

SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Sichere und nachhaltige Mobilität
für Kinder und Jugendliche

Handbuch für die kommunale Praxis.
Schriftenreihe der ivm | Nr.2

ivm





Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain

SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Sichere und nachhaltige Mobilität
für Kinder und Jugendliche

Volker Blees

Jens Vogel

Greta Wieskotten

Handbuch für die kommunale Praxis.
Schriftenreihe der ivm | Nr.2

Hrsg.: ivm GmbH, Frankfurt am Main
1. Auflage 2013

EINFÜHRUNG

„Kinder sind unsere Zukunft“ – dieses Motto gilt in allen gesellschaftlichen Bereichen. Auch Verkehr und Mobilität sind davon nicht ausgenommen.

Traditionell steht im Themenfeld „Mobilität von Kindern und Jugendlichen“ die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt. Doch geht die Bedeutung des Themas weit über Sicherheitsaspekte hinaus: die Art und Weise, wie Kinder unterwegs sind, nimmt Einfluss auf ihre motorische und kognitive Entwicklung, auf ihre Gesundheit und auf die Entwicklung ihres Sozialverhaltens. Langfristig bestimmen die im Kindes- und Jugendalter erworbenen Mobilitätskompetenzen schon heute, wie die Erwachsenen der Zukunft mobil sein werden.

Das verkehrliche Umfeld in Gemeinden und Kreisen stellt einen wichtigen Fixpunkt der Mobilitätsbildung dar: auf ihren Wegen zur Schule, zu Freunden und zu Sport- und Freizeitzielen erlernen und üben Kinder und Jugendliche eigenständige Mobilität. Neben Schule und Elternhaus sind daher auch Gemeinden und Kreise in ihren Rollen als Träger von Schulen und Betreuungseinrichtungen, als Straßenverkehrsbehörden sowie als Akteure der Sozial-, Stadt-, Verkehrsplanung gefordert, ihren Beitrag zu einer sicheren und nachhaltigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu leisten.

Das vorliegende Handbuch unterstützt Gemeinden und Kreise, diese Rolle effizient und zielorientiert wahrzunehmen. Leitgedanke ist dabei ein umfassendes „Mobilitätsmanagement“ für Kinder und Jugendliche, bei dem die verschiedenen Akteure aus „Schulwelt“ und „Verkehrswelt“ zusammenwirken. Wegen der zentralen Bedeutung der Schule als Ziel der Wege von Kindern und für die Mobilitätsbildung, wird dafür häufig auch der Begriff „Schulisches Mobilitätsmanagement“ verwendet.

Das Handbuch „Schulisches Mobilitätsmanagement“ fasst die Erfahrungen und Erkenntnisse zusammen, welche die ivm – ausgehend von einer 2008 durchgeführten Grundlagenstudie – in einer Reihe von Beispielprojekten zu Mobilitätsmanagement als Koordinator in der Region Frankfurt RheinMain gesammelt hat. Es

- vermittelt die notwendigen **Hintergrundinformationen** zum Thema in einer kurzen Einführung in die Mobilität von Kindern und Jugendlichen ▶ siehe Kapitel 1,
- beschreibt die **Motivationen und Ziele** für Kommunen und Kreise, sich aktiv mit der Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu beschäftigen ▶ siehe Kapitel 2,
- gibt einen Gesamtüberblick über **Akteure und Handlungsansätze** in diesem Themenfeld ▶ siehe Kapitel 3 und
- liefert schließlich in seinem Hauptteil konkrete Anregungen und Handlungsbeispiele für **systematische eigene Aktivitäten** von Kommunen und Kreisen ▶ siehe Kapitel 4 + 5.

Die Förderung einer sicheren und nachhaltigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist eine wichtige bildungs-, gesundheits- und umweltpolitische gesellschaftliche Aufgabe. Dieses Handbuch soll die Gemeinden und Kreise in der Region Frankfurt RheinMain unterstützen, gemeinsam mit der ivm und weiteren Akteuren ihren Beitrag zur Bewältigung der Aufgabe zu leisten.

1

WORUM GEHT ES?

Wissenswertes zur Mobilität von
Kindern und Jugendlichen

8

2

WARUM AKTIV WERDEN?

Motivationen für ein Schulisches
Mobilitätsmanagement

14

3

WER UND WIE?

Akteure und Handlungsfelder im
Schulischen Mobilitätsmanagement

18

4

WO ANFANGEN?

Herangehensweisen für Kommunen und Kreise

26

5

WAS TUN?

Konkrete Handlungsansätze für
Kommunen und Kreise

32

ANHANG & VERZEICHNISSE

Kontakte und Adressen

59

Quellen

62

Handlungshilfe Schulmobilitätsplan

64

Checkliste für Kommunen

73

WORUM GEHT ES?

Wissenswertes zur Mobilität von
Kindern und Jugendlichen



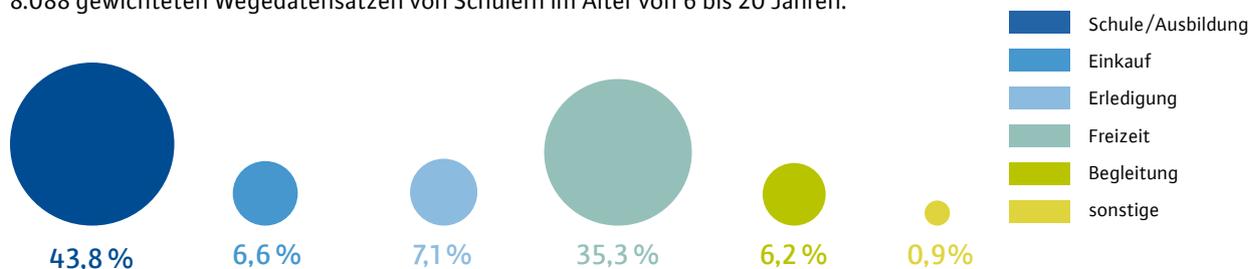
Kinder und Jugendliche sind anders mobil als Erwachsene: Sie legen mehr Wege im Nahbereich ihres Zuhauses zurück, ihre Unterwegszeiten werden stark von der schulischen Ausbildung geprägt und ihnen stehen in der Regel keine eigenen motorisierten Fahrzeuge zur Verfügung. Zugleich hat ihre Mobilität eine erhebliche Bedeutung für die Entwicklung der Kinder und Jugendlichen: Art und Maß der Mobilität beeinflussen in deutlichem Maße Selbständigkeit, motorische Entwicklung sowie körperliche Fitness. Erfahren Sie mehr über wichtige Eckpunkte der Mobilität von Kindern und Jugendlichen und ihre Bedeutung beim Heranwachsen.

Kinder und Jugendliche: hochmobil

Kinder und Jugendliche in Hessen sind hochmobil. Rund 92 % von ihnen sind pro Tag außer Haus unterwegs. Sie legen dabei, ähnlich wie die Erwachsenen, im Durchschnitt 3,1 Wege pro Tag zurück (MiD Hessen, 2008).

Der Schulweg ist mit einem Anteil von 43,8 % der häufigste Grund für Kinder und Jugendliche in Hessen, unterwegs zu sein. Ebenfalls eine sehr große Rolle spielen mit 35,3 % Freizeitwege zu Freunden, zum Sport oder zu anderen Aktivitäten.

Die hier angegebenen Daten zum Mobilitätsverhalten beziehen sich auf die Auswertung von 8.088 gewichteten Wegedatensätzen von Schülern im Alter von 6 bis 20 Jahren.



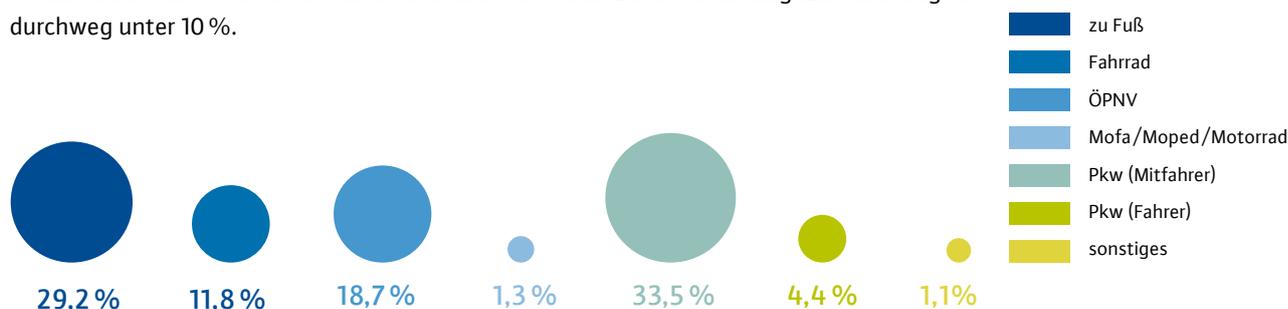
Zwecke der Wege von Kindern und Jugendlichen in Hessen (Datenquelle: MiD Hessen, 2008)

Abb. 1

Generation Rücksitz?!

Mehr als ein Drittel ihrer Wege legen Kinder und Jugendliche mittlerweile als Mitfahrer im Auto zurück. Damit ist der Pkw noch vor dem Zu-Fuß-Gehen und anderen Verkehrsmitteln das am häufigsten genutzte Fortbewegungsmittel. Gerade jüngere Schüler erreichen viele ihrer Ziele – auch über kurze Distanzen – als Mitfahrer im Auto ihrer Eltern: nahezu jedes fünfte Grundschulkind wird mit dem Auto zur Schule gefahren. Gemeinsame Wege mit den Eltern werden zu mehr als zwei Dritteln mit dem Auto zurückgelegt, aber nur zu 2 % mit Öffentlichen Verkehrsmitteln und zu 4 % mit dem Fahrrad – Autofahren ist das prägende Mobilitätsmuster der elterlichen Vorbilder.

Busse und Bahnen spielen für Kinder und Jugendliche vor allem auf dem Schulweg eine Rolle: hier macht der ÖPNV einen Anteil von über 40 % aus. Bei anderen Wegezwecken liegt er durchweg unter 10 %.



Genutzte Hauptverkehrsmittel der Wege von Kindern und Jugendlichen in Hessen (Datenquelle: MiD Hessen, 2008)

Abb. 2

Fuß – Fahrrad – ÖPNV – Auto: die Mobilitätskarriere

Mit zunehmendem Alter nimmt die Vielfalt der Verkehrsmittel zu, die Kinder und Jugendliche nutzen. Deutlich wird das am Schulweg: Grundschul Kinder gehen zu zwei Dritteln zu Fuß zur Schule. Ab einem Alter von etwa 10 Jahren kommen das Fahrrad sowie Busse und Bahnen als selbständig nutzbare Verkehrsmittel hinzu. Mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis steigen dann viele Jugendliche und junge Erwachsene auf motorisierte Individualverkehrsmittel um; dabei ersetzen Auto und Motorrad fast ausschließlich die Öffentlichen Verkehrsmittel, während der Anteil der zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegten Wege konstant bleibt.

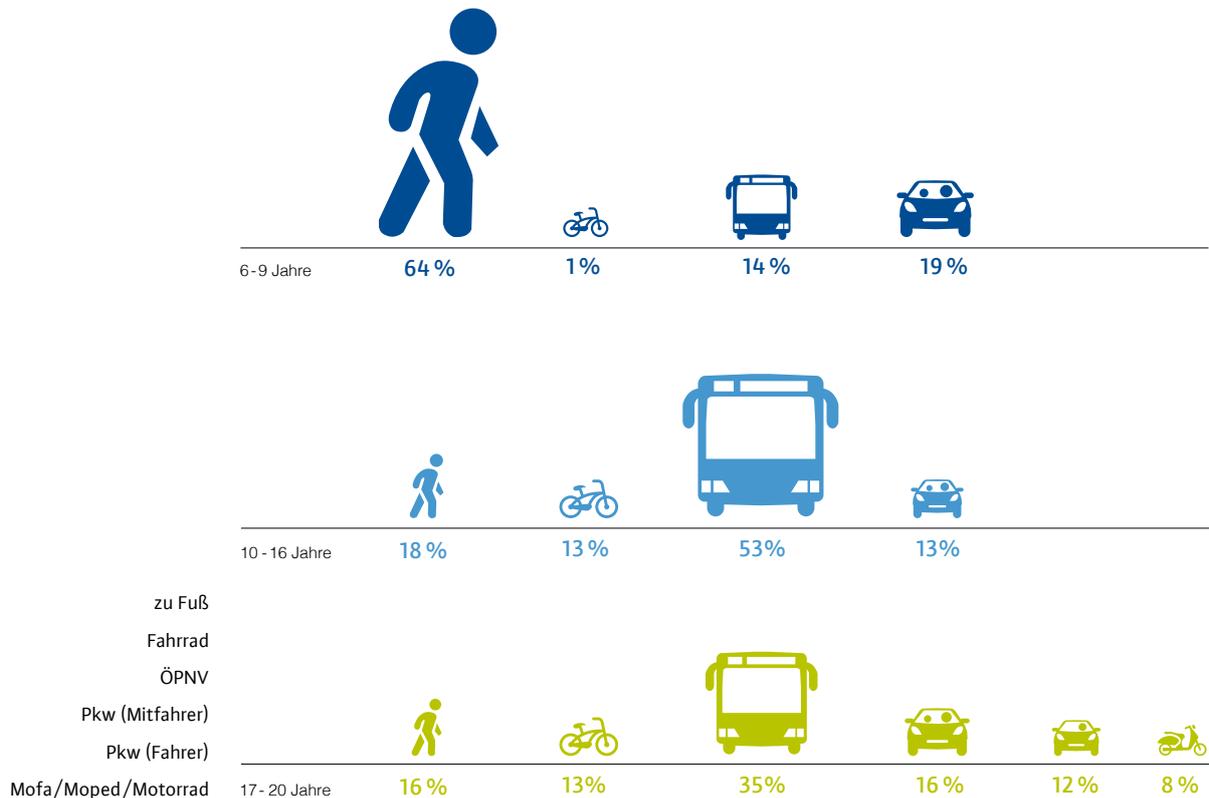


Abb. 3 Hauptverkehrsmittel auf dem Schulweg nach Altersklassen (Datenquelle: MiD Hessen, 2008)

Handy: das Hauptverkehrsmittel der Zukunft?

Sie werden mit dem Auto groß, und sie gehen pragmatisch mit ihm um: Gleich eine ganze Reihe von Untersuchungen und Statistiken zeigen, dass sich der Stellenwert des Autos für Kinder und Jugendliche verändert. So ist allein von 2002 bis 2008 der Anteil der 18- bis 24-Jährigen, die täglich Auto fahren, um fast ein Viertel von 43 % auf 31 % zurückgegangen (Infas/DLR 2010a). Auch der Führerschein, immerhin Zugangsschlüssel zum Automobil, verliert an Bedeutung: Machten im Jahr 2000 noch 91 % der unter 26-Jährigen einen Autoführerschein, so waren es 2008 nur noch 75 % (Canzler, 2010).

Jugendliche und junge Erwachsene verhalten sich zusehends multimodaler, das heißt sie nutzen die verschiedensten Verkehrsmittel, wie es für sie gerade am praktischsten ist. Zudem werden viele Beziehungen via Smartphone, Tablet-PC und sozialen Netzwerken wie Facebook unterhalten und erfordern keine körperliche Mobilität mehr. Als flexibles eigenes Verkehrsmittel gewinnt vor allem das Fahrrad an Bedeutung: Zwischen 2002 und 2008 hat sich bei Schulwegen hessischer Schüler der Anteil des Fahrrads von 6 % auf 11 % fast verdoppelt (Infas/DLR 2010b).

Lebensräume von Kindern verinseln

Für Kinder gibt es immer weniger zusammenhängende Bewegungsräume. Das früher selbstverständliche Spielen auf der Straße ist oft nicht mehr möglich oder wird von Eltern für zu gefährlich gehalten. Die spielerische Emanzipation, mit der Kinder sich nach und nach von ihrem Zuhause aus selbständig „die Welt erobert“ haben, wird vielfach abgelöst von verplanter Freizeit, die – von Krabbelgruppe bis Musikschule – elterliche Bring- und Holdienste erfordert. Kurzum: Die kindlichen Lebensräume „verinseln“.

Legten Mitte der 1960er Jahre Kinder im Grundschulalter in Spiel und Alltag im Sommer noch rund 20 Kilometer am Tag selbst zurück und waren dabei sechs Stunden draußen, so bewegen sich Kinder gleichen Alters heute nur noch vier Kilometer und sind zweieinhalb Stunden im Freien (Bleyer, 2008). Zu Beginn der 70er Jahre gingen 92 % der 6- bis 7-jährigen Kinder in Deutschland alleine oder in Begleitung anderer Kinder zur Schule, im Jahr 2000 waren es nur noch 52 % (Limbourg, 2010). Die Zahlen illustrieren: Selbständige Mobilität von Kindern findet seltener und im Alter zeitlich verzögerter statt als noch vor zwei Generationen.

Selbständige Mobilität von Kindern: ein Katalysator der kindlichen Entwicklung

Die selbständige Mobilität von Kindern hat wichtige, vielfach unterschätzte Funktionen für die Entwicklung von Kindern und für die Entfaltung ihrer Fertigkeiten und Kompetenzen:

- Die körperliche Aktivität von Kindern – beispielsweise der tägliche Fußweg zur Schule – hat erheblichen Einfluss auf ihren generellen **Gesundheitsstatus**. Die Weltgesundheitsorganisation der Vereinten Nationen bezeichnet körperliche Inaktivität als die Epidemie des 21. Jahrhunderts. Bereits heute erreicht etwa die Hälfte der Heranwachsenden die Richtwerte für gesundheitsbezogene körperliche Aktivität nicht (vgl. Woll, 2008). Besonders bedenklich ist daran, dass in Kindheit und Jugend eingeübte Verhaltens- (Inaktivitäts-) Muster im Erwachsenenalter nur noch schwer abzulegen sind. Inaktivitätsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen „wachsen sich nicht aus“, sondern manifestieren sich beim Älterwerden eher noch.
- Durch selbständiges Unterwegssein entwickeln Kinder überhaupt erst die motorischen Fähigkeiten für **verkehrssicheres Verhalten**. So muss in Hessen ein zunehmender Anteil von Schülern in der 4. Klasse von der Teilnahme an der Radverkehrsschule im Realverkehr ausgeschlossen werden, weil ihre motorischen Fähigkeiten nicht ausreichen, um das Fahrrad sicher zu beherrschen.
- Die motorische Entwicklung von Kindern hat einen eindeutigen Zusammenhang mit der **kognitiven Entwicklung**. So haben etwa Grundschul Kinder, die nicht rückwärtsgehen können, häufig Schwierigkeiten mit dem Minusrechnen. Umgekehrt erleichtert motorische Übung das Begreifen neuer und abstrakter Sachverhalte: Kinder, die sich mehr und regelmäßiger bewegen, lernen rascher und erbringen beispielsweise in Mathematik und Sprachen bessere Leistungen.
- In vergleichbarer Weise hängen selbständige Verkehrsteilnahme von Kindern und **soziale Fähigkeiten** zusammen: Kinder, die sich wenig draußen aufhalten und bewegen, haben auch weniger Sozialkontakte und damit weniger Gelegenheit, soziales Verhalten zu erlernen. Insbesondere die Teilnahme am Straßenverkehr fordert und fördert soziale Fähigkeit wie Empathie und Antizipation des Handelns anderer („Biegt dieses Auto gleich ab? Kreuzt dieser Radfahrer meinen Weg?“).

Kurz gefasst:

Warum ist der selbstständige Weg zur Schule so wichtig?

Der Weg zur Schule ist für Kinder nicht nur das Zurücklegen einer Strecke zum Ziel, vielmehr ist es ein Erlebnis-, Erfahrung-, Lern- und Sozialisationsweg. Auf dem Weg zur Schule, zu Fuß, mit dem Roller oder Fahrrad, trainieren Kinder ihre Psychomotorik und entwickeln viele kognitive Fähigkeiten, wie z. B. das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit. Darüber hinaus nutzen Kinder den Verkehrsraum als Spiel-, Sport- und Kommunikationsraum. Durch die Beobachtungen anderer Menschen und durch die Interaktion mit Gleichaltrigen auf ihren Wegen und beim Spiel erwerben sie viele soziale Fertigkeiten, wie z. B. Kommunikationsfähigkeit, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft. Außerdem lernen sie Gefahren und Risiken zu erkennen, zu vermeiden oder zu bewältigen (Limbourg, 2010).

Verkehrssicherheit und Elterntaxi: ein Teufelskreis

Eltern, die ihre Kinder immer mit dem Auto zur Schule und zu anderen Aktivitäten fahren, nehmen ihnen nicht nur die Chance auf selbständige Mobilität und all deren positive Wirkungen. Sie tragen auch selbst dazu bei, dass der Verkehr für Kinder schwieriger zu beherrschen und unsicherer wird, wie die Abbildung der Regelkreise verdeutlicht.

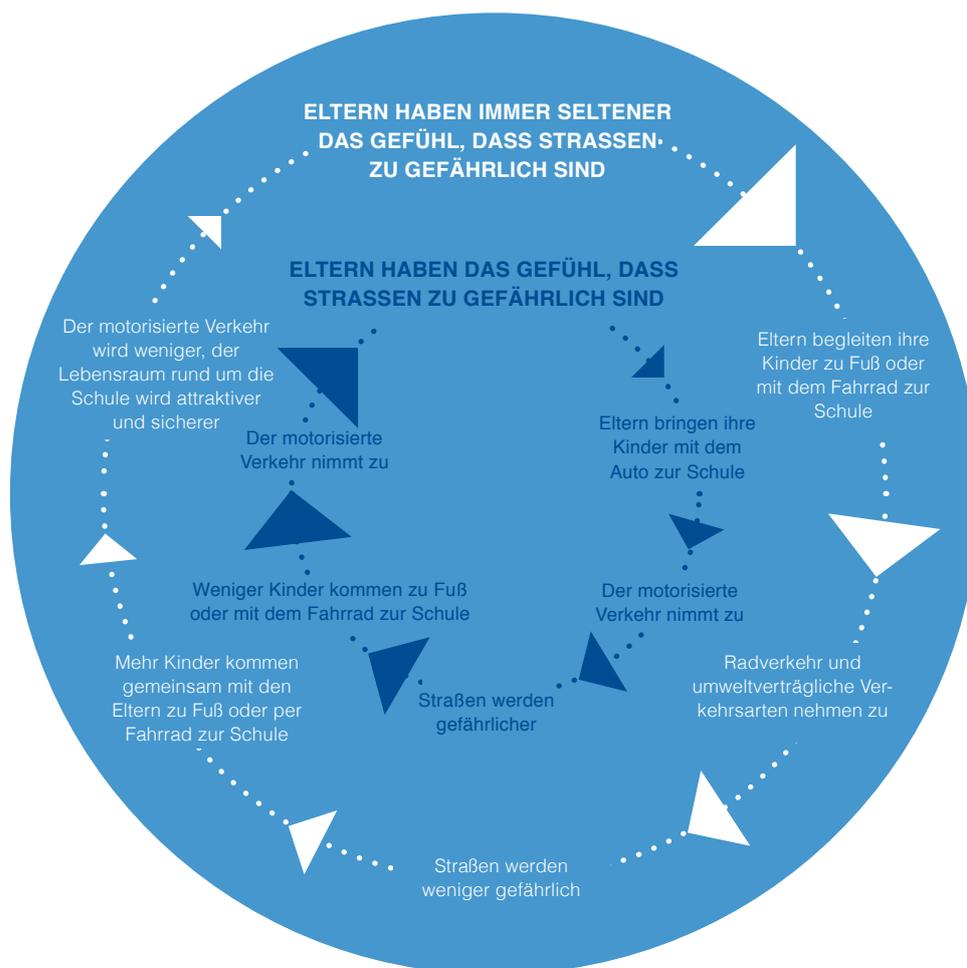


Abb. 4 Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg (Quelle: UBA, 2006)

Unfallgeschehen von Kinder und Jugendlichen

In einer Studie der ivm in Zusammenarbeit mit der Unfallkasse Hessen (UKH) wurden Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Schülerinnen und Schülern in Hessen untersucht. Zentrale Ergebnisse sind:

- Im Jahr 2011 gab es in Hessen 7.847 bei der UKH gemeldete Schulwegunfälle. Dies entspricht einem Anteil von lediglich 7 % aller schulbezogenen Unfälle – die überwiegende Mehrzahl der Unfälle findet also nicht auf dem Schulweg, sondern in der Sporthalle, im Klassenzimmer oder auf dem Schulhof statt.
- Die meisten Schulwegunfälle geschahen 2009, wenn Schüler mit Pkw oder Kraftrad unterwegs waren (22 % aller Schulwegunfälle). Etwa zu gleichen Anteilen verunfallten die Schüler bei der Nutzung des ÖPNV (19 %), des Fahrrades (18 %) oder beim Zu-Fuß-Gehen (17 %) (ivm/UKH, 2011).
- Im Vergleich zu den Nutzungsanteilen der Verkehrsmittel auf dem Schulweg geschehen überdurchschnittlich viele Unfälle vor allem mit dem Fahrrad. Aber auch beim Auto ist der Anteil am Unfallgeschehen höher als der Anteil an den Schulwegen. Auf Schulwegen, die mit dem Auto zurückgelegt werden, ist, wie auch bundesweite Statistiken zeigen, das Unfallrisiko höher als zu Fuß.
- Die Schulwegunfälle zu Fuß oder mit dem Fahrrad sind jeweils zu rund zwei Dritteln so genannte „Eigenunfälle“ – vom Stolpern über die eigenen Füße bis zum Ausrutschen mit dem Fahrrad bei Eisglätte. Dies sind mithin keine Verkehrsunfälle im klassischen Sinn, da andere Verkehrsteilnehmer nicht beteiligt sind.
- Bei der Nutzung des ÖPNV verletzen sich Schüler vorwiegend an der Haltestelle und nicht im Verkehrsmittel selbst. Auch hier spielen Rangeleien und ähnliches eine größere Rolle als „echte“ Verkehrsunfälle.
- Sowohl bei den Siebenjährigen (korrespondierend mit Klassenstufe 2) als auch bei den Elfjährigen (korrespondierend mit Klassenstufe 6) ist der Anteil am Unfallgeschehen auffällig höher als in den jeweils benachbarten Altersjahrgängen. Zu vermuten ist, dass Schüler und Eltern im ersten Schuljahr und zu Beginn der weiterführenden Schule noch besonders viel Vorsicht walten lassen, dies in der Folgezeit jedoch nachlässt und ein stärkeres Unfallgeschehen begünstigt.

WARUM AKTIV WERDEN?

Motivationen für ein schulisches
Mobilitätsmanagement



Was kann Gemeinden und Kreise motivieren, sich systematisch mit der Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu beschäftigen? Im Vordergrund stehen allgemeine bildungs-, verkehrs-, umwelt- und gesundheitspolitische Zielsetzungen, zu denen auch kommunale Gebietskörperschaften ihren Beitrag leisten können und müssen. Darüber hinaus kann Mobilitätsmanagement Gemeinden und Kreisen helfen, Aufgaben einfacher und effizienter zu bewältigen.

Eine Auswahl von sieben Motivationen

MOTIVATION 1

Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen

Kinder und Jugendliche sollen ihre Wege (zur Schule, zum Hort, zu Freunden, nach Hause...) sicher zurücklegen können. Erfahrungsbasiert lernen sie, wie sie sich sicher im Straßenverkehr verhalten; dabei sind sichere Wegeverbindungen besonders wichtig.

Kinder und Jugendliche sollen daher weniger mit dem Auto gefahren werden. Das Pkw-Verkehrsaufkommen wird so besonders in „sensiblen“ Bereichen (z. B. Eingangsbereiche von Schulen) reduziert und der Schulweg wird sicherer.

Zu Fuß und auf dem Rad erhalten Kinder die psychomotorischen Fähigkeiten um sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen.



MOTIVATION 2

Bewegung und Gesundheit von Kindern und Jugendlichen

Kinder und Jugendliche sollen sich eigenständig in ihrem Lebensraum bewegen können und, entsprechend ihrer altersgemäßen Entwicklung, zu Fuß gehen oder das Fahrrad bzw. Bus und Straßenbahnen nutzen können.

Wenn Kinder und Jugendliche sich mehr bewegen, entwickeln sie leichter ihre motorischen, kognitiven und sozialen Fähigkeiten. So wird das Unfallrisiko geringer und die Gesundheit sowie das Lernverhalten werden gefördert.



MOTIVATION 3

Schutz von Umwelt und Ressourcen

Kinder sollen zu Fuß laufen oder mit dem Rad und mit Bussen und Bahnen fahren, wo immer es möglich ist, denn dadurch werden unmittelbar die Umwelt entlastet und Ressourcen geschont. Dazu gehört auch, dass Kinder lernen, alle Verkehrsmittel situationsgerecht zu nutzen.

Kinder brauchen Vorbilder. Deshalb sollte auch auf das Mobilitätsverhalten von Eltern, Lehrkräften und anderen Erwachsenen im Sinne einer sicheren, effizienten und umweltgerechten Mobilität hingewirkt werden.





MOTIVATION 4

Sozialverhalten von Kindern und Jugendlichen

Durch aktive und selbständige Teilnahme am Verkehr wird das Sozialverhalten gefördert. Gemeinsam mit Freunden zu Fuß oder auf dem Rad zurückgelegte Wege sind anregend und erlebnisreich. Die Nutzung von Bus und Bahn erfordert das Einhalten von Regeln und ist anschauliches Beispiel für die Interaktion zwischen dem Verhalten einzelner und dem Verhalten ganzer Gruppen.



MOTIVATION 5

Mobilitätsbildung heute für die Erwachsenen von morgen

Mobilitätsmanagement für die Kinder und Jugendlichen von heute begünstigt ein vernünftiges und sachgerechtes Mobilitätsverhalten im Erwachsenenalter: Mit dem Einüben sicherer, gesunder und umweltfreundlicher und situationsgerechter Mobilitätsweisen im Kindesalter werden die Grundlagen gelegt und Voraussetzungen geschaffen, um auch als Erwachsene sicher, gesund, umweltfreundlich und ressourcenschonend unterwegs zu sein. ► vgl. Abb. 5

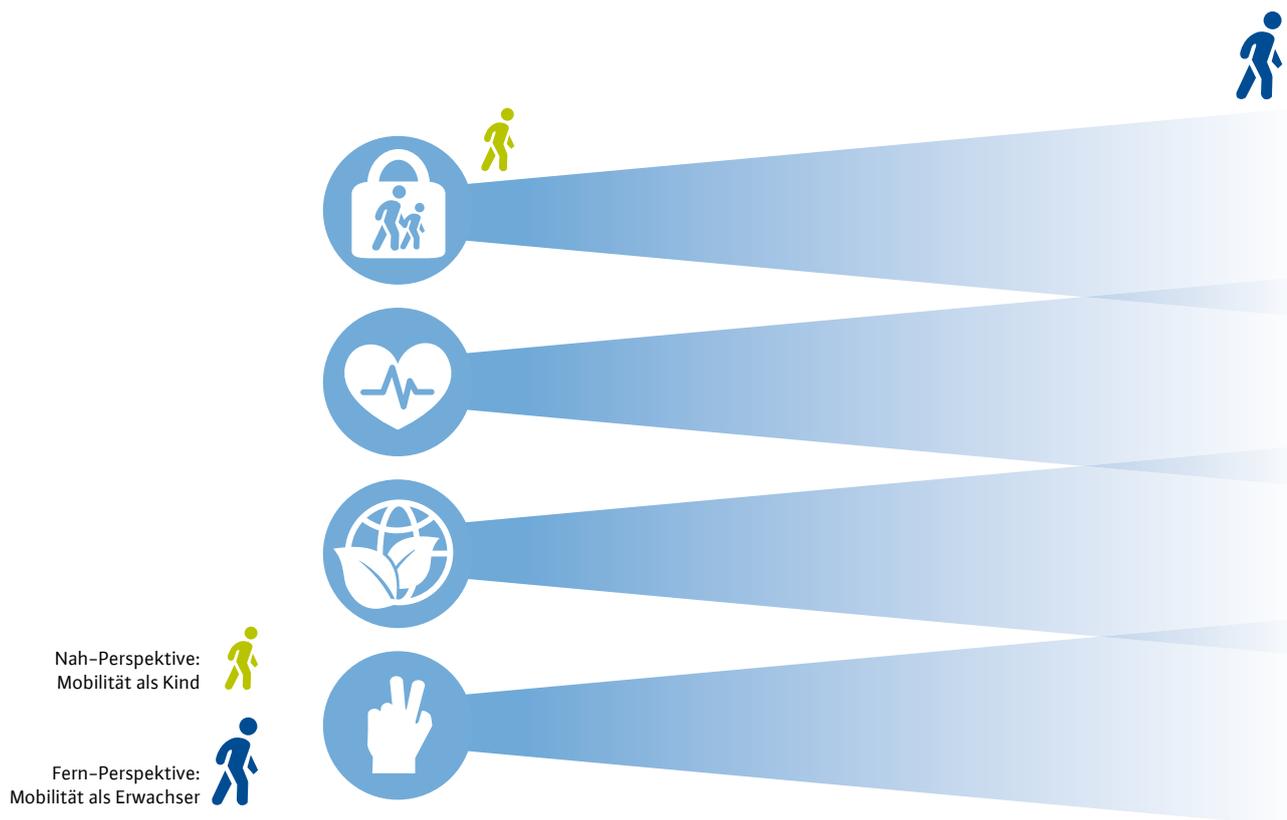


Abb. 5 Zielfelder des Mobilitätsmanagements für Kinder und Jugendliche (Motivationen 1 bis 5)

MOTIVATION 6

Außenwirkung

Kinder und Verkehr – das ist ein Themenfeld mit hohem Aufmerksamkeitswert in der Öffentlichkeit. Nahezu alle Kommunalverwaltungen dürften schon Erfahrungen mit Eltern gemacht haben, die auf (tatsächliche oder vermeintliche) verkehrliche Missstände auf dem Schulweg ihrer Kinder hinweisen. Wird nicht sofort im Sinne der Eltern reagiert, so die häufige Erfahrung, kochen leicht die Emotionen hoch und es wird schwierig, eine sachgerechte Lösung zu finden.

Für Gemeinden und Kreise ist es von Vorteil, sich proaktiv mit einem Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche zu beschäftigen. Sie demonstrieren auf diese Weise Kompetenz in dem Themenfeld und können tatsächliche Probleme systematisch angehen. Nicht zuletzt hat das Thema Kinder und Verkehr auch einen positiven Aufmerksamkeitswert: mit Aktivitäten und Aktionen für Kinder und Jugendliche können sich Gemeinden und Kreise in der Öffentlichkeit günstig darstellen.



MOTIVATION 7

Effizienz, Synergien und Kostenersparnis

Im Bereich der Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist eine Vielzahl von Akteuren tätig: von Schule und Eltern über Polizei und Jugendverkehrsschule bis hin zu Unfallkassen und Verbänden wie der Verkehrswacht. Jeder der Akteure hat spezifische Stärken und Kompetenzen, die er in das Thema einbringt. In der Praxis sind ihre Aktivitäten aber meist nur zufällig, nur anlassbezogen oder überhaupt nicht miteinander abgestimmt.

Positive Beispiele zeigen, dass durch Koordination und Vernetzung der Akteure und der Aktivitäten die Arbeit jedes einzelnen effizienter wird und tatsächlich Synergien entstehen. Im Schulischen Mobilitätsmanagement können Kommunen und Kreise diese Koordination wahrnehmen und zu einer besseren Vernetzung beitragen. Speziell in der Schülerbeförderung können darüber hinaus durch eine optimierte Abstimmung zwischen ÖPNV-Angebot und schulischen Abläufen finanzielle Einsparungen erzielt werden.



WER UND WIE?

Akteure und Handlungsfelder im
Schulischen Mobilitätsmanagement



Schulisches Mobilitätsmanagement im Überblick

Schulisches Mobilitätsmanagement ist als ein System zu verstehen, das mit einer Vielfalt unterschiedlicher Aktivitäten gefüllt ist ▶ vgl. Abb. 6.

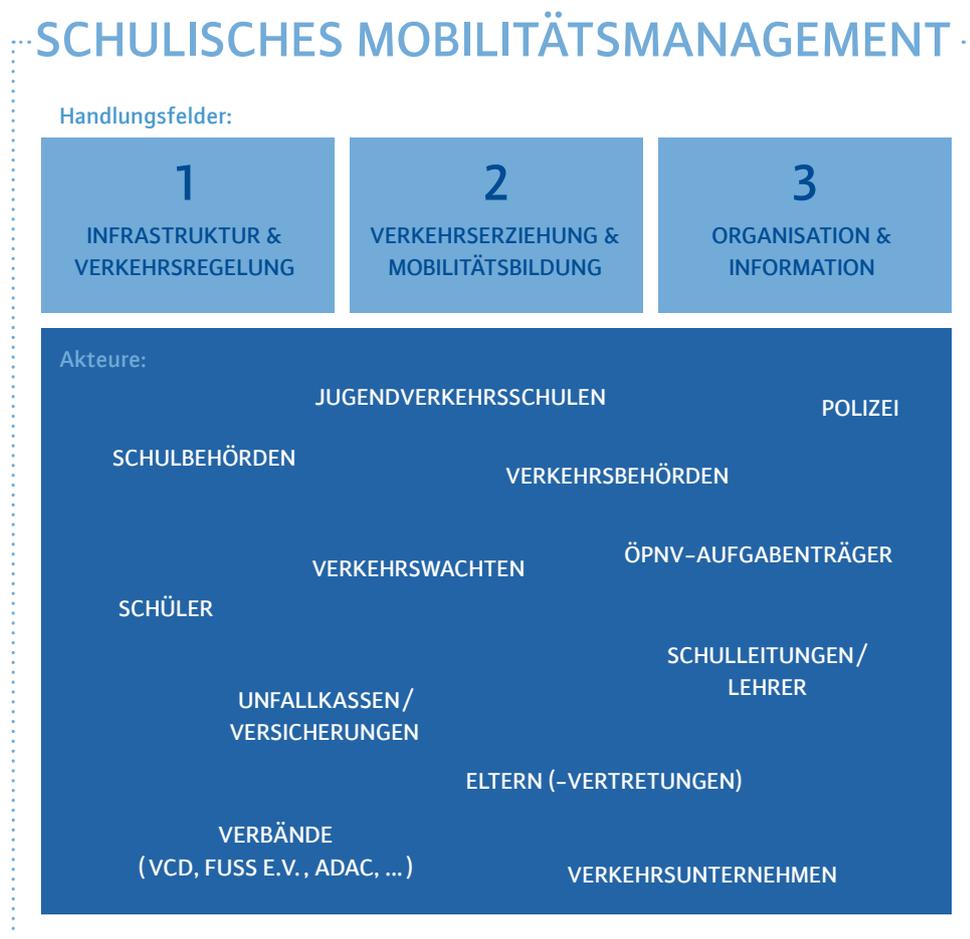
Fundament des Hauses sind die **Akteure**, die das Schulisches Mobilitätsmanagement voranbringen.

Tragende Säulen des Hauses sind die konkreten Aktivitäten. Sie lassen sich in die **drei Handlungsfelder**

- Infrastruktur und Verkehrsregelung,
- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie
- Organisation und Information

einordnen.

Für einige Akteure sind in rechtlichen Normen bestimmte Aufgaben und Aktivitäten beschrieben.



Handlungsfelder und Akteure im System Schulisches Mobilitätsmanagement Abb. 6

Rechtliche Regelungen und organisatorische Strukturen

Zu einigen Aspekten des Schulischen Mobilitätsmanagements bestehen rechtliche Regelungen. Wichtigste Rechtsquellen in Hessen sind das Hessische Schulgesetz (HKM, 2012) sowie der Erlass „Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung durch Schulen und Polizei“ (HMI/HKM, 2010).

Die wichtigsten Regelungen:

- **Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Unterricht**

Das Hessische Schulgesetz definiert Verkehrserziehung als besondere Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schulen, die als fachübergreifendes Aufgabengebiet unterrichtet wird (§6 Abs. 4 HeSchG). Inhaltlich wird derzeit der Schritt von klassischen Lehrplänen, welche die zu lehrenden Inhalte beschreiben, zu Bildungsstandards und Kerncurricula vollzogen, welche nurmehr die angestrebten Kompetenzen der Kinder beschreiben. Die inhaltliche und unterrichtsorganisatorische Umsetzung müssen die Schulen selbst im Rahmen eines Curriculums definieren.

Im Arbeitsfeld Schule und Gesundheit des Hessischen Kultusministeriums haben die Schulen die Möglichkeit, ihre Arbeit und Aktivitäten im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zertifizieren zu lassen.

- **Organisation von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule**

Für die Kommunikation und Weitergabe von Informationen zu verkehrspädagogischen Fragen ernennen die Schulen Schulbeauftragte für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Diese werden auf Ebene der Staatlichen Schulämter durch Fachberaterinnen/Fachberater für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung unterstützt. Die Fachberaterinnen/Fachberater sind in der Regel Lehrerinnen/Lehrer im normalen Schuldienst, die ein Deputat von etwa zwei Wochenstunden für diese Aufgaben erhalten.

- **Fahrradausbildung**

Im 3. und 4. Schuljahr ist die Fahrradausbildung Schwerpunkt der Verkehrserziehung in der Schule. Sie wird in der Regel durch die Jugendverkehrsschulen der Polizei in Kooperation mit den einzelnen Schulen durchgeführt.

- **Schulwegsicherheit**

„Die Sicherung der Schulwege ist gemeinsame Aufgabe der Polizei und der allgemeinen Ordnungsbehörde. In der Ausführung ist sie Angelegenheit der Straßenbau-lastträger.“ (Punkt 2.7.5 des Erlasses vom 04. Januar 2010).

- **Schulwegpläne**

Schulwegpläne sind Darstellungen, in denen die sichersten Wege zur Schule empfohlen werden. Sie dienen insbesondere der Information der Eltern von Schulanfängern sowie neu an eine Schule kommender Schülerinnen und Schülern.

Schulwegpläne sollen laut Erlass durch die Schulleitungen für die Klassen 1 bis 7 erarbeitet und jährlich überprüft werden. Polizei, Schulaufsichtsbehörden, Schulträger und Eltern sollen sie dabei beratend unterstützen. In der Praxis zeigt sich, dass die Schulen mit der Erarbeitung und Pflege der Pläne häufig zeitlich und fachlich-inhaltlich überfordert sind. Zudem ist die Aufnahme sicherer Wegeverbindungen für das Fahrrad nicht vorgesehen und wird nur in den wenigsten Fällen berücksichtigt.

- **Schülerbeförderung**

Das Hessische Schulgesetz regelt in §161, welche Schülerinnen und Schüler Anrecht auf eine Beförderung haben und welche Beförderungskosten ihnen die Schulträger erstatten.

Die wichtigsten Akteure

Die Landschaft der Akteure ist im Schulischen Mobilitätsmanagement ausgesprochen bunt. Sie umfasst von der „Schulwelt“ bis zur „Verkehrswelt“, von Behörden bis zu Verbänden, von Trägern von Pflichtaufgaben bis zu ehrenamtlich Tätigen und von Kindern bis Erwachsenen ein breites Spektrum von Institutionen und Personen.

Die wichtigsten Gruppen von Akteuren sind die Gemeinden und Kreise, die Schulen und Schulbehörden, die Polizei sowie Verbände und Institutionen.



Wichtigste Akteure im Schulischen Mobilitätsmanagement Abb. 7

Gemeinden und Kreise

Kommunale Gebietskörperschaften – Kreise, Städte und Gemeinden – berühren mit ihren Aufgabenfeldern gleich in mehrfacher Hinsicht wichtige Themen des Schulischen Mobilitätsmanagements:

- **Straßenverkehrsbehörden, Ordnungsämter sowie kommunale Planungs- und Bauämter** (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Amt für Verkehrsplanung, ...) sorgen gemeinsam für Gestaltung und Sicherheit im öffentlichen Raum, insbesondere auch für Schulwege. In kleineren Kommunen werden Teile dieser Aufgaben von Hessen Mobil als Landesbehörde wahrgenommen.
- Die **Lokalen Nahverkehrsgesellschaften** der Kreise und Städte gestalten das Angebot mit Bussen und Bahnen, wo Schülerinnen und Schüler eine wichtige Kundengruppe sind.
- Als **Schulträger** sind Kreise und Städte für die schulischen Liegenschaften einschließlich Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen sowie für die Schülerbeförderung zuständig. Gleiches gilt analog für kommunale Kinderbetreuungseinrichtungen.
- **Einrichtungen der Kinder- und Jugendförderung** sprechen mit zielgruppenspezifischen Angeboten Kinder und Jugendliche an; dabei können auch Verkehr und Mobilität wichtige Themen sein.
- Generell eignen sich **kommunale Gebietskörperschaften** als Knoten für Netzwerke, in denen die verschiedenen Akteure ihre Aktivitäten im Schulischen Mobilitätsmanagement koordinieren und abstimmen.

Schulen und Schulbehörden

Unverzichtbarer und zentraler Partner im Schulischen Mobilitätsmanagement sind die Institutionen rund um Schulen und andere Bildungseinrichtungen:

- **Schulleitungen und Lehrkräfte** sorgen – mit Unterstützung externer Partner – für die praktische Umsetzung von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Dies gilt analog auch in **Kitas**.
- **Eltern** sind prägend für das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten ihrer Kinder. Sie sind einerseits Adressaten vieler Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements, und andererseits ist bei vielen Aktivitäten ihre tatkräftige Unterstützung bzw. die von **Elternvertretungen** erforderlich.
- **Schülerinnen und Schüler** sind nicht nur „Objekt“ des Schulischen Mobilitätsmanagements. Mit mannigfaltigen Aktivitäten können sie sich selbst und ihre Interessen einbringen.
- Die **Staatlichen Schulämter** mit ihren **Fachberatern für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung** unterstützen die Schulen bei ihren Aktivitäten.

Polizei

Die Polizei ist in Hessen insbesondere mit dem Personal der **Jugendverkehrsschulen** für die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen aktiv. Darüber hinaus unterstützen die

Verkehrsdirektionen der Polizeipräsidien Schulen, Eltern und Gebietskörperschaften bei konkreten Fragen der Verkehrssicherheit.

Verbände und Institutionen

Breit ist das Feld der Verbände und der anderen Institutionen, die Beiträge zum Schulischen Mobilitätsmanagement leisten können:

- Die **Verkehrswacht** verfügt über jahrzehntelange Erfahrung in der Verkehrssicherheitsarbeit und ist in diesem Bereich fest etabliert. Mit bewährten Angeboten ist sie einer der wichtigsten Partner bei Fragen der Verkehrssicherheit vom Kindes- bis zum Seniorenalter.
- **Verkehrclubs und Interessenverbände** bieten im Rahmen ihrer Tätigkeit häufig spezielle Informations-, Unterstützungs- und Aktionsangebote sowie Materialien zum Thema Verkehr und Mobilität für Kinder und Jugendliche. Als überregional tätige Institutionen sind beispielhaft der ACE, der ADAC, der ADFC, der BUND, der FUSS e.V., der Kinderschutzbund und der VCD zu nennen.
- Die **Unfallkassen** als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung unterstützen ebenfalls im Rahmen ihrer Präventionsarbeit Schulen und Kitas mit Materialien und Programmen und bieten auch Weiterbildungen für Lehrkräfte und Betreuungspersonal an.
- **Verkehrsunternehmen** des Öffentlichen Nahverkehrs bieten für Schulen häufig Betriebsbesichtigungen und Bus-Sicherheitstrainings an.
- **Fachbüros für Verkehrsplanung** verfügen über das notwendige Know-how, um sichere Schulwege zu planen und zu gestalten und um wirkungsvolle Konzepte des Schulischen Mobilitätsmanagements orts- und schulspezifisch zu entwickeln und umzusetzen. Im Unterschied zu den meisten anderen Akteuren sind Fachbüros für ihre Tätigkeit auf die Zahlung von Honoraren angewiesen.
- Schließlich leistet die **ivm** selbst als regionaler Koordinator für ihre Gesellschafter und deren kreisangehörigen Kommunen Unterstützung im Schulischen Mobilitätsmanagement, indem sie das in den letzten Jahren gewonnene Know-how auch im direkten Dialog zur Verfügung stellt und Hinweise und Anregungen gibt, wie das Thema idealerweise anzupacken ist.

Die drei Handlungsfelder

Handlungsfeld 1

Infrastruktur und Verkehrsangebot

Im Handlungsfeld Infrastruktur und Verkehrsangebot steht die Gestaltung der Straßen, Wege und sonstigen Verkehrsanlagen sowie der Angebote des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund.

Klassisches Ziel ist hier die Verkehrssicherheit: insbesondere Querungsstellen an Straßen und Bushaltestellen sollen so ausgebildet sein, dass der Schulweg sicher zurückgelegt werden kann. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Haltverbote und andere Ordnungsmaßnahmen leisten – untrennbar verbunden mit der Überwachung der Verkehrsregeln – einen weiteren Beitrag zur Schulwegsicherheit.

In jüngerer Zeit ist zudem das Bewusstsein dafür gestiegen, dass über den reinen Sicherheitsaspekt hinaus die Gestaltung von Wegen, Verkehrsanlagen und ÖPNV-Angebot das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und die Nutzung von Bussen und Bahnen auch möglichst angenehm und bequem machen soll. Dazu tragen beispielsweise verkehrsberuhigte Bereiche, ausreichend breite Fußwege, wettergeschützte, bequem nutzbare Fahrradabstellanlagen sowie ausreichende Beförderungskapazitäten in Bussen und Bahnen bei.

Akteure im Handlungsfeld Infrastruktur und Verkehrsangebot sind in erster Linie Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger, Schulträger sowie Lokale Nahverkehrsgesellschaften. Damit gehört dieses Handlungsfeld zum „Kerngeschäft“ von Gemeinden und Kreisen im Schulischen Mobilitätsmanagement.



Handlungsfeld 2

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Das Handlungsfeld Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung baut auf der klassischen schulischen Verkehrssicherheitserziehung auf, bezieht aber zunehmend Mobilität als fächerübergreifendes Alltagsphänomen ein. Dadurch sollen Schüler sich altersgerecht mit allen Facetten von Verkehr insgesamt und mit ihrer eigenen Mobilität beschäftigen.

Zum Handlungsrepertoire gehören neben dem klassischen Verkehrsunterricht beispielsweise mobilitätsbezogene Projekte und so genannte außerschulische Lernangebote, wie etwa ÖPNV-Schulen der Verkehrsunternehmen.

Akteure im Handlungsfeld Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind vorrangig die Schulen bzw. Lehrkräfte und Schülerinnen/Schüler sowie spezielle verkehrspädagogische Einrich-

tungen wie die Jugendverkehrsschulen. Daneben sind aber auch andere Akteure als außerschulische Partner und durch Bereitstellung außerschulischer Lernorte gefragt, einen Beitrag zur Mobilitätsbildung zu leisten.



Organisation und Information

Handlungsfeld 3

Das Handlungsfeld Information und Organisation umfasst verschiedenste Maßnahmen, die Kindern flankierend zu guten infrastrukturellen Voraussetzungen und zur Verkehrserziehung eine nachhaltige Mobilität ermöglichen und erleichtern sollen. Im Mittelpunkt stehen die Informationsvermittlung und -weitergabe zu sicherer und nachhaltiger Mobilität sowie organisatorische Maßnahmen für eine optimale Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren.

Typische Handlungsansätze sind die Erstellung und Verbreitung von Schulmobilitätsplänen, die Unterstützung von Geh- und Radfahrgemeinschaften, die Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen in Planung und Gestaltung des öffentlichen (Straßen-) Raums sowie die Bildung von Netzwerken für Kinder- und Jugendmobilität.

Zum Handlungsfeld Organisation und Information können in der Praxis alle Akteure einen Beitrag leisten.



WO ANFANGEN?

Herangehensweisen für Kommunen und Kreise



Für Kommunen und Kreise, die sich mit Schulischem Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche engagieren möchten, stellt sich die Frage nach einem sinnvollen Einstieg in das Thema.

Wie so oft gibt es auch im Schulischen Mobilitätsmanagement den einzigen und richtigen Weg nicht. Aus vielfältigen Erfahrungen lassen sich aber einige Erfolgsfaktoren und Empfehlungen ableiten:

Aktuelle Anlässe nutzen

Hilfreiche Anknüpfungspunkte für den Einstieg in ein systematisches Schulisches Mobilitätsmanagement sind oft aktuelle Anlässe und Probleme: Hinweise von Eltern zur Schulsicherheitsicherung, Probleme mit dem Busfahrplan, die Umgestaltung eines Schulgeländes, im schlimmsten Fall auch ein Schulwegunfall. Ein aktueller Anlass schärft die Sensibilität für das Thema und erhöht die Bereitschaft der maßgebenden Akteure, sich zu engagieren.

Wichtig im Sinne eines wirksamen Mobilitätsmanagements ist dann, das anlassgebende Problem nicht isoliert zu betrachten, sondern in einem breiteren Ansatz zu lösen.

Schulviertel Nordwest in Hanau

Im Stadtteil Nordwest in Hanau liegen zwei berufsbildende Schulen, eine Grundschule und zwei größere Kinderbetreuungseinrichtungen mitten in einem Wohngebiet. Der Verkehr zu den Schulen stellt eine Belastung für die Anwohnenden dar – Anlass für die Stadt Hanau, gemeinsam mit der ivm Ende 2010 einen Mobilitätsmanagement-Prozess anzustoßen.

Gemeinsam mit den Schulen und der lokalen Nahverkehrsgesellschaft wurde das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler sowie die Parkraumsituation analysiert. Daraus konnte eine Reihe von Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, die nun nach und nach von den beteiligten Partnern umgesetzt werden sollen: gezielte Mobilitätsinformationen für Schülerinnen und Schüler, Schaffung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen, verbesserte Ordnung des Parkens.

Beispiel

Kontakt:

Hanau Infrastruktur Service
Verkehr und Straßenbewirtschaftung
Hessen-Homburg-Platz 5, 63452 Hanau
Tel.: +49 (0) 06181.29 53 65
Email: hve@hanau.de

Systematisch handeln

Über die anlassbezogene Behandlung akuter Probleme hinaus ist es wichtig, eine Systematik in die Aktivitäten des Schulischen Mobilitätsmanagement zu bringen. Eine solche Systematik hilft, die breite Landschaft des Mobilitätsmanagements für Kinder und Jugendliche zu ordnen, bietet den Akteuren Orientierung und ist effizienter als ein ausschließlich an der Lösung akuter Probleme ausgerichtetes Vorgehen.

Die Erstellung einer solchen Systematik ist kein Hexenwerk: es ist bereits hilfreich und für die meisten Zwecke ausreichend, aus den bestehenden Handlungsansätzen ▶ siehe Kapitel 5 jene auszuwählen, die mit Priorität verfolgt werden sollen. Einen etwas weiter gehenden Systematisierungsansatz bietet die Checkliste ▶ Seite 73, Anhang: entlang ihrer Vorschläge für Handlungsansätze und ihrer Fragen lässt sich einfach bestimmen, wo Handlungsbedarf besteht, welche Themen in welcher Priorität angegangen werden sollen und welche Akteure jeweils benötigt werden. Die umfassendste Lösung ist die Erstellung eines eigenen Mobilitätsmanagement-Konzepts, wie das folgende Beispiel der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) zeigt.

Beispiel

Mobilitätsmanagementkonzept der DADINA

Verschiedene Fachveröffentlichungen und Projektberichte haben 2008 das Interesse der DADINA und der politischen Entscheidungsträger in Landkreis Darmstadt–Dieburg und Wissenschaftsstadt Darmstadt an Mobilitätsmanagement geweckt. Die DADINA hat daraufhin in einer Machbarkeitsstudie untersucht, welchen Nutzen Mobilitätsmanagement haben könnte, auf welchen vorhandenen Ansätzen aufgebaut werden kann und welche Aufgaben des Mobilitätsmanagements sie übernehmen sollte.

Ergebnis der Machbarkeitsstudie war ein Mobilitätsmanagementkonzept, das für die Bereiche „Betriebe/Unternehmen“ und „Schule“ detailliert beschreibt, welche Maßnahmen sinnvoll mit welcher Priorität verfolgt werden sollen. Seit 2009 setzt die DADINA das Konzept sukzessive mit eigenen Personalressourcen um. Im Bereich des Schulischen Mobilitätsmanagements stehen dabei der ständige Kontakt mit den Schulen und die Ausbildung von Bus- und Bahnbegleitern im Vordergrund.

Kontakt:
DADINA
Europaplatz 1, 64293 Darmstadt
Tel.: +49 (0) 6151.36051-0
Email: info@dadina.de

Akteure vernetzen

Aufgrund der Vielzahl von Akteuren im Bereich Schule und Mobilität sind in der Praxis die Kontakte untereinander häufig begrenzt. Umso wichtiger ist es, die verschiedenen Akteure miteinander zu vernetzen.

Jeder der Akteure hat spezifische Stärken und Kompetenzen, die er in das Thema einbringen kann. Gerade angesichts begrenzter Ressourcen in Behörden und bei ehrenamtlich Aktiven ist es erforderlich, dass die Akteure sich untereinander abstimmen, Kräfte bündeln und ihre Aktivitäten untereinander koordinieren. Durch Koordination und Vernetzung der Akteure und der Aktivitäten wird die Arbeit jedes einzelnen effizienter und es entstehen Synergien. Kommunen und Kreise sind dazu prädestiniert, die notwendige Rolle eines Koordinators einzunehmen, da sie als neutraler Akteur auftreten und bereits viele Aufgaben und Kompetenzen innehaben.

Beispiel

Netzwerk Schule und Mobilität Darmstadt

Ausgangslage

Das Gesamtbild einer Analyse der Praxis von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt–Dieburg zeigte Ende 2008: Es gibt eine Vielzahl guter und erfolgreicher Ansätze und Handlungsstrategien. Diese sind aber nur wenig miteinander koordiniert und daher auch nur wenig effizient.

Lösungsansatz

Auf Initiative der Lokalen Agenda 21 der Stadt Darmstadt und mit Unterstützung der ivm wurde im Frühjahr 2009 das „Netzwerk Schule und Mobilität Darmstadt“ ins Leben gerufen. In diesem Netzwerk treffen sich seitdem regelmäßig verschiedene Akteure, die mit dem Themenfeld Schule und Mobilität befasst sind. Das Netzwerk ist bei allen Akteuren auf großes Interesse gestoßen und wird von einer breiten Nachfrage und Mitarbeit getragen. ▶ vgl. Seite 30, Abb. 8

Arbeitsziele und Arbeitsweise des Netzwerks

Als generelle Arbeitsziele haben die Netzwerketeiligten definiert:

- Austausch zwischen Akteuren sicherstellen.
- Wechselseitiges Lernen voneinander erleichtern.
- Bestehende Angebote und Aktivitäten fördern und bekannt machen.
- Schulen beim Thema Mobilität unterstützen.
- Gemeinsam Projekte initiieren und umsetzen.

Der Austausch über laufende Aktivitäten, Erfahrungen und aktuelle Probleme bildet einen wichtigen Teil der Netzwerktreffen, die etwa drei Mal im Jahr stattfinden. Die Treffen werden vom Agenda 21-Büro der Stadt Darmstadt administrativ unterstützt (Bereitstellung von Räumen, Kostentragung für Getränke, Versand von Einladungen und Protokollen). Die Moderation der Treffen liegt in der Hand von ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Lokalen Agenda 21.

Neben dem allgemeinen Austausch werden auf den Treffen konkrete gemeinsame Projekte besprochen und abgestimmt. Aus einer Vielzahl von Themenvorschlägen hat sich das Netzwerk zunächst folgende Projekte vorgenommen:

- Initiierung eines Programms „Schulmobilitätspläne für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg“.
- Revitalisierung der Zusammenarbeit zwischen den Schulen im Schulamtsbezirk (Weiterbildung und Erfahrungsaustausch).
- Sammlung und Bereitstellung von Unterrichts- und Projektvorschlägen sowie Materialien zu Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung.
- Unterstützung der Schulen bei der Aktionswoche „Zu Fuß zur Schule“.

Für Nachahmer: Erfolgsfaktoren und Hemmnisse

Die Erfahrungen aus den ersten Jahren des „Netzwerks Schule und Mobilität Darmstadt“ zeigen:

- Das Interesse und der Bedarf an Vernetzung sind groß. Der wechselseitige Austausch verbessert die Effizienz der eigenen Aktivitäten. Für Probleme können gemeinsam leichter Lösungsmöglichkeiten gefunden werden.
- Die Koordination und Moderation des Netzwerks durch eine neutrale Institution, die weder durch die „Schulbrille“ noch durch die „Verkehrsbrille“ blickt, hat sich bewährt.
- Die Möglichkeiten des Netzwerks werden von den Grenzen ehrenamtlicher Arbeit bestimmt. Wichtig ist eine realistische Einschätzung des Leistbaren und des Machbaren, um nicht zu hohe Erwartungen bei den Teilnehmenden zu wecken.

Kontakt:
Netzwerk Schule und Mobilität
c/o Agenda-Büro der Stadt Darmstadt
Luisenplatz 5a, 64283 Darmstadt
Tel.: +49 (0) 06151.13-28 18
Email: agenda21@darmstadt.de

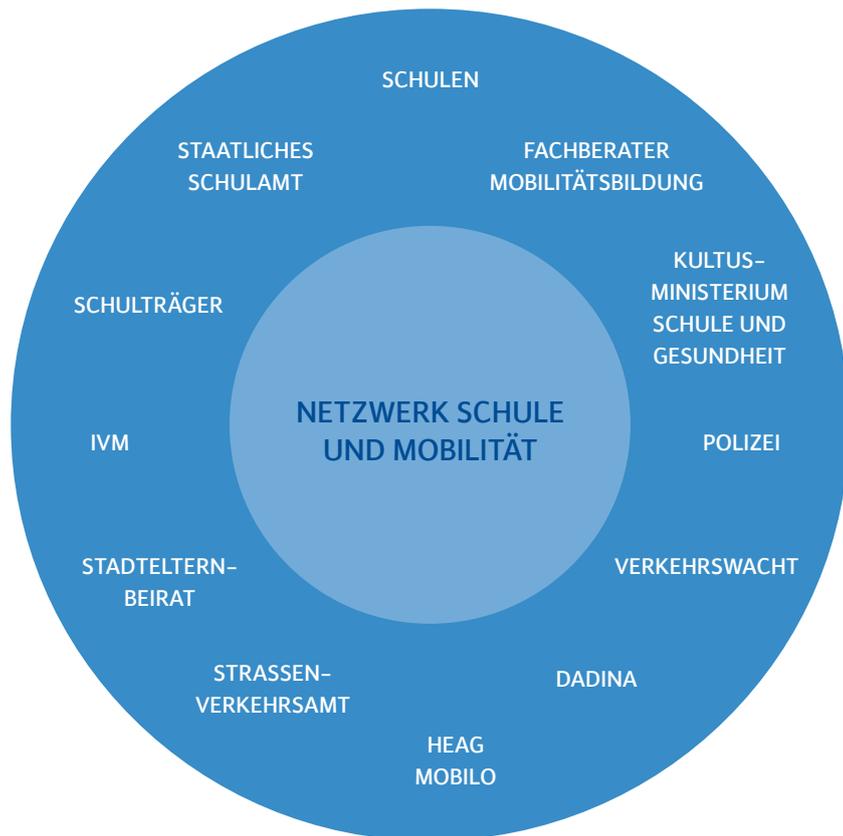


Abb. 8 Partner im Netzwerk Schule und Mobilität Darmstadt

Schulisches Mobilitätsmanagement in Plänen und Strukturen verankern

Schulisches Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, aktuelle Ziele der Verkehrspolitik, der Schul-, Bildungs- und Sozialpolitik sowie des Umwelt- und Klimaschutzes zu verfolgen und zu erreichen. So verbessert es beispielsweise die Verkehrssicherheit, fördert die motorische und soziale Entwicklung der Kinder und Jugendlichen und hilft, besonders umweltschädliche Kurzstrecken mit dem Auto zu vermeiden.

Es ist daher naheliegend, das Schulische Mobilitätsmanagement als Handlungsstrategie in den entsprechenden Fachplänen sowie in den Organisationsstrukturen der Verwaltung zu verankern. Umgekehrt betont die Verankerung in Fachplänen die Bedeutung des Schulischen Mobilitätsmanagements und trägt zur Kontinuität und Dauerhaftigkeit seiner Umsetzung bei.

Als Fachpläne, in denen Schulisches Mobilitätsmanagement seinen Niederschlag finden kann, eignen sich insbesondere

- Verkehrsentwicklungspläne (▶ Förderung eines sicheren und nachhaltigen Ausbildungsverkehrs),
- Nahverkehrspläne (▶ Verbesserung der Qualität der Schülerbeförderung und Bindung künftiger Stammkunden)
- Luftreinhaltepläne (▶ Verringerung von Auto-Kurzstrecken),

- Klimaschutzkonzepte (▶ Vermittlung nachhaltiger, klima- und ressourcenschonender Mobilitätsweisen an Kinder und Jugendliche),
- Sozial- und Jugendhilfepläne (▶ Förderung motorischer und sozialer Kompetenzen) sowie
- Schulentwicklungspläne (▶ Einbeziehung von Mobilitätsaspekten in die Schulstandortplanung und Gebäudeentwicklung)

Schulisches Mobilitätsmanagement Offenbach am Main

Beispiel

Die Stadt Offenbach am Main hat sich bereits 2005/06 bei der Erarbeitung ihres so genannten Verkehrsmanagementplans (VMP) intensiv mit dem Schulischen Mobilitätsmanagement befasst: Das Thema bildete einen von insgesamt neun Handlungsschwerpunkten, für die in interdisziplinär besetzten Arbeitskreisen Maßnahmen erarbeitet wurden.

Im Ergebnis wurde ein Mobilitätshandbuch für Kitas und Schulen in Offenbach entwickelt, in der die Vorgehensweise zum Schulischen Mobilitätsmanagement und zur Erstellung schulbezogener Mobilitätspläne beschrieben ist. Auch in folgenden Fachplanungen wie dem Luftreinhalte- und Lärminderungskonzept (2008), dem Klimaschutzkonzept (2010) und dem Luftreinhalteplan des Landes Hessen (Entwurf 2011) wurden die Ausführungen zu Schulischem Mobilitätsmanagement aus dem VMP aufgegriffen und zum Teil aktualisiert bzw. den spezifischen Fragestellungen des jeweiligen Fachplans angepasst.

Innerhalb der Stadtverwaltung hat das Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz die Federführung bei den Aktivitäten des Schulischen Mobilitätsmanagements inne. Zu den umgesetzten Maßnahmen gehören regelmäßige Treffen eines Akteursnetzwerks, die Unterstützung von Schulen bei der Entwicklung eigener Mobilitätspläne und öffentlichkeitswirksamen Aktionen und der Aufbau eines „Werkzeugkoffers“ von Materialien und Unterrichtsvorschlägen, aus dem sich die Schulen bedienen können.

Kontakt:

Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz
 Berliner Str. 60, 63065 Offenbach / Main
 Tel.: +49 (0) 69.8065-2557
 Email: umweltamt@offenbach.de

WAS TUN?

Konkrete Handlungsansätze für
Kommunen und Kreise



Übersicht der Handlungsansätze für Kommunen und Kreise im Schulischen Mobilitätsmanagement

Was können Kommunen und Kreise nun konkret tun? In den folgenden Abschnitten werden verschiedene Handlungsansätze erläutert, mit Beispielen illustriert und ein mögliches Vorgehen beschrieben. Die Darstellung beschränkt sich auf Maßnahmen, bei denen Kommunen und Kreise aufgrund ihrer Aufgaben und Kompetenzen gefordert sind bzw. bei denen sie wertvolle Beiträge leisten können.

Um die Beschäftigung mit der Vielfalt der Handlungsansätze zu erleichtern, sind die einzelnen Beschreibungen institutionell gegliedert. Auf diese Weise können die einzelnen Ämter, Behörden und Institutionen nachvollziehen, in welchem Feld sie sinnvoll tätig werden können und sollten.

Die Verwaltungszuschüsse und Aufgabenverteilungen verschiedener Kreise und Kommunen unterscheiden sich bekanntermaßen voneinander. Bei der nachfolgenden Zuordnung der Handlungsansätze zu Institutionen und Verwaltungseinheiten wird eine „Standard“-Aufbauorganisation zu Grunde gelegt, in der sich auch abweichende Organisationsgliederungen leicht wiederfinden. Einen Gesamtüberblick über die Handlungsansätze und die jeweils angesprochenen Akteure aus Kommunen und Kreisen gibt die folgende Tabelle.

Handlungsfeld 1 ► Infrastruktur und Verkehrsangebot

Gestaltung von Straßen und Wegen, Verkehrsregelung	●				●							► 1/A
Verkehrsüberwachung			●									► 1/B
Elternhaltestellen	●											► 1/C
„Bus auf Füßen“-Haltestellen	●											► 1/D
Schulwegmarkierungen	●											► 1/E
Fahrradabstellanlagen	●										●	► 1/F
Fahrradwerkstätten											●	► 1/G

Handlungsfeld 2 ► Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Außerschulische Lernangebote	●		●		●		●				●	► 2/A
ÖPNV-Schulen							●					► 2/B
Fahrradsicherheitskampagnen	●		●									► 2/C

Handlungsfeld 3 ► Organisation und Information

Schulmobilitätspläne	●											► 3/A
Schülerradroutenplaner	●										●	► 3/B
Busbegleiterausbildung					●		●					► 3/C
Information und Beratung für Schulen und Kitas	●										●	► 3/D
Schulbezogene ÖPNV-Informationen					●	●	●	●				► 3/E
Koordination Schulen und ÖPNV					●		●		●			► 3/F
Netzwerkbildung	●	●							●	●	●	► 3/G
Verankerung Schulischen Mobilitätsmanagements in Plänen	●				●				●			► 3/H
Erhebungen zu Mobilität	●				●							► 3/I

Planungsamt, Tiefbauamt,
Straßenverkehrsbehörde

Ordnungsamt

Lokale Nahverkehrs-
gesellschaft

Kommunale
Verkehrsunternehmen

Schulamt

Jugendamt

● Federführung

● Mitarbeiter/Unterstützung

Übersicht Handlungsansätze Tab. 1

► Handlungsansätze für Planungsämter, Tiefbauämter und Straßenverkehrsbehörden

Planungsämter, Tiefbauämter und Straßenverkehrsbehörden sind für die Gestaltung und die Verkehrsregelungen der öffentlichen Straßen und Plätze zuständig. Hieraus ergibt sich eine Vielzahl von Verknüpfungspunkten mit den Handlungsansätzen des Schulischen Mobilitätsmanagements.

1/A Gestaltung von Straßen und Wegen, Verkehrsregelung

Ziel und Idee Für die Sicherheit im Straßenverkehr sind die bauliche Gestaltung von Straßen, Wegen und anderen Verkehrsanlagen sowie die Verkehrsregelungen ausschlaggebend. Darüber hinaus bestimmen sie auch das Mobilitätsverhalten: Als angenehm, interessant und gut nutzbar empfundene Schulwege tragen zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens auf dem Weg zur Schule bei. Ziel muss es daher sein, das Straßen- und Wegenetz so zu gestalten, dass es nicht nur sicher nutzbar ist, sondern auch zur Nutzung zu Fuß und mit dem Fahrrad anregt.

Darüber hinaus sollten Kinder und Jugendliche bei verkehrlichen Planungen, die ihren Lebensraum und ihr Wohnumfeld betreffen, in die Planung einbezogen und an ihr beteiligt werden. Eine solche Partizipation kann die Planung inhaltlich bereichern, stiftet Identifikation und vermittelt praktisch Möglichkeiten bürgerschaftlichen Engagements und demokratischer Teilhabe auf kommunaler Ebene.

Hinweise zur Umsetzung Planung, Entwurf und Bau von Straßen und Wegen sowie die Ordnung und Regelung des Verkehrs mittels Verkehrszeichen sind Tagesgeschäft für Planungsämter, Tiefbauämter und Straßenverkehrsbehörden. Alle wesentlichen Planungs- und Entwurfsgrundsätze sind in den einschlägigen Richtlinien dargelegt. Dies sind vor allem:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (FGSV, 2002)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010/1)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (FGSV, 2011)
- Empfehlungen für die Anlagen des Öffentlichen Verkehrs (FGSV, 2003)

Besonders sei darüber hinaus auf die „Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung“ (FGSV, 2010/2) hingewiesen. Darin werden

- Grundlagen zur Situation von Kindern heute, zu ihrer Alltagsmobilität und zu ihren Anforderungen an den öffentlichen Raum vermittelt,
- Methoden zur Beteiligung von Kindern in verkehrsplanerischen Vorhaben erläutert,
- Hinweise zur Berücksichtigung von Kindern bei der Gestaltung des öffentlichen Raums und bei Einzelplanungen gegeben (kindergerechte Anwendung der o.g. Entwurfsrichtlinien) sowie
- neun anschauliche Beispiele für die Berücksichtigung von Kinderbelangen in der Verkehrsplanung beschrieben.

Das Hinweispapier bildet eine gute, praktisch nutzbare Basis für Planungsämter, Tiefbauämter und Straßenverkehrsbehörden und sollte bei jeglichen Planungen berücksichtigt werden.

Zwei Beispiele sollen mögliche Handlungsansätze zur Berücksichtigung von Kindern und Jugendlichen in der Verkehrsplanung veranschaulichen:

Beispiele

- Die Stadt Griesheim (bei Darmstadt) hat bereits 2004 unter dem Motto „Bespielbare Stadt“ eine Initiative gestartet, Kinder auf sichere Wege zu leiten und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen für Kinder zu steigern.

Bei Spielraum-, Schulweg- und Stadterkundungsprojekten wurde immer wieder deutlich, dass Kinder die Welt mit eigenen Augen sehen, Straßenraum gerne als Aufenthaltsraum nutzen und sich auf ihren Wegen stark von Umweltfaktoren – attraktiven oder abstoßenden Orten und Gegebenheiten – leiten lassen.

Durch die Installation von einfachen Objekten im Straßenraum wie kleinen Plattformen, Stelen, Balken und im Einzelfall auch einfachen Spielgeräten wurden attraktive Punkte und Anlaufstellen geschaffen. Sie animieren die Kinder spielerisch zu einer sicheren Wegewahl und gliedern die ihnen oft lang erscheinenden Wege in Nahziele. Der Straßenraum hat so an Qualität gewonnen und motiviert Kinder, sich darin zu bewegen.

- Die Stadt Marl (Nordrhein-Westfalen) bezieht Kinder und Jugendliche regelmäßig in Verkehrsplanungsprozesse ein. Bekanntes Beispiel sind die so genannten Kinderampeln. In einem „Ampelix“ genannten Projekt haben Schülerinnen und Schüler die Verkehrssituation an einer Kreuzung analysiert und am Beschlussfassungsprozess zum Bau einer Lichtsignalanlage mitgewirkt. Auch an Umsetzung und Bau der Anlagen waren Kinder beteiligt, beispielsweise indem sie Fuß-Markierungen selbst aufgebracht haben.

Elternhaltestellen

1/C

Grundsätzlich sollen Kinder zu Fuß, in weiterführenden Schulen auch mit dem Fahrrad oder mit Bussen und Bahnen zur Schule kommen. Erfahrungsgemäß erreichen aber auch Überzeugungsarbeit und drängende Appelle nicht alle Eltern: es gibt immer eine „Restmenge“ von Müttern und Vätern, die ihr Kind mit dem Auto zu Schule fährt.

Ziel und Idee

An diese Zielgruppe richtet sich das Konzept der Elternhaltestelle: um zu vermeiden, dass Eltern mit dem Auto bis unmittelbar vor das Schultor fahren, wo zu Schulbeginn und -ende ohnehin dichtes Gedränge herrscht, werden ihnen eigene Elternhaltestellen in hinreichender Entfernung von der Schule angeboten. Dort können sie ihre Kinder sicher aussteigen lassen. Die Kinder erhalten die Möglichkeit, wenigstens die letzte Wegstrecke zu Fuß zurückzulegen und der Autoverkehr unmittelbar an der Schule wird verringert.

Orte, an denen Elternhaltestellen eingerichtet werden, sollten folgenden Kriterien genügen:

Hinweise zur Umsetzung

- Entfernung von der Schule mindestens 100 m bis höchstens etwa 500 m
- Sichere Haltemöglichkeit für Pkw ohne Behinderung des fließenden Verkehrs und mit sicheren, gut nutzbaren Ausstiegsmöglichkeiten für Kinder.
- Lage im Straßennetz so, dass Zu- und Abfahrt zur Elternhaltestelle nicht doch an der Schule vorbeiführen und dass in typischen Bring-Relationen keine Umwege erforderlich sind.
- Sichere, gut von Schülern frequentierte Fußwegeverbindung zwischen Elternhaltestelle und Schule.

Bei der Standortsuche sollte die Schulgemeinde (Schulleitung, Lehrkräfte, Eltern und Schüler) eingebunden werden. Es bietet sich an, die Planung von Elternhaltestellen in die Erstellung eines Schulmobilitätsplans ▶ vgl. Seite 40, 3/A zu integrieren.

Straßenverkehrsrechtlich bietet es sich an, an Elternhaltestellen ein eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286 StVO) vorzusehen, um eine Belegung durch Dauerparker zu vermeiden. Zusätzlich sollte die Elternhaltestelle durch ein ausreichend großes Informationsschild gekennzeichnet sein. Dies kann von Schülern gestaltet werden. Verbreitet sind auch Ausführungen, die sich optisch an Zeichen 224 StVO „Haltestelle“ anlehnen.

Es sollte sichergestellt sein, dass Eltern jährlich über Sinn und Nutzung sowie über die Standorte von Elternhaltestellen informiert werden. Gegebenenfalls kann ein „Laufbus“ an der Elternhaltestelle vorbeilaufen oder aufgemalte Füße weisen den Weg von der Elternhaltestelle zur Schule.

Die Einrichtung von Elternhaltestellen ist in der Fachwelt durchaus umstritten, da sie auch als besonderer Service für „Elterntaxis“ missverstanden werden kann. Elternhaltestellen sollten daher nur im Bündel mit Maßnahmen zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens umgesetzt und in die Elternschaft klar als „Notanker“ kommuniziert werden.

Beispiel Stadtplanungsamt und Kinderbüro der Stadt Karlsruhe haben zum Schuljahr 2011/12 an fünf Grundschulen Elternhaltestellen eingerichtet. Zur Kennzeichnung wird das Haltestellen-Logo mit dem Zusatz „Elternhalt“ verwendet.

Zur Information der Eltern wurde ein Faltblatt erstellt, auf dem neben Sinn und Zwecke von Elternhaltestellen auch die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens erläutert sind.

1/D Bus-auf-Füßen-Haltestellen

Ziel und Idee „Busse auf Füßen“, auch „Walking Bus“ oder „Pedibus“ genannt, sind ein bewährtes Konzept, um es Grundschulkindern zu erleichtern, zu Fuß zur Schule zu kommen, bzw. um es Eltern zu erleichtern, eine eigenständige (Fuß-) Mobilität ihrer Kinder zu akzeptieren und zu fördern.

Die Grundidee von „Bussen auf Füßen“ ist, dass Kinder sich an bestimmten Treffpunkten treffen und dann gemeinsam zur Schule laufen – also eine angeleitete Form dessen, was Kinder „früher“ von sich aus getan haben. Busse auf Füßen gibt es in der Praxis in unterschiedlichsten Organisationsgraden: von Laufgruppen, die durch Schule und Eltern gemeinsam organisiert werden, feste Fahrpläne haben und immer durch fest eingeteilte Erwachsene begleitet werden bis hin zu von den Kindern selbst organisierten, spontanen Gruppen ist alles möglich und hat auch seine Berechtigung.

Hinweise zur Umsetzung Es hat sich vielerorts bewährt, Orte, an denen Kinder sich auf dem Weg zur Schule treffen, mit Haltestellen-Schildern für den Fußbus zu kennzeichnen. Dadurch wird

- ein Anreiz zum Mitmachen beim Fußbus geschaffen,
- für die teilnehmenden Kinder eine Verbindlichkeit der Treffpunkte hergestellt,
- die Präsenz von Kindern im Öffentlichen Raum verdeutlicht.

Geeignete Treffpunkte, an denen dann auch Bus-auf-Füßen-Haltestellenschilder angebracht werden, sind beispielsweise öffentliche Plätze, Spielplätze oder – bei ausreichender Gehwegbreite – Straßenecken an viel frequentierten Laufwegen.

Die Standortsuche muss gemeinsam mit der Schulgemeinde (Schulleitung, Lehrkräfte, Eltern und Schüler) erfolgen. Es bietet sich an, die Planung von Bus-auf-Füßen-Haltestellen in die Erstellung eines Schulmobilitätsplans ▶ vgl. Seite 40, 3/A zu integrieren.

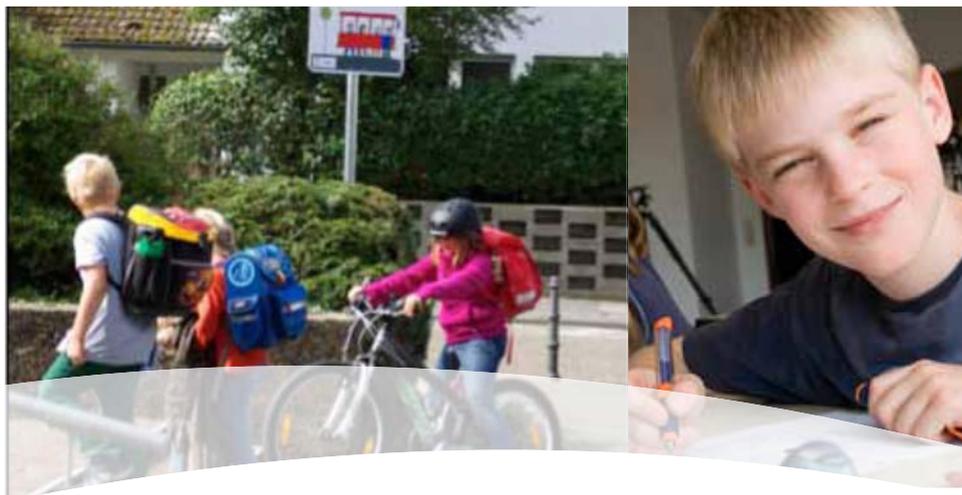
Es sollte sichergestellt sein, dass die Schulen die Organisation von Laufgemeinschaften aktiv unterstützen und das Konzept regelmäßig an die Eltern und im Unterricht vermitteln. Ferner sollten die Haltestellen im Schulwegplan gekennzeichnet sein.

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. bietet für Schulen im Internet Anleitungen zur Organisation von Bussen auf Füßen einschließlich Materialien zur Ansprache von Eltern, Postern, Hinweisen und Informationen.

An den beiden Grundschulen in Darmstadt-Arheilgen wurden bereits 2009 in den neu erstellten Schulwegplänen an geeigneten Stellen Treffpunkte für Laufgemeinschaften ausgewiesen. Im Zuge eines Projekts unter dem Titel „Street Art“ konnte mit der Firma Merck KGaA ein Sponsor für insgesamt zehn Fußbus-Haltestellenschilder gefunden werden.

Beispiele

Zum Beginn des Schuljahres 2012/13 wurden die Schilder mit aktiver Unterstützung der Straßenverkehrsbehörde aufgestellt. In beiden Schulen wurde zugleich das Konzept des Busses auf Füßen an die neuen Eltern vermittelt. Die ersten Klassen steuerten bei ihren Schulwegbeg gehungen auch die Haltestellen an.



Schulwegmarkierungen

Damit Schülerinnen und Schüler eine Orientierungshilfe auf dem Weg zur Schule erhalten, kann durch Symbole wie z. B. aufgemalte bzw. aufgeklebte Fußabdrücke auf dem Gehweg der empfohlene Schulweg hervorgehoben werden. Auch schaffen die Markierungen Aufmerksamkeit bei anderen Verkehrsteilnehmern für die Schulwege, so dass behinderndes Parken auf dem Gehweg gegebenenfalls verringert werden kann.

Die Markierung von Schulwegen erfordert eine vorhergehende Definition des Schulwegenetzes. Sofern nicht bereits ein aktueller Schulwegplan vorhanden ist, sollten Wegeempfehlungen im Zuge der Erstellung eines Schulmobilitätsplans ▶ vgl. Seite 40, 3/A entwickelt werden.

1/E

Ziel und Idee

Hinweise zur Umsetzung

Für die Analyse des Schulwegenetzes empfiehlt es sich, die bestehende Nutzung der Wege zu erfassen. Um herauszufinden, wo wie viele Kinder laufen und an welchen Stellen sie die Straße queren, bietet sich die „Kreidestrichmethode“ an: Jedes Kind erhält in der Schule ein Kreidestück. Die Lehrkräfte erklären den Schülerinnen und Schülern, dass sie auf dem Heimweg jeweils vor und nach dem Überqueren einer Straße einen Kreidestrich auf dem Gehweg machen sollen. Dabei ist es egal, ob die Straße an einer Ampel, einer Mittelinsel oder an einer beliebigen anderen Stelle gequert wird. Am Nachmittag zählen Eltern und andere Helfer im Schuleinzugsgebiet die Kreidestriche und kartieren sie. Daraus ergibt sich ein klares Bild über die tatsächlichen Schülerrouten und die darauf verlaufenden Ströme.

Schulwegemarkierungen sollten vor allem an „schwierigen“ Stellen in Betracht gezogen werden. Ein sinnvolles Einsatzgebiet sind insbesondere Situationen, in denen Kinder zu sicheren Querungsstellen gelenkt werden sollen, die nicht auf dem kürzesten und direktesten Weg liegen.

Als Markierung bieten sich Fußabdrücke an. Auf „freier Strecke“ werden abwechselnd linke und rechte Abdrücke aufgebracht, an Querungen dagegen zwei parallel stehende Füße, um die Wartepflicht und die erforderliche Aufmerksamkeit zu verdeutlichen.

Fußabdrücke und andere Markierungen sind als fertige Folien bei Anbietern von Straßenmarkierungen erhältlich. Alternativ können sie auch mit Schablonen und wetterfesten Bodenfärbemitteln aufgemalt werden. Letzteres bietet sich auch als Projekt gemeinsam mit Kindern an.

Von Experten wird zum Teil die Meinung vertreten, dass Schulwegemarkierungen den Kindern eine Sicherheit vermitteln, die tatsächlich nicht vorhanden ist. Es ist daher unabdingbar, dass von Eltern und Schule der sichere Schulweg geübt und auch die Bedeutung der Markierungen vermittelt wird.

Beispiel Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat an Querungsstellen im Umfeld der vier Grundschulen Fußabdrücke als Markierungen aufgebracht. Die „gelben Füße“ sind im Stadtgebiet weithin bekannt und verdeutlichen Kindern und erwachsenen Verkehrsteilnehmenden, wo wichtige Schulwege verlaufen und wo Straßen gequert werden.



Fahrradabstellanlagen

1/F

Sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen sind Grundvoraussetzung dafür, dass das Fahrrad für den Schulweg genutzt werden kann.

Fahrradabstellanlagen werden in der Regel auf dem Schulgelände zu errichten sein. Der Handlungsansatz ist daher im Kapitel „Handlungsansätze für Schulämter“ beschrieben. Sofern Fahrradabstellanlagen aber im öffentlichen Raum errichtet werden sollen, kommt die Aufgabe in der Regel Planungs- und Tiefbauämtern zu ▶ vgl. Seite 54, 1 / F.

Außerschulische Lernangebote

2/A

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung eignen sich als Unterrichtsgegenstand in besonderem Maße für Aktionen und Projekte auch außerhalb der Klassenzimmer: Themen von Mobilität und Verkehr werden so praktisch erfahrbar und anschaulich, der Lern- und Erkenntniswert ist häufig höher als bei einer eher theoretischen Behandlung des Themas in der Schule.

Ziel und Idee

Einen besonderen Wert erhalten außerschulische Lerneinheiten, wenn sie von Externen gestaltet oder zumindest mitgestaltet werden. Zugleich können die Schulen durch außerschulische Lernangebote zu Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in einem Bereich unterstützt werden, in dem in der schulischen Praxis vielfach besonderer Unterstützungsbedarf festzustellen ist.

Für Planungs- und Tiefbauämter sowie Straßenverkehrsbehörden bieten sich als außerschulische Lernangebote vor allem die Begleitung von verkehrsbezogenen Exkursionen und Projekten an. Als Erfolgsfaktoren sind zu nennen:

Hinweise zur Umsetzung

- **Integration in den Unterricht**
Ein außerschulisches Angebot sollte kein isoliertes Event sein, sondern im Unterricht vor- und nachbereitet werden, um einen Lernerfolg zu ermöglichen und zu sichern. Zu dem außerschulischen Teil sollte es daher immer auch Unterrichtsteile geben, die durch die Lehrkräfte in der Schule bestritten werden.
- **Enge Zusammenarbeit zwischen Schule und außerschulischen Partnern**
Eine enge Zusammenarbeit zwischen Schule bzw. Lehrkräften und außerschulischen Partnern ist erforderlich, um einen reibungslosen und fruchtbaren Ablauf zu sichern. Dies umfasst eine vorherige Absprache über den Ablauf sowie in der Regel auch eine Reflexion nach Abschluss.
- **Pädagogische Eignung**
Die Vermittlung von verkehrsfachlichen Themen an Schülerinnen und Schüler ist kein Selbstläufer. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kommunalen Ämter und Behörden, die ein Angebot durchführen, sollten Spaß an dieser Aufgabe haben und begeisterungsfähig sein.
- **Kontinuität und Dauerhaftigkeit des Angebots**
Partnerschaften zwischen Schulen und externen Partnern sollten dauerhaft angelegt sein, um den Aufwand gering zu halten.

Für Projekte und Aktionen gibt es bereits eine Vielzahl gut dokumentierter Ideen und Vorschläge. Es ist daher nicht erforderlich, etwas Neues zu erfinden, sondern es reicht aus, Vorhandenes zu übernehmen und ggf. anzupassen.

Beispiel Ein Beispiel für ein Projekt, bei dem kommunale Planungs- und Verkehrsbehörden sich fruchtbar einbringen können, sind die „Verkehrsdetektive“. Ziel des Projekts ist es, dass Schülerinnen und Schüler das Schulumfeld erkunden, Problem- und Gefahrenstellen erkennen und dafür ggf. – vor allem in höheren Klassen – auch Lösungsvorschläge entwickeln. Für die konkrete Durchführung hat der Verkehrsclub Deutschland einen Leitfaden unter dem Titel „Nachhaltige Mobilität in der Schule“ herausgegeben.

Die Schülerinnen und Schüler erhalten Erhebungsbögen zu verschiedenen Themen (z. B. Gehwegbreiten, Schaltzeiten an Ampeln, Verkehrsstärken) sowie eine Umgebungskarte der Schule, in der Straßen und Wege gut zu erkennen sind. In Kleingruppen nehmen sie Vor-Ort-Erhebungen vor und berichten anschließend der Klasse über ihre Ergebnisse. Anschließend können gemeinsam Verbesserungsvorschläge entwickelt werden.

Kommunale Planungs- und Verkehrsbehörden können ein Verkehrsdetektive-Projekt beispielsweise unterstützen

- durch das Bereitstellen des Kartenmaterials,
- bei der Vorbereitung des Projekts im Unterricht durch eine altersgerechte fachliche Einführung,
- durch die Begleitung von Gruppen im Schulumfeld,
- bei der Nachbereitung der Erhebungsergebnisse und bei der Entwicklung von Vorschlägen durch eine fachliche Kommentierung.

2/C Fahrradsicherheitskampagnen

Die Sicherheit von Fahrrädern ist insbesondere an weiterführenden Schulen ein wichtiges Thema.

Planungs- und Verkehrsbehörden können Ordnungsämter und Polizei bei der Durchführung von Sicherheitskampagnen unterstützen. Auch bei außerschulischen Lernangeboten ▶ siehe oben die von ihnen angeboten werden, kann Fahrradsicherheit ein Thema sein

▶ vgl. Seite 47, 2/C.

3/A Schulmobilitätspläne

Ziel und Idee Schulmobilitätspläne vereinen klassische Schulwegepläne mit schulbezogenen „Verkehrs- und Mobilitäts-Programmen“, in denen alle mit Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zusammenhängenden Aktivitäten, Zuständigkeiten und Prozesse der Schule beschrieben sind (z. B. Verkehr und Mobilität im Unterricht, Elternarbeit, Zusammenarbeit mit außerschulischen Einrichtungen). Sie kombinieren damit zwei in Hessen für Schulen obligatorische Aufgaben: die Erstellung eines Schulwegeplans und die Erstellung eines schulbezogenen Curriculums Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung.

Schulmobilitätsplänen kommt eine zentrale Funktion für das Schulische Mobilitätsmanagement zu: ihre Erstellung kann Anstoß für die Zusammenarbeit zwischen Schulen, Kommune/Kreis und anderen Akteuren sein und sie bilden die Grundlage für kontinuierliche und anhaltende Mobilitätsmanagement-Aktivitäten an den Schulen.

Hinweise zur Umsetzung Die Erstellung eines Schulmobilitätsplans erfolgt in Zusammenarbeit zwischen der Schule und den kommunalen Planungs- und Verkehrsbehörden. Dabei ist folgender Projektaufbau zu empfehlen:



Für jede einzelne Schule gliedert sich der Ablauf des Projekts in fünf Phasen.

Programmablauf im Überblick

Abb. 9

Nach dem Projektstart erfolgt die inhaltliche Bearbeitung in zwei parallelen Teilen: dem Schulwegplan und dem so genannten „Curriculum“, das sich mit der Einbettung von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in Unterricht und Schulleben beschäftigt.

Der nächste Schritt ist eine Bestandsanalyse, in die auch Kinder und Eltern gut einbezogen werden können. Auf deren Grundlage werden Schulwegplan und Curriculum entwickelt und mit allen Gremien und relevanten Akteuren abgestimmt. Abschließend wird der Schulwegplan kartographisch umgesetzt und das Curriculum wird in der Schule verankert.

Im Anhang ist das empfohlene Vorgehen ausführlicher beschrieben und eine Muster-Checkliste sowie eine Muster-Schulwegplan-Legende sind abgedruckt ▶ Seite 67.

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg hat Mitte 2012 damit begonnen, die Grundschulen im Kreisgebiet nach und nach mit Schulmobilitätsplänen auszustatten. In einem Pilotprojekt in Groß-Umstadt wird zunächst die Vorgehensweise getestet und mit allen Beteiligten abgestimmt. In Folgeprojekten sollen ggf. aus Effizienzgründen mehrere Schulen gemeinsam bearbeitet werden.

Beispiel

Die Federführung des Projekts liegt beim Schulservice des Kreises, der durch ein beauftragtes Verkehrsplanungsbüro unterstützt wird.

3/B Schülerradroutenplaner

Ziel und Idee Neben dem klassischen Schulwegplan ist vor allem für weiterführende Schulen ein Schülerradwegeplan von Bedeutung, der die sichersten Wege mit dem Fahrrad zur Schule zeigt. Der digitale Radroutenplaner Hessen bietet hier eine zeitgemäße Plattform, damit sich Schülerinnen und Schüler die individuell optimale und sicherste Route mit dem Fahrrad von der Wohnung bis zur Schule anzeigen lassen können. Voraussetzung ist das Vorhandensein eines entsprechenden Schülerradroutennetzes für die jeweilige Schule.

Hinweise zur Umsetzung
www.radroutenplaner.hessen.de/schule

Die ivm bietet seit 2011 Kommunen und Kreisen bzw. Schulen an, sichere Radrouten zu den weiterführenden Schulen im Radroutenplaner Hessen zu veröffentlichen.

Beispiele Die ivm erarbeitet in enger Abstimmung mit ihren kommunalen Gesellschaftern bis 2015 ein Schülerradroutennetz für alle weiterführenden Schulen in der Region Frankfurt RheinMain. Neben der Schaffung eines für Schüler geeigneten, sicheren Radroutennetzes wird damit vor allem das Ziel verfolgt, Schüler generell für das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad zu interessieren, sie zu mehr Bewegung und einem gesünderen Lebensstil auch in der Freizeit anzuregen und einen selbstbewussten Umgang mit Mobilitätsoptionen zu fördern.

Zunächst entwerfen Schüler mit pädagogischer Unterstützung sowie unter fachlicher Anleitung von Verkehrsplanern ein Vorschlagsnetz für ihre jeweilige Schule auf Grundlage der bestehenden infrastrukturellen Gegebenheiten. Im Vergleich zu herkömmlichen Radrouten gelten hierbei erhöhte Anforderungen an die Streckenabschnitte des Schülerradroutennetzes. Diese sollen möglichst sicher, direkt und komfortabel zu befahren sein und bis zu den Fahrradabstellplätzen der weiterführenden Schulen leiten. An Stellen, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, wird dies besonders gekennzeichnet.

Die Ergebnisse dieser Projektarbeit werden anschließend einem breiteren Kreis relevanter Akteure vorgestellt, mit diesen gemeinsam diskutiert und abgestimmt, bevor die Routen im internetbasierten Schülerradroutenplaner Hessen veröffentlicht werden. Dazu werden nach dem Frankfurter Vorbild „Bike-im-Trend“ Schülerradroutenbeiräte gegründet, zu denen u. a.

- die Schulleitungen bzw. Beauftragte für Mobilitätserziehung und Verkehrsbildung,
- Vertreter der Schüler und Eltern,
- Vertreter von Polizei und Jugendverkehrsschulen,
- Vertreter der Kreise und Kommunen, insbesondere der Straßenverkehrsbehörden, Schulverwaltungen und aus dem Bereich Verkehrsplanung sowie
- Vertreter der Staatlichen Schulämter

eingeladen werden.

Öffentlichkeitswirksame Aktionen sowie Wettbewerbe zwischen den Schulen sollen zudem projektbegleitend der Bekanntheit des Schülerradroutennetzes sowie der tatsächlichen Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel auf dem Schulweg Anschlag verleihen. Zukünftig ist vorgesehen, die auf eine weiterführende Schule wechselnden Schüler regelmäßig über den Schülerradroutenplaner zu informieren und diesen auch als mobile Anwendung für Smartphones bereitzustellen.

Das Projekt „Schülerradroutennetz Region Frankfurt RheinMain“ wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Information und Beratung für Schulen und Kitas

3/D

Themen des Verkehrs und der Mobilität sind immer wieder Gegenstand von Diskussionen innerhalb von Schulgemeinden. Zum Teil besteht von Seiten der Lehrkräfte Informationsbedarf zu verkehrlichen Fragen. Häufig äußern Eltern Sorge um die Verkehrssicherheit ihrer Kinder; nicht selten werden solche Diskussionen emotional geführt und entwickeln eine problematische Eigendynamik.

Ziel und Idee

In all diesen Fällen ist es sinnvoll, auftretende Fragen fachlich qualifiziert zu beantworten und die Schulen bzw. Eltern zu beraten. Schulen sollten daher in der Kommune Ansprechpartner zur Verfügung haben und kennen, die sie in verkehrlichen Fragen zu Rate ziehen können und die ihnen bei der Lösung bestehender Probleme behilflich sind.

Die Aufgaben der Information und Beratung zu verkehrlichen Fragen werden in der Regel durch die Bediensteten der Jugendverkehrsschulen, durch die örtliche Polizeidirektion oder durch ehrenamtlich Engagierte der Verkehrswacht oder anderer Interessenverbände wahrgenommen. Bei Themen, die konkret das Schulumfeld betreffen, sind darüber hinaus aber auch die örtlichen Planungs- und Verkehrsbehörden gefragt.

Hinweise zur Umsetzung

Generell ist es sinnvoll, wenn die Schulleitungen die zuständigen kommunalen Ansprechpartner in Planungsamt, Tiefbauamt und Straßenverkehrsbehörde kennen und sie direkt ansprechen können. Sofern nicht bereits regelmäßige Kontakte zwischen Schule und Planungs-/Verkehrsbehörde bestehen, wird empfohlen, diese Kontakte systematisch mit „Antrittsbesuchen“ aufzubauen. Prädestiniert für die Entwicklung von Kontakten ist die Erstellung eines Schulmobilitätsplans ▶ vgl. Seite 40, 3/A.

In Folge verschiedener Baumaßnahmen im Einzugsbereich der Bessunger Grundschule in Darmstadt kam es über mehrere Jahre hinweg zu Veränderungen der gewohnten Schulwege. Bereits bei den ersten Baumaßnahmen zeigte sich eine unerwartet hohe Sensibilität in der Elternschaft gegenüber diesen Veränderungen. Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt hat daraufhin eine offensive Informations- und Beratungsstrategie verfolgt und einen engen Kontakt mit Schulleitung und Elternschaft gesucht. Auf Elternabenden wurden unter anderem die Randbedingungen für die Einrichtung von Zebrastreifen und Fußgängerampeln erläutert und konstruktiv diskutiert. Zuletzt konnten auf diesem kommunikativen Weg auch „kritische“ Projekte wie der Umbau eines lichtsignalgeregelten Knotens in einen kleinen Kreisverkehrsplatz mit breiter Akzeptanz der Elternschaft umgesetzt werden.

Beispiel

Netzwerkbildung

3/G

Die Aktivitäten der verschiedenen Akteure im Bereich des Schulischen Mobilitätsmanagements sollen effizienter und wirkungsvoller werden, indem die Akteure sich regelmäßig zu ihren Vorhaben und Erfahrungen austauschen, untereinander abstimmen, Kräfte bündeln und ihre Aktivitäten koordinieren.

Ziel und Idee

Wesentliche Erfolgsfaktoren für die Netzwerkarbeit sind

Hinweise zur Umsetzung

- die Einbeziehung aller relevanten Akteure,
- die dauerhafte Kontinuität der Netzwerkaktivitäten und
- das Vorhandensein einer koordinierenden Stelle.

Für die Rolle der koordinierenden Stelle kommen Planungs-, Tiefbauamt oder Straßenverkehrsbehörde in Frage, da hier die Kontinuität besser gesichert werden kann als etwa bei ehrenamtlichen Akteuren und die erforderlichen administrativen Strukturen bereits vorhanden sind. Der Aufgabenumfang kann sich dabei auf rein administrative Tätigkeiten wie Einladung, Moderation der Treffen und Protokollierung beschränken. Erfahrungen zeigen, dass der Aufwand hierfür pro Treffen bei etwa sechs bis acht Arbeitsstunden liegt. Der mögliche Kreis der Teilnehmenden umfasst alle Akteure, die sich mit der Thematik beschäftigen ▶ vgl. Seite 21 und ▶ vgl. Seite 28.

3/H Verankerung des Schulischen Mobilitätsmanagements in Plänen

Ziel und Idee Um den Stellenwert des Schulischen Mobilitätsmanagements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu unterstreichen und der Beschäftigung mit dem Thema eine auch formale Legitimation zu geben, ist es sinnvoll, Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements in Plänen und Strategien zu verankern. Von Bedeutung ist dabei insbesondere die politische Beschlussfassung über die jeweiligen Pläne, da sie dem Schulischen Mobilitätsmanagement den gebührenden Stellenwert sowohl verwaltungsintern als auch in der Außenwirkung verleiht.

Hinweise zur Umsetzung Im Verkehrs- und Umweltbereich bieten sich sowohl informelle Planungen wie etwa Verkehrsentwicklungspläne und Klimaschutzkonzepte als auch formelle wie Luftqualitäts- und Nahverkehrspläne an, um Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements zu verankern. Diesen kommt insbesondere im Zuge der Weiterentwicklung der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der Qualitätskriterien, die durch das Konzept der Pläne für nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plans, kurz SUMP) auf europäischer Ebene vorgegeben werden, größere Bedeutung zu.

Wie generell in verkehrsplanerischen Prozessen sollte der Maßnahmendefinition eine Analyse und Problembeschreibung vorangehen. Hier kann im einfachsten Fall eine Checkliste zum Stand der Aktivitäten in den verschiedenen Maßnahmenfeldern ausreichen ▶ Seite 73, Anhang. Darauf aufbauend sollten die Maßnahmen beschrieben werden, die in Zukunft verfolgt und umgesetzt werden sollen.

Da viele Handlungsansätze des Schulischen Mobilitätsmanagements nur von verschiedenen Akteuren gemeinsam wirksam umgesetzt werden können, ist es wichtig, diese in den mittlerweile üblichen Beteiligungsverfahren in die Aufstellung der Pläne einzubinden.

Beispiele Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Karlsruhe 2012 wird Schulisches Mobilitätsmanagement als eigene Maßnahme definiert. Damit werden langjährige Aktivitäten der städtischen Verwaltung unter Federführung des Kinderbüros aufgegriffen und weiterentwickelt.

Im VEP Karlsruhe werden drei Teilmaßnahmen definiert:

- Einrichtung eines „Netzwerks Schule und Mobilität“ zum regelmäßigen Informations- und Ideenaustausch zwischen allen themenrelevanten Partnern und zur gemeinsamen Entwicklung und Abstimmung von Schwerpunkt-Aktivitäten.
- Aktivitäten an Grundschulen wie Koordination und Unterstützung bei den jährlichen Aktionstagen „Zu Fuß zur Schule“, regelmäßige Überarbeitung der Schulwegpläne oder Organisation stadtweiter Kampagnen und Wettbewerbe zu Schulwegsicherheit und umweltfreundlichen Schulwegen.
- Aktivitäten an weiterführenden Schulen mit inhaltlichen Schwerpunkten bei der ÖPNV-Nutzung, beim Radfahren und – in höheren Klassen – bei der Verkehrssicherheit mit Mofa und Moped.

Erhebungen zu Mobilität

3/1

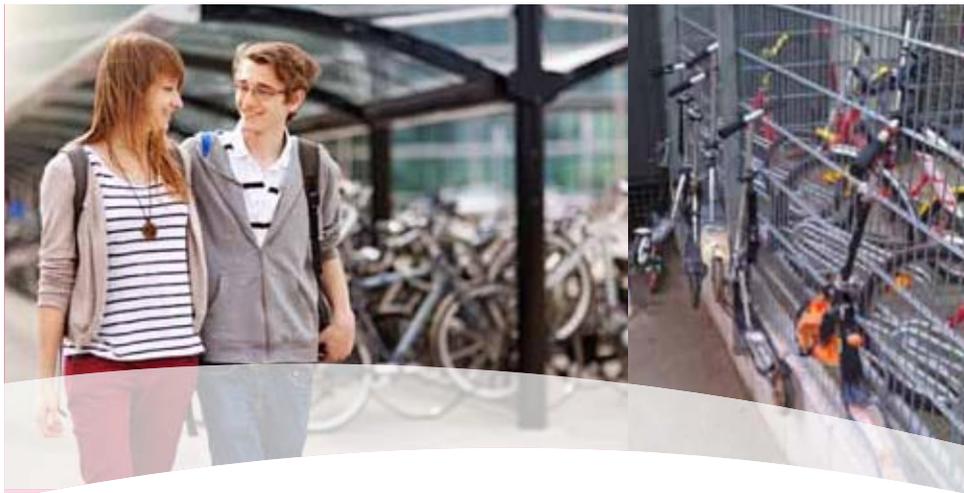
Bei Planungen und bei Diskussionen rund um die Mobilität von Schülern ist es hilfreich, zum Teil sogar notwendig, genauere Kenntnisse darüber zu besitzen, wie viele Schüler von wo und wann mit welchen Verkehrsmitteln zur Schule kommen. Daten über das Verkehrsverhalten der Schüler können zum Beispiel die Grundlage für die Dimensionierung von Fahrradabstellanlagen oder für die Fahrplangestaltung im ÖPNV bilden. Auch bei Diskussionen mit der Elternschaft helfen sie, ein objektives Bild des Verkehrsgeschehens zu zeichnen und beispielsweise die Problemdimension der „Elterntaxi“ zu verdeutlichen.

Ziel und Idee

Erhebungen zum Mobilitätsverhalten und zum Schülerverkehr können grundsätzlich mit Hilfe des üblichen verkehrsplanerischen Instrumentariums wie Querschnitts- und Knotenstromzählungen, Fahrgastzählungen sowie Befragungen im Straßenverkehr und im ÖPNV durchgeführt werden. Eine wichtige Datenquelle kann darüber hinaus die Lehrer- und Schülerdatenbank des Hessischen Kultusministeriums sein, aus der die Schulen unter Berücksichtigung der Belange des Datenschutzes beispielsweise Angaben zur Wohnortverteilung der Schüler bereitstellen können.

Hinweise zur Umsetzung

Im Rahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements bietet es sich für viele Fragestellungen an, Erhebungen mit Unterstützung der Schüler und Eltern oder sogar vollständig als Schülerprojekte durchzuführen. Möglichkeiten hierzu sind bei den Handlungsansätzen „Außerschulische Lernangebote“ ▶ vgl. Seite 39, 2/A, „Schulmobilitätspläne“ ▶ vgl. Seite 40, 3/A und „Schulweg-Markierungen“ ▶ vgl. Seite 37, 1/E beschrieben.



► Handlungsansätze für Ordnungsbehörden

Kommunale Ordnungsbehörden haben die Sicherheit des Straßenverkehrs als Aufgabe. Ihr Know-how ist in einigen Handlungsansätzen des Schulischen Mobilitätsmanagements unverzichtbar.

1/B Verkehrsüberwachung

Ziel und Idee Im Umfeld von Schulen besteht in der Regel ein erhöhtes Verkehrssicherheitsbedürfnis. Vielfach bestehen hier Geschwindigkeits- sowie Parkbeschränkungen. Erfahrungsgemäß sind derlei Verkehrsregelungen aber nur wirkungsvoll, wenn ihre Einhaltung überwacht wird. Dabei bietet es sich aus verkehrspädagogischer Sicht an, die Schulen einzubeziehen.

Hinweise zur Umsetzung Verkehrsüberwachung ist Tagesgeschäft der Ordnungsbehörden. Die Hinweise sollen sich daher an dieser Stelle auf die mögliche Einbindung der Schulen beschränken.

Häufige Probleme im Umfeld von Schulen sind regelwidriges oder behinderndes Parken sowie zu schnelles Fahren. Beide Probleme können in Schwerpunktaktionen zusammen mit den Schulen angegangen werden.

Generell ist es sinnvoll, Aktionen zur Verkehrsüberwachung in einen schulischen Rahmen einzubetten. So kann beispielsweise die Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs Teil einer Zu-Fuß-zur-Schule-Aktion sein, bei der die Verkehrssicherheit auf Schulwegen auch im Unterricht und gegenüber den Eltern thematisiert wird.

Bei der praktischen Überwachung können Eltern die Ordnungsbehörden beispielsweise durch das Verteilen von Flyern mit Tipps zum Verkehrsverhalten unterstützen. Als besonders wirksam erweist sich darüber hinaus immer wieder die Einbeziehung von Schülerinnen und Schülern: Die Betroffenheit von Verkehrssündern ist meist groß, wenn sie von Kindern auf ihr Fehlverhalten angesprochen und mit deren Gefährdung konfrontiert werden. Bewährt hat sich in diesem Zusammenhang auch, richtiges Verkehrsverhalten dezidiert zu honorieren.

Beispiel Die Stadt Frankfurt hat 2008 unter dem Titel „Schulweg-Safari“ eine groß angelegte Verkehrssicherheitsaktion durchgeführt. Ein wesentlicher Bestandteil war Aufklärungsarbeit durch Mitarbeiter der Polizei und des Straßenverkehrsamtes an allen teilnehmenden Schulen durch Verteilen von Flyern, Informationsgespräche vor Ort und vorwiegend mündlichen Verwarnungen.

Nähere Informationen sowie Materialien sind unter www.schulweg-safari.de erhältlich.



Außerschulische Lernangebote

2/A

Mit außerschulischen Lernangeboten können Kommunen und Kreise wirksam die Schulen beim Thema Verkehrserziehung unterstützen. Bei Angeboten mit dem Themenschwerpunkt „richtiges Verhalten im Verkehr“ können Ordnungsämter einen eigenen Beitrag leisten ▶ vgl.

Seite 39, 2/A.

Fahrradsicherheitskampagnen

2/C

Besonders an weiterführenden Schulen ist die Sicherheit von Fahrradfahrern und Fahrrädern ein wichtiges Thema. Mit Hilfe von Kampagnen, die aus verschiedenen schulinternen und -externen Elementen bestehen sollten, können Sicherheitsdefizite abgebaut werden. Ordnungsämter können sich insbesondere bei der Kontrolle der Fahrradsicherheit einbringen.

Ziel und Idee

Kampagnen zur Fahrradsicherheit sollten gemeinsam von Schulen, Polizei und Ordnungsämtern sowie ggf. auch weiteren Partnern wie der Verkehrswacht geplant und umgesetzt werden. Da Beleuchtung und Sichtbarkeit beim Radfahren häufig sicherheitskritische Themen sind, bietet es sich an, eine Kampagne im Herbst zum Beginn der dunklen Jahreszeit durchzuführen. Gerade zu diesem Themenschwerpunkt bieten viele Akteure wie die Verkehrswacht, die Unfallkassen sowie Verkehrsverbände Materialien und sonstige Unterstützung an.

Hinweise zur Umsetzung

Zu einer Kampagne sollte die Behandlung des Themas im Unterricht, seine Vermittlung an die Eltern via Elternabend und Elternbriefe sowie auch die Kontrolle der Fahrräder und der Rad fahrenden Schülerinnen und Schüler gehören. Diese Kontrollen werden in der Regel ein Part der Ordnungsämter und der Polizei sein. In Absprache mit der Schule kann beispielsweise zu Schulbeginn oder nach Schulschluss die Verkehrssicherheit der Fahrräder, insbesondere das Funktionieren von Bremsen und Beleuchtungsanlage, kontrolliert werden. Dabei sollten auch die Kleidung der Schüler sowie der Sitz des Fahrradhelms Beachtung finden.

Unter pädagogischen Gesichtspunkten hat es sich bewährt, Schülerinnen und Schüler mit voll funktionstüchtigem Rad und passender Ausstattung ausdrücklich zu loben (ggf. mit kleinem Präsent), aber auch Fahrräder mit gravierenden Sicherheitsmängeln aus dem Verkehr zu ziehen bzw. die Mängelbeseitigung per Elternbrief einzufordern.

Das Netzwerk Schule und Mobilität Darmstadt hat 2012 das Projekt „RadLicht“ als Kern einer Fahrradsicherheitskampagne entwickelt. Das Projekt besteht aus mehreren Mitmachstationen, die von interessierten Schulen ausgeliehen werden können. Die Durchführung des Projektes bietet sich im Rahmen eines Aktionstages an, wobei sowohl Klassen- als auch Schulprojekte denkbar sind.

Beispiele

Die Stationen sind im Einzelnen:

- **Station 1: Was reflektiert?**
Wie reflektieren unterschiedliche Materialien am Körper und am Rad
- **Station 2: Wie hell leuchten die Leuchten (konventionell, Halogen, LED)?**
Selber treten und schauen, welches Licht die Reflektoren besser zum Leuchten bringt
- **Station 3: Wie gut sehe ich was im Dunkeln?**
Suche der Figuren in abgedunkeltem Raum
 - a) ohne Lichtquelle
 - b) mit mobilem Radlicht
- **Station 4: Bremsweg**
Wie weit ist der Anhalteweg (Reaktionszeit & Bremsweg) bei Tempo 30 & Tempo 50?

► Handlungsansätze für lokale Nahverkehrsgesellschaften

Lokale Nahverkehrsgesellschaften planen und gestalten das ÖPNV-Angebot. Schülerinnen und Schüler gehören zu ihren wichtigsten Kundengruppen. Im Schulischen Mobilitätsmanagement können sie sich ebenso wie die Verkehrsunternehmen bei verschiedenen Handlungsansätzen einbringen, die die ÖPNV-Nutzung sicherer und attraktiver gestalten helfen.

2/A Außerschulische Lernangebote

Mit außerschulischen Lernangeboten können Kommunen und Kreise wirksam die Schulen beim Thema Verkehrserziehung unterstützen. Bei Angeboten mit dem Themenschwerpunkt ÖPNV können Lokale Nahverkehrsorganisationen einen eigenen Beitrag dazu leisten. Ein erfolgreiches Beispiel ist die Mobilitätsberatung in Frankfurter Schulen, die seit 2003 von traffiQ durchgeführt wird ► vgl. Seite 39, 2/A.

3/C Busbegleiterausbildung

Ziel und Idee Die Idee der „Busbegleiter“ lehnt sich an das Konzept von Schülerlotsen an: Ehrenamtliche, geschulte Jugendliche oder Erwachsene sind als Fahrtenbegleiter im Schülerverkehr Ansprechpartner für Auskünfte und schlichten Konflikte.

Hierdurch wird die Verkehrssicherheit an Haltestellen und im Fahrzeug verbessert und der Vandalismus reduziert.

Hinweise zur Umsetzung Analog zu BusScout- und Buslotsen-Projekten in anderen Städten hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund ein Konzept zur Ausbildung von Bus- und Bahnbegleitern entwickelt und realisiert. Durch speziell ausgebildete Trainerinnen und Trainer und in Zusammenarbeit mit Polizei und Verkehrsunternehmen werden Schülerinnen und Schüler ab der 8. Jahrgangsstufe darin ausgebildet, Konfliktsituationen im ÖPNV zu moderieren und Vandalismus vorzubeugen. Ausbildungen finden in der Regel für eine bestimmte Schule statt, die das Busbegleiter-Konzept umsetzen möchte und die hierfür auch einen Vertrauenslehrer benennt, der die Busbegleiter dauerhaft betreut.

Der Nutzen von Busbegleiter-Konzepten liegt zunächst darin, dass die ÖPNV-Nutzung durch Schülerinnen und Schüler entspannter und sicherer wird und Vandalismusschäden reduziert werden. Darüber hinaus erlernen die Busbegleiter in ihrer Ausbildung wichtige soziale Kompetenzen. Ihr Selbstbewusstsein wird gestärkt; sie lernen aber auch, ihre Grenzen zu erkennen und sich Hilfe von außen zu holen. Das Engagement der Busbegleiter wird alljährlich von der Verkehrswacht Hessen im Rahmen eines Buslotsen-Wettbewerbs honoriert.

Der RMV bietet lokalen Nahverkehrsgesellschaften und Verkehrsunternehmen die Qualifizierung eigener Trainerinnen und Trainer an.

Beispiel Die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach ist bereits seit 2006 in der Ausbildung von Bus & Bahn-Begleitern entsprechend dem RMV-Modell aktiv. Seitdem wurden im Kreis Offenbach an 22 Schulen mehr als 500 Jugendliche der Jahrgangsstufe acht für die Tätigkeit als Bus & Bahn-Begleiter ausgebildet, an einigen Schulen bereits in der zweiten Schüलगeneration. Ziel der Kreisverkehrsgesellschaft ist es, die Ausbildung mittelfristig an allen weiterführenden Schulen im Kreis anzubieten.



Schulbezogene ÖPNV-Informationen

3/E

Durch die gezielte Verteilung von Informationen über das ÖPNV-Angebot werden Schulen, Schülerinnen und Schüler sowie Eltern besser informiert. Damit können pro-aktiv Probleme vermieden werden, die beispielsweise aus mangelnder Kenntnis des Fahrplans oder der Tarife entstehen. Zugleich wird den Schülerinnen und Schülern damit eine Wertschätzung entgegengebracht, die auch bei dieser Gruppe von Zwangs-ÖPNV-Kunden zu einem positiven Bild des ÖPNV beitragen kann.

Ziel und Idee

Als ÖPNV-Informationen haben sich insbesondere schulbezogene Fahrplanauszüge – sowohl als Haltestellenabfahrtspläne als auch als Linienfahrpläne der relevanten ÖPNV-Linien – bewährt. Lokale Nahverkehrsgesellschaften sollten den einzelnen Schulen jährlich zum Fahrplanwechsel Fahrpläne in einem zum Aushang geeigneten Format zur Verfügung stellen. Ggf. können Kommunen oder Verkehrsunternehmen den Schulen als Blickfang Haltestellenschilder mit kleinen Aushangvitruinen zur Verfügung stellen, die im Schulfoyer als Anlaufpunkt für ÖPNV-Informationen dienen.

Hinweise zur Umsetzung

Zur Verbreitung von ÖPNV-Informationen sollten Lokale Nahverkehrsgesellschaften nach Möglichkeit auch Tage der Offenen Tür nutzen, wie sie von den meisten weiterführenden und berufsbildenden Schulen für künftige Schülerinnen und Schüler angeboten werden. Ein Grundangebot kann dabei die Auslage von Informationen und Bestellscheinen für Schülerzeitkarten durch die Schule sein, aber auch eigene ÖPNV-Informationenstände bieten sich im Einzelfall an.

Ein weiterer, zeitgemäßer Informationskanal ist die Internet-Fahrplanauskunft. Lokale Nahverkehrsgesellschaften sollten Schulen gezielt ansprechen und motivieren, beispielsweise die Fahrplanauskunft des RMV mit Hilfe der angebotenen Homepage-Tools auf der schuleigenen Internetseite einzubinden.

Schließlich können Lokale Nahverkehrsgesellschaften für die Schulen in ihrem Bedienungsgebiet Tourenvorschläge für Tages- oder ggf. auch Mehrtages-Ausflüge mit dem ÖPNV entwickeln: Viele typische Ausflugsziele sind durchaus mit dem ÖPNV erreichbar, allerdings wird aufgrund von ungenügender Fahrplan- und Tarifkenntnis der Lehrkräfte meist ein Charter-Bus genutzt. Eine ortsbezogene Informationsbroschüre kann helfen, diese Informationsdefizite abzubauen.

In allen Fällen ist ein regelmäßiger direkter Kontakt mit den einzelnen Schulen sinnvoll und notwendig, um sicherzustellen, dass die bereitgestellten Informationen den Informationsbedürfnissen entsprechen und tatsächlich in der Schule an die Adressaten weitergegeben werden.

Beispiel Die Hanau LNO – Lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt Hanau – ist auf den Informationstagen verschiedener Hanauer Berufsschulen regelmäßig mit einem Informationsstand vertreten. Damit spricht sie gezielt eine Gruppe von Schülerinnen und Schülern an, die mit dem Erwerb des Führerscheins dabei ist, sich vom ÖPNV abzuwenden. Zugleich besteht in dieser Gruppe ein besonders hoher Beratungsbedarf, da je nach Alter und Ausbildungsgang bei Berufsschülern unterschiedliche Erstattungsansprüche für die Schülerzeitkarten bestehen.

3/F Koordination Schulen und ÖPNV

Ziel und Idee Ein guter Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist – vor allem in ländlichen Regionen – unersetzlich für einen funktionierenden Schulbetrieb. Umgekehrt machen Schüler gerade außerhalb der Großstädte einen wesentlichen Teil der Kunden im ÖPNV aus.

Doch die Beziehung zwischen Schule und ÖPNV ist in der täglichen Realität häufig getrübt: Oftmals gibt es Kapazitätsprobleme, die hohe Anforderungen an die Planung und vor allem an die fortwährende Anpassung des Transportangebotes und der Kapazität bedeuten. Eine Veränderung der Schulstruktur aufgrund der demografischen Entwicklungen oder verstärkten Nachmittagsangebote trifft auch den ÖPNV.

Daher sind eine enge und kontinuierliche Abstimmung und Koordination zwischen Schulen und ÖPNV sowie eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Akteuren erforderlich. Aufgrund der Spezifika des Themas ÖPNV und Schule sollte hierzu neben den breiter angelegten Akteursnetzwerken ▶ vgl. Seite 43, 3/G eine eigene Kommunikationsebene geschaffen werden.

Hinweise zur Umsetzung Ein Kommunikations- und Koordinationserfordernis zwischen Schulen und ÖPNV besteht auf drei Ebenen:

- Kurzfristige Änderungen im laufenden Schul- bzw. Fahrplanjahr.
- Periodische Veränderungen zum neuen Schuljahr bzw. zum Fahrplanwechsel.
- Langfristige Veränderungen im Zuge der Schulentwicklung und der Weiterentwicklung des ÖPNV.

Gerade die langfristigen Veränderungen werden angesichts des demografischen Wandels, des Wandels der Schulangebote (Stichwort Ganztagschulen) und der zunehmenden Sparzwänge im ÖPNV künftig an Bedeutung gewinnen.

Es erscheint daher sinnvoll und notwendig, eine regelmäßige Kommunikationsebene zwischen Schulen und ÖPNV – ggf. unter Einbeziehung von Schulbehörden und Verkehrsunternehmen – zu schaffen. Wichtig ist dabei insbesondere, den Schulen von Seiten der Lokalen Nahverkehrsorganisation einen kompetenten Ansprechpartner zu benennen, an den sie sich bei Fragen und Problemen wenden können.

Die Gesamthematik und einige praktische Ansätze wurden Ende 2010 eingehend auf einer Fachveranstaltung der ivm beleuchtet und diskutiert. Die Beiträge zu der Veranstaltung und eine Ergebniszusammenfassung sind auf der Internetseite der ivm zum Download verfügbar.

www.ivm-rheinmain.de

Die Stadtwerke Marburg haben 2003 eine „Kontaktstelle Schülerbeförderung“ eingerichtet, die als zentraler Ansprech- und Koordinationspartner zwischen Schulen und Verkehrsunternehmen fungiert. Aufgabe der Kontaktstelle ist es in erster Linie, Probleme und Konflikte bei der Schülerbeförderung zu identifizieren und einer individuellen Lösung zuzuführen. Im Rahmen dieser Tätigkeit werden zur Problemprevention auch ÖPNV-Schulen nach dem RMV-Prinzip durchgeführt und – mit Unterstützung der Polizei – Busbegleiter ausgebildet. Auch die aktive Information von Schulen über Fahrplanänderungen zählt zu den Aufgaben. Die Kontaktstelle ist zurzeit mit einer freien Mitarbeiterin besetzt.

Beispiel

Zur Problemlösung haben sich unterschiedliche Wege als erfolgreich erwiesen, wie die folgenden Beispiele zeigen:

- Bei generellen Elternbeschwerden über unpünktliche Busse werden die Eltern zunächst gebeten, ein „Pünktlichkeitstagebuch“ zu führen. Dadurch können einerseits Probleme mit einzelnen Kursen oder Fahrern genauer bestimmt werden; andererseits stellt sich häufig heraus, dass die Unpünktlichkeit von Bussen nur eine Schutzbehauptung von Kindern ist.
- Zu Schuljahresbeginn lenken Mitarbeiter der Stadtwerke die Schülerinnen und Schüler an einen zentralen Umsteigeknoten und informieren sie über ihre Fahrtmöglichkeiten. Dadurch können Überfüllungen der jeweils nächsten Anschlusskurse vermieden werden, da auch spätere Kurse noch ein pünktliches Erreichen der Schule gewährleisten.
- An einer Mittelpunktschule wurde gemeinsam mit verschiedenen Verkehrsunternehmen ein Haltestellenplan ausgearbeitet, um die zuvor chaotische Haltestellenbedienung zu ordnen und die Sicherheit zu verbessern.

Zentraler Erfolgsfaktor der Kontaktstelle ist nach eigenem Bekunden das aktive Zugehen auf Schulen und Verkehrsunternehmen und der Aufbau einer Vertrauensposition in dieser Rolle. Nach anfänglicher Gleichgültigkeit von Seiten einiger Schulen ist die Kontaktstelle mit ihren Beratungsangeboten mittlerweile zum festen Bestandteil der Schulorganisation im gesamten Kreis Marburg geworden. Die Bekanntheit und die Lösungskompetenz der Kontaktstelle haben dazu geführt, dass Probleme von Eltern, Schülern, Schulen und Verkehrsunternehmen bereits frühzeitig angesprochen werden und in der Regel für alle Beteiligten befriedigend gelöst werden können.

Erhebungen zu Mobilität

Bei Planungen und bei Diskussionen rund um die Mobilität von Schülern ist es hilfreich, zum Teil sogar notwendig, genauere Kenntnisse darüber zu besitzen, wie viele Schüler von wo und wann mit welchen Verkehrsmitteln zur Schule kommen. ▶ vgl. Seite 45, 3/I

3/I

Ziel und Idee

► Handlungsansätze für kommunale Verkehrsunternehmen

Kommunale Verkehrsunternehmen erbringen die ÖPNV-Leistungen und befördern täglich Tausende von Schülerinnen und Schülern. Im Schulischen Mobilitätsmanagement können sie sich ebenso wie die lokalen Nahverkehrsgesellschaften bei verschiedenen Handlungsansätzen einbringen, die die ÖPNV-Nutzung sicherer und attraktiver gestalten helfen.

1/A Gestaltung von Straßen und Wegen, Verkehrsregelung

Neben Straßen und Wegen gehören auch ÖPNV-Haltestellen zur Verkehrsinfrastruktur, die sicher und nutzerfreundlich gestaltet werden sollten. Vielerorts fallen Bau und Unterhaltung von Haltestellen in die Zuständigkeit der örtlichen Verkehrsunternehmen. Die formulierten Hinweise für Planungs- und Verkehrsbehörden gelten dann sinngemäß auch für Verkehrsunternehmen ► vgl. Seite 34, 1/A.

2/A Außerschulische Lernangebote

Mit außerschulischen Lernangeboten können Kommunen und Kreise wirksam die Schulen beim Thema Verkehrserziehung unterstützen ► vgl. Seite 39, 2/A.

Bei Angeboten mit dem Themenschwerpunkt ÖPNV können Verkehrsunternehmen einen eigenen Beitrag leisten. Ein typisches und verbreitetes außerschulisches Lernangebot ist die ÖPNV-Schule ► siehe unten.

2/B ÖPNV-Schule

Ziel und Idee ÖPNV-Schulen sind außerschulische Lernangebote (meist) der Verkehrsunternehmen, bei denen Schülerinnen und Schülern in Theorie und Praxis die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zur ÖPNV-Nutzung vermittelt werden. Im Vordergrund steht meist verkehrssicheres Verhalten an der Haltestelle und im Fahrzeug. Darüber hinaus gehören auch Fahrplanlesen und Tarifkenntnis zum Lehrstoff.

Hinweise zur Umsetzung In Zusammenarbeit mit dem RMV bieten Verkehrsunternehmen und Lokale Nahverkehrsgesellschaften vorrangig für Schülerinnen und Schüler der 4. und 5. Jahrgangsstufe ÖPNV-Schulen an. In einer vormittäglichen Unterrichtseinheit auf dem Betriebshof des Verkehrsunternehmens wird jeweils einer Schulklasse sicheres Verhalten am und im ÖPNV vermittelt. Gefahrenbremsungen und Vorführungen des „Toten Winkels“ veranschaulichen das mögliche Gefahrenpotenzial.

Die ÖPNV-Schulen werden auf Anforderung der Schulen durchgeführt, die zum Teil auch die Kosten tragen. Etwa 25 bis 30 ÖPNV-Schulen pro Jahr werden zurzeit in eigener Verantwortung des RMV durchgeführt, weitere unter der Regie der Verkehrsunternehmen und der Lokalen Nahverkehrsgesellschaften. Der RMV bezeichnet die ÖPNV-Schulen insgesamt als erfolgreiches und etabliertes Angebot, nach dem die Nachfrage weiter wächst.

Eine hervorragende Ergänzung zu den Unterrichtseinheiten, die verkehrssicheres Verhalten zum Gegenstand haben, sind die Unterrichtsmaterialien des RMV für die Grundschule. Darin werden in altersgerechter Weise wesentliche Grundfertigkeiten zur Nutzung von Bussen und Bahnen wie das Finden einer ÖPNV-Verbindung und der Erwerb eines Fahrscheins vermittelt.

In Darmstadt haben Polizei, HEAG Mobilo, DADINA und Staatliches Schulamt gemeinsam unter dem Titel Copilot ein Unterrichtskonzept für 5. Klassen entwickelt. Die Unterrichtseinheit ist so angelegt, dass die Lehrkräfte sie zum Beispiel im Rahmen einer Projektwoche einsetzen können. Die praktischen Übungen ermöglichen einen schnellen Transfer des Erlernten: Die Schüler können als Fahrgast – wie ein Copilot – durch verantwortungsvolles Handeln zu mehr Sicherheit in Bus und Bahn beitragen. Die Unterrichtseinheit ist auch voll in das Sicherheitstraining integriert, welches HEAG Mobilo als städtisches Verkehrsunternehmen den Schulen anbietet.

Beispiele

Busbegleiterausbildung

3/C

Busbegleiter tragen ähnlich wie Schülerlotsen zur Verbesserung der Sicherheit in Bussen und Bahnen bei. Neben Lokalen Nahverkehrsgesellschaften können sich auch Verkehrsunternehmen bei der Busbegleiter-Ausbildung engagieren ▶ vgl. Seite 48, 3/C.

Schulbezogene ÖPNV-Informationen

3/E

Schulbezogene ÖPNV-Informationen sind zur Kundenansprache und zur Vermeidung von Problemen bei der ÖPNV-Nutzung hilfreich. Zusammen mit Lokalen Nahverkehrsgesellschaften können auch Verkehrsunternehmen Aufgaben der Informationsvermittlung übernehmen ▶ vgl. Seite 49, 3/E.

Koordination Schulen und ÖPNV

3/F

Eine kontinuierliche Koordination und Kommunikation zwischen ÖPNV-Akteuren und Schulen ist ausgesprochen hilfreich, um Probleme auszuräumen bzw. gar nicht erst entstehen zu lassen. Verkehrsunternehmen sollten ihr Know-how in die Koordination zwischen Schulen und ÖPNV einbringen ▶ vgl. Seite 50, 3/F.

► Handlungsansätze für Schulämter

Schulämter der Landkreise und Städte sind unter anderem für die Gebäude und Ausstattung der Schulen sowie für die Schulentwicklung verantwortlich. In dieser Rolle können sie wichtige Beiträge zu den Handlungsansätzen des Schulischen Mobilitätsmanagements leisten.

1/F Fahrradabstellanlagen

Ziel und Idee Witterungsgeschützte und möglichst diebstahl- und vandalismussichere Abstellanlagen für Fahrräder an Schulen sind Voraussetzung für eine intensive Fahrradnutzung. Die Schulträger sollten im Rahmen der baulichen Entwicklung von Schulen Wert auf eine Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen legen, die diesen Anforderungen genügen.

Hinweise zur Umsetzung Fahrradabstellanlagen sollten möglichst auf dem Schulgelände, gut einsehbar und trotzdem sicher vor z. B. Schäden durch Spielen auf dem Schulhof sein.

Gegebenenfalls ist eine abschließbare Box oder Raum sinnvoll, zu dem radfahrende Schüler und Lehrer Zugang erhalten.

Das Fahrrad sollte sicher stehen und mit Rahmen und (Vorder-) Rad angeschlossen werden können. Die Fahrradabstellanlage sollte außerdem überdacht sein.

www.adfc.de
www.radland.steiermark.at Qualitätskriterien und weitere Hinweise für gute Fahrradabstellanlagen finden sich unter anderem auf den Internetseiten des ADFC sowie des österreichischen Bundeslandes Steier.

Neben Fahrradabstellanlagen können auch Fahrradwerkstätten für Schulträger ein Thema bei der Gebäudeentwicklung an Schulen sein.

Beispiel Einen Sonder- und in der Regel auch Problemfall bilden Grundschulen mit ihrem hohen Anteil an Rollern und Kickboards: im Unterschied zu Fahrrädern gibt es für diese Fahrzeuge auf dem Markt keine Abstellanlagen, die ein sicheres, diebstahlgeschütztes und zugleich bequemes Abstellen der Zweiräder ermöglichen.

In der Praxis haben sich für diesen Zweck Drahtzäune bewährt, wie sie auf vielen Schulgeländen ohnehin vorzufinden sind. Die Roller und Kickboards können mit dem Lenker in den Zaun eingehängt und dann an der Lenkerstange mit einem kurzen Ringschloss zuverlässig gesichert werden.

3/F Koordination Schulen und ÖPNV

Eine kontinuierliche Koordination und Kommunikation zwischen ÖPNV-Akteuren und Schulen ist ausgesprochen hilfreich, um Probleme auszuräumen bzw. gar nicht erst entstehen zu lassen. Da die Schulträger in der Regel auch die Schulbeförderungskosten übernehmen müssen, ist es wichtig, dass sie in die Koordination zwischen Schulen und ÖPNV eingebunden sind

► vgl. Seite 50, 3/F.

3/G Netzwerkbildung

Die Aktivitäten im Bereich des Schulischen Mobilitätsmanagements können effizienter und wirkungsvoller werden, wenn die Akteure miteinander vernetzt sind. Als Koordinatoren von Netzwerkaktivitäten kommen auch Schulämter in Frage. ► vgl. Seite 43, 3/G

Verankerung Schulisches Mobilitätsmanagement in Plänen

3/H

Um den Stellenwert des Schulischen Mobilitätsmanagements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu unterstreichen und der Beschäftigung mit dem Thema eine auch formale Legitimation zu geben, ist es sinnvoll, Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements in Plänen und Strategien zu verankern. Von Bedeutung ist dabei insbesondere die politische Beschlussfassung über die jeweiligen Pläne, da sie dem Schulischen Mobilitätsmanagement den gebührenden Stellenwert sowohl verwaltungsintern als auch in der Außenwirkung verleiht.

Ziel und Idee

Als Fachplanung im Bereich Schule bieten sich insbesondere die in Fünf-Jahres-Zyklen aufzustellenden Schulentwicklungspläne an, um Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements zu verankern.

Hinweise zur Umsetzung

Wie generell in verkehrsplanerischen Prozessen sollte der Maßnahmendefinition eine Analyse und Problembeschreibung vorangehen. Hier kann im einfachsten Fall eine Checkliste zum Stand der Aktivitäten in den verschiedenen Maßnahmenfeldern ausreichen ▶ Seite 73, Anhang. Darauf aufbauend sollten die Maßnahmen beschrieben werden, die in Zukunft verfolgt und umgesetzt werden sollen.

Da viele Handlungsansätze des Schulischen Mobilitätsmanagements nur von verschiedenen Akteuren gemeinsam wirksam umgesetzt werden können, ist es wichtig, diese in den mittlerweile üblichen Beteiligungsverfahren in die Aufstellung der Pläne einzubinden.

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg geht in seinem „Schulentwicklungsplan 2010 – 2015“ ausführlich auf Verkehrserziehung sowie Angebote und Maßnahmen im Bereich Schule und Mobilität. Er bekundet damit ausdrücklich das Interesse, „das Thema Schule und Mobilität in den Schulentwicklungsplänen zu vertiefen und so Meilensteine für die Entwicklung in diesem Bereich zu setzen.“

Beispiele

Zum Thema Verkehrserziehung werden für Primar- und Sekundarstufe die wesentlichen Bildungsziele formuliert. Ferner werden die Aktivitäten des Landkreises als Träger der Jugendverkehrsschulen definiert und die drei Jugendverkehrsschulen im Kreisgebiet werden mit ihrer Lage und Ausstattung beschrieben.

Ein weiteres Kapitel betont unter der Überschrift „Schule und Mobilität“ die Bedeutung dieses Themenfeldes für Verkehrssicherheit, Gesundheitsförderung, Lernförderung, soziales Lernen und Umweltschutz. Insgesamt elf Handlungsansätze zu Schule und Mobilität werden anschließend kurz beschrieben. Für jedes Handlungsfeld wird ferner dargestellt, welche Maßnahmen der Kreis ergreift bzw. plant und welche Angebote in diesen Handlungsfeldern bestehen bzw. entwickelt werden sollen: qualitätvolle Fahrradabstellanlagen, Fahrradwerkstätten, Jugendverkehrsschulen, Gemeinsame Planung Schulen und ÖPNV, Durchführung von Busschulen, Ausbildung Bus- und Bahnbegleiter, Mobilitätsbildung, Mobilitätsberatung für Schulen, Erstellung und Reproduktion von Schulwegplänen, Aktion Zu Fuß zur Schule und Aktion Bus auf Füßen.

► Handlungsansätze für Jugendämter

Jugendämter haben in ihrer Arbeit eine Vielzahl von Berührungspunkten mit Kindern und Jugendlichen und deren Mobilität. Im Schulischen Mobilitätsmanagement sind sie im Sinne einer vernetzten Kinder- und Jugendarbeit ein wichtiger Partner.

2/A Außerschulische Lernangebote

Mit außerschulischen Lernangeboten können Kommunen und Kreise wirksam die Schulen beim Thema Verkehrserziehung unterstützen.

Für Jugendämter bietet es sich insbesondere an, in ihrem laufenden Programm zur Kinder- und Jugendförderung oder auch bei Ferienspielen verkehrs- und mobilitätsbezogene Aktionen einzubauen. Beispiele sind Stadtrallyes, Fahrradausflüge oder Bewegungsparcours für Rad und Roller ► vgl. Seite 39, 2/A.

3/G Netzwerkbildung

Für die Rolle der Koordination von Netzwerkaktivitäten kommen auch Jugendämter in Frage. Ein erfolgreiches Beispiel hierfür ist das Kinderbüro in Karlsruhe ► siehe Seite 43, 3/G.

ANHANG & VERZEICHNISSE

Kontakte und Adressen

Quellen

Handlungshilfe Schulmobilitätsplan

Checkliste für Kommunen

Kontakte und Adressen

Planerheft Schulwegsicherung, Empfehlungen Nr. 14, 2004

Hinweise zu Unfallauswertung, verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen, Schulbusverkehr, Erstellung von Schulwegplänen für die Primarstufe, Schulwegsicherung für Sekundarstufe sowie Praxishinweise.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer (www.vtiv.de)
Friedrichstr. 191, 10117 Berlin

in Zusammenarbeit mit:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (www.dvr.de)
Beueler Bahnhofplatz 16, 53222 Bonn

Berlin 2004, Broschüre, 67 Seiten
Bezug über DVR oder unter: www.udv.de/uploads/tx_udvpublications/Web_komp_Akt_SWS_Planer_neu_2010.pdf

Neue Schule – neue Wege.

Informationen zur Schulwegsicherung für Eltern, Schulen und Behörden, 2006

Sicherheitsorientierte Erziehungs- bzw. Verhaltenshinweise für Eltern sowie Grundkonzepte zu Erstellung von Schulwegplänen und Radschulwegplänen; Planungshinweise zur sicheren Gestaltung von Radwegen und Bushaltestellen.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer (www.verkehrstechnisches-institut.de)
Friedrichstraße 191, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Berlin 2006, Broschüre, 40 Seiten
Bezug über DVR oder unter: www.udv.de/uploads/tx_udvpublications/nw_ns.pdf

Schulwegsicherung – Informationen für Eltern, 2010

Sicherheitsorientierte Erziehungs- bzw. Verhaltenshinweise sowie Grundkonzepte zu Erstellung von Schulwegplänen und Radschulwegplänen aus Elternsicht; Checklisten für Schulwegpläne und Musterbriefe.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Unfallforschung der Versicherer (www.udv.de)
Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Bezug über DVR oder unter: www.udv.de/uploads/tx_udvpublications/komp_Web_Final_2_Neuaufgabe_SWS_Elternheft_03_light.pdf

Der RMV macht Schule – Unterwegs mit Bus, Bahn & Co.

Die Materialien „Der RMV macht Schule – Unterwegs mit Bus, Bahn & Co.“ richten sich an 3. und 4. Klassen und sind thematisch und methodisch bunt gemischt. Sie verknüpfen allgemeines Hintergrundwissen zum Thema Mobilität und praxisbezogene Inhalte zum Bus- und Bahnfahren. Zwei Identifikationsfiguren im Alter der angesprochenen Schüler/-innen – Lena und Max – begleiten durch die Arbeitsbögen. Sie sind viel unterwegs mit Bus, Bahn & Co. und kennen sich bestens aus.

Mit Hilfe der drei Themenpakete können Schüler/-innen der 3. und 4. Klasse handlungsorientiert ihre eigene Mobilität erforschen und das Unterwegssein (nicht nur) mit öffentlichen Verkehrsmitteln entdecken. Unterrichtsmaterialien für die Schüler weiterführender Schulen sind beim RMV in Vorbereitung.

RMV GmbH, Kommunikation, Pressearbeit
Tel.: +49 (0)6192.294 112, Fax: +49 (0)6192.294 900
Email: unterrichtsmaterialien@rmv.de

Ordner mit umfangreichen Materialien für Schüler und Lehrer. Bestellung per Fax, Bestellformular unter: www.rmv.de/de/Fahrgastinfos/Weitere_Infos/54528/RMV-Unterrichtsmaterialien.html

Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung, 2003

Verkehrsregeln, bauliche Maßnahmen für sichere Schulwege sowie Hinweise für weitere Maßnahmen wie z. B. Schülerlotsendienste.

Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
Haroldstraße 4, 40213 Düsseldorf

Bezug unter: http://services.nordrheinwestfalendirekt.de/broschuerenservice/download/1603/orientierungshilfen_schulwegsicherung_2008.pdf

Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden

Der Leitfaden beschreibt den Erstellungsprozess eines Schulwegplans in vier Arbeitsschritten ganz konkret und versetzt auch Laien in die Lage, typische Verkehrssicherheitsprobleme zu erkennen. Durch Bereitstellung aller notwendigen Vorlagen für die verschiedenen Arbeitsschritte (u.a. Muster-einladung zur ersten Sitzung, Tagesordnung, Musterfragebogen, Auswertevorlagen, Checklisten für die Begehung, Musterschulwegplan, Verkehrssicherheitssymbole) wird die Arbeit sehr erleichtert und auf die individuellen und örtlichen Aspekte fokussiert.

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach
Email: info@bast.de

Bezug unter: www.svpt.uni-wuppertal.de/home/publikationen/schulwegplaene-leichtgemacht-der-leitfaden.html

Schulisches Mobilitätsmanagement – Leitfaden zur Stärkung der selbstständigen Mobilität

Guter Überblick über mögliche Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements sowie über bereits vorhandene Aktionen. Außerdem Materialien für die Schulanalyse und Verkehrsdetektive.

Stadt Graz, Mobilitätsmanagement
Projekte Leitfaden Schulisches Mobilitätsmanagement (www.graz.at)
A10/8 – Abteilung für Verkehrsplanung

Bezug unter: www.graz.at/cms/dokumente/10182131_2513599/eba4519a/Webversion_Leitfaden_SMM_2011.pdf

Dossier Mobilität – Aktiver Unterricht rund um die Fortbewegung

Projekttipps, Ideen und Anregungen für den Unterricht rund um das Thema Mobilität sowie Verlinkungen zu weiteren Materialien.

Stadt Zürich, Schulamt, Lehren und Lernen
Parkring 4, 8002 Zürich

Bezug unter: www.stadt-zuerich.ch/dossier-mobilitaet

www.curriculummobilitaet.de

Das Curriculum Mobilität ist ein Modell aus Niedersachsen zur Einbindung des Themas Mobilität in den Unterricht. Auf der Homepage gibt es Unterrichtsmaterialien und Projektvorschläge für verschiedene Unterrichtsfächer.

www.vcd.org

Der VCD hat in seinen Veröffentlichungen Unterrichtsbeispiele für die einzelnen Jahrgangsstufen zusammengestellt. Hier finden Lehrer und Erzieherinnen ausgearbeitete Lehrplan-Bausteine zur nachhaltigen Mobilität.

Projekte:

- Fahrrad! Fürs Klima auf Tour!: Jährliche virtuelle Radtour für Schulklassen mit Preisgewinnen.
- Zu Fuß zur Schule: Jährliche Aktion
- RADschlag: Unterrichtsmaterialien, Projektvorschläge, Klassenfahrten, Informationen zu Verkehrssicherheit etc.
- VCD Laufbus: kostenlose Kurzbroschüre zum Herunterladen oder Info-Poster gegen eine Versandkostenpauschale

www.klimaaktiv.at

Leitfäden, Projekttypen und Unterrichtsmaterialien rund um das Thema Mobilitätsmanagement für Schulen vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) Österreich.

www.verkehrswacht-medien-service.de

Gut gegliederte und informative Übersicht über das Angebot der Deutschen Verkehrswacht zum Themenfeld Verkehrserziehung mit Hintergrundinformationen, Bestell- und z.T. auch Downloadmöglichkeiten zu den verschiedenen Angeboten. Ratgeber, Unterrichts Anregungen und Projektideen strukturiert nach Klassenstufe und Verkehrsmittel.

www.verkehrssicherheit.nrw.de

Das Netzwerk verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen stellt Aktionsleitfäden und Fragebögen für Schulweg- und Radwegdetektive bereit. Es gibt umfassende Materialien, Vorschläge und Anleitungen zur Verkehrssicherheitsarbeit mit Schwerpunkt Schulen. Verschiedene Materialien und Leitfäden/Ratgeber u.a. zur Erstellung eines Schulwegratgebers und zu den Aktionen „Radwegdetektive unterwegs“ und „Schulwegdetektive unterwegs“.

www.beiki.de

Beiki.de ist ein interaktives, internetbasiertes Lernspiel für Kinder in der Sekundarstufe I. Sechs Lerntouren unter dem Titel „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ bieten Spiele, Informationen, Testaufgaben, Fragen zum Nachdenken und Vorschläge zum Erkunden und Forschen im Straßenverkehr.

Quellen

Amt für Lehrerbildung (AfL) [Hg.],

o.J.: Bildungsserver Hessen
www.lernarchiv.bildung.hessen.de

Behörde für Bildung und Sport (BBS) der Freien und Hansestadt Hamburg,

o.J.: Mobilitäts- und Verkehrserziehung
www.hamburger-bildungsserver.de/verkehrserz/infothek.phtml

Bleyer, Gunter

2008, Mobilität ab Klasse 5 – brauchen wir dafür Verkehrserziehung.
Vortrag beim 2. Hessischen Forum für Schulwegsicherheit am 01.11.2008 in Lich

Canzler, Weert

Die Neuerfindung des Autos. Zukunftsperspektiven der urbanen Mobilität
Vortrag beim Workshop „Zukunft der Mobilität“ am 02.11.2010 in Köln

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)

2009, Statistik – Makrodaten, Schülerunfälle. München.

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)

2011, Kinderunfallzahlen nicht tatenlos hinnehmen. Pressemitteilung vom 05.10.2011 in Bonn.
www.dvr.de/presse/informationen/2811.htm [29.11. 2011]

Deutsche Verkehrswacht [Hg.],

o.J.: Höheres Unfallrisiko durch Stubenhocker? 10 Thesen.
www.verkehrswacht-medien-service.de/diethesen.html [20.10.1011]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) [Hg.]

2002, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) [Hg.]

2003, Empfehlungen für die Anlagen des Öffentlichen Verkehrs (EAÖ). Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) [Hg.]

2006, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) [Hg.]

2010, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) [Hg.]

2010, Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) [Hg.]

2011, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)

und Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer [Hg.]

2004, Schulwegsicherung – Informationen für Eltern. Berlin.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)

1998, Schulwegsicherung. Maßnahmen, Analysen, Schulwegpläne. Köln.

Hessisches Kultusministerium (HKM)

o.J.a: Schule und Gesundheit. GQ-Instrument Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
www.schuleundgesundheit.hessen.de/zertifizierung/gq-instrumente.html

Hessisches Kultusministerium (HKM)

o.J.b: Lehrpläne für die Schulen des Landes Hessen
<http://lernarchiv.bildung.hessen.de/lehrplaene/>

Hessisches Kultusministerium (HKM)

2012, Hessisches Schulgesetz in der Fassung vom 14.06.2005 (GVBl. I S.441),
zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.12.2012 (GVBl. I S.645)

Hessisches Ministerium des Inneren (HMI)

2010, Gemeinsamer Erlass „Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung durch Schulen und Polizei“
des HMI und des HKM vom 04. Januar 2010, StAnz., 1/2010 S.8

Infas/DLR

Mobilität in Deutschland 2008 – Kurzbericht. Bonn/Berlin 2010
Mobilität in Deutschland 2008 – Tabellenband Hessen. Bonn/Berlin 2010

ivm/UKH

Analyse des Mobilitätsverhalten und des Unfallgeschehens bei Schülern
Frankfurt 2011, unveröffentlicht

Kultusministerkonferenz (KMK) vom 17.06.1994

Empfehlungen zur Verkehrserziehung. Bekanntmachung vom 15.12.1994
304-82 112 KMK (SVBl. 1/1995 S.3).

Limbourg, Prof. Dr. Maria

2010, Kinder unterwegs im Straßenverkehr.
In: Unfallkasse Nordrhein-Westfalen: Prävention in NRW 12. Düsseldorf.

Limbourg, Prof. Dr. Maria

2006, Mobilität im Kindesalter. Essen.

Umweltbundesamt (UBA) [Hg.]

2008, Nachhaltige Mobilität in der Schule. Beratungsleitfaden für allgemeinbildende Schulen. Dessau.

Universität Lüneburg, Institut für Integrative Studien (INFIS),

o.J.: Curriculum Mobilität.
www.curriculummobilitaet.de

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD),

o.J.: Fahrrad! Fürs Klima auf Tour.
www.klima-tour.de/co2sparcomputer.html [29.11.11]

Woll, Alexander

2008, (Un-)Bewegte Kinder? Wie körperlich aktiv sind Kinder und Jugendliche in Deutschland?
Vortrag bei der 8. Fachkonferenz „Junge Menschen und Mobilität“ am 26. und 27.11.2008 in Stuttgart.

Handlungshilfe Schulmobilitätsplan

Überblick Projektlauf

Für jede einzelne Schule gliedert sich dann der Ablauf des Projekts in fünf Phasen (Abb 9).



Abb. 9 Programmablauf im Überblick

Am Beginn steht eine Startphase, in der eine bilaterale Vereinbarung zwischen Schule und Netzwerk über die Erstellung eines Schulwegplans abgeschlossen wird. Die folgenden Arbeitsphasen teilen sich in zwei Stränge, von denen sich einer mit dem Schulwegplan selbst beschäftigt und der andere mit der Einbettung von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in Unterricht und Schulleben.

Die zweite Phase umfasst eine Bestandsanalyse. Für den Schulwegplan werden alle wichtigen Informationen zur Schulwegesituation zusammengetragen. Diese Phase eignet sich gut, um Kinder in einem Unterrichtsprojekt zu beteiligen. Bezüglich des Curriculums wird im Kollegium erhoben, wie Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung bislang im Unterricht verankert sind.

In der folgenden dritten Phase werden auf Basis der Analyseergebnisse Entwürfe für den Schulwegplan bzw. ein schulbezogenes Curriculum erstellt.

Die Phase 4 umfasst die Abstimmung der Entwürfe innerhalb der Schule sowie auch – für den Schulwegplan – mit externen Partnern wie der Polizei.

In der abschließenden fünften Phase wird der Schulwegplan kartographisch umgesetzt und die Regelungen zu Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung werden formal verankert sowie ggf. im Rahmen einer Schule&Gesundheit-Zertifizierung bestätigt.

Arbeitsprogramm

Die Startphase umfasst ein Gespräch zwischen der Kommune und der Schulleitung sowie ggf. weiteren Vertretern der Schulgemeinde. Inhalt ist die schulspezifische Abstimmung des Programmblaufs (u.a. Form der Beteiligung von Schülern und Eltern bei der Bearbeitung) und die Klärung ggf. noch offener Fragen. Ergebnis ist die Unterzeichnung eines „Letter of Intent“, in dem beide Seiten ihre Zusammenarbeit im Sinne des Programms bekräftigen. Start

Die Analyse stützt sich auf eine Checkliste ► Seite 67, Anhang, in der für das Thema Schule und Mobilität relevanten Felder angesprochen werden: Analyse

- allgemeine Rahmenbedingungen (Schulform, Schülerzahl, Schulzeiten usw.)
- verkehrliche Rahmenbedingungen im Umfeld der Schule und an der Schule selbst,
- Behandlung von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schulgemeinde und im Unterricht sowie
- wahrgenommene Probleme im Themenfeld Mobilität und Verkehr.

Die Checkliste ist als thematischer Orientierungsleitfaden bei der Erstellung einer Dokumentation zu Mobilität und Verkehr zu verstehen, der durch weitere Aspekte ergänzt werden kann. Die Angaben in der Checkliste sollen und müssen durch zusätzliche Dokumente wie bspw. Stadtplanausschnitte, Beschreibungen, einzelner Sachverhalte, Fotos der Verkehrssituation bei Schulbeginn u.v.m. vervollständigt werden.

Die in der Checkliste abgefragten Inhalte können sinnvoll nur gemeinsam von Schule und Kommune zusammengetragen werden. Dabei bietet sich folgende Aufgabenverteilung an:

- A/Allgemeine Rahmenbedingungen: Ausfüllen durch Schulleitung an Hand eigener Unterlagen (u.a. LUSD).
- B/Verkehrliche Rahmenbedingungen: Ausfüllen durch Kommune mit Unterstützung der Schule mit Hilfe von Ortsterminen, Befragungen der Eltern und Schüler sowie ggf. Schülerprojekten.
- C/Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung: Ausfüllen durch Schule (ggf. interne Abfrage) im Dialog mit Kommune.
- D/Problemlagen: Ausfüllen durch Schule im Dialog mit Kommune, idealer Weise unter Einbeziehung von Eltern- und Schülervertretungen (z. B. Themensitzung von Schulkonferenz, Schulelternbeirat).

Einen Schwerpunkt der Analysen bildet die Erhebung der Schulwegsituation, da diese Grundlage für den Entwurf des Schulwegplans ist.

Ergebnis der Phase 2 ist ein vollständiges Bild über alle relevanten Aspekte zum Thema Mobilität an der betrachteten Schule. Eine Dokumentation der identifizierten verbesserungswürdigen Stellen auf den Schulwegen wird innerhalb der Planungs- und Verkehrsbehörden ausgewertet, so dass hier ggf. verkehrsregelnde und/oder bauliche Maßnahmen ergriffen werden können.

Auf Basis der Analyseergebnisse werden ein Entwurf des Schulwegplans sowie ein Entwurf des Curriculums erstellt. Entwurf

Der Entwurf des Schulwegplans erfolgt durch die Kommune. In die Kartengrundlage des Stadtplans werden hierfür die in ► Anhang/Legende zusammengestellten Inhalte eingetragen. Für Gefahrenstellen werden kurze Hinweistexte verfasst. Der Hand-Entwurf wird anschließend durch das kommunale Vermessungsamt kartographisch umgesetzt.

Der Entwurf des Curriculums wird durch die Schulleitung bzw. durch entsprechend beauftragte Lehrerinnen und Lehrer erstellt. Die Kommune liefert hierzu Anregungen und Beispiele.

- Abstimmung Die im vorangegangenen Schritt erstellten Entwürfe bedürfen vor der abschließenden Fertigstellung der Abstimmung. Der Schulwegplan ist insbesondere mit der kommunalen Straßenverkehrsbehörde sowie mit der zuständigen Polizeidirektion abzustimmen. Das Abstimmungsverfahren erfolgt durch die Kommune. Das Curriculum bedarf der schulinternen Abstimmung innerhalb des Kollegiums sowie ggf. mit dem Elternbeirat und der Schulkonferenz.
- Fertigstellung Nach erfolgter Abstimmung und ggf. erforderlicher Modifikation wird der Schulwegplan durch das Vermessungsamt kartographisch fertiggestellt und kann vervielfältigt werden. Analog dazu wird das Curriculum schulintern – beispielsweise im Schulprogramm – verankert. Für mehrere Schulen zusammengefasst kann die Kommune ergänzend eine Schulung und Weiterbildung für Lehrerinnen und Lehrer anbieten bzw. veranlassen.

Ressourcenbedarf

Aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten der Schulen bedarf das Thema Mobilität der externen Unterstützung.

Der externe Arbeitsaufwand zur Erstellung eines Schulmobilitätsplans an einer Schule kann anhand vorliegender Erfahrungen wie nachfolgend angegeben geschätzt werden.

PHASE	ARBEITSTAGE
1 – Start	0,5 bis 1
2 – Analyse	2 bis 4
3 – Entwurf	1 bis 3
4 – Abstimmung	1 bis 2
5 – Fertigstellung	1 bis 2
SUMME	5,5 BIS 12

Kosten entstehen ferner zum Vervielfältigen der fertigen Schulwegpläne.

Checkliste Schulmobilitätsplan

Mobilität an Schulen

(zu Phase 2 – Analyse)

Schule _____ Adresse _____

Allgemeine Rahmenbedingungen

A

Schule

1. Schulform(en) am Standort:

- Grundschule Haupt-/Realschule Gesamtschule Gymnasium

Sonstiges: _____

2. Anzahl Schüler je Klassenstufe:

Klasse 1 _____ Klasse 2 _____ Klasse 3 _____ Klasse 4 _____
Klasse 5 _____ Klasse 6 _____ Klasse 7 _____ Klasse 8 _____
Klasse 9 _____ Klasse 10 _____ Klasse 11 _____ Klasse 12 _____

3. Anzahl Lehrer: _____ Anzahl sonstiges Personal: _____

4. Schulbeginn: _____ : _____ Uhr

Schulende: _____ : _____ Uhr

5. „Wochenganglinie“ von Schulbeginn und Schulende mit Anzahl Schüler

separate Darstellung

6. Einzugsbereich der Schule

Bei Grundschulen: Karte mit Schulbezirk und Anzahl der Schüler außerhalb des Schulbezirks.

Bei weiterführenden Schulen: Liste mit Anzahl der Schüler nach Wohnort-Postleitzahlen;

ersatzweise Nennung der Orte, aus denen die Schüler kommen

Betreuungsangebote

7. Gibt es Betreuungseinrichtungen am Standort?

- ja nein

Wenn nein, wo liegen die wichtigsten zugeordneten Betreuungseinrichtungen?

Eintragen in Stadtplan

8. Öffnungszeiten Betreuung am Standort:

Morgens: _____ bis _____ Uhr

Nachmittags: _____ bis _____ Uhr

9. Anzahl der Schüler in den Betreuungseinrichtungen:

Vor Schulbeginn: _____ Nach Schulende: _____

10. Anzahl der Schüler in den Betreuungseinrichtungen,

ggf. differenziert nach Klassenstufen: _____

11. Angebotene AGs am Nachmittag:

Beschreibung mit Anzahl AGs, Anzahl Schüler, Dauer der AGs, ggf. Orte außerhalb der Schule

B Verkehrliche Rahmenbedingungen

Pkw-Parkplätze

12. Anzahl schuleigener Stellplätze (auf eigenem Gelände):

13. Auslastung der schuleigenen Stellplätze:

- überlastet gut ausgelastet geringe Auslastung

Wer nutzt die Parkplätze?

14. Ist für diese Stellplätze eine Nutzungsberechtigung erforderlich?

- ja nein teilweise

Wenn ja oder teilweise: Wer kann eine Nutzungsberechtigung unter welchen Voraussetzungen bekommen (Lehrer, Schüler, sonst. Angestellte (z. B. Hausmeister), sonstige)?

Wie lange ist sie gültig? _____

Wie wird sie in der Praxis befolgt? _____

15. Parkraumsituation im Umfeld der Schule:

Allgemeine Beschreibung nach Art des Parkraums, Parkraumangebot, Entfernung zur Schule, ...

Auslastung: überlastet gut ausgelastet geringe Auslastung

Bewirtschaftung: ja nein

16. Kurzparkmöglichkeiten für Hol-/Bringdienste von Eltern:

Allgemeine Beschreibung nach Art des Parkraums, Parkraumangebot, Entfernung zur Schule, ...

Fußwege

17. Qualität der Fußwegesituation im Umfeld der Schule:

Eintragen in Stadtplan

Breite der Fußwege: ausreichend zu gering, im Bereich

Querungsmöglichkeiten: ausreichend mangelhaft, im Bereich

Behinderung durch parkende Autos, Mülltonnen usw. im Bereich _____

Sonstiges: _____

Roller- und Radverkehr

18. Abstellanlagen:

Beschreibung mit Anzahl, Art & Qualität, Nähe zum Eingang und Eigenschaften bzgl. Wetter-, Vandalismus- und Diebstahlschutz, differenziert nach Fahrrad- und Roller-/ Kickboard-Abstellmöglichkeiten

19. Zugangsbeschränkungen zu den Fahrradabstellanlagen:

- ja nein

Wenn ja: welcher Art ist die Zugangsbeschränkung? _____

20. Auslastung Fahrradabstellanlagen:

- überlastet gut ausgelastet geringe Auslastung

21. Lage der Schule im Verkehrsnetz:

[Eintragen in Stadtplan](#)

- an Hauptstraße an Nebenstraße

22. Qualität der Radverkehrssituation im Umfeld der Schule:

[Eintragen in Stadtplan](#); [Beschreiben: eigene Radverkehrsanlage, keine Radverkehrsanlage und geringes Kfz-Verkehrsaufkommen/Geschwindigkeit \(Tempo 30\), keine Radverkehrsanlage und hohes Kfz-Verkehrsaufkommen](#)

23. Breite der Radverkehrsanlagen:

- ausreichend zu gering, im Bereich

Öffentlicher Personenverkehr

24. Entfernung des Eingangs der Schule zur nächsten Bus-/S-Bahn-Haltestelle:

- <250m 250-500m 501-750m
 751-1000m 1001-1500m >1500m

25. Wie ist die Qualität der Haltestelle?

(z. B. ist eine Überdachung vorhanden? Ist genug Platz zum Warten?)

26. Wie viele Minuten vor Schulbeginn treffen die Busse in der Regel ein?

- <5 min 6-15min 15-20min >20min

27. Wie lange müssen die Schüler in der Regel nach Schulende auf den Bus warten?

28. Gibt es entlang der zur Schule führenden ÖV-Linien Haltestellen unzureichender Qualität?

(z. B. fehlende Überdachung, unzureichende Warteflächen, schlechte Einsehbarkeit, ...)

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

C

29. Gibt es eine/n Schulbeauftragte/r für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung?

- ja nein

Wenn ja: welche spezifischen Qualifikationen hat diese/r?

30. Gibt es eine Kooperation mit „zuliefernden“ Kitas bzw. Grundschulen, in der Fragen des Schulwegs angesprochen werden?

- ja nein

Beschreibung

31. Gibt es einen Schulwegplan?

- ja, erstellt im Jahr _____ nein

Wenn ja, wann und wie wird der Schulwegplan an die Eltern vermittelt?

- vor Schulbeginn in den ersten zwei Wochen nach Schulbeginn
 auf Anfrage gar nicht
 sonstiges: _____
-

32. Gibt es einen speziellen Radschulwegplan?

- ja, erstellt im Jahr _____ nein

Wenn ja, wann und wie wird der Schulwegplan an die Eltern vermittelt?

- vor Schulbeginn in den ersten zwei Wochen nach Schulbeginn
 auf Anfrage gar nicht
 sonstiges: _____
-

33. Gibt es Gehgemeinschaften, Laufbusse etc. ?

- ja nein

Wenn ja, wer hat diese initiiert? _____

34. Gibt es Schülerprojekte im Bereich Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung?

- ja nein

Beschreibung

35. Gibt es eine Schulvereinbarung Schule – Eltern, in der Fragen des Schulwegs angesprochen sind?

- ja nein

Beschreibung

36. Wie wird Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den einzelnen Klassenstufen behandelt?

- Es gibt ein schulbezogenes Curriculum

Beschreibung

- je nach Bedarf in Eigenverantwortung der Lehrkräfte

Beschreibung: Inhalte nach Klassenstufen

- gar nicht

37. Wie ist Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulprogramm verankert?

Beschreibung

38. Liegt ein S&G-Teilzertifikat Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung vor?

- ja nein wird angestrebt

39. Mit welchen externen Partnern besteht Kontakt, mit welchen wird regelmäßig kooperiert?

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="radio"/> Verkehrswacht | <input type="radio"/> ADFC | <input type="radio"/> Stadtschulamt |
| <input type="radio"/> Jugendverkehrsschule | <input type="radio"/> VCD | <input type="radio"/> Staatliches Schulamt |
| <input type="radio"/> Polizei | <input type="radio"/> RMV | <input type="radio"/> Vermessungsamt |
| <input type="radio"/> Fahrradwerkstatt | <input type="radio"/> Amt für Umwelt, Energie und Mobilität | |
| <input type="radio"/> Straßenverkehrsbehörde | <input type="radio"/> Amt für Stadtplanung und Baumanagement | |

Sonstige: _____

Ihre Ansprechpartner: _____

Handlungsbedarf

D

40. Welche Themen werden von den verschiedenen Akteuren (Schulleitung/Lehrer, Schüler, Eltern) als
verbesserungsbedürftig bzw. -fähig empfunden und warum?

Mögliche Themen:

- Verkehrssituation zu Schulbeginn
- Verkehrssituation zu Schulende
- Pkw-Stellplatzsituation
- Haltemöglichkeiten für Pkw
- Behinderung durch „Elterntaxis“
- Sicherheit der Fuß-Schulwege einschließlich möglicher Probleme an Verkehrsinseln (Breite)
- Sicherheit der Rad-Schulwege
- Fahrrad-/Rollerabstellanlagen
- Bushaltestelle (u.a. Wartesituation)
- Buskapazität/Sicherheit im ÖV
- Abfahrzeiten der Busse nach Schulende
- Handhabung Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Sonstiges: _____

41. Welche Aktionen zu Verkehr und Mobilität wurden bereits durchgeführt bzw. sind geplant.

Legende Schulwegplan

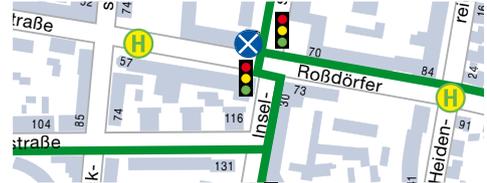
Schule

Deutlich optisch hervorheben (in vielen vorliegenden SWP nur schwer erkennbar)



Empfohlener Schulweg

Grüne Linie, durchgehend aus jedem Quartier von Treffpunkt/erstem Gefahrenpunkt bis zur Schule



Hauptverkehrsstraßen

Straßen mit zulässiger Geschwindigkeit > 30 km/h, die nicht an beliebiger Stelle gequert werden sollen, farblich hervorheben



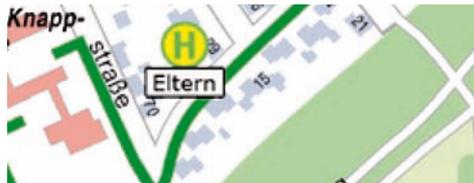
Treffpunkte

Quartiersweise geeignete Treffpunkte für Laufgemeinschaften



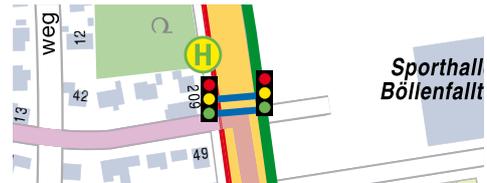
Elterthaltestellen

Geeignete, ggf. im Straßenraum gekennzeichnete Stellen, an denen Eltern halten und Kinder aus dem Auto lassen können



Bus- und Straßenbahnhaltestellen

StVO-Zeichen und Haltestellenname



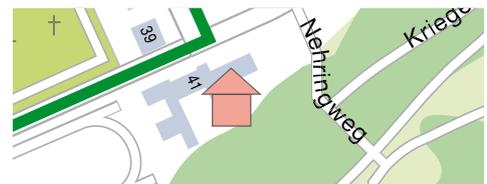
Besondere Gefahrenstelle

Hinweiszeichen im Plan und positiv formulierte textliche Verhaltenshinweise



Horte/Kitas

Deutlich optisch hervorheben



Checkliste für Kommunen

Systematisches Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche

Gestaltung von Straßen und Wegen

1/A

Wo stehen wir? _____

Was wollen wir erreichen? _____

Wer macht was?
Federführung / Unterstützung _____

Verkehrsregelungen

Wo stehen wir? _____

Was wollen wir erreichen? _____

Wer macht was?
Federführung / Unterstützung _____

Verkehrsüberwachung

1/B

Wo stehen wir? _____

Was wollen wir erreichen? _____

Wer macht was?
Federführung / Unterstützung _____

Elternhaltestellen

1/C

Wo stehen wir? _____

Was wollen wir erreichen? _____

Wer macht was?
Federführung / Unterstützung _____

1/D „Bus auf Füßen“-Haltestellen

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung/ Unterstützung

1/E Schulwegmarkierungen

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung/ Unterstützung

1/F Fahrradabstellanlagen

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung/ Unterstützung

1/G Fahrradwerkstätten

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung/ Unterstützung

Außerschulische Lernangebote

2/A

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung / Unterstützung

ÖPNV-Schulen

2/B

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung / Unterstützung

Fahrradsicherheitskampagnen

2/C

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung / Unterstützung

Schulmobilitätspläne

3/A

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung / Unterstützung

3/B Schülerradroutenplaner

Wo stehen wir? _____

Was wollen wir erreichen? _____

Wer macht was? _____
Federführung/ Unterstützung _____

3/C Busbegleiterausbildung

Wo stehen wir? _____

Was wollen wir erreichen? _____

Wer macht was? _____
Federführung/ Unterstützung _____

3/D Information und Beratung für Schulen und Kitas

Wo stehen wir? _____

Was wollen wir erreichen? _____

Wer macht was? _____
Federführung/ Unterstützung _____

3/E Schulbezogene ÖPNV-Informationen

Wo stehen wir? _____

Was wollen wir erreichen? _____

Wer macht was? _____
Federführung/ Unterstützung _____

Koordination Schulen und ÖPNV

3/F

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung / Unterstützung

Netzwerkbildung

3/G

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung / Unterstützung

Verankerung Schulischen Mobilitätsmanagement in Plänen

3/H

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung / Unterstützung

Erhebungen zu Mobilität

3/I

Wo stehen wir?

Was wollen wir erreichen?

Wer macht was?

Federführung / Unterstützung

Impressum

ivm GmbH
Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt am Main

Tel. +49 (0) 69 – 660 759 0
Fax. +49 (0) 69 – 660 759 90
www.ivm-rheinmain.de

Geschäftsführerin
Dipl.–Ing. Heike Mühlhans

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Landrat Ulrich Krebs

Idee & Projektleitung
Dipl.–Ing. Jens Vogel

Inhalt & Text
Verkehrslösungen Blees
Dr.–Ing. Volker Blees
Dipl.–Geogr. Greta Wieskotten
info@verkehrsloesungen.de
www.verkehrsloesungen.de

Gestaltung & Konzept
Tina Clemenz *Design
mail@tinaclemenz.de
www.tinaclemenz.de

Dieser Bericht wurde klimaneutral produziert.
Das Papier ist mit dem FSC-Siegel ausgewiesen.

Bildnachweis
© IstockPhoto images: Seite 1, 24, 25, 37, 45, 46, 49
© Stadt Frankfurt: Seite 46
© KVG Offenbach: Seite 49

Alle Inhalte dieses Handbuches einschließlich der Texte, Lichtbilder und Grafiken sind urheberrechtlich geschützt. Die Verwertung einschließlich der Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der vorherigen, schriftlichen Zustimmung des Urhebers, der ivm GmbH, Lyoner Straße 22, 60528 Frankfurt am Main.

ISBN 978-3-9816181-0-5 (PDF)
ISBN 978-3-9816181-1-2 (Druck)
Schutzgebühr 5,00 €



VERKEHRLÖSUNGEN BLEES



Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain



Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain

ISBN 978-3-9816181-0-5 (PDF)
ISBN 978-3-9816181-1-2 (Druck)
Schutzgebühr 5,00 €