollator und Kinderwagen. An einigen Stellen werden die schmalen Gehwege durch weitere

¹ Hinweis: Die Karten sind in großformatiger im Anhang enthalten.

Engstellen wie Baumscheiben, Blumenkübel oder Stromkästen verschmälert. Die Benutzung einiger Gehwege wird auch durch eine schlechte Wegeoberfläche erschwert.

Ein Teil der Brückenstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, welcher in der Gestaltung sehr gelungen ist. Durch die geringe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs können zu Fußgehende und auch Kinder hier sicher gehen. Durch den niveaugleichen Ausbau gibt es keine definierten Gehwege, sodass der gesamte Bereich für Zu Fußgehende und auch Kinder zur Verfügung steht.

Abbildung 15: Fehlende oder schmale Gehwege in Buisdorf



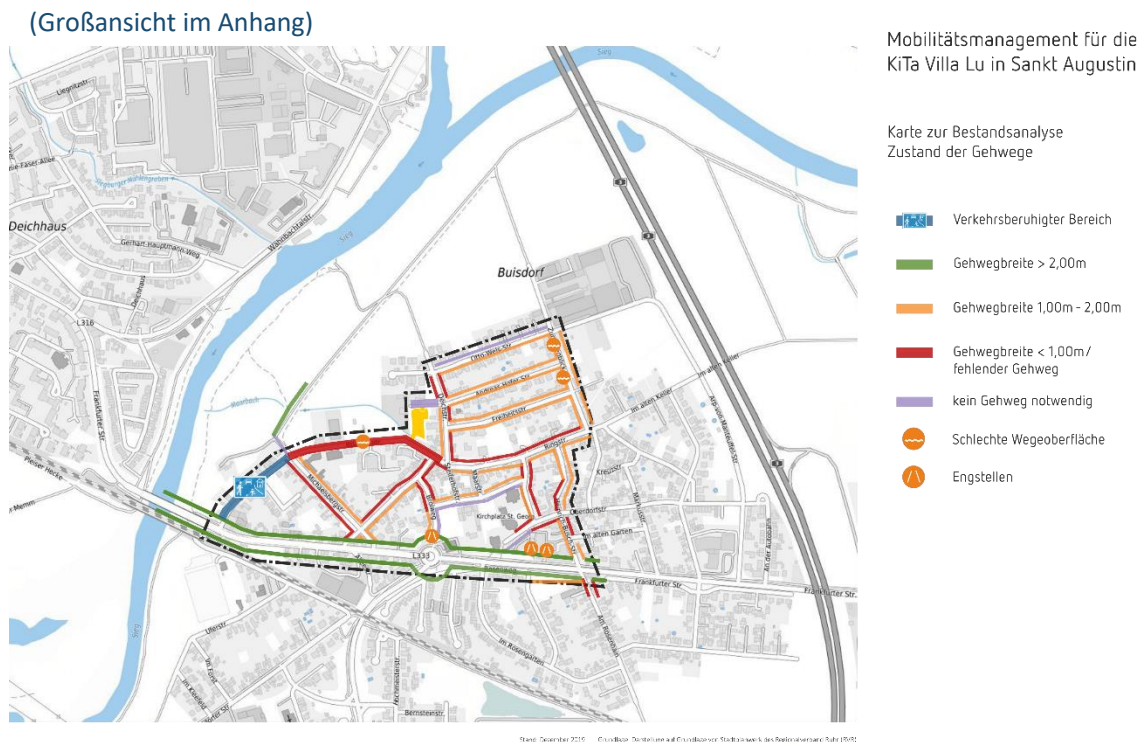
Abbildung 16: Engstellen in Buisdorf (dauerhaft/ temporär)





Abbildung 17: Verkehrsberuhigter Bereich in der Brückenstraße



Abbildung 18: Analysekarte | Zustand der Gehwege ²

3.5 Querungsmöglichkeiten

Querungen von Fahrbahnen stellen für Fußgänger allgemein und Schulkinder im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Die Frankfurter Straße gilt als große Barriere im Stadtteil. Sie kann über Mittelinseln, die Zebrastreifen am Kreisverkehr und Ampeln gequert werden. Der maximale Abstand zwischen den Querungsstellen beträgt etwa 230 m. Querungsmöglichkeiten befinden sich an allen wichtigen Punkten, wo ein erhöhter Querungswunsch zu erwarten ist (z.B. an Haltestellen).

Die Mittelinseln sind zum Teil nicht barrierefrei ausgebaut und ihre Aufstellflächen entsprechen nicht den gängigen Maßen³. Auch die Sichtbeziehungen auf der Mittelinsel werden durch hohe Schilder für den Kfz-Verkehr immens behindert, gerade für Kinder ist dies sehr gefährlich.

Neben den Mittelinseln bieten auch weitere Kreuzungsbereiche schlechte Sichtbeziehungen auf dem Weg zur Kita und zur Grundschule. Gerade für Kinder, die teilweise Geschwindigkeiten und Entfernungen nicht richtig einschätzen können, ist es besonders wichtig, frühzeitig gesehen zu werden und sehen zu können. Die Ampeln an der Kreuzung Frankfurter Straße/ Heinrich-Busch-Straße haben sehr lange Rotphasen für zu Fußgehende. Die Wartezeit nach Betätigung des Ampeltasters

² Hinweis: Die Karten sind großformatiger im Anhang enthalten.

³ Tiefe: mindestens 2,00 m, bei Mitbenutzung durch Fahrräder und Rollstuhlfahrer 2,50 m

Breite: 2,50 bis 3,00 m

betrug in der höchsten stichprobenartigen Messung 1,37 Minuten für 8 Sekunden Grünphase. Da jedoch stark variierende Zeiten gemessen wurden (Unterschied <1 min), ist von einer verkehrsmengenabhängigen Steuerung auszugehen. Hier sollte eine maximale Wartezeit von höchstens 45 Sekunden definiert werden. Innerhalb der Grünphase ist eine vollständige Querung der Straße kaum möglich. Da die Ampel ein wichtiger Teil des Schulwegs ist, sollte die Ampelschaltung auf Kinderfreundlichkeit und Barrierefreiheit geprüft und ggf. umprogrammiert werden.

Da zu erwarten ist, dass viele Kita-Kinder mit dem Kinderwagen zur Kita gebracht werden, sind abgesenkte Bordsteine in Querungsstellen nötig. Diese sind an vielen Stellen in Buisdorf noch nicht vorhanden. Auch im Sinne einer Barrierefreiheit für Ältere mit Rollstuhl oder Rollator spielen abgesenkte Bordsteine eine wichtige Rolle.

Abbildung 19: Impressionen Querungen der Frankfurter Straße

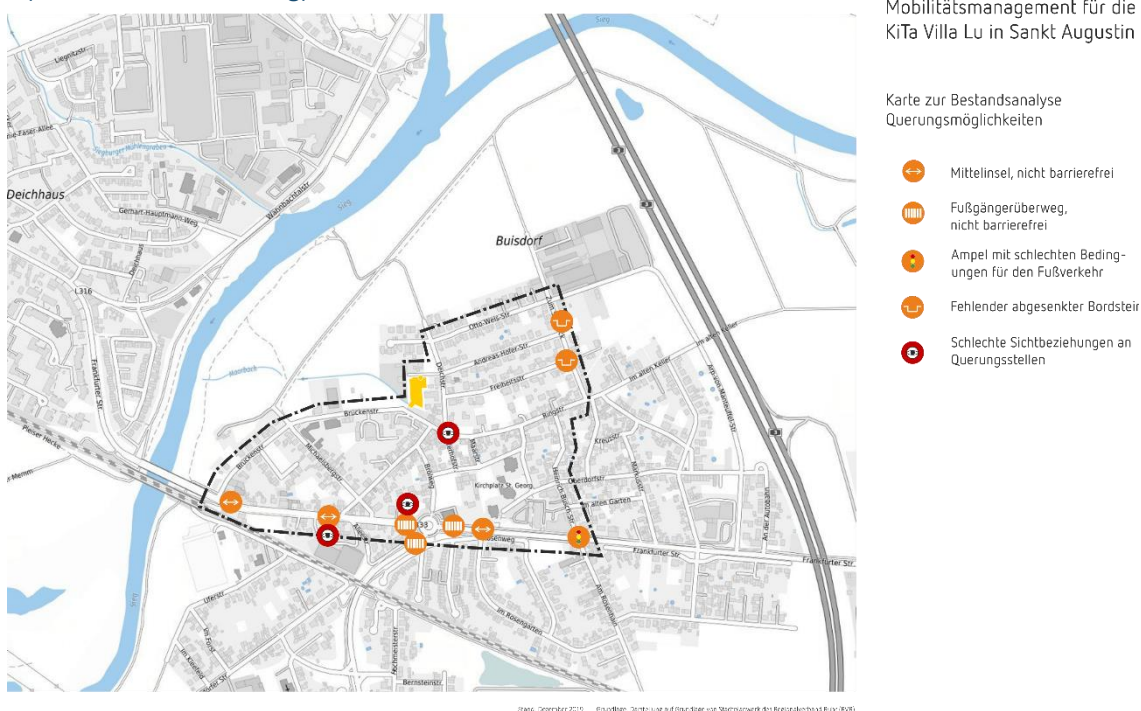


Abbildung 20: Impressionen Querungen der Ringstraße im Bereich Brückenstraße/ Steiferhofstraße



Abbildung 21: Analysekarte | Querungsmöglichkeiten⁴

(Großansicht im Anhang)



3.6 Nutzungskonflikte

In Buisdorf kommt es an einigen Stellen zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern. Nahezu der gesamte Untersuchungsbereich wurde bereits als Tempo-30-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Belastungen durch den fahrenden Kfz-Verkehr zu verringern. Der ruhende Kfz-Verkehr, wenn fälschlicherweise auf Gehwegen oder in Kreuzungsbereichen geparkt wird, führt jedoch zu Behinderungen und Gefährdungen des Fußverkehrs. Teilweise werden die Gehwege durch Falschparker so schmal, dass zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Insbesondere, wenn Bordsteine vorhanden sind, kann es für Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen zu Problemen kommen. Zusätzlich schränken

⁴ Hinweis: Die Karten sind großformatiger im Anhang enthalten.

parkende Autos insbesondere das Sichtfeld und die Sichtbarkeit von Kindern stark ein, sodass das Queren zur Gefahr werden kann.

Auch die gemeinsame Nutzung von Wegen mit dem Radverkehr führt durch unterschiedliche Geschwindigkeiten in manchen Fällen zu Konflikten. Dies ist im östlichen Teil der Frankfurter Straße zu beobachten. Hier fährt der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Insbesondere mit zu Fuß Gehenden, die aus den Wegeverbindungen zum Einzelhandel kommen, können so Konflikte bestehen. Die Aufhebung dieser Regelung strebt die Verwaltung derzeit an, dazu wurden bereits der Landesbetrieb Straßen.NRW und die Kreispolizeibehörde eingebunden. Auf den weiteren Abschnitten wird der Radverkehr im Einrichtungsverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Die Breiten sind ausreichend, sodass hier nur wenig Konfliktpotenzial besteht.

Des Weiteren haben wenige, für den Fußverkehr wichtige Wegeverbindungen in Buisdorf keine Beleuchtung. Dies führt vor allem im Herbst und Winter zu Angsträumen und schränkt die Lust am zu Fuß gehen ein. Es stellt jedoch aufgrund der schlechten Sichtbarkeit von zu Fuß Gehenden, die keine eigene Beleuchtung haben, ein Sicherheitsrisiko dar. Zu betonen ist, dass im Abschnitt der Brückenstraße, die gleichzeitig eine zentrale Verbindung für die Schulkinder ist, bereits Beleuchtung auf Grundlage der Analyse dieses Projekts nachgerüstet wurde.

Die Frankfurter Straße stellt baulich, aber auch aufgrund der dort gefahrenen Geschwindigkeit und der Verkehrsbelastung eine Barriere im Stadtteil dar.

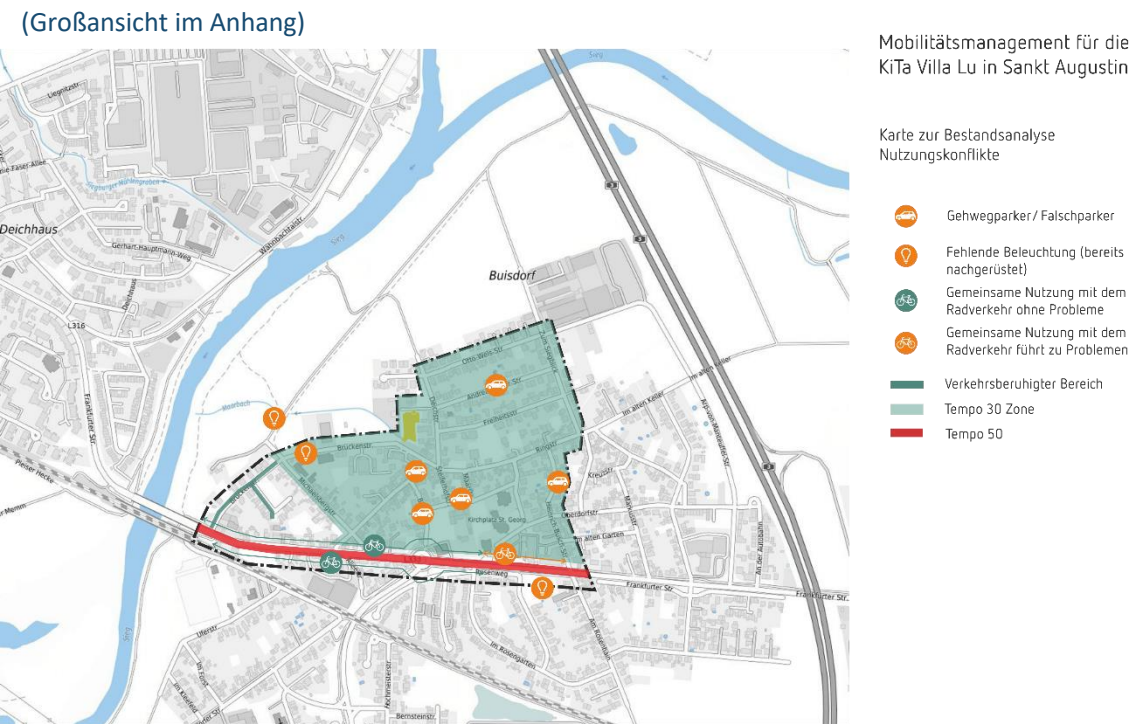
Abbildung 22: Gehwegparker



Abbildung 23: Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entlang der Frankfurter Straße



Abbildung 24: Analysekarte | Nutzungskonflikte⁵



⁵ Hinweis: Die Karten sind in großformatiger im Anhang enthalten.

4 Maßnahmen zur Entwicklung eines kinderfreundlichen Wohnumfelds und sichere Schul- und Kindergartenwege in Buisdorf

„Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator. Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätzen und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.“

(Jan Gehl)

Das gesamte infrastrukturelle Maßnahmenpaket zur Entwicklung eines kinderfreundlichen Wohnumfelds und sichere Schul- und Kindergartenwege für Buisdorf umfasst fünf Maßnahmenpakete, wobei einzelne Maßnahmen in mehreren Paketen vorhanden sein können.

4.1 Schaffung von attraktiven Aufenthaltsräumen

Auch wenn der gesamte Ortsteil Buisdorf für Kinder eigenständig nutzbar sein soll, wird es wichtig sein, zentrale Anlaufpunkte und Aufenthaltsräume zu schaffen. Hierbei spielen insbesondere die Spielplätze sowie die Ortsmitte eine besondere Bedeutung.

(Weiter-)Entwicklung von Spielplätzen (A.01 und A.02)

Im Untersuchungsgebiet in Buisdorf gibt es aktuell einen offiziellen Spielplatz. Dieser ist jedoch in die Jahre gekommen und sollte zeitgemäß umgestaltet werden. Potenzial für einen weiteren Spielplatz bietet die bestehende Freifläche an der Hubert-Wallich-Straße. Hier sollte ein weiterer Spielplatz geschaffen werden. Beide Spielplätze sollten unter der Beteiligung der Kinder und Eltern in Buisdorf gestaltet werden. Bestenfalls ergänzen sich die Spielplätze in Bezug auf die angestrebte Nutzergruppe (z.B. Kindergartenkinder/ Grundschulkinder/ Jugendliche/ Teilbereich für Senioren).

Die gesellschaftlichen Bedürfnisse haben sich verändert und damit auch die Anforderungen an Spielplätze. Während sie früher hauptsächlich für Kinder vorgesehen waren, wandeln sich heute Spielplätze zunehmend zum durchdachten Spiel- und Bewegungsraum, in dem auch verstärkt Jugendliche und Erwachsene miteinbezogen werden.

- Naturnahe Gestaltung des Spielgeländes (Geländemodellierungen, Bepflanzungen, Einsatz von natürlichen Baumaterialien, Bereitstellung von natürlichem Spielmaterial, Wasser)
- Altersgerechte Spielplatzgestaltung (Bereiche für kleinere Kinder in direkter Nähe zu Sitzbereichen für Begleitpersonen; Bereiche für größere Kinder und Jugendbereiche (z.B. Seilbahn, Skatebereiche); Bewegungsorientierte Bereiche mit einer gut bespielbaren Geländestruktur; Ballspielbereiche mit ebenen Flächen; Rückzugsbereiche mit kleinen Raumbildungen, Verstecken, etc.; Verschiedene Kommunikationsbereiche, die teils versteckt, teils exponiert platziert werden sollten)
- Spielplatz als Erholungsraum für Erwachsene/Ältere
- Nutzungsoffene Freiflächen
- Spielangebote und Spielgeräte mit hohem Spielwert
- Barrierefreiheit
- optional: Hundewiesen/Bereiche ohne Verbot von Hunden

Neugestaltung der Ortsmitte (A.03)

Die Ortsmitte nimmt mit den vorhandenen Einrichtungen (Versorgung, Ärzte, Gastronomie) eine wichtige Funktion für den gesamten Ortsteil Buisdorf ein. Die bestehende Gestaltung des Platzes, die Zugänge sowie die räumliche Trennung durch die Bebauung tragen zu einer geringen Aufenthaltsqualität bei. Der öffentliche Raum wird zu großen Teilen zum Parken genutzt. Im Rahmen des „Integrierten Ortsteilentwicklungskonzept Sankt Augustin-Buisdorf“ wird der Platz in seiner Gesamtheit neu entwickelt⁶. Hier sollten insbesondere die Belange von Familien in Form von gut einsehbaren und autofreien Bereichen sowie von Spielelementen und Sitzgelegenheiten berücksichtigt werden. Außerdem ist eine Walking Bus-Haltestelle für den Walking-Bus zur neuen Kita Villa Lu zu integrieren. Die Zugänge sollten möglichst breit und gut einsehbar gestaltet werden, um beispielsweise auch breiten Kinderwagen den Begegnungsverkehr zu ermöglichen. Eine wichtige neue Wegeverbindung würde ein direkter Fußweg über das Gelände des Steiferhofs darstellen. Dieser sollte frei vom Autoverkehr gestaltet werden und würde für den Walking-Bus eine gute Alternative zu der heutigen geplanten Wegführung über die Zissendorfer Straße darstellen.

Auf lange Sicht sollte auch die Frankfurter Straße umgestaltet werden, um die Trennwirkung innerhalb von Buisdorf zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität des Platzes zu erhöhen. Eine stärkere räumliche Ausdehnung des Platzes über die Frankfurter Straße hinaus, sollte im Rahmen der Platzgestaltung geprüft werden. Für die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten gibt es bereits einige gute Beispiele (z.B. Rudersberg (Ruderberg DTV: 11.400Kfz; Buisdorf DTV: ca. 11.000Kfz).

⁶ Hinweis: Das „Integrierte Ortsteilentwicklungskonzept Sankt Augustin-Buisdorf“ wird aktuell (Februar 2021) parallel von einem Gutachterbüro in breiter Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet. Ein Austausch zwischen den Gutachterbüros findet hierbei statt, um insbesondere die Belange des Walking-Bus mit in die Platzgestaltung zu integrieren.

Abbildung 25: Vorher-Nachher-Vergleich der Ortsdurchfahrt in Rudersberg (BW)



Quelle: UBA (2017)

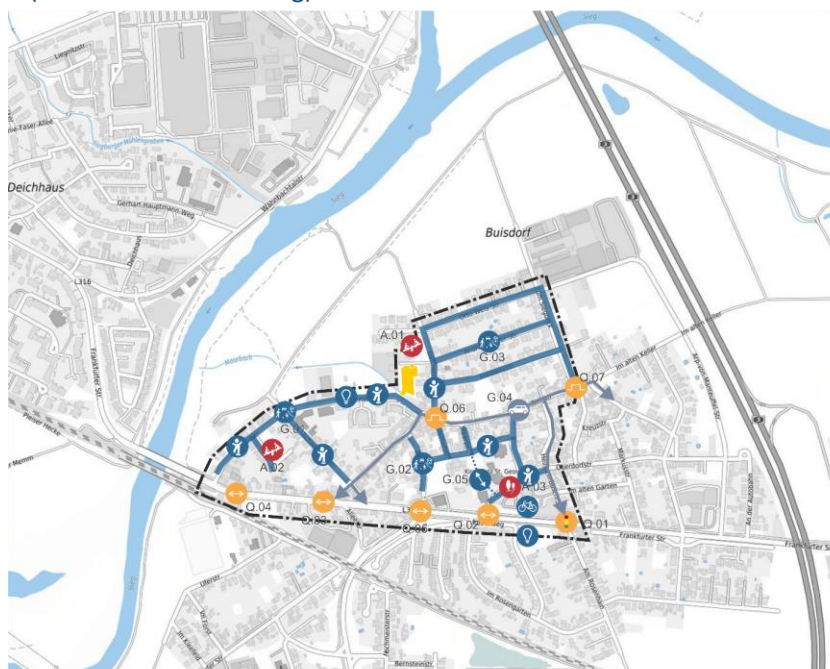
Tabelle 1: Maßnahmenübersicht | Schaffung von attraktiven Aufenthaltsräumen

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
A.01	Spielplatz Deichstraße	Erneuerung des vorhandenen Spielplatzes mithilfe einer Beteiligung von Kindern und Eltern im Stadtteil		X	
A.02	Freifläche Hubert-Wallich-Straße	Neubau eines Spielplatzes mithilfe einer Beteiligung von Kindern und Eltern im Stadtteil		X	
A.03	Ortsmitte Oberdorfstraße	Integration von Spielelementen und Aufenthaltsorten auch für Kinder; Schaffen von sichtbaren und attraktiven Zugängen zum Platz (u.a. Schaffen eines neuen Weges über		X	

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
		das Entwicklungsgelände des Steiferhofs); Integration einer Walking Bus-Haltestelle <i>Hinweis: Die genaue Gestaltung und Aufteilung des Platzes wird im Rahmen des „Integrierten Ortsteilentwicklungskonzept Sankt Augustin-Buisdorf“ entwickelt.</i>			

Abbildung 26: Karte zur Maßnahmenentwicklung | Infrastrukturelle Maßnahmen⁷

(Großansicht im Anhang)



Mobilitätsmanagement für die KiTa Villa Lu in Sankt Augustin

Karte zur Maßnahmenentwicklung
Infrastrukturelle Maßnahmen - allgemein

Schaffung von attraktiven Aufenthaltsräumen

- (Weiter-)Entwicklung von Spielplätzen
- Neugestaltung der Ortsmitte

Schaffung von breiten und nutzbaren Gehwegen

- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs nach dem Shared-Space-Prinzip
- Markierung von Parkplätzen
- Schaffen einer neuen Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr
- Aufhebung der Freigabe des Weges für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr
- Installation von Beleuchtung (bereits umgesetzt)
- Schaffung von gehwegbegleitenden Spielelementen

Schaffung von sicheren Querungen

- Anpassung/Prüfung der Ampelphasen
- Barrierefreier Ausbau der Querung
- Markierung des Kreuzungsbereichs

4.2 Schaffung von breiten und nutzbaren Gehwegen

„Fußgänger müssen die Gehwege benutzen.“ So steht es in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO, §25 (1)) und gemeint ist damit jede öffentliche Verkehrsfläche, die erkennbar dem Fußverkehr dienen soll. Deshalb sind die baulichen Regelungen für die Sicherheit und den Komfort des Gehens besonders wichtig. Insbesondere Kinder, Familien und ältere Menschen benötigen breite Gehwege, wenn sie beispielsweise mit Kinderwagen oder Rollstühlen unterwegs sind. Und auch für den zukünftigen Walking-Bus (siehe Kapitel 4.5) werden aufgrund der Menge an Kindern und der Nutzung eines Kinderbusses möglichst breite und nutzbare Gehwege notwendig sein.

⁷ Hinweis: Die Karten sind in großformatiger im Anhang enthalten.

An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich. Diese umfassen Anlagen für den Längs- und Querverkehr. Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen die Grundausrüstung nicht unterbrechen. In Wohnstraßen mit sehr geringer Verkehrsbelastung und offener Wohnbebauung kann sich die Anlage von gesonderten Gehwegen erübrigen. In Wohnstraßen kann auf separate Gehwege verzichtet werden, wenn eine Belastung von 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/24h) nicht überschritten wird. Aber auch dann sollten mäßige Fahrgeschwindigkeiten sichergestellt werden (vgl. FGSV (2002)).

Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (G.01 bis G.03)

Neben der bereits vorhandenen flächenhaften Ausweisung von Tempo-30-Zonen im Untersuchungsgebiet stellt die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen eine wichtige Möglichkeit dar, die Umfeldqualität in den Wohnquartieren weiter zu verbessern. Im Vordergrund steht dabei die Schaffung von wohnungsnahen Bewegungs- und Spielmöglichkeiten für Kinder im öffentlichen Straßenraum. Zugleich schaffen verkehrsberuhigte Bereiche aber auch Aufenthaltsangebote für alle Altersgruppen und werden häufig wegen der mit ihnen erzielten Senkung der Fahrgeschwindigkeiten auch allgemein als Verbesserung der Wohnqualität wahrgenommen.

Da die Möglichkeiten zur Verbreiterung der Gehwege in Buisdorf gerade in den engen Nebenstraßen nicht gegeben ist, wird die Einrichtung von drei zentralen verkehrsberuhigten Bereichen mit einem niveaugleichen Umbau empfohlen. Die Zonen werden mit Zeichen 325.1 und 325.2 ausgewiesen und auch gestalterisch an einen verkehrsberuhigten Bereich angepasst. Die Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein⁸.

Folgende Straßen sollten verkehrsrechtlich als auch gestalterisch zu verkehrsberuhigten Bereichen werden:

- Michaelsbergstraße, Brückenstraße und Hubert-Wallich-Straße⁹ (Umfeld Grundschule)
- Brölweg, Sankt-Georgs-Weg, Steiferhofstraße, Marsstraße, Zissendorfer Straße, Oberdorfstraße (inkl. Gestaltung der Ortsmitte; Umfeld Ortsmitte und Katholischer Kindergarten)
- Deichstraße, Freiheitsstraße, Andreas-Hofer-Straße, Otto-Wels-Straße, Zum Siegblick¹⁰ (Umfeld zuk. Kita Villa Lu)

⁸ siehe VwV-StVO zu den Zeichen 325.1 und 325.2

⁹ Die Brückenstraße und die Hubert-Wallich-Straße sind bereits (abschnittsweise) ein verkehrsberuhigter Bereich.

¹⁰ Zwischen Ringstraße und Otto-Wels-Straße

Abbildung 27: Bestehender verkehrsberuhigter Bereich in Buisdorf als Vorbild für die Umgestaltung weiterer Straßen



Ausgenommen sind die Ringstraße sowie die Heinrich-Busch-Straße wichtige Erschließungsstraßen im Untersuchungsgebiet (siehe Maßnahme G.04). Diese sollen als Tempo-30-Zone bestehen bleiben. In diese Zone werden die verkehrsberuhigten Bereiche integriert¹¹.

Eine reine Ausweisung und Beschilderung als verkehrsberuhigter Bereich werden in vielen Straßen nicht ausreichend sein. Auch gestalterisch sollten die Straßen so umgestaltet werden, dass sie als Spielstraßen zu erkennen und zu nutzen sind. Mit dem vorhandenen verkehrsberuhigten Bereich im Quartier ist bereits ein gutes Beispiel zur Umgestaltung der anderen Straßen gegeben. Die verkehrsberuhigten Bereiche sollten mit begleitenden Spielelementen weiter für den Fußverkehr attraktiviert werden. Hier können beispielsweise Balancierbalken, Himmel-und-Hölle-Spiele oder Bockspring-Elemente integriert werden. Elemente, die mehrfach genutzt werden können, beispielsweise auch zum Sitzen, sind zusätzlich zu berücksichtigen. Als Vorbild kann hier die Stadt Griesheim als beispielbare und besitzbare Stadt dienen. Sowohl in der Brückenstraße, die aktuell ein verkehrsberuhigter Bereich ist, als auch im Brölweg, der mit Posten vom Kreisverkehr abgebunden ist, können Himmel- und Hölle-Spiele auf der Fahrbahn realisiert werden. Die neu gestalteten Ortsmitte eignet sich für die Installation von kleineren Spielelementen, ebenso wie die breiten Gehwege entlang der Heinrich-Busch-Straße.

¹¹ siehe VwV-StVO zu den Zeichen 325.1 und 325.2

Abbildung 28: Impressionen der beispielbaren und besitzbaren Stadt Griesheim



Quelle: Stadt Griesheim

Die Verwaltungsvorschrift zur StVO gibt einige Vorgaben in Bezug auf Verkehrsberuhigte Bereiche:

- Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden.
- Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.
- Zeichen 325.1 darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist.
- Zeichen 325.1 ist so aufzustellen, dass es aus ausreichender Entfernung wahrgenommen werden kann; erforderlichenfalls ist es von der Einmündung in die Hauptverkehrsstraße abzurücken oder beidseitig aufzustellen.
- Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.

Niveaugleicher Umbau und Markierung von Parkplätzen (G.04)

Parkplätze sind in verkehrsberuhigten Bereichen zu markieren. Doch auch entlang der Ringstraße führt das Parken zu einer übermäßigen Verschmälerung der Gehwege. Aufgrund der vorhandenen Situation ist die Einrichtung beidseitiger Gehwege mit einer ausreichenden Breite nicht möglich.

Um die vorhandenen Breiten für Fußgänger gut nutzbar zu machen, sollte die Ringstraße niveaugleich ausgebaut werden. Die umgebaute Heinrich-Busch-Straße stellt hierfür ein gutes Beispiel dar. Die heutigen Gehwege werden an das Niveau der Fahrbahn angepasst. Somit können Zu Fußgehende im Bedarfsfall auch Teile der Fahrbahn mit nutzen.

Das Parken auf den Flächen für den Fußverkehr soll durch die konsequente Markierung von Parkplätzen auf der nördlichen Straßenseite verhindert werden. Auf diese Weise wird auch die Sichtbarkeit/ und Sichtbeziehungen der Zu Fußgehenden und insbesondere der Kinder erhöht. Ausreichende Sichtachsen zum Queren sind freizuhalten.

Abbildung 29: Niveaugleicher Ausbau auf der Heinrich-Busch-Straße



Schaffung von neuen Wegeverbindungen (G.05)

Das ehemalige Gelände des Steiferhofs liegt aktuell brach und stellt heute eine Barriere für den Fußverkehr dar. Das Gelände kann nicht durchquert werden. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Ortsmitte sowie für eine kürzere und direktere Verbindung zwischen der geplanten Walking Bus-Haltestelle und der Kita Villa Lu ist eine attraktive und sichere Fußverbindung durch das Gebiet anzustreben.

Im Rahmen des „Integrierten Ortsteilentwicklungskonzept Sankt Augustin-Buisdorf“ wird für die Ortsmitte inkl. des Gelände des Steiferhofs ein detailliertes Nutzungs- und Gestaltungskonzept entwickelt. Hier wird auch eine Fußverbindung durch das Gebiet Berücksichtigung finden.

Aufhebung der Freigabe von Wegen für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr (G.06)

Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr im Zweirichtungsverkehr ist in innerörtlichen Lagen nur in Ausnahmefällen zulässig. Auf der nördlichen Straßenseite der Frankfurter Straße ist der gemeinsame Geh- und Radweg ab der Straße ‚Im Rosengarten‘ in Richtung Osten im Zweirichtungsverkehr ausgewiesen. Es kann davon ausgegangen werden, dass dies insbesondere in der Ortsmitte aufgrund der Zugänge zu den vorhandenen Einrichtungen und dem damit verbundenen erhöhten Fußverkehrsaufkommen zu Problemen führt.

Für Radfahrende gibt es auf der südlichen Straßenseite der Frankfurter Straße durch die vorhandenen Nebenstraßen und den selbstständig geführten Weg bereits eine gute Alternative bis zur Straße ‚An der Autobahn‘. Diese sollte für den Radverkehr weiter verdeutlicht werden. Eine sichere, am östlichen Ende gelegene Querung für den Radverkehr ist zum Erreichen des ab der Straße ‚An der Autobahn‘ verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr zu schaffen.

Radfahrende, die die Ortsmitte erreichen möchten, sollen die Einrichtungen zukünftig über die ‚Heinrich-Busch-Straße‘ erreichen. Hierfür ist im Knotenpunkt mit der Frankfurter Straße eine Möglichkeit für Radfahrende zu schaffen, um möglichst komfortabel links in die ‚Heinrich-Busch-Straße‘ abzubiegen. Hier bietet sich beispielsweise ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen aus der Straße ‚Am Rosenhain‘ an. Im Rahmen der Platzgestaltung sollte auch eine Radwegeführung von der Straße ‚Im Rosengarten‘ und der dortigen Querungshilfe berücksichtigt werden.

Beleuchtung (G.07 bis G.09)

Für öffentliche Verkehrsflächen ist innerorts aus der Verkehrssicherungspflicht und zum Schutz vor krimineller Bedrohung generell eine ausreichende Beleuchtung erforderlich. Wesentlich ist u.a. eine gute Erkennbarkeit von Fußgängern, da diese über keine eigene Beleuchtung verfügen. Im Untersuchungsgebiet in Buisdorf wurden zwei Abschnitte ohne eine eigene Beleuchtung identifiziert. Insbesondere der Abschnitt der Brückenstraße zwischen Michaelsbergstraße und Ringstraße bildet eine wichtige Route für Schülerinnen und Schüler. Hier wurde bereits kurzfristig eine Beleuchtung eingerichtet, um die Sicherheit gerade in den dunklen Monaten zu erhöhen.

Der selbstständige Geh- und Radweg südlich der Frankfurter Straße zwischen ‚Rosenweg‘ und ‚Am Rosenhain‘ verfügt über keine eigene Beleuchtung. Durch die Bepflanzung ist der Weg von der Straße selbst nicht gut einsehbar und kann somit für manche Personengruppen einen Angstraum darstellen. Auch hier sollte eine Beleuchtung eingerichtet werden, insbesondere, wenn zukünftig mehr Radfahrende auf dem Weg unterwegs sind. So wird auch das Konfliktpotenzial mit den Zu Fußgehenden n möglichst geringgehalten.

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht | Schaffung von breiten und nutzbaren Gehwegen

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
G.01	Michaelsbergstraße, Brückenstraße und Hubert-Wallich-Straße	Einrichtung und (langfristig: Umgestaltung) des Bereichs zu einem verkehrsberuhigten Bereich; Integration von Spielelementen; Verbesserung der Wegeoberfläche in Teilen der Brückenstraße		X	X
G.02	Brölweg, Sankt-Georgs-Weg, Steiferhofstraße, Marsstraße, Zissendorfer Straße, Oberdorfstraße	Einrichtung und (langfristig: Umgestaltung) des Bereichs zu einem verkehrsberuhigten Bereich, Berücksichtigung im Rahmen der Umgestaltung der Ortsmitte; Integration von Spielelementen <i>Hinweis: Die genaue Gestaltung und Aufteilung des Platzes wird im Rahmen des „Integrierten Ortsteilentwicklungskonzept Sankt Augustin-Buisdorf“ entwickelt.</i>		X	X

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
G.03	Deichstraße, Freiheitsstraße, Andreas-Hofer- Straße, Otto- Wels-Straße, Zum Siegblick	Einrichtung und (langfristig: Umgestaltung) des Bereichs zu einem verkehrsberuhigten Bereich; Integration von Spielelementen; Bordsteinabsenkungen werden durch den Umbau des Straßenquerschnitts vorgenommen		X	X
G.04	Ringstraße, Heinrich-Busch- Straße	Niveaugleicher Ausbau auf der Ringstraße; Markierung von Parkplätzen einseitig auf der nördlichen Straßenseite, um einseitig einen möglichst nutzbaren Gehweg freizuhalten			X
G.05	Gelände des Steiferhofs	Einrichtung einer direkten Fußwegeverbindung im Rahmen der weiteren Entwicklung ist zu prüfen <i>Hinweis: Die genaue Gestaltung wird im Rahmen des „Integrierten Ortsteilentwicklungskonzept Sankt Augustin-Buisdorf“ entwickelt.</i>		X	
G.06	Frankfurter Straße	Rücknahme des gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr zwischen der Mittelinsel an der Einmündung ‚Im Rosengarten‘ und der Straße ‚An der Autobahn‘; Beschilderung der südlichen Radverbindung, Markierung eines Radaufstellbereichs zum Linkseinbiegen in die Heinrich-Busch-Straße von der Frankfurter Straße	x	X	
G.07	Brückenstraße zwischen Micha- elsbergstraße und Ringstraße	Einrichtung einer Beleuchtung insbesondere zur Sicherung des Schulwegs <i>Hinweis: Die Beleuchtung wurde umgesetzt.</i>	X		
G.08	Frankfurter Straße	Einrichtung einer Beleuchtung auf dem südlichen Weg zwischen ‚Rosenweg‘ und ‚Am Rosenhain‘	X		

4.3 Schaffung von sicheren Querungen

Ein regelmäßiges Angebot von Querungsmöglichkeiten bzw. Querungshilfen ist wichtig, um für Fußgänger ein durchlässiges Netz zu schaffen. Diese müssen nicht immer durch Ampeln gesichert sein, sondern Maßnahmen, wie Mittelinseln oder Gehwegnasen, verbessern die Querungssituation bereits durch Verkürzung der Querungsdistanz. Dabei ist zu empfehlen, dass der Abstand zwischen den Querungen nicht größer als 100 - 200 m ist.

Anpassung der Ampelphasen (Q.01)

Im Untersuchungsgebiet in Buisdorf gibt es eine zentrale Lichtsignalanlage zur Querung der Frankfurter Straße an der Kreuzung mit der ‚Heinrich-Busch-Straße‘ und der Straße ‚Am Rosenhain‘. Diese Lichtsignalanlage stellt für Schülerinnen und Schüler, die südlich der Frankfurter Straße wohnen, eine der zentralen Querungen auf ihrem täglichen Schulweg dar. Die Wartezeiten für den Fußverkehr sind aktuell jedoch sehr unattraktiv.

Die maximale stichprobenartig gemessene Wartezeit nach Betätigung des Ampeltasters beträgt 1,37 Minuten für 8 Sekunden Grünphase. Innerhalb dieser Zeit ist eine vollständige Querung der Straße kaum möglich. Wegen der Wartezeitempfindlichkeit von Fußgängern und insbesondere Kindern, sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden.

- Bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollte möglichst umgehend (7 Sekunden), bei Schaltung einer „grünen Welle“ für den Kraftfahrzeugverkehr spätestens nach 30 Sekunden für den Fußgänger eine Freigabezeit eingerichtet werden (vgl. FGSV 2002).
- Da nach mehr als 40 Sekunden der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten, deutlich zunimmt und damit auch die Unfallgefahr ansteigt, sollten längere Wartezeiten möglichst vermieden werden (vgl. FGSV 2002).
- Für die Gehgeschwindigkeit von Kindern und Senioren sollte anstelle von 1,2 m/s ein Wert von 0,8 m/s angesetzt werden. So kann insbesondere bei größeren Schülergruppen eine gemeinsame Querung ermöglicht werden, weil auch Schüler, die in zweiter oder dritter Reihe an der Ampel stehen, innerhalb der Grünphase die Straßenmitte erreichen können.

Barrierefreier Ausbau von Mittelinseln und Fußgängerüberwegen (Q.02 bis Q.05)

Genauso wichtig wie ausreichende Gehwegbreiten sind – insbesondere bei Hauptverkehrsstraßen – sichere Querungsstellen. Schließlich sind Kinder erst ab dem zehnten Lebensjahr in der Lage, die Fahrbahn auch ohne Querungsanlagen einigermaßen sicher zu überqueren. Entlang der Frankfurter Straße gibt eine Vielzahl an Mittelinseln und Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen). Diese sind aus Sicht von mobilitätseingeschränkten Personen noch nicht barrierefrei gestaltet.

Wichtige Elemente sind zum einen die Bordgestaltung, die Breite der Mittelinsel sowie die Sichtbeziehungen. Mittelinseln sollten mindestens 2,00 Meter, bei Mitbenutzung durch Fahrräder und Rollstuhlfahrer 2,50 Meter tief sein. Mittelinseln sollten innerorts in Höhe der Querung 2,50 bis 3,00 m breit sein, größere Maße wie 3,00 m sind anzustreben (vgl. FGSV 2002).

Es wird empfohlen, sofern möglich, Geh- und Sehbehinderte getrennt zu führen (Blindenleitsystem und differenzierte Bordhöhe). Sind solche Führungen nur mit erhöhtem Aufwand oder gar nicht

realisierbar, können Kompromisslösungen Anwendung finden. Hierbei haben Kanten eine Bordhöhe von 3 cm und sind dadurch für Blinde ausreichend zu ertasten und gleichzeitig von Gehbehinderten für gewöhnlich noch zu bewältigen (vgl. FGSV (2011a: 56f.).

Auch die Bedürfnisse von Kindern sind zu berücksichtigen. Sie haben aufgrund ihrer Körpergröße genauso wie Rollstuhlfahrende andere Sichtbeziehungen als Erwachsene. Teilweise schränken Schilder auf Mittelinseln das Sichtfeld der Kinder zu heranfahrenden Fahrzeugen ein und erschweren somit die richtige Einschätzung der Querbarkeit weiter ein.

Knotenpunktmarkierung (Q.06 und Q.07)

Um die Situation für Fußgänger zu verbessern und komfortabler zu gestalten, sollen wichtige Kreuzungsbereiche optisch hervorgehoben werden, um sowohl die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer als auch die der Fußgänger zu erhöhen. Ein Vorrang für Fußgänger resultiert aus diesem Ansatz allerdings nicht. Die Regelung „Rechts-vor-links“ bleibt erhalten.

Eine wirksame Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten lässt sich nur durch gestalterische Lösungen erreichen. Dabei kommt insbesondere das Aufbringen von auffälligen Bodenbelägen für die vorhandenen Fälle in Buisdorf in Frage. Dabei soll der gesamte Innenbereich der Knotenpunkte markiert werden. Diese Maßnahmen werden aufgrund der Schulwegsicherung und des Walking-Bus an zwei Knotenpunkten entlang der Ringstraße vorgesehen: ‚Deichstraße/ Steiferhofstraße‘ sowie ‚Zum Siegblick‘. Kurzfristig kann eine verkehrliche Sicherung der Knotenpunkte auch durch entsprechende Beschilderungen und Fahrbahnmarkierungen erfolgen.

Abbildung 30: Beispiele zur Markierung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden

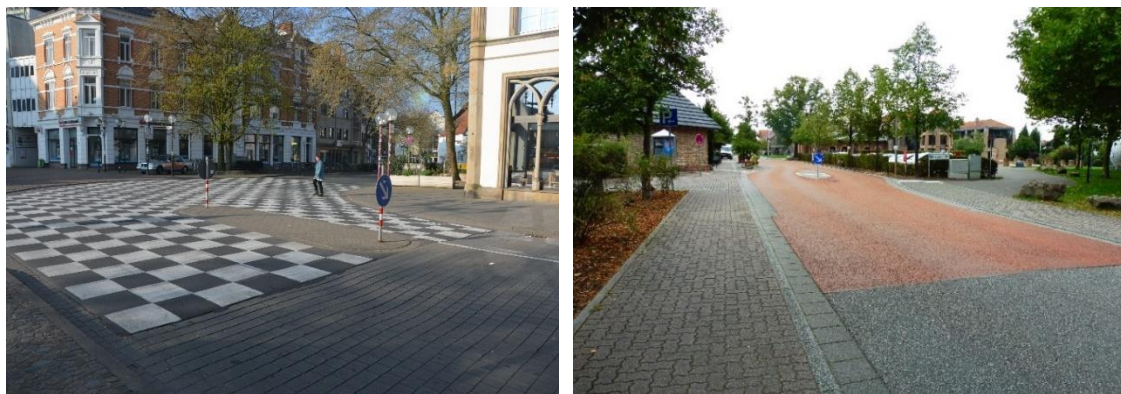


Tabelle 3: Maßnahmenübersicht | Schaffung von sicheren Querungen

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Q.01	Frankfurter Straße/ Heinrich-Busch-	Fußgängerfreundliche Überprüfung/Anpassung der Umlaufzeiten und Grünzeiten	X	X	

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
	Straße/ Am Rosenhain				
Q.02	Frankfurter Straße Höhe Im Rosengarten	Barrierefreier Ausbau der Mittelinsel: Anpassung der Breite und Länge, barrierefreie Borde (mittel- bis langfristige Maßnahme, da sich Baulast beim Land befindet)		X	X
Q.03	Frankfurter Straße Höhe Ringstraße	Barrierefreier Ausbau der Mittelinsel: Anpassung der Breite und Länge, barrierefreie Borde, Anpassung der Beschilderung zur Verbesserung der Sichtverhältnisse (mittel- bis langfristige Maßnahme, da sich Baulast beim Land befindet)		X	X
Q.04	Frankfurter Straße Höhe Brückenstraße	Barrierefreier Ausbau der Mittelinsel: Anpassung der Breite und Länge, barrierefreie Borde (mittel- bis langfristige Maßnahme, da sich Baulast beim Land befindet)		X	X
Q.05	Kreisverkehr Frankfurter Straße/ Hauptstraße	Barrierefreier Ausbau der Fußgängerüberwege: barrierefreie Borde		X	
Q.06	Ringstraße/ Deichstraße	Auffällige Markierung/Beschilderung des Kreuzungsbereichs	X	X	
Q.07	Ringstraße/ Zum Siegblick	Auffällige Markierung/Beschilderung des Kreuzungsbereichs	X	X	

4.4 Schulwegsicherung auf zentralen Schulwegrouten

Zentrale Schulwegachsen, die zur Grundschule in Buisdorf verlaufen, sollen für die Schülerinnen und Schüler, die Ihren Schulweg zu Fuß oder mit dem Roller zurücklegen, gesichert werden. Hierzu ist eine Reihe der zuvor vorgestellten Maßnahmen notwendig. Beispielhaft ist hier die Überprüfung/Anpassung der Lichtsignalanlage an der Frankfurter Straße oder die Einrichtung einer Beleuchtung an der Brückenstraße zu nennen, welche bereits durch die Stadt Stankt Augustin durchgeführt bzw. realisiert wurden.

Ergänzende Maßnahmen sollen die entwickelten Schulwegrouten verdeutlichen. Mithilfe von Piktogrammen, die entlang der Wege aufgebracht werden, wird den Kindern der sicherste Weg aufgezeigt (siehe Abbildung 31). Spielelemente machen diese Wege attraktiv. An Querungsstellen verdeutlichen weitere Piktogramme das notwendige Warten und das Achten auf den Verkehr (siehe Abbildung 32). Weiterhin sollte die Haltestelle ‚Sankt Augustin Brückenstraße‘ weiter qualifiziert werden, insbesondere durch eine Überdachung sowie Sitzmöglichkeiten, um auch die Nutzung des ÖVs für ältere Schulkinder zu attraktivieren.

Abbildung 31: Fußstapfen verdeutlichen den Schulweg (Pirmasens)



Abbildung 32: Fußstapfen und Wartelinie verdeutlichen das richtige Verhalten an Querungen (Bremen)



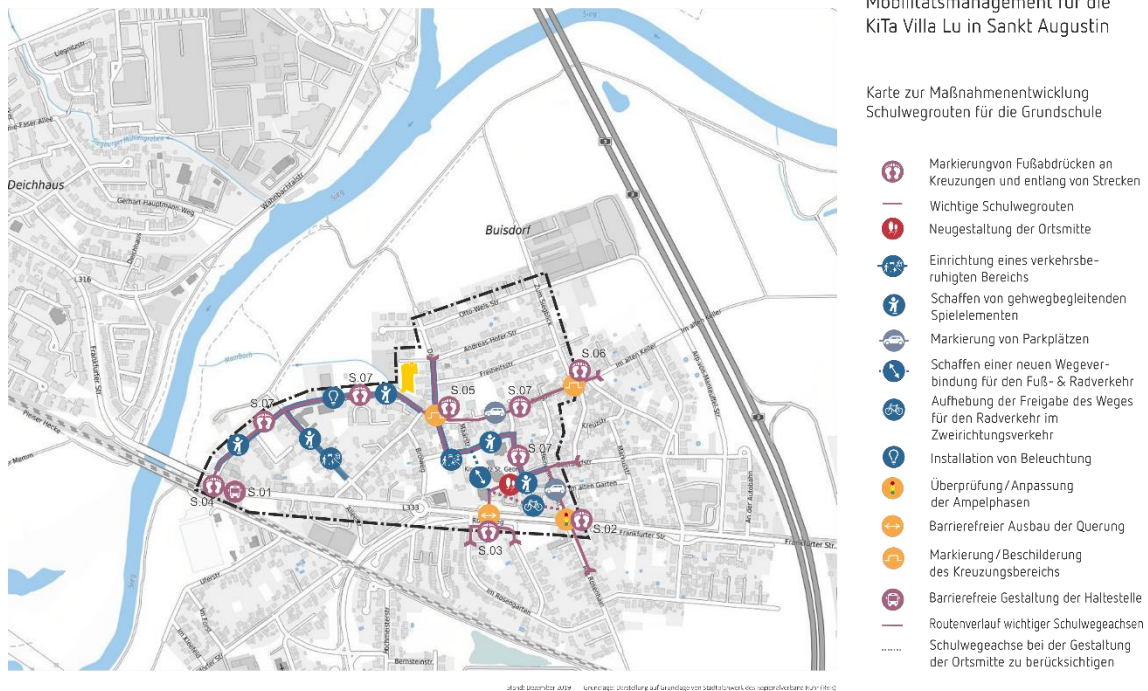
Tabelle 4: Maßnahmenübersicht | Schulwegsicherung auf zentralen Schulwegrouten

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
S.01	Bushaltestelle ‚Sankt Augustin Brückenstraße‘	Ausbau der Haltepunkte mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten <i>Hinweis: Eine Überprüfung durch die Stadt Sankt Augustin hat zwischenzeitlich ergeben, dass eine Überdachung und Schaffung von Sitzgelegenheiten, aufgrund der begrenzten Breite des Gehweges kurzfristig nicht zu realisieren ist. Die Maßnahme kann daher nur mittel- bis langfristig in Zusammenhang mit einer möglichen Umgestaltung des Straßenraumes erfolgen</i>		X	X
S.02	Lichtsignalanlage Frankfurter Straße	Markierung von Piktogrammen, die das Warten verdeutlichen	X		

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
S.03	Mittelinsel Frankfurter Straße Höhe ‚Im Rosengarten‘	Markierung von Piktogrammen, die das Warten verdeutlichen	X		
S.04	Mittelinsel Frankfurter Straße an der Haltestelle ‚Sankt Augustin Brückenstraße‘	Markierung von Piktogrammen, die das Warten verdeutlichen	X		
S.05	Ringstraße/ Deichstraße	Markierung von Piktogrammen, die das Warten verdeutlichen	X		
S.06	Ringstraße/ Zum Siegblick	Markierung von Piktogrammen, die das Warten verdeutlichen	X		
S.07	Zentrale Schulweggruppen	Markierung von Piktogrammen, die den Weg verdeutlichen (Brückenstraße/ Michaelsbergstraße/ Ringstraße/ Deichstraße/ Steiferhofstraße/ Sankt-Georgs-Weg/ Zissendorfer Straße/ Oberdorfstraße/ Heinrich-Busch-Straße)	X		

Abbildung 33: Karten zur Maßnahmenentwicklung | Schulwegrouten für die Grundschulen¹²

(Großansicht im Anhang)



Weitere Maßnahmen, die gemeinsam mit der Grundschule und den Eltern umgesetzt werden können sind¹³:

- Überarbeitung des Schulwegplans von 2015
- Aktionen zum Thema „Kinderfreundliche Mobilität“
- Aktionen, die das Zulußgehen von Kindern fördern (z.B. Wettbewerb zwischen Schulen, Verkehrszähler)
- Elterninformation
- Integration eines Walking-Bus: Die OGGS Am Pleiser Wald in Sankt Augustin hat bereits einen Walking-Bus mit insgesamt 10 Linien, die sternförmig auf die Schule zulaufen, eingerichtet. Die Erarbeitung der sicheren Strecken und die Beschilderung der Haltestellen wurden in Kooperation mit dem Ordnungsamt und der Polizei Sankt Augustin durchgeführt.
- Durchführung von s.g. Kinderstreifzügen

Abbildung 34: Logo des Walking Bus der Pleiserwald Schule in Sankt Augustin



¹² Hinweis: Die Karten sind in großformatiger im Anhang enthalten.

¹³ Die konkrete Ausarbeitung dieser Punkte erfolgt nicht im Rahmen dieses Konzeptes. Vielmehr sollte sich das Thema „Schulisches Mobilitätsmanagement“ im gesamten Stadtgebiet vertieft werden.

4.5 Walking Bus Kita Villa Lu

Einen Walking Bus für Schulkinder gibt es in Sankt Augustin bereits. Beispiele für einen Walking Bus für einen Kindergarten oder eine Kita gibt es in Deutschland nur sehr wenige. Die Stadt Sankt Augustin nimmt mit dem Vorhaben auch eine Vorreiterrolle ein.

Die Planung sieht 70 Betreuungsplätze vor, davon ca. 20 U3 und 50 Ü3. Pro Kind ist davon auszugehen, dass sowohl morgens, als auch nachmittags ein Bring- sowie Abholvorgang stattfindet. Daraus ergeben sich vier Wege, die pro Kind täglich zurückgelegt werden, zwei Wege im Quell- und zwei im Zielverkehr. Aufgrund der räumlichen Nähe zahlreicher Wohngebäude ist davon auszugehen, dass ein Teil der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Dem ÖPNV wird bei der gegebenen Erschließung nur eine untergeordnete Bedeutung beigemessen, sodass insgesamt von einem Anteil des Umweltverbundes von 20 % ausgegangen wird. Bei 70 Kindern mit einer Anwesenheit von 85% (Krankheit, Urlaub), einem MIV-Anteil von 80% und einem Besetzungsgrad von 1,5 Kindern/Pkw (Geschwisterkinder, Mitnahme) würden so insgesamt knapp 120 Fahrten pro Tag an der Kita enden/ starten.

Um das morgendliche und nachmittägliche Holen und Bringen mit dem Auto vor der Kita Villa Lu zu reduzieren, werden die Eltern, die planen ihr Kind mit dem PKW zur Kita zu bringen, angehalten auf dem nahegelegenen Dorfplatz zu parken und die restliche Strecke zur Kita mit ihrem Kind zu Fuß zurückzulegen. Ergänzend zu der Verlagerung der Hol- und Bringverkehre wird die Einrichtung eines Walking-Bus angestrebt. Gut die Hälfte der Kinder soll durch diese Maßnahme zu Fuß zur Kita gelangen und die MIV-Fahrten im Gebiet reduzieren.

Organisation

Hierfür wird eine zentrale Walking Bus-Haltestelle für die Eltern in der Ortsmitte vorgesehen. In der neu zu gestaltenden neuen Ortsmitte sollen mittelfristig Spielmöglichkeiten entstehen, die insbesondere bei kurzen Wartezeiten bis zum Start des Walking Bus / bis zum Abholen durch die Eltern am Nachmittag genutzt werden können¹⁴. Die Walking Bus-Haltestelle wird durch eine Beschilderung deutlich gemacht und sorgt auch für die notwendige Öffentlichkeitswirksamkeit. Zudem wird ein Unterstand eingerichtet, um eventuelle Wartezeiten besser überbrücken zu können (u.a. für Verschattung, Wetterschutz).

Von einem Konzept mit mehreren Haltestellen entlang der Strecke wird abgesehen. Für Kindergartenkinder ist ein selbstständiges Warten an einer Haltestelle nicht möglich. Darüber hinaus gibt es im Untersuchungsgebiet aufgrund der schmalen Straßen keine weitere Möglichkeit, eine Haltestelle zu installieren, an der die Kinder sicher und ohne weitere Beeinträchtigung mit dem Auto abgesetzt werden können.

¹⁴ Die genaue Einbindung und Gestaltung der Hol- und Bringzone wird im Rahmen des „Integrierten Ortsteilentwicklungskonzept Sankt Augustin-Buisdorf“ entwickelt.

Abbildung 35: Walking Bus-Haltestelle in der Ortsmitte mit Unterstand



Quelle: Stadt Sankt Augustin

Der morgendliche Startpunkt soll aufgrund der guten Verkehrsanbindung und dem verfügbaren Raumangebot in der Ortsmitte in Buisdorf liegen. Nähere Standorte an der KiTa wurden geprüft, jedoch steigt die zu vermeidende Belastung für die Anwohnenden in Buisdorf unverhältnismäßig. Zusätzlich bieten die schmalen Straßenzüge keinen ausreichenden Raum für eine ausreichend dimensionierte Elternhaltestelle.

An der Elternhaltestelle sollen Eltern gemeinsam warten. In kleineren Gruppen soll dann gemeinsam zur Kita gelaufen werden. Vorteil ist, dass durch die Bildung der Gruppen nicht jedes Elternteil jeden Tag mit zur Kita laufen muss, sondern sich abgewechselt werden kann. So entsteht eine Zeitersparnis für die Eltern. Können die Eltern den Walking Bus nicht stemmen, unterstützen die Erzieherinnen und Erzieher der Kita Villa Lu. Pro Walking Bus wird die Begleitung von mindestens zwei Erwachsenen vorgesehen, pro Erwachsenen können ca. 5 Kinder (in Abhängigkeit der Fähigkeiten der Kinder bzw. des Kinderbus) betreut werden. Der Kinderbus sollte von zwei Eltern geschoben werden.

Zu festen Uhrzeiten, die in Abhängigkeit der Tagesplanung der Kita näher zu definieren sind, startet ein Trupp gemeinsam zu Fuß oder mit einem Kinderbus in Richtung Kita. In der Kita sollen die Kinder von einer Mitarbeiterin empfangen werden, um so den Kindern das Ankommen zu erleichtern, zum Beispiel Umziehen, Tasche aufhängen.

Die Kita ist der Initiator und dauerhaft verantwortlich für den Walking Bus und unterstützt kontinuierlich die Elternschaft bei der Planung und Durchführung, um gemäß der Baugenehmigung

nachhaltig die verträgliche Abwicklung der Hol- und Bringverkehre zu fördern. Der Walking Bus ist über die Kita versichert. Die Schulung der Eltern könnte zudem durch die örtliche Polizei und/oder der Verkehrswacht begleitet werden.

Am Nachmittag sollen die Kinder wieder gemeinsam zur Ortsmitte gehen, um von dort abgeholt zu werden. So kann auch die nachmittägliche Belastung in den Wohnbereichen reduziert werden. Doch gerade nachmittags kann davon ausgegangen werden, dass sich die Abholzeiten der Kinder stark streuen werden. Die Kita wünscht jedoch einen persönlichen Kontakt zu den Eltern pro Tag, sodass dies in der Teilnahme des Walking-Bus berücksichtigt werden sollte.

Abbildung 36: Beispiel eines Kinderbus; hier finden bis zu sechs Kinder einen Sitzplatz
(Quelle: Homepage Winther)



Insbesondere mit Blick auf die kleineren Kinder kann die Kita auch einen Kinderbus anschaffen, der auf der Strecke des Walking Bus eingesetzt werden kann. Je nach Modell können in diesem mehrere Kinder Platz finden und so zur Kita transportiert werden. Von Vorteil ist dabei einerseits, dass die Kinder bereits gemeinsam das letzte Wegestück zur Kita zurücklegen und nicht nur miteinander agieren können, sondern auch die Route erlernen, andererseits, dass der Kinderbus einen geschützteren Raum gibt da alle gemeinsam ohne Zeitverzug queren, aber auch die Installation von Wetterschutz möglich ist. Nachteilig ist, dass die Kinder sich weniger bewegen.

Streckenverlauf

Start- und Endpunkt des Walking Bus sind die Ortsmitte in Buisdorf und die Kita Villa Lu. Der aktuelle Streckenverlauf sieht den Kirchenvorplatz, die Zissendorfer Straße, den Sankt-Georgs-Weg, die Steiferhofstraße sowie die Deichstraße vor. Die Wegestrecke beträgt somit etwa 550 m. Dies ist eine Entfernung, die auch Kleinkinder gut zu Fuß am Stück bewältigen können. Bei einer möglichen Umgestaltung und Öffnung der Brachfläche des Steiferhofs sollte eine direkte Wegeverbindung zwischen Ortsmitte und Sankt-Georgs-Weg geschaffen werden.

Die vorhandenen schmalen Gehwege werden im Rahmen der Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen umgebaut, sodass auch für einen Kinderbus die notwendigen Breiten vorhanden sind. Hier kommt es teils durch falsch parkende Autos zu Gehwegblockaden, sodass auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Hiervon sind insbesondere die Zissendorfer Straße sowie die

Deichstraße betroffen. Die Überquerung der Ringstraße stellt aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen eine Gefahrenstelle dar. Mittel- bis langfristig kann die Situation durch die Aufpflasterung des gesamten Kreuzungsbereichs entschleunigt, die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht und entschärft werden. Kurzfristig können ergänzend durch die Aufbringung von Markierungen Gehwegbereiche (z.B. durch Fußgängerpiktogramm/Fußstapfen) verdeutlicht werden. Eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung kann u.a. durch versetzt abmarkierte Stellplätze oder Aufpflasterungen/Kissen erzielt werden.

Die Einrichtung von Verkehrshelferstellen wird in dem Konzept nicht vorgesehen. Diese beschilderten Abschnitte (StVO Z356) eignen sich besonders für Schulwege mit gefährlichen Querungsstellen und starker „Rushhour“. Da der Streckenverlauf des Walking Bus vollständig im wenig befahrenen Nebennetz vorgesehen ist sowie bauliche Sicherungen vorgenommen werden sollen, wird von dem Einsatz und folglich der Ausbildung von Verkehrshelfern abgesehen.

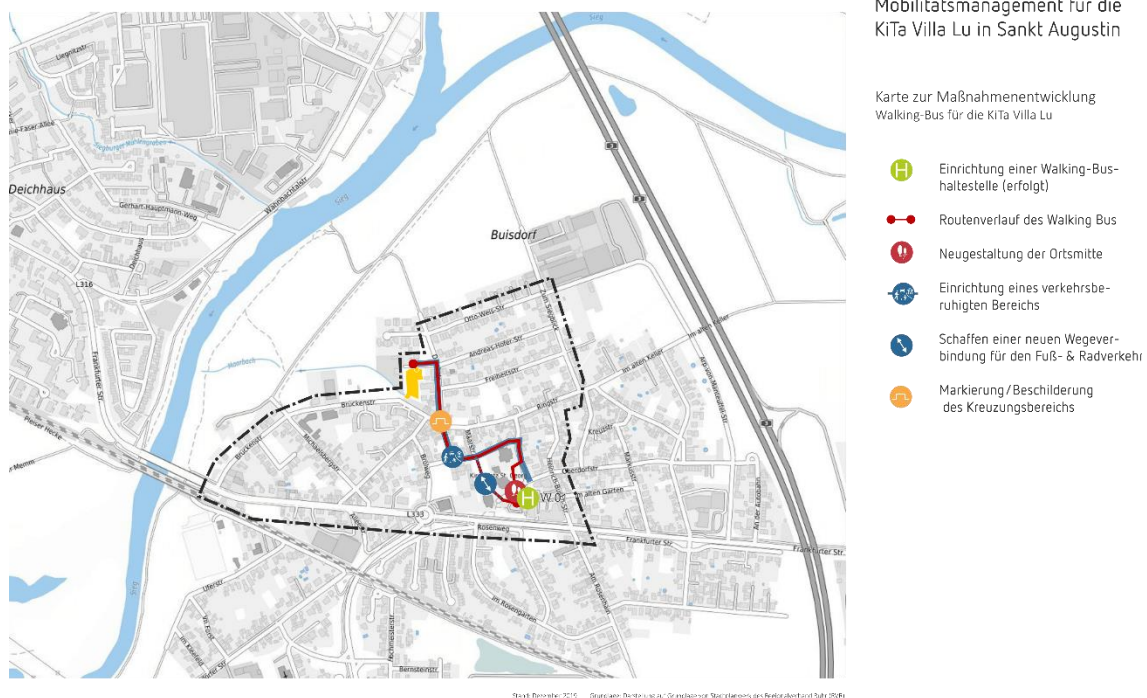
Einmal jährlich zum einschulungsbedingten Kinderwechsel in der Kita könnte ein Walking Bus-Training durchgeführt werden. Hier zeigt die Kita, wenn möglich gemeinsam mit der Polizei, neuen Eltern die Route des Walking Bus auf und weist auf mögliche Gefahrenstellen hin.

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht | Walking Bus Kita Villa Lu

Nr.	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
W.01	Platz Buisdorf	Einrichtung einer Walking Bus-Haltestelle auf dem zentralen Marktplatz <i>Hinweis: Die Einrichtung ist bereits erfolgt.</i>	X		
W.01	Walking Bus Streck	Markierung des Weges durch Fußstapfen	x		

Abbildung 37: Karte zur Maßnahmenentwicklung | Walking-Bus für die Kita Villa Lu¹⁵

(Großansicht im Anhang)



Kommunikation

Zur Kommunikation des Walking Busses wird ein Elternflyer zur Verfügung gestellt. Ergänzend erhalten die Eltern einen Flyer für die Arbeitgeber, der für flexible Arbeitszeitgestaltung werben soll. Am 09.11.2020 wurde ein Elternabend zur Information der Eltern zum Walking Bus durch das Planungsbüro mit Unterstützung der Kita und der Stadtverwaltung durchgeführt. Der Kita steht die Präsentation zur Verfügung, sodass aufbauend darauf, die Elterninformation durch die Kita übernommen werden kann.

Wichtig ist, dass die Eltern direkt zu Beginn über den Walking Bus informiert werden und Hinweise zum Verhalten auch in der Eingewöhnungsphase gegeben werden (zum Beispiel kein Parken im direkten Kita-Umfeld). Durch die Corona-Auflagen ist hier eine Besonderheit zu beobachten: die Eingewöhnungsphase kann nicht regulär stattfinden, die Eltern werden wenig persönlich erreicht und insgesamt wird die Kommunikation als erschwert eingestuft.

Anfang April 2021 fand bereits eine erste Abfrage zum Bedarf des Walking Bus bei unter 60 Eltern statt. Die Kita berichtete dazu eine allgemein geringe Rückmeldung und mehrere Vorbehalte. Die gefahrenen Geschwindigkeiten werden als zu hoch wahrgenommen und daraus eine Gefahr für die laufenden Kinder abgeleitet; die Eltern kennen sich durch die Corona-Auflagen nicht persönlich, sodass wenig Vertrauen in die Begleitung des eigenen Kindes durch fremde Eltern besteht bzw. wenig Bereitschaft besteht fremde Kinder zu betreuen sowie dass Unterschiedliche Gehgeschwindigkeiten je nach Altersstufe als pro Kind gesehen werden.

¹⁵ Hinweis: Die Karten sind in großformatiger im Anhang enthalten.

Nach Wahl der Elternvertretungen – via Videokonferenz – soll die Einführung des Walking-Busses fortgeführt werden. Bis die Kita jedoch regulär ihren Betrieb aufgenommen haben wird, beziffert die Kita einen Bedarf von 6 Monaten nach Eröffnung.

Neben diesen präventiven Maßnahmen stehen auch repressiv die Ordnungsbehörden in der Verantwortung die Einhaltung der geltenden Regeln (zum Beispiel kein Parken/Halten im direkten Kita-Umfeld, Freihaltung des Behindertenstellplatzes von unberechtigten Nutzenden) zu kontrollieren. Im ersten Schritt sollten mündliche Ermahnungen folgen, bei wiederholtem Fehlverhalten jedoch auch konsequente Ahndung. Insbesondere zum jährlichen Beginn der neuen Kita-Kinder werden Schwerpunktkontrollen empfohlen. Zum Kitastart konnten hier Parkverstöße sowohl im direkten Umfeld der Kita als auch in den Straßen der Walking-Bus-Strecke beobachtet werden, welches die Akzeptanz der Maßnahmen deutlich reduziert und weitere Sicherheitsbedenken bei den Eltern auslöst.

Der Kita-Träger sowie die Kita-Leitung ist in der Verantwortung ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf das Mobilitätsmanagement aufmerksam zu machen. Durch die Auflagen in der Baugenehmigung ist die Kita daran gebunden, das Mobilitätsmanagement umzusetzen und in Vorbildrolle zu agieren. Dies bedeutet auch, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich einerseits ihrer Vorbildrolle bewusst sind und dementsprechend agieren sollen, andererseits das Mobilitätsmanagement, wie den Walking Bus, unterstützen.

Die Anwohnerinnen und Anwohner im direkten Kita-Umfeld sind vor unangemessenen Verkehrsbelastungen durch die Kita zu schützen. Über die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements der Kita wurden diese daher im Rahmen des Projekts über den Jahreswechsel 2020/2021 informiert.

4.6 Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit

Das Gehen wird selten als richtiges Verkehrsmittel wahrgenommen, Zufußgehende kommen schon durch die Straßen, können gut ausweichen. So werden Gehwege zugeparkt oder sind teils in den schmalen Straßenquerschnitten von Buisdorf zugunsten der Fahrbahn noch als „Restflächen“ angelegt. Die Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit, die von verschiedenen Akteuren durchgeführt werden kann, sollte daher nicht nur am Walking Bus ansetzen, sondern insgesamt auch den Fußverkehr und die Mobilitätskultur vor Ort stärken. Die folgenden Maßnahmen und Ansätze bilden daher auch ein breites Spektrum ab.

Ansätze durch die Stadtverwaltung

Zentral für den Walking Bus ist die Sichtbarkeit im öffentlichen Raum. Dafür hat die Stadt St. Augustin bereits in der Ortsmitte Buisdorf einen Unterstand aufgestellt, der zeitnah (Stand Februar 2021) mit der entsprechenden Beschilderung zum Walking Bus ausgestattet wird. So entsteht ein zentraler Wiedererkennungsort, den neben den Kindern und Eltern auch andere Nutzer*innen der Ortsmitte wahrnehmen. Ergänzend soll die Route des Walking Bus mit Fußstapfen gekennzeichnet werden. So ist die Route des Walking Busses z.B. auch Anlieger gut erkennbar.

Entlang der Strecke des Walking Busses und den zulaufenden Straßen (z.B. Ringstraße) ist es sinnvoll regelmäßig Dialogdisplays aufzuhängen. Einerseits dienen diese der Sensibilisierung für die

erlaubte Höchstgeschwindigkeit, andererseits kann die Stadtverwaltung anhand der Zählraten abwägen, ob weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung für notwendig erachtet werden. Die Standorte sollten regelmäßig wechseln.

Auch temporäre Nutzungsänderungen, z. B. auf Schul- oder Kindergartenwegen sowie an neuralgischen Punkten, haben eine starke Öffentlichkeitswirksamkeit und können ein Zeichen setzen, die Nutzung des öffentlichen Raumes neu zu überdenken. Hierzu könnten verschiedene sensible Bereiche temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt werden und als temporärer Spiel- und Erlebnisraum genutzt werden¹⁶ (Abbildung 38).

Abbildung 38: Temporäre Spielstraße (Frankfurt)



Übergreifende Ansätze im Fußverkehr können zusätzlich das Bewusstsein für das Gehen und somit auch für den Walking Bus stärken. Häufig fehlt den Verursachern von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für zu Fuß Gehende, z. B. durch Gehwegparken, mangelnden Grünschnitt der Einfriedung oder unachtsam aufgestellte Mülltonnen. Wiederkehrende Information über die Belange der zu Fuß Gehenden kann daher vorgeschlagen werden. Hierbei ist auch darauf zu achten, dass verschiedene sowie neue Medien und Wege gewählt werden, um einen weiten Kreis bzw. die Buisdorfer zu erreichen. Eine Serie zu den Belangen des Fußverkehrs in Print- oder digitalen Medien (z. B. in der lokalen Zeitung) wäre eine mögliche Maßnahme. Dabei könnten Themenschwerpunkte wie der Walking Bus der Kita gewählt werden (die u. U. auch saisonale Themen wie z. B. Grünschnitt aufgreifen) und über die Entwicklung des Projekts zur Ortsmitte informieren. Die Fachplanenden sollten sich dazu Unterstützung der Pressestelle einholen.

Ansätze durch die Kita

Im Rahmen des Projektes hat die Kita eine Vorlage für Flyer an die Hand bekommen. Die eine Vorlage ist an die Eltern der Kinder adressiert und soll den Walking Bus bewerben. Eine weitere Vorlage ist an die Arbeitgeber*innen der Eltern adressiert, um für flexible Hol- und Bringzeiten zu sensibilisieren. Die Kita kann diese an die Eltern reichen und/oder senden. Ergänzend stehen Präsentationsfolien zur Verfügung, mithilfe derer die Eltern z.B. bei Elternabenden informiert werden können. Aufbauend darauf kann die Kita bei Bedarf weitere Materialien erstellen.

¹⁶ Die Landeshauptstadt Stuttgart hat 2018 an drei Orten temporäre Spielstraßen als Pilotprojekt eingerichtet.

Um den positiven Charakter des Walking Busses bei den Eltern zu bewerben, kann die Kita Aktionstage wie „Zu-Fuß-zur-Schule-und-zum-Kindergarten“ des VCD nutzen. Vorteil ist, dass die Kita von den Initiatoren Materialien zur Verfügung gestellt bekommen. Bei dieser wird jährlich eine feste Woche vorgegeben, an derer sich viele Einrichtungen orientieren. So können zum Beispiel mit der benachbarten Grundschule Synergien entstehen. Im betrieblichen Mobilitätsmanagement kann an Aktionen wie „Mit-dem-Rad-zur-Arbeit“ teilgenommen werden.

Immer mehr Vorschulkinder machen in Vorbereitung auf ihren Schulweg den sogenannten Fußgängerführerschein. Gemeinsam mit den Erzieherinnen und Erziehern wird das richtige Verhalten im Straßenverkehr weiter eingeübt. Vorteil ist, dass diese Kinder auch ein gutes Vorbild für andere Kinder des Walking Bus darstellen können. Die Kinder lernen spielerisch die Regeln des sicheren Zufußgehens und werden durch die Ausgabe des Fußgängerführerscheins belohnt. Hierzu gibt es bereits zahlreiche Konzepte, derer sich die Kita bedienen kann¹⁷.

Weitere Akteure

Darüber hinaus ist ein zentraler Akteur die örtliche Polizei¹⁸. In NRW bietet die Polizei im Rahmen der präventiven Arbeit – hier Verkehrserziehung – diverse Angebote an, von denen es einige auch explizit für Kindergartenkinder gibt. Zu den Angeboten gehören zum Beispiel die Verkehrspuppenbühnen und Übungen. Je nach dem kommt die Polizei dafür in den Kindergarten oder der Kindergarten macht einen Ausflug (z.B. zu einer Bühne für das Puppenspiel). Die Kita sollte dazu jährlich auf die örtliche Polizei zugehen und die Angebote einfordern. Darüber hinaus sollte die Polizei mindestens zu Beginn den Walking Bus einmal begleiten (siehe Kap. 4.5).

Ergänzend werden die Themen Verkehrssicherheit und Walking Bus von Vereinen öffentlichkeitswirksam bespielt. Der ADAC bietet zum Beispiel zahlreiche Lehrmaterialien und Unterstützung an, die sich die Kita umsonst herunterladen bzw. in Anspruch nehmen kann. Speziell für die Verkehrserziehung für Kindergartenkinder gibt es die Figur Adacus¹⁹. Weitere Programme, wie Verkehrssicherheit und Laufbusse werden eher für Grundschulkindern aufbereitet, sind jedoch weitestgehend auf Kindergärten zu übertragen²⁰. In den vergangenen Jahren konnten jeweils zum Schulbeginn kostenlos Warnwesten von der ADAC-Stiftung bezogen werden; diese oder andere Möglichkeiten zum Bezug von Warnwesten sollten jährlich von der Kita geprüft werden.²¹

Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es eine Verkehrswacht. Die deutschen Verkehrswachten verfügen ebenfalls über Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit, zum Beispiel für ein rücksichtvolles Miteinander im Straßenverkehr. Ergänzend werden u.a. Aktionstage angeboten, auf die die Kita hinweisen kann.

Allgemeine Kampagnen, wie beispielsweise „Liebe braucht Abstand“, werben darüber hinaus für ein stärkeres Miteinander im Straßenverkehr und eine sichere Nahmobilität. Die Ansätze des

¹⁷ z.B. <https://www.pro-kita.com/kreative-bildungsarbeit/projekte/projekt-im-kindergarten-fussgaengerfuehrerschein-fuer-kinder/>

¹⁸ <https://polizei.nrw/artikel/polizei-im-kindergarten>

¹⁹ <https://verkehrshelden.com/programm/aufgepasst-mit-adacus>

²⁰ Siehe unter anderem: <https://stiftung.adac.de/foerderschwerpunkte/unfallpraevention/verkehrssicherheit-fuer-schulkinder/>; <https://verkehrshelden.com/artikel/kitaschule/laufbus>

²¹ Die Kita hat Ende März 2021 bereits die ersten Warnwesten erhalten.

Mobilitätsmanagements der Kita Villa Lu liegen diese Ziele ebenfalls zugrunde und zeigen in die gleiche Richtung einer Verkehrs- und Mobilitätswende. Stadtverwaltung und Kita können den Veranstaltern daher beispielsweise anbieten in Buisdorf die Kampagne, z.B. durch Plakate oder kleinere Aktionen, zu verankern.

Tabelle 6: Maßnahmen Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahme/ Aktion	Verantwort- lich/Veranstalter	Turnus	Ziele
Sichtbarkeit des Walking Bus	Stadt St. Augustin	Einrichtung 2021	- Haltestelle in Ortsmitte sichtbar machen - Weg für Kinder, Eltern aber auch Anwohnende verdeutlichen - Freihaltung der Wege vor Falschparkern
Dialogdisplays	Stadt St. Augustin	Ca. 1-2x pro Quartal, Anlassbezogen, je ca. 2 Wochen	- Sensibilisierung für die Höchstgeschwindigkeit entlang/um den Walking Bus + Schule
Temporäre Nutzungsänderungen	Stadt St. Augustin	Anlassbezogen, bei Erfolg regelmäßig	- Widmung des Straßenraums für Nahmobilität - Rückeroberung des Raums für Kinder - Begegnung im Quartier
Presseserie/ Themenreihe	Stadt St. Augustin / lokale Medien	Start 2021	- Breite Berichtserstattung über und rund um den Walking Bus und Mobilität in Buisdorf - Sensibilisierung einer größeren Zielgruppe/der Buisdorfer

Flyer	Kita Villa Lu	Jährlich	- Neue Eltern über den Walking Bus informieren - Arbeitgeber*innen der Eltern für den zeitlichen Rahmen der Hol- und Bringverkehre sensibilisieren
Internationaler Aktionstag „Walk to School Day“ oder „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“	Verschiedene Organisatoren in 40 Ländern weltweit, in Deutschland: VCD Deutsches Kinderhilfswerk	Jährlich	- Kindern zu regelmäßiger Bewegung verhelfen - Umgebung auf dem Schulweg besser wahrnehmen - selbständiges Fortbewegen im Verkehr - Hol- und Bringverkehr reduzieren - Eltern entlasten
Aktion „Mit-dem-Rad-zur-Arbeit“	Kita	Jährlich	- Betriebliches Mobilitätsmanagement - Förderung des Radverkehrs auf den Wegen zur und von der Kita
Fußgängerführerschein	Kita	Jährlich	- Training für den Walking Bus - Verkehrserziehung - Vorbereitung auf den Schulweg
Polizei im Kindergarten	Polizei NRW	Jährlich	- Verkehrserziehung - Sicherer Weg Walking Bus
Verkehrserziehung Kindergartenkinder „Aufgepasst mit Adac“	ADAC	Jährlich	- Verkehrserziehung - Leichte Nutzung von Lernmaterialien
Bezug von Warnwesten	z.B. ADAC-Stiftung / Kita	Jährlich	- Erhöhung der Sichtbarkeit der Kindergartenkinder - Stärkung des Wir-Gefühls

Kampagnen und Schulungen	Verkehrswacht Rhein-Sieg	Anlassbezogen	- Sicherheit im Straßenverkehr - Radfahrschulen (auch Erwachsene)
Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“	AGFS		
	Landesverkehrswacht NRW		- Für das Thema Abstand im Straßenverkehr sensibilisieren
	Zukunftsnetz Mobilität NRW	seit 2018	- Eine entspanntere Atmosphäre zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern schaffen
	Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen		- Reduzierung von Verkehrsunfällen

4.7 Empfehlungen für eine bewegungsfördernde Gestaltung des Außenbereichs

Da Bewegung einer der wichtigsten Bausteine für kindliche Entwicklung ist und Krankheiten im Erwachsenenalter vorbeugen kann, ist auch der Außenbereich der Kita Villa LU möglichst bewegungsfördernd zu gestalten. Hierbei sollen verschiedene Bewegungsdimensionen in den Außenbereich eingebaut werden, diese sind: Kraft, Schnelligkeit, Ausdauer, Beweglichkeit, Kognitive Fähigkeiten und Geschicklichkeit.

Kinder können ihre Kraft ausbauen, indem sie Gegenstände schieben, ziehen, tragen oder an Gegenständen hochklettern, wie z.B. einem Klettergerüst oder einer Sprossenwand. Schnelligkeit kann durch Wettrennen, Fang- und Versteckspiele und Rollenspiele, bei denen Fortbewegungsarten von Tieren angenommen werden, nähergebracht werden. Die Ausdauer von Kindern kann durch Lauf-, Tanz- und Ballspiele, Hüpfen und das Besteigen von Treppen oder Leitern verbessert werden. Die Beweglichkeit lässt sich ausbauen, indem Kinder Hindernisse überwinden, durch einen Geräteparcours krabbeln, laufen, klettern oder springen. Die Koordinativen Fähigkeiten und Geschicklichkeit werden unter anderem durch Zirkusspiele, das Klettern auf Felsen und ähnlichem, Balancieren, Malen, Schneiden und Knoten ausgebaut (In Form 2015: 20).

Um die oben erwähnten Bewegungsdimensionen im Außenbereich zu integrieren, sollten Möglichkeiten zum Balancieren geschaffen werden, hierfür könnten z.B. Baumstämme, Balken und niedrige Geländer dienen. Ebenfalls sollte ein Barfußparcours mit unterschiedlichen Untergründen gestaltet werden, um die Wahrnehmung zu schulen. Geeignete Untergründe sind Sand, Kies, Beton, Gras oder Holz. Offene Landschaften mit Schaukeln, Wippen, Brettern oder Klötzen bieten die Möglichkeit, Bewegungen selbst zu gestalten. Ebenso sollte im Außenbereich ein Hügel oder eine Anhöhe integriert werden, um den Kindern die Möglichkeit zu bieten, hinauf- und hinunter zu rennen, zu

klettern oder hinunter zu rollen. Im Außenbereich kann ebenso eine Matschstelle mit Wasser und Sand installiert werden, an der mit Schöpfkellen, Gießkannen, Schläuchen und Spurrillen experimentiert und gespielt werden kann. Um im Garten auch Hüpfen, Springen und Klettern zu können, sind Treppen, Absätze, Baumstämme oder Trampoline zu gestalten. Für Fahrgeräte wie Roller, Laufrad und so weiter sind Spuren und Bereiche zu integrieren (In Form 2015: 21).

Neben den allgemeinen, vor allem für Kindergartenkinder geeignete, bewegungsfördernden Maßnahmen können diese auch auf die Altersgruppen in der Villa Lu abgestimmt werden. So benötigen Kinder von eins bis drei Jahren abgetrennte Räume, in denen sie sich zurückziehen können und eigenständig auf Entdeckungsreise gehen können. Das Außengelände sollte für Krabbelkinder im Alter von neun bis 18 Monaten weitestgehend ebenerdig sein mit kleineren Hügeln. Zum Spielen und entdecken können flache Rampen, Findlinge, Sand und Wasserelemente dienen. Der Außenbereich für Kleinkinder (1,5 bis 3 Jahren) soll viele Kletter- und Bewegungsmöglichkeiten enthalten. Diese sollen geeignet sein, um dort zu balancieren, zu klettern oder zu hüpfen. Auch Wasser-, Sand- und Matschplätze fördern Kleinkinder. Das Gelände der älteren Kinder (3 bis 6 Jahre) sollte unter Aufsicht von den kleineren Kindern erreichbar und begehbar sein. Hier können auch Schaukeln, Rutschen, Klettermöglichkeiten und Hängematten implementiert sein. Außerdem soll eine (Renn)strecke für Fahrzeuge eingerichtet werden. Um allen Altersstufen gerecht zu werden, müssen verschiedene Themen- und Spielorte entwickelt werden (Meyer 2014: 4-7).

Abbildung 39: Beispielbilder des bewegungsfördernden Außenbereich der Kita Springmaus in Berlin



Sandbereich

Schaukelbereich



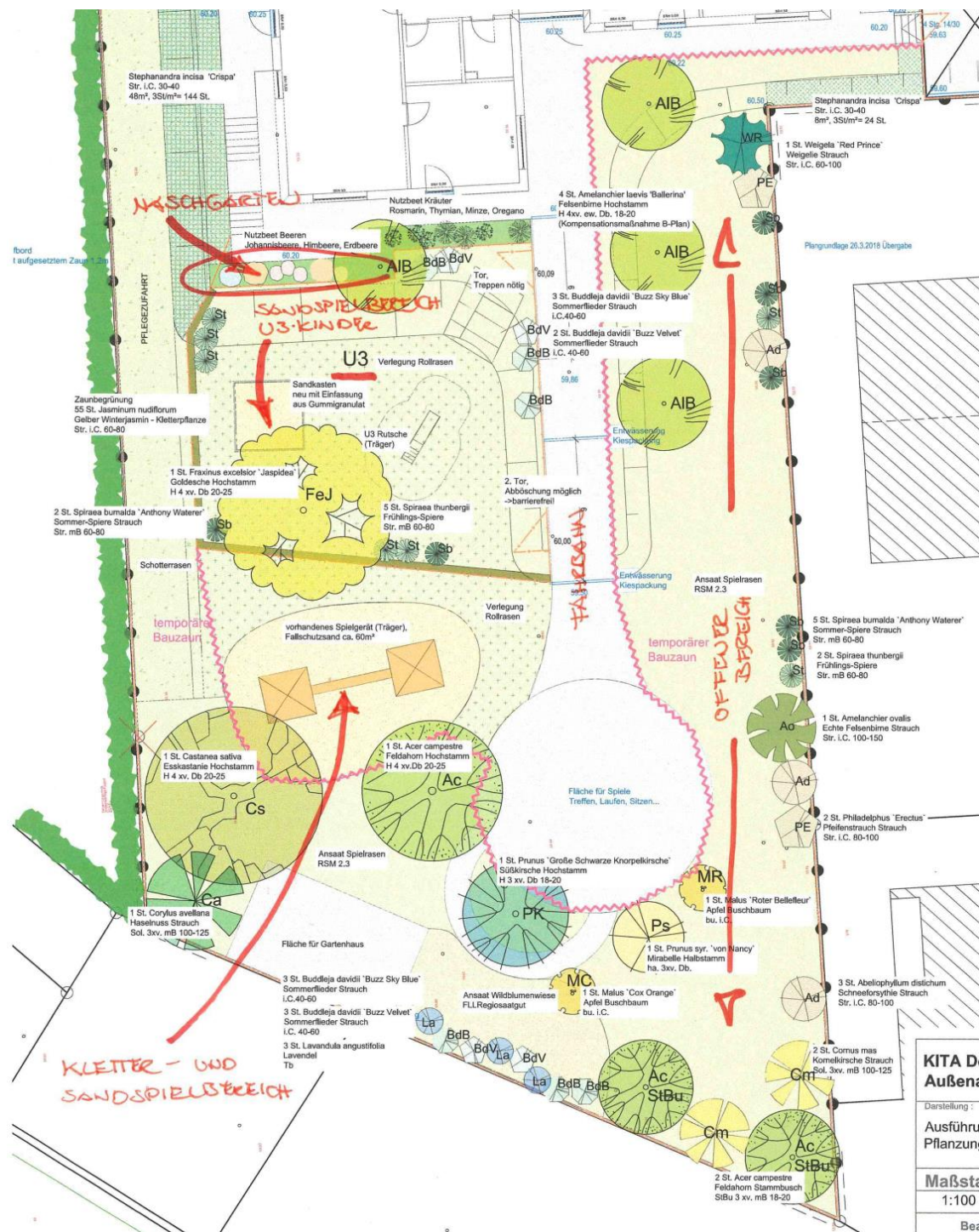
Rennstrecke und Erlebnispfad

Naschgarten

Quelle: <https://www.bwgt.org/kita-springmause-umgestaltung-der-aussenanlagen/>

Neben den oben genannten bewegungsfördernden Maßnahmen kann der Außenbereich auch so gestaltet werden, dass eine Auseinandersetzung mit Bäumen, Pflanzen, Steinen und anderen Naturmaterialien möglich ist. Hierfür soll der Außenbereich an die Natur außerhalb angepasst werden und verschiedene Bodenbeläge eingesetzt werden. Auch Sträucher und Pflanzbeete sind vorstellbar, die von den Kindern gemeinsam betreut und auch genascht werden können (Meyer 2014: 6ff.).

Abbildung 40: Potentielle Nutzung des Außenbereichs der Villa Lu



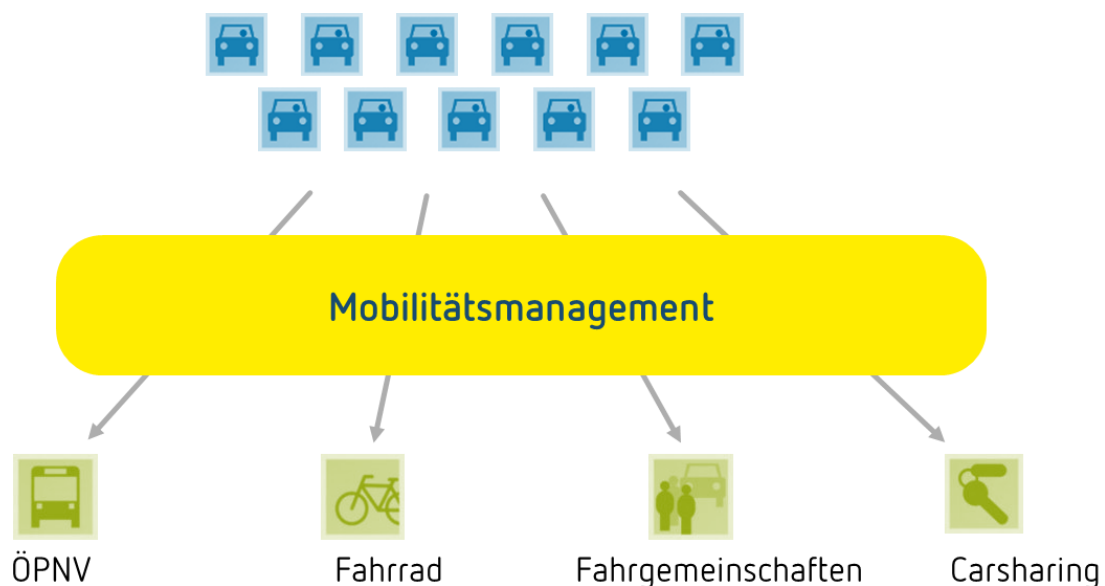
Quelle: Stadt St. Augustin: Auszug aus dem Bauantrag Kita Villa Lu

4.8 Empfehlungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst Konzepte zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität in Unternehmen und setzt wie andere Mobilitätsmanagementansätze auf Information und Motivation. Der Anteil der Wege zum Arbeitsplatz ist in der Regel hoch, zusätzlich weisen diese arbeitsorientierten Wege sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf.

Darüber hinaus können Unternehmen von einem betrieblichen Mobilitätsmanagement profitieren. Wird der Weg zur Arbeit vermehrt aktiv (zu Fuß oder mit dem Rad) zurückgelegt, kann sich das positiv auf die Gesundheit der Belegschaft auswirken. Im Falle der Kita Villa Lu konnte die Baugenehmigung nur mit Auflage des Mobilitätskonzeptes und den daraus resultierenden Maßnahmen erteilt werden, da auf dem Grundstück nach dem geltenden Stellplatzschlüsseln nicht ausreichend Stellplätze hergestellt werden können. Somit verpflichtet sich die Kita Villa Lu betriebliches Mobilitätsmanagement umzusetzen. Nicht zuletzt verringert sich das Konfliktpotential mit den Anliegern, wenn die Mitarbeiter*innen der Kita nicht im direkten Umfeld der Kita (illegal) parken.

Abbildung 41: Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagements



Ausgangslage

Für die Anreise mit dem Auto werden an der Kita vier Stellplätze für Mitarbeiter*innen, ein Behindertenstellplatz und zwei Stellplätze für Eltern errichtet. Durch die Widmung des Behindertenstellplatzes darf dieser nur mit der entsprechenden Berechtigung genutzt werden. Dies ist insbesondere den Eltern und Mitarbeiter*innen klar zu kommunizieren. Ergänzend sind die Parkplätze für die Eltern nicht für Dauerparker, wie Mitarbeiter*innen, geeignet, da diese auch im Laufe des Tages, beispielsweise durch Abholung eines erkrankten Kindes, genutzt werden müssen. Weitere Baukosten für Stellplätze im öffentlichen Raum sind nicht vorgesehen.

Für die Anreise mit dem Fahrrad werden ausreichend Abstellanlagen angeboten, wovon einige auch besonderen Schutz bieten. Ergänzend dazu soll die Kita eine Umkleidekabine für die

Mitarbeiter*innen anbieten, in denen zum Beispiel Wetterschutzkleidung angemessen aufgehangen werden kann.

Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagement muss folglich sein, dass nur drei Mitarbeiter*innen gleichzeitig mit dem Pkw anreisen, jedoch ein gutes Potential für den Verlagerung auf den Radverkehr besteht. Hierzu ist eine klare Förderung des Umweltverbundes notwendig.

Maßnahmen

Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements können einerseits Hürden für bestimmte Verkehrsmittelnutzung aufbauen, andererseits die Nutzung anderer Verkehrsmittel begünstigen, sodass insgesamt eine Verlagerung der Verkehrsmittelnutzung stattfindet.

Basis sollte sein, dass die Kita ihren Mitarbeiter*innen Begünstigung eines Jobtickets sowie eines Jobrads anbietet. Durch die steuerlichen Vorteile – für beide Seiten – sind dies beliebte Modelle. In Hinblick auf das Jobticket ist die Kita mit dem Bus zu erreichen, mit regelmäßiger Anbindung ins Zentrum von St. Augustin sowie nach Bonn, Siegburg und Hennef. Ergänzend kann das Jobticket einen guten Baustein zur Inter- und Multimodalität bei längeren Anreisewegen darstellen.

In Hinblick auf das Jobrad wird das Potential ebenfalls als gut eingeschätzt (siehe dazu auch Kap. 3.2). Das Zentrum von St. Augustin ist mit konventionellen Fahrrädern gut zu erreichen. Dadurch, dass das Jobrad auch den Kauf teurere Fahrräder attraktiv macht, steigt die Möglichkeit der Anschaffung von Pedelecs und e-Bikes. Durch die in der Regel höheren Geschwindigkeiten dieser ist anzunehmen, dass der Einzugsbereich erneut größer wird. Jobräder können ebenfalls ein Beitrag zur Inter- und Multimodalität bieten. Infrastrukturell sollte die Kita hier Lademöglichkeiten für Elektrofahräder anbieten.

Bei der Anreise mit Pkw bietet sich die Bildung von Fahrgemeinschaften an, um so die Anzahl der abzustellenden Fahrzeuge zu verringern. Hier kann die Kita unter anderem durch die Anpassung der Dienstpläne von möglichen Fahrgemeinschaften das Bilden solcher aktiv unterstützen. Zukünftig kann zudem eine Carsharing-Mitgliedschaft unterstützt werden.

Die Kita sollte eine*n Verantwortliche*n für das betriebliche Mobilitätsmanagement benennen.

Stand des betrieblichen Mobilitätsmanagements zum Zeitpunkt der Öffnung

Grundsätzlich hat die Kita unter Corona-Auflagen öffnen müssen. Dies bedeutete ein zusätzlich erschwerten Einstieg, da die Hygienemaßnahmen und deren Organisation ein besonderes Augenmerk und zusätzlichen Aufwand mit sich bringen. Eine „normale“ Eingewöhnung der Kinder konnte bisher nicht stattfinden und somit auch weniger die Eltern erreicht werden. Ergänzend ist der Bau, insb. Auch das Außengelände, zum Kitastart nicht vollständig fertiggestellt gewesen, sodass auch räumlich-bauliche Erschwernisse hinzukamen. Die Kita gibt an, dass es ca. 6 Monate nach Eröffnung bedarf, um mit den Mitarbeiter*innen und Eltern in einen regulären Betrieb aufzubauen.

Der Kita-Träger hat bislang keine Erfahrungen in einem konsequenten betrieblichen Mobilitätsmanagements. Zudem erwartet dieser, dass bis zu zwölf Mitarbeiter*innen gleichzeitig mit dem eigenen Pkw anreisen werden.

Die Kita-Leitung sollte sich darüber Gedanken machen, wie bzw. durch wen die vorhandenen Stellplätze beparkt werden, damit nicht jeden Morgen jede*r Mitarbeiter*in in der Hoffnung auf einen Parkplatz „vor der Tür“ bis zur Kita fährt. Entsprechend dem Prinzip des Walking Busses und des gut verfügbaren, legalen Parkraums in Buisdorf, ist zu empfehlen, dass die Mitarbeiter*innen auf den Parkplatz Ortsmitte ausweichen. Je nach Ankunftszeit können die Mitarbeiterinnen so auch den Walking Bus begleiten.

Die Kita-Leitung berichtete, dass einige Mitarbeiter*innen ihre eigenen Kinder morgens begleiten. Hier kann auf ein (e-)Lasten-Jobrad verwiesen werden, mithilfe dessen die Kinder leichter auf dem Weg gebracht werden können. Die Einführung des Jobrads und die klare Bewerbung dieses sollte schnell erfolgen.

Die Kita sollte in Hinblick auf ihre eigenen Mitarbeiter*innen mit gutem Beispiel vorangehen und bei der Erstellung der Dienstpläne Rücksicht auf Mitarbeiter*innen nehmen, die Morgens bzw. Nachmittags an bestimmte Hol- und Bringzeiten gebunden sind. Als Einrichtung, die mit einem aktiven Mobilitätsmanagement vorausgehen muss, sollte sie diesen Ansatz auch in andere Einrichtungen bringen. So profitieren anders herum nicht nur die Einrichtungen, sondern auch die eigenen Mitarbeiter*innen. Hier gilt es in den nächsten Jahren die Argumentation der eigenen Mitarbeiter*innen, dass diese mit dem Auto kommen müssten, um ihre Kinder zu holen/bringen, abzubauen.

Dem Kita-Träger sind die Wohnorte der Kita-Mitarbeiterinnen und das bevorzugte Verkehrsmittel zur Kita-Anreise bekannt. Hier ergeben sich Anreisen mit dem Pkw in geeigneter (E-)Fahrrad-Distanz. Auf diese Mitarbeiterinnen kann im Rahmen des Mobilitätsmanagements gezielt zugegangen werden und die Möglichkeiten des JobRads aufgezeigt werden.

Durch Corona wird derzeit Abstand von einer verstärkten ÖPNV-Nutzung und der Bildung von Fahrgemeinschaften genommen.

E-Ladestationen gibt es derzeit nicht. Die Vorbereitung dessen sollte jedoch auf Grundlage der aktuellen Vorschriften erfolgt sein, sodass eine Nachrüstung bei Bedarf unkompliziert erfolgen kann.

5 Evaluationskonzept

Sowohl die Kita als auch die Stadt St. Augustin sollen das Mobilitätsmanagement bzw. das Mobilitätsgeschehen vor Ort bewerten können, um so den Erfolg der Maßnahmen messbar zu machen bzw. gezielt nachsteuern zu können. Zentraler Ansatzpunkt der Evaluation bleibt die dauerhafte Auflage des Mobilitätsmanagements in der Baugenehmigung für die Kita. Durch die Evaluation soll die Erfüllung der Auflage eingeschätzt werden und ggf. gezielt Ansätze zur Steuerung beschlossen werden können.

Zur Evaluation werden die wesentlichen Indikatoren dargestellt, die auf den Erfolg der wichtigsten Maßnahmen dieses Mobilitätskonzeptes abzielen. Jedem Indikator wird mindestens eine leicht erhebbare Messgröße zugrunde gelegt, die durch die Kita bzw. durch die Stadtverwaltung selbst ohne größeren Aufwand und Kosten erhoben werden können. Jedem Indikator wird darüber hinaus ein Turnus zugeordnet, in dem die Evaluation stattfinden soll. Zudem wird für jede Messgröße das zu erreichende Ziel benannt. Basis der Evaluation ist ein jährlicher Turnus, der jedes Jahr rund um die Einschulung (= hoher Wechsel an Kita-Kindern) erfolgen soll.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, dass jährlich im September ein Gespräch zwischen Kita und Stadtverwaltung angesetzt werden sollte, in dem die Evaluation diskutiert wird. Werden Defizite in der Umsetzung der Maßnahmen erkannt bzw. werden die Ziele nicht erreicht, wird gemeinsam besprochen, wie diese Zielsetzung erreicht werden kann. Schlüsselmaßnahmen zur Zielerreichung werden daher zu jedem Indikator benannt. Darüber hinaus können weitere Maßnahmen beschlossen werden.

Tabelle 7: Evaluationsindikatoren Kita

Indikator	Messgröße	Turnus	Maßnahmen
Mitarbeitende mit Anreise eigener Pkw	Anzahl im Verhältnis eigener Stellplätze (Ziel: max. 4 Pkw gleichzeitig)	- Jährlich - bei Personalwechsel	- Einführung Jobticket/Jobrad - Information über zulässiges Parken im Kita-Umfeld (Empfehlung: Ortsmitte)
Umsetzungsstand betriebliches Mobilitätsmanagement	Anzahl Angebote und Inanspruchnahme (Ziel: max. 4 Pkw gleichzeitig durch Mobilitätsalternativen)	- Jährlich	- Einführung, Ausweitung und Bewerbung von Maßnahmen und Angeboten (Jobrad/Jobticket/Arbeitszeitgestaltung etc.)
Walking-Bus	Anzahl der beteiligten Eltern/Kinder, die mit	- Zunächst: Monatlich	- Elterninformation - Unterstützung in

	dem Pkw anreisen, somit den Walking Bus nutzen sollen (Ziel: vollständige Beteiligung)	- bei Erfolg: quartalsweise	- der Organisation - Unterstützung durch eigenes Personal - Bedarfsabfrage
Walking Bus-Haltestelle Kita und Dorfplatz	Aktualität des Aushangs (Ziel: volle Aktualität)	- Anlassbezogen - Quartalsweise	- Abstimmung und Erneuerung der Walking Bus Zeiten am Dorfplatz
Aktionstage	Anzahl, Teilnahmebeteiligung (Ziel: min. 1 jährlich)	- Jährlich	- Reflektion der durchgeführten Aktionstage - Teilnahme an anderen/weiteren Aktionstagen
U3-Ü3-Kinder	Anzahl/Verhältnis und Wohnstandortnähe (Ziel: Anteil U3-Kinder nicht höher als Hol- und Bringkapazität der zwei Stellplätze an der Kita)	- Jährlich	- Anteil U3-Kinder steuern, die mit dem Pkw gebracht werden würden
Ablauf des Hol- und Bringverkehr U3-Kinder	Einschätzende Beobachtung: Rückstau, Belegung der zwei Stellplätze, Konflikte bei Parkvorgängen (Ziel: Entlastung der Stellplätze)	- Jährlich nach Einschulung - Stichprobenartig reaktiv	- Mündliche Ermahnung von Fehlverhalten - Flexibilisierung der Hol- und Bringzeiten, kurze Übergabezeiten - Unterstützung durch Ordnungsamt anfordern
Fahrradabstellanlagen	Auslastung, Zustand, Nutzung (Ziel: Attraktive und ausreichende Radabstellmöglichkeiten)	- Anlassbezogen - Jährlich	- Instandsetzung/Pflege - Ergänzung/Optimierung entsprechend der Nutzung

Tabelle 8: Evaluationsindikatoren Stadtverwaltung

Indikator	Messgröße	Turnus	Maßnahmen
Illegal geparkte Autos im Kita-Umfeld	Anzahl/Häufigkeit (Ziel: keine)	- Jährlich zur Einschulung - Zum Wintereinbruch - Zufällig	- Ermahnung (1. Stufe) - Ahndung (2. Stufe) - Schwerpunktkontrollen - Ansprache der Kita (jährlich/Anlassbezogen)
Ahndungen im Kita-Umfeld	Anzahl/Deliktiert (Ziel: Reduzierung der Verstöße)	- Jährlich	- Ansprache der Kita/Pressemeldung - Anpassung der Kontrollen
Ausbau Walking Bus Strecke	Baulicher Stand umgesetzte Maßnahmen (Ziel: vollständig)	- Halbjährlich	- Aufstockung Etat - Politische Beschlusslage
Zustand Walking Bus Haltestelle	Baulicher Zustand, Pflege des Umfelds (Ziel: Dauerhaft gut)	- Quartalsweise	- Instandsetzung - Anpassung der Reinigungs- und Grünschnittzyklen - Einbindung in die Gestaltung der Ortsmitte
Kinderfreundliches Buisdorf	Umsetzungsstand des Konzeptes (Ziel: langfristiger Ausbau)	- Alle zwei Jahre	- Zeitplanung Umsetzung - Budgetierung - Synergien mit weiteren Maßnahmen
Anwohnerbeschwerden	Anzahl/Art (Ziel: keine)	- Anlassbezogen	- Entsprechend der Beschwerde

6 Ausblick

Die Kita ist nun bereits geöffnet, jedoch folgt der Start in den Regelbetrieb durch die Covid-19-Pandemie und dem damit einhergehenden Notbetrieb schrittweise. Dies ist auch als Chance zu sehen, da die Pandemie bereits die gewohnten Verkehrsmuster aufgebrochen hat. Die Maßnahmen sollten jedoch mit Einführung des Regelbetriebs umgehend umgesetzt werden, um von Anfang an den Eltern zu verdeutlichen, dass ein Verkehrschaos um die Kita nicht geduldet werden kann.

Für die Beschäftigten wird am 19.04.2021 ein Workshop zum betrieblichen Mobilitätsmanagement und der Organisation und Durchführung des Walking Busses durchgeführt. Ergänzend werden dort die ersten Erfahrungen aus dem Kita-Betrieb gespiegelt. Abschließend soll das Konzept am 04.05.2021 im zuständigen politischen Ausschuss vorgestellt und diskutiert werden.

Das Mobilitätsmanagement wird sicherlich nicht unmittelbar in allen Stufen umgesetzt werden können. Um zu schauen, welche Maßnahmen als nächstes umzusetzen sind bzw. wie erfolgreich die bisherigen Maßnahmen sind, soll das Konzept jährlich durch die Stadtverwaltung und die Kita geprüft werden. Gemeinsam von Stadtverwaltung und Kita wird dann die Umsetzung in Hinblick auf die Erfüllung der Auflage in der Baugenehmigung geprüft. Geeignete Indikatoren werden im Evaluationskonzept dargestellt.

7 Quellenverzeichnis

- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2014): Kinderfreundliche Mobilität. Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung
- Busch, Klaus (1995): Kindgerechte Wohnumwelt. Grundsätze einer an den Bedürfnissen von Kindern orientierten Planung städtischer Wohnquartiere
- FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
- FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2018): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen. Forschungsbericht Nr. 50. Berlin
- Hüttenmoser, Marco (1996): Kein schöner Land. Ein Vergleich städtischer und ländlicher Wohnumgebungen und ihre Bedeutung für den Alltag und die Entwicklung der Kinder, Zürich 1996
- In Form (2015): Schritt für Schritt zur gesundheitsfördernden Kita. Praxis-Leitfaden für pädagogische Fachkräfte. Berlin
- Limbourg, Maria (2008): Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Reihe Prävention in NRW, Heft Nr. 12, Unfallkassen NRW, Düsseldorf
- Meyer, C. (2014): Gestaltung des Außengeländes. Verfügbar unter: https://www.kita-fachtexte.de/fileadmin/Redaktion/Publikationen/KitaFT_Meyer_2014.pdf. Zugriff am 01.04.2020
- UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017): Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf