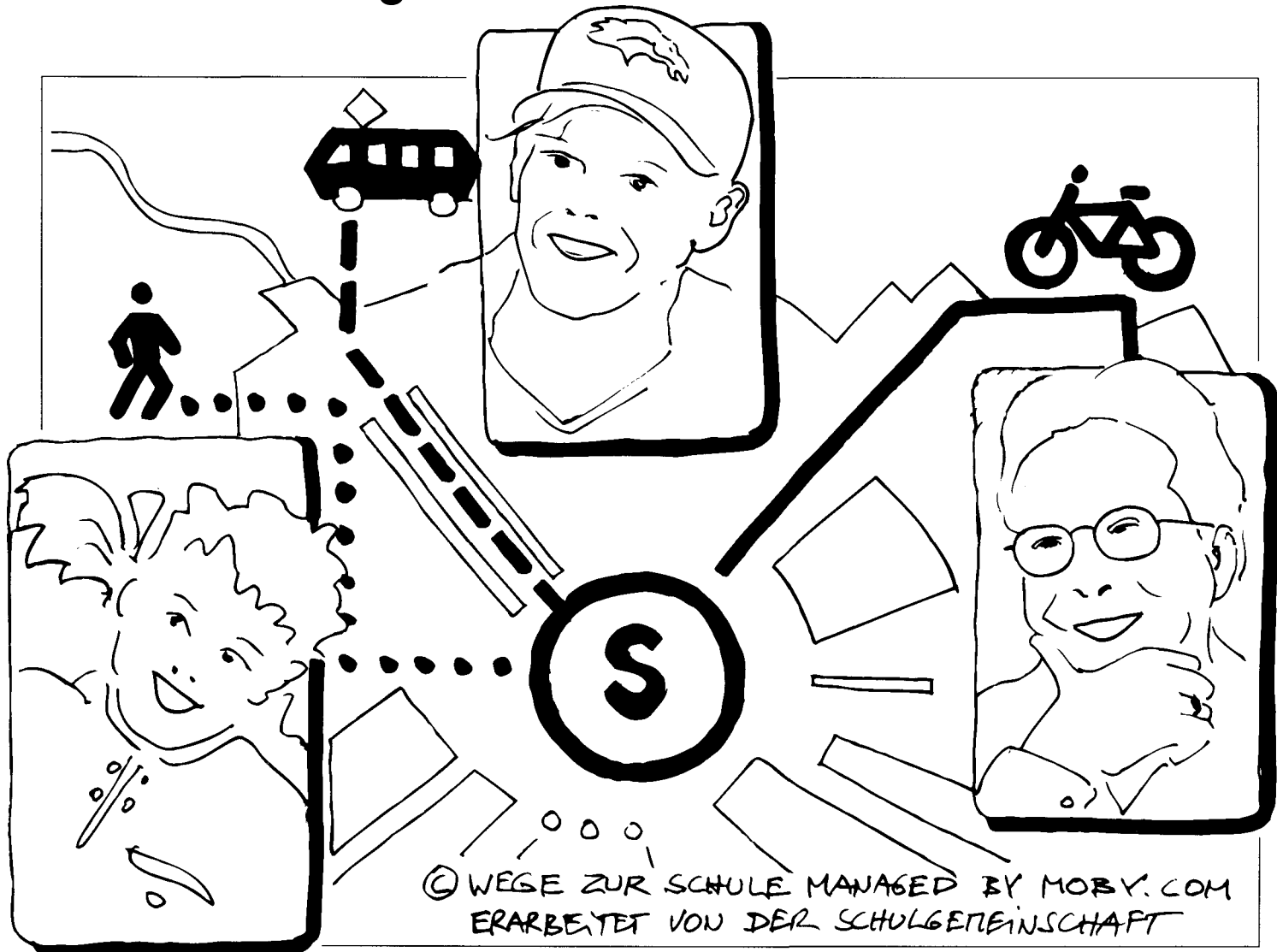


# Mobilitätsmanagement für Schulen Wege zur Schule neu organisieren



Quelle: VCÖ - Verkehrsclub Österreich - [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)



# Was Mobilitätsmanagement für Schulen ist

## Mobilitätsmanagement bringt nachhaltige Verkehrslösungen

Mobilitätsmanagement bedeutet, standortspezifische Mobilitätskonzepte für Objekte mit hohem Verkehrsaufkommen zu erarbeiten und umzusetzen. Solche Objekte sind neben Schulen auch Betriebe oder Betriebsansiedlungsgebiete, Einkaufszentren, Sportstätten, Amtsgebäude oder Krankenhäuser. Ziel des Mobilitätsmanagements ist eine möglichst sichere, kostengünstige und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs, der durch das jeweilige Objekt hervorgerufen wird.

### Mobilitätsmanagement beeinflusst direkt die Verkehrsnachfrage

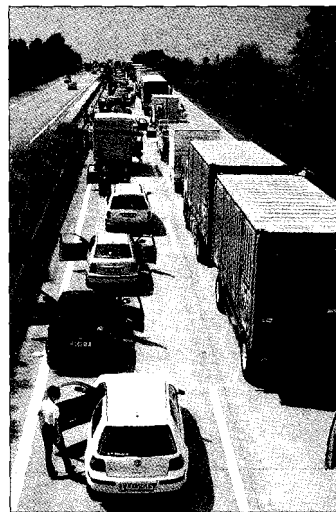
Herkömmliche Verkehrsplanung hat die Aufgabe, wachsende Verkehrsnachfrage, die durch politische Entscheidungen und durch die Verkehrsentwicklung vorgegeben ist, durch ein entsprechendes Angebot an Infrastruktur und Öffentlichem Verkehr zu bewältigen. Dagegen beinhaltet Mobilitätsmanagement in der Regel keine größeren Investitionen. Mobilitätsmanagement zielt in erster Linie darauf ab, durch Beratung und Koordination die Verkehrsnachfrage selbst zu beeinflussen und durch bessere Organisation und Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger das bestehende Verkehrsangebot effizienter zu gestalten. Angebots- und nachfrageorientierte Maßnahmen bilden ein integriertes Gesamtpaket.

Maßnahmen eines Nachfrage-Managements<sup>87</sup> bei Schulen wären zum Beispiel die Koordination von Schulbeginnzeiten mit Fahrplänen des Öffentlichen Verkehrs, Bewirtschaftung schuleigener Parkplätze, ruhige Arbeitsräume für Lehrende in der Schule oder persönliche Mobilitätsberatung. Zum Mobilitätsmanagement gehören auch angebotsorientierte Maßnahmen, zum Beispiel die bessere Verknüpfung von Schulbussen mit dem öffentlichen Linienverkehr, eine verbesserte Fahrrad-Abstellanlage, ein zusätzlicher Zugang ins Schulgelände, um Fußwege kurz zu halten, Reservierung von schuleigenen Parkplätzen für Fahrgemeinschaften oder verbesserte Regelungen für das Halten und Parken auf Straßen im Schulumfeld.

### Mobilitätsmanagement ist Teil der Verkehrspolitik

Mobilitätsmanagement umfasst zunehmend auch die politische Entscheidungsebene. Es gibt bereits kommunale Verkehrskonzepte und Generalverkehrspläne, die neben den „klassischen“ verkehrspolitischen Handlungsfeldern eigenständige Fachkonzepte zum Mobilitätsmanagement enthalten.<sup>64</sup>

Mobil sein muss nicht Autofahren heißen. Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, durch Diversifizierung der Verkehrsmittelwahl Verkehrsüberlastungen in den Ballungsräumen zu vermeiden und die Mobilitätschancen in den ländlichen Gebieten zu erhöhen.



### Was Mobilitätsmanagement bewirken soll<sup>719</sup>

- Verkehrsleistung einsparen (beispielsweise durch zweckmäßige Zuordnung von Wohn- und Arbeitsbeziehungsweise Schulstandort)
- Mobilitätsbedürfnisse kostengünstiger befriedigen
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Mobilität sichern (beispielsweise durch ein bedarfsgerechtes Fahrtenangebot und leicht zugängliche, erschöpfende Information über alle bestehenden Beförderungsmöglichkeiten)
- umweltverträgliche, intelligente Verkehrsmittelwahl bei allen am Verkehr Teilnehmenden fördern

### Welche Maßnahmen im Rahmen von Mobilitätsmanagement getroffen werden können<sup>10</sup>

- **Gehen**  
Fußwege attraktivieren, das Fußwegenetz verdichten, neue Zugänge und Verbindungen öffnen, Wartezeiten an Kreuzungen verringern, die Verkehrssicherheit erhöhen, den Winterdienst verbessern
- **Radfahren**  
Fahrradservice im Betrieb oder der Schule einrichten, Informationen über Radrouten anbieten, Diensträder anschaffen, Fahrraddiebstahlsicherungen anbieten, sichere und witterungsgeschützte Abstellplätze montieren. Imagekampagnen durchführen
- **Öffentlicher Verkehr**  
Maßgeschneiderte Angebote (z.B. Jobticket, Schüler-Netzkarte) vorsehen, Werk- oder Schülerverkehre in das reguläre öffentliche Verkehrsangebot integrieren, Schnuppertage anbieten. Fahrplan- und Linienninformation leicht zugänglich machen, Unterrichtszeiten und Fahrpläne abstimmen
- **Autoverkehr**  
Den Individualverkehr mit dem Öffentlichen Verkehr verknüpfen (Park & Ride), Stellplätze bewirtschaften, Fahrgemeinschaften anregen
- **Dienstreisen**  
Förderungen für Dienstfahrten im Auto und mit dem öffentlichen Verkehr einander angleichen, Kilometergeld nur in Ausnahmefällen vorsehen
- **Information und Beratung**  
Den Betroffenen individuelle Nutzenpotenziale vermitteln, Informations- und Diskussionsveranstaltungen organisieren, persönliche Mobilitätsberatung anbieten, die Inhalte des Mobilitätsmanagements öffentlichkeitswirksam darstellen, Projektwochen zum Thema Mobilität organisieren

## Mobilitätsmanagement nützt allen beteiligten Gruppen

### Nutzen für die Einrichtung, in der Mobilitätsmanagement eingeführt wird

- Kosten für Dienstwege können reduziert werden.
- Durch produktives Verwenden von Stellplatzflächen können bei Zubauten Grundstückskäufe vermieden werden.
- Bei entsprechender Vermarktung kann ein Prestigeerfolg erzielt werden.

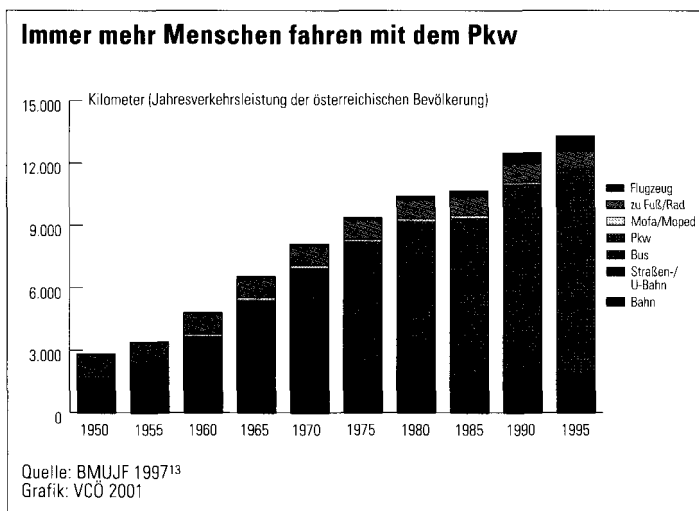
### Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden

- Mobilitätsmanagement zeigt Alternativen zum teuren Pkw (etwa öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrgemeinschaften) auf, die dem oder der Einzelnen viel Geld sparen helfen.
- Die Erreichbarkeit der Einrichtungen für Nichtmotorisierte und für die Bevölkerung in-

- Wartezeiten im Stau entfallen.
- Reisezeit kann verkürzt werden, weil die Stellplatzsuche entfällt. Wer wirklich auf das Auto angewiesen ist, bekommt einen Stellplatz.
- Familien können sich eventuell das Auto oder das Zweitauto sparen.

### Nutzen für die Allgemeinheit

- Die bestehende Infrastruktur wird besser genutzt, teure Kapazitätserweiterungen können vermieden beziehungsweise verschoben werden.
- Stau-, Unfall- und Umweltkosten werden reduziert;
- Flächenverbrauch und Bodenversiegelung durch Stellplätze werden eingedämmt.
- Die Reduktion des Stellplatzsuchverkehrs entlastet die Anwohnenden.



Der Anteil des Pkw an der Gesamtverkehrsleistung steigt überproportional. Mobilitätsmanagement kann die individuelle Mobilitätsentscheidung zu Gunsten anderer Verkehrsmittel beeinflussen.

## Mobilitätsmanagement bringt allen beteiligten Gruppen Vorteile

Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, dass individuelle Mobilitätsbedürfnisse sicher, umweltschonend und effizient abgewickelt werden. Durch das Mobilitätsmanagement profitieren sowohl die Verkehrsteilnehmenden Menschen als auch diejenigen, die die Kostenverantwortung für die Verkehrsinfrastruktur tragen (insbesondere die Einrichtung, durch die der Verkehr hervorgerufen wird). Schließlich profitiert auch die Allgemeinheit, wenn es durch Mobilitätsmanagement gelingt, Lärm und Schadstoffausstoß des Verkehrs zu verringern und Überlastungen der Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden. Auch wenn infolge von Mobilitätsmanagement individuelle Schlechterstellungen möglich sind (beispielsweise wenn Lehrende ihren Pkw nicht mehr direkt am Schulhaus abstellen können, weil dort Stellplätze für Fahrgemeinschaften reserviert sind), so ergibt sich doch in Summe ein Vorteil für alle Beteiligtegruppen.

## Mobilitätsmanagement wirkt durch Information und Bewusstseinsbildung

Damit Mobilitätsmanagement durch die Betroffenen akzeptiert und auch mitgetragen wird, müssen sie darauf aufmerksam gemacht werden, dass potenziell individuelle Vorteile für sie wirksam werden. Die Motivation zum Mobilitätsmanagement entsteht durch Information über den persönlichen Nutzen, Information und Bewusstseinsbildung tragen dazu bei, sachlich nicht begründbare Widerstände zu überwinden und Verhaltensänderungen herbeizuführen.<sup>17</sup> Mobilitätsmanagement ist eine Chance für Alternativen und Verbesserungen. Wichtig ist, dass nicht vermittelt wird „Wir tun etwas für Mobilitätsmanagement“, sondern „Mobilitätsmanagement tut etwas für uns“.

## Mobilitätsmanagement ist keine Ingenieuraufgabe, sondern ein sozialer Prozess

Mobilitätsmanagement bezieht die Betroffenen ein und macht sie zu Handlungsträgern im Problemlösungsprozess. Die Grundlage für das Mobilitätsmanagement ist nicht ein linearer Problem-Mittel-Ziel-Ansatz, der durch Experten entwickelt und umgesetzt wird. Mobilitätsmanagement wirkt vielmehr durch Anstoßen einer Eigendynamik bei einer Vielzahl von Akteuren, die gegebenenfalls auf „externes“ Expertenwissen zurückgreifen. Indem ein großer Personenkreis einbezogen wird, werden die Managementaufgabe und der Koordinationsaufwand bei Planung und Umsetzung einerseits komplexer. Andererseits garantieren gerade breite Teilnahme und Bewusstseinsbildung eine nachhaltige Verbesserung.

# Was Mobilitätsmanagement für Schulen ist

## Warum Mobilitätsmanagement an Schulen wichtig ist

### Schulen bieten günstige Voraussetzungen für Mobilitätsmanagement

Österreichische Betriebe werden von durchschnittlich 67 Prozent der Beschäftigten<sup>78</sup> im eigenen Pkw erreicht. In ländlichen Regionen und in bestimmten Branchen kann der Pkw-Anteil weit über 90 Prozent liegen. Dennoch ist es gelungen, durch Mobilitätsmanagement in Betrieben trotz dieser widrigen Umstände anerkanntswerte Erfolge zu erzielen. Daher sollten solche Erfolge beim Mobilitätsmanagement in Schulen ebenfalls möglich sein.

Bei Schulen ist die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Linienverkehr und mit Schulbussen eine grundsätzlich anerkannte Notwendigkeit. Durchschnittlich erreichen weniger als 15 Prozent der dort Tätigen (hauptsächlich Lehrende und Auszubildende) die Schule lenkend oder mitfahrend im Pkw, zwei Drittel kommen mit Bussen und Bahnen und immerhin 20 Prozent der Schulwege werden zu Fuß und per Fahrrad zurückgelegt.

### Schulen brauchen Mobilitätsmanagement

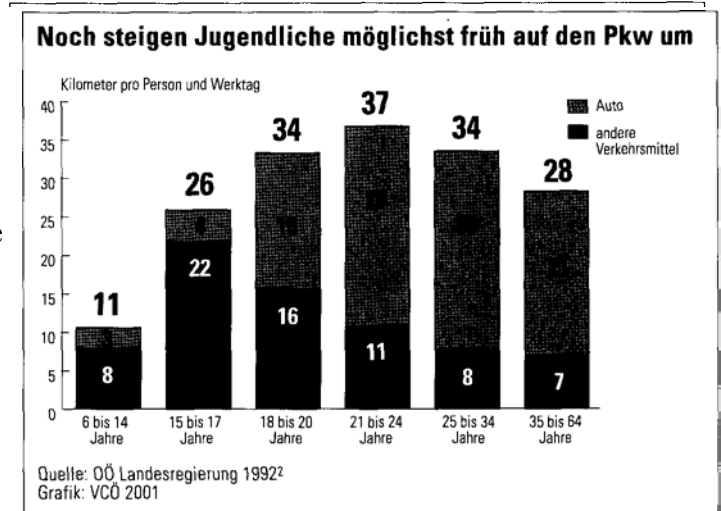
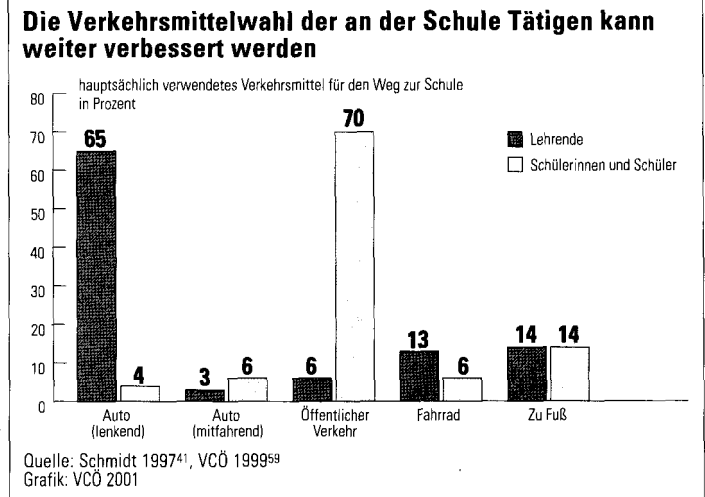
Schulwege sind teuer, und es ist zu erwarten, dass sie für alle Beteiligten noch teurer werden. Sinkende Schülerzahlen führen dazu, dass Schulstandorte aufgelassen und zusammengelegt werden, was längere Schulwege bedeutet. Längere Wege bewirken steigende Kosten der Schülerbeförderung und weiter sinkende Anteile des Gehens und des Radfahrens an den Schulwegen. Die Beförderung von Schulkindern kostet in Österreich allein an Bundesmitteln 300 Millionen Euro pro Jahr. Ein Ziel des schulischen Mobilitätsmanagements ist der effizientere Einsatz dieser Mittel.

Trotz der „Schülerfreifahrt“ werden die Kosten von Schulwegen auch für Eltern spürbar. In Österreich verbringen Eltern schon jetzt nach konservativen Schätzungen zumindest 50 Millionen Stunden pro Jahr<sup>69</sup> mit Hol- und Bringdiensten ihrer Kinder für deren Schulwege. Dieser Zeitaufwand<sup>77</sup>, aber auch das Verkehrschaos im Schulbereich durch das Abliefern und Abholen von Kindern im Auto kann sich ohne entsprechendes Mobilitätsmanagement in den nächsten zehn Jahren verdoppeln.<sup>80</sup>

### Das Mobilitätsbewusstsein von morgen gestalten

In der Schule wird jene Einstellung geprägt, die die Verkehrsmittelwahl für das weitere Leben bestimmt. Kinder können „autofreie“ Mobilitätstechniken kaum noch von den Eltern lernen. Die Schule kann diese Techniken anhand des praktischen Beispiels des Managements der Mobilität von Lehrenden und Auszubildenden vermitteln und zur Ausbildung eines kritischen Mobilitätsbewusstseins beitragen.

Der Pkw-Anteil bei Wegen zur Schule ist zumeist noch gering. Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, dass Lehrende und Auszubildende die Schule ohne Pkw weiterhin billig und rasch erreichen können.



Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs an den Wegen zur Schule ist nur deshalb hoch, weil die meisten Schüler Zwangskunden sind und nur zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule kommen

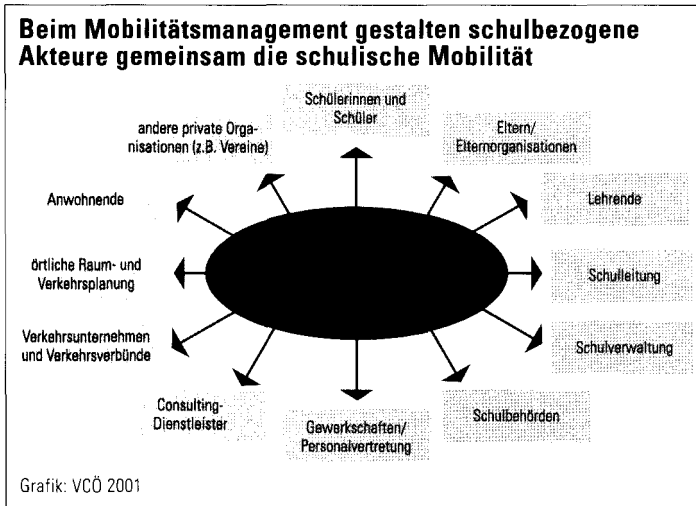
können. Der spätere Umstieg auf den Pkw wird als normal angesehen. Mobilitätsmanagement kann zur Ausbildung eines kritischen Mobilitätsbewusstseins bei Kindern und Jugendlichen beitragen.

## Was Mobilitätsmanagement für Schulen

ist

## Wer für Mobilitätsmanagement an Schulen verantwortlich ist

Schulisches Mobilitätsmanagement wird von einer Vielzahl von Akteuren getragen. Je breiter die aktive Beteiligung, desto größer ist die Aussicht auf nachhaltigen Erfolg.



### Der Gesetzgeber setzt Rahmenbedingungen der schulbezogenen Mobilität

- Festlegung der räumlichen Nutzung (Raumordnung und Infrastrukturplanung)
- Regulierung des Stellplatzbaus (Bauordnungen der Länder)
- Straßenverkehrsgesetze des Bundes (StVO, KfG)
- Parkgebührengesetze der Länder

- Arbeits- und Dienstrecht, Tarifverträge (Bestimmungen über Fahrtkostenzuschüsse für Lehrpersonen, Reisegebührenverordnung, Höhe von Kilometergeldern)
- Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs
- Festlegung von verkehrsrelevanten Steuern: (Mineralölsteuer, motorbezogene Versicherungssteuer, Grundsteuer)
- Steuergesetzgebung (Pendlerpauschale (pauschalen, steuerfreie Kilometergelder))

### Der Staat (Bund, Länder, Gemeinden) setzt die Rahmenbedingungen des schulischen Verkehrs

Wichtige Entscheidungen über Art und Stärke des Verkehrs von und zu Schulen treffen die Gebietskörperschaften in ihrer Funktion als Verantwortliche für die Planung der Raumnutzung und für die Bereitstellung von Infrastruktur. Die Lage des Schulstandortes und seine Anbindung an das Verkehrssystem sind entscheidend für die Abwicklung der schulbezogenen Mobilität. Verkehrsrelevante Gesetze und Regulierungen können auch ein Hindernis für erfolgreiches Mobilitätsmanagement an Schulen oder in Betrieben sein, wenn sie auf die Förderung des Verkehrswachstums ausgerichtet sind. Erhöhtes Pendlerpauschale für Pkw-Nutzung, steuerfreie Abgeltung von Auto-Fixkosten bei dienstlichen Autofahrten und Fahrtkostenzuschüsse für Lehrpersonen sind dafür nur die auffälligsten Beispiele.

### Schulbezogene Akteure bestimmen die Verkehrsentwicklung durch Detailentscheidungen

An der Durchführung von Mobilitätsmanagement selbst kann eine Vielzahl von Akteuren beteiligt sein, die direkt oder indirekt mit der Schule in Verbindung stehen. Wichtige Akteure, von denen die Initiative zum Mobilitätsmanagement häufig ausgeht, sind Lehrende, Schülerinnen und Schüler, Eltern und die Schulleitung. Daneben gibt es andere Beteiligte und Betroffene, die in unterschiedlicher Wirkungsbeziehung zum Projekt stehen. So wirkt eine Seniorengruppe, die sich zur Sicherung kritischer Kreuzungsbereiche bereit erklärt, zwar auf das Projekt ein, wird aber von den Auswirkungen der veränderten Mobilität ansonsten nicht berührt. Umgekehrt verhält es sich bei Anrainern, die nicht oder nur selten auf das Projekt einwirken, aber von den Auswirkungen berührt werden.

## Wer zum Mobilitätsmanagement für Schulen beitragen kann

### Handlungsmöglichkeiten der Schulleitung

#### Aufgaben des Mobilitätskoordinators an Schulen<sup>7</sup>

- Ansprechperson für Mobilitätsfragen in der Schule
- Umsetzen der Erlässe zur Verkehrserziehung
- Vermittlung von Informationen zu verkehrspädagogischen Themen in den Unterricht
- Mitwirken bei der Angebotsplanung und -abwicklung im Linienverkehr
- Anbindung der Schule an Netze des Fahrradverkehrs und des Gehens
- Radfahrausbildung
- Elternarbeit
- Kontakt zu außerschulischen Institutionen von Mobilitätsmanagement
- Parkraumbewirtschaftung auf dem Schulgelände
- Vermittlung von Fahrge-meinschaften
- Verkehrsmittelwahl bei Schulveranstaltungen

#### Beispiel Bundesgymnasium Salzburg - Nonntal

Das Bundesgymnasium Salzburg - Nonntal weist nicht nur öffentlich explizit auf die gute Erreichbarkeit per Rad und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln hin, sondern wählt auch die neu aufzunehmenden Schülerinnen und Schüler nach dem Kriterium der Länge und Sicherheit des allein bewältigbaren Schulweges aus.

#### Was die Schulleitung beitragen kann

- das Mobilitätsmanagement aus dem Schulbudget unterstützen
- Kontakt mit Gebietskörperschaften und Unternehmen herstellen
- eine Koordinationsperson für die schulische Mobilität ernennen
- in Absprache mit den Verkehrsunternehmen Unterrichtszeiten und Fahrpläne abstimmen \
- die Erreichbarkeit der Schule für Gehende und Radfahrende sicher stellen
- Sponsoring (durch Unternehmen) initiieren
- an Aktionstagen teilnehmen (z. B. Europaweiter Autofreier Tag)
- die Länge des Schulweges als Aufnahmekriterium für Schülerinnen und Schüler heranziehen



Die Schulleitung entscheidet über die Nutzung des Schulareals. Sie kann den Schulhof von Pkw freihalten und den Auszubildenden als Erholungsfläche zur Verfügung stellen.

#### Initiativen für das Mobilitätsmanagement setzen

Die Schulleitung kann die Verkehrsprobleme rund um die Schule gut überblicken. Sie kann Initiativen setzen, um Mobilitätsmanagement in Gang zu bringen. Wenn die Initiative für die Lösung der Verkehrsprobleme von Lehrenden, Schülerinnen und Schülern oder von den Eltern ausgeht, kann die Schule sie unterstützen. Durch eine Unterstützung durch die Schule lässt sich auch ein verbesserter Kontakt zu Gebietskörperschaften, politischen Entscheidungsträgern oder Medien herstellen. Ferner kann durch die Schulleitung ein Mobilitätskoordinator eingesetzt (und finanziert) werden, der für alle schulischen Mobilitätsfragen verantwortlich und für die Beteiligten ansprechbar ist.<sup>7</sup>

#### Nutzungsalternativen für Stellplatzflächen

Wenn im Rahmen von Mobilitätsmanagement Alternativen zum Kfz für den Weg in die Schule stärker in Anspruch genommen werden, sinkt die Nachfrage nach Stellplätzen. Umgekehrt kann durch eine gezielte Verknappung und Verteuerung der Stellplätze ein Anreiz zum Wechsel auf alternative Verkehrsmittel gegeben werden. So entsteht die Möglichkeit, die Stellplatzflächen auf schuleigenem Gelände als Frei- und Pausenflächen oder als Abstellflächen für Fahrräder zu nutzen. Solange es sich um schulinterne Flächen handelt, entscheidet der Direktor beziehungsweise der Schulgemeinschaftsausschuss über die Nutzung. Falls dazu Umbauten notwendig sind, ist der Gebäudeerhalter zuständig. Der Widerstand der Lehrerschaft gegen Umwidmungen der (in erster Linie durch sie benutzten) Stellplatzflächen ist aber weit verbreitet. Mit Hilfe von Mobilitätsmanagement könnten Umwidmungen leichter argumentiert werden.

#### Finanzierungsquellen für Mobilitätsmanagement

Im Rahmen ihrer Teilautonomie können Bundesschulen und in unterschiedlichem Ausmaß auch Landesschulen nach eigenem Ermessen Mittel aus dem Schulbudget für das Mobilitätsmanagement bereitstellen. Es steht der Schule auch frei, durch privatrechtliche Maßnahmen zusätzliche Mittel zu beschaffen. Denkbar ist etwa eine verstärkte Bewirtschaftung der Stellplätze, Sponsoring durch Firmen oder die Vermietung von Schuleinrichtungen (Unterrichtsräume, Veranstaltungsräume, Turnsäle etc.).

# Die Umsetzung von Mobilitätsmanagement an Schulen

## Schulisches Mobilitätsmanagement vom Start bis zur Umsetzung

Mobilitätsmanagement wirkt insbesondere durch Information und Überzeugung der Beteiligten. Mobilitätsmanagement ist ein kommunikativer und partizipativer Prozess, der sich an der Bereitschaft beziehungsweise Fähigkeit zur Teilnahme der Beteiligten zu orientieren hat. Zwischenergebnisse sind wieder zurückzuspielen und mit den Betroffenen zu diskutieren. Wenn Varianten wieder verworfen werden, so war dies notwendig, um gemeinsam eine für die Mehrheit der Betroffenen akzeptable und durch sie getragene Lösung zu finden.

### Schritt 1: Start von Mobilitätsmanagementprojekten - Vorteile: objektivieren und kommunizieren

Die Initiative für Mobilitätsmanagement kann von unterschiedlichen Akteuren ausgehen. Beispielsweise von der Schulverwaltung, die kein Geld hat, um weitere Stellplätze zu finanzieren, von engagierten Lehrenden, die ein ökologisch wertvolles Projekt an der Schule durchführen wollen, von Schülerinnen und Schülern, die häufige Fahrraddiebstähle in der Schulzeitung thematisieren, oder von besorgten Eltern, die über das Verkehrschaos am Morgen im Schulbereich beunruhigt sind. Aber auch „schulexterne“ Akteure wie Gebietskörperschaften als Schulerhalter oder Kostenverantwortliche für die Abwicklung des Schülerverkehrs, gemeinnützige Vereine oder kommerzielle Mobilitätsberater können Interesse am schulischen Mobilitätsmanagement haben.

Mobilitätsmanagement braucht Unterstützung innerhalb und außerhalb der Schule. Die Initiatoren müssen also schon im Vorfeld die Vorteile recherchieren, darstellen und vermitteln. Von Vorteil ist die Verbindung zu aktuellen Problemen im Einflussbereich der Schule und möglichen finanziellen Einsparungen. Wenn durch die maßgeblichen Akteure ein Konsens über die Durchführung des Mobilitätsmanagements hergestellt werden konnte, ist ein Projektleitungsteam zu bestimmen, das sich um die Weiterführung des Projekts kümmert.

### Schritt 2: Motivation und Einbeziehung aller vom Mobilitätsmanagement berührten Personen

Alle Beteiligten und Betroffenen sind in einer Informationsveranstaltung über das Vorhaben zu informieren. Dort sollten die Direktorin beziehungsweise der Direktor unbedingt anwesend sein, um die Unterstützung „von oben“ zu signalisieren. Alle potenziell Betroffenen (Bürgermeister, Stadtplanung, Lehrende, Eltern, Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbünde etc.) sollen zur Mitarbeit eingeladen werden. Ziel der Veranstaltung ist es, das Projektteam zu erweitern. Für die Einbindung der Schülerinnen und Schüler erscheint die Form einer fächerübergreifenden Projektwoche oder einiger Projekt-tage am besten geeignet, wofür dann auch schon ein Ablaufplan vorliegen sollte. Zusätzlich ist der Bedarf an externen Fachleuten zu klären.

### Professionelle Mobilitätsberatung<sup>29</sup>

Für die wirkungsvolle Durchführung von Mobilitätsmanagement kann auf externes Know-How notwendig sein. Es sind unterschiedliche Formen des mobilitätsbezogenen Consulting verfügbar:

- **Mobilitätsberatung** Das Beraterteam spricht private Haushalte ebenso an wie Großeinrichtungen und führt Seminare an Schulen oder Volkshochschulen durch. Um potenzielle Kunden zu erreichen, wird häufig die Präsenz bei Großveranstaltungen (etwa Tag der offenen Tür) angestrebt.

- **Mobilitätszentrale** Die Mobilitätszentrale berät die Kundinnen und Kunden in allen Mobilitätsfragen, ist regional tätig und öffentlich zugänglich. Ein Schwerpunkt ist die aktuelle Fahrgastinformation im öffentlichen Nah- und Fernverkehr.

- **Mobilitätsbüro** Das Mobilitätsbüro wird meist im Verbund mit einer Großeinrichtung geführt. Die Mobilitätsberater informieren dort Angestellte, Kundinnen und Kunden oder Gäste.

### Was vor Projektbeginn zu tun ist<sup>39</sup>

- **Mobilitätsprobleme und Verbesserungspotenziale vergegenwärtigen**

- **Laufzeit des Mobilitätsmanagements eingrenzen:** Der zeitliche Rahmen des Projektes wird durch ein Start-Ereignis und ein End-Ereignis festgelegt. Dazwischen sollten einige „Meilensteine“ definiert werden, die das Erreichen wichtiger Projekt-zwischenziele markieren.

- **Rentabilität des Mobilitätsmanagements abschätzen:**

Eine grobe Abschätzung der Kosten und Nutzen ist durchzuführen. Dadurch können die finanziellen Möglichkeiten bestimmt und auch der Bedarf an Sponsorgeldern abgeschätzt werden.

- **Akteure und Betroffene definieren:**

Der organisatorische Rahmen und die Rollenverteilung im Projekt müssen frühzeitig geplant werden.

- **Projektslogan und Projektlogo entwerfen:**

Dadurch wird die Kommunikation vereinfacht und die Identifikation mit dem Projekt verstärkt.



Voraussetzung für erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist die Unterstützung durch die Betroffenen. Im Rahmen von Informationsveranstaltungen können die erwarteten positiven Wirkungen einer breiteren Öffentlichkeit kommuniziert werden.

### Schüler und Schülerinnen unterwegs!

Danke für die Teilnahme an dieser Schulweg-Untersuchung. Bitte trage hier zuerst ein:

Name und Vorname.....

Wohnort..... Straße.....

Schule..... Klasse.....

#### Teil 1: So komme ich zur Schule

Bitte beantworte diese Fragen zu deinem Schulweg und mach bei der richtigen Antwort ein Kreuz oder ein Häkchen. Du kannst auch mehrere Antworten ankreuzen.

1. Wie kommst du meistens zur Schule?

Mit wem? alleine mit Freunden mit Eltern/Erwachsenen

Wie? Zu Fuß Rad Bus Straßenbahn Bahn Auto Weder noch? Was dann?

2. Wie kommst du meistens von der Schule nach Hause?

Mit wem? alleine mit Freunden mit Eltern/Erwachsenen

Wie? Zu Fuß Rad Bus Straßenbahn Bahn Auto Weder noch? Was dann?

3. Der Super-Schulweg führt dir vor, du könntest es dir aussuchen. Wie wäre dir der Schulweg zur Schule und nach Hause am liebsten?

Mit wem? alleine mit Freunden mit Eltern/Erwachsenen

Wie? Zu Fuß Rad Bus Straßenbahn Bahn Auto Weder noch? Was dann?

Nur beantworten, falls dein täglicher Schulweg und dein Super-Schulweg unterschiedlich sind:

4. Kennst du einen Grund dafür an? Warum kommst du nicht so zur Schule kommen oder nach Hause kommen, wie du es gerne möchtest?

Der Schulweg ist zu lang.  Der Schulweg ist zu gefährlich.

Ich habe zu wenig Zeit.  Die Eltern (oder Erwachsenen) haben keine Zeit.

Die Freunde haben einen anderen Weg oder keine Zeit zur Begleitung.

Andere Gründe. Welche?

Quelle: BMM 1999<sup>15</sup>

Erhebungsbögen zur Untersuchung des Schulweges dienen dazu, Daten als Entscheidungsgrundlage für das Mobilitätsmanagement zu sammeln.

### Was zum Ist-Zustand erhoben werden kann

#### Allgemein

- Unterrichtszeiten, Anzahl der Betroffenen
- bestehende Fahrtkostenzuschüsse (Kriterien, Höhe, Anzahl der Beziehenden)
- Unfälle auf Schulwegen (nach Verkehrsmitteln)

#### Gehen

- Wie viele Personen erreichen die Schule zu Fuß?
- Wie ist die Schule zu erreichen? (Unsicherheitspunkte, Wartezeiten, Umwege etc.)
- Gibt es Schulwegsicherung?

#### Radfahren

- Wie viele Personen erreichen die Schule mit dem Rad?
- Zufahrtsmöglichkeiten zur Schule (Wartezeiten, Umwege, Gefahrenstellen etc.)
- Anzahl, Auslastung und Zustand der Fahrradabstellplätze (überdacht, diebstahlsicher?)

#### Öffentlicher Verkehr

- Wie viele Personen erreichen die Schule mit öffentlichen Verkehrsmitteln?
- Bestandsaufnahme und Mängelhebungen (Haltestellenausstattung, Informationen, Betriebszeiten, Preise, Abstimmung auf Kinderbedürfnisse, Umsteigen etc.)

#### Autoverkehr

- Wie viele Schülerinnen und Schüler werden mit dem Auto zur Schule gebracht, was sind die Gründe dafür?
- Wie viele und welche Pkw-Stellplätze gibt es am Schulgelände und im Umfeld und wie sind sie ausgelastet?
- Welche Kosten fallen für Stellplätze an und gibt es Stellplatzgebühren?
- Gibt es Fahrgemeinschaften und werden sie von der Schule gefördert; gibt es bevorzugte Parkmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften?

### Schritt 3: Erhebung des Ist-Zustandes als Basis von Mobilitätsmanagement

Um Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung des Ausgangszustandes vor der Einführung von Mobilitätsmanagement entwerfen zu können, müssen die Wirkungszusammenhänge bekannt sein, also erhoben und in Form von Zahlen und Daten dargestellt werden. Im Vorfeld ist der Bedarf an Daten genau abzuklären, da ansonsten die Gefahr besteht, mit großem zeitlichem Aufwand Daten zu erheben, die für den angestrebten Zweck nicht notwendig sind. Die Datenerhebung lässt sich in drei Teilbereiche gliedern.<sup>10</sup>

• **Auf der Personenebene** werden Daten über das derzeitige Verkehrsverhalten der Beteiligten gesammelt. Beispielsweise: welche Verkehrsmittel werden benützt, Gründe der Verkehrsmittelwahl, generelle Einstellungen zu Fragen der Mobilität, Abschätzung der Kosten etc.

• **Auf der Schulebene** werden Daten über die verkehrlichen Rahmenbedingungen im Schulbereich erhoben. Beispielsweise: Anzahl der Lehrenden, Auszubildenden und sonstigen Schulangestellten, Unterrichtszeiten, Stellplatzangebot, Parkordnung etc.

• **Auf der Erschließungsebene** werden Daten über das Verkehrsangebot im Schulumfeld gesammelt. Beispielsweise: Attraktivität des Gehens, des Radfahrens und des Öffentlichen Verkehrs, Stellplatzsituation im Umfeld der Schule, Organisation des Autoverkehrs etc.

### Woher Mobilitätsdaten beschafft werden können

Besonders im Bereich des Straßenverkehrs ist eine frühestmögliche Zusammenarbeit mit den lokalen Planungsämtern und den Verkehrsunternehmen anzustreben, da viele Daten schon vorhanden sind. Werden Daten für die unmittelbare Umgebung der Schule benötigt, so müssen diese im Regelfall selbst erhoben werden. Vollerhebungen sind nur selten nötig, beispielsweise bei der Erhebung der Parkraumsituation im Schulumfeld und auf schuleigenen Stellplätzen. Zumeist ist jedoch eine Stichprobenerhebung ausreichend, wie bei den Wegeketten und der Verkehrsmittelwahl der Auszubildenden. Die Erhebungen können mit einer Einverständniserklärung der Eltern auch außerhalb der Schule von den Auszubildenden durchgeführt werden, bei entsprechender Vorbereitung kann ein Vormittag ausreichend sein.



#### Schritt 4: Mobilitätsmanagement braucht die Analyse der Daten des Ist-Zustandes

Die Datenanalyse sollte sich vor allem auf die Auswertung der Verkehrsmittelwahl, deren Begründung sowie die Wegstreckenverteilung, die für die Potenzialabschätzung wesentlich ist, konzentrieren.<sup>10</sup> Das Mobilitätsverhalten variiert mit dem Standort der Schule stark. Die Begründungen für die Verkehrsmittelwahl sind zumeist sehr ähnlich. Für das Auto sprechen laut Angabe der Befragten Zeitvorteil, Bequemlichkeit und Unabhängigkeit; für den Öffentlichen Verkehr Kostenaspekte und der Wegfall der Stellplatzsuche.<sup>10</sup> Interessant ist die Auswertung der Einschätzung der Kosten der Verkehrsmittel am Arbeitsweg. Die Kosten der Autonutzung werden durch die Autofahrenden meist zu niedrig, die der öffentlichen Verkehrsmittel hingegen zu hoch eingeschätzt. Die Transparentmachung der wahren Kosten ist ein wichtiges Argument für eine Veränderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens.

#### Schritt 5: Mobilitätsmanagement heißt auch Abschätzung der Veränderungspotenziale

Die Abschätzung der Veränderungspotenziale ist eine wichtige Voraussetzung für die Zielfestlegung und die dazu erforderlichen Maßnahmenbündel beim Mobilitätsmanagement. Als Alternative zu Kurzstreckenfahrten mit dem Auto bietet sich das Fahrrad an, für längere Strecken der Öffentliche Verkehr beziehungsweise eine Kombination aus Rad oder Auto mit dem Öffentlichen Verkehr, wenn sich in der Nähe des Wohnortes der betroffenen Person keine Haltestelle befindet. Im Durchschnitt lässt sich unter diesen Annahmen ein Viertel bis ein Fünftel der Autofahrten auf den Radverkehr, das Gehen oder auf öffentliche Verkehrsmittel verlagern.<sup>10</sup>

#### Schritt 6: Zielfestlegungen für das Mobilitätsmanagement

Ziele haben eine Leitfunktion und motivieren. Sie ermöglichen die Evaluierung und Erfolgskontrolle und, falls nötig, eine laufende Nachjustierung von Maßnahmen. Referenzgrößen für die Zielfestlegung sind die im Vorfeld des Mobilitätsmanagements von den betroffenen Gruppen eingebrachten Erwartungen gegenüber dem Mobilitätsmanagement. Die konkrete Festlegung der Ziele sollte auf Basis der Datenanalyse und der Abschätzung der Verlagerungspotenziale erfolgen. Von Vorteil ist hierbei die Gliederung in realistische und akzeptierte Gesamtziele und leichter zu erreichende Einzelziele, die praktisch als Meilensteine im Projekt angesehen werden können.<sup>39</sup>

#### Methoden der Datenanalyse

##### • Steckkarte

Die Wohnorte werden durch farbige Stecknadeln auf einer Landkarte gekennzeichnet. So können rasch Personengruppen erkannt werden, die ähnliche Anreisevoraussetzungen haben. Auf Basis dieser Karte können gemeinsame Schulwege von Schülerinnen und Schülern oder begleitete Radfahrten zur Schule organisiert werden. Für Lehrende können Fahrgemeinschaften gebildet werden.

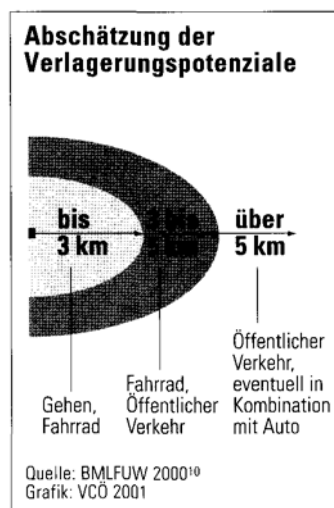
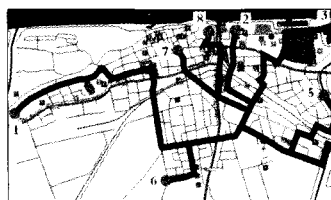
##### • Angebots- und Problemkarte der Umgebung

In eine Karte der Schulumgebung werden alle bestehenden Verkehrsverbindungen, Haltestellen sowie Unsicherheitspunkte des Radfahrens und Gehens eingetragen. So werden rasch bestehende Probleme (unsichere Kreuzungen oder Umwege auf dem Weg zur Schule) erkannt.

##### • Analyse der Stellplatzsituation

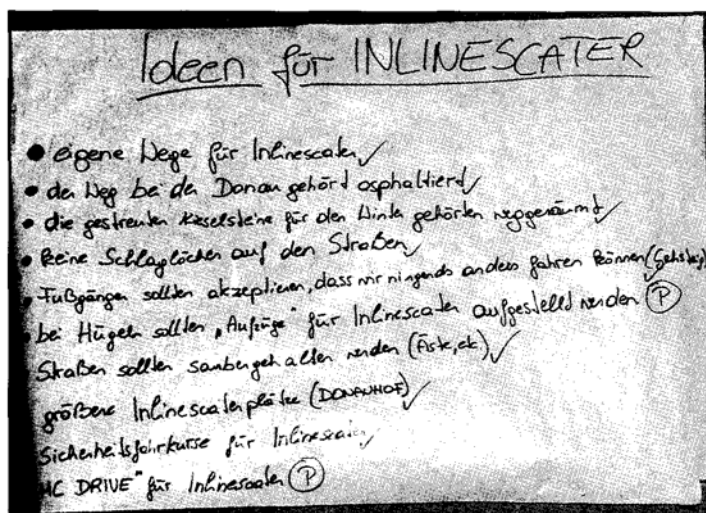
Wer nutzt die Stellplätze? Bekommen die Personen, die auf das Auto angewiesen sind, und Fahrgemeinschaften sicher einen Stellplatz oder werden die Stellplätze durch Fahrzeuge von Personen besetzt, die auch zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen können? Diese Fragen sind wichtig, wenn der Parkraum knapp ist und ein Parkraummanagement eingeführt werden soll.

Die Visualisierung der Verkehrsumgebung der Schule unterstützt die Analyse von Mobilitätsbedürfnissen und Mobilitätsproblemen. Beispielsweise können häufig benutzte Schulwege kartografisch dargestellt und auf Gefahrenstellen hin untersucht werden.



Um realistische Ziele bezüglich der Verkehrsmittelwahl zu formulieren, ist es zweckmäßig, die Fahrtweite der mit dem Auto fahrenden Personen zu betrachten. Für jede Fahrstrecke kann so das optimale Verkehrsmittel eruiert werden.

Die Ausarbeitung der Maßnahmen muss in einem intensiven Diskussionsprozess erfolgen. Nur wenn die Maßnahmen mehrheitlich akzeptiert werden, können sie erfolgreich sein. Das darf aber nicht zu einem Kompromiss auf Basis des kleinsten gemeinsamen Nenners führen!



Die Ergebnisse von Brain-storming können auf Plakaten dargestellt werden.

## Schritt 7: Ausarbeitung der Maßnahmenbündel für Mobilitätsmanagement

Ausgehend von den Analyseergebnissen und auf Basis der Zielfestlegungen sind entsprechende Maßnahmen zur Zielerreichung festzulegen. Die Maßnahmen sollten nicht „von oben“ verordnet, sondern den Akteuren und Betroffenen - auch den kritisch eingestellten - gemeinsam entwickelt werden. Auch in dieser Phase sind Schülerinnen und Schüler einzubeziehen - insbesondere in den Bereichen Gehen, Radfahren und Öffentlicher Verkehr, wo sie ihre auf dem täglichen Schulweg gesammelten Erfahrungen einbringen können. Einen geeigneten Rahmen, um Schülerinnen und Schüler in die inhaltliche Arbeit des Mobilitätsmanagements einzubinden, sind moderierte Diskussionsrunden. Deren Ergebnisse können durch „Vertreter“ im Projektleitungsteam vorgebracht werden. Das Projektleitungsteam wird zur Ausarbeitung der Maßnahmenbündel bei Bedarf auf externe fachliche Unterstützung zurückgreifen.

### Wahl der geeigneten Strategie

Um eine zielorientierte Umsetzung der Maßnahmen im Zuge von Mobilitätsmanagement zu erreichen, sind folgende Grundsätze zu beachten:<sup>57</sup>

- Positiv formulieren: Ziele und Maßnahmen sind positiv zu präsentieren. Keine Person soll in ihrem derzeitigen Verhalten negativ bewertet werden.
- Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel offen präsentieren: Bei jedem zu erzielenden Vorteil gibt es auch Nachteile. Werden die Alternativen zum bestehenden Mobilitätsverhalten präsentiert, so sind neben den Vorteilen auch die Nachteile darzustellen. Allerdings sind die Nachteile in Relation zu den Vorteilen zu setzen. Es muss aufgezeigt werden, wie viele Personen von der Maßnahme profitieren und wie viele dadurch Nachteile erleiden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass sich die Diskussionen nur um einige Nachteile drehen und der zu erzielende Gesamtnutzen nicht wahrgenommen wird.
- Negative Verhaltensweisen in positive umdrehen und positive Verhaltensweisen stärken: So sollten beispielsweise nicht nur Autofahrende zum Umsteigen animiert werden, auch jene, die bereits den Verbund von Gehen, Radfahren, Öffentlichem Verkehr und Fahrgemeinschaften nutzen, sind in ihrem Verhalten zu bestärken.

## Schritt 8: Mobilitätsmanagement-Maßnahmen umsetzen

Die umfassende Information aller durch Mobilitätsmanagement berührten Personen ist eine wichtige Voraussetzung für die Glaubwürdigkeit und letztendlich den Erfolg. Um möglichst viele Personen zu erreichen, ist es zweckmäßig, einen Aktionstag an der Schule zu veranstalten (eventuell am Elternsprechtag, um auch die Eltern zu informieren). Als weitere Informationsmedien bieten sich beispielsweise die Schülerzeitung, Informations- und Schautafeln, interaktive Info-Points oder der Aufbau einer Homepage im Internet an. Wichtig ist auch die Einbeziehung lokaler Medien, um die Aktivitäten der Schule in der Öffentlichkeit zu kommunizieren.

## Schritt 9: Evaluierung von Mobilitätsmanagement

Beim Mobilitätsmanagement von Schulen sollten zwei Bereiche einer Evaluierung unterzogen werden:

- Evaluierung der Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen: Um die Wirksamkeit der Maßnahmen sowohl quantitativ als auch qualitativ festzustellen, sind anhand leicht erfassbarer Indikatoren periodische Erhebungen durchzuführen. Weichen die festgestellten Werte von den Zielvorgaben ab, so sind die Maßnahmen nachzuzustieren.
- Evaluierung des Prozessablaufs: Dieser Bereich der Evaluierung beschäftigt sich mit der Durchführung des Projekts, Die Beteiligten werden befragt, wie sie ihre Mitarbeit im Projekt empfunden haben, wie sie die Maßnahmen beurteilen, welche Probleme aufgetreten sind, was aus ihrer Sicht die Ursachen der Probleme waren und wie derartige Probleme ihrer Meinung nach hätten vermieden werden können. Alle unmittelbar beteiligten Personen sind nach der Umsetzung der Maßnahmen beispielsweise mit einem anonymen Fragebogen um ihre Meinung zu bitten. Bei jenen Personen, die nur mittelbar beteiligt waren, sind Stichproben ausreichend.

## Schritt 10: Dauerhafte Implementierung von Mobilitätsmanagement an der Schule

Wird ein Projekt nur von einer Klasse ausgeführt oder als Pilotprojekt gestartet, kann im Normalfall lediglich kurzfristig geplant werden. Um längerfristig zu planen, ist es notwendig, dass die weiterführende Betreuung des Projekts durch die Schulverwaltung oder eine Lehrkraft gesichert ist. Das Problem der Nachhaltigkeit eines Projekts muss deshalb schon in der Anfangsphase berücksichtigt werden. Bei Mobilitätsmanagementplanungen muss daher unbedingt versucht werden, Schulverwaltung, Landesschulrat und engagierte Lehrkräfte, aber auch Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen und Bevölkerung in der Umgebung für die Mitarbeit in einem umfassenden, schulischen Projekt zu gewinnen. Nur dadurch kann das Projekt dauerhaft verankert werden.

## Quantitative Methoden der Evaluierung<sup>22 27</sup>

Quantitative Evaluierung liefert „hard facts“. Der Kommunikationserfolg wird in Zahlen ausgedrückt.

- Stichproben-Befragungen sind eine gängige und günstige Methode. Zielgruppenbefragungen mittels Direct Mails und Gewinnspiel erhöhen den Rücklauf.
- Fragebogen-Untersuchungen eignen sich auch für die Messung interner Kommunikationsmaßnahmen. Da das Interesse an der Behebung von Missständen im „eigenen Haus“ groß ist, kann mit aktiver Beteiligung gerechnet werden.
- Medienberichte werden mit der quantitativen Medienresonanzanalyse erfasst und geben zahlenmäßig Aufschluss über die Medienpräsenz eines Projektes oder Produktes sowie über die damit potenziell angesprochenen Personen.
- Im „virtuellen“ Bereich der Kommunikationsarbeit können die Zugriffe (Hits) auf eine Homepage, der Aufruf von weiteren Seiten innerhalb der Homepage (= Visits) und die Verweildauer auf der jeweiligen Seite gemessen werden.

## Qualitative Methoden der Evaluierung<sup>22,27</sup>

Qualitative Evaluierung geht „in die Tiefe“ und stellt Zusammenhänge her.

- Imageanalysen geben Auskunft darüber, ob die Öffentlichkeit der Maßnahme gegenüber positiv eingestellt ist. Mit einem Polaritätsprofil lassen sich das Selbst- und Fremdbild erheben.
- Tiefeninterviews helfen, bereits in der Planung von Kommunikationsmaßnahmen Bedürfnisse und Erwartungen aufzudecken, und verhindern so Fehlplanung.
- Interviews sind auch eine Möglichkeit für die qualitative Evaluierung der internen Kommunikation.
- Mit qualitativen Medienresonanzanalysen werden Medienberichte analysiert und inhaltlich bewertet. Eine wissenschaftliche Methode dafür ist die Input-Output-Analyse (beispielsweise, in welchen Medien einer Presseausendung Fläche eingeräumt worden ist).
- Im „virtuellen“ Bereich der Kommunikationsarbeit können eine inhaltliche Auswertung von E-Mails sowie Befragungen von Userinnen und Usern erfolgen.

## Mobilitätsmanagement an Schulen in der Praxis

### Mit dem Rad sicher und kostengünstig zur Schule

#### Gutes Image sowie bequeme und sichere Radfahrmöglichkeiten erhöhen den Radverkehrs-Anteil

Auszubildende und Lehrende fahren dann mit dem Rad, wenn sie damit bequem und zeitsparend unterwegs sind und sich nicht gefährdet fühlen. Um diese Anforderungen zu erfüllen, bedarf es einer fahrradgerechten Organisation des Straßenverkehrs und einer zuvorkommenden Behandlung der Radfahrenden an der Schule (beispielsweise ausreichende und sichere Abstellplätze). Alle wichtigen Ziel- und Quellpunkte müssen ohne Umwege oder große Steigungen verbunden werden. Ergänzend müssen Maßnahmen zur Verbesserung des Image des Radfahrens gesetzt werden.<sup>5-^</sup>

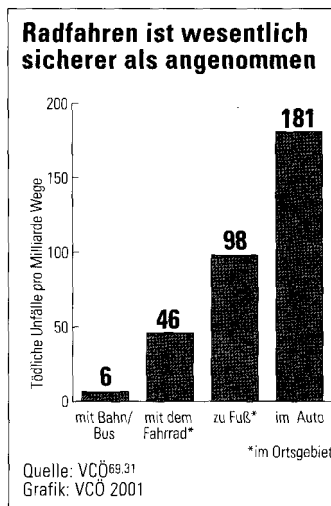
Die Schaffung eines funktionierenden fahrradgerechten Verkehrsnetzes ist Aufgabe der Gemeinde. Die Schule hat die Möglichkeit, Schwachstellen aufzuzeigen und in der Öffentlichkeit zu thematisieren, um so auf die Gemeinde einzuwirken. Sie soll außerdem in ihrem Einflussbereich (Auszubildende, Lehrende, Eltern) ein positives Klima für den Radverkehr schaffen.

#### Kann ich mein Kind mit dem Rad zur Schule fahren lassen?

Eltern lassen ihre Kinder nur dann mit dem Rad zur Schule fahren, wenn sie das Gefühl haben, dass sie sicher unterwegs sind. Diese Ängste sind ernst zu nehmen, allerdings muss die Gefahr der Kinder realistisch betrachtet werden. Weil mit dem Auto wesentlich längere und gefährlichere Strecken gefahren werden als mit Fahrrädern, gehen Autofahrende durchschnittlich ein mehrfach höheres Unfallrisiko ein als Menschen, die ihre täglichen Wege im Ortsgebiet per Fahrrad zurücklegen. Die Wahrscheinlichkeit, bei einem mit dem Auto zurückgelegten Weg tödlich zu verunglücken, ist viermal höher als bei einem mit dem Fahrrad zurückgelegten Weg.<sup>61</sup>

Den Eltern muss Vertrauen in die Sicherheit ihres Kindes gegeben werden, beispielsweise durch ein praxisorientiertes Radfahrtraining oder eine Begleitung in der Anfangszeit der Radnutzung. Da ihre Kinder letztendlich ohnehin allein mit dem Rad unterwegs sein werden, vor allem in der Freizeit, sollte dieses Angebot als Training für das Kind verstanden werden.

Ein geschlossenes fahrradgerechtes Verkehrsnetz zu errichten, das möglichst ohne Umwege alle relevanten Ziele anbindet, ist Aufgabe der Gemeinde. Die Schule muss hier im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements ihre Interessen einbringen.



Im Vergleich zu dem Risiko, das Menschen täglich eingehen, die alle ihre Wege per Auto zurücklegen müssen, ist das angeblich „extrem hohe“ Unfallrisiko beim Radfahren auf Wegen im Ortsgebiet erstaunlich gering.

#### Kriterien für attraktive Mobilität mit dem Fahrrad am Schulweg

- Das gesamte Straßennetz ist per Fahrrad ohne Umwege benutzbar. Barrieren und Umwege sollen abgekürzt werden. Wichtige Querverbindungen durch Fußgängerzonen bleiben für den Fahrradverkehr erhalten.
- Radfahrende werden dabei unterstützt, sich als vollwertige Fahrzeuglenkende nach den Regeln des Fahrzeugverkehrs auf den Fahrbahnen zu bewegen (zum Beispiel durch eigene Geradeaus- und Linksabbiegestreifen).
- Im Ortsgebiet gibt es auf Gehsteigen keine Geh- und Radwege oder durch Markierung oder Pflasterung auf Gehsteigen angelegte Radfahrstreifen.
- Möglichst alle örtlichen Sonderregelungen, die für die Organisation des motorisierten Verkehrs eingeführt wurden (z. B. Einbahnregelungen), sind für den Fahrradverkehr aufgehoben.
- Fahrbahnerhöhungen haben fahrradgerechte Rampen (Sinusprofil) oder flache Durchfahrten für den Fahrradverkehr.
- Fahrbahnen haben glatten Belag, der regelmäßig ausgebessert wird. Wo Fahrräder unterwegs sind, werden Pflasterstreifen, Randsteine und andere Stoßstellen vermieden. Alle Teile der Straßen (auch Radwege oder Radfahrstreifen) werden etwa gleichzeitig vom Schnee geräumt.
- Überdachte, verschließbare Abstellanlagen (z. B. Fahrradbox) bieten Schutz vor Witterung und verhindern Vandalismus und Diebstahl.
- Das Image des Fahrrades als Verkehrsmittel wird durch Öffentlichkeitsarbeit verbessert.

## Gründung eines Bike Trains

1. Thematisierung beim Elternabend
2. Feststellen der interessierten Schulkinder
3. Organisation der ehrenamtlichen Betreuungspersonen (beispielsweise Eltern oder Großeltern)
4. Wahl eines Koordinators und einer Ansprechperson
5. Ausarbeitung einer oder mehrerer Routen
6. Klärung der Verantwortlichkeiten (Einverständniserklärung der Eltern; die Verantwortung für den betriebssicheren Zustand der Räder und das Verhalten der Kinder liegt letztendlich bei den Eltern)
7. eventuell Abschluss einer Versicherung für die Beteiligten
8. Erarbeitung eines Einsatzplanes für Betreuungspersonen

## Radfahrtraining an Grazer Volksschulen<sup>21</sup>

Die Forschungsgesellschaft Mobilität bietet ein Radfahrtraining für Kinder der vierten Volksschulklassen zur Vorbereitung auf die „Freiwillige Radfahrprüfung“ an. Das Training findet nicht nur im Verkehrserziehungsgarten, einem Schonraum ohne andere Verkehrsteilnehmer, sondern auch im Umfeld der Schule statt. Dadurch kann eine realitätsbezogene Ausbildung erreicht werden. Zusätzlich wird das Fahrrad als zweckmäßige Alternative zum Auto bei Fahrten bis zu fünf Kilometern präsentiert.

## Sicher in der Gruppe mit dem Rad zur Schule - der „Bike Train“

Das Organisieren begleiteter Radfahrten zur Schule kann helfen, die Ängste der Eltern um die Sicherheit ihrer Kinder zu reduzieren und die Kinder unter Aufsicht an das Radfahren im Straßenverkehr zu gewöhnen. Zielgruppe dieser Einrichtung sind Schulkinder zwischen acht und zwölf Jahren. In Großbritannien ist die Schulwegbegleitung mit dem Fahrrad unter der Bezeichnung „Bike Train“ bekannt: Die Kinder fahren mit dem Fahrrad zu einer Haltestelle des „Bike Trains“, von wo sie, in Begleitung von ein bis drei Betreuungspersonen, in der Gruppe mit dem Fahrrad zur Schule weiterfahren. Das Fahrrad wird so als vollwertiges Verkehrsmittel wahrgenommen, was auch die nur schwach zurückgehende Nutzung des Bike Trains im Winter beweist. Durch das Training in der geleiteten Gruppe nutzen die Schulkinder ihr Fahrrad auch in der Freizeit häufiger und vor allem sicherer.<sup>46</sup>

## Sichere Radfahrrouten zur Schule suchen und trainieren

Die Methode des Eintragens der Schulwege und der Unsicherheitspunkte in eine Karte lässt sich auch bei Radrouten anwenden. Das Erstellen von Schulwegkarten lässt sich sinnvoll mit den praktischen Übungen zur Radfahrausbildung verbinden. Die Kinder tragen in eine Karte die aus ihrer Sicht beste Verbindung von ihrer Wohnung zur Schule und die gefährlichen Stellen ein. In der Gruppe werden diese Wege abgefahren, das Verhalten an Unsicherheitspunkten trainiert und Vorschläge für bessere Routen gemacht.

## Realitätsbezogen Rad fahren lernen

Ein wesentlicher Faktor der Radfahrausbildung muss das richtige Reagieren in kritischen Situationen sein. Das Radfahrtraining muss daher realitätsbezogen sein. Theoretisches Wissen wird am besten anhand praktischer Situationen erlernt, die Schonraumübungen im Verkehrserziehungsgarten sollten nur der Vorbereitung auf Situationen im Straßenverkehr dienen und zugunsten eines konsequenten Trainings in der Verkehrswirklichkeit reduziert werden. Als Trainingsgebiet eignet sich das unmittelbare Schulumfeld am besten, da hier auf die konkrete Situation der Schülerinnen und Schüler eingegangen werden kann.<sup>28</sup>



Um die Kinder mit dem Schulweg vertraut zu machen, ist es sinnvoll, in der Gruppe alle Schulwege abzufahren, um das richtige Verhalten im Straßenverkehr realitätsnah zu trainieren.

## Gute Fahrradabstellanlagen unterstreichen den Stellenwert des Fahrrades als Verkehrsmittel

Die wichtigste bauliche Maßnahme, die eine Schule zur Förderung des Radverkehrs durchführen kann, ist die Errichtung sicherer, witterungsgeschützter, einfach zu bedienender Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl. Eine gute Einsehbarkeit, am besten auch aus den Klassenzimmern, reduziert Vandalismus und Diebstahl. Die Abstellanlage selbst soll ohne abzustiegen und auf kürzestem Wege zu erreichen sein und näher beim Schuleingang liegen als die Autostellplätze. Gibt es mehrere Eingänge, sind bei jedem Eingang Abstellplätze vorzusehen.<sup>60</sup>

## Radelnde Vorbilder - Förderung des Radfahrens bei Lehrenden

Lehrende üben eine Vorbildfunktion auf ihre Schülerinnen und Schüler aus. Derzeit kommen etwa 65 Prozent der Lehrenden mit dem eigenen Auto zur Schule.<sup>41</sup> In Diskussionen mit Lehrerinnen und Lehrern wird oft der Transport von Unterrichtsmaterialien als Hauptgrund für die Verwendung des Autos genannt. Wenn in mehreren Klassen gleichzeitig Schularbeiten stattfinden und eine entsprechende Anzahl an Heften zu transportieren ist, ist der Griff zum Autoschlüssel verständlich. An den meisten Schultagen übersteigt aber die Last der Lehrenden nicht die Last der Schülerinnen und Schüler. In diesem Fall genügen wie bei den Schülerinnen und Schülern Umhängtaschen, Satteltaschen oder stabile Körbe, die am Rad befestigt werden.

Ein größeres Problem ist jedoch fallweise das schlechte Image des Radfahrens. Hier kann nur mit einer gezielten Imagekampagne an der Schule, die die Vorteile des Radfahrens (schnell, billig, gesund, umweltfreundlich) darstellt, gegengesteuert werden.<sup>5^</sup> Um mehr Aufmerksamkeit zu erregen, kann die Anfangsphase einer Kampagne zur Förderung des Radverkehrs auch mit einem Gewinnspiel verbunden werden, bei dem jene, die mit dem Fahrrad zur Schule kommen, belohnt werden.

## Anforderungen an eine Fahrradabstellanlage

- Das Abstellen und die Entnahme von Fahrrädern sollen schnell und ohne Kraftaufwand möglich sein.
- Abstellplatz und Zufahrt sind durch den Radständer selbst oder durch Poller vor dem Verparken durch Autos zu schützen.
- Die Abstellanlage ist möglichst für alle Fahrradtypen und Ausstattungen (Packtaschen, Körbe etc.) auszulegen.
- Zumindest der Rahmen sollte mit einem handelsüblichen (Bügel)Schloss angehängt werden können.
- Abstellanlagen sind nach Möglichkeit zu überdachen und zu beleuchten.
- Optimalen Schutz vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl bieten Fahrradboxen.



In Satteltaschen können auch die Lehrenden die Schulunterrichtsmaterialien bequem transportieren.

## Radelnde Vorbilder - Fahrradlotto für Lehrende<sup>17</sup>

Um den Anteil der Lehrenden, die mit dem Fahrrad zur Schule kommen, zu erhöhen, wurde in Steyr an zwei Schulen (HAK und HTL) ein Fahrradlotto organisiert. Im Aktionszeitraum wurde jeden Tag der Name eines Lehrenden gezogen. Ist er oder sie mit dem Rad zur Arbeit gekommen, so gab es als Preis 300 Schilling, wenn nicht, so wurde der Geldbetrag am nächsten Tag zusätzlich zu den bestehenden 300 Schilling ausgespielt. Wer den Öffentlichen Verkehr nutzte, erhielt ein süßes „Danke-schön“, wer mit dem Auto kam, ein Rad - als Schlüsselanhänger. Die Finanzierung wurde durch das Verkehrsressort der Stadt Steyr übernommen.

## Lehrende fahren Rad<sup>17</sup>

Das Problem des Transportes der Schulunterrichtsmaterialien führte in Langenlois zu der Aktion „Vorbild Lehrer - mit dem Rad in die Schule“. Dank eines Sponsors konnten insgesamt 29 geräumige Umhängetaschen, die sich ideal für den Transport der Unterrichtsmaterialien eignen, kostenlos an Lehrende der Volks- und Hauptschulen verteilt werden. 30 Prozent der Lehrenden geben an, nun öfter mit dem Rad zur Schule zu fahren.