

Bachelorarbeit

Evaluierung der Wirksamkeit der Schulstraße OVS Märzstraße

Smaranda Krings

Datum: 09.04.2020

Kurzfassung

Die vorliegende Arbeit dokumentiert die Untersuchung der verkehrlichen Lage vor der OVS Märzstraße vor und nach Einführung der Schulstraße am Vormittag zwischen 07:30 und 08:00. Das Ziel bestand in der Evaluierung der Wirksamkeit dieser Maßnahme zur Senkung des Gefährdungspotentials durch haltende und durchfahrende Kraftfahrzeuge. Zu diesem Zweck wurde das Gesamt-Kfz-Aufkommen, das Kfz-Halteverhalten und das Querungsverhalten der Schüler_innen erfasst. Es konnte gezeigt werden, dass die Einführung der Schulstraße zu einer merklichen Reduktion des Gesamt-Kfz-Aufkommens geführt hat und damit das Gefährdungspotential für Schüler_innen durch haltende und durchfahrende Kraftfahrzeuge minimiert werden konnte.

1 Einleitung

Die folgende Arbeit untersucht die Wirksamkeit der Schulstraße in der OVS Märzstraße. Sie wurde im Januar 2020 nach dem Vorbild der Pilotstudie GTVS Vereinsgasse eingeführt, um unter anderem die Schulwegesicherheit zu erhöhen. Unter Bezugnahme auf diese Pilotstudie soll untersucht werden, ob in der OVS Märzstraße dieselben positiven Effekte erzielt werden konnten wie in der GTVS Vereinsgasse oder ob sie ausblieben. Dabei werden drei Themenfelder behandelt.

Quantitative Analyse des Kfz-Aufkommens: Im Rahmen dieser Arbeit wurde eine Verkehrserhebung vor und nach Einführung der Schulstraße durchgeführt. Die Ergebnisse dienen der Beurteilung, ob die eingesetzte Maßnahme zu einer Reduktion der Gesamt-Kfz-Aufkommens geführt hat.

Gefährdungspotential durch Kfz: Im Rahmen der Verkehrserhebung wurde ein besonderes Augenmerk auf die sogenannten „Eltern-Taxis“ gelegt. Vor vielen Wiener Schulen lässt sich das Phänomen beobachten, dass Eltern ihre Kinder mit dem Kfz zur Schule bringen und vor der Schule keine geeigneten Halteplätze suchen. Stattdessen halten viele in zweiter Spur, um ihre Kinder aus dem Auto aussteigen zu lassen. Das gefährdet die Schüler_innen, die zu Fuß in die Schule kommen.

Das Mobilitätsverhalten der Schüler_innen: Mit der Einführung der Schulstraße ist es denkbar, dass sich der Modal Split der Schüler_innen hin zum Umweltverbund verschiebt. Mithilfe eines Tools der Mobilitätsagentur wurde das Verhalten der Schüler_innen dahingehend untersucht.

2 Die Schulstraße als Verkehrskonzept

2.1 Erste Ansätze

Bereits 2017 hat die Stadt Salzburg die österreichweit ersten autofreien Schulstraßen eingeführt. Sie gilt damit als Vorreiter, wenn es um die Verkehrssicherheit von Kindern im frühmorgendlichen Verkehr geht. Der Leiter des Salzburger Verkehrs- und Straßenrechtsamts Hermann Steiner erklärt den Ausgangspunkt für die Einführung der Schulstraßen wie folgt: „Eltern haben Angst um ihre Kinder und führen sie deshalb mit dem Auto in die Schule. Durch den Zusatzverkehr wird die Strecke aber gefährlicher und noch mehr Eltern fahren mit dem Auto“ [7]. Mit der Implementierung von Schulstraßen wurden ebendiese Probleme gelindert. Zwischen 07:30 und 08:00 ist die gesamte Straße vor der Schule für Kfz gesperrt. Zusätzlich zu Informationstafeln, stellen die Schulwarte in Salzburg Scherengitter auf der Straße auf, um die Autos vom Durchfahren abzuhalten.

Das Land Oberösterreich beschäftigt sich sogar schon seit 2013 mit der Thematik der Verkehrssicherheit im Morgenverkehr in der Nähe von Schulen. Mit dem Projekt „sicher bewegt – Elternhaltestellen“ hat das OÖ Familienreferat es bereits mehr als 30 Gemeinden ermöglicht ihre Verkehrsnetze sicherer für Schulkinder zu gestalten. Dabei wurden in jeder Gemeinde Arbeitsgruppen zusammengestellt, die sichere Schulwege festlegen, Gefahrenstellen identifizieren und Standorte für Eltern-Haltestellen beschließen. Verantwortlich dafür ist die SPES-Familienakademie [14]. Sogenannte Eltern-Haltestellen sind designierte Orte, wo Eltern stehen bleiben dürfen, um ihre Kinder aus dem Auto austeigen zu lassen. Sie befinden sich in etwa 1-2 km Entfernung zur Schule. Das bedeutet, dass die Kinder die Reststrecke zu Fuß zurücklegen müssen, was durchaus erwünscht ist. Die Strecken sind bewusst so gewählt, dass sie ein minimales Gefahrenpotential aufweisen, sodass die Kinder diese Strecken alleine zurücklegen können. Sie sollen dadurch die Möglichkeit bekommen schon in jungen Jahren die notwendigen Kompetenzen für den richtigen Umgang im Straßenverkehr zu erlangen. Außerdem erhoffen sich die Arbeitsgruppen, dass die Konzentration der Kinder in der Schule gesteigert wird, wenn sie bereits frühmorgens einen Spaziergang zur Schule hinter sich haben [1].

In Wien kam das Thema erst 2018 verstärkt in den Fokus. In der Vereinsgasse im 2. Bezirk wurde wienweit die erste Schulstraße getestet. Nach einem erfolgreichen zweimonatigen Probeauf wurde diese Einrichtung zur dauerhaften Maßnahme erklärt. Mehr dazu im Kapitel 2.4.

2.2 Ziele der Schulstraße

Mit der Einführung von Schulstraßen verfolgt die Stadt Wien das Ziel die Sicherheit der Schüler_innen auf dem Schulweg zu erhöhen [16]. Ein zentrales Problem sind die sogenannten „Eltern-Taxis“. Laut dem Verkehrsclub Österreich werden 14 % aller 6- bis 14-Jährigen mit dem Auto zur Schule gebracht [5]. Das erhöht das Gefährdungspotential durch haltende Kfz für die zu Fuß kommenden Schüler_innen. Außerdem lässt sich vor vielen Wiener Schulen morgens ein hoher Durchfahrtsverkehr beobachten. Dabei handelt es sich um Kfz, die in keinerlei Verbindung zur Schule stehen, aber deren Durchfahrt ein weiteres Gefährdungspotential für die Schüler_innen darstellt. Laut Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) ist das Gefährdungspotential für Kinder im Straßenverkehr beträchtlich: allein im Jahr 2017 waren 2788 Kinder in Österreich in Verkehrsunfälle verwickelt, 27% davon als Fußgänger_innen. Insgesamt wurden 2491 erheblich verletzt, 289 schwer verletzt und acht Kinder getötet. Laut KFV sind Kinder also besonders

schutzbedürftige und stark gefährdete Verkehrsteilnehmer_innen, weshalb die Rücksichtnahme auf Kinder im Straßenverkehr einen besonders hohen Stellenwert einnehmen sollte [6].

Durch die Einführung von Schulstraßen können diese und weitere Probleme vermindert oder gar komplett gelöst werden. Wesentliche Zielsetzungen des Verkehrskonzepts Schulstraße sind laut Mobilitätsagentur Wien [8]:

- Reduktion des Verkehrsaufkommens vor der Schule
- Reduktion des Eltern-Bringverkehrs
- Erhöhung der Sicherheit für Kinder

Außerdem lässt sich laut Mobilitätsagentur Wien oft ein positiver Nebeneffekt beobachten: es kommt zu einer Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten der Kinder [8]. Nach der Einführung der Schulstraße kommen Kinder vermehrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Roller bzw. Fahrrad zur Schule was mit einer Steigerung der Konzentration und der Gesundheit einhergeht.

2.3 Regelungen zur Umsetzung und Beantragung [8]

Bei Schulstraßen handelt es sich um Zonen, die für 30 Minuten vor Schulbeginn (08.00 oder 08.15) für alle Kraftfahrzeuge (d.h. Autos und Motorräder) gesperrt ist. Das gilt auch für die Kraftfahrzeuge der Anrainer_innen. Um das erkenntlich zu machen wird sowohl eine Fahrverbotstafel angebracht als auch ein Scherengitter o.Ä. täglich an den Ein- und Ausfahrten aufgestellt.

Die Errichtung ist überall möglich, solange es sich um keine Schienenstraße handelt. Andere öffentliche Verkehrsmittel können bei Bedarf für die Errichtung umgeleitet werden. Dabei müssen jedoch die umliegenden Grätzl weiterhin erreichbar bleiben.

Die Beantragung einer Schulstraße geht im ersten Schritt von dem Elternverein oder der Schuldirektion aus. Beide müssen dem Antrag zustimmen. Im nächsten Schritt wird der Bezirk über den Wunsch informiert. Dieser muss bei der MA46 (Magistrat für Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten) einen Antrag zur Prüfung des Standorts stellen. Dieser Prozess wird von der Mobilitätsagentur begleitet, um die Hemmschwelle für Schulen zu senken.

Bei erfolgreicher Verordnung der Schulstraße übernimmt der Bezirk die Kosten für die Fahrverbotstafel und die physische Absperrung der Straße. Für das tägliche Aufstellen muss die Schule eine zuständige Person finden. Im Zuge der Umsetzung werden alle Anrainer_innen und Eltern von der Mobilitätsagentur über die Situation informiert. Für die Schüler_innen stellt die Mobilitätsagentur Wien pädagogische Materialien für den Unterricht zur Verfügung [9].

2.4 Ergebnisse der Pilotstudie [12]

Die erste Wiener Schulstraße wurde 2018 in der Vereinsgasse im 2. Wiener Gemeindebezirk umgesetzt. Sie galt als Pilotprojekt, um die Wirksamkeit dieses Verkehrskonzepts für die Stadt Wien zu evaluieren. Die Begleituntersuchung wurde vom Wiener Planungs- und Beratungsunternehmen Rosinak & Partner durchgeführt und bietet einen Überblick über die zentralen Fragestellungen, wenn es um die Umsetzung von Schulstraßen geht.

In dem Pilotprojekt hat sich gezeigt, dass das Gefährdungspotential für Schüler_innen vor der Schule stark minimiert werden konnte, da das Gesamt-Kfz-Aufkommen merklich reduziert wurde. Die Untersuchung hat ergeben, dass der Kfz-Bringverkehr nicht auf umliegende Straßen verlagert wurde, sondern allgemein gesunken ist. Die Schüler_innen kommen nach Einführung der Schulstraße tatsächlich vermehrt mit Roller, Fahrrad oder zu Fuß in die Schule und der Anteil an Schüler_innen, die mit dem Auto in die Schule gebracht werden, ist von 10 % auf 7 % gesunken.

2.5 Übersicht über die Wiener Schulstraßen (Stand März 2020)

- Vereinsgasse, 1020 Wien (Pilotprojekt): Nach Abschluss der Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Pilotprojekts Schulstraße wurde die Schulstraße als dauerhafte Maßnahme eingeführt. Seit November 2018 gilt zwischen 7:45 und 8:15 ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge [2]. Seit Februar 2020 gilt ein weiteres Fahrverbot am Nachmittag zwischen 15.30 und 16.00 Uhr, wenn die Kinder den Heimweg antreten [3].
- Gilgegasse, 1090 Wien: Hier gilt seit September 2019 ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge von 7.45 bis 8.15 Uhr [15].
- Fuchsröhrenstraße, 1110 Wien (Pilotversuch Nachmittagssperre): Hier gilt ein Fahrverbot von 07:30 bis 08:00 morgens [4]. Im Rahmen eines Pilotversuchs wurde hier ab September 2019 zusätzlich zur Absperrung in der Früh eine Sperre von 15:30 bis 16:00 Uhr erprobt. Das brachte viele positive Ergebnisse und ist daher nun an allen Schulstraßen in Wien möglich. Nur in der Fuchsröhrenstraße selbst wurde der Pilotversuch am Nachmittag mit Jänner 2020 wegen Anrainer_innenbeschwerden wieder beendet. Stattdessen wurde eine angrenzende Straße in eine Einbahn umfunktioniert. Auch das erhöht die Schulwegesicherheit für die Kinder [11].
- Deckergasse, 1120 Wien: Seit September 2019 ist die Nebenfahrbahn der Längenfeldgasse von 7.45 Uhr bis 8.15 Uhr für den Autoverkehr gesperrt [10].
- Märzstraße: Seit Jänner 2020 ist die Märzstraße zwischen Ameisgasse und Matznergasse zwischen 07:30 und 08:00 für den Kfz-Verkehr gesperrt [13].

Zusätzlich gibt es in Wien zwei weitere Schulen, die ähnliche Konzepte umgesetzt haben, um die Schulwegesicherheit für Schüler_innen zu erhöhen. Allerdings entsprechen sie nicht der derzeitigen Definition von einer „Schulstraße“, die ein halbstündiges Fahrverbot inkl. physischer Absperrung vorsieht. Es handelt sich dabei um die Standorte Friesgasse (1150) und Waltergasse (1040).

3 Verkehrserhebung am Schulstandort Märzstraße 178

3.1 Einleitende Informationen

3.1.1 Informationen zum Schulstandort Märzstraße

Die Offene Volksschule Märzstraße befindet sich im 14. Wiener Gemeindebezirk gegenüber vom Matznerpark in einer verkehrsberuhigten Zone. Diese zeichnet sich im Bereich der Märzstraße durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h aus. Vor der Schule wurde der Gehsteig bereits vorgezogen, um den Schüler_innen beim Betreten und Verlassen der Schule mehr Platz zu geben. Außerdem befindet sich vor der Schule ein Schutzweg mit roter Umrandung. Im Untersuchungsgebiet herrscht überall eine Kurzparkzone mit maximaler Parkdauer von 3h MO-FR 9-19h.

3.1.2 Zeitlicher und räumlicher Umfang der Untersuchung

Die OVS Märzstraße hat 348 Schüler_innen. Der Regelunterricht beginnt um 08:00, doch es gibt die Möglichkeit einer Frühbetreuung ab 06:45. Nach dem Regelunterricht gibt es die Möglichkeit einer Nachmittagsbetreuung bis 17:30 (bzw. freitags bis 16:30). Für diesen Standort wurde die Einführung der Schulstraße nur für den Vormittag genehmigt. Die Einführung der Schulstraße betrifft den Abschnitt der Märzstraße zwischen der Ameisgasse und der Matznergasse (siehe **Abb. 1**), was im Folgenden als Zählgebiet bezeichnet wird.

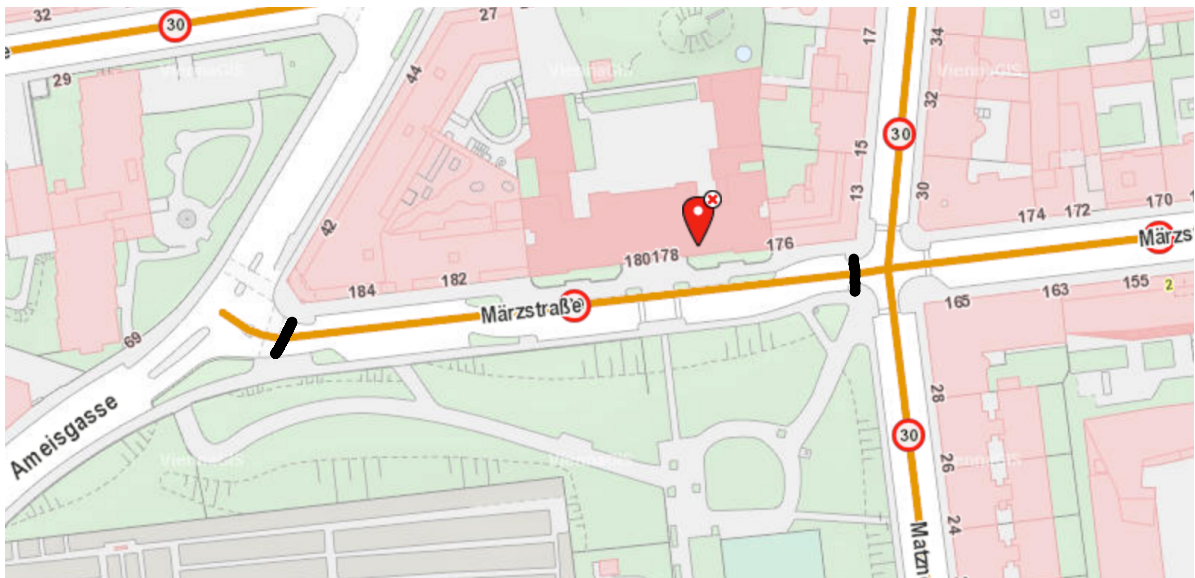


Abb. 1: Untersuchter Abschnitt zwischen Ameisgasse und Matznergasse, Quelle der verwendeten Karte: Stadt Wien – ViennaGIS unter www.wien.gv.at/viennagis/

Die Untersuchung wurde zweigeteilt:

- 1) Vor-Untersuchung am 9.12.2019 und 11.12.2019 d.h. vor Umsetzung der Schulstraße in der OVS Märzstraße
- 2) Nach-Untersuchung am 10.02.2020 und 12.02.2020 d.h. nach der Umsetzung der Schulstraße inkl. Absperrung

Die Erhebungen fanden jeweils von 07:00 - 08:00 morgens statt.

Die Erhebungen fanden an 3 Zählpunkten statt:

- 1) Zählpunkt: vor der Schule, Märzstraße 178
- 2) Zählpunkt: Ein-/ Ausfahrt ins Zählgebiet Ameisgasse/Märzstraße
- 3) Zählpunkt: Ein-/ Ausfahrt ins Zählgebiet Matznergasse/Märzstraße

3.1.3 Methodik der Untersuchung

Alle Untersuchungen erfolgten ohne Zuhilfenahme von technischen Hilfsmitteln. Sie wurden händisch erfasst und beinhalten daher eine gewisse Unsicherheit.

Das Hauptaugenmerk lag auf der Untersuchung des Gesamt-Kfz-Aufkommens. Dieses setzt sich zusammen aus den Kfz aller Eltern, die ihre Kinder im Zählgebiet aussteigen lassen, allen durchfahrenden Kfz und allen Ein- bzw. Ausparker_innen. Dabei wird die Zahl der Durchfahrten ermittelt indem von der Summe der Einfahrten die Summe der einparkenden Kfz und Eltern-Taxis abgezogen wird.

Zur Untersuchung des Gesamt-Kfz-Aufkommens wurden die folgenden Daten erhoben:

- 1) Kfz, die im Zählgebiet halten, um Schüler_innen aussteigen zu lassen („Eltern-Taxis“). Erhoben im gesamten Zählgebiet. Numerische Erhebung sowie graphische Einzeichnung der Halteplätze.
- 2) Einfahrten ins Zählgebiet. Erhoben am Zählpunkt 2 und 3. Numerische Erhebung.
- 3) Ausfahrten aus dem Zählgebiet. Erhoben am Zählpunkt 2 und 3. Numerische Erhebung.
- 4) Einparkende Kfz im Zählgebiet, die nicht zu dem Zweck parken, um Schüler_innen aussteigen zu lassen. Erhoben im gesamten Zählgebiet. Numerische Erhebung.
- 5) Ausparkende Kfz im Zählgebiet, die nicht zu dem Zweck geparkt haben, um Schüler_innen aussteigen zu lassen. Erhoben im gesamten Zählgebiet. Numerische Erhebung.

Zusätzlich wurden die folgenden Daten erhoben:

- 6) Querungsverhalten der Schüler_innen vor der Schule. Erhoben im gesamten Zählgebiet. Numerische Erhebung sowie graphische Darstellung.

- 7) Verkehrsmittelwahl der Schüler_innen. Erhoben in den Klassenzimmern mithilfe von Tools der Mobilitätsagentur.

3.2 Vorher-Untersuchung (Dezember 2019)

Die Verkehrserhebungen zur Beurteilung der verkehrlichen Situation vor Einführung der Schulstraße fanden am 09.12.2019 und 11.12.2019 jeweils zwischen 07:00 - 08:00 statt. Dabei wurde darauf geachtet, dass an beiden Tagen regulärer Schulbetrieb herrscht. Am 09.12.2019 war es sehr neblig und kalt mit Temperaturen um 2°C. Am 11.12.2019 war es sonnig und die Temperatur erreichte 4°C.

3.2.1 Kfz-Aufkommen vor Einführung der Schulstraße

Aus der Verkehrserhebung (siehe **Tab. 1**) geht hervor, dass das Kfz-Aufkommen im Verlauf der Wochentage stark variiert. Am Montag in der Früh ist das Gesamt-Kfz-Aufkommen um mehr als 20% höher als am Mittwoch in der Früh.

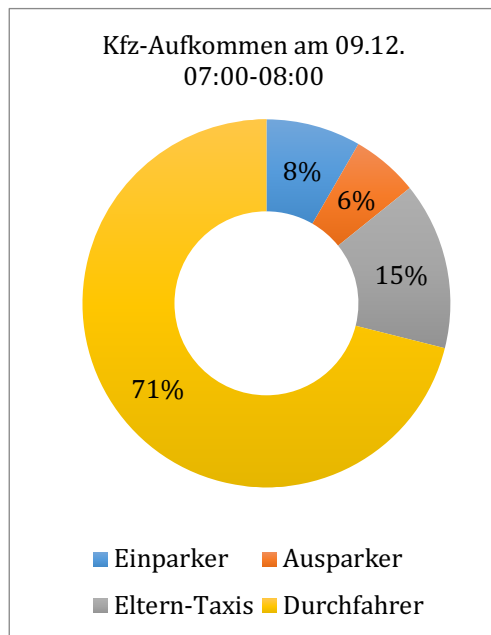
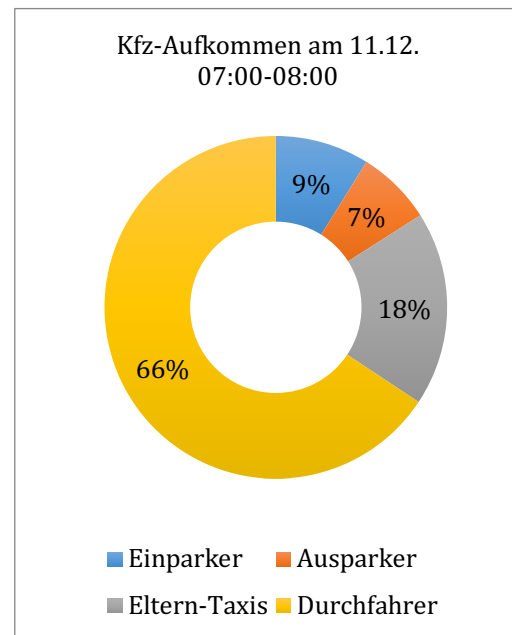
Ein Großteil der erfassten Fahrten sind reine Durchfahrten. Der Anteil der Durchfahrten am Gesamt-Kfz-Aufkommen beträgt am 09.12. 71% und am 11.12. 66%. Dabei wären viele alternative Routen vorhanden, die nicht an einer Volksschule vorbeiführen.

Nur maximal 10% der einfahrenden Autos parken im Zählgebiet. Und nur maximal 9% aller ausfahrenden Autos haben ausgeparkt. Auch das verdeutlicht den hohen Anteil an Durchfahrtsverkehr, der in diesem Abschnitt der Märzstraße vorherrscht.

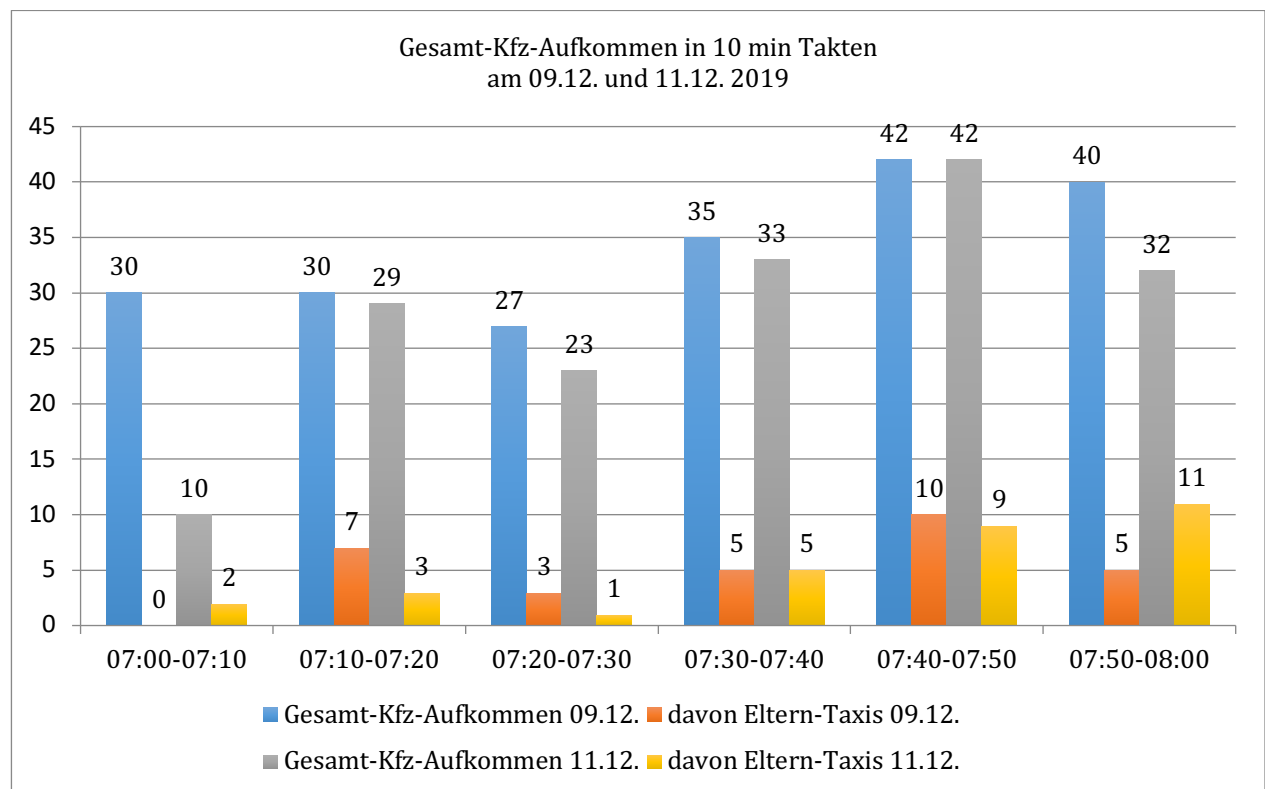
Der Bring-Verkehr von Schüler_innen machte am 09.12. 15% und am 11.12. 18% des Gesamt-Kfz-Aufkommen im Zählgebiet aus (siehe **Abb 2** und **Abb 3**). Das ist ein nicht zu vernachlässigender Anteil des Gesamt-Kfz-Aufkommens.

Tab. 1 Kfz-Aufkommen im Zeitraum 07:00-08:00 am 09.12. und 11.12.2019

	09.12.2019	11.12.2019
Einfahrer Zählgebiet	192	157
Ausfahrer Zählgebiet	167	140
Einparker Zählgebiet	17	15
Ausparker Zählgebiet	12	12
Eltern-Taxis innerhalb Zählgebiet	30	31
Durchfahrer	145	111
Gesamt-Kfz-Aufkommen	204	169

**Abb 2:** Kfz-Aufkommen am 09.12.2019**Abb 3:** Kfz-Aufkommen am 11.12.2019

Der Großteil des Gesamt-Kfz-Aufkommens lässt sich zwischen 07:30 und 08:00 beobachten. Auch der Anteil der Eltern-Taxis ist in diesem Zeitraum größer als zwischen 07:00 und 07:30 (siehe **Abb. 4**). Somit ist der Geltungszeitraum der Schulstraße zwischen 07:30 und 08:00 gut gewählt.

**Abb. 4:** Gesamt-Kfz-Aufkommen in 10 min Takten am 09.12. und 11.12. 2019

3.2.2 Halteverhalten vor der Schule vor Einführung der Schulstraße

Um das Gefährdungspotential der Schüler_innen durch haltende Kraftfahrzeuge im Zählgebiet zu erfassen, wurde festgehalten an welchen Punkten im Straßenraum Eltern halten, um ihre Kinder aussteigen zu lassen. Dies wurde graphisch dargestellt und mit dem Querungsverhalten der zu Fuß kommenden Schüler_innen kontrastiert (siehe **Abb. 5**).

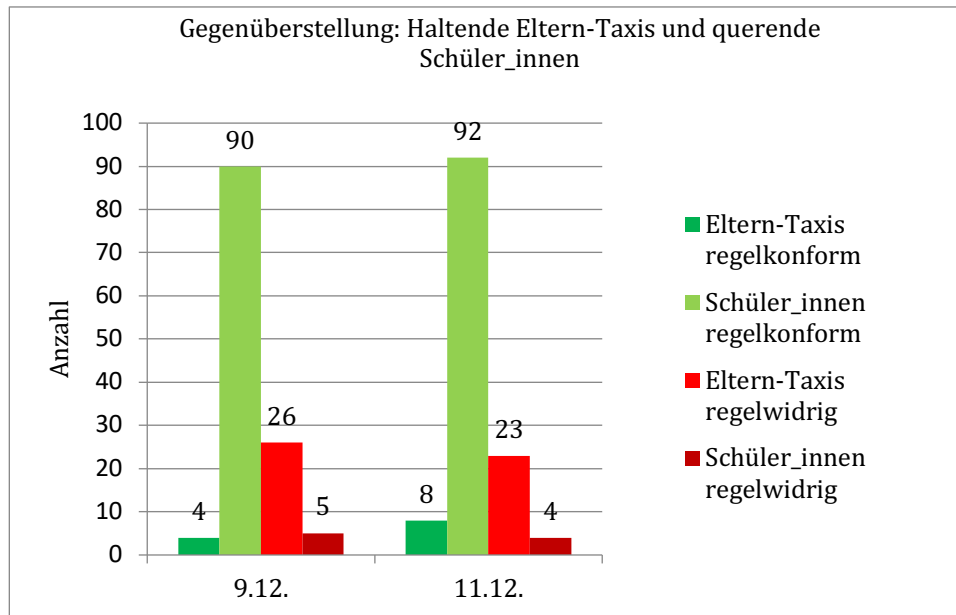


Abb. 5: Darstellung der Anzahl der haltenden Eltern-Taxis gegenübergestellt mit der Anzahl der querenden Schüler_innen

Am 9.12.2019 von 07:00 - 08:00 queren 90 der querenden Schüler_innen (95%) die Straße regelkonform über den Zebrastreifen, während nur wenige an anderen Stellen queren. Im selben Zeitraum halten 26 Eltern-Taxis regelwidrig, um ihre Kinder aussteigen zu lassen. Nur weitere vier halten regelkonform. Somit lässt sich sagen, dass 87% aller Eltern-Taxis regelwidrig halten. Das stellt ein Gefährdungspotential für die regelkonform über den Zebrastreifen querenden Kinder dar, vor allem, weil viele Eltern-Taxis sehr nah beim Zebrastreifen halten (siehe **Abb. 6**). In der Darstellung signalisieren Kreuze regelwidrig haltende Autos und Punkte regelkonform haltende Autos.



Abb. 6: Halteverhalten von Eltern-Taxis am 09.12. von 07:00 bis 08:00 (Kreuze - regelwidrig haltende Autos; Punkte - regelkonform haltende Autos), Quelle der verwendeten Karte: Stadt Wien – ViennaGIS unter www.wien.gv.at/viennagis/

Es fällt auf, dass einige Eltern-Taxis direkt am Gehsteig zwischen der Schule und der Ameisgasse halten. In diesem Bereich befindet sich eine Einfahrt mit besonders breitem Gehsteig (siehe **Abb. 7**).



Abb. 7: Einfahrt zwischen Schule und Ameisgasse

Am 11.12.2019 queren 92 Schüler_innen die Straße regelkonform über den Zebrastreifen und vier queren die Straße an anderen Stellen. Zur selben Zeit halten 23 Eltern-Taxis regelwidrig, um ihre Kinder aussteigen zu lassen. Nur weitere acht halten regelkonform. Somit lässt sich sagen, dass 74% aller Eltern-Taxis regelwidrig halten. Das stellt ein Gefährdungspotential für die regelkonform über den Zebrastreifen querenden Kinder dar, vor allem, weil viele Eltern-Taxis sehr nah beim Zebrastreifen halten (siehe **Abb. 8**). In der Darstellung signalisieren Kreuze regelwidrig haltende Autos und Punkte regelkonform haltende Autos.

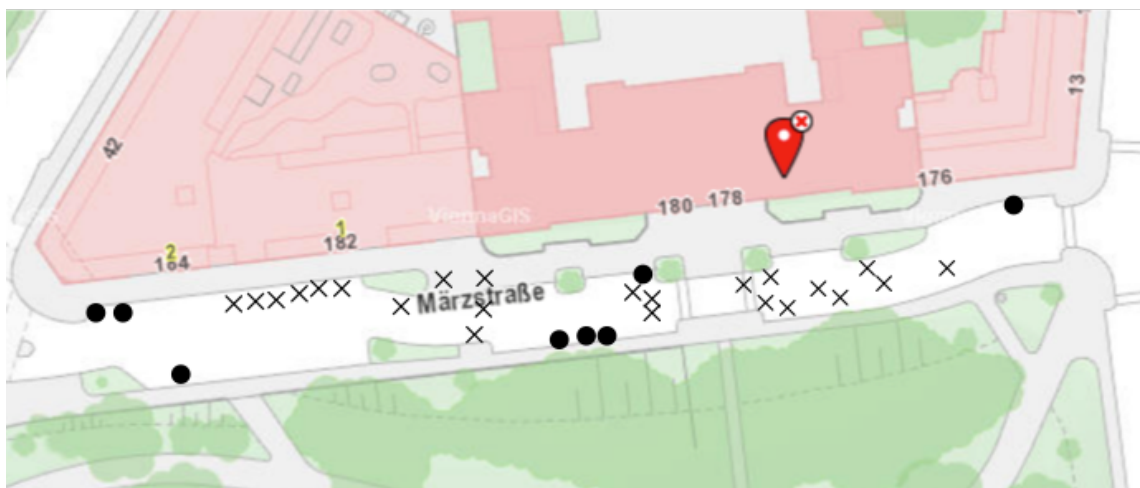


Abb. 8: Halteverhalten von Eltern-Taxis am 11.12. von 07:00 bis 08:00 (Kreuze - regelwidrig haltende Autos; Punkte - regelkonform haltende Autos), Quelle der verwendeten Karte: Stadt Wien – ViennaGIS unter www.wien.gv.at/viennagis/

3.2.3 Mobilitätsverhalten der Schüler_innen vor Einführung der Schulstraße

Insgesamt besuchen 348 Schüler_innen die OVS Märzstraße. Somit werden in einer normalen Woche, in der keine Schüler_innen fehlen und in die keine schulfreien Tage fallen, 1740 Schulwege in der Früh zurückgelegt. Um zu eruieren wie viele dieser Schulwege zu Fuß, mit dem Auto, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Rad bzw. Roller zurückgelegt wurden, sind die Schüler_innen aufgefordert worden jeden Tag mittels Sticker auf einem Plakat anzugeben mit welchem Verkehrsmittel sie in die Schule gekommen sind. 80% aller Schulwege wurden auf diese Art und Weise vor Einführung der Schulstraße dokumentiert.

Aus den Daten geht hervor, dass die Mehrheit der Schulwege zu Fuß zurückgelegt wird. Der zweithöchste Anteil der Schulwege wird mit dem Auto zurückgelegt. Noch weniger Schulwege werden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (siehe **Abb. 9**).

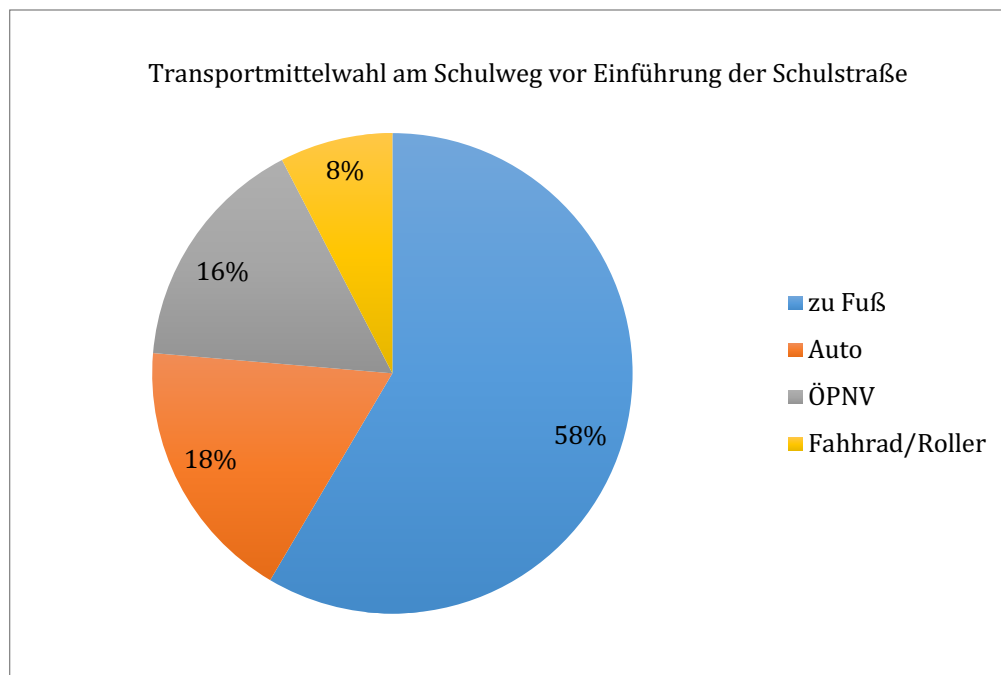


Abb. 9: Transportmittelwahl am Schulweg vor Einführung der Schulstraße

3.3 Nachher-Untersuchung (Februar 2020)

Die Verkehrserhebungen zur Beurteilung der verkehrlichen Situation nach Einführung der Schulstraße fanden am 10.02.2020 und 12.02.2020 jeweils zwischen 07:00 - 08:00 statt. Dabei wurde darauf geachtet, dass an beiden Tagen regulärer Schulbetrieb herrscht. Am 10.02.2020 war es kalt mit Temperaturen um 3°C. Am 12.02.2020 herrschten ähnliche Temperaturen und es regnete leicht.

Zwischen 07:30 und 08:00 wurde die Straße mittels Scherengitter abgesperrt, sodass keine Durchfahrten möglich waren. Nur wenige Kfz-Fahrer_innen hielten sich nicht an die Absperrung. Interessant war, dass die Schule den Anrainer_innen anscheinend entgegengekommen ist und im Bereich der Kreuzung Ameisgasse/Märzstraße das Scherengitter nur bei der Einfahrt in die Märzstraße aufgestellt hat. Die Ausfahrt aus der Märzstraße Richtung Ameisgasse war weiterhin möglich (siehe **Abb. 10**). Außerdem gab es vereinzelt Fälle, in denen Kfz-Fahrer_innen an den Scherengittern vorbeigefahren sind, um im Zählgebiet zu parken.

Im Zeitraum 07:30 - 08:00 konnten keine Eltern-Taxis in der Märzstraße halten. Stattdessen hielten sie in den anliegenden Straßen. Hier ließ sich beobachten, dass nur sehr wenige regelwidrig hielten.



Abb. 10: Einfahrt/Ausfahrt Märzstraße/Ameisgasse

3.3.1 Kfz-Aufkommen nach Einführung der Schulstraße

Aus der Verkehrserhebung (siehe **Tab. 2**) geht hervor, dass die Erhebung des Kfz-Aufkommens an beiden untersuchten Tagen sehr ähnliche Ergebnisse liefert.

Ein Großteil der erfassten Fahrten im Zeitraum 07:00 - 08:00 sind reine Durchfahrten. Dabei beträgt der Anteil der Durchfahrten am Gesamt-Kfz-Aufkommen an beiden Tagen knapp über 60%. Dabei wären viele alternative Routen vorhanden, die nicht an einer Volksschule vorbeiführen.

Maximal 20% der einfahrenden Autos parken im Zählgebiet und maximal 19% aller ausfahrenden Autos haben ausgeparkt. Auch das verdeutlicht den hohen Anteil an Durchgangsverkehr, der in diesem Abschnitt der Märzstraße vorherrscht.

Der Bring-Verkehr von Schüler_innen machte an beiden Tagen etwa 10% des Gesamt-Kfz-Aufkommens im Zählgebiet aus. Das ist ein nicht zu vernachlässigender Anteil des Gesamt-Kfz-Aufkommens.

Im Zeitraum 07:30 bis 08:00 wurde auch der Bringverkehr in den anliegenden Straßen außerhalb des Zählgebiets dokumentiert. Hierzu liegen allerdings keine ergänzenden Daten vor, um diesen mit dem Bringverkehr im Zeitraum 07:00 bis 07:30 zu kontrastieren.

Tab. 2: Kfz-Aufkommen am 10.02. und 12.02.2020

	Zeitraum	10.02.2020	12.02.2020
Einfahrer Zählgebiet	07:00-08:00	59	58
Ausfahrer Zählgebiet	07:00-08:00	53	59
Einparker Zählgebiet	07:00-08:00	11	9
Ausparker Zählgebiet	07:00-08:00	7	11
Eltern-Taxis innerhalb Zählgebiet	07:00-08:00	6	7
Durchfahrer	07:00-08:00	42	42
Gesamt-Kfz-Aufkommen	07:00-08:00	66	69
Eltern-Taxis außerhalb Zählgebiet	07:30-08:00	18	21

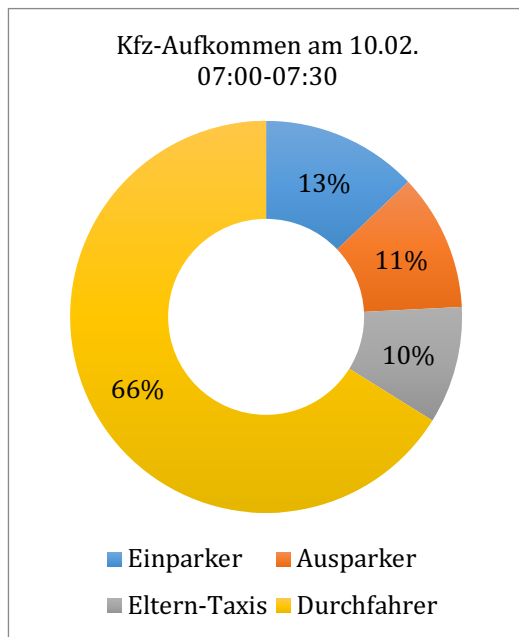


Abb. 11 Kfz-Aufkommen am 10.02.2020 von 07:00 bis 07:30

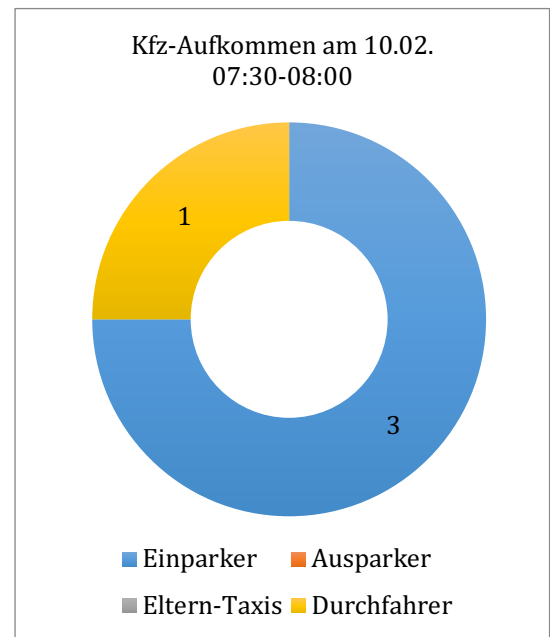


Abb. 12: Kfz-Aufkommen am 10.02.2020 von 07:30 bis 08:00

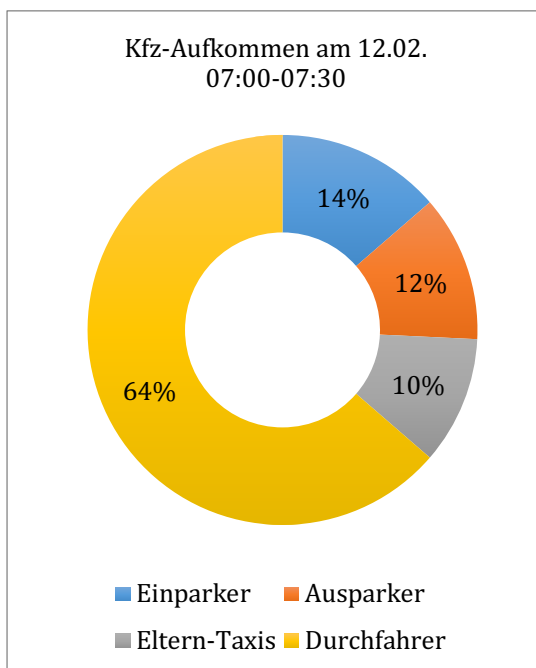


Abb. 13: Kfz-Aufkommen am 12.02.2020 von 07:00 bis 07:30

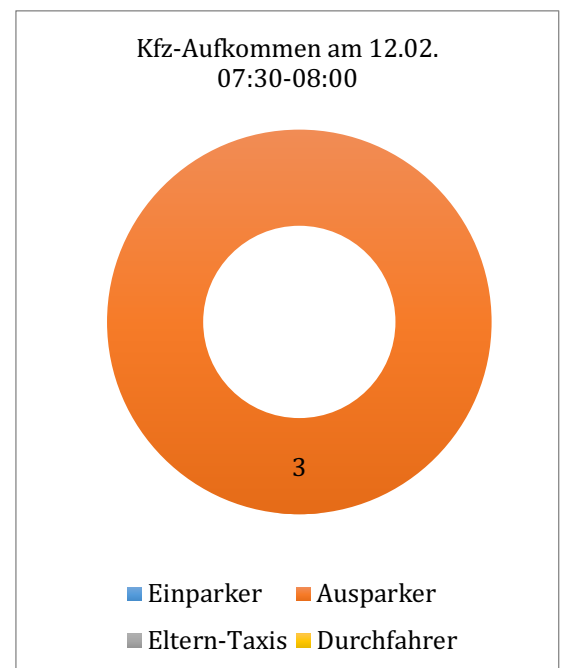


Abb. 14: Kfz-Aufkommen am 12.02.2020 von 07:30 bis 08:00

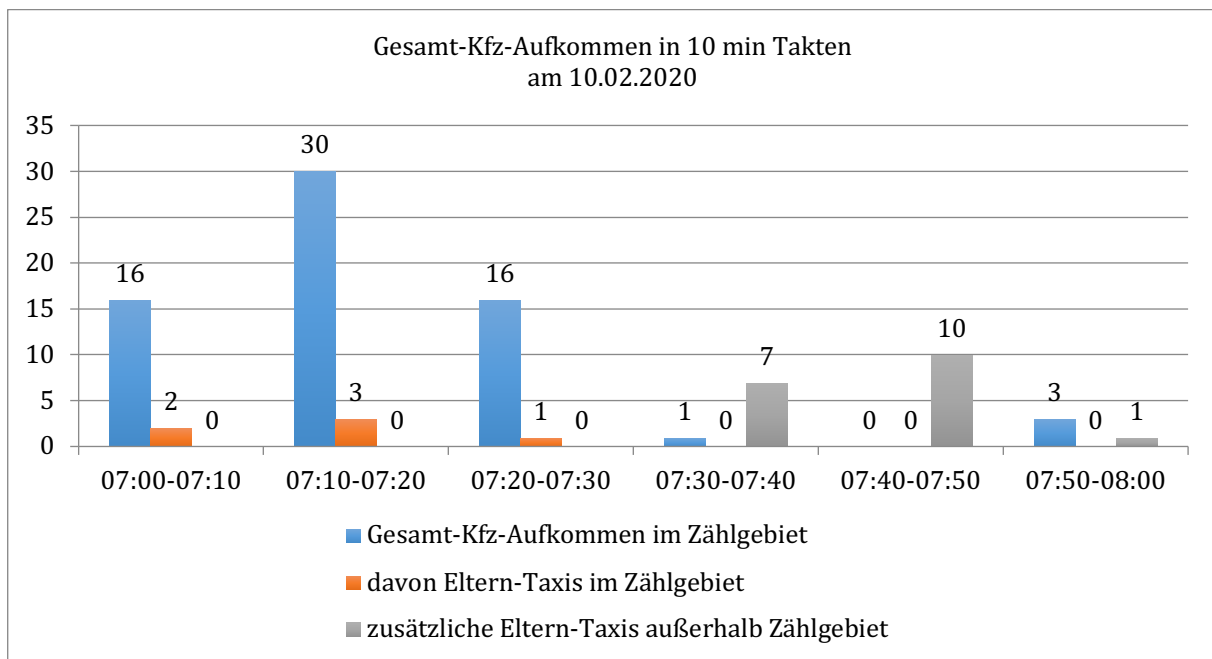


Abb. 15: Gesamt-Kfz-Aufkommen in 10 min Takten am 10.02.2020

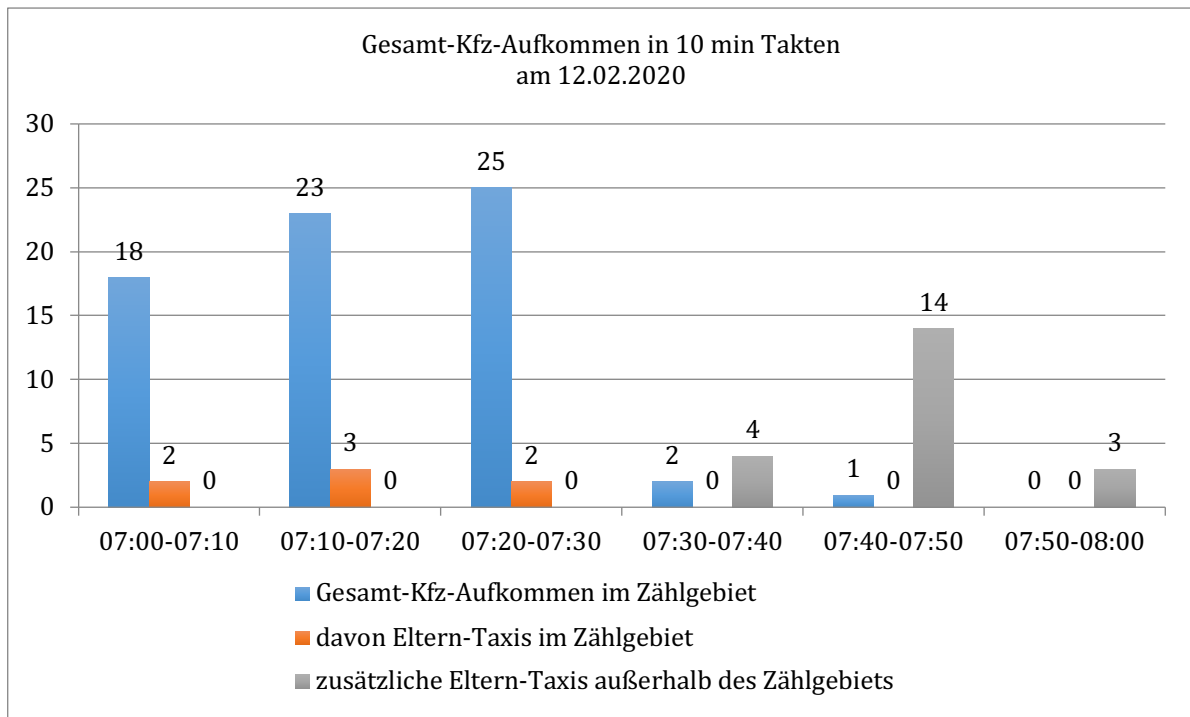


Abb. 16: Gesamt-Kfz-Aufkommen in 10 min Takten am 12.02.2020

Der wesentliche Anteil des Gesamt-Kfz-Aufkommens lässt sich zwischen 07:00 und 07:30 beobachten, wenn die Straße regulär befahren werden kann. Zwischen 07:30 und 08:00 gab es vereinzelte Fälle von Kfz-Fahrer_innen, die unerlaubt ein- oder ausgefahren sind (siehe Abb. 15 und Abb. 16).

3.3.2 Halteverhalten vor der Schule nach Einführung der Schulstraße

Um das Gefährdungspotential der Schüler_innen durch haltende Kfz im Zählgebiet zu erfassen, wurde festgehalten an welchen Punkten im Straßenraum Eltern unrechtmäßig halten, um ihre

Kinder aussteigen zu lassen. Dies wurde graphisch dargestellt und mit dem Querungsverhalten der zu Fuß kommenden Schüler_innen kontrastiert.

Im Zeitraum 07:00-07:30 (nicht abgesperrt)

Am 10.02.2020 von 07:00-07:30 queren 17 Schüler_innen die Straße regelkonform über den Zebrastreifen und ein Kind quert die Straße an einer anderen Stelle. In derselben Zeit halten fünf Eltern-Taxis regelwidrig, um ihre Kinder aussteigen zu lassen. Nur ein weiteres Auto hält regelkonform. Somit halten 83% aller Eltern-Taxis regelwidrig. Das stellt ein Gefährdungspotential für die regelkonform über den Zebrastreifen querenden Kinder dar, vor allem, weil viele Eltern-Taxis sehr nah beim Zebrastreifen halten (siehe **Abb. 17**). In der Darstellung signalisieren Kreuze regelwidrig haltende Autos und Punkte regelkonform haltende Autos.

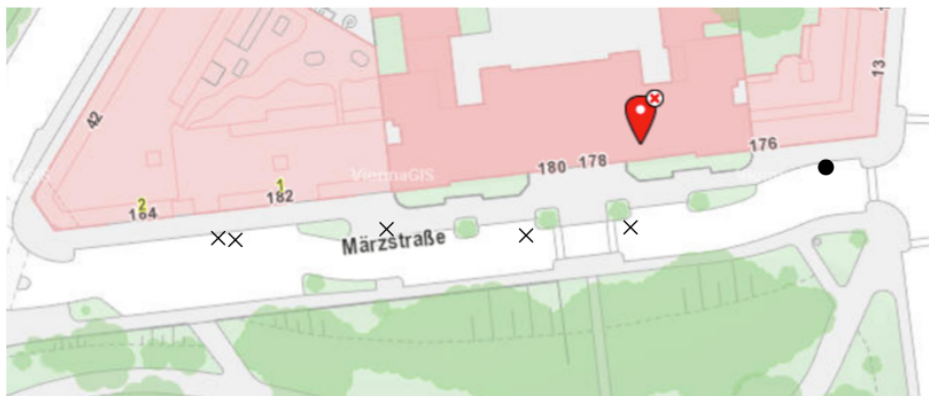


Abb. 17: Halteverhalten von Eltern-Taxis am 10.02. von 07:00 bis 07:30 (Kreuze - regelwidrig haltende Autos; Punkte - regelkonform haltende Autos), Quelle der verwendeten Karte: Stadt Wien – ViennaGIS unter www.wien.gv.at/viennagis/

Am 12.02.2020 von 07:00-07:30 queren 13 Schüler_innen die Straße regelkonform über den Zebrastreifen und kein Kind quert die Straße an einer anderen Stelle. In derselben Zeit halten fünf Eltern-Taxis regelwidrig, um ihre Kinder aussteigen zu lassen. Nur zwei weitere Autos halten regelkonform. Somit halten 71% aller Eltern-Taxis regelwidrig. Das gefährdet die Sicherheit der querenden Kinder (siehe **Abb. 18**). In der Darstellung signalisieren Kreuze regelwidrig haltende Autos und Punkte regelkonform haltende Autos.

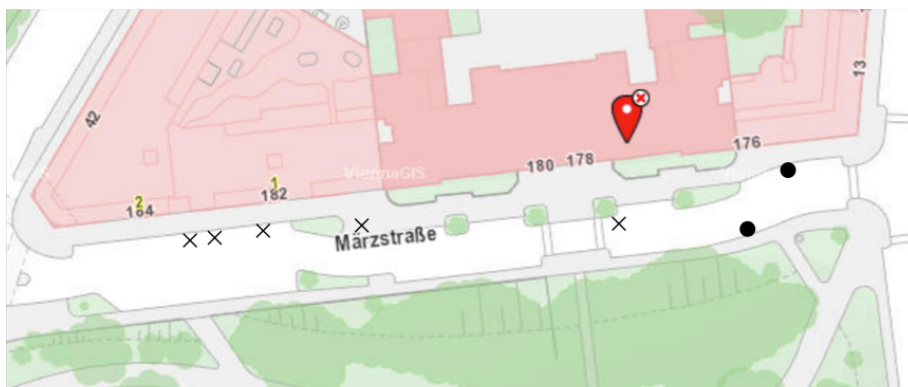


Abb. 18: Halteverhalten von Eltern-Taxis am 12.02. von 07:00 bis 07:30 (Kreuze - regelwidrig haltende Autos; Punkte - regelkonform haltende Autos), Quelle der verwendeten Karte: Stadt Wien – ViennaGIS unter www.wien.gv.at/viennagis/

Im Zeitraum 07:30-08:00 (abgesperrt mit Scherengitter)

Am 10.02.2020 von 07:30-08:00 queren viele Schüler_innen die Märzstraße innerhalb des Zählgebiets. Allerdings ist die Straße in dem Zeitraum mit Scherengittern abgesperrt. Somit sind die

Schüler_innen in dem Zeitraum vor der Schule nur minimaler Gefahr durch Kfz ausgesetzt (z.B. wenn Kfz-Fahrer_innen das Scherengitter absichtlich beiseite schieben, um einzufahren). Daher wurde das Querungsverhalten der Schüler_innen in diesem Zeitraum nicht quantitativ erfasst. Aufgrund der Absperrung konnten Eltern-Taxis nicht ins Zählgebiet einfahren und hielten daher in unmittelbarer Nähe der Schule wobei der größte Anteil in der Matznergasse zu verzeichnen war. Aufgrund der fehlenden Datenlage lässt sich hier nicht sagen, ob es sich dabei um Verlagerungseffekte handelt oder ob eben diese Kfz auch vor Einführung der Schulstraße schon in den anliegenden Straßen hielten, um ihre Kinder aussteigen zu lassen. Die Mehrheit (83%) hielt regelkonform, doch teilweise kam es auch hier zu regelwidrigem Verhalten (siehe **Abb. 19**). In der Darstellung signalisieren Kreuze regelwidrig haltende Autos und Punkte regelkonform haltende Autos.



Abb. 19: Halteverhalten von Eltern-Taxis am 10.02.2020 von 07:30 bis 08:00 (Kreuze - regelwidrig haltende Autos; Punkte - regelkonform haltende Autos), Quelle der verwendeten Karte: Stadt Wien – ViennaGIS unter www.wien.gv.at/viennagis/

Am 12.02.2020 von 07:30-08:00 queren viele Schüler_innen die Märzstraße innerhalb des Zählgebiets. Allerdings ist die Straße in dem Zeitraum mit Scherengittern abgesperrt. Somit sind die Schüler_innen in dem Zeitraum vor der Schule nur minimaler Gefahr durch Kfz ausgesetzt (z.B. wenn Kfz-Fahrer_innen das Scherengitter absichtlich beiseite schieben, um einzufahren). Daher wurde ihr Querungsverhalten in dem Zeitraum nicht quantitativ erfasst. Aufgrund der Absperrung konnten viele Eltern-Taxis nicht ins Zählgebiet einfahren und hielten in unmittelbarer Nähe der Schule und zwar hauptsächlich in der Matznergasse. Aufgrund der fehlenden Datenlage lässt sich hier nicht sagen, ob es sich dabei um Verlagerungseffekte handelt oder ob eben diese Kfz auch vor Einführung der Schulstraße schon in den anliegenden Straßen hielten, um ihre Kinder aussteigen zu lassen. Der Großteil (90%) hielt regelkonform, doch teilweise kam es auch hier zu regelwidrigem Verhalten (siehe **Abb. 20**). In der Darstellung signalisieren Kreuze regelwidrig haltende Autos und Punkte regelkonform haltende Autos.



Abb. 20: Halteverhalten von Eltern-Taxis am 12.02.2020 von 07:30 bis 08:00 (Kreuze - regelwidrig haltende Autos; Punkte - regelkonform haltende Autos), Quelle der verwendeten Karte: Stadt Wien – ViennaGIS unter www.wien.gv.at/viennagis/

3.3.3 Mobilitätsverhalten der Schüler_innen nach Einführung der Schulstraße

Insgesamt besuchen 348 Schüler_innen die OVS Märzstraße. Somit werden in einer normalen Woche, in der keine Schüler_innen fehlen und in die keine schulfreien Tage fallen, 1740 Schulwege in der Früh zurückgelegt. Um zu eruieren wie viele dieser Schulwege zu Fuß, mit dem Auto, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Rad bzw. Roller zurückgelegt wurden, sind die Schüler_innen aufgefordert worden jeden Tag mittels Sticker auf einem Plakat anzugeben mit welchem Verkehrsmittel sie in die Schule gekommen sind. Fast 90% aller Schulwege wurden auf diese Art und Weise nach Einführung der Schulstraße dokumentiert.

Aus den Daten geht hervor, dass die Mehrheit der Schulwege zu Fuß zurückgelegt wird. Sehr viel weniger Schulwege werden mit dem Auto zurückgelegt. Noch weniger Schulwege werden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (siehe **Abb. 21**).

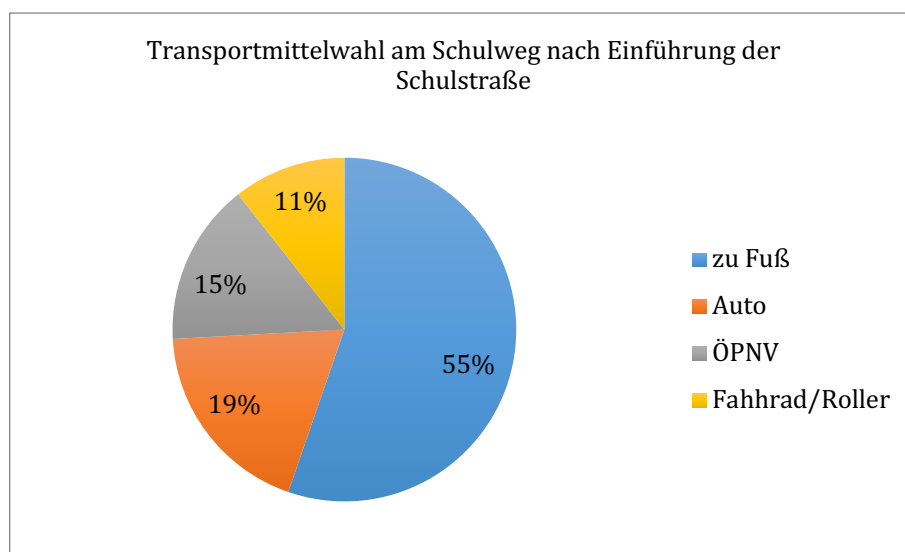


Abb. 21: Transportmittelwahl am Schulweg nach Einführung der Schulstraße

3.4 Vergleich der Daten vor und nach Einführung der Schulstraße

3.4.1 Vergleich: Kfz-Aufkommen

Wie in **Abb. 4** ersichtlich wird, ist das Gesamt-Kfz-Aufkommen im Zählgebiet vor Einführung der Schulstraße zwischen 07:30 und 08:00 am höchsten. Durch die Einführung der Schulstraße und das Aufstellen eines Scherengitters wird das Gesamt-Kfz-Aufkommen in diesem Zeitraum fast zur Gänze unterbunden, wobei nur wenige Kfz regelwidrig ein- und ausfahren.

Es wäre denkbar gewesen, dass die Einführung der Schulstraße mit einer generellen Verkehrsberuhigung einhergeht, auch in den Zeiten, in denen kein Scherengitter aufgestellt ist. Dies hätte aus einer Bewusstseinsänderung der Kfz-Fahrer_innen resultieren können. Dieser Effekt ist jedoch nicht eingetreten (siehe **Tab. 3**). Das Gesamt-Kfz-Aufkommen im Zeitraum 07:00 – 07:30 ist vor und nach Einführung der Schulstraße in etwa gleich geblieben.

Tab. 3: Vergleich: Kfz-Aufkommen im Zeitraum 07:00-07:30

	Vor Einführung Schulstraße		Nach Einführung Schulstraße	
	09.12.	11.12.	10.02.	12.02.
Einfahrer Zählgebiet	82	58	55	58
Ausfahrer Zählgebiet	72	58	51	56
Einparker Zählgebiet	5	5	8	9
Ausparker Zählgebiet	5	4	7	8
Eltern-Taxis innerhalb Zählgebiet	10	6	6	7
Durchfahrer	67	47	41	42
Gesamt-Kfz-Aufkommen	87	62	62	66

3.4.2 Vergleich: Halteverhalten vor der Schule

Durch die Einführung der Schulstraße ist das Halten vor der Schule im Zeitraum 07:30 - 08:00 nicht mehr möglich. Somit geht in diesem Zeitraum kein Gefährdungspotential von haltenden Kfz aus.

Von 07:00 - 07:30 ist das Halten vor der Schule regulär möglich. Das trägt jedoch nicht wesentlich zum Gefährdungspotential bei, da vor und nach Einführung der Schulstraße vergleichsweise wenig Kfz in dem Zeitraum vor der Schule halten. Die Anzahl an haltenden Kfz in dem Zeitraum wird durch die Einführung der Schulstraße nicht wesentlich beeinflusst (siehe **Tab. 4**). Einen viel größeren Anteil am Gesamt-Kfz-Aufkommen haben in diesem Zeitraum Durchfahrer (siehe **Tab. 3**).

Tab. 4: Vergleich: Halteverhalten vor der Schule im Zeitraum 07:00-07:30

	Vor Einführung Schulstraße		Nach Einführung Schulstraße	
	09.12.	11.12.	10.02.	12.02.
Eltern-Taxi nicht regelwidrig	2	1	1	2
Eltern-Taxi regelwidrig	8	5	5	5
Gesamt	10	6	6	7

3.4.3 Vergleich: Mobilitätsverhalten der Schüler_innen

Aus der Analyse der Daten zum Mobilitätsverhalten der Schüler_innen geht nicht klar hervor, ob die Einführung der Schulstraße zu einer Bevorzugung des Umweltverbunds geführt hat. Laut Mobilitätsagentur ist die längerfristige Änderung des Mobilitätsverhaltens der Schüler_innen eine häufig beobachtete Folge nach Einführung einer Schulstraße [8]. Durch die Unzugänglichkeit der Straße für Kfz für 30 Minuten vor Schulbeginn nutzen die Schüler_innen vermehrt den Umweltverbund. Ob dieser Effekt auch bei der OVS Märzstraße eingetreten ist, lässt sich nicht klar beurteilen, da für den Zeitraum vor Einführung der Schulstraße weniger Daten vorliegen als für den Zeitraum nach Einführung der Schulstraße. Somit ist die Vergleichbarkeit nicht gegeben. Der Grund für die Diskrepanz in der Datenmenge liegt in der Form der Datensammlung. Die Schüler_innen wurden eine Woche vor Einführung der Schulstraße und eine Woche nach Einführung der Schulstraße gebeten jeden Tag ihr Mobilitätsverhalten am Schulweg mittels Sticker auf einem Plakat zu dokumentieren. Da dies natürlich nicht als klassische Schulaufgabe zu werten war, sondern einen spielerischen Charakter haben sollte, haben sich nicht alle Kinder regelmäßig daran beteiligt. In der Woche vor Einführung der Schulstraße wurden nur etwa 80% der Schulwege dokumentiert und in der Woche nach Einführung der Schulstraße etwa 90%. Die gesamte Anzahl an Schulwegen ergibt sich hierbei aus der Anzahl der Schüler_innen (348) multipliziert mit fünf Wochentagen. Auch wenn der Dokumentationsgrad recht hoch ist, verhindert die große Differenz in der Datenmenge vor und nach Einführung der Schulstraße das Formulieren von Schlussfolgerungen in Bezug auf das Mobilitätsverhalten. Der vermeintliche Anstieg an Schulwegen mit dem Fahrrad bzw. Roller lässt also nicht auf einen Anstieg an nicht-motorisiertem Verkehr schließen. Es könnte nämlich auch so zu deuten sein, dass genau die Fahrrad- bzw. Rollerfahrer_innen ihre Schulwege im Dezember 2019 vor Einführung der Schulstraße nicht regelmäßig oder gar nicht dokumentiert haben. (siehe **Tab. 5**)

Tab. 5: Vergleich Mobilitätsverhalten: Anteil Schulwege in %

	Dezember 2019 vor Einführung der Schulstraße	Jänner 2020 nach Einführung der Schulstraße
Zu Fuß	58	55
Auto	18	19
ÖPNV	16	15
Fahrrad/Roller	8	11
Anteil der dokumentierten Schulwege an Gesamt-Schulwegen	80	90

3.5 Zusammenfassung der Ergebnisse

Vor Einführung der Schulstraße sind bis zu 71% des Kfz-Aufkommens im Zählgebiet zwischen 07:00 und 08:00 reine Durchfahrten. Weitere maximal 18% sind haltende Eltern-Taxis, wovon bis zu 87% regelwidrig halten und somit ein Gefährdungspotential für querende Schüler_innen darstellen. Der Großteil des Gesamt-Kfz-Aufkommens wurde zwischen 07:30 und 08:00 erfasst. Somit wurde der Geltungszeitraum für die Schulstraße (07:30 - 08:00) gut gewählt.

Nach Einführung der Schulstraße ist die Märzstraße zwischen 07:00 und 07:30 noch befahrbar. Bis zu 66% des Gesamt-Kfz-Aufkommens sind Durchfahrten und bis zu 10% Eltern-Taxis, wobei auch hier bis zu 83% regelwidrig halten. Hier ist es also durch die Einführung der Schulstraße zu keiner Bewusstseinsänderung in Bezug auf das Gefährdungspotential für Schüler_innen gekommen.

Zwischen 07:30 und 08:00 ist der Abschnitt der Märzstraße zwischen Ameisgasse und Matznergasse für Kfz nicht mehr befahrbar und mit einem Scherengitter an beiden Kreuzungen abgesperrt. Hier ist aber anzumerken, dass die Ausfahrt der Märzstraße Richtung Ameisgasse nicht abgesperrt wurde, sondern nur die Einfahrt. Somit sind hier vereinzelt Kfz aus den angrenzenden Parkgaragen ausgefahren. Im Allgemeinen wurde das Gesamt-Kfz-Aufkommen in diesem Zeitraum merklich reduziert wobei nur vereinzelt regelwidrig fahrende Kfz im Zählgebiet erfasst wurden. Hier ist anzumerken, dass die Anwesenheit von Zählpersonal möglicherweise das Verhalten beeinflusst hat. Die Erhebung des Halteverhalten von Eltern-Taxis im Zeitraum 07:30 - 08:00 in den angrenzenden Gebieten in der Matznergasse und Ameisgasse hat ergeben, dass bis zu 90% der Eltern-Taxis hier regelkonform halten. Das minimiert das Gefährdungspotential für Schüler_innen, die zu Fuß in die Schule kommen und die angrenzenden Straßen zwangsläufig queren. Das regelkonforme Verhalten der Eltern-Taxis außerhalb des Zählgebiets ist positiv zu werten. Allerdings lässt sich nicht deuten, ob es sich hierbei um positive Effekte durch Einführung der Schulstraße handelt oder ob die erfassten Eltern-Taxis außerhalb des Zählgebiets auch vor Einführung der Schulstraße schon größtenteils regelkonform außerhalb des Zählgebiets gehalten haben. Diese Daten wurden nämlich nur nach Einführung der Schulstraße und im Zeitraum 07:30 - 08:00 erfasst.

Das Mobilitätsverhalten der Schüler_innen ist geprägt vom Fußverkehr. Allerdings wird der zweithöchste Anteil an Schulwegen sowohl vor als auch nach Einführung der Schulstraße mit dem Auto zurückgelegt. Aufgrund der schlechten Datenlage ist es nicht beurteilbar, ob die Einführung der Schulstraße zu einer Bevorzugung des ÖPNV geführt hat.

4 Conclusio

Die Verkehrserhebung begleitend zur Einführung der Schulstraße in der Märzstraße hat gezeigt, dass die wesentlichen Ziele erreicht werden konnten. Es ist zu einer Reduktion des Gesamt-Kfz-Aufkommens in Zeitraum 07:00 - 08:00 gekommen und auch zu einer Reduktion des Eltern-Bringverkehrs in diesem Zeitraum. Somit konnte das Gefährdungspotential der Schüler_innen durch fahrende und haltende Kfz minimiert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Außerdem hat die Erhebung gezeigt, dass der Geltungszeitraum von 07:30 - 08:00 gut gewählt wurde. In diesem Zeitraum ist das Gesamt-Kfz-Aufkommen vor Einführung der Schulstraße nämlich merklich höher als zwischen 07:00 - 07:30.

Trotz des nicht vernachlässigbaren Kfz-Aufkommens zwischen 07:00 - 07:30, wird eine Ausweitung des Geltungszeitraums auf 07:00 - 08:00 nicht empfohlen. Im Zeitraum 07:00 - 07:30 queren nach Einführung der Schulstraße nämlich nur maximal 18 Schüler_innen die Straße während maximal fünf Eltern-Taxis im selben Zeitraum regelwidrig im Zählgebiet halten. Das ist ein vernachlässigbar geringes Gefährdungspotential.

Zum Zeitpunkt der Untersuchung konnte noch keine nachhaltige Sensibilisierung bei den Eltern der Schüler_innen sowie den Anrainer_innen wahrgenommen werden. Im Zeitraum 07:00 - 07:30, in dem keine Straßensperre gilt, hätte die Kenntnis von der Einführung der Schulstraße dazu führen können, dass Kfz-Fahrer_innen aus Rücksicht auf Schüler_innen alternative Routen wählen oder ihre Kinder mit dem ÖPNV in die Schule bringen. Dieser Effekt ist allerdings nicht eingetreten und das Gesamt-Kfz-Aufkommen ist in diesem Zeitraum sowohl vor als auch nach Einführung der Schulstraße relativ konstant.

Positiv zu werten ist, dass der Prozess der Einführung der Schulstraße bei vielen Schüler_innen zu einer aktiven Beschäftigung mit ihrem Mobilitätsverhalten geführt hat. Durch die Dokumentation ihrer Schulwege und den Vergleich mit den Mitschüler_innen wurden wichtige Denkprozesse angeregt, die das Mobilitätsverhalten langfristig beeinflussen können und im Erwachsenenalter zu einer Bevorzugung des Umweltverbunds führen können.

Literaturverzeichnis

- [1] Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (o.J.). „sicher bewegt-Elternhaltestellen“. Abgerufen am 19.10.2019, von <https://www.familienkarte.at/de/familienpolitik/regionale-familienpolitik/sicherbewegt.html>
- [2] Bezirksvorstehung Leopoldau (o.J.). Schulstraße in der Vereinsgasse als Vorbild für ganz Wien. Abgerufen am 27.3.2020, von <https://www.wien.gv.at/bezirke/leopoldstadt/verkehr/schulstrasse-vereinsgasse.html>
- [3] Die Presse (2020, Januar 13). Gegen Elterntaxis und Verkehr: Fünfte Schulstraße in Wien. Abgerufen am 28.3.2020, von <https://www.diepresse.com/5751302/gegen-elterntaxis-und-verkehr-funfte-schulstrasse-in-wien>
- [4] Freiheitliche Partei Österreichs (2019, November 8). Bezirkschef Stadler reagiert auf Anrainerwunsch und beendet Pilotprojekt „Schulstraße“. Abgerufen am 28.3.2020, von <https://simmering.fpoe-wien.at/news-detail/artikel/bezirkschef-stadler-reagiert-auf-anrainerwunsch-und-beendet-pilotprojekt-schulstrasse/>
- [5] Kroisleitner, O. (2018, September 10). Wiens erste Schulstraße mit morgendlichem Fahrverbot gestartet. Abgerufen am 20.12.2019, von <https://www.derstandard.at/story/2000087066543/wiens-erste-schulstrasse-mit-morgendlichem-fahrverbot-gestartet>
- [6] Kuratorium für Verkehrssicherheit (2019, Januar 30). KfV fordert härtere Strafen bei Verkehrsdelikten, die Kinder gefährden. [Pressemeldung]. Abgerufen am 28.3.2020, von <https://www.kfv.at/kfv-fordert-haertere-strafen-bei-strassenverkehrsdelikten-die-kinder-gefaehrden/>
- [7] Kurier (2018, September 10). Sicher in die Schule dank Eltern-Taxi-Verbot. Abgerufen am 19.10.2019, von <https://kurier.at/chronik/oesterreich/sicher-in-die-schule-dank-eltern-taxi-verbot/400114130>
- [8] Mobilitätsagentur Wien (o.J.). Schulstraße. Abgerufen am 19.10.2019, von <https://www.wien.zufuss.at/schulstrasse/>
- [9] Mobilitätsagentur Wien (2018, Dezember 21). Wie wird eine Straße zur Schulstraße? Abgerufen am 19.10.2019, von <https://www.wienzufuss.at/2018/12/21/wie-wird-eine-strasse-zur-schulstrasse/>
- [10] Pufler, K. (2019, Mai 29). Mehr Sicherheit für die Volksschule Deckergasse. Abgerufen am 28.3.2020, von https://www.meinbezirk.at/meidling/c-lokales/mehr-sicherheit-fuer-die-volkschule-deckergasse_a3424134
- [11] Rachbauer, S. (2020, Januar 9). Eltern-Taxis werden auch nachmittags von Wiener Schulen verbannt. Abgerufen am 28.3.2020, von <https://kurier.at/chronik/wien/eltern-taxis-werden-auch-nachmittags-von-wiener-schulen-verbannt/400721805>
- [12] Rosinak & Partner (2018, November 8). Pilotprojekt Schulstraße Begleituntersuchung. Abgerufen am 27.3.2020, von https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2018/12/Endbericht_Schulstrasse_Vereinsgasse.pdf
- [13] Schwenter, E. (2020, Januar 13). Neue Schulstraße vor der Volksschule Märzstraße. Abgerufen am 28.3.2020, von https://www.meinbezirk.at/penzing/c-lokales/neue-schulstrasse-vor-der-volksschule-maerzstrasse_a3854712
- [14] Spes (o.J.). Sicher bewegt – Elternhaltestellen. Abgerufen 28.3.2020, von <https://www.spes.co.at/bildung-beratung/angebote/sicher-bewegt-elternhaltestellen/>
- [15] Spitzauer, M. (2019, Juni 4). Die Gilgegasse wird zur Schulstraße. Abgerufen am 27.3.2020, von https://www.meinbezirk.at/alsergrund/c-lokales/die-gilgegasse-wird-zur-schulstrasse_a3426993
- [16] Stadt Wien (2019, September 9). Drei neue Schulstraßen gestartet. [Pressemeldung]. Abgerufen am 28.3.2020, von https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190909_OTS0022/drei-neue-schulstrassen-gestartet