



Maßnahmenkatalog

zur Optimierung der Verkehrssituation

rund um die beteiligten Bildungseinrichtungen

Die Projektgruppe befürwortet, soweit dies technisch realisierbar und rechtlich zulässig ist, die folgenden Maßnahmen:

A. Busverkehr

I. Organisation und Ausstattung der Schülerbeförderung

Die Projektbeteiligten begrüßen die bisher von der AG Karl-von-Ibell-Schule gemeinsam mit Kreisverwaltung und Busunternehmen eingeleiteten Maßnahmen zur Optimierung der Schülerbeförderung, insbesondere:

- Kooperationsvereinbarungen mit den Busunternehmen
- Erweiterung der Erstattungsgebiete für Busfahrkarten im Bereich Schläfer
- Implementierung sog. Busregeln in der Verkehrserziehung
- Beschwerdemanagement für Busunternehmen und Eltern
- Verspätungs- und Ausfallmeldungen der Schule an Kreisverwaltung
- Buslotsen

Diese ersten Schritte werden baldmöglichst an die Eltern kommuniziert und sind kontinuierlich fortzuführen.

Darüber hinaus unterstützt die Projektgruppe die AG Karl-von-Ibell-Schule auch in ihren beiden weiteren Zielen:

- „Sitzplätze für alle“
- „Fahrtkostenerstattung für alle“

Diese Ziele sind gegenüber den politischen Entscheidungsträgern vorzubringen.

Weiterhin ist die Nutzung von Bussen durch die Kinder des Waldorfpädagogischen Zentrums zu evaluieren und gegebenenfalls auszubauen.

II. Bushaltestellen in den Ortschaften

Die Bushaltestellen in den Ortschaften wurden gesichtet. Es haben sich immer wieder ähnliche problematische Situationen gezeigt. In Zusammenarbeit mit betroffenen Eltern, den Ortsgemeinden, der Kreisverwaltung sowie den weiteren

zuständigen Behörden sind folgende Bereiche an den Bushaltestellen für die Kinder zu optimieren:

- Sicherer Weg zu und von den Bushaltestellen (sowohl vor- wie auch nachmittags), insbesondere bei Überquerung von stark befahrenen Straßen
- Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen („Intelligente“ Geschwindigkeitsbeschränkungen, Geschwindigkeitsanzeige, bauliche Maßnahmen)
- Technische Einrichtungen an den Haltestellen selbst (Geländer, effiziente Halteverbote für PKW)

B. PKW-Verkehr

Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen dienen dazu, den PKW-Verkehr so zu organisieren, dass er für die Kinder und andere Verkehrsteilnehmer möglichst geringe Sicherheitsrisiken bedeutet. Es wird in diesem Zusammenhang auch an das Problembewusstsein der Eltern appelliert. Diese werden dazu angehalten, Individualverkehr mit dem PKW nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Kinder sollen stattdessen die Busse nutzen oder den Schulweg zu Fuß zurücklegen. Dies ist nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem Klimaschutz wünschenswert.

I. Hol- und Bringzonen

Der unvermeidbare Ziel- und Quellverkehr zu den Schulen soll mit Hol- und Bringzonen besser kanalisiert werden. Es bieten sich hierfür folgende Standorte an:

1. Für Ibell 2 (Klassen 1 im Wilhelm-von-Nassau-Park) und Waldorfschule

- Standort: abgetrennter Bereich hinter den Bushaltestellen, etwa in Höhe des Parkdecks
- Obwohl sehr nahe an der Schule (entgegen den Empfehlungen des ADAC, wonach optimal > 250m) ist dies aus Sicht der AG der optimale Standort (Wendemöglichkeit im „Kreisel“, sicherer Weg zum Gebäude, hohe Akzeptanzwahrscheinlichkeit bei den Eltern)
- Abstimmung mit Busunternehmen erforderlich
- Beschilderung und Kommunikation in den ersten Klassen

2. Weiterer Standort für Ibell 2 und Waldorfschule

- Untere Einfahrt zum Wilhelm-von-Nassau-Park von Oraniensteinerstraße (schräg gegenüber der Schleuse)
- Wendehammer einzurichten
- Überprüfung der Machbarkeit im Hinblick auf Parkplätze und Anwohner

3. Für Ibell 1 (Klassen 2 bis 4 zwischen Dielstraße und Schlossberg)

- Standort: Oraniensteinerstraße auf Seite des Robert-Heck Parks gegenüber Stadtwerke in Form eines „Wendehammers“ vor Eingang des Parks (anstelle Glascontainer)
- Fußweg von dort in drei Varianten denkbar:
 - Durch den Robert-Heck Park (evtl. abgetrennter Weg, Beleuchtung erforderlich)

- Entlang Oraniensteinerstraße und Dielstraße (Herstellung eines durchgehenden Fußgängerwegs in der Oraniensteinerstraße notwendig)
- Über unteren Teil des Schlossbergs (wenn dieser für Verkehr gesperrt bzw. allenfalls für Anwohnerverkehr geöffnet und diese Beschränkung effizient kontrolliert wird)
- Standort erfüllt nahezu alle Kriterien des ADAC.
- Wegfall eines Parkplatzes und Standorts für Glascontainer im „Wendehammer“ stellt zur Zweckerreichung angemessenen Aufwand dar.

II. Geschwindigkeit

1. Geschwindigkeitsanzeigen in Dielstraße und Schlossberg

- Ausgestaltung mit Leucht- und Warnanzeigen
- Wirksamkeit dieser Maßnahme sollte (neben dem schon bisher praktizierten Einsatz eines mobilen „Blitzers“) erprobt werden. Falls dies nicht zur gewünschten Reduzierung der Geschwindigkeiten führt, sollte der Einsatz mobiler Geschwindigkeitsmesseinrichtungen verstärkt werden.

2. Beschilderung

- Ergänzung um Hinweis „Schulen“ in Dielstraße bzw. „Schule/Kitas“ am Schlossberg

3. Weitere bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

- Geeignete Fahrbahnverengungen, insbesondere im Bereich der breiten Dielstraße

III. Ausreichendes Parkplatzangebot für die Kollegien der Einrichtungen und für Kita-Eltern

- Möglichkeiten für eine Ausweitung der vorhandenen Parkplätze prüfen und nutzen (z.B. Hoch-Parkdeck am Schlossberg)
- Für Schule bietet sich auch eine Mit-Nutzung der Parkplätze der Optonia an.

IV. Umleitung während Bauphase „Kleine Tunnellösung“

Die vorgesehene Umleitung des Verkehrs über Oranienstein wird derzeit zulasten der Diel- und Adelheidstraße nicht durch den Kraftfahrzeugverkehr genutzt. Hier sind weitere Maßnahmen notwendig, um den schul- und kitanahen Bereich von dem Umgehungsverkehr zu entlasten.

C. Fußgängerwege

I. Dielstraße

1. Zweite Überquerungshilfe

- Die AG hält weiterhin eine zweite Überquerungshilfe in Höhe von Ibell 1 im oberen Bereich der Dielstraße für sinnvoll, insbesondere zur Gewährleistung eines sicheren Übergangs für Kinder aus dem Bereich Adelheidstraße, Fritz-von-Unruh-Siedlung, Schöne-Aussicht-Straße usw.
- Sollte dies aus zwingenden Gründen nicht möglich sein, sind Maßnahmen notwendig, die einen sicheren Fußweg für Kinder aus den o.g. Bereichen zum Gebäude Ibell 1 ermöglichen.

2. Aufwertung der vorhandenen Überquerungshilfe

Unabhängig davon muss jedenfalls der vorhandene Fußgängerüberweg im unteren Bereich der Dielstraße aufgewertet werden. Hier hält die AG folgende Maßnahmen für geeignet:

- Ausgestaltung als Bedarfs-Fußgängerampel
- Pflasterung des Überquerungsbereichs
- „Mittelinseln“ ober- und unterhalb der Überquerung zur Vermeidung von Überholmanövern im Überquerungsbereich

II. Steubingstraße

1. Zickzacklinie

- Zur Durchsetzung eines Halteverbots im vorderen unteren Bereich der Steubingstraße ist eine Zickzacklinie erforderlich.
- Diese muss so weit reichen, dass eine gefahrlose Überquerung der Steubingstraße möglich ist.

2. Umwandlung in eine Einbahnstraße

- Für Kinder, die die Steubingstraße zu überqueren haben, ist die Überquerung wegen des einbiegenden Verkehrs von der Dielstraße sehr gefährlich.
- Dies lässt sich durch eine Einbahnstraßenregelung in der Steubingstraße (kein Einbiegen von Dielstraße möglich) vermeiden.
- Eine solche Regelung wird auch der übrigen Situation in der Steubingstraße gerecht.
- Die Anwohner sind vor dieser Maßnahme einzubeziehen.

3. Hinleitung zur geeigneten Stelle für Überquerung

Hier haben bauliche Maßnahmen zur Abgrenzung des Fußgängerwegs zur Fahrbahn sowie weitere Maßnahmen (z.B. gelbe Füße) eine besondere Bedeutung.

III. Schlossberg

Zur Herstellung einer sicheren Überquerungshilfe ist hier eine Kombination aus folgenden Maßnahmen erforderlich:

- Zebrastreifen
- Bodenschwelle (wegen Geschwindigkeitssituation)

IV. Parkstraße

Zur Überquerung der Parkstraße im Bereich der Kreuzung „Schlossberg/Adelheidstraße“ ist eine effiziente und sichere Überquerungshilfe erforderlich. Dies erlangt umso größere Bedeutung, als dass dieser Weg neben dem Fußweg zur/von Schule und Kitas auch auf dem Fußweg zum Hain liegt (Nutzung durch Kitas, Schulen und Jugendherberge).

V. Hainstraße

Überquerungshilfe im Bereich der Kreuzung „Schlossberg/Lindenallee“. Situation wie in Parkstraße.

VI. Wilhelm-von-Nassau Park

Hier sollte die Ausgestaltung der Überquerungshilfe am Eingang des Parks überprüft werden. Jedenfalls die Markierung bedarf einer Erneuerung.

VII. Kreisel im unteren Bereich der Emser Straße (Kreuzung Koblenzer Straße)

- Flachere Bepflanzung an der Seite Richtung „Altendiezer Stich“ erforderlich, um frühzeitige Sicht der Fahrzeugführer auf Emser Straße und dortige Überquerungshilfe zu ermöglichen.
- Die derzeitige Ausgestaltung der Überquerungshilfe auf der Emser Straße ermöglicht für Grundschul Kinder keine sichere Überquerung der Bundesstraße.
- Zudem sollte eine Überquerungshilfe an der Kreisel-Ausfahrt in Richtung Neuer Lahnbrücke erwogen werden.

VIII. Schulweg aus dem Bereich Wohngebiet „Schläfer“

Hier bedarf es der Konzeptionierung eines sicheren Fußweges zur Schule.

IX. Gehwegbegrenzungen

- Nach Schaffung geeigneter Hol- und Bringzonen müssen Halteverbote an Schule und Kitas streng durchgesetzt werden.
- Dies wird dauerhaft nur durch Begrenzungen der Gehwege zur Fahrbahn (Geländer, Poller, Begrünung) möglich sein (verhindert Auffahren auf Gehweg und Herauslassen von Kindern auf Gehwegseite).
- Dies erhöht auch die Sicherheit der Fußgänger (rein physisch wie auch durch Hinleiten zu geeigneten Überquerungshilfen).
- Insbesondere werden derartige Begrenzungen großflächig im Bereich Dielstraße, Steubingstraße und Schlossberg notwendig sein.

X. Beleuchtung

Die Beleuchtung der Fußwege (insbesondere von Schlossberg zu Ibell 1, oberhalb Robert-Heck Park zur Dielstraße und Schlosstreppen) ist nicht hinreichend und muss verbessert werden (Leuchtmittel, Rückschnitt von Bewuchs, Überprüfung der Notwendigkeit weiterer Laternen).

XI. Aktion „Gelbe Füße“

- Unter Berücksichtigung des zu schaffenden Gesamtkonzepts sollte mit der Aktion „Gelbe Füße“ eine Hinleitung der Kinder zu sicheren Wegen umgesetzt werden.
- Dieses kann mit einem Schulwegplan/ Kinder-Stadtplan begleitet werden.
- Eine sichere Überquerung der Oraniensteiner-Brücke dürfte ebenfalls am ehesten mittels „Gelber Füße“ zu realisieren sein, indem die Kinder zur Überquerung weiter zur Brückenmitte geleitet werden.

XII. Walking-Bus

Das Konzept des „Walking Bus“ soll auf seine Anwendbarkeit hin überprüft werden.

XIII. Kreuzung Adelheidstraße/Schöne-Aussicht-Straße/Silberfeldweg/Amalienstraße

Hier bedarf es durch Begrenzungen am Fußweg zur Fahrbahn hin der Sicherung der Gehwege (nach Schilderungen von Eltern fährt Bus über Gehweg und gefährdet Fußgänger).

D. Verkehrserziehung

Die Verkehrserziehung in den Schulen und Kitas soll weiter gestärkt werden, etwa durch entsprechende Projekte bzw. Epochen an der Waldorfschule (Schulwegeplan, „gelbe Füße“, Buslotsen, Kinder-Stadtplan)