

Maler-Becker-Schule	Schulstraße 7, 55124 Mainz
Lageplan	Umfeld
 <p>Lage der Maler-Becker-Schule</p>	 <p>Eingang der Maler-Becker-Schule in der Schulstraße</p>
Abgrenzung Untersuchungsraum	
Nord: Friedensstraße	Ost: Waldstraße/Ölwiesenstraße
Süd: Mainzer Straße	West: Heidesheimer Straße/Finther Landstraße
Kennwerte der Schule	Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl der Schulkinder: 444 (20.01.16) ▪ Betreuungszeiten: 7:50 – 12 Uhr (1./2. Klasse) – 13 Uhr (3./4. Klasse) Betreuende Grundschule: 12:00 – 16:00 Uhr ▪ Anzahl der Schuleingänge, Übergänge: 3 Eingänge, Übergang zur Turnhalle mit Fußgängerschutzanlage¹ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schulkinder von außerhalb des Schulbezirks: 61 ▪ Integrationskinder, die mit Hol-/Bringdiensten kommen: 6 ▪ Roller- und Radabstellanlagen auf Schulgelände im Bereich Breite Straße ▪ Markt in der Kirchstraße (Mi. u. Sa.: 6-13 Uhr)
Verkehrliche Kennwerte im 200 m-Umfeld	Verkehrssituation
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Straßenhierarchie im Umfeld: überwiegend Erschließungsstraßen, zwei Hauptverkehrsstraßen im Schulumfeld ▪ Verkehrsbelastungen: Breite Straße ist vom Verkehr stark belastet, die Kirch- und Pfarrer-Grimm-Straße wird zwischen 7:30 und 8:30 Uhr vermehrt von Eltern mit Pkw genutzt (ca. 90 Pkw-Fahrten in beiden Straßen) ▪ Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr: Verkehrsberuhigter Bereich in Schulstraße, sonst überwiegend Tempo 30 Zone; Breite Straße mit Geschwindigkeitsbegrenzung vor Maler-Becker-Schule (Tempo 30, 7-17 Uhr), Messungen ohne Auffälligkeiten 	<p>Fußgängerschutzanlage vor Maler-Becker-Schule</p>  

- Querungsangebote:
Fußgängerschutzanlage vor Schuleingang in Breiter Straße und Knoten Breite Straße/Nerotalstraße (siehe Foto) sowie Knoten Juxplatz; Fußgängerüberwege² an Lennebergstraße, Budenheimer und Heidesheimer Straße
- Parkierungspraxis:
Breite Straße mit Parkscheibenregelung (wird nur vereinzelt befolgt) (1 Std. Mo.-Fr. 8-19 Uhr), Übrige Straßen mit verbreitetem Gehwegparken (siehe Foto), selten markiertes Fahrbahnparken
- Gehwegbreiten:
überwiegend sind Gehwege unter 1,50 m breit, an Engstellen teilweise 0,5 m; zwischen Maler-Becker-Schule und Martinusschule bis zu 3 m breit
- Hinweise für Kfz-Verkehr:

Breite Straße:
- Stadteinwärts:
Tempo 30, 150 m Länge vor Maler-Becker-Schule, Verkehrszeichen „Verkehrshelfer“ an Breiter Straße vor Maler-Becker-Schule, Markierung „Kinder“ vor Fußgängerschutzanlage an Breiter Straße, Verkehrszeichen „Achtung Kinder“ an Breiter Straße nach Knoten Juxplatz
- Stadtauswärts:
Tempo 30, 150 m Länge vor Maler-Becker-Schule, Markierung „Kinder“ vor Fußgängerschutzanlage an Breiter Straße, Verkehrszeichen „Verkehrshelfer“ an Breiter Straße vor Maler-Becker-Schule
+ derzeit doppelte Kfz-Lichtsignalanlage vor Maler-Becker-Schule
- ÖPNV-Haltestellen:
Haltestellen Kapellenstraße, Nerotalstraße, Rathaus
- Hol- und Bring-Verkehr der Eltern:
keine offizielle Zone vorhanden, derzeitige Praxis: morgens in Kirchstraße, Nördliche Maler-Becker-Straße und Schulstraße (Verkehrsberuhigter Bereich)

Gehwegparken in der Maler-Becker-Straße und Kirchstraße im Schulumfeld und an einer Haltestelle



Gehwegnutzung durch Radverkehr



Mängel und Konflikte	Prüfvorschläge
<p>Allgemein erfüllen zahlreiche Gehwege nicht die (nutzbare) Mindestbreite von 1,50 m bzw. die in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)³ für das Schulumfeld empfohlenen 2,50 m. Im nördlichen Gebiet werden Gehwegbreiten von über 1,50 m durch Gehwegparken häufig eingeschränkt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis: Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen fordern eine nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m, im Schulumfeld von 2,50 m. Die nutzbare Breite wird definiert als die Gesamtbreite des Gehwegs abzüglich der Sicherheitsräume zur Bebauung und zum Kfz-Verkehr/zur Fahrbahn; Beleuchtung oder Beschilderung dürfen die Breite punktuell einengen. - Wo immer möglich: Verlagerung von Gehwegparken – zumindest einseitig – auf die Fahrbahn.
<p>Allgemein sind Markierungen und Piktogramme auf den Fahrbahnen verblasst, vereinzelt überteert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Markierungen erneuern
<p>Allgemein ist die Ausführung von Fußgängerüberwegen verbesserungswürdig. Die Beschilderung ist teilweise nicht optimal sichtbar bzw. verdeckt. Auch ist sie im Seitenraum schwer wahrnehmbar.</p>	
<p>1. Freigabezeit zur Querung der Furt wird als zu kurz empfunden; der Anforderungsknopf der Fußgängerschutzanlage ist zu hoch angeordnet</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis: Die Freigabezeit wird über einen Detektor verlängert - Hinweis: Der Anforderungsknopf befindet sich durch den verwendeten Signalmast bauartbedingt auf 1,20 m über Gehwegniveau gegenüber dem in der DIN 18040-3⁴ geforderten Maß von 85 cm. - Anforderungsknopf versetzen, wenn nötig/möglich Freigabezeit für zu Fuß Gehende verlängern
<p>2. Fußverkehr muss auf einen für den Radverkehr benutzungspflichtigen Radweg ausweichen (Höhe Heidesheimer Straße 26) → hohes Konfliktpotenzial!</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung Radwegebenutzungspflicht → Anordnung „Gehweg – Radfahrer frei“
<p>3. Am Knoten Budenheimer Straße/Breite Straße sind Fußverkehrsfurten ungenügend ausgeführt</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein Zwischensignal mit Hinweis auf Straßenbahn - teilweise fehlen bei bedingt verträglichen Strömen (gleichzeitige Freigabe von rechtsabbiegender Kfz und geradeaus gehendem Fußverkehr) blinkende Hilfssignalgeber mit dem Hinweis auf zu Fuß gehende - nur teilweise wird mit einem Schild „Abbieger Achtung!“ darauf hingewiesen - die Aufstellflächen sind teilweise zu gering - Lage des Fußgängerüberwegs an der Tangente ist nicht regelkonform, da er gleichzeitig hinter und vor einer ÖPNV-Haltestelle angeordnet ist und so haltende Busse querungswillige Fußgänger verdecken (siehe R-FGÜ⁵ 2.2 (3)) - Die Beleuchtung des Knotens wird als zu gering bewertet 	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis: Zwischensignale „Blinkende Straßenbahn“ für Fußverkehr können nicht eingerichtet werden, da die Aufstellflächen zwischen Gleiskörper und Fahrbahn zu schmal sind (vgl. Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA⁶)). Das Queren der Straße in einem Zuge trägt somit zur Sicherheit des Fußverkehrs bei. - Verkehrsführung aus Richtung Nord-Osten in Richtung Breite Straße verdeutlichen - Möglichkeiten für Hilfssignalgeber für abbiegende Kfz prüfen - progressive Signalschaltungen für Fußverkehr einrichten, alternativ Rundumgrün einrichten, um Rotlichtverstöße und Konflikte zu vermeiden - ausreichend Aufstellflächen anbieten - Verlegung einer Haltestelle oder Entzerrung an Tangente, um Fußgängerüberweg sicherer zu machen

<p>4. Die Geschwindigkeiten in der Budenheimer Straße werden subjektiv als zu hoch empfunden, auch wenn dies durch Messungen des Verkehrsüberwachungsamtes nicht bestätigt werden konnte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Lage des Blumenkübels prüfen, überdenken - Installation von Dialogdisplay prüfen
<p>5. Knoten Budenheimer Straße/Pfarrer-Grimm-Straße/Heidesheimer Straße unübersichtlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fußgängerüberwege mit schlechten Sichtbeziehungen, Überquerung Juxplatz problematisch - Verkehrsführung am Juxplatz unübersichtlich - ungenügende Sichtbeziehungen und Beleuchtung bei Überquerung des Parkplatzes - gefährliche Treppensituation mit Sturzpotenzial 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahnverengung und vorgezogene Warteflächen am FGÜ, Verbesserung der Beleuchtung und der Sichtbarkeit der Beschilderung - Wegnahme der süd-östlichen Zufahrt zum Juxplatz - Parkstände einschränken und Treppen optisch hervorheben, um das Queren sicherer zu machen - Alternativ: Lotsendienst für die Querung einführen
<p>6. Knoten Budenheimer Straße/Grabenstraße: fehlende Querungsmöglichkeit, schlechte Sichtbeziehungen, hohe Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer Querungsinsel oder vorgezogene Aufstellbereiche - ggf. Radiusreduzierung der Rechtsabbiegerfahrbahn zur Sicherstellung geringerer Geschwindigkeiten
<p>7. Hohe Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr (Tempo 50) in Schulnähe</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 linienhaft vom Juxplatz bis zur Inselkirche ausdehnen (hohe Nutzungsmischung und Schulen) - Installation von Dialogdisplay prüfen
<p>8. Fehlende Beleuchtung in Pfarrer-Grimm-Anlage</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Beleuchtung des Parks prüfen
<p>9. Schuleingang in direkter Nähe der Lichtsignalanlage als Problem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zu enge Warte- und Aufstellflächen und Gehwegbereiche - Lichtsignalanlage für Kfz schwer sichtbar, da weit im Seitenraum 	<ul style="list-style-type: none"> - LSA sollte vom Gehweg auf Parkstreifen versetzt werden und so stärker ins Blickfeld der Autofahrer rücken; alternativ ist die Verlegung des Schuleingangs an die Kirchstraße und die Verlegung der LSA an den Knoten Breite Straße/Kirchstraße denkbar, da dort breitere Seitenräume vorhanden sind und die Signalisierung besser wahrgenommen werden kann
<p>10. Querung der Grabenstraße im Zuge der Kirchstraße als Hauptfußverkehrsachse schwierig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hohes Verkehrsaufkommen und teils erhöhte Geschwindigkeiten (subjektiv), - zusätzlich angeordnetes Gehwegparken 	<ul style="list-style-type: none"> - Kennzeichnung der Querungsstelle z.B. durch Einengungen oder Materialwechsel in der Fahrbahn sowie Verbesserung der Einsichtigkeit durch Rücknahme des ruhenden Verkehrs zur Erleichterung der Querung und Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr - Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen - Prüfung der Rücknahme des Gehwegparkens
<p>11. Gehwegparken in unmittelbarer Schulnähe</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verlagerung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn (zumindest auf der Westseite der Maler-Becker-Straße) – die Einbahnstraßenregelung lässt dies zu!
<p>12. Fehlende bzw. gefährliche Querung der Engelstraße aus Stichstraße Schulgäßchen kommend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zugestellter Zugang und sehr schmale Gehwege 	<ul style="list-style-type: none"> - Abpollerung des Zugangs zum Schulgäßchen inklusive der notwendigen Sichtfelder - Beleuchtung und Piktogramm „Kinder“ ergänzen

<p>13. Gefährliche Querung/Einbiegesituation am Knoten Breite Straße/Nerotalsstraße bzw. Hermann-Ehlers-Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konflikt zwischen einbiegendem Kfz-Verkehr und bevorrechtigtem Fußverkehr an Breite Straße - Gehwegparken, Parken auf Sperrflächen praktiziert - sehr schmale Gehwege in Hermann-Ehlers-Straße <p>→ schlechte Übersicht für Kinder beim Queren der Straßen Nerotalstraße und Hermann-Ehlers-Straße hin zur Fußgängerschutzanlage</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hilfssignalgeber für in Breite Straße einbiegenden Kfz-Verkehr mit Hinweis auf Fußverkehr einrichten - Abpollerung und Freihaltung der Gehwege in Hermann-Ehlers-Straße
<p>14. Hohes Verkehrsaufkommen durch Bring-Praxis der Eltern in Kirch-/Schul- und Pfarrer-Grimm-Straße vor Schulbeginn</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung einer Bring-Zone am südlichen Seitenraum der Breiten Straße zwischen Pfarrer-Grimm-Anlage und Turnhalle

¹ Fußgängerschutzanlagen sind Lichtsignalanlagen (Ampeln) speziell für den Fußverkehr. Sie werden häufig mit einer Anforderung (Knopfdruck oder Berühren) durch die zu Fuß Gehenden betrieben. Dabei sind Varianten möglich, bei denen die Signalgeber für den Fahrzeugverkehr in der Grundstellung auf „Dunkel“ geschaltet sind. Nach Anforderung durch den Fußgänger schalten die Fahrzeugsignale von Dunkel über Gelb auf Rot. Gängiger sind jedoch Anlagen in Grundstellung „Grün“ für den Kfz-Verkehr und „Rot“ für den Fußverkehr.

² Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) dienen dem Schutz von zu Fuß Gehenden und Rollstuhl Fahrenden. Ein Fußgängerüberweg ist neben dem Hinweis mit entsprechender Beschilderung durch breite Linien auf der Fahrbahn gekennzeichnet, die ebenfalls als Verkehrszeichen dienen.

³ Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2002

⁴ DIN 18040-3 – Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

⁵ Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)

⁶ Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Teilfortschreibung 2003