

# Das Elterntaxi an Grundschulen

## Ein Leitfaden für die Praxis

- Hol- und Bringverkehr aus Schul- und Elternsicht
- Checklisten für Elternhaltestellen
- Beispiele aus der Praxis



# ADAC – Wir machen **Mobilität** sicher.

## Impressum

### Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr  
Hansastraße 19, 80686 München  
Internet: [adac.de](http://adac.de)

### Redaktion

Dipl.-Geogr. Ronald Winkler, ADAC e.V.  
Dipl.-Ing. Tanja Leven und Jens Leven, bueffee GbR, Wuppertal

### Vertrieb

Diese Fachbroschüre kann mit Angabe der Artikelnummer 2830103 direkt beim ADAC e.V., Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München, E-Mail: [verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de), bezogen werden.  
Die Schutzgebühr beträgt 5,00 Euro.  
Kostenloser Download möglich: [adac.de/elterntaxi](http://adac.de/elterntaxi)

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des ADAC e.V.

© 2018 ADAC e.V. München

### Bildnachweise

Titel: ADAC

- S. 6 bueffee GbR (oben), Behörde für Schule und Berufsbildung, Stadt Hamburg (Mitte)
- S. 12 bueffee GbR
- S. 13 AOK Nordwest Dortmund (oben rechts), bueffee GbR (unten rechts)
- S. 14 ADAC
- S. 16 ADAC

## **Inhalt**

Vorwort .....	05
Grundlagen .....	06
Hol- und Bringverkehr aus Schulsicht .....	07
Hol- und Bringverkehr aus Elternsicht .....	08
Bestandsaufnahme vor der Schule .....	09
Standortbewertung für Elternhaltestellen .....	10
Beispiele aus der Praxis .....	12
Empfohlene Projektschritte .....	13
Wirksamkeit von Elternhaltestellen .....	14
Empfehlungen .....	16
Literaturverzeichnis und Links .....	17



## Vorwort



**Ulrich Klaus Becker**  
ADAC Vizepräsident  
für Verkehr

*Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Im Jahr 2016 verunglückten in Deutschland 7.805 Kinder von sechs bis neun Jahren, davon 14 tödlich. Auch wenn nur etwa jeder fünfte Unfall auf dem Schulweg passiert und die langfristige Entwicklung der Kinderunfälle rückläufig ist, müssen weiterhin große Anstrengungen unternommen werden, um die nach wie vor hohe Zahl von Schulwegunfällen weiter zu senken.*

*Durch schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung wird die Verkehrskompetenz der Kinder verbessert und damit ein wesentlicher Beitrag zur Vermeidung von Schulwegunfällen geleistet. Aber auch die Teilnahme an außerschulischen Trainingsprogrammen und die selbstständige Bewältigung des Schulwegs zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr spielen eine wichtige Rolle. Der ADAC bietet hierzu zahlreiche Programme und Aktionen an. Leider hat die selbstständige Mobilität von Kindern auf dem Schulweg in den vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen. Dies liegt nicht nur an weiten oder unsicheren Schulwegen, sondern auch an Eltern, die ihre Kinder aus Angst vor Unfällen und Übergriffen, aus Gewohnheit oder Bequemlichkeit mit dem Auto direkt bis vor das Schultor fahren. Durch verbotswidriges Halten oder riskante Wendemanöver behindern manche nicht nur andere Verkehrsteilnehmer, sondern gefährden auch die Kinder – ihre eigenen eingeschlossen.*

*Für Kinder ist es besser, den kompletten Weg zur Grundschule zu Fuß zurückzulegen, sofern die Schulwege sicher und nicht zu lang sind und anhand von Schulwegplänen eingeübt wurden. Im Einzelfall kann aber auch das Elterntaxi eine vertretbare Alternative zum Zu-Fuß-Gehen sein. Dafür wären sogenannte Elternhaltestellen im näheren Umfeld der Schule förderlich, von denen aus die Schule sicher zu erreichen ist. Diese Broschüre soll aufzeigen, wie Schulen und Eltern das Thema „Hol- und Bringverkehr an Grundschulen“ beurteilen. Insbesondere sollen Schulleiter und Lehrer anhand von Checklisten in die Lage versetzt werden, Probleme durch Hol- und Bringverkehre vor ihrer Schule richtig einzuschätzen und bei Bedarf einen geeigneten Standort für Elternhaltestellen ausfindig zu machen.*

*Ulrich Klaus Becker*



## Grundlagen

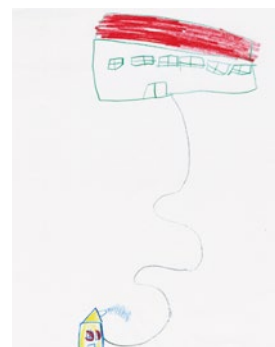
Kinder unterliegen im Straßenverkehr einem besonderen Schutzbedürfnis. Aus Sicht der Unfallstatistik stellt die Mitfahrt im Pkw ein größeres Risiko für Kinder von sechs bis neun Jahren dar als die Fortbewegung mit jedem anderen Verkehrsmittel. So kommen jährlich mehr Kinder im Pkw der Eltern zu Schaden als durch die selbstständige Mobilität zu Fuß.

Daher werden seit geraumer Zeit zunehmend Konzepte entwickelt, die auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens von Kindern hin zu einer selbstständigen Teilnahme am Straßenverkehr abzielen. Leider fallen diese Konzepte noch nicht überall auf fruchtbaren Boden, da immer noch zu wenige Eltern bereit sind, Hol- und Bringfahrten zu reduzieren.

Mittlerweile ist durch zahlreiche Studien nachgewiesen, dass die tägliche Bewältigung des Schulwegs zu Fuß eine Reihe von positiven Effekten auf die kindliche Entwicklung hat. Dazu zählen eine höhere Konzentrationsfähigkeit im Unterricht, eine gesteigerte körperliche Fitness, der Abbau von Übergewicht sowie – bei gemeinsamer Bewältigung des Schulwegs mit anderen Kindern – die Verbesserung des Sozialverhaltens.



Zeichnung: Julia F.



Zeichnung: Anastasia G.

Hinzu kommt, dass Kinder dadurch frühzeitiger ein Bewusstsein für Gefahrensituationen im Straßenverkehr entwickeln und in die Lage versetzt werden, ein räumliches Bild („geistige Landkarte“) der eigenen Stadt bzw. des eigenen Schulwegs zu entwerfen.

Diese Broschüre soll dazu anregen, Hol- und Bringverkehre der Eltern zu reduzieren oder zumindest verträglicher zu gestalten. Sie soll dabei unterstützen, das Problemfeld „Hol- und Bringverkehr an Grundschulen“ einzuschätzen und sinnvolle Handlungsansätze zu liefern.

### Verunglückte Kinder von sechs bis neun Jahren im Jahr 2016

	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
Pkw-Mitfahrer	3.247	2.894	346	7
Fußgänger	2.328	1.711	612	5
Radfahrer	1.860	1.639	219	2
Sonstige	370	341	29	0
Summe	7.805	6.585	1.206	14

(Quelle: Statistisches Bundesamt)

# Hol- und Bringverkehr aus Schulsicht

Bei Vor-Ort-Analysen an Grundschulen wurde festgestellt, dass der Hol- und Bringverkehr der Eltern die Sicherheit der Schulkinder gefährdet. Verkehrsverstöße unmittelbar vor den Grundschulen waren eher die Regel als die Ausnahme.

Gefährdungen und Behinderungen resultierten überwiegend aus dem Fehlverhalten von Eltern beim Bringen oder Abholen ihrer Kinder. Dazu zählen die Behinderung von Schulbussen, gefährliche Fahr- und Wendemanöver sowie unerlaubtes Halten im Haltverbot (z. B. in Feuerwehruzufahrten). Auch die Kinder können Gefahren nicht immer richtig einschätzen. So konnte wiederholt beobachtet werden, dass sie direkt vom Fahrzeug zur Straße hin aussteigen oder zwischen parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn überqueren.

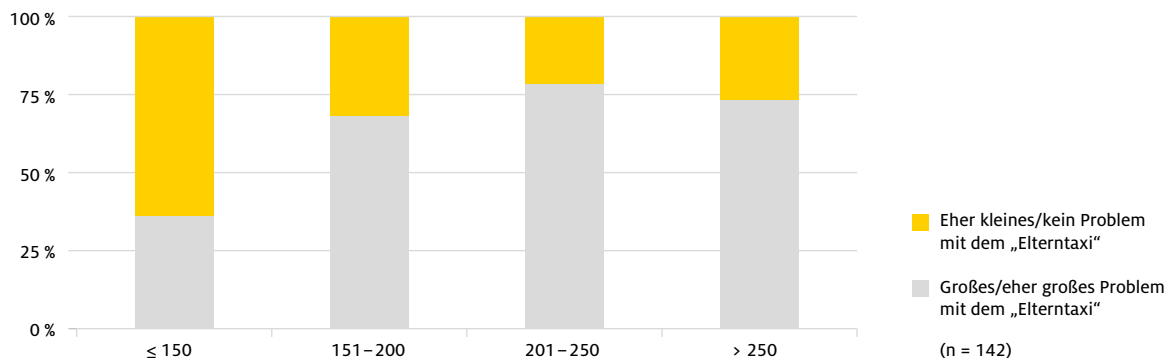
Um herauszufinden, wie stark das Problem „Elterntaxi“ von den Schulen wahrgenommen wird, wurde im Juli 2013 im Auftrag des ADAC e.V. eine Befragung von 750 Grundschulen in Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Des Weiteren diente diese Befragung dazu, Schulen mit „Problemdruck“ zu ermitteln, um dort weitere Analysen sowie eine Elternbefragung vornehmen zu können.

Bei der Befragung (Rücklauf: 162 von 750 Schulen) hat sich gezeigt, dass fast zwei Drittel der Grundschulen (63,6 Prozent) ein deutliches Problem mit dem „Elterntaxi“ haben. Es zeigte sich, dass Schulen mit einem hohen Anteil an Hol- und Bringverkehr deutlich häufiger größere Verkehrssicherheitsprobleme haben als Schulen mit geringem Elterntaxi-Verkehr.

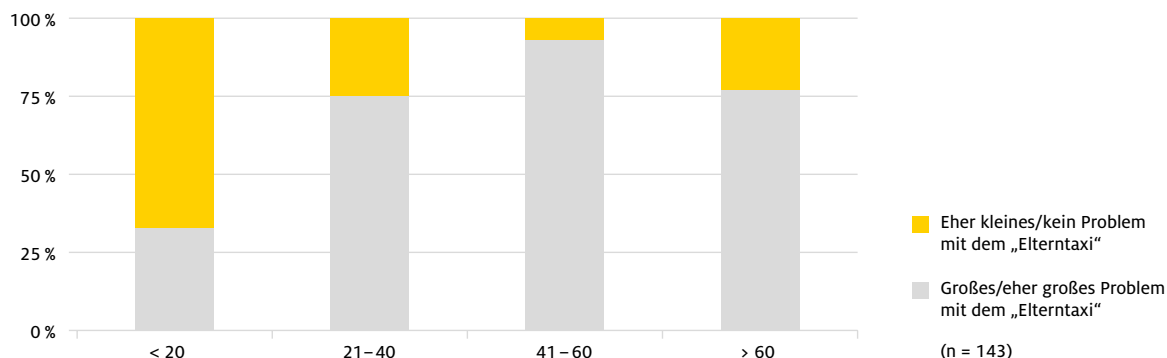
Anteile der „Autokinder“ über 20 Prozent werden von den meisten befragten Grundschulen als belastend empfunden, sodass hier die einfache Faustformel gilt: weniger „Elterntaxis“ = weniger Probleme und weniger Gefährdung der Kinder.

Ferner wurde untersucht, ob die Schulgröße einen Einfluss auf das Problem „Elterntaxi“ hat. Dabei hat sich gezeigt, dass Grundschulen mit bis zu 150 Schülern nur relativ selten Probleme mit dem „Elterntaxi“ beklaugen. Anders sieht es bei den größeren Schulen aus, wo es viel häufiger zu der Situation kommt, dass mehrere Eltern ihre Kinder gleichzeitig vor der Schule absetzen bzw. abholen. Ziel muss daher sein, den Anteil der „Autokinder“ insbesondere an den größeren Schulen zu reduzieren und die verbleibenden Hol- und Bringverkehre auf verträgliche und sichere Orte zu verlagern.

Probleme mit dem „Elterntaxi“ nach Anzahl der Schüler



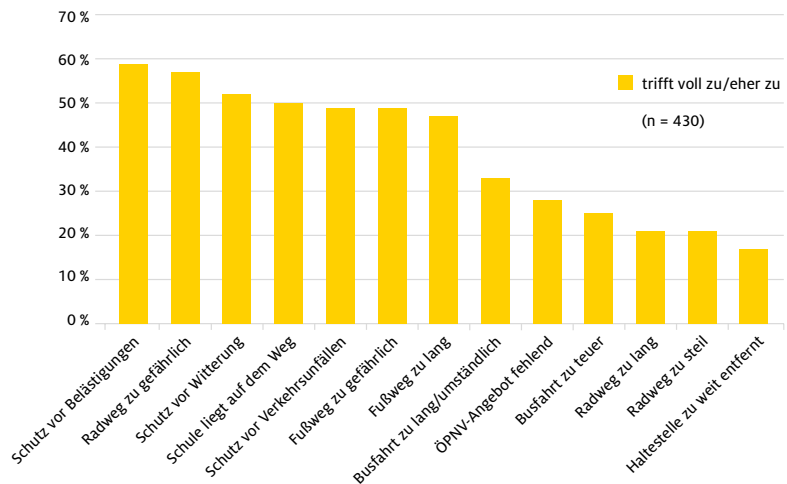
Probleme mit dem „Elterntaxi“ nach Anteil der „Autokinder“



# Hol- und Bringverkehr aus **Elternsicht**

Im Juli 2013 wurde eine Elternbefragung an 14 Grundschulen in 13 Städten in Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Es wurden nur solche Schulen in die Untersuchung einbezogen, die nach eigener Einschätzung ein Problem mit dem Hol- und Bringverkehr haben. Die Elternbefragung zielte insbesondere darauf ab, mehr über die Motive der Eltern zu erfahren, die ihre Kinder mehrmals pro Woche mit dem Auto zur Schule bringen oder von dort abholen. Die Befragung erfolgte mit schriftlichem Fragebogen, wobei die Ergebnisse (430 Rückantworten) statistisch zwar nicht als repräsentativ betrachtet werden können, aber dennoch wichtige Hinweise zur Problematik liefern.

Motive der Eltern für Hol- und Bringverkehr



Kinder werden häufiger und regelmäßiger zur Schule gebracht als von dort abgeholt. Da sie zum Teil unterschiedliche Schulschlusszeiten haben, wird das Problem der Bringverkehre bei Schulbeginn in der Regel stärker wahrgenommen als das Problem der Holverkehre zu Schulschluss.

Bequemlichkeit oder ganz praktische Überlegungen, wie „da mein Nachbar sein Kind eh mit dem Auto zur Schule bringt, fährt mein Sohn morgens gern mit, da er noch müde ist“, sind nicht selten und stellen ein wesentliches Motiv für häufiges Bringen und Holen der Kinder dar. Etwa jedes zweite zur Schule gefahrene Kind bewältigt aufgrund der Entfernung zwischen Wohnort und Schule den Schulweg nicht auf der gesamten Strecke zu Fuß. Während sich das Hol- und Bringverhalten bei Mädchen und Jungen nicht wesentlich unterscheidet, werden Kinder der ersten beiden Grundschulklassen im Vergleich zu den älteren Grundschulern deutlich häufiger mit dem Auto zur Schule gebracht und abgeholt.

Hauptursache für Hol- und Bringverkehre sind aus Sicht der Eltern als unsicher empfundene Schulwege: „Es ist nicht möglich, meine Kinder allein zur Schule zu schicken, da der Fußweg für die Kinder nicht sicher ist.“ Gemeint sind damit mangelnde Verkehrssicherheit und befürchtete Belästigungen oder Bedrohungen. Der mit Abstand wichtigste Verbesserungsvorschlag im Bereich der Fußwege betrifft die Einrichtung von sicheren Querungsstellen in Form von Ampeln, Zebrastrifen oder Schülerlotsendiensten.

Bei der Einrichtung von Elternhaltestellen für Kinder ist die Sicherheit des Schulwegs zwischen der Ausstiegsstelle und der Schule für Eltern ebenfalls ein zentrales Kriterium.

„Wichtig ist, dass die Gesundheit der Kinder auf dem Schulweg nicht gefährdet wird; aus diesem Grund ist eine Zone für das Wegbringen und Abholen der Kids sinnvoll“, resümiert ein Vater eines Erstklässlers aus Marl. Hinzu kommt die Entfernung von der Ausstiegsstelle zur Schule, die laut den befragten Eltern ca. 200 Meter betragen kann. Eine Kombination aus Autofahrt und Fußweg wird von den Eltern dabei durchaus akzeptiert. „Wir lassen unseren Sohn dreimal die Woche den halben Weg zu Fuß zur Schule gehen.“

Andere Eltern würden ihre Kinder sogar den gesamten Schulweg selbstständig zurücklegen lassen, wenn dieser – z. B. durch die Bildung von Gehgemeinschaften – sicherer wäre. Manche Eltern sind sich durchaus bewusst, dass man mit gutem Beispiel vorangehen muss, wenn man das Mobilitätsverhalten der Kinder zugunsten des Zu-Fuß-Gehens beeinflussen will. Appelliert wird auch an die Vorbildfunktion der Lehrer, die öfter mal zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Schule kommen sollen.

Die Eltern konnten im Rahmen der Elternbefragung über die Namensgebung des Haltebereiches für Hol- und Bringverkehr abstimmen. Der Vorschlag „Hol- und Bringzone“ wurde am besten bewertet. Über 80 Prozent der Eltern finden diesen Begriff „sehr gut“ oder „eher gut“, der Begriff „Elternhaltestelle“ folgte mit 72 Prozent. Mit ca. 40 Prozent war die Zustimmung für „Elterntaxi-Haltestelle“ oder „Elternhalt“ deutlich geringer.

Der ADAC hat sich für die Verwendung des Begriffs „Elternhaltestelle“ entschieden, weil Autofahrer ohne Vorkenntnisse – anders als Eltern – diesen Terminus besser verstehen. Damit ist zu erwarten, dass die Akzeptanz höher ausfällt.



# Bestandsaufnahme vor der Schule

Lehrer und Schulleiter sind häufig nur intuitiv in der Lage, die Verkehrssituation vor ihrer Schule und insbesondere den Hol- und Bringverkehr der Eltern einzuschätzen. Die folgende Checkliste soll Schulleiter und Lehrer dabei unterstützen, Probleme des Hol- und Bringverkehrs zu benennen und daraus Handlungsbedarf zur Einrichtung von Elternhaltestellen abzuleiten.

Da nicht alle zugrunde liegenden Kriterien die gleiche Relevanz für die Verkehrssicherheit haben, wird die Häufigkeit ihres Auftretens unterschiedlich gewichtet.

So löst bereits das einmalige Halten pro Woche im absoluten Haltverbot „Warnstufe Rot“ aus, während das Halten in Busbuchten erst bei täglichen Wiederholungen zum ernststen Problem wird.

Unabhängig von der Bewertung der Checklisten sollte das Ziel verfolgt werden, den Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, auf unter 10 Prozent zu reduzieren. Bereits bei einem Elterntaxi-Anteil zwischen 10 und 15 Prozent sollte über die Einleitung von Maßnahmen zur Förderung des Zufußgehens nachgedacht werden, bei noch höherem Elterntaxi-Anteil besteht Handlungsbedarf.

## → Checkliste „Handlungsbedarf für Elternhaltestellen“

Thema	Kriterium	Häufigkeit		
		wöchent- lich	täglich	mehrfach täglich
Behinderungen im Verkehrsablauf durch Hol- und Bringverkehre	keine	↑	↑	↑
	des fließenden Verkehrs	↘	↘	↓
	von Fußgängern auf Gehwegen	↘	↓	↓
	von Fußgängern an Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln	↘	↓	↓
	von Schul-/Linienbussen	↘	↓	↓
Halten und Parken der Eltern	auf Parkplätzen/Parkbuchten	↑	↑	↑
	in Busbuchten	↑	↘	↓
	auf dem Lehrerparkplatz	↑	↘	↓
	im eingeschränkten Haltverbot (bis 3 Min.)	↑	↘	↓
	vor privaten Einfahrten	↘	↘	↓
	im eingeschränkten Haltverbot (über 3 Min.)	↘	↓	↓
	bei zu schmaler Fahrbahn	↘	↓	↓
	auf Geh-/Radwegen	↘	↓	↓
	auf Zebrastreifen, Mittelinseln	↓	↓	↓
	auf Feuerwehrezufahrten	↓	↓	↓
im absoluten Haltverbot	↓	↓	↓	
Wenden der Eltern	in Wendehämmern und -schleifen	↑	↑	↑
	über Geh-/Radwege	↘	↓	↓
	auf Zebrastreifen, Mittelinseln	↘	↓	↓
	an Stellen ohne ausreichende Sicht	↓	↓	↓
Straßenüberquerung von Fußgängern	an Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln	↑	↑	↑
	zwischen Sichthindernissen (z. B. Autos)	↘	↓	↓
	ohne Überquerungshilfe	↘	↓	↓

↑ unproblematisch   ↘ teilweise problematisch   ↓ problematisch

Auswertung: Ab einer Bewertung „weißer Pfeil“ sollte der Handlungsbedarf anhand des Gefährdungspotenzials geprüft werden. Ab 2–3 Bewertungen „weißer Pfeil“ bzw. ab 5 Bewertungen „grauer Pfeil“ besteht Handlungsbedarf. Hol- und Bringverkehr soll in der Schule mit Unterstützung der Kommune und der Polizei aktiv thematisiert werden. Treten überwiegend „graue Pfeile“ auf, kann der Hol- und Bringverkehr thematisiert werden. Bei „gelben Pfeilen“ besteht kein Bedarf zur Einrichtung von Elternhaltestellen.

# Standortbewertung für Elternhaltestellen

**Bei der Einrichtung von Elternhaltestellen muss sichergestellt sein, dass dadurch keine neuen Verkehrsprobleme erzeugt werden. Bei der Suche nach geeigneten Standorten sollten deshalb folgende Empfehlungen beachtet werden:**

- » Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch Verlagerung auf mehrere Standorte
- » Einhaltung einer Mindestentfernung von 250 m zur Schule
- » Vermeidung zusätzlicher Fahrwege (in Wohngebieten)
- » Prüfung auf potenzielle Probleme bzw. auf gefährliche Fahrmanöver
- » Berücksichtigung der rechtlichen Aspekte (StVO-Konformität)

Elternhaltestellen werden besser angenommen, wenn gleichzeitig Projekte zur Bewegungsförderung durchgeführt werden. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit fördert dabei die Akzeptanz bei Eltern und Anwohnern.

Hauptkriterium für die Ermittlung des notwendigen Stellplatzangebots für die Hol- und Bringdienste der Eltern stellt die Schulgröße dar. Je mehr Schüler die Schule hat, desto eher ist davon auszugehen, dass mehrere Eltern gleichzeitig an der Elternhaltestelle halten.

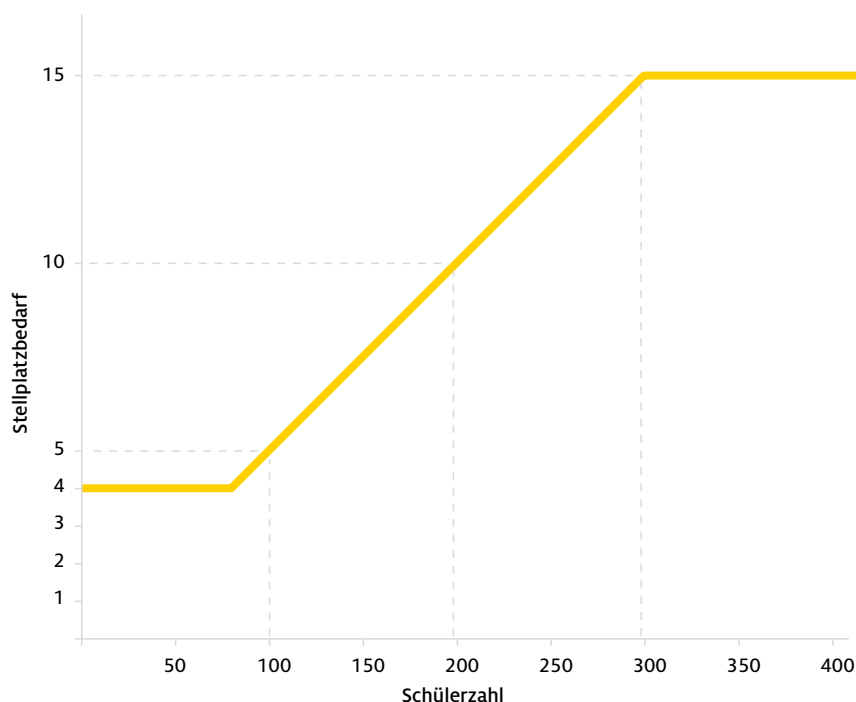
Bei der Bemessung der Stellplatzzahl sollte aber auch berücksichtigt werden, dass durch ein zu großes Stellplatzangebot das Signal an die Eltern gesendet wird, dass Hol- und Bringdienste „normal“ sind und damit das Zu-Fuß-Gehen an Relevanz verliert.

Daneben hängt die Anzahl der erforderlichen Stellplätze auch von der Aufenthaltsdauer der Eltern beim Absetzen ihrer Kinder ab. Bei der Bemessung des Stellplatzangebots kann – analog der zulässigen Haltedauer im eingeschränkten Haltverbot – von einer dreiminütigen Zeitspanne pro „Elterntaxi-Halt“ ausgegangen werden.

Die Standorte der Elternhaltestellen sollten den Hauptrichtungen angepasst werden, aus denen die Eltern zur Schule fahren. Pro Standort sollte Platz für drei bis fünf Fahrzeuge vorhanden sein. Das minimale Angebot sollte bei vier Stellplätzen pro Schule liegen, das maximale Angebot bei 15 Stellplätzen.




Ist die Frage der Stellplatzkapazität geklärt, geht es um die Suche nach einem günstigen Standort für die Elternhaltestelle. Bei der Standortwahl sind die Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstärken genauso zu berücksichtigen wie die Platzverhältnisse im Straßenraum, das Angebot an Fußgängeranlagen im Längs- und Querverkehr, die bestehenden Regelungen zum ruhenden Verkehr, die Verkehrsführung und die Frequenz im Busverkehr. Anhand der nachfolgenden Checkliste lässt sich feststellen, ob der neue Standort für eine Elternhaltestelle geeignet ist.

Empfehlung für die Dimensionierung von Elternhaltestellen. Beispiel: Bei einer Anzahl von 200 Schülern wird ein Angebot von 10 Stellplätzen empfohlen.



## ➔ Checkliste „Standortbeurteilung für potenzielle Elternhaltestellen“

<b>K.-o.-Kriterien</b>			
im Bereich von Behindertenstellplätzen/Feuerwehzufahrten/Grundstückszufahrten			↓
im Bereich von Ampeln, Zebrastreifen oder Mittelinseln			↓
im Bereich mit hohem Parkdruck durch Anwohner, Einzelhandel etc.			↓
in Bereichen mit vielen Einmündungen oder Grundstückszufahrten mit schlechter Einsehbarkeit			↓
<b>Entfernung zur Schule</b>			
> 250 m	↑		
150–250 m		↔	
< 150 m			↓
<b>zulässige Geschwindigkeit (bei Lage der Elternhaltestelle am Fahrbahnrand)</b>			
Tempo-30-Zone, Tempo-30-Straße, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 km/h)	↑		
verkehrsberuhigter Bereich		↔	
≥ 50 km/h			↓
<b>Querungsanlagen an Kreuzungen auf dem Weg zur Schule (entlang einer 50-km/h-Straße)</b>			
Ampel oder Zebrastreifen	↑		
Mittelinsel		↔	
Querungsanlage nicht vorhanden			↓
<b>Gehwegbreiten (auf dem verbleibenden Weg zur Schule)</b>			
> 2,50 m	↑		
1,00–2,50 m		↔	
< 1,00 m oder kein Gehweg			↓
<b>Gehwegbeleuchtung</b>			
Beleuchtung entlang des gesamten verbleibenden Weges zur Schule	↑		
Beleuchtung nur an Querungsstellen		↔	
ohne Beleuchtung			↓
<b>Kfz-Stärke zwischen 7:45 und 8:00 Uhr (wenn die Fahrbahn ohne Ampel oder Zebrastreifen gequert werden soll)</b>			
≤ 40	↑		
41–80		↔	
> 80			↓
<b>aktuelle Regelungen zum Parken und Halten (an der geplanten Elternhaltestelle)</b>			
eingeschränktes Haltverbot, öffentlicher Parkplatz, Straßenparken (verbleibende Fahrbahnbreite > 3 m)	↑		
privater Parkplatz (z. B. Firmenparkplatz, Sportverein)		↔	
absolutes Haltverbot			↓
<b>Verkehrsführung</b>			
sichere Wendemöglichkeiten in Sichtweite	↑		
nur kurze Umwege durch abseitige Lage der Elternhaltestelle		↔	
Wenden nur mit Behinderung des fließenden Verkehrs			↓
<b>Ein- und Ausparken</b>			
Vorwärtsausparken möglich	↑		
Rückwärtsausparken erforderlich		↔	
Rückwärtsausparken über Geh- und/oder Radwege erforderlich			↓
<b>zeitlicher Fahrzeugabstand von Linien- und Schulbussen (bei Lage der Elternhaltestelle in Busbucht)</b>			
ca. 60 Min.	↑		
ca. 20–30 Min.		↔	
ca. 10 Min.			↓

 geeignet
  ungünstig
  kritisch



## Beispiele aus der Praxis

**Deutschlandweit wurden in den letzten Jahren zahlreiche Elternhaltestellen auf Basis dieses Leitfadens umgesetzt. Dabei haben sich die beschriebenen Projektschritte mittlerweile bewährt und als guter Ansatz herausgestellt, um die selbstständige Mobilität von Kindern auf dem Schulweg zu verbessern.**

In Marl hat die Stadtverwaltung das Konzept mittlerweile an gut der Hälfte ihrer Grundschulen umgesetzt. Dabei geht die Initiative immer von den Schulen aus. Die Verwaltung sucht dann mögliche Standorte aus, prüft diese und analysiert die Wege von dort zur Schule. Sind Schulwegsicherungsmaßnahmen notwendig, um die Verkehrssicherheit der Kinder auf diesen Wegen zu verbessern, werden diese möglichst zeitnah umgesetzt. Nur so finden diese Wege auch Akzeptanz bei den Eltern. „Das Konzept der Elternhaltestellen ist so einfach, schnell, preisgünstig und problemlos umzusetzen. In Marl ist es mittlerweile zum Selbstläufer geworden“, so Udo Lutz vom Planungs- und Umweltamt.

Er ist von dem Konzept überzeugt. „Inhaltlich halte ich das Konzept für sehr gut und ausgereift. Es löst nicht alle Probleme, aber durch Abwarten kommen wir ja auch nicht weiter. Nur die Ignoranz einiger weniger Eltern, die trotz der Anstrengungen vieler gemeinsamer Partner bei der Umsetzung der Maßnahmen ihre Kinder immer noch mit dem Auto „bis ins Klassenzimmer“ bringen wollen – insbesondere bei Regen und Schnee – ist negativ zu bewerten“, so Lutz weiter.

Auch in Gummersbach werden gerade an drei Grundschulen Elternhaltestellen eingeführt. Uwe Winheller, Leiter des Ressorts Straßen und Verkehr, bekräftigt, dass Eltern unbedingt an der Findung und Entwicklung der Zielsetzungen beteiligt werden sollten. „Vorteilhaft ist der nicht-restriktive Ansatz. Mit Kommunikation, Aufklärung und Bewusstseinsbildung bei sämtlichen Beteiligten können viel besser positive Entwicklungen und Verhaltensänderungen erreicht werden“, so Winheller weiter. Begleitend werden Verbesserungen an Überquerungsstellen und weitere bauliche Verkehrssicherungsmaßnahmen umgesetzt. Alle wichtigen Informationen zu den Schulwegen und Elternhaltestellen werden in einem Schulwegplan für die Eltern aufbereitet.

Als besonders zielführend hat sich die Etablierung begleitender Maßnahmen herausgestellt. „Das Verkehrszähler-Programm ist ein guter Weg, damit die Schüler im Straßenverkehr sicherer werden. Es lässt sich problemlos in den Unterrichtsalltag einbinden. So gelingt es auch, die Eltern zu sensibilisieren und zu aktivieren“, sagt Holger Schwaner, Schulleiter der Grundschule Kruppstraße in Wuppertal. An seiner Schule wurde parallel zur Einrichtung von drei Elternhaltestellen das Verkehrszähler-Programm eingeführt. Dabei sammeln die Schüler im Klassenverband Zaubensterne, wenn sie z. B. zu Fuß zur Schule gehen, zur Elternhaltestelle gebracht werden oder ihre Sicherheitsweste tragen. Ist eine gewisse Anzahl an Sternen erreicht, bekommt die Klasse eine Belohnung.

# Empfohlene Projektschritte



Seit Jahren steigt der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Schule kommen. Appelle an die Eltern, ihre Kinder besser zu Fuß zur Schule laufen zu lassen, reichen bislang nicht aus, so dass auch neue Wege der Fußverkehrsförderung beschritten werden müssen. Mittlerweile hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass neben einer sicheren Infrastruktur auch eine moderne Schulwegplanung und eine hohe Motivation aller Beteiligten vorhanden sein müssen, um die selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern. Die Kombination folgender zehn Projektschritte kann dazu beitragen, den Elterntaxi-Verkehr vor den Schultoren zu reduzieren und die selbstständige Mobilität der Kinder auf dem Schulweg zu fördern:

## » 1. Projektmotivation

Projektmotivation lässt sich vor allem über die Arbeit im interdisziplinären Team erzielen. Dazu ist es notwendig, dass möglichst alle relevanten Akteure (Schule, Elternvertretung, Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde, politische Fachausschüsse) eine Arbeitsgruppe bilden und auf das gemeinsame Ziel hinarbeiten.

## » 2. Unfallanalyse

Eine Unfallanalyse ist erforderlich zur Identifikation etwaiger Gefahrenpunkte auf dem Schulweg, um daraus später geeignete Abhilfemaßnahmen entwickeln zu können. Weil Schulwegunfälle seltene Ereignisse sind, sollten die Unfalldaten im fußläufigen Umfeld der Schule für die zurückliegenden fünf Jahre gesichtet werden.

## » 3. Elternbefragung

Die schriftliche Elternbefragung hat den Zweck, die Eltern frühzeitig in das Projekt einzubinden, Informationen zur Verkehrsmittel- und Wegewahl der Kinder zu generieren und Hinweise auf potenzielle Gefahrenstellen zu erhalten.

## » 4. Schulwegcheck

Beim Schulwegcheck werden die von den Eltern als gefährlich eingestuften Problemstellen und die auffälligen Orte aus der Unfallanalyse durch möglichst fachkundige Personen vor Ort geprüft und Lösungsmöglichkeiten angedacht. Ein gutes Hilfsmittel stellt hierbei der BAST-Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ dar.

## » 5. Elternhaltestellen

Elternhaltestellen sollten mind. 250 m von der Schule entfernt eingerichtet werden, um den notwendigen Bring- und Holverkehr der Eltern vor dem Schultor zu entzerren und Kinder zumindest eine Teilstrecke zu Fuß gehen zu lassen. Die Einweihung kann mit „Malaktionen“ und Medienarbeit begleitet werden, um das Konzept in der Bevölkerung bekannt zu machen.

## » 6. Schulumfelderkundung

Die Schulumfelderkundung dient dazu, Kinder gezielt zu Gefahrenstellen und potenziellen Elternhaltestellen zu führen, um konkrete Verhaltenstipps zu geben und mögliche Abhilfemaßnahmen zu diskutieren. Es ist zweckmäßig, dass Polizei, Schule und Fachbehörde hierbei unterstützen.

## » 7. Projekte zur Bewegungsförderung

Projekte zur Bewegungsförderung können dazu beitragen, Kinder und Eltern für die Bewältigung des Schulweges oder zumindest des Weges zwischen Elternhaltestelle und Schule zu Fuß zu motivieren (z. B. über das Sammeln von „Zaubersternen“). Voraussetzung dafür ist, dass entsprechende pädagogische Konzepte fest in den Unterricht der jeweiligen Schule implementiert werden.

## » 8. Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Hierbei geht es darum, die beim Schulwegcheck angedachten Lösungen in konkrete Maßnahmen zu überführen, die den Anforderungen bzw. Kompetenzen der Kinder gerecht werden. Kleinere Maßnahmen sollten unmittelbar umgesetzt werden, größere Maßnahmen möglichst zeitnah. Sollte dies nicht möglich sein, sollte eine für die Eltern nachvollziehbare zeitliche Perspektive kommuniziert werden.

## » 9. Schulwegtraining

Schulwegtraining ist sinnvoll, weil Eltern und Kinder den Schulweg gemeinsam einstudieren können. Idealerweise sollte dies sowohl vor dem ersten Schultag als auch zu den üblichen Schulzeiten erfolgen. Die Eltern sollten dabei – sofern verfügbar – aktuelle Schulwegpläne verwenden, weil darin die sicheren Wegeverbindungen zur Schule und Verhaltenstipps für die Bewältigung von Gefahrenstellen enthalten sind. Daneben kann das Schulwegtraining auch von Polizeibeamten im Rahmen der üblichen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulunterricht durchgeführt werden.

## » 10. Evaluation von Elternhaltestellen

Eine Evaluation von Elternhaltestellen einige Wochen nach Einweihung ist empfehlenswert, um herauszufinden, ob die Standorte von den Eltern akzeptiert werden und ausreichend dimensioniert sind. Ferner gilt es zu prüfen, ob die Verkehrsprobleme vor dem Schultor zurückgegangen und keine neuen Probleme andernorts (z. B. Beschwerden von Anliegern, Gefährdungen von Kindern) entstanden sind.



# Wirksamkeit von Elternhaltestellen

Im Zeitraum 2016–2017 wurde an der Andreasschule in Essen das 3-Säulen-Modell „Mehr Freude am Gehen“ umgesetzt. Zu diesem Modell des schulischen Mobilitätsmanagements an Grundschulen gehören ein Schulwegplanprozess, die Umsetzung des Verkehrszähler-Programms und die Einrichtung von Elternhaltestellen. Zwei davon wurden im Juni 2017 mit 3 bzw. 5 Stellplätzen im Umfeld der Andreasschule eingerichtet.

Im Zuge dessen malten Schüler der dritten Klasse „Gelbe Füße“ im direkten Umfeld der beiden Standorte auf die Gehwege. Die Stadt Essen setzte außerdem verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit um. Dazu zählten auch bauliche Maßnahmen wie die Errichtung von „Gehwegnasen“ zur Verbesserung der Sichtbeziehungen.

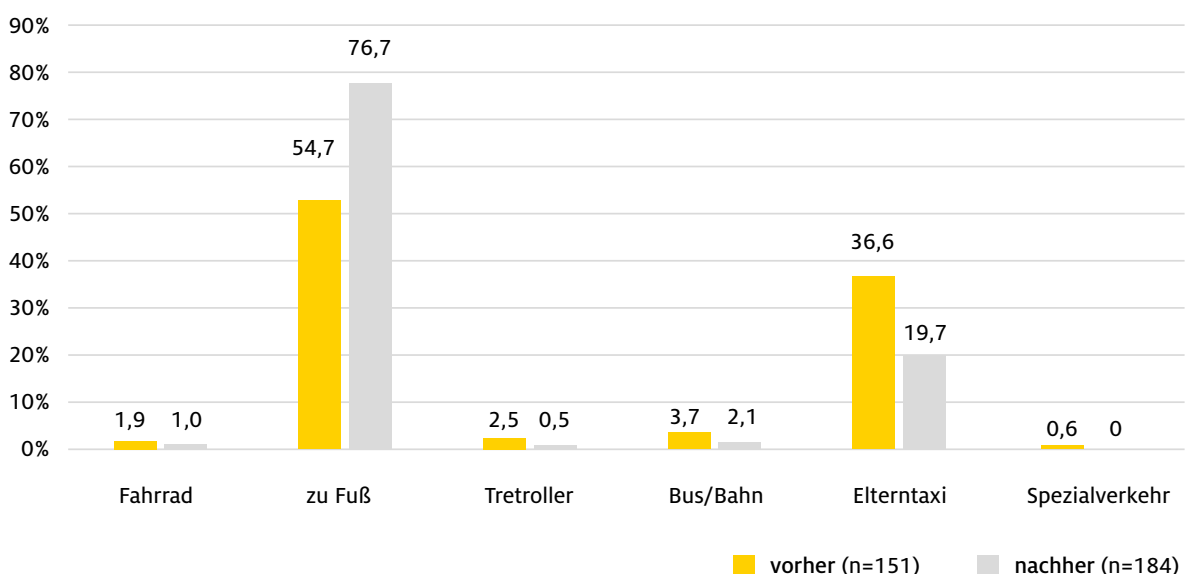
Die Evaluation des Projektes erfolgte über schriftliche Elternbefragungen, die Anfang 2016 und Ende 2017 durchgeführt wurden. Die erste Frage zielte auf die Bewertung der Projektidee von Elternhaltestellen im Allgemeinen.

Knapp zwei Drittel der Eltern bewerteten die Projektidee als „sehr gut“, weitere 29 Prozent als „eher gut“.

Die zentrale Frage war die nach einer Änderung der Verkehrsmittelwahl nach Einrichtung der Elternhaltestellen. Es zeigte sich, dass sowohl im Sommer (ohne Abbildung) als auch im Winter bzw. bei schlechtem Wetter einerseits der Anteil an Fußwegen um etwa 20 Prozent gesteigert werden kann und andererseits eine Halbierung des Elterntaxi-Anteils möglich ist. Damit verursachen erheblich weniger elterliche Bringverkehre die typischen Konflikte im unmittelbaren Schulumfeld.



## Verkehrsmittelwahl im Winter/bei schlechtem Wetter Andreasschule (Essen)



Die letzte Frage zielte auf die Zufriedenheit der Eltern mit der Verkehrssituation vor der Schule zu Schulbeginn nach Umsetzung der Maßnahmen ab. Fast 85 Prozent der Eltern zeigte sich mit dieser „zufrieden“ oder „eher zufrieden“, und dies, obwohl es gerade am Morgen aufgrund des engen Zeitfensters von 20 Minuten vor Unterrichtsbeginn zu gebündelten Elterntaxi-Verkehren und Überlagerungen mit dem Berufsverkehr kommt. Im Winter kommt zudem noch die Dämmerung oder Dunkelheit hinzu, was die subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit weiter verschlechtert.

**Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass es mit der Einrichtung von Elternhaltestellen nicht getan ist. Elterntaxi-Verkehr zu managen und die eigenständige Mobilität von Kindern auf dem Schulweg zu fördern, ist eine komplexe Aufgabe. Zu einem erfolgreichen schulischen Mobilitätsmanagement für Grundschulen gehören altersangemessene Schulwege, fachgerecht geplante Elternhaltestellen und durch ein gutes pädagogisches Gesamtkonzept motivierte Kinder.**

Ungünstige Rahmenbedingungen können das Konzept schnell an die Grenzen seiner Wirksamkeit bringen. Für diese Fälle ist es empfehlenswert, das 3-Säulen-Modell um eine kinderfreundliche Gesamtverkehrsplanung im Quartier als vierte Säule zu erweitern. Es wäre wünschenswert, dass in diesem Kontext Kommunen ein eigenes Leitbild für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung entwickeln, das sich intensiv an den Kompetenzen der Kinder orientiert.

Ein subjektiv (aus Sicht der Eltern) wie objektiv sicherer Schulweg ist die entscheidende Ausgangsgröße für den Projekterfolg. Er ist dadurch definiert, dass die Kinder die Schulwege trotz ihrer eingeschränkten Verkehrskompetenz selbstständig bewältigen können.

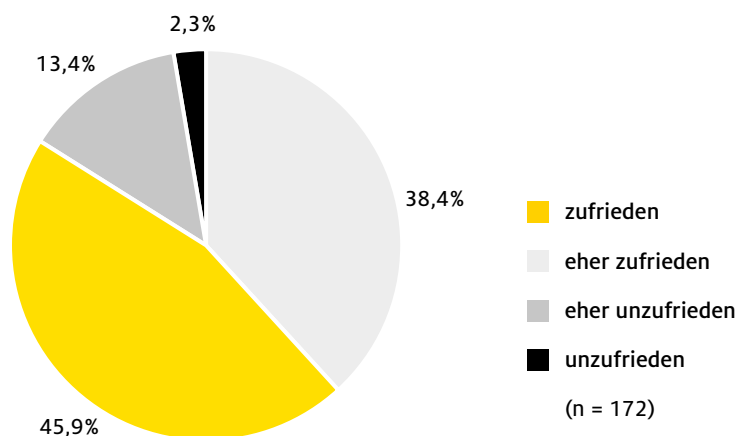
Hilfreich ist es, politische Beschlüsse für die Durchführung des Projektes zu erwirken. Dies erleichtert hinterher die Umsetzung erforderlicher Maßnahmen für die Schulwegsicherung. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Programms sollten mindestens sechs Monate eingeplant werden.

Wichtig ist die Bereitschaft zur Zusammenarbeit zwischen Kommune und Schule sowie die Mitwirkung des Baulastträgers, sofern Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur vorgesehen sind. Bei der Umsetzung der Projekte an Schulen sollten mögliche Einflüsse durch Kitas oder weiterführende Schulen frühzeitig konzeptionell berücksichtigt werden. Insbesondere an weiterführenden Schulen ist zusätzlich mit großen Mengen an Elterntaxis zu rechnen.

Die Empfehlung einer durchschnittlichen Entfernung der Elternhaltestelle von 250 bis 300 Metern zur Schule sollte eingehalten werden, da sowohl deutliche Unterschreitungen wie Überschreitungen negativ bewertet werden.

In der Regel sind keine relevanten baulichen Maßnahmen erforderlich, um Elternhaltestellen umzusetzen. Neubauten von Parkplätzen sind in der Regel entbehrlich. Unverzichtbar ist die intensive und kontinuierliche pädagogische Arbeit in der Schule. Die motivierende Arbeit in den Schulen sollte die Dauer von einem Schulhalbjahr nicht unterschreiten.

#### Zufriedenheit der Eltern mit der Verkehrssituation vor der Schule bei Schulbeginn nach Maßnahmenumsetzung Andreasschule (Essen)



## Empfehlungen

### » Für den Weg zwischen Elternhaltestelle und Schule

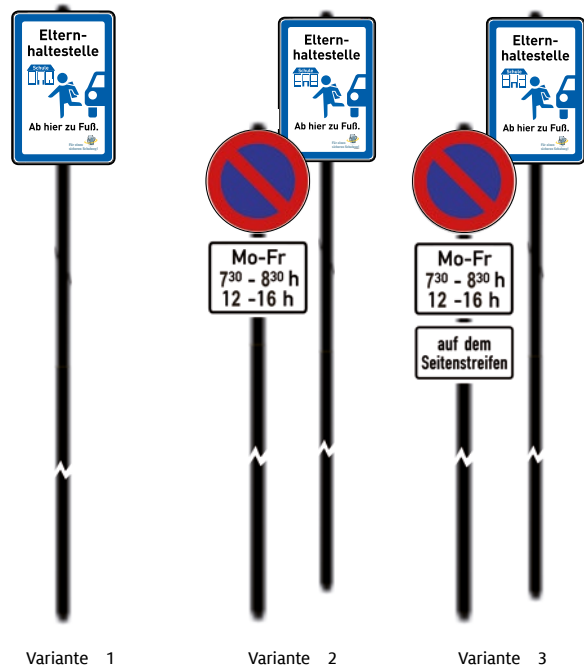
- Die Länge des Wegs sollte mindestens 250 Meter betragen, damit es zu einer Entzerrung des Verkehrs im unmittelbaren Schulumfeld kommen kann und an Eltern die Botschaft vermittelt wird: „Gehen ist gut, auch wenn es nur ein paar hundert Meter sind.“
- Der Weg sollte sicher und komfortabel sein, um bei Eltern und Schülern eine hohe Akzeptanz zu erzielen.
- Der Weg sollte durch die Einrichtung der Elternhaltestelle auf der richtigen Straßenseite möglichst keine Straßenüberquerungen erforderlich machen. Schwierige Querungsstellen sollten durch Ampeln, Zebrastreifen oder Schülerlotsen abgesichert werden.
- Der Weg sollte möglichst in Bereiche gelegt werden, in denen die Autos langsam fahren.
- Der Weg sollte ausreichend beleuchtet und im Winter geräumt sein.
- Der Weg sollte gute Sichtbeziehungen aufweisen, wobei besonderes Augenmerk auf die Grundstückseinfahrten zu legen ist.

### » Für Elternhaltestellen

- Die Umsetzung ist mit den örtlichen Behörden (Verkehrsbehörde, Bauasträger) abzustimmen.
- Kindergärten oder weitere Schulen im näheren Umfeld der Elternhaltestellen sollten bei der Bemessung des Stellplatzbedarfs berücksichtigt werden.
- Zur Steigerung der Akzeptanz bei Eltern und Bewohnern sollten die Maßnahmen durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.
- Die Elternhaltestellen sollten mit Projekten wie Verkehrszähler, „Walking Bus“ oder Aktionstagen kombiniert werden.

### » Für Eltern

- Kinder sollten stets auf der Gehwegseite aus dem Auto aussteigen.
- Kinder sollten zur Vermeidung von Straßenquerungen immer auf der Straßenseite aus dem Auto aussteigen, an der die Schule liegt.
- Kinder bis zu 12 Jahren, die kleiner als 1,50 Meter sind, müssen mit geeigneten Rückhaltesystemen gesichert werden. Der Sicherheitsgurt für Erwachsene zählt nicht dazu.
- Kindern sollte eingeprägt werden, dass sie auch dann vorschriftsmäßig gesichert sein müssen, wenn sie bei anderen mitfahren.
- Eltern sollten sich ihrer Vorbildwirkung bewusst sein – egal, ob sie als Fußgänger, Rad- oder Autofahrer unterwegs sind.



## ADAC Vorschlag zur Einrichtung von Elternhaltestellen

### Beschilderungsvarianten

- Variante 1: bei geringem Parkdruck
- Variante 2: bei mäßigem Parkdruck und Parken auf der Fahrbahn
- Variante 3: bei mäßigem Parkdruck und Parken auf dem Seitenstreifen

### Tipps zur Umsetzung

- Das Halten an der Elternhaltestelle sollte zur Akzeptanzsteigerung auf bestimmte Wochentage und Tageszeiten (Schulanfang und -ende) begrenzt werden.
- Anfang und Ende der Elternhaltestelle sollten bei unklarer räumlicher Begrenzung durch einen waagerechten weißen Pfeil im Zeichen „eingeschränktes Haltverbot“ gekennzeichnet sein.
- Die „politische“ Durchsetzung der Elternhaltestelle kann dadurch erleichtert werden, dass diese – selbst bei mäßigem Parkdruck – zunächst ohne das Zeichen „eingeschränktes Haltverbot“ eingerichtet wird.



## Literaturverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC):  
ADAC Broschüre „Sichere Schulwege“, München, 2013
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC):  
Schulweg-Ratgeber. München, 2015
- Behörde für Schule und Berufsbildung der Stadt Hamburg (Hrsg.):  
Mein Schulweg Trainer, Hamburg, 2011
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.):  
Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden, Bergisch Gladbach, 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):  
Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05). Köln, FGSV-Verlag, 2005
- Leven, J., Leven, T. (bueeffe GbR):  
Evaluationsbericht Programm „Mehr Freude am Gehen“ mit Hol- und Bringzonen, Wuppertal, März 2018
- Ministerium für Bauen und Verkehr NRW (Hrsg.):  
„Walking Bus“ – Eine Empfehlung für die Organisation von Gehgemeinschaften auf dem Schulweg, Düsseldorf, 2006
- Netzwerk Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland (Hrsg.):  
Verkehrszähler – Leitfaden, Köln, 2013
- Sozial- und Jugendbehörde der Stadt Karlsruhe (Hrsg.):  
Modellprojekt Elternhaltestelle (Infolyer), Karlsruhe, 2011
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367),  
die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist
- Unfallkasse Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):  
„Eltern-Taxi“ schränkt kindliche Bewegung ein (Pressemitteilung), Düsseldorf, 2010
- Unfallkasse Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):  
Kinder unterwegs im Straßenverkehr, Düsseldorf, 2008
- Unfallkasse Rheinland-Pfalz (Hrsg.):  
„Gelbe Füße“... für mehr Sicherheit! So geht's! (Infolyer), o. J.
- Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) (Hrsg.):  
Praxisbuch Mobilitätserziehung – Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule, Berlin, 2005
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)  
vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BANz AT 29.05.2017 B8)

### » Links

- Eltis – The urban mobility observatory:  
[www.eltis.org/discover/case-studies/traffic-snake-game-travel-awareness-campaign-austria](http://www.eltis.org/discover/case-studies/traffic-snake-game-travel-awareness-campaign-austria)
- Fußgängerprofi:  
[www.niedersachsen.de/download/108961](http://www.niedersachsen.de/download/108961)
- Statistisches Bundesamt:  
[www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle.html](http://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle.html)
- Verkehrszähler:  
[www.verkehrszaeher.de](http://www.verkehrszaeher.de)
- Zu Fuß zur Schule:  
[www.zu-fuss-zur-schule.de](http://www.zu-fuss-zur-schule.de)





ADAC e.V.  
Hansastraße 19  
80686 München

