



metropolregion hamburg

LEITFADEN SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Bussi vor dem

BUSSI



Inhalt

A.	EINLEITUNG	4
B.	AUSGANGSLAGE UND PROJEKTANSATZ	6
C.	SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT	11
D.	ERGEBNISSE AUS DEM REALLABOR	23
E.	HANDLUNGSFELDER.....	51
F.	MAßNAHMEN	60
G.	STECKBRIEFE FÜR TYPISCHE KONFLIKT- UND PROBLEMSTELLEN AUF SCHULWEGEN	87
H.	PRIORISIERUNG, KOSTEN, VERSTETIGUNG	112
I.	EVALUATION	116
J.	WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN	119
K.	QUELLEN	122

A. Einleitung

Schulisches Mobilitätsmanagement ist ein ganzheitlicher Ansatz, der darauf abzielt, den Schulweg für Kinder und Jugendliche sicherer, nachhaltiger und selbstständiger zu gestalten. Es umfasst verschiedene Maßnahmen, wie die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und die Sensibilisierung von Schülerinnen und Schülern, Eltern und Lehrkräften für nachhaltige Mobilität. Ziel ist es, den Anteil der Eltern-taxis zu reduzieren und stattdessen das eigenständige Zurücklegen des Schulwegs zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern. Das kommt nicht nur der Umwelt zugute, sondern auch der Gesundheit und der Entwicklung von Kindern.

Der Leitfaden enthält einen Einblick in das Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg und die wesentlichen Projektergebnisse aus dem dort durchgeführten Reallabor zum Schulischen Mobilitätsmanagement. Die lokal gewonnenen empirischen Ergebnisse bilden das Fundament für die Identifikation von Handlungsfeldern, in denen Schulisches Mobilitätsmanagement erfolgreich ansetzen kann. Insbesondere die umfassenden Analysen der Schulwege im Nachbarschaftsforum zeigen Möglichkeiten und den Bedarf für eine kinderfreundliche Infrastruktur anhand von Lösungsansätzen in Steckbriefen auf. Zahlreiche Impulse für Maßnahmen und Verweise auf weitergehende Informationen sollen einen kompakten Zugang zu dem komplexen Thema erleichtern.



Quelle: bueffee eGbR

In einer Zeit, in der Umweltbewusstsein und Verkehrssicherheit zunehmend an Bedeutung gewinnen, spielt das Schulische Mobilitätsmanagement eine wichtige Rolle.

Dieser Leitfaden dient als Hinweispapier für Schulen, Kommunen und Entscheidungstragenden, um Impulse für Strategien für eine umweltfreundliche Mobilität zu fördern, zu entwickeln und umzusetzen. Er beleuchtet die aktuellen Herausforderungen, die sich aus dem Verkehr auf Schulwegen ergeben, und zeigt auf, wie durch gezielte Maßnahmen das Mobilitätsverhalten von Schülerinnen und Schülern positiv beeinflusst werden kann.

Der Leitfaden bietet eine strukturierte Herangehensweise, beginnend mit einer Analyse der Ausgangslage und dem Projektansatz, gefolgt von einer detaillierten Betrachtung des breiten Spektrums des Schulischen Mobilitätsmanagements. Durch die Auswertung von Befragungen werden die örtlich wichtigen Handlungsfelder identifiziert, die als Grundlage für konkrete Maßnahmen zur Verbesserung von Schulwegen dienen. Zudem werden Steckbriefe für typische Problemstellungen auf Schulwegen bereitgestellt, um gezielte Hinweise auf Lösungen für den jeweiligen Schulstandort zu entwickeln.

Ein weiterer zentraler Aspekt ist die Priorisierung der Maßnahmen sowie die Betrachtung von Kosten und Möglichkeiten zur Verstetigung der Initiativen.

Abschließend wird die Bedeutung einer kontinuierlichen Evaluation hervorgehoben, um den Erfolg der umgesetzten Maßnahmen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Mit diesem Leitfaden möchten wir alle Beteiligten dabei unterstützen, eine sichere, nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität für Schülerinnen und Schüler in der Metropolregion Hamburg zu fördern und somit einen wertvollen Beitrag zu einer besseren Lebensqualität in den Kommunen zu leisten.



Quelle: bueffee eGBR

Erst durch die tatkräftige Unterstützung der Projektkommunen im Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg ist es gelungen, einen aktuellen und tiefen Einblick in das Mobilitätsverhalten, die Probleme und die Lösungsmöglichkeiten zu erhalten.

Hinweise zur begleitenden Übersichtstabelle



In der begleitenden Übersichtstabelle werden Erlasse, Maßnahmen und Angebote von Bildungsservern über die Bundesländer der Metropolregion Hamburg hinweg, aufgeführt. Zusätzlich werden überregionale Maßnahmen als eine Art Best Practice aufgelistet. Die hier gesammelten Maßnahmen sortieren sich in Aktionstage, Infrastruktur, Kommunikation und organisatorische Maßnahmen.

<https://www.schulwegcheck.de/documents/mrh/SchulischesMobilitätsmanagement-Tabelle.xlsx>

B. Ausgangslage und Projektansatz

B.1 Das Reallabor "Schulisches Mobilitätsmanagement"

Im Rahmen des Nachbarschaftsforums Südholstein/Hamburg wurde ein Reallabor zum Schulischen Mobilitätsmanagement in der Metropolregion Hamburg eingerichtet. Ausgangslage hierfür waren die typischen Verkehrsprobleme im Umfeld zahlreicher Schulen. Viele Schülerinnen und Schüler kommen nicht mehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule, sondern werden von Eltern mit dem Auto gebracht. Die rückläufige eigenständige Mobilität von Kindern, der Einfluss auf ihre motorische und kognitive Entwicklung sowie ihre Gesundheit waren Motive zur Initiierung dieses Projektes. Im Laufe der rund dreijährigen Projektlaufzeit sollten alle verantwortlichen Akteure an den Schulen für die lokalen verkehrlichen Probleme und alternative Mobilitätsoptionen sensibilisiert werden. Vordringliches Ziel war es, einen kommunikativen Prozess für mehr nachhaltige Schulmobilität anzustoßen, in dem alle relevanten Zielgruppen eingebunden sind.

Grundschule: Ursachen! Warum läuft es mit der sicheren und selbständigen Mobilität nicht wie gewünscht?



Quelle: bueffee eGbR

Hierzu wurden im Sinne eines flächendeckenden Ansatzes die Leitungen von rund 200 Schulen und Kitas des Untersuchungsraumes im Zuge einer Online-Befragung gebeten, die eigene Verkehrssituation im Schulumfeld zu beschreiben und zu bewerten. Damit wurde eine Datenbasis für das weitere Projekt geschaffen.

Darauf aufbauend wurden rund 40 repräsentative Einrichtungen für eine Detailbefragung der Schülerinnen und Schüler ausgewählt. Bei dieser Befragung wurden die Schülerinnen und Schüler bzw. ihre Eltern zu ihren Schulwegen befragt. Schwerpunkte der Befragung waren das Mobilitätsverhalten auf dem Weg von und zur Schule, genutzte Schulwegrouten und Problemstellen auf diesen Schulwegen. Diese Erhebung wurde für die jüngeren Kinder mittels Papierfragebogen über die Eltern und für die älteren Schülerinnen und Schüler mit einem Online-Fragebogen, den sie selbst ausfüllen konnten, durchgeführt.

Kita/Elementarbereich: Ursachen! Warum läuft es mit der sicheren und selbständigen Mobilität nicht wie gewünscht?



Quelle: bueffee eGbR

Die Ergebnisse dieser Detailbefragung wurden dazu genutzt, rund 10 Pilot-Standorte auszuwählen. An diesen Standorten wurden vertiefende Analysen mit umfassenden Schulwegbegehungen/Bestandsauditierungen durch Sicherheitsauditoren (RSAs) durchgeführt. Daran anschließend wurden Maßnahmenempfehlungen für die ermittelten Probleme und Defizite im Straßenraum entwickelt.

In dieser Verbundstruktur sollte das Reallabor „Schulisches Mobilitätsmanagement Südholstein/Hamburg“ nicht allein bestehende Missstände und Defizite innerhalb der Gebietskulisse

beseitigen, sondern auch das wichtige Thema der Mobilitätserziehung adressieren. Die entsprechenden Maßnahmenansätze für diesen Handlungsraum sind in einer "lebenden" Tabelle zusammengetragen und systematisiert.

B.2 Das Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg

Ein zentrales Anliegen des Nachbarschaftsforums Südholstein/Hamburg ist die engere Zusammenarbeit zwischen den Nachbargemeinden über Ländergrenzen hinweg. Das Forum dient als Plattform für den regelmäßigen Informations- und Wissensaustausch zwischen den beteiligten Kommunen. Diese Initiative zielt darauf ab, die regionalen Herausforderungen und Chancen gemeinsam zu bearbeiten und Lösungen zu entwickeln, die sowohl den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung als auch den Anforderungen der Metropolregion gerecht werden. Das Forum ermöglicht den Austausch von Erfahrungen und erfolgreichen Projekten zwischen den teilnehmenden Gemeinden. Gute Beispiele und innovative Ansätze werden sichtbar gemacht – so auch die Ergebnisse des Reallabors zum Schulischen Mobilitätsmanagement.

Folgende Kommunen sind Teil des Nachbarschaftsforums und haben dementsprechend im Reallabor zum Schulischen Mobilitätsmanagement mitgewirkt:

- Freie und Hansestadt Hamburg (Bezirk Altona und Eimsbüttel)
- Stadt Pinneberg
- Stadt Wedel
- Stadt Quickborn
- Stadt Schenefeld
- Gemeinde Halstenbek
- Gemeinde Ellerbek
- Gemeinde Rellingen
- Gemeinde Bönningstedt
- Gemeinde Hasloh

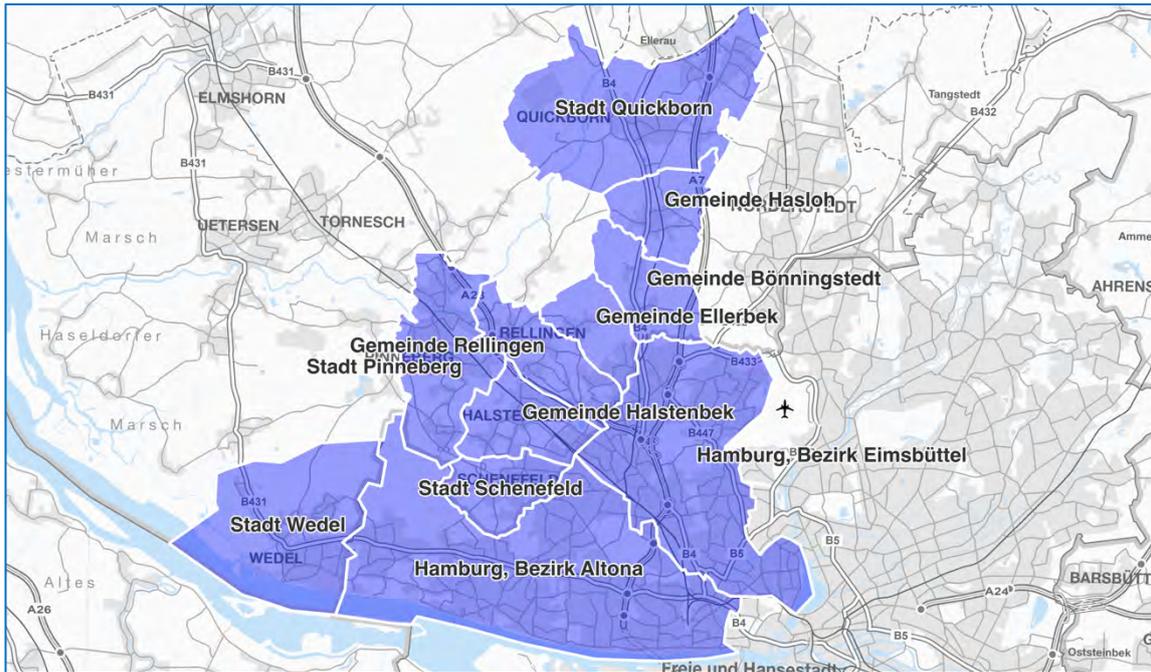


Abb. B.2.1 Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung)

Das Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg stellt eine wichtige Initiative dar, um die regionale Zusammenarbeit zu stärken, um Herausforderungen der Zukunft gemeinsam anzugehen. Das Schulische Mobilitätsmanagement bietet hier einen wichtigen und praktischen Anknüpfungspunkt, folgende zentrale Ziele des Nachbarschaftsforums in der Metropolregion Hamburg zu unterstützen:

- Entwicklung und Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs und der Verkehrsinfrastruktur,
- Förderung von Wirtschafts- und Innovationsstandorten in der Region,
- Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz,
- Projekte zur Verbesserung der Lebensqualität und der sozialen Infrastruktur in den beteiligten Gemeinden.

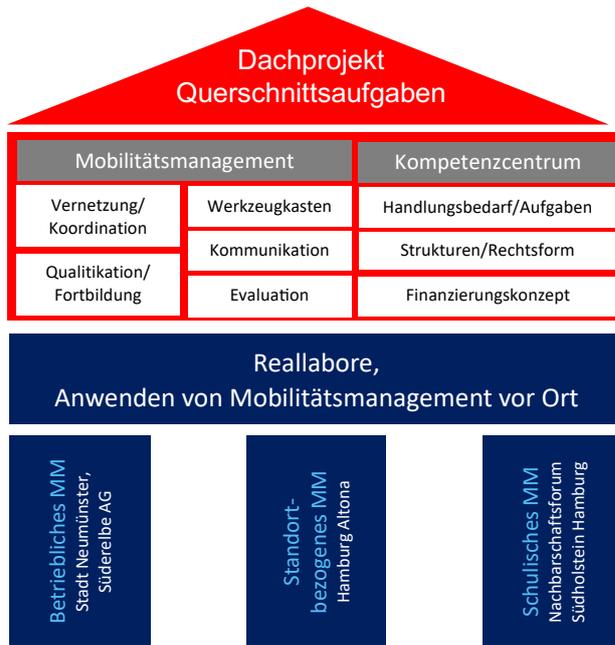


Abb. B.2.2 Dachprojekt Querschnittsaufgaben (Darstellung Metropolregion Hamburg)

Neben dem Reallabor zum Schulischen Mobilitätsmanagement gab es folgende weitere Reallabore unter dem Dach des Leitprojekts Mobilitätsmanagement:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement: Reallabor in Neumünster und auf dem Gebiet der Süderelbe AG¹
- Standortbezogenes Mobilitätsmanagement: Reallabor an der Schnackenburgallee im Bezirk Altona²
- Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum: Reallabor im Landkreis Cuxhaven³

Die Details zu den Reallaboren sind den Webseiten der Metropolregion zu entnehmen.

¹ <https://metropolregion.hamburg.de/was-wir-tun/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/betriebliches-mobilitaetsmanagement-14332>

² <https://metropolregion.hamburg.de/was-wir-tun/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/standortbezogenes-mobilitaetsmanagement-14340>

³ <https://metropolregion.hamburg.de/was-wir-tun/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/laendliches-mobilitaetsmanagement-14336>

B.3 Struktur der Schullandschaft

Die Schullandschaft in der Metropolregion ist geprägt durch eine heterogene Verteilung von Bildungseinrichtungen, die von zentral gelegenen Schulen bis hin zu solchen in ländlichen Gebieten reicht. Diese Vielfalt erfordert flexible Ansätze im Mobilitätsmanagement, um allen Schülerinnen und Schülern gleichermaßen Zugang zu sicherer und nachhaltiger Mobilität zu ermöglichen. Im Folgenden ist eine Übersicht über die Anzahl von Schulen und Schülerinnen- und Schülern, basierend auf den jeweiligen Schulentwicklungsplänen der nachfolgend aufgelisteten Bundesländer, dargestellt.

Bundesland	Anzahl der Schulen			
	Vorschule	Primarstufe	Sekundarstufe I	Sekundarstufe II
Bremen ¹	-	97	54	13
Hamburg ²	236	286	212	166
Schleswig-Holstein ³	-	394	136	144
Mecklenburg-Vorpommern ⁴	-	241	198	94
Niedersachsen ⁵	-	1.699	1.150	363
SUMME	236	2.717	1.750	780

Tab. B.3.1 Anzahl Schulen nach Bundesländern der Metropolregion Hamburg

Bundesland ⁶	Anzahl Schülerinnen und Schüler			
	Vorschule	Primarstufe	Sekundarstufe I	Sekundarstufe II
Bremen	-	21.221	28.543	11.826
Hamburg	11.484	74.894	104.830	26.392
Schleswig-Holstein	-	109.158	95.859	76.289
Mecklenburg-Vorpommern	-	60.598	81.654	10.813
Niedersachsen	-	312.493	440.378	92.500
SUMME	11.484	557.143	722.721	217.820

Tab. B.3.2 Anzahl Schülerinnen und Schüler nach Bundesländern der Metropolregion Hamburg

¹ Institut für Qualitätsentwicklung im Land Bremen (IQHB) (2024)

² Behörde für Schule und Berufsbildung Hamburg (2019)

³ Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (2024)

⁴ Ministerpräsidentin des Landes Mecklenburg-Vorpommern (2023)

⁵ Niedersächsisches Kultusministerium (2023)

⁶ Quelle der Zahlen siehe vorherige Tabelle

C. Schulisches Mobilitätsmanagement

Der Begriff "Schulisches Mobilitätsmanagement" hat sich im Zuge der zunehmenden Bedeutung von Verkehrssicherheit und nachhaltiger Mobilität entwickelt. Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst dabei alle Maßnahmen, Prozesse und Regelungen, die darauf abzielen, das Mobilitätsverhalten von Schülerinnen und Schülern, Lehrkräften und Eltern positiv zu beeinflussen, um den Schulweg sicherer, umweltfreundlicher, gesünder und selbstständig bewältigbar (also insgesamt nachhaltig) zu gestalten.

Schulisches Mobilitätsmanagement ist komplex!



Abb. B.3.1 Vielfalt des Schulischen Mobilitätsmanagements (erstellt durch Chat-GPT: Stichwort: Symbolisierung der Komplexität schulisches Mobilitätsmanagement, 02.06.2024)

C.1 Ursprung und Entwicklung

Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement steht vor der Herausforderung, die Sicherheit und Selbstständigkeit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr zu fördern und gleichzeitig nachhaltige Mobilitätsformen zu etablieren. Im Mittelpunkt steht dabei die Vision Zero - das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf null zu senken. Besonders kritisch ist die Situation vor Schulen, wo sogenannte "Elterntaxis" oft für gefährliches Verkehrschaos sorgen und die Entwicklung der Kinder zu selbstständigen Verkehrsteilnehmern behindern. Im Jahr 2022 verunglückten in Deutschland 25.800 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr. Um dem entgegenzuwirken, setzen immer mehr Kommunen auf innovative Konzepte wie Schulstraßen, Hol- und Bringzonen sowie ein umfassendes und nachhaltiges Mobilitätsmanagement. Diese Maßnahmen zielen

darauf ab, den Schulweg sicherer zu gestalten, Kinder zu ermutigen, sich eigenständig und umweltfreundlich fortzubewegen, und somit nicht nur die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sondern auch die Gesundheit, soziale Kompetenz und nachhaltige Mobilität der Schüler zu fördern.

Integration in den Schulbereich

Mit der Erkenntnis, dass Kinder und Jugendliche eine wichtige Zielgruppe für nachhaltige Mobilitätsstrategien sind, entwickelte sich das spezifische Feld des "Schulischen Mobilitätsmanagements". Der Schulweg bietet großes Potenzial zur Förderung von Umweltbewusstsein und gesundheitsfördernden Verhaltensweisen. Initiativen wie "Zu Fuß zur Schule" oder "Fahrradfreundliche Schule" sind Beispiele für praktische Umsetzungen.

Einbindung von Kindertagesstätten

Die Integration von Kindertagesstätten (Kita) in das Schulische Mobilitätsmanagement ist von großer Bedeutung, da bereits im Kindergartenalter grundlegende Verhaltensweisen zur Mobilität geprägt werden. Ein ganzheitlicher Ansatz ermöglicht einen nahtlosen Übergang von der Kita zur Grundschule und fördert eine kontinuierliche Mobilitätsbildung. Durch die Einbeziehung der Einrichtungen können Eltern und Kinder frühzeitig für nachhaltige Mobilität sensibilisiert werden. Zudem sind Sicherheitsaspekte entscheidend: Die Verkehrssicherheit rund um Kitas ist ebenso wichtig wie die an Schulen. Ein gemeinsames Konzept kann Gefahrenstellen in beiden Bereichen berücksichtigen. Eine Bündelung von Maßnahmen für Kitas und Schulen ermöglicht eine effizientere Nutzung von Ressourcen und schafft Synergien.

Bildung und Nachhaltigkeit

Die Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) und das Schulische Mobilitätsmanagement haben sich als wichtige Konzepte im Bildungsbereich etabliert. In Niedersachsen wurde 2002 das "Curriculum Mobilität" eingeführt, das eng mit BNE verknüpft ist und einen fächerübergreifenden Ansatz zur Förderung von Schlüsselkompetenzen wie Gestaltungskompetenz bietet.

Das Schulische Mobilitätsmanagement zielt mit Maßnahmen wie Schulwegplänen und Elternhaltestellen auf sichere und klimafreundliche Mobilität für Schülerinnen und Schüler ab. BNE im Mobilitätskontext ermöglicht es Lernenden, Nachhaltigkeitsthemen praxisnah zu erfassen und selbstwirksam zu handeln. Durch die Integration nachhaltiger Mobilität in den Schulalltag werden Schülerinnen und Schüler befähigt, ihren Schulweg und ihr Leben verantwortungsbewusst im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu gestalten.

Umweltschutz und Klimaschutz

Schulisches Mobilitätsmanagement fand seinen Ursprung auch in der Reaktion auf wachsende Umweltprobleme, insbesondere im Verkehrssektor. Der Ansatz zielt darauf ab, das Mobilitätsverhalten von Schülerinnen und Schülern, Eltern und Lehrern nachhaltiger zu gestalten und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Ein Kernziel des Schulischen Mobilitätsmanagements ist die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Radfahren, zu Fuß gehen oder die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Dies kann den motorisierten Individualverkehr reduzieren und somit Emissionen senken. Schulisches Mobilitätsmanagement geht über reine Verkehrserziehung hinaus und integriert Aspekte wie Gesundheitsförderung, Sicherheit und



Quelle: bueffee eGBR

Umweltbildung. Es zielt darauf ab, bei Kindern und Jugendlichen ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu schaffen und langfristig umweltbewusstes Verhalten zu fördern. Die Entwicklung des Schulischen Mobilitätsmanagements ist eng mit übergeordneten Umwelt- und Klimaschutzzielen verknüpft. Es wird als wichtiger Baustein gesehen, um gesamtgesellschaftliche Veränderungen hin zu einer nachhaltigeren Mobilität zu erreichen.

Gesundheit und Bewegung

Moderne Mobilitätserziehung sieht den Verkehr als soziales System, als ein gesellschaftliches Produkt. Ein wesentlicher Treiber für die Entwicklung des schulischen Mobilitätsmanagements war die Erkenntnis, dass die eigenständige Mobilität von Kindern in den letzten Jahrzehnten stark zurückgegangen ist. Dies hatte auch negative Auswirkungen auf die motorische und kognitive Entwicklung der Kinder und auf die Gesundheit durch Bewegungsmangel. Schulisches Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, Kinder zu mehr aktiver Mobilität auf dem Schulweg zu motivieren. Es soll Schülerinnen und Schüler dazu anregen, den Schulweg überwiegend zu Fuß, mit dem Fahrrad oder anderen aktiven Fortbewegungsmitteln zurückzulegen. Dadurch wird die körperliche Aktivität von Kindern gefördert, was zu ihrer gesunden Entwicklung beiträgt. Moderne Konzepte des Schulischen Mobilitätsmanagements verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz. Umwelt- und gesundheitsbezogene Lernziele werden einbezogen. Die Förderung aktiver, eigenständiger Mobilität kann indirekt zur Verbesserung der kognitiven Leistungsfähigkeit von Kindern beitragen. Es schafft Rahmenbedingungen, die körperliche Aktivität, soziale Interaktion und die Auseinandersetzung mit der Umwelt fördern.

Politische und gesellschaftliche Entwicklungen

Nationale und internationale politische Rahmenbedingungen, wie die UN-Nachhaltigkeitsziele und auch die UN-Kinderrechtskonvention, betonen die Bedeutung nachhaltiger Mobilität.

Schulisches Mobilitätsmanagement weist beispielsweise einige wichtige Überschneidungen mit den UN-Nachhaltigkeitszielen auf:

Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)

Schulisches Mobilitätsmanagement fördert aktive Mobilität wie zu Fuß gehen und Radfahren. Dies trägt zur Gesundheit und zum Wohlbefinden von Schülerinnen und Schülern bei.

Hochwertige Bildung (SDG 4)

Schulisches Mobilitätsmanagement integriert Mobilitätsbildung in den Unterricht und vermittelt wichtige Kompetenzen für nachhaltige Mobilität.

Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)

Durch die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs trägt Schulisches Mobilitätsmanagement zu nachhaltiger Stadtentwicklung bei.

Maßnahmen zum Klimaschutz (SDG 13)

Durch die Verlagerung von Pkw-Verkehren auf klimafreundliche Alternativen wie Fuß, Rad und ÖPNV reduziert Schulisches Mobilitätsmanagement CO₂-Emissionen.

Partnerschaften zur Erreichung der Ziele (SDG 17)

Schulisches Mobilitätsmanagement erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure wie Schulen, Kommunen, Eltern und Verkehrsunternehmen.

Insgesamt unterstützt Schulisches Mobilitätsmanagement durch seinen ganzheitlichen Ansatz mehrere Nachhaltigkeitsziele gleichzeitig. Es fördert Gesundheit, Bildung, nachhaltige Stadtentwicklung und Klimaschutz durch die Veränderung von Mobilitätsroutinen bei Kindern und Jugendlichen.



Abb. C.1.1 17 UN-Nachhaltigkeitsziele¹

¹ 17Ziele.de

Die UN-Kinderrechtskonvention bildet einen wichtigen Rahmen für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele im Kontext von Kinderrechten und nachhaltiger Mobilität:

Recht auf Gesundheit und saubere Umwelt

Artikel 24 der Konvention betont das Recht des Kindes auf das erreichbare Höchstmaß an Gesundheit. Dies schließt auch die Berücksichtigung von Umweltverschmutzung ein. Nachhaltige Mobilität trägt dazu bei, die Luftqualität zu verbessern und somit die Gesundheit von Kindern zu schützen.

Recht auf Bildung und Entwicklung

Artikel 28 und 29 der Konvention sichern das Recht auf Bildung und die Entwicklung der Persönlichkeit des Kindes. Schulisches Mobilitätsmanagement unterstützt dieses Recht, indem es den sicheren Zugang zur Bildung gewährleistet und Umweltbildung fördert.

Recht auf Partizipation

Artikel 12 der Konvention garantiert das Recht des Kindes, in allen es berührenden Angelegenheiten gehört zu werden. Bei der Gestaltung nachhaltiger Mobilitätskonzepte sollten Kinder und Jugendliche aktiv einbezogen werden, um ihre Bedürfnisse und Perspektiven zu berücksichtigen.

Die Verknüpfung von schulischem Mobilitätsmanagement mit den UN-Nachhaltigkeitszielen und der Kinderrechtskonvention unterstreicht die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Ansatzes, der die Rechte und das Wohlergehen von Kindern in den Mittelpunkt stellt und gleichzeitig zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt.

C.2 Ablauf

Schulisches Mobilitätsmanagement ist eine längerfristige Aufgabe, die ein möglichst organisiertes Vorgehen bedarf. In den Kommunen liegen teils lange Vorerfahrungen in der Schulwegplanung und Verkehrssicherheitsarbeit und teilweise etablierte Arbeitsstrukturen vor. Auf diese Strukturen und Vorerfahrungen kann aufgebaut werden.

Der Prozess des Schulischen Mobilitätsmanagements beginnt mit der Initialisierung, bei der der Anlass identifiziert und Randbedingungen festgelegt werden. Ein Anlass kann z.B. ein konkretes Schulwegproblem sein oder einfach Klimaschutz. Die Projektorganisation umfasst die Bildung einer Arbeitsgruppe, eines Kernteams und die Etablierung des Projektmanagements. Die Arbeitsschritte bauen üblicherweise aufeinander auf.

Schulisches Mobilitätsmanagement kostet in der Regel Zeit und bindet personelle und finanzielle Ressourcen. Um eine Überforderung der handelnden Akteure und der finanziellen Möglichkeiten der Kommune zu vermeiden, ist ein gemeinsamer Workshop empfehlenswert, in dem die Grundlagen und Zusammenhänge von Maßnahmen und Handlungsfeldern einerseits, aber auch der Aufwand und mögliche Grenzen (finanziell, personell, politisch) angesprochen werden sollten. Beispielsweise kann besprochen werden, ob ein Schulisches Mobilitätsmanagement direkt flächenhaft installiert werden kann oder ob mit einer begrenzten Anzahl von Bildungseinrichtungen begonnen werden sollte. Auf diese Weise sammeln die Beteiligten wertvolle Erfahrungen, üben die Zusammenarbeit ein, schätzen den finanziellen Aufwand gut ab und evaluieren parallel den Prozess.



Quelle: bueffee eGbR

Eine wichtige Methode ist hier eine "sondierende Befragung" bei den Leitungen der Bildungseinrichtungen in der Kommune. Dies kann beispielsweise durch eine Onlinebefragung oder auch durch einen Workshop mit den Bildungseinrichtungen erfolgen. Wo drückt der Schuh? Wo liegen die Probleme und Lösungsansätze? Was wird bereits mit welchem Erfolg gemacht? Wer kann wann mit einem gemeinsamen Projekt beginnen?

Eine gute Grundlage erleichtert die Arbeit. In der Ist- oder auch Problemanalyse erfolgt die Wahrnehmung der Mobilitätsprobleme und die Festlegung von Arbeitsschwerpunkten. Die Datenerhebung basiert auf evidenzbasiertem Arbeiten, empirischen Methoden, Befragungen und der Analyse vorhandener Daten. Empfehlenswert und etabliert sind hier schriftliche Befragungen an Grundschulen (Papierform) und digitale Befragungen von Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen. Andere Methoden, die das Mobilitätsverhalten oder auch kritische Bereiche ausreichend sicher prognostizieren sind ebenfalls denkbar. Vorlagen und Tipps liefert hier der Leitfaden Schulwegpläne leicht gemacht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).¹ Im Ergebnis liegen dann repräsentative Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten, zur Routenwahl und zu Problemstellen aus Perspektive der Nutzenden auf den Schulwegen vor. In der Praxis ist zu Projektbeginn nicht für alle unmittelbar erkennbar, wie wichtig die empirische Grundlagenarbeit ist.

Bei der Zieldefinition werden konkrete Ziele unter Berücksichtigung der Zielgruppen (Schülerinnen und Schüler, Lehrer, Eltern) diskutiert und Schwerpunkte festgelegt. Für die werden Visionen für eine sichere und nachhaltige Schulmobilität entwickelt. Wichtige Handlungsfelder wie Verkehrssicherheit, Umweltfreundlichkeit und eigenständige Mobilität der Schülerinnen und Schüler werden identifiziert und bewertet. In der Praxis ist die Reduzierung des Elterntaxis (Hol- und Bringverkehre) und die damit verbundenen Probleme häufig ein Hauptproblem, das es gemeinsam mit geeigneten Maßnahmen zu verbessern gilt. Zunehmend bedeutsam ist das Thema Klimaschutz und nachhaltige, CO₂-neutrale Mobilität.

Die Maßnahmenentwicklung umfasst die Ausarbeitung konkreter Aktionen in diesen Handlungsfeldern, wie z.B. die Verbesserung von Querungsanlagen, Fuß- und Radwegen, die Optimierung des ÖPNV-Angebots, die Planung von Hol- und Bringzonen, die Einrichtung von "Schulstraßen", die Erstellung von Schulwegplänen



Quelle: bueffee eGBR

¹ www.bast.de/schulwegplan

oder das Verfeinern der schulischen Mobilitätsbildung. Das Stakeholder-Management zielt auf die Beteiligung und Partizipation aller relevanten Akteure (Schülerinnen und Schüler, Lehrer, Eltern, Kommune) ab, um Akzeptanz zu gewinnen. Größere Maßnahmenbündel erfordern politische Unterstützung und Rückendeckung, daher ist zu empfehlen, die politischen Institutionen regelmäßig einzubinden, zu informieren und Beschlüsse zur Umsetzung anzustreben.

Die Ressourcenplanung berücksichtigt Personal- und andere benötigte Ressourcen. Bei der Implementierung werden die entwickelten Maßnahmen umgesetzt und verstetigt. Diese Prozesse und Umsetzungen können insbesondere bei baulichen Maßnahmen langwierig sein (z.B. ein neuer Zebrastreifen) und entwickeln ihren Nutzen erst in Zukunft. Gleichzeitig können mit „einfachen“ Sofortmaßnahmen wie dem Sichern von Sichtfeldern an Querungsanlagen mit Markierungen oder der Einrichtung von Hol- und Bringzonen und Schulstraßen schon sehr frühzeitig sichtbare Erfolge erzielt werden.

Begleitend erfolgen Kommunikationsmaßnahmen sowie eine kontinuierliche Evaluation und Anpassung des Projekts, um dessen Wirksamkeit sicherzustellen und bei Bedarf nachzusteuern.

Erst mit Geduld und beharrlicher Arbeit wird es am Ende gut.

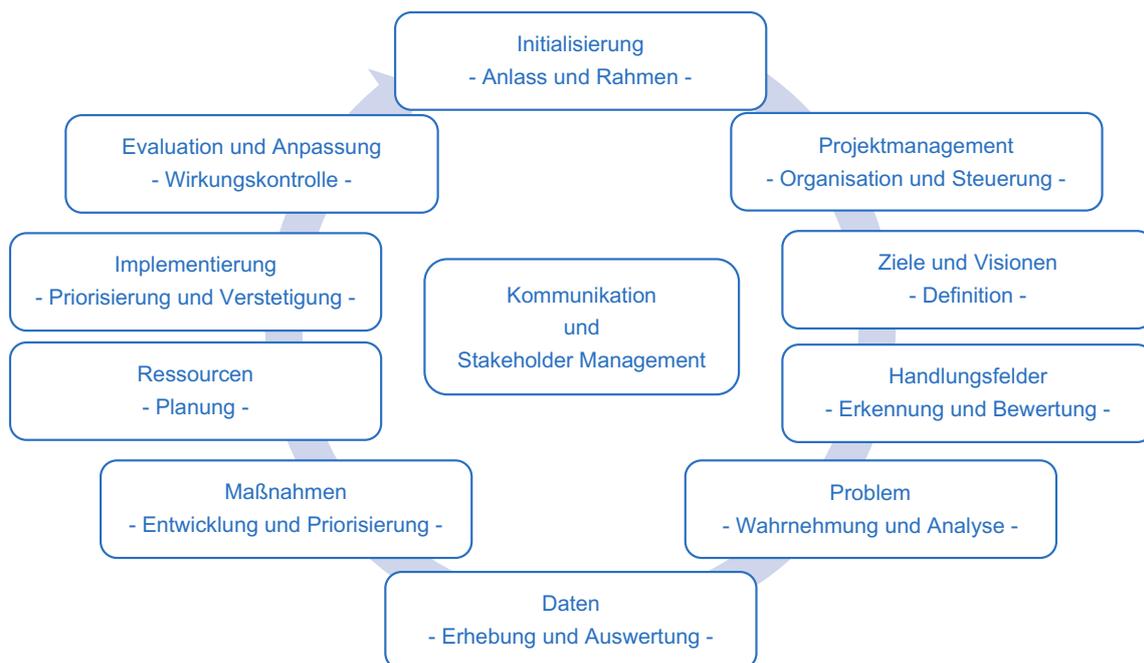


Abb. C.2.1 Schulisches Mobilitätsmanagement, der Prozess (Darstellung bueffee eGbR)

C.3 Zuständigkeiten

Eine zentrale Grundlage für ein erfolgreiches Schulisches Mobilitätsmanagement ist die vertrauensvolle Zusammenarbeit der Akteure im Team. Alle Akteure sollen wissen, dass ihre Expertise benötigt wird. Keiner der relevanten Akteure ist in der Lage, Schulisches Mobilitätsmanagement erfolgreich allein durchzuführen. Zu den wesentlichen Akteuren gehören:

- Schulleitung, Lehrkräfte
- Schülerinnen und Schüler, Eltern
- Anordnungsbehörde (Straßenverkehrsbehörde), Ordnungsamt
- Schulamt, Schulträger
- Planungsamt, Verkehrsplanung, Tiefbauamt
- Polizei
- ÖPNV-Betreiber
- Politik
- Ggf. externe Akteure (Verkehrswacht, Fuss e.V., ADFC e.V., ADAC e.V., Kinderschutzbund)



Abb. C.3.1 Beteiligte Akteure im Schulischen Mobilitätsmanagement, Darstellung als Orchester (Grafik: bueffee eGbR)

In vielen Fällen sind die benannten Akteure auch erforderliche Projektpartner. Alle sollen ihre Rollen verstehen, dass sie in ihren Zuständigkeitsbereichen für ein erfolgreiches Schulisches Mobilitätsmanagement gebraucht werden.

Es soll ein breites Verständnis geben, dass keiner der Akteure für den Schulweg von Kindern allein verantwortlich sein kann. Beispielsweise kann die Schule eine fehlende Querungsanlage nicht mit Verkehrserziehung kompensieren. Polizei und Ordnungsbehörde können nicht vor jeder Schule Ordnungswidrigkeiten von Elterntaxis kontrollieren.

In der Arbeitsgruppe soll ein einheitliches Verständnis für die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr entwickelt werden. Planerinnen und Planer sollen verstehen, dass Kinder auf den Schulwegen besondere und häufig höhere Ansprüche an eine kinderfreundliche Infrastruktur haben.

Die handelnden Akteure sollen verstehen, warum viele Eltern insbesondere jüngere Kinder noch auf Schulwegen begleiten und warum die Eltern dafür häufig das Auto nutzen. Erst hiermit kann in vielen Fällen die Notwendigkeit von Maßnahmen schlüssig erklärt werden. Zwar ist es häufig Bequemlichkeit, die Kinder mit dem Auto zu bringen, in vielen Fällen sind es aber auch Sorgen und Ängste bei Eltern, die es angemessen zu berücksichtigen gilt. Gefahrenstellen im Straßenverkehr für Kinder oder Angsträume müssen bekannt sein, um gezielt daran arbeiten zu können.

Es soll ein breites Verständnis dafür geben, dass eine gemeinsame Arbeit koordiniert und gelenkt werden muss. Die Politik soll verstehen, dass die Maßnahmen nicht ohne personelle und finanzielle Ressourcen umzusetzen sind.



Die formellen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten in den jeweiligen Fachbereichen bleiben dabei unverändert.

**Alle beteiligten Akteure müssen wissen:
Nur gemeinsam läuft's!**

Quelle: bueffee eGbR

C.4 Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen bilden das Fundament für die Gestaltung von Mobilitätsbildung und Schulwegsicherheit. Sie definieren Verantwortlichkeiten, Standards und Verfahren, die für die Umsetzung von Maßnahmen entscheidend sind. Diese Grundlagen werden i.d.R. in Form von



Quelle: bueffee eGbR

Erlassen oder als Verwaltungsvorschriften durch die jeweiligen Ministerien der Bundesländer ausgegeben. Das Schulische Mobilitätsmanagement spielt in vielen Bundesländern eine zentrale Rolle, um den Schulweg sicherer, umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten. In den norddeutschen Bundesländern Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen gibt es verschiedene Ansätze und Erlasse, die darauf abzielen, Schülerinnen und Schüler auf nachhaltige Mobilitätskonzepte vorzubereiten und gleichzeitig den Verkehrsfluss rund um Schulen zu optimieren. Die Rahmenbedingungen unterscheiden sich in hohem Maße, beispielsweise im Bereich der Verbindlichkeit zur Erstellung von Schulwegplänen und Radschulwegplänen, den erleichterten Einsatz von Zebrastreifen auf Schulwegen oder auch geringe Kosten für die Schulbusnutzung.

Der grundlegende und übergreifende Beschluss „Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ wurde von der Kultusministerkonferenz in seiner Urform am 07.07.1972 ausgegeben und gilt bis heute in der Fassung vom 10.05.2012.¹

Die fünf norddeutschen Bundesländer haben unterschiedliche, aber sich ergänzende Ansätze im Schulischen Mobilitätsmanagement. Während in allen Ländern der Radverkehr und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel grundsätzlich gefördert werden, legen die Erlasse und Programme besonderen Wert auf Verkehrssicherheit und Umweltbewusstsein. Insgesamt zielen die Maßnahmen darauf ab, den Verkehr vor Schulen zu entlasten, die Sicherheit zu erhöhen und Schülerinnen und Schüler für nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren.

Die Umsetzung und rechtliche Verankerung von Maßnahmen ist jedoch noch nicht überall abgeschlossen und bleibt eine Herausforderung für die Zukunft. Politisch anzustreben ist, die besten Ideen aus den Bundesländern auch den jeweils anderen zugutekommen zu lassen.

¹ https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf

Bundesland	Erlass / Aktion	Bezeichnung	Abkürzung	Herausgebende Behörde/ Einrichtung	Kernthemen	Verlinkung	Datum
Mecklenburg-Vorpommern	Erlass	Schülerlotsendienst	II 440 (AmtsBl. M-V 1993, 572)	Gemeinsamer Erlass von - Innenministerium, - Kultusministerium und - Wirtschaftsministerium	- Theoretische Ausbildung - Praktische Ausbildung - Einweisung am Einsatzort - Auffrischungen	https://www.landesrecht-mv.de/bsmv/document/VVMV-VVMV000000311	26.02.1993
Mecklenburg-Vorpommern	Erlass	Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den allgemein bildenden und beruflichen Schulen	201C-3211-05/586	Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur	- Sicherheitserziehung - Sozialerziehung - Umweltbildung - Gesundheitsförderung - zukunftsfähige Mobilität	http://service.mvnet.de/_php/do_wload.php?date_id=45006	01.08.2011
Niedersachsen	Erlass	Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule	SVBl. 9/2012 S.464	Niedersächsisches Kultusministerium	- Sicherheitserziehung - Sozialerziehung - Umweltbildung - Gesundheitsförderung - zukunftsfähige Mobilität	http://www.schure.de/34/4.82112.1.htm	
Niedersachsen	Erlass	Schulweglotsendienst	23.6-82112 Nds. MBl. Nr. 55/2020 S. 1512 VORIS 22410	Niedersächsisches Kultusministerium	- Theoretische Ausbildung - Praktische Ausbildung - Einweisung am Einsatzort - Leitfadens durch Landesverkehrswacht	https://www.schure.de/22410/236-82112.htm	Inkrafttreten am 1.1.2021 und mit Ablauf des 31.12.2026 außer Kraft
Niedersachsen	Erlass	Verkehrserziehung an Schulen	04-82 112; 25.5-12323 SVBl. 10/1993 S.401 VORIS 22410 00 00 00 049	Niedersächsisches Kultusministerium		http://www.schure.de/theme/sr3181.htm	Anmerkung: Mit Ablauf des 31.12.2006 außer Kraft. Bis zur Veröffentlichung einer Neuregelung kann der o.a. Erlass weiter angewandt werden.
Schleswig-Holstein	Erlass	Mobilitäts- und Verkehrserziehung/ Schulwegsicherung	III 402 - 3350.52.12	Ministerium für Bildung und Wissenschaft	- Sicherheitserziehung - Sozialerziehung - Umweltbildung - Gesundheitsförderung - zukunftsfähige Mobilität	https://www.schulrecht-sh.com/texte/s/schulwegsicherung.htm#Mobilitaets_und_Verkehrserziehung_Schulwegsicherung	09.09.2013
Schleswig-Holstein	Erlass	Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung	VII 438 - 7286/2022	Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur	- Straßenbauliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung - Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung - Zusammenarbeit bei der Schulwegsicherung	https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/V/verkehr_sicherheit/Downloads/erlassSchulwegsicherung.pdf?__blob=publicationFile&v=4	08.06.2022
Mecklenburg-Vorpommern	Erlass / Anfrage	KLEINE ANFRAGE Schulwege in Mecklenburg-Vorpommern	Landtag MV - Kleine Anfrage Schulwege in M-V Drucksache 8/2442 - 24.08.2023	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Fraktion des Landtages M-V	- Sozialerziehung - Umweltbildung - Gesundheitsförderung - zukunftsfähige Mobilität	https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Parlamentsdokumente/Drucksachen/8_Wahlperiode/D08-2000_Drs08-2442.pdf	24.08.023
Überregional	Erlass / Beschluss	Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule		Kultusministerkonferenz	- Sicherheitserziehung - Sozialerziehung - Umweltbildung - Gesundheitsförderung - zukunftsfähige Mobilität	https://www.kmk.org/fileadmin/user_upload/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07_Mobilitaets_Verkehrserziehung.pdf	10.05.2012
Mecklenburg-Vorpommern	Erlass / Verwaltungsvorschrift	Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung an den allgemein bildenden und beruflichen Schulen	BM M-V 2023 S. 215	Ministerium für Bildung und Kindertagesförderung Mecklenburg-Vorpommern	- Auseinandersetzung mit den Anforderungen des Straßenverkehrs - Erkennen von Auswirkungen von Mobilität und Umwelt - Verständnis der Notwendigkeit der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität	https://www.regierung-mv.de/serviceassistent/download/d3f3f4d3d1666810&ved=2ahUKEWjU-4CX8K6IAxWJ-wlHhA1DDj4QFnotECBkQAQ&usq=AOXaw3ZDDAIj-NYU9IkAA765im	14.08.2023

Abb. C.4.1 Erlasse im Zusammenhang mit Schulischem Mobilitätsmanagement innerhalb der Metropolregion Hamburg (Darstellung: bueffee eGBR)

D. Ergebnisse aus dem Reallabor

Mit dem Reallabor „Schulisches Mobilitätsmanagement“ verfolgte das Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg das Ziel, den Startschuss für ein verstärktes interkommunales und Ländergrenzen übergreifendes Miteinander in der Mobilitätspolitik der Metropolregion zu geben. Im Laufe des rund dreijährigen Projektes wurden alle verantwortlichen Akteure an den Schulen für die lokalen verkehrlichen Probleme und alternative Mobilitätsoptionen sensibilisiert. Vordringliches Ziel ist es, einen kommunikativen Prozess für mehr nachhaltige Schulmobilität anzustoßen, in dem alle relevanten Zielgruppen eingebunden sind.

In dem Reallabor wurde ein flächendeckender Ansatz gewählt, um viele relevante Akteure für das Thema zu sensibilisieren. Durch eine Befragung aller Einrichtungen im Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg (Kindertageseinrichtungen, Grundschulen und weiterführende Schulen) entstand ein kompakter Überblick über den Status quo im Bereich der Mobilität und ein Einblick in notwendige übergeordnete Handlungsfelder. Diese Erkenntnisse, die in Auszügen im Folgenden kompakt dargestellt sind, bieten die Möglichkeit zur Einschätzung der IST-Situation der verkehrlichen Lage an den Bildungseinrichtungen im Nachbarschaftsforum und bilden so die planerische Grundlage für eine Schwerpunktsetzung im Handlungsfeld der schulischen Mobilität. Die empirischen Erkenntnisse aus dem Nachbarschaftsforum können in wesentlichen Zügen auf die Metropolregion Hamburg übertragen werden.

D.1 Empirische Grundlagen

Im Rahmen einer ersten Projektstufe wurde eine Onlinebefragung mit Unterstützung durch Leitungen von Kindertagesstätten, Grund- und weiterführenden Schulen im Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg an rund 200 Schulen durchgeführt. Etwa 23 % der kontaktierten schulischen Einrichtungen hat sich an der Befragung beteiligt (27 Grundschulen und 27 weiterführende Schulen). In Projektstufe I war besonders die Problemwahrnehmung von Leitungen der Einrichtungen relevant. Zentrales Ergebnis dieser Projektphase war, dass die Leitungen der Einrichtungen mit großem Abstand das Problemfeld Elterntaxi bemängeln.

Darauf aufbauend wurden rund 40 Einrichtungen für eine schriftliche Detailbefragung in Projektphase II ausgewählt. Bei dieser Befragung wurden die Schülerinnen und Schüler bzw. ihre Eltern zu ihren Schulwegen befragt. Schwerpunkte der Befragung waren das Mobilitätsverhalten auf dem Weg von und zur Schule, genutzte Schulwegrouten und Problemstellen auf diesen Schulwegen. Im Ergebnis konnte eine regionale Benchmark für das Mobilitätsverhalten und typische Schulwegprobleme gewonnen werden.

In Projektphase III wurden empirische Erhebungen für das Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg in 12 Kindertagesstätten, 15 Grundschulen und 6 weiterführenden Schulen durchgeführt (vgl. Abbildung). Die analysierten Schwerpunkte der Befragungen werden im Folgenden im Detail dargestellt. Die analysierten Schwerpunkte sind:

- Mobilitätsverhalten (Modal-Split)

- Problemwahrnehmung (Leitungen, Eltern, Schülerinnen und Schüler)
- Problemkategorien (resultierend aus Befragungen)
- Problemhäufigkeiten (resultierend aus Befragungen)
- Typische Problemstellen (resultierend aus Vor-Ort Begehungen)

Die nachfolgende Abbildung gibt eine Übersicht über den Projektablauf bzw. die einzelnen Projektstufen.

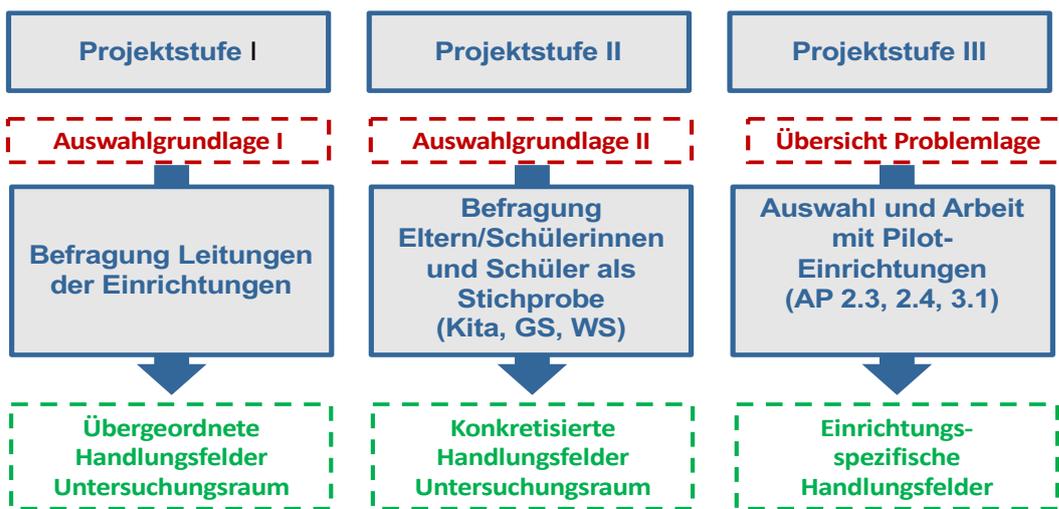


Abb. D.1.1 Konzeptioneller Ansatz Befragung im Reallabor „Schulisches Mobilitätsmanagement“ (Darstellung bueffee eGbR)

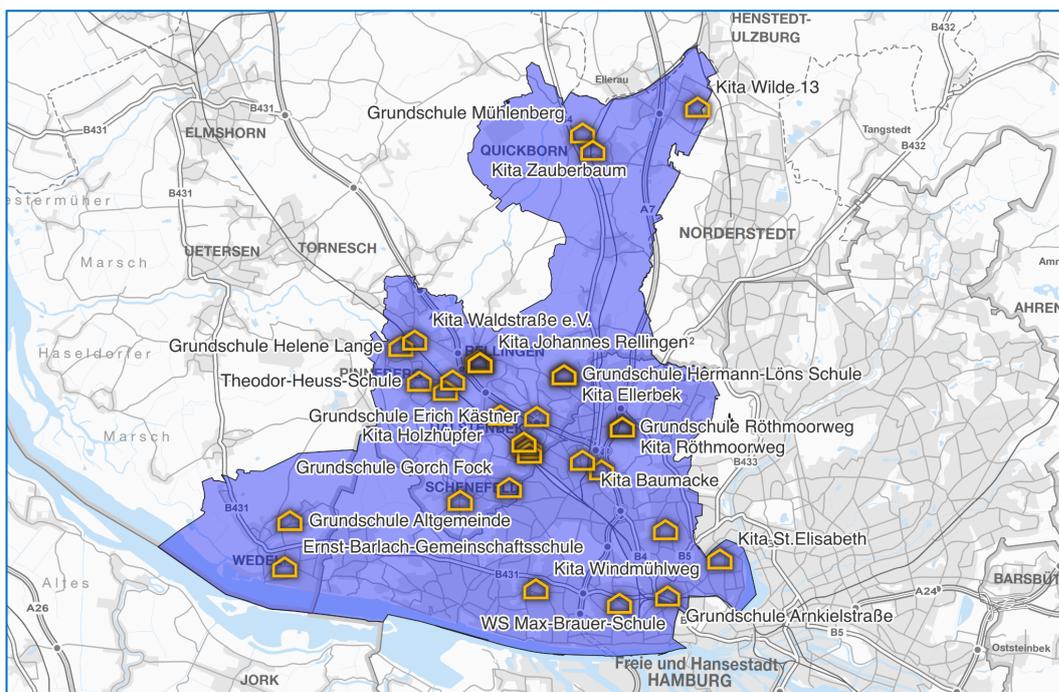


Abb. D.1.2 Übersicht teilnehmende Kindertagesstätten, Grund- und weiterführende Schulen an Projektstufe III (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung) (Darstellung bueffee eGbR)

D.2 Problemwahrnehmung aus Sicht der Leitungen der Bildungseinrichtungen

Leitungen von Bildungseinrichtungen spielen eine zentrale Rolle bei der Identifizierung und Lösung von Mobilitätsproblemen. Ihre Wahrnehmung beleuchtet spezifische Herausforderungen, wie räumliche Gegebenheiten und die Sicherheit auf dem Schulweg, die einen direkten Einfluss auf die Entwicklung von Mobilitätsstrategien haben.

Die Ergebnisse aus den Befragungen der Leitungen der Bildungseinrichtungen (n = 153) bieten wertvolle Einblicke in die Dringlichkeit bestimmter Maßnahmen und ermöglichen eine gezielte Priorisierung von Handlungsfeldern. Diese Interpretationen bilden eine wichtige Grundlage für die weiterführende Planung und Umsetzung von Verbesserungen im Bereich der Mobilität von Schülerinnen und Schülern.

Nach Meinung der Leitungen von schulischen Einrichtungen weist die vorhandene Infrastruktur für den Fußverkehr im Umfeld von Kindertagesstätten und Schulen erhebliche Mängel auf, die die Sicherheit und Mobilität der Schülerinnen und Schüler beeinträchtigen (vgl. nachfolgende Abbildung).

Ein zentrales Problem stellt die Sicherheit an Überquerungsstellen dar, wodurch sich für die Schülerinnen und Schüler ein erhöhtes Risiko beim Überqueren von Straßen ergibt. Besonders besorgniserregend ist die Situation vor Grundschulen, wo die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs als zu hoch empfunden wird. Diese Kombination aus ungeeigneter Infrastruktur und überhöhten Geschwindigkeiten schafft ein Umfeld, das den Bedürfnissen und der Sicherheit der jungen Verkehrsteilnehmenden nicht gerecht wird und dringend Verbesserungen erfordert. Darüber hinaus wurde die unzureichende Nutzbarkeit der Gehwege für Tretroller benannt, was insbesondere für jüngere Kinder problematisch ist.

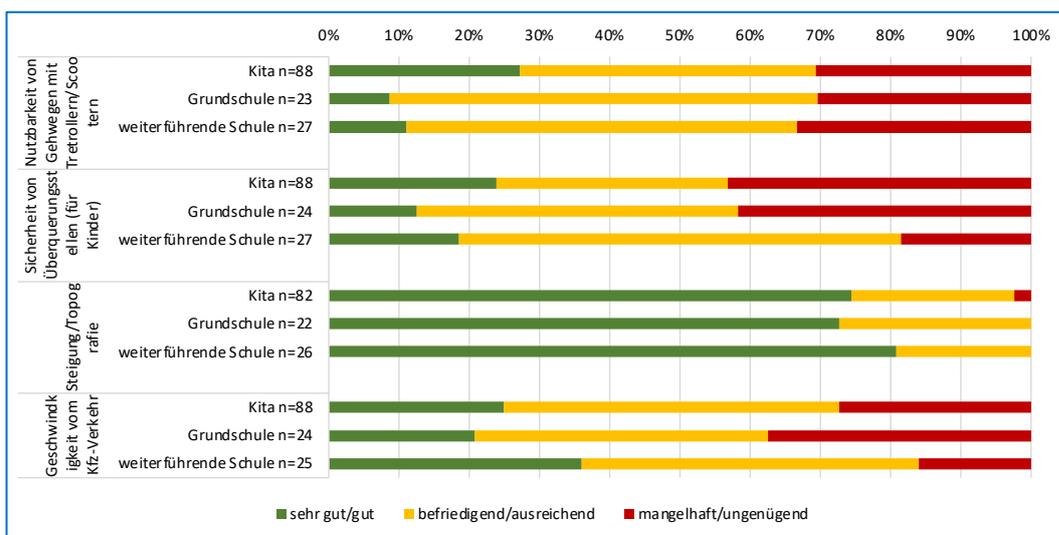


Abb. D.2.1 Bewertung der vorhandenen Fußverkehrs-Infrastruktur im Umfeld der Bildungseinrichtungen aus der Perspektive der Einrichtungsleitungen (Darstellung buefee eG&R)

Die Nutzbarkeit vorhandener Radwege im Umfeld der Bildungseinrichtungen für Kinder wird insbesondere von Grundschulen aber auch von Kindertagesstätten als mangelhaft bzw. ungenügend oder noch befriedigend/ausreichend bewertet (vgl. nachfolgende Abbildung). Die Fahrradabstellanlagen im Umfeld der Bildungseinrichtungen werden lediglich von rund 20 % der Einrichtungen als mangelhaft/ungenügend bezeichnet. Zwischen 40 % und fast 50 % bewerten die Abstellanlagen als sehr gut oder gut.

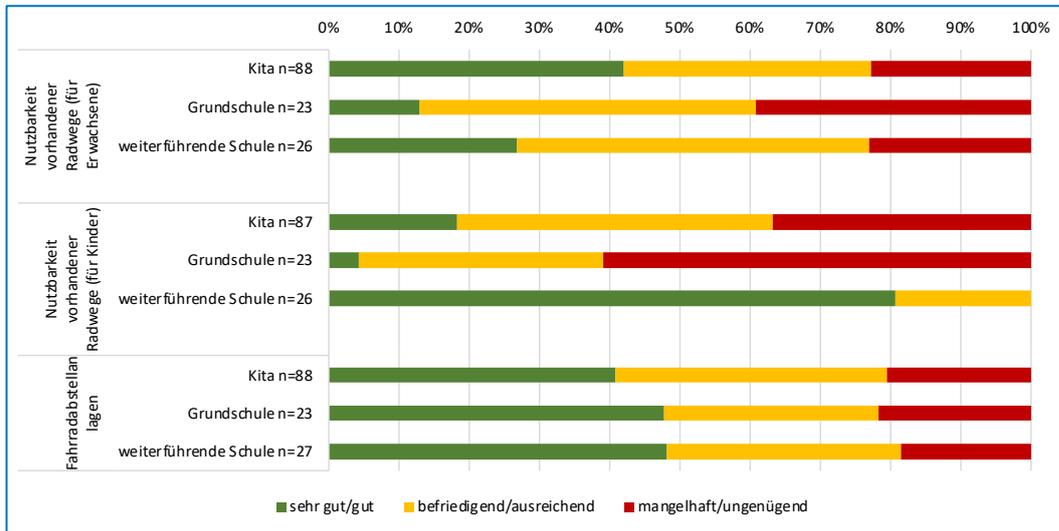


Abb. D.2.2 Bewertung der vorhandenen Rad-Infrastruktur im Umfeld der Bildungseinrichtungen aus der Perspektive der Einrichtungsleitungen (Darstellung bueffee eGbR)

Hinsichtlich der Bewertung des ÖPNV durch die Bildungseinrichtungen zeigt sich, dass insbesondere im Bereich der Taktung und des Sitzplatzangebotes noch Verbesserungspotenziale bestehen. Die Haltestellen werden mehrheitlich sehr gut bis gut bewertet (vgl. nachfolgende Abbildung).

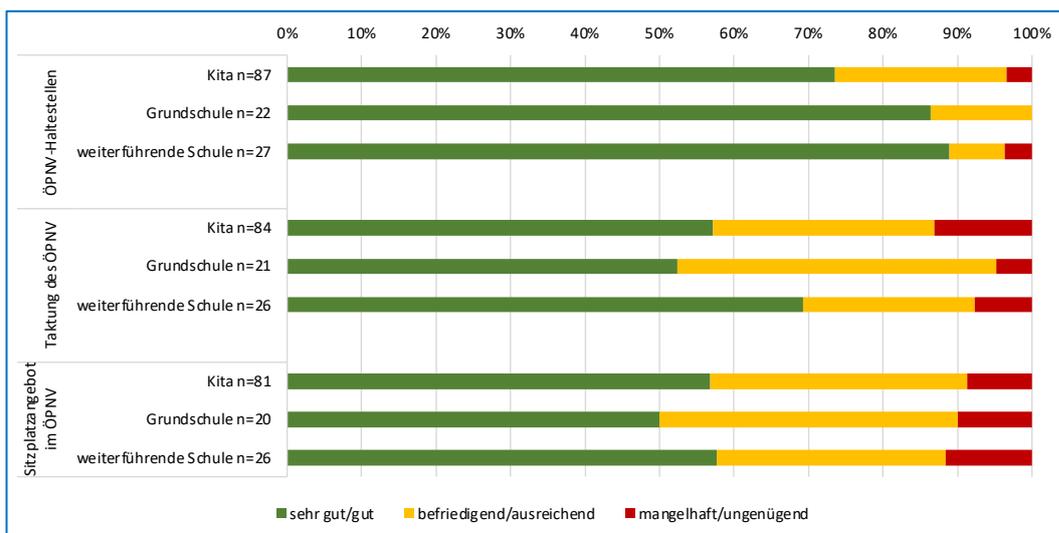


Abb. D.2.3 Bewertung der ÖPNV-Infrastruktur im Umfeld der Bildungseinrichtungen aus der Perspektive der Einrichtungsleitungen (Darstellung bueffee eGbR)

Hol- und Bringverkehre werden durch die Leitungen der Bildungseinrichtungen für Kinder als Gefährdung beschrieben. Im direkten Vergleich fällt auf, dass eine Behinderung durch Hol- und Bringverkehre vor allem vor Grundschulen festzustellen ist (vgl. nachfolgende Abbildungen).

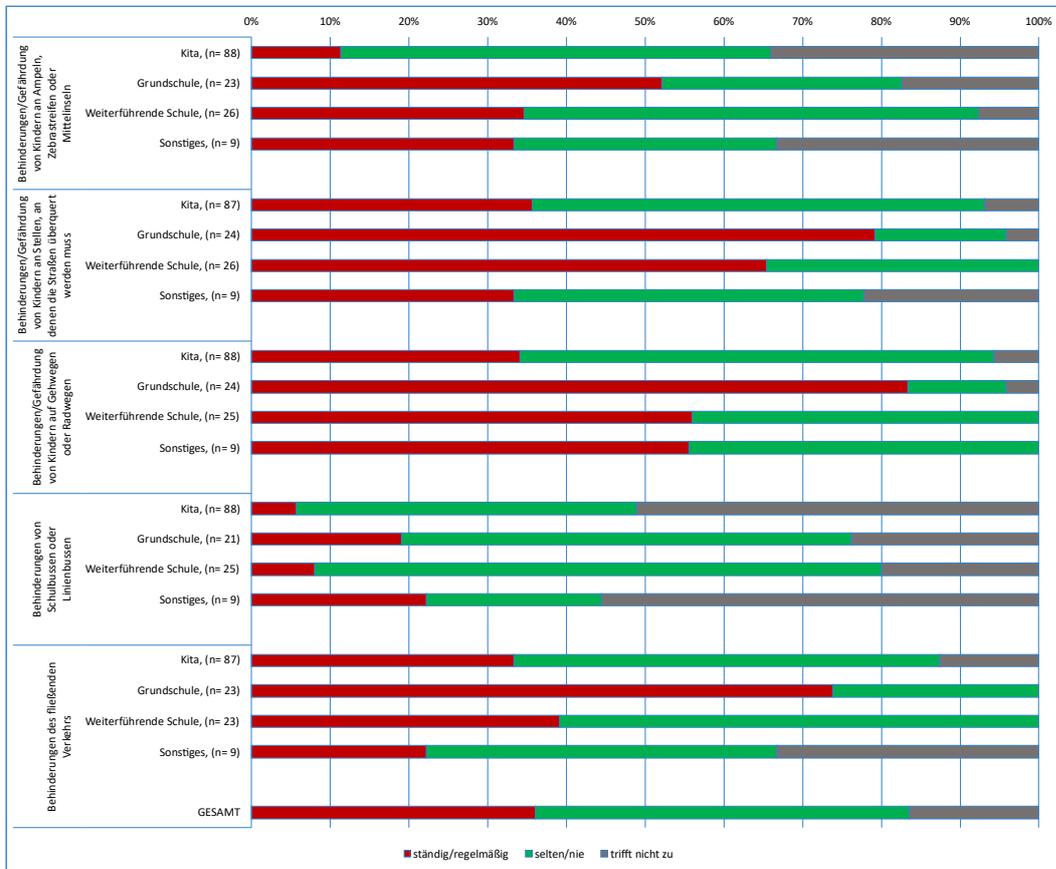


Abb. D.2.4 Behinderungen/Gefährdungen durch Hol- und Bringverkehre von Eltern im Umfeld der Bildungseinrichtungen aus der Perspektive der Einrichtungsleitungen (Darstellung bufee eGBR)

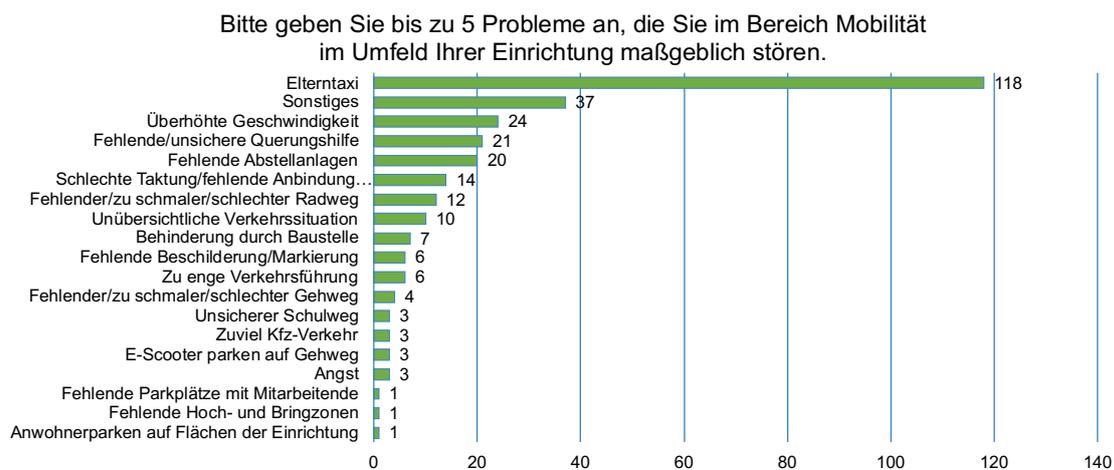


Abb. D.2.5 Benannte Hauptprobleme im Umfeld von Bildungseinrichtungen aus der Perspektive der Einrichtungsleitungen (n=294) (Darstellung bufee eGBR)

D.3 Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen

Das Verständnis des Mobilitätsverhaltens von Kindern ist fundamental, um Maßnahmen effektiv und kindzentriert zu gestalten. Es berücksichtigt die vielfältigen Wege, die Kinder zur Schule zurücklegen, und die Faktoren, die ihre Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

Grundschul Kinder haben ein ausgeprägtes Bewegungsbedürfnis und nutzen den öffentlichen Raum gerne zum Spielen und Erkunden. Eigenständige Mobilität fördert ihre motorische, kognitive und soziale Entwicklung. Gleichzeitig haben Kinder ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis im Straßenverkehr. Die spezifischen Bedürfnisse und Präferenzen von Grundschulkindern sollten in der Planung von Mobilitätsmaßnahmen besondere Beachtung finden. Ihre Selbstständigkeit und Sicherheit auf dem Schulweg stehen hierbei im Vordergrund.

Grundschul Kinder sind in ihrer Mobilität noch stark von Erwachsenen abhängig. Der Schulweg wird häufig, zumindest zu Beginn des Schullebens, in Begleitung zurückgelegt, wobei der Anteil der selbstständigen Mobilität mit zunehmendem Alter steigt. Die Wahl des Verkehrsmittels wird von einer Vielzahl an Faktoren beeinflusst, darunter die Distanz zur Schule, die Verfügbarkeit sicherer Wege und die elterliche Einstellung. Ein tieferes Verständnis dieser Faktoren ermöglicht es, zielgerichtete Strategien zur Förderung sicherer und nachhaltiger Mobilitätsformen zu entwickeln.

Die Verkehrsmittelwahl von Kindern in Kindertagesstätten (Kita) und Grundschulen (GS) im Untersuchungsraum des Reallabors weist sowohl Gemeinsamkeiten als auch deutliche Unterschiede auf, die auf das Alter und die zunehmende Selbstständigkeit der Kinder zurückzuführen sind. Bei der Fahrradnutzung zeigt sich, dass Kita-Kinder sowohl im Sommer als auch im Winter häufiger mit dem Fahrrad unterwegs sind oder mit dem elterlichen Fahrrad gebracht werden als Grundschul Kinder. Dies könnte darauf hindeuten, dass Eltern von jüngeren Kindern das Fahrrad als praktisches Begleitfahrzeug nutzen. Interessanterweise gehen Grundschul Kinder deutlich öfter zu Fuß als Kita-Kinder, wobei dieser Unterschied im Winter noch ausgeprägter ist. Dies lässt sich wahrscheinlich auf die größere Eigenständigkeit älterer Kinder zurückführen, die bereits häufiger allein zur Schule gehen können. Im Gegensatz dazu werden Kita-Kinder wesentlich häufiger mit dem Auto gebracht, besonders im Winter. Dieser Trend spiegelt möglicherweise die engere Begleitung jüngerer Kinder durch ihre Eltern wider, vor allem bei ungünstigen Wetterbedingungen. Die Nutzung von Tretrollern ist in beiden Gruppen verbreitet, wobei Grundschul Kinder sie etwas häufiger verwenden, insbesondere im Sommer. Öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn spielen in beiden Altersgruppen nur eine untergeordnete Rolle, werden aber von Grundschulkindern geringfügig öfter genutzt. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Verkehrsmittelwahl stark vom Alter der Kinder und den damit verbundenen Fähigkeiten und elterlichen Entscheidungen beeinflusst wird. Während jüngere Kinder noch stärker auf elterliche Begleitung und Transportmittel wie das Auto angewiesen sind, zeigen Grundschul Kinder bereits mehr Unabhängigkeit, insbesondere beim Zu-Fuß-Gehen. Die saisonalen Unterschiede, vor allem die verstärkte Autonutzung im Winter, sind in beiden Gruppen zu beobachten, wobei sie bei Kita-Kindern ausgeprägter sind.

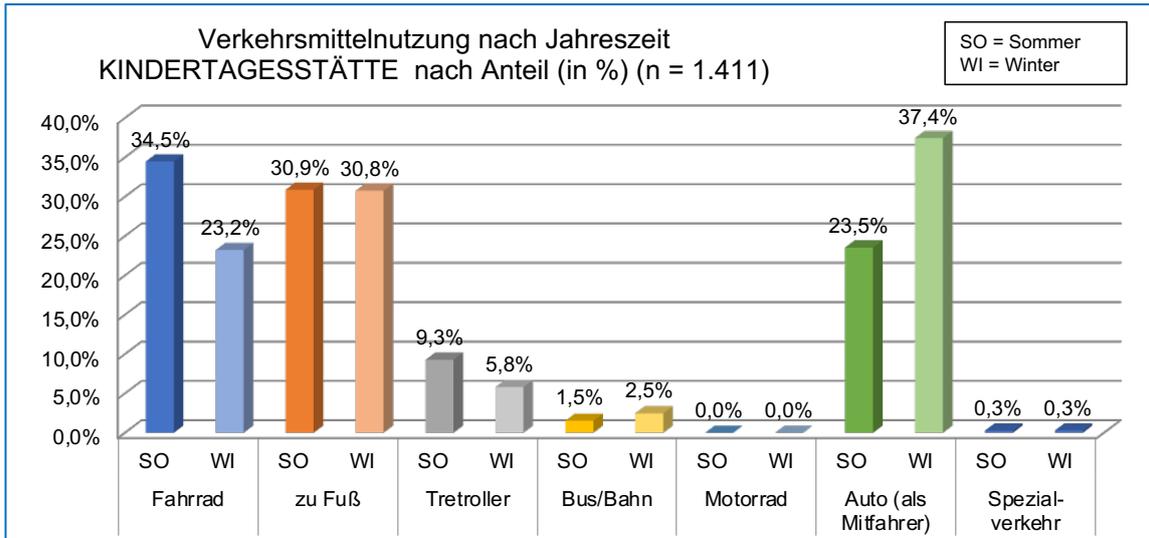


Abb. D.3.1 Verkehrsmittelnutzung an Kindertagesstätten (Befragung zur Verkehrsmittelnutzung in Projektstufe II) (Darstellung bueffee eG&R)

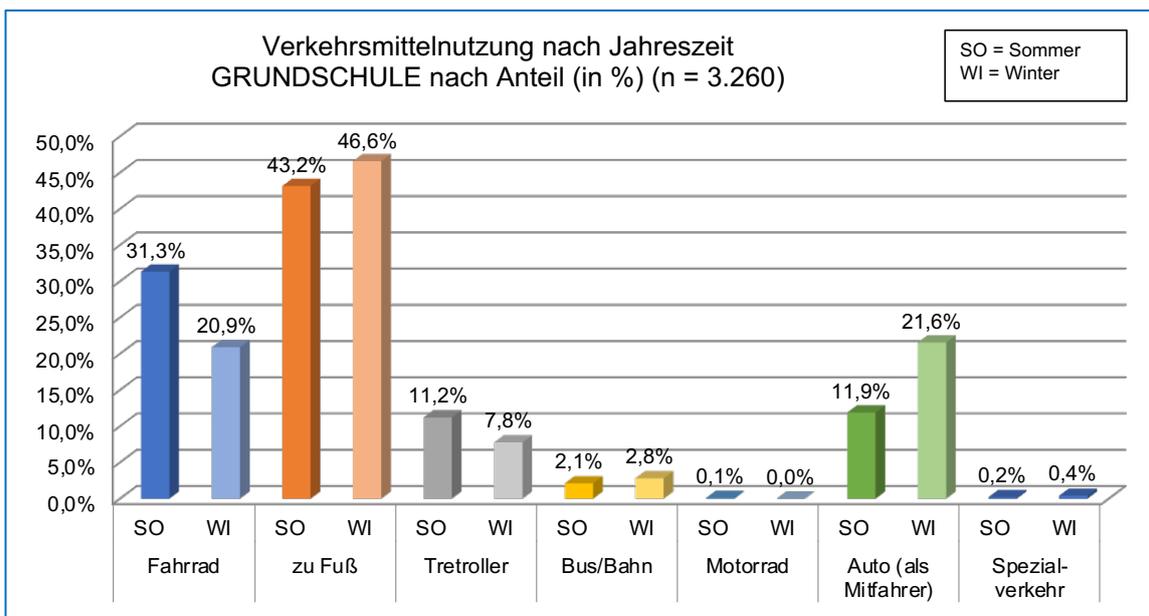


Abb. D.3.2 Verkehrsmittelnutzung an Grundschulen (Befragung zur Verkehrsmittelnutzung in Projektstufe II) (Darstellung bueffee eG&R)

In beiden Schulformen zeigen sich deutliche saisonale Unterschiede. Die Fahrradnutzung nimmt im Winter ab, während die Nutzung von Autos und öffentlichen Verkehrsmitteln zunimmt. Diese Verschiebung ist an weiterführenden Schulen stärker ausgeprägt, besonders beim Wechsel zum Auto im Winter.

Insgesamt zeigt sich, dass Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen eine größere Vielfalt an Verkehrsmitteln nutzen und deutlich selbstständiger unterwegs sind. Sie fahren häufiger Fahrrad und nutzen öfter öffentliche Verkehrsmittel (vgl. nachfolgende Abbildung).

Grundschulkindern hingegen gehen öfter zu Fuß oder werden mit dem Auto gebracht. Die Verkehrsmittelnutzung wird stark von Alter, Schulweg und Jahreszeit beeinflusst. Die deutlichen Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl sind im Bereich der Handlungsfelder und Maßnahmenwahl unbedingt zu beachten und zu berücksichtigen.

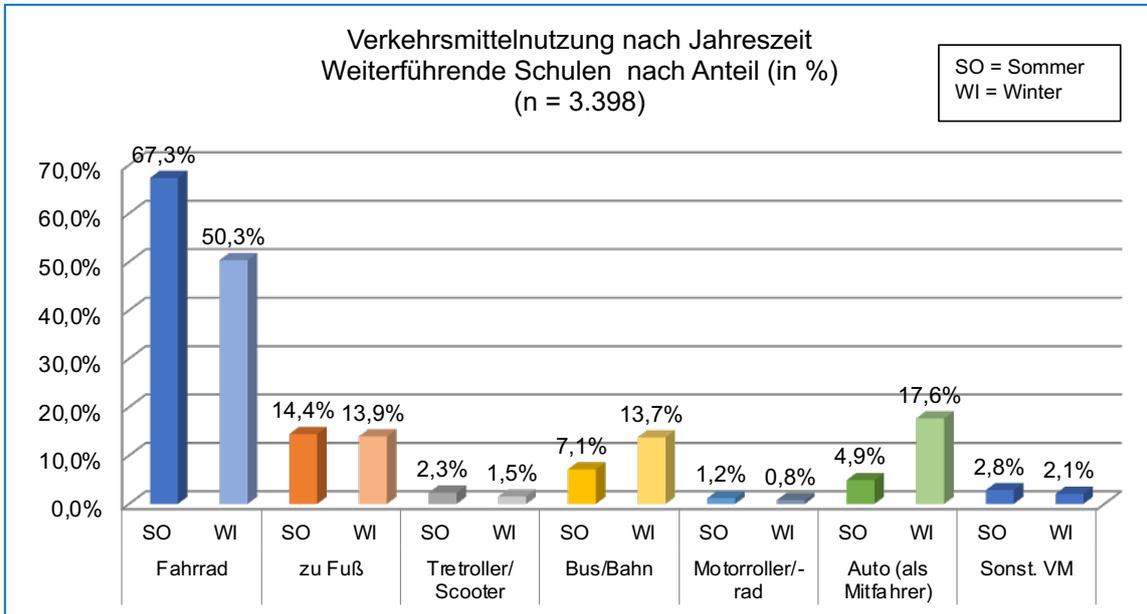


Abb. D.3.3 Verkehrsmittelnutzung an weiterführenden Schulen (Befragung zur Verkehrsmittelnutzung in Projektstufe II) (Darstellung bueffee eGbR)

Auffälligkeiten im Mobilitätsverhalten kompakt:

Fahrradnutzung

An weiterführenden Schulen ist die Fahrradnutzung deutlich höher als an Grundschulen:
 Weiterführende Schulen: 67,3% im Sommer, 50,3% im Winter
 Grundschulen: 31,3% im Sommer, 20,9% im Winter

Zu Fuß gehen

Der Anteil der Zuzußgehenden ist an weiterführenden Schulen deutlich geringer:
 Weiterführende Schulen: 14,4% im Sommer, 13,9% im Winter
 Grundschulen: 43,2% im Sommer, 46,6% im Winter

Öffentliche Verkehrsmittel

Die Nutzung von Bus und Bahn ist an weiterführenden Schulen deutlich höher:
 Weiterführende Schulen: 7,1% im Sommer, 13,7% im Winter
 Grundschulen: 2,1% im Sommer, 2,8% im Winter

Auto als Mitfahrende

Der Anteil der Schülerinnen und Schüler, die mit dem Auto gebracht werden, ist an weiterführenden Schulen geringer als an Grundschulen:
 Weiterführende Schulen: 4,9% im Sommer, 17,6% im Winter
 Grundschulen: 11,9% im Sommer, 21,6% im Winter

D.4 Ermittelte Problemhäufungen auf Schulwegen

Die Probleme und Defizite treten auf Schulwegen häufig in Kombinationen und in Folge auf. Mit zunehmender Nähe zur Schule ist in der Regel auch eine zunehmende Anzahl an Kindern betroffen. An allen Schulen tauchen einige oder alle der folgenden Probleme mehr oder weniger häufig auf. Zum Teil stellen diese Probleme reale Gefahren auf Schulwegen dar. In vielen Fällen kann eine entsprechende Wahrnehmung sich negativ auf die selbstständige Mobilität von Kindern auswirken. Treten derartige Defizite und Probleme auf, so können diese in meist nicht durch kommunikative oder pädagogische Maßnahmen bewältigt oder kompensiert werden. Oft sind auch keine lenkenden oder leitenden Maßnahmen durch Wegeempfehlungen möglich. Konkrete Anordnungen oder auch bauliche Maßnahmen sind anzustreben, um die Defizite und Probleme zu reduzieren.

D.4.1 Analysemethoden

Verschiedene Analysemethoden, wie Begehungen, Befragungen und Unfalldatenanalysen, kommen zum Einsatz, um Problemstellen zu identifizieren und deren Ursachen zu verstehen. Diese Methoden ermöglichen eine datenbasierte Herangehensweise an die Problemlösung.

D.4.2 Kartierung von Problemstellen

Die Kartierung von Problemstellen bietet eine visuelle Grundlage, um Risikobereiche zu veranschaulichen und Maßnahmen räumlich zu planen. Dies erleichtert die Kommunikation mit allen Beteiligten und die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen.

Die Abbildung enthält eine Übersicht aller Problemhäufungen (n=5.563), die in Projektstufe II im Rahmen der Befragungen an Kindertagesstätten, Grundschulen und weiterführenden Schulen im Untersuchungsraum des Reallabors ermittelt wurden.

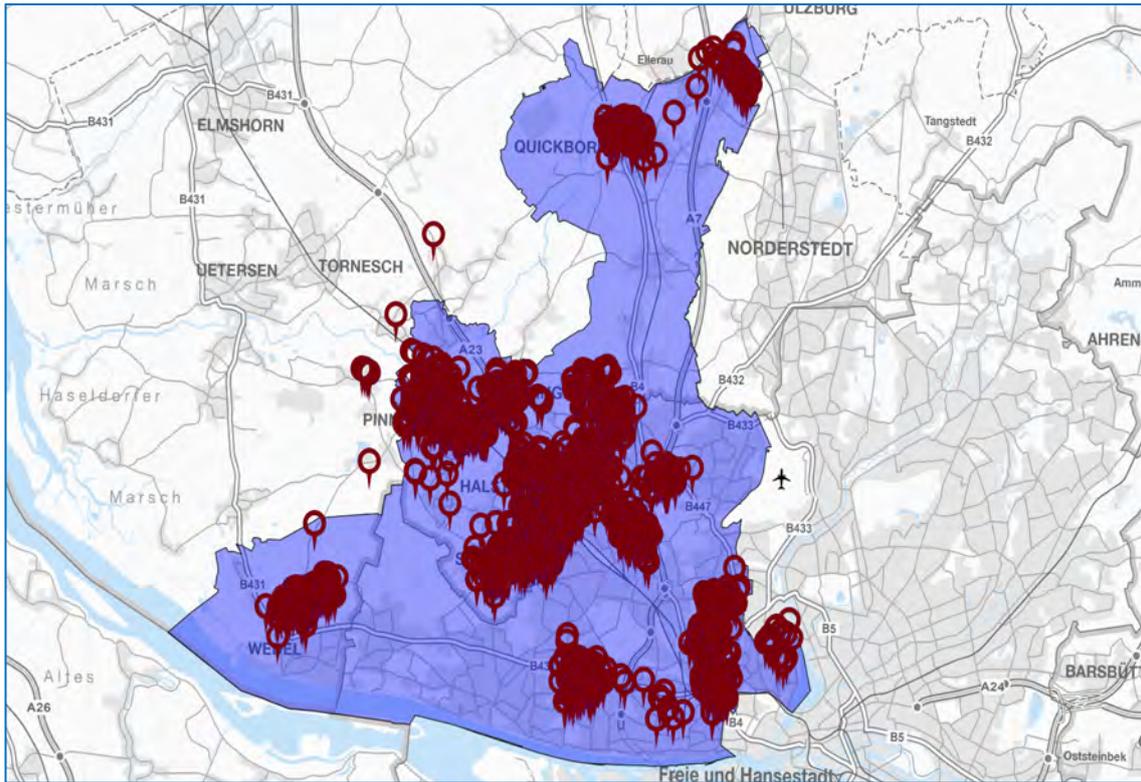


Abb. D.4.1 Problemhäufungen von Kindertagesstätten, Grundschulen und weiterführenden Schulen (Befragung zu Problemstellen auf dem Schulweg in Projektstufe II (n=5.563)) (Kartenquelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2024), Darstellung bueffee eG&R)

D.5 Problemwahrnehmung auf Grundschul- und Kitawegen

Eltern haben oft eine andere Perspektive auf die Sicherheit und Praktikabilität von Schulwegen als offizielle Stellen. Ihre Einschätzungen und Bedenken reflektieren alltägliche Erfahrungen und können auf spezifische Risiken und Verbesserungspotenziale hinweisen.

Die Analyse der elterlichen Rückmeldungen offenbart konkrete Sorgen bezüglich der Verkehrssicherheit und des Zugangs zu sicheren Mobilitätsoptionen. Diese Informationen sind essenziell, um Maßnahmen nicht nur effektiv, sondern auch eltern- und kindgerecht zu gestalten.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Analyse von Problemstellen im unmittelbaren Umfeld der untersuchten Kitas.

Die drei größten Herausforderungen im Kita-Umfeld sind hohe Geschwindigkeiten, eingeschränkte Sichtverhältnisse und fehlende Querungsmöglichkeiten. Zu schnell fahrende Fahrzeuge stellen das häufigste Sicherheitsrisiko dar (403 Nennungen (ca. 15%)). Eingeschränkte Sichtverhältnisse beeinträchtigen die Verkehrssicherheit erheblich (340 Nennungen (ca. 13%)). Das Fehlen sicherer Möglichkeiten zum Überqueren von Straßen ist ein weiteres zentrales Problem (295 Nennungen (ca.11%)). Mangelnde Rücksichtnahme und Regelverstöße (272 Nennungen (ca. 11%)) tragen zur Gefährdung bei. Falsch parkende Fahrzeuge (224 Nennungen (ca. 9%)), besonders auf Gehwegen, behindern die Sicht und Bewegungsfreiheit. Die Infrastruktur

für Zuzußgehende ist oft nicht ausreichend (212 Nennungen (ca. 8%)). Die hohen Verkehrsmengen (174 Nennungen (ca.7%)) und speziell der Elterntaxiverkehr (102 Nennungen (ca. 4%)) tragen zur Komplexität der Verkehrssituation bei. Probleme mit Ampeln (95 Nennungen (ca. 4%)) und die Komplexität von Kreuzungen (95 Nennungen (ca. 4%)) sind zwar weniger häufig genannt, stellen aber dennoch relevante Herausforderungen dar, besonders für jüngere Kinder. Diese Daten verdeutlichen die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Ansatzes im Schulischen Mobilitätsmanagement insbesondere auch im Umfeld von Kitas. Maßnahmen sollten sich auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere durch Geschwindigkeitsreduzierung, Verbesserung der Sichtverhältnisse und Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten konzentrieren. Gleichzeitig ist die Förderung eines rücksichtsvollen Verhaltens aller Verkehrsteilnehmenden sowie die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur im Kita-Umfeld wichtig. Diese Problemlage gilt nicht nur für die untersuchten Einrichtungen, sondern kann auch auf die übrigen Einrichtungen der Metropolregion übertragen werden.

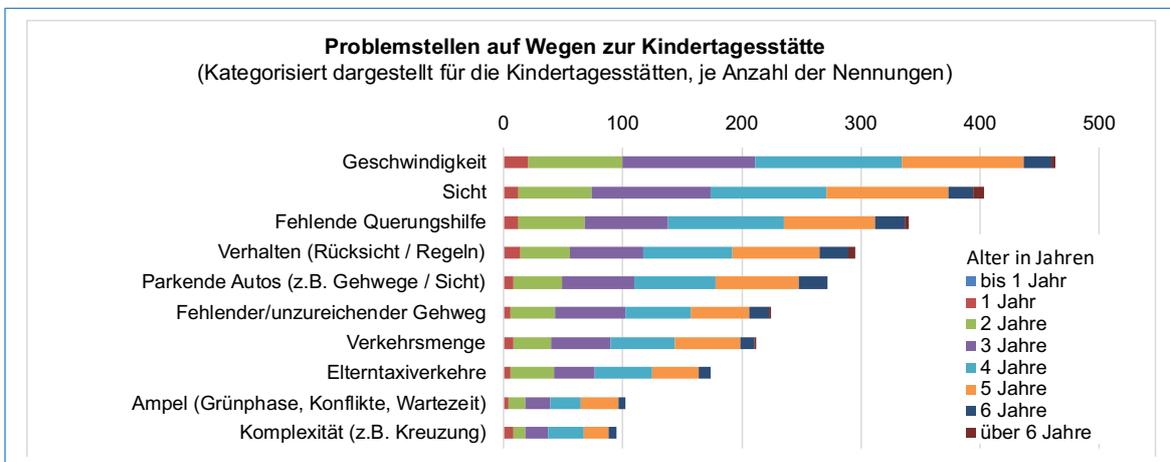


Abb. D.5.1 Übersicht Problemstellen auf Wegen zur Kita (Darstellung buefee eGBR)

Die Ergebnisse zu den benannten Problemstellen in der Befragung der untersuchten Grundschulen sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Die drei größten Herausforderungen für die Verkehrssicherheit an Grundschulen sind fehlende Querungshilfen (3.504 Nennungen (ca. 16%)). Dies stellt das häufigste Problem dar und deutet auf einen erheblichen Mangel an sicheren Möglichkeiten zum Überqueren von Straßen hin.

Zu schnell fahrende Fahrzeuge sind die zweitgrößte Gefahr (3.193 Nennungen (ca. 14%)), was die Notwendigkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen im Schulumfeld unterstreicht. Mangelnde Rücksichtnahme und Regelverstöße anderer Verkehrsteilnehmender gefährden die Sicherheit der Schulkinder erheblich (2.806 Nennungen (ca.13%)).

Weitere bedeutende Faktoren sind u.a. Sichtbehinderungen (2.577 Nennungen (ca. 12%)). Eingeschränkte Sichtverhältnisse tragen wesentlich zur Gefährdung bei. Parkende Autos (2.285 Nennungen (ca.10%)), besonders auf Gehwegen, beeinträchtigen die Sicht und Bewegungsfreiheit von Kindern. Die Infrastruktur für Fußgänger ist oft mangelhaft (1.903 Nennungen (ca.9%)). Die hohe Verkehrsmenge (1.902 Nennungen (ca. 9%)) und der Elterntaxiverkehr (1.598 Nennungen (ca. 7%)) tragen zur Komplexität und Gefährlichkeit der Verkehrssituation bei. Probleme mit Ampeln (1.165 Nennungen (ca. 5%)) und die Komplexität von Kreuzungen (1.130

Nennungen (ca. 5%) sind zwar weniger häufig genannt, stellen aber dennoch relevante Herausforderungen dar, besonders für jüngere Grundschul Kinder.

Diese Daten verdeutlichen die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Ansatzes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Grundschulen. Maßnahmen sollten sich konzentrieren auf die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten, Geschwindigkeitsreduzierung in Schulumnähe, Förderung rücksichtsvollen Verhaltens aller Verkehrsteilnehmenden, Verbesserung der Sichtverhältnisse, Optimierung der Parkraumgestaltung, Ausbau und Verbesserung von Gehwegen und die Reduzierung des Elterntaxiverkehrs durch alternative Konzepte wie "Laufbusse".

Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfordert die Zusammenarbeit von Schulen, Eltern, Kommunen und Verkehrsplanenden, um eine nachhaltige und sichere Mobilität für Grundschul Kinder zu gewährleisten.

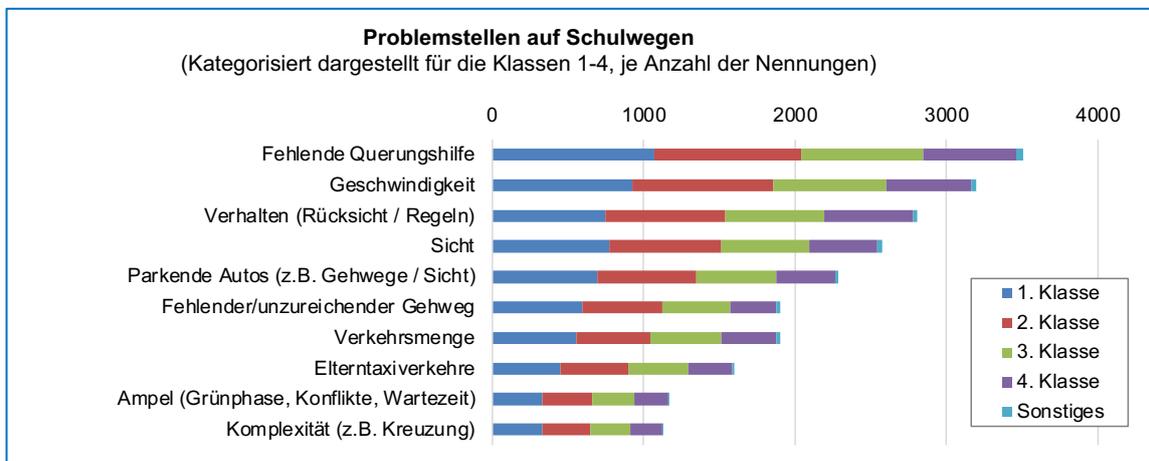


Abb. D.5.2 Übersicht Problemstellen auf Schulwegen zur Grundschule (Darstellung bueffee eGbR)

D.6 Problemwahrnehmung auf Wegen zu weiterführenden Schulen

Die Analyse der Rückmeldungen von Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen offenbart konkrete Probleme bezüglich der Verkehrssicherheit und des Zugangs zu sicheren Mobilitätsoptionen. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Analyse von Problemstellen auf Schulwegen, zusammengefasst nach der Wahl des Verkehrsmittels.

D.6.1 Radfahrende

Unachtsame/rücksichtslose Autofahrende (500 Nennungen (ca. 10%)), dies ist das am häufigsten genannte Problem, was die Wichtigkeit von Verkehrserziehung und Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden unterstreicht. Das Problem von Zufußgehenden auf dem Radweg (445 Nennungen, ca. 9%) zeigt die Notwendigkeit klarer Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie Aufklärung über deren korrekte Nutzung. Baustellen (431 Nennungen (ca. 8%)) sind temporäre

Hindernisse, die besondere Aufmerksamkeit bei der Verkehrsplanung erfordern. die Problemlage "Schmale Fahrradwege" (422 Nennungen (ca. 8%)) deutet auf unzureichende Radinfrastruktur hin. Die Angabe des Problems "Zu schnell fahrende Autos" (419 Nennungen (ca. 8%)) unterstreicht die Notwendigkeit von Geschwindigkeitskontrollen und -begrenzungen.

Zu den weiteren bedeutenden Faktoren zählen verschmutzte Radwege (389 Nennungen (ca. 8%)), dies zeigt Bedarf an besserer Instandhaltung auf. Das Problem "Lange Wartezeiten an Ampeln" (382 Nennungen (ca. 8%)) gibt einen Hinweis auf nicht fahrradfreundliche Ampelschaltungen. Fehlende Radwege (376 Nennungen (ca. 7%)) deutet auf Lücken im Radwegenetz hin. Schlechte Straßen-/Wegbeschaffenheit (375 Nennungen (ca.7%)) zeigt Sanierungsbedarf auf. Weniger häufig genannte, dennoch nicht weniger relevante Probleme wie steile Wege, hohes Verkehrsaufkommen, parkende Autos, mangelhafter Winterdienst und unübersichtliche Kreuzungen werden ebenfalls als Hindernisse wahrgenommen. Fehlende Überquerungshilfen (160 Nennungen (ca. 3%)), obwohl weniger häufig genannt, sind trotzdem ein wichtiger Sicherheitsaspekt.

Diese Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Ansatzes im Schulischen Mobilitätsmanagement, der Infrastrukturverbesserungen, Verkehrsplanung, Verkehrssicherheitsmaßnahmen, Verkehrserziehung und Instandhaltungsmaßnahmen, um das Radfahren für Schülerinnen und Schüler sicherer und attraktiver zu gestalten.



Abb. D.6.1 Problemwahrnehmung auf Schulwegen an weiterführenden Schulen aus der Perspektive von Schülerinnen und Schülern, mit dem Rad (n=5.780) (Darstellung bueffee eGbR)

D.6.2 Zuzußgehende

Die Umfrage zu Problemen für Zuzußgehende auf Schulwegen zu weiterführenden Schulen zeigt mehrere zentrale Herausforderungen auf (vgl. nachfolgende Abbildung). An erster Stelle steht die Winterglätte (215 Nennungen (ca. 14%)), was die Dringlichkeit eines verbesserten Winterdienstes unterstreicht. Rücksichtslose Radfahrende (155 Nennungen (ca. 10%)) und zu

schnell fahrende Autos (154 Nennungen (ca.10%)) stellen ebenfalls signifikante Sicherheitsrisiken dar, die auf die Notwendigkeit von Sensibilisierungsmaßnahmen und Geschwindigkeitsreduzierungen hinweisen. Weitere, häufig genannte Probleme sind lange Wartezeiten an Ampeln (149 Nennungen (ca.9%)), was auf nicht fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen hindeutet, sowie Dreck und Müll (135 Nennungen (ca.9%)), die eine bessere Reinigung der Gehwege erfordern. Abbiegende Autos an Kreuzungen (126 Nennungen (ca.8%)) und schlechte Sicht beim Überqueren (106 Nennungen (ca. 7%)) verdeutlichen die Gefahren an Verkehrsknotenpunkten. Zusätzlich wird die fehlende Überquerungshilfe (78 Nennungen (ca. 5%)) als ein wichtiges Infrastrukturproblem identifiziert, während anstrengende Wege (100 Nennungen (ca.6%)) und schmale Gehwege (94 Nennungen (ca.6%)) den Komfort der Zufußgehenden beeinträchtigen. Auch die Entfernung zur Schule (62 Nennungen (4%)) wird als hinderlich wahrgenommen.

Insgesamt verdeutlichen diese Ergebnisse die Notwendigkeit eines umfassenden Mobilitätsmanagements, das sowohl infrastrukturelle Verbesserungen als auch Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Bildungsinitiativen umfasst, um das Zufußgehen für Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen sicherer und attraktiver zu gestalten.

Die hier dargestellten Ergebnisse lassen sich auch auf weitere Einrichtungen in der Region übertragen. Die Rangreihung kann sich dabei unterscheiden, die Art der Probleme wird aber die gleiche sein.

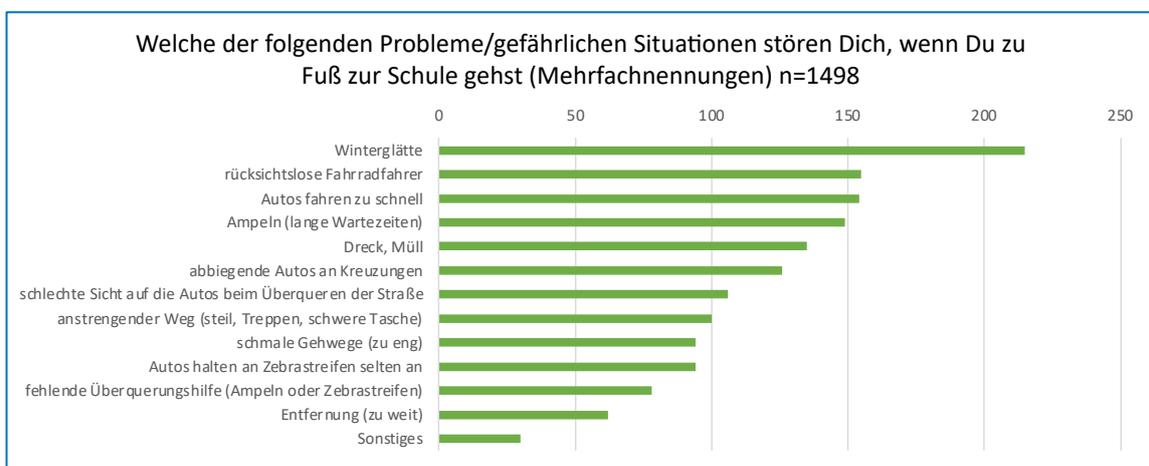


Abb. D.6.2 Problemwahrnehmung auf Schulwegen an weiterführenden Schulen, aus Perspektive von Schülerinnen und Schülern, zu Fuß (n=1.498) (Darstellung bueffee eGbR)

D.6.3 Automitfahrende

Die Umfrageergebnisse zu Problemen für Mitfahrende im Auto auf Schulwegen an weiterführenden Schulen zeigen die folgenden Hauptprobleme (vgl. auch nachfolgende Abbildung). Hohes Verkehrsaufkommen (466 Nennungen (ca. 20%)) ist das am häufigsten genannte Problem

und deutet auf überlastete Straßen im Schulumfeld hin. Chaotisches Halten von Eltern vor der Schule (455 Nennungen (ca. 20%)) ist ein fast ebenso häufig genanntes Problem, das auf ungeordnete "Elterntaxi"-Situationen auch an weiterführenden Schulen hinweist. Die Nennung "Stau" (417 Nennungen (ca. 18%)) ist eng verbunden mit dem hohen Verkehrsaufkommen und chaotischen Haltemanövern. Das Problem "Wartezeiten an Ampeln" (367 Nennungen (ca. 16%)) deutet auf nicht optimierte Verkehrsführung im Schulumfeld hin. Baustellen und Umleitungen (327 Nennungen (ca. 14%)) stellen temporäre Hindernisse dar, die die Verkehrssituation zusätzlich erschweren. Ein Mangel an Haltemöglichkeiten nahe der Schule (278 Nennungen (ca. 12%)) verstärkt möglicherweise das Problem des chaotischen Haltens und ggf. auch Parkens. Diese Ergebnisse zeigen, dass die Problematik der "Elterntaxis" nicht nur an Grundschule, sondern auch an weiterführenden Schulen einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation hat. Die hohe Anzahl von Nennungen für Verkehrsaufkommen, chaotisches Halten und Stau zeigt, dass das Bringen der Kinder mit dem Auto oft kontraproduktiv ist und die Verkehrssituation für alle Beteiligten verschlechtert.

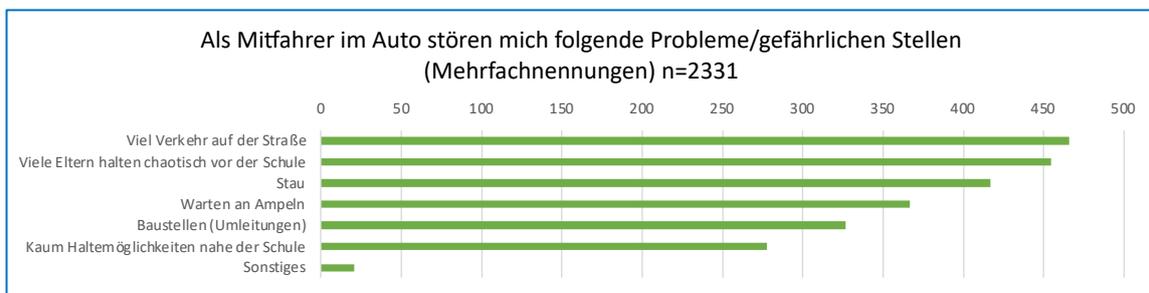


Abb. D.6.3 Problemwahrnehmung auf Schulwegen an weiterführenden Schulen, aus Perspektive von Schülerinnen und Schülern, mit dem Auto (n=2.331) (Darstellung bueffee eGbR)

D.6.4 Busmitfahrende

Die Umfrageergebnisse zu Problemen bei der Busnutzung auf Schulwegen an weiterführenden Schulen zeigen folgende Hauptherausforderungen (vgl. nachfolgende Abbildung). Verspätungen (203 Nennungen (ca. 14%)) und lange Wartezeiten (129 Nennungen (ca. 9%)) zeigen Probleme in Bezug auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖPNV auf. Sie beeinträchtigen die Planbarkeit und Effizienz des Schulwegs erheblich. Volle Busse/Überfüllung (197 Nennungen (ca. 14%)), Platzmangel (160 Nennungen (ca. 11%)) und Lautstärke im Bus (137 Nennungen (ca. 10%)) sind Faktoren die die Kapazität und den Komfort mindern. Außerdem können sie Stress verursachen. Lange Fahrzeiten oder Umwege (123 Nennungen (ca. 9%)), unpassende oder ungünstige Fahrzeiten (113 Nennungen (ca. 8%)) und "Fahrplan nicht mit Schulzeiten abgestimmt" (107 Nennungen (ca. 8%)) deuten auf Probleme im Bereich der Fahrplangestaltung und auf mangelnde Abstimmung zwischen Schulzeiten und ÖPNV hin. Die Nennungen "Jüngere Schüler nerven" (124 Nennungen (ca. 9%), "unfreundliche Busfahrer" (103 Nennungen (ca. 7%)),

"ältere Schüler nerven" (69 Nennungen (ca. 5%)) und "erwachsene Fahrgäste nerven" (45 Nennungen, 3,2%) weisen auf Konflikte zwischen verschiedenen Nutzendengruppen (Soziale Interaktionen) hin.

Im Rahmen eines effektiven Schulischen Mobilitätsmanagements lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen zur Optimierung der Pünktlichkeit und Reduzierung von Wartezeiten.
- Prüfung der Möglichkeiten zur Erhöhung der Buskapazitäten oder Einsatz zusätzlicher Busse zu Stoßzeiten.
- Engere Abstimmung der Busfahrpläne mit den Schulzeiten und Überprüfung der Routenführung zur Vermeidung unnötiger Umwege.
- Entwicklung von Programmen zur Förderung eines respektvollen Miteinanders im Bus, einschließlich Schulungen für Fahrpersonal im Umgang mit Schülerinnen und Schülern.
- Für kürzere Strecken könnten alternative Mobilitätsformen wie Radfahren oder zu Fuß gehen gefördert werden, um die Busse zu entlasten.

Diese Maßnahmen könnten dazu beitragen, die Busnutzung für Schülerinnen und Schüler attraktiver und angenehmer zu gestalten und somit die Akzeptanz des ÖPNV als nachhaltiges Verkehrsmittel für den Schulweg zu erhöhen.

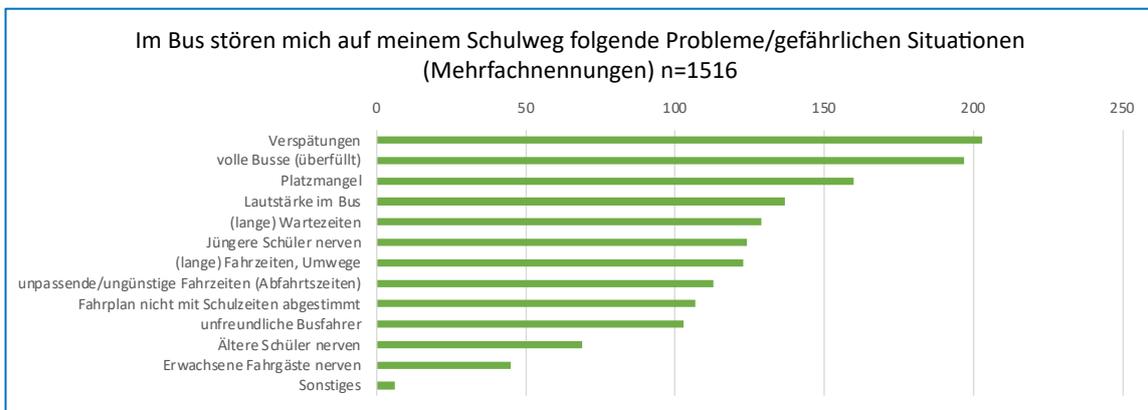


Abb. D.6.4 Problemwahrnehmung auf Schulwegen an weiterführenden Schulen, aus Perspektive von Schülerinnen und Schülern, mit dem Bus (n=1.516) (Darstellung buefee eGBR)

Die Umfrageergebnisse zu Problemen bei der Nutzung von Straßenbahn, S-Bahn oder Eisenbahn auf Schulwegen zu weiterführenden Schulen zeigen die im Folgenden beschriebenen Hauptherausforderungen auf. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind die am häufigsten genannten Probleme (Verspätungen (93 Nennungen (ca. 20%)), lange Wartezeiten (45 Nennungen (ca. 10%))), die die Planbarkeit und Effizienz des Schulwegs erheblich beeinträchtigen. Die Nennungen "Überfüllte Bahnen" (55 Nennungen (ca. 12%)), "Platzmangel" (33 Nennungen (ca. 7%)) und "Lautstärke in der Bahn" (25 Nennungen (ca. 5,5%)) weisen auf mangelnde Kapazität und fehlenden Komfort hin. Zudem können sie Stress verursachen.

Die Probleme "Fahrplan nicht mit Schulzeiten abgestimmt" (49 Nennungen (ca. 11%)), "unpassende oder ungünstige Fahrzeiten" (43 Nennungen (ca. 9%)) und "lange Fahrtzeiten" (15 Nennungen (ca. 3%)) deuten auf eine mangelnde Abstimmung zwischen Schulzeiten und ÖPNV hin.

Die Nennungen "jüngere Schüler nerven" (33 Nennungen (ca.7%)), "erwachsene Fahrgäste nerven" (26 Nennungen (ca. 6%)), "ältere Schüler nerven" (21 Nennungen (ca. 5%)) und "unfreundliches Personal" (11 Nennungen (ca. 2%)) weisen auf Konflikte zwischen verschiedenen Nutzengruppen (soziale Interaktionen) hin.

Die Umfrageergebnisse zu Problemen bei der Nutzung von Straßenbahnen oder S-Bahnen sind mit denen bei Nutzung des Verkehrsmittels Bus vergleichbar. Somit sind die Schlussfolgerungen vergleichbar mit denen der vorangegangenen Auswertung.



Abb. D.6.5 Problemwahrnehmung auf Schulwegen an weiterführenden Schulen, aus Perspektive von Schülerinnen und Schülern, mit der Bahn (n=454) (Darstellung bueffee eGbR)

D.7 Typische Problemstellen

Die Befragungsergebnisse von Einrichtungsleitungen, Eltern und Schülerinnen und Schülern zeigen eine Reihe von typischen Problemstellen, die die Sicherheit und Attraktivität des Schulwegs beeinträchtigen. Diese Erkenntnisse bilden eine wichtige Grundlage für die Entwicklung gezielter Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsituation. Im Folgenden sind die am häufigsten genannten Problemstellen aufgeführt:

1. Fehlender Gehweg oder Gehweg mit Defiziten
2. Defizite bei Sichtbeziehungen an Querungsstellen (Haltesichtweiten, Übersicht)
3. Fehlende oder ungeeignete Wahl der Querungsanlage (fehlende Zeitlücken)
4. Ampelsteuerung
5. Ausstattung an Zebrastreifen
6. Unzureichende Erkennbarkeit von Schulwegen für den Kfz-Verkehr
7. Sicherung von Flächen gegen Überfahrung mit Kfz (Protected Spaces)
8. Temporäre Barrieren auf Geh- und Radwegen (z.B. parkende Autos, Baustellen)
9. Unverträgliche Verkehrszusammensetzung auf Gehwegen (Fuß- und Radverkehr)
10. Fehlender Radweg oder Radweg mit Defiziten (Dimensionierung, Schutzstreifen, Dooring, Trennung)
11. Unverträgliche Verkehrszusammensetzung im Mischverkehr (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr)

12. Sicherung von Verbindungen gegen Überfahung mit Kfz (Protected Lanes)
13. Sicherheitsräume zu parkenden Autos (Dooring)
14. Fehlende Fahrradstraßen
15. Unzureichende Abstellanlagen für Fahrräder, Tretroller, Pedelecs und Anhänger
16. Winterdienst (Räumung von Geh- und Radwegen)
17. Unangenehme/bedrohliche Personen
(Drogen, Alkohol, Obdachlose, auch ältere Schülerinnen und Schüler)
18. Beleuchtung (Angsträume)
19. Abschreckende oder langweilige Gestaltung von Flächen
20. Fehlendes oder schlechtes ÖPNV-Angebot, mangelnde Kapazität
21. Erreichbarkeit ÖPNV-Haltestelle
22. Fehlende Hol- und Bringzonen/Elternhaltestellen im Umfeld
23. Fehlende Regelungen wie Schulstraßen und Schulzonen
24. Netzunterbrechungen/Modalfilter

D.8 Unfallgeschehen von Kindern (Schulwege)

Wesentliches Ziel eines Schulischen Mobilitätsmanagements ist die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens möglichst ohne schwer verletzte Kinder auf den Schulwegen. Dafür ist eine "Entkopplung" von Unfallgeschehen und Entwicklung des Mobilitätsverhaltens anzustreben. Das heißt, dass eine Zunahme von Fuß- und Radverkehr dann sinnvoll ist, wenn nicht gleichzeitig das Unfallgeschehen in dem jeweiligen "Modus" steigt. Konkret bedeutet das, dass gleichzeitig mit der Änderung des Mobilitätsverhaltens in der Regel eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen muss. Hier sind die örtlich gegebenen Verhältnisse im Detail zu betrachten.

Für die Betrachtung des Unfallgeschehens von Kindern gibt es 3 bedeutsame Quellen und Arbeitsgrundlagen:

1. Amtliche, **polizeiliche Unfallstatistik** (Schulweg- und Freizeitunfälle nur bedingt zu unterscheiden)
2. Unfallstatistik der Träger der **Gemeindeunfallversicherung** (nur Schulwegunfälle erfasst)
3. Sonderuntersuchungen des **Unfalldunkelfeldes** z.B. aus Befragungen (Schulweg- und Freizeitunfälle möglich)

Die Datenverfügbarkeit und statistischen Grundlagen stehen in begrenztem Umfang und in unterschiedlicher Qualität zur Verfügung. Es ist zu empfehlen, sich hier einen Überblick über die Unfalldatenlage im sogenannten Hellfeld (amtliche Statistik und Unfallversicherung) sowie im Unfalldunkelfeld (Erhebung durch Befragung) zu verschaffen. Durch eine derartige Sicht auf die Daten werden Unterschiede deutlicher und der Präventionsbedarf erkennbar. Die Betrachtung der Kinderunfalldaten der Polizei reicht allein nicht aus. Die Betrachtung von Unfallhäufigkeitsstellen aus polizeilich registrierten Kinderunfällen reicht allein nicht aus. Zur groben Einordnung des Präventionsbedarfs ist ein vergleichender Einblick in das regionale Kinderunfallgeschehen sinnvoll.

D.8.1 Kinderunfallatlas (polizeiliche Unfalldaten)

Der Kinderunfallatlas ist ein Werkzeug zur Förderung der Verkehrssicherheit für Kinder in Deutschland. Er liefert eine Übersicht über Verkehrsunfälle mit Kindern bis 14 Jahre, differenziert nach ihrer Rolle als Zufußgehende, Radfahrende oder Pkw-Insassen. Durch die Analyse amtlich registrierter Unfalldaten in Kombination mit Mobilitätsinformationen ermöglicht der Atlas eine Identifikation von Auffälligkeiten im Unfallgeschehen (bezogen auf die Verkehrsbeitragsart) und -trends in verschiedenen Regionen. Der Atlas unterstützt dabei, lokale Gegebenheiten zu berücksichtigen und zielgerichtete Maßnahmen zur Erhöhung der Kindersicherheit im Straßenverkehr umzusetzen. Der dritte Kinderunfallatlas basiert auf den polizeilich registrierten Unfallzahlen der Jahre 2015 bis 2019 und führte Analysen bis auf Kreis- und Gemeindeebene durch.¹ Im Folgenden wird sowohl auf Ebene der Bundesländer als auch für die

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen, 2022

Projektkommunen eine Übersicht zu den dort dargestellten Unfallzahlen gegeben. Dies dient der Einordnung und Darstellung des Handlungsbedarfs für die Region.

Methodische Hinweise: Die im Kinderunfallatlas dargestellte Verunglücktenbelastung (VB) stellt das Risiko dar, bei einem Unfall getötet oder verletzt zu werden. Dabei wird die Anzahl der Verunglückten in Bezug gesetzt zur Einwohnendenzahl des betrachteten Raumes. Im Kinderunfallatlas wird zur Berechnung dieser Zahl die Anzahl der verunglückten Kinder durch die Anzahl der Einwohnenden dieser Altersgruppe geteilt und mit dem Maßstabsfaktor 100.000 multipliziert (unter Berücksichtigung des jeweiligen Betrachtungszeitraumes, des betrachteten Gebietes und der Verkehrsbeteiligungsart). Mit dem Maßstabsfaktor 100.000 erfolgt die Hochrechnung auf 100.000 Einwohnende dieser Altersgruppe. Auf Bundeslandebene werden nur getötete und schwerverletzte Kinder in die Verunglücktenbelastungszahl (VB) eingerechnet, auf Gemeindeebene auch Leichtverletzte. Um Bundesländer, Kreise und Gemeinden miteinander vergleichen zu können, wurde jeweils eine Rangfolge gebildet und diese in vier gleich große Bereiche eingeteilt, um die vier Belastungsstufen (gering (grün), gering bis mittel (hellgrün), mittel bis hoch (hellrot) und hoch (rot)) farblich darstellen zu können.¹

Der nachfolgenden Tabelle kann entnommen werden, dass in den nördlich gelegenen Bundesländern (Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern unterschiedliche "Ränge" erreicht werden. Hamburg beispielsweise liegt mit einer VB von 33,2 verunglückten (SP) Kindern im Straßenverkehr pro 100.000 Kindern der Altersgruppe insgesamt auf Rang 2 von 16 Bundesländern (Rg. 2). Demgegenüber liegt Mecklenburg-Vorpommern mit 51 verunglückten Kindern (SP) nur auf Rang 12 von 16 Bundesländern (Rg. 12). Dies dient einer groben makroskopischen Einordnung zum allgemeinen Handlungsbedarf in der Prävention. Die Bundesländer Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen zeigen Potenzial für Verbesserungen im Bereich der Kindersicherheit im Straßenverkehr. Diese Regionen haben die Möglichkeit, durch gezielte Maßnahmen und Präventionsprogramme die Sicherheit für Kinder im Verkehr weiter zu erhöhen und somit die Verunglücktenbelastung von Kindern mit schwerem Personenschaden zu reduzieren. Schlusslicht ist hier Sachsen-Anhalt mit 62,8 verunglückten Kindern (SP) je 100.000, was im Vergleich zu Hamburg doppelt so hoch liegt. Positiv ist zu erwähnen, dass sich in allen Bundesländern im Vergleich zu den Kinderunfalldaten der Jahre 2006-2010 deutlich positive Entwicklungen zeigen.

Bei den Unfalldaten nach unterschiedlichen Verkehrsbeteiligungsarten (Fuß, Rad und Auto) sind in den Bundesländern deutliche Unterschiede zu erkennen. Während Schleswig-Holstein bei Zufußgehenden auf Rang 2 und Niedersachsen auf Rang 3 liegt, belegen Hamburg mit Rang 14 und Bremen mit Rang 13 nur hintere Plätze. Daraus kann für den Präventionsbereich Fußverkehr größerer Handlungsbedarf abgeleitet werden. Weitere Präventionsschwerpunkte können in Schleswig-Holstein beim Radverkehr und in Niedersachsen im Bereich Kfz gebildet werden.

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen, 2022, S. 15 ff

Bundesländer	Einwohner/Verunglückte (SP) [Absolutzahlen] Σ (2015-2019)		Verunglücktenbelastung (SP) [je 100.000 Kinder] Status Quo 2015-2019								Veränderungsrate Verunglücktenbelastung (SP) [in %] 2015-2019 zu 2006-2010							
	Einwohner 0-14 J.	Verunglückte (SP) Gesamt							Gesamt								Gesamt	
			VB	Rg.	VB	Rg.	VB	Rg.	VB	Rg.	VaR	VB	Rg.	VaR	VB	Rg.	VaR	VB
Schleswig-Holstein	1.898.299	667	10,7	2	12,5	13	10,7	8	35,1	7	-16,3 %	15	-22,9 %	11	14,5 %	9	-13,1 %	12
Hamburg	1.244.059	413	19,2	13	7,7	3	5,5	2	33,2	2	-20,8 %	11	-33,5 %	2	20,5 %	13	-21,7 %	4
Niedersachsen	5.357.118	1.818	10,9	3	10,5	8	11,5	11	33,3	3	-18,4 %	14	-22,8 %	12	4,9 %	4	-14,0 %	10
Bremen	441.332	152	21,3	14	9,3	6	3,2	1	34,4	5	-5,4 %	16	-53,9 %	1	-4,4 %	1	-27,3 %	1
Nordrhein-Westfalen	12.116.201	4.569	17,1	10	9,4	7	9,5	5	37,7	11	-29,3 %	4	-27,8 %	8	24,8 %	14	-20,0 %	5
Hessen	4.234.541	1.441	14,0	6	7,2	2	11,4	9	34,0	4	-21,5 %	10	-26,0 %	7	5,9 %	5	-16,6 %	7
Rheinland-Pfalz	2.661.569	944	13,4	5	9,1	5	11,5	10	35,5	9	-31,8 %	1	-32,2 %	3	-2,2 %	2	-25,8 %	2
Baden-Württemberg	7.555.090	2.668	13,2	4	10,5	9	10,1	7	35,3	8	-30,0 %	3	-31,7 %	4	11,0 %	7	-23,5 %	3
Bayern	8.676.029	2.808	10,0	1	11,0	10	9,5	6	32,4	1	-24,0 %	6	-25,1 %	10	1,0 %	3	-18,2 %	6
Saarland	584.635	204	17,6	11	8,2	4	8,0	4	34,9	6	-23,5 %	8	-20,3 %	14	56,1 %	15	-13,7 %	11
Berlin	2.440.241	866	22,7	15	5,9	1	6,0	3	35,5	10	-18,9 %	13	-25,6 %	9	94,0 %	16	-10,7 %	14
Brandenburg	1.586.882	916	14,5	7	17,0	16	23,9	15	57,7	14	-19,7 %	12	-11,8 %	16	13,9 %	8	-5,8 %	16
Mecklenburg-Vorp.	1.001.165	511	15,0	8	12,5	12	22,0	14	51,0	12	-23,6 %	7	-21,6 %	13	18,8 %	12	-8,7 %	15
Sachsen	2.627.174	1.579	22,6	16	15,2	15	19,9	13	60,1	15	-24,2 %	5	-16,7 %	15	15,7 %	11	-11,0 %	13
Sachsen-Anhalt	1.321.576	830	18,5	12	13,6	14	28,3	16	62,8	16	-23,4 %	9	-31,5 %	5	15,5 %	10	-14,2 %	9
Thüringen	1.333.080	701	16,9	9	12,2	11	19,5	12	52,6	13	-31,1 %	2	-29,2 %	6	7,9 %	6	-14,9 %	8
Bundesweit	55.078.991	21.087	14,7		10,4		11,6		38,3		-24,6 %		-26,3 %		+13,9 %		-16,8 %	

SP = Schwere Personenschaden (Getötete + Schwerverletzte) / Rg. = Rangplatz
VB = Verunglücktenbelastung / VaR VB = Veränderungsrate Verunglücktenbelastung

BAST-U2n-M4t-U3sg-15/2021

Tab. D.8.1 Verunglücktenbelastung und Veränderungsrate der Verunglücktenbelastung (inkl. Angabe des Rangplatzes) von Kindern mit schwerem Personenschaden differenziert nach Verkehrsbeteiligungsarten und Bundesländern (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, 2021)

Dem Kinderunfallatlas können weiterer differenzierte Ergebnisse auf Gemeindeebene entnommen werden (vgl. nachfolgende Tabelle), die zur Schärfung von Kinderunfall-Präventionszielen als Ausgangsbasis herangezogen werden können.

RegioStAR 7: Stadtregionen, Mittelstädte, städtischer Raum (Typ-Nr.: 73)		Einwohner/Verunglückte [Absolutzahlen] Σ(2015-2019)		Verunglücktenbelastung [je 100.000 Kinder] Status Quo 2015-2019							
Gemeinde	Einwohner 0-14 J.	Verunglückte Gesamt							Gesamt		
			VB	Rg.	VB	Rg.	VB	Rg.	VB	Rg.	
OD Ahrensburg	23.189	68	47,4	797	207,0	1.308	38,8	364	293,2	1.020	
OD Ammersbek	6.475	11	30,9	529	108,1	986	15,4	73,1	169,9	444	
OD Bad Oldesloe	17.635	80	56,7	949	260,8	1.354	107,7	964	453,6	1.324	
OD Bargteheide	12.740	67	62,8	1.024	416,0	1.374	47,1	437	525,9	1.358	
OD Barsbüttel	8.348	37	35,9	608	107,8	983	275,5	1.336	443,2	1.320	
OD Glinde	13.160	38	60,8	1.002	190,0	1.278	30,4	313	288,8	1.003	
OD Großhansdorf	6.458	17	31,0	533	185,8	1.271	46,5	430	263,2	913	
OD Oststeinbek	5.573	10	17,9	370	89,7	859	71,8	667	179,4	490	
OD Reinbek	18.203	52	65,9	1.062	175,8	1.253	38,5	363	283,9	995	
OD Reinfeld	6.074	22	16,5	358	131,7	1.111	214,0	1.293	362,2	1.204	
OH Bad Schwartau	11.087	58	117,3	1.343	261,6	1.356	135,3	1.117	523,1	1.355	
OH Ratekau	9.559	37	20,9	400	104,6	961	240,6	1.319	387,1	1.255	
OH Scharbeutz	5.898	25	84,8	1.232	118,7	1.047	186,5	1.248	423,9	1.303	
OH Stockelsdorf	11.076	24	54,2	911	108,3	991	54,2	493	216,7	685	
OH Timmendorfer Strand	3.977	29	50,3	851	301,7	1.367	326,9	1.353	729,7	1.369	
PI Appen	3.258	13	30,7	524	245,5	1.347	122,8	1.043	399,0	1.278	
PI Barmstedt	7.128	16	42,1	708	168,4	1.235	14,0	740	224,5	722	
PI Bönningstedt	3.481	23	201,1	1.370	201,1	1.297	258,5	1.325	660,7	1.367	
PI Borstel-Hohenraden	1.791	2	0,0	1	111,7	1.008	0,0	1	111,7	248	
PI Ellerbek	2.819	4	0,0	1	70,9	718	35,5	349	141,9	352	
PI Elmshorn	35.227	170	59,6	989	326,5	1.370	93,7	869	482,6	1.336	
PI Groß Nordende	635	3	157,5	1.363	315,0	1.369	0,0	1	472,4	1.332	
PI Halstenbek	12.439	33	8,0	319	168,8	1.237	88,4	813	265,3	924	
PI Haselau	741	0	0,0	1	0,0	1	0,0	1	0,0	1	
PI Haseldorf	1.202	2	0,0	1	166,4	1.232	0,0	1	166,4	433	
PI Heidgraben	2.210	2	0,0	1	45,2	460	45,2	420	90,5	184	
PI Heist	1.876	4	0,0	1	0,0	1	213,2	1.291	213,2	667	
PI Hetlingen	944	2	105,9	1.319	105,9	965	0,0	1	211,9	660	
PI Holm	2.332	7	0,0	1	171,5	1.243	128,6	1.084	300,2	1.043	
PI Kummerfeld	2.076	3	0,0	1	96,3	906	48,2	448	144,5	361	
PI Moorrege	3.127	23	64,0	1.039	639,6	1.376	32,0	328	735,5	1.370	
PI Neuendeich	378	1	0,0	1	0,0	1	0,0	1	264,6	918	
PI Pinneberg	30.084	139	86,4	1.246	282,5	1.362	83,1	764	462,0	1.328	
PI Prisdorf	1.621	4	0,0	1	246,8	1.348	0,0	1	246,8	834	
PI Quickborn	14.226	54	49,2	829	147,6	1.181	175,7	1.230	379,6	1.234	
PI Rellingen	9.539	36	31,4	537	220,1	1.326	104,8	947	377,4	1.228	
PI Schenefeld	11.942	51	50,2	850	226,1	1.331	134,0	1.107	427,1	1.308	
PI Tangstedt	1.693	2	59,1	981	0,0	1	59,1	537	118,1	263	
PI Tornesch	9.291	47	53,8	906	290,6	1.366	150,7	1.160	505,9	1.350	
PI Uetersen	11.537	48	34,7	589	338,0	1.371	43,3	400	416,1	1.298	
PI Wedel	21.450	83	83,9	1.228	256,4	1.352	32,6	334	386,9	1.254	
PLÖ Heikendorf	4.990	18	20,0	390	180,4	1.261	120,2	1.031	360,7	1.202	
PLÖ Mönkeberg	2.986	3	0,0	1	67,0	678	0,0	1	100,5	215	
PI Ö Preetz	11.111	47	27,0	470	263,0	1.355	90,0	827	378,0	1.321	

RegioStAR 7: Stadtregionen, kleinstädtischer, dörflicher Raum (Typ-Nr.: 74)		Einwohner/Verunglückte [Absolutzahlen] Σ(2015-2019)		Verunglücktenbelastung [je 100.000 Kinder] Status Quo 2015-2019							
Gemeinde	Einwohner 0-14 J.	Verunglückte							Gesamt		
			VB	Rg.	VB	Rg.	VB	Rg.	VB	Rg.	
PI Hasloh	2.531	8	79,0	368	39,5	136	118,5	409	316,1	879	
PI Heede	525	4	0,0	1	571,4	745	190,5	636	761,9	1.225	
PI Hemdingen	1.144	1	0,0	1	0,0	1	87,4	287	87,4	116	
PI Klein Nordende	2.516	4	0,0	1	79,5	357	79,5	242	159,0	396	
PI Klein Offenseth-Sparrieshoop	2.489	4	0,0	1	120,5	547	40,2	64	160,7	405	

Tab. D.8.2 Verunglücktenbelastung und Veränderungsrate der Verunglücktenbelastung (inkl. Angabe des Rangplatzes) von Kindern differenziert nach Verkehrsbeteiligungsarten für eine Auswahl an Kommunen (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, 2021)

D.8.2 Statistiken der Unfallversicherungen

Unfallstatistiken der Träger der Gemeindeunfallversicherungen zeigen eine zusätzliche Perspektive auf das Unfallgeschehen auf Schulwegen. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) führt im Rahmen ihrer Zuständigkeit eine Statistik zu **Schulunfällen** und **Schulwegunfällen** für ihre rund 18 Mio. Versicherten in Deutschland und veröffentlicht die Ergebnisse regelmäßig. Der Tabelle kann entnommen werden, dass mit 92.308 Schulwegunfällen nur ca. 10 % der gesamten Schulunfälle im Jahr 2023 Schulwege betrafen. Differenziert nach Art der versicherten Einrichtung sind die Allgemeinbildenden Schulen mit 8 Unfällen je 1.000 Versicherte am häufigsten betroffen. Hierzu gehören z.B. die Grundschulen und weiterführenden Schulen. Demgegenüber wiesen beispielsweise die Kitas mit 1,6 Unfällen je 1.000 Versicherte ein deutlich geringeres Unfallgeschehen auf.¹

Einrichtung	Anzahl Versicherte	Anzahl	Schulunfall		Schulwegunfall		
			in %	je 1.000 Versicherte	Anzahl	in %	je 1.000 Versicherte
Kita/Tagespflege	4.079.357	255.192	24,9	62,6	6.390	6,9	1,6
Allgemeinbild. Schulen	8.677.639	726.618	70,8	83,7	69.269	75,0	8
Berufsbild. Schulen	2.426.402	35.688	3,5	14,7	12.398	13,4	5,1
Hochschulen	2.902.759	8.465	0	2,9	4.251	4,6	1,5
Gesamt	18.086.157	1.025.963	100,0	56,7	92.308	100,0	5,1

Tab. D.8.3 Meldepflichtige Schulunfälle 2023 nach Einrichtungsart (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV) (2024))

Die in der nachfolgenden Abbildung dargestellte Entwicklung des Schulwegunfallgeschehens (Quote je 1.000 Versicherte) nach Einrichtungsart zeigt für die allgemeinbildenden Schulen seit 2007 keine signifikante Reduzierung der Quote.

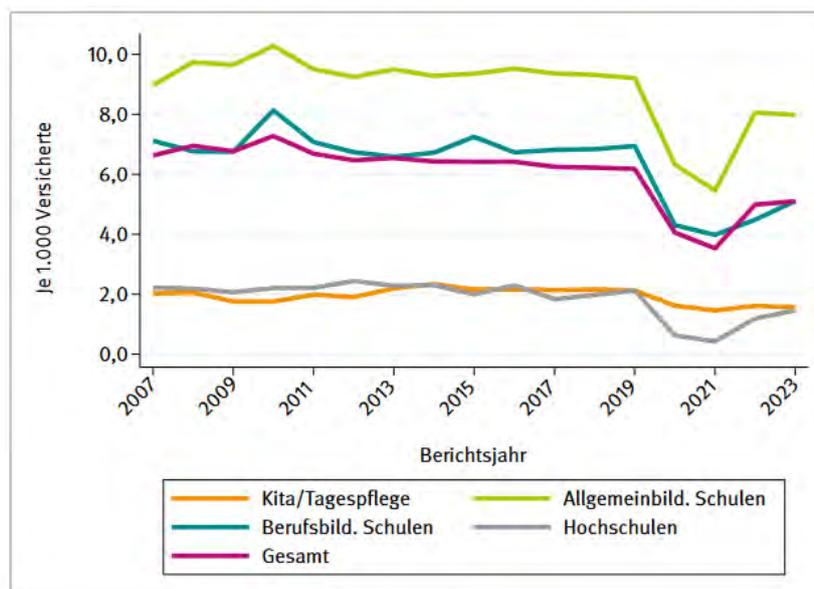


Abb. D.8.1 Meldepflichtige Schulwegunfälle (Quoten) nach Einrichtungsart im Zeitverlauf (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV) (2024))

¹ Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV) (2024)

Das von der gesetzlichen Schülerunfallversicherung registrierte Unfallgeschehen zeigt deutliche regionale Unterschiede. Während Hamburg in der Kategorie 3,37-4,3 Schulwegunfälle je 1.000 Versicherte eingestuft ist, liegen die übrigen nördlichen Bundesländer im Bereich von 5,42-6,45 Schulwegunfällen je 1.000 Versicherte (vgl. nachfolgende Abbildung).



Abb. D.8.2 Meldepflichtige Schulwegunfälle (Quoten) nach Bundesländern (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV) (2024))

Die Auswertung der Schülerunfallversicherung stellt für 50.665 meldepflichtige Schulwegunfälle im Straßenverkehr eine Analyse nach Verkehrsmitteln dar. Danach entfallen rund 46 % auf das Fahrrad, rd. 16 % auf Fußwege/Tretrollernutzung, rund 10 % auf öffentliche Verkehrsmittel und rund 18 % auf den Kfz-Verkehr (Pkw, motorisiertes Zweirad). Aus dieser Darstellung des Unfallgeschehens kann allgemein der Radverkehr als dominierendes Handlungsfeld der Prävention abgeleitet werden. (vgl. nachfolgende Tabelle)

Art der Verkehrsbeteiligung		Anzahl	%	
Ohne Verkehrsmittel	zu Fuß	4.930	9,7	15,8
	Tretroller, Inline-Skate, etc.	3.060	6,9	
Privates Verkehrsmittel	Fahrrad	23.075	45,5	65,1
	Motorisiertes Zweirad	3.315	6,5	
	Pkw	5.996	11,8	
	Sonstiges priv. VM ohne nähere Angabe	583	1,2	
Öffentliches Verkehrsmittel	Schulbus	3.572	7,0	9,8
	Sonstiger Bus/Sonst. öff. VM	1.031	2,9	
	Schienengebundenes Fahrzeug	345	0,7	
Sonstige/k.A.	Sonstige/k.A.	4.758	9,4	9,4
Gesamt		50.665	100,0	100,0

Tab. D.8.4 Meldepflichtige Schulunfälle im Straßenverkehr 2023 nach Verkehrsbeteiligung (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV) (2024))

Die Schülerunfallversicherung stellt für 42.459 meldepflichtige Schulwegunfälle, die nicht zu den Straßenverkehrsunfällen gehören, eine Analyse nach Unfallort, dem verletzungsbewirkenden Vorgang, den verletzten Körperteilen und nach der Art der Verletzung dar (vgl. nachfolgende Tabelle). Danach entfallen rund 55 % auf den Unfallort Gehweg, rd. 11 % auf die Haltestelle und 7 % die Fahrbahn. Aus dieser Darstellung des Unfallortes kann allgemein der Fußverkehr und der Bereich der Haltestellen als dominierendes Handlungsfeld der Prävention von Kinderunfällen auf Schulwegen abgeleitet werden. Ein großer Anteil dieser Ereignisse sind mit rd. 65 % Alleinunfälle.

Unfallort	Anzahl	%
Gehweg	23.539	55,4
Haltestelle	4.608	10,9
Fahrbahn	2.942	6,9
Ebener Verkehrsweg im Schulbereich	1.321	3,1
Schulhof	622	1,5
Treppenanlage	2.033	4,8
Anderer Unfallort	7.395	17,4
Gesamt	42.459	100,0
Verletzungsbewirkender Vorgang	Anzahl	%
Abrutschen, ausgleiten, hinfallen / über etwas fallen, stolpern, umknicken	27.787	65,4
Anstoßen, hineingreifen, gequetscht / eingeklemmt werden, getroffen werden (außer angefahren werden)	4.285	10,1
Geschlagen / geboxt / getreten werden	3.301	7,8
Zusammenstoßen, umgeschubst / umgerempelt / umgestoßen werden (Außer angefahren werden)	1.509	3,6
Sonstiges	5.577	13,1
Gesamt	42.459	100,0
Verletzter Körperteil	Anzahl	%
Kopf	12.591	29,7
Hand	4.432	10,4
Unterarm, Handgelenk	3.774	8,9
Knöchel, Fuß	9.487	22,3
Kniegelenk (außer Kniescheibe), Unterschenkel	5.369	12,6
Sonstiges	6.806	16
Gesamt	42.459	100,0
Art der Verletzung	Anzahl	%
Erschütterung (Commotio), Prellung	19.953	47
(Dis-) Torsion	8.500	20
Zerreißung	7.496	17,7
Quetschung (Contusio), Weichteilabscherung	860	2
Geschlossene Fraktur	2.981	7
Sonstiges	2.669	6,3
Gesamt	42.459	100,0

Tab. D.8.5 Meldepflichtige Schulwegunfälle 2023, die keine Straßenverkehrsunfälle sind (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV) (2024))

Die amtliche Unfallstatistik der Polizei und das statistisch erfasste Schulunfallgeschehen bilden das gut dokumentierte Hellfeld im Kinderunfallgeschehen ab. Weitere Unfalldaten z.B. durch Krankenhausdaten wären theoretisch ermittelbar. Die verfügbaren Statistiken sind hier jedoch nicht ohne aufwändige zusätzliche Analysen der Originalunfalldaten vergleichbar, da ein Anteil in beiden Statistiken auftreten kann. Die Unfalldaten des Gesetzlichen Unfallversicherung sollen als Hinweise auf den Präventionsbedarf und zur Identifikation von Handlungsfelder genutzt werden. Die jeweils zuständigen Unfallkassen unterstützen die örtliche Unfallpräventionsarbeit in der Regel aktiv, sie können für die Kommunen und die Schulen Unfallanalysen durchführen oder anonymisierte Unfalldaten bereitstellen.

D.8.3 Achtung Dunkelfeld!

Leider sind viele Schulwegunfälle in keiner leicht zugänglichen Statistik erfasst. Die Ursache liegt darin, dass die Polizei bei dem Unfall nicht zugegen war oder auch kein Unfallmeldebogen für die gesetzliche Unfallversicherung bearbeitet wurde. Derartige Unfälle sind häufig auf Schulwegen zu verzeichnen, z. B. weil die Unfallbeteiligten das nicht melden wollten oder nicht wussten, dass der Unfall durch die Unfallversicherung versichert ist. Derartige Unfälle sind sog. Dunkelfeldunfälle, sie sind keiner amtlichen Statistik zu entnehmen. Ob ein Kind im Straßenverkehr oder auf dem Schulweg einen Unfall hatte, dabei eine Verletzung davontrug und wegen der Verletzung einen Arzt aufsuchte, lässt sich durch schriftliche Befragungen von Eltern und Schülerinnen und Schülern als Betroffene mit ausreichender Sicherheit ermitteln und sind daher zu empfehlen.

Eine vergleichende Betrachtung unterschiedlicher Unfalldatenquellen zeigte, dass das Unfallgeschehen von Grundschulkindern auf dem Schulweg im Dunkelfeld um ein Vielfaches höher abzuschätzen ist, als es der polizeilichen Statistik zu entnehmen ist. Derartige grundsätzliche Erkenntnisse sind bei der Schulwegsicherung zu beachten, danach ist die Präventionsarbeit in der Regel sinnvoll oder erforderlich, auch bei auf den ersten Blick "relativ gering" erscheinenden Erkenntnissen über Kinderunfälle in polizeilichen Statistiken. Die Annahme eines "globalen Faktors von 3" auf die polizeiliche Unfallstatistik erscheint hier alleine für den Bereich Unfälle auf Grundschulwegen als Hypothese plausibel. Konkret bedeutet dies, dass durch nicht entdeckte Kinderunfälle und Verletzungen volkswirtschaftliche Schäden entstehen, die auch die finanzielle Investition in Prävention in allen relevanten Handlungsfeldern rechtfertigen können. Für den Bereich der Grundschule sind hier Präventionsansätze im Fußverkehr zu priorisieren.

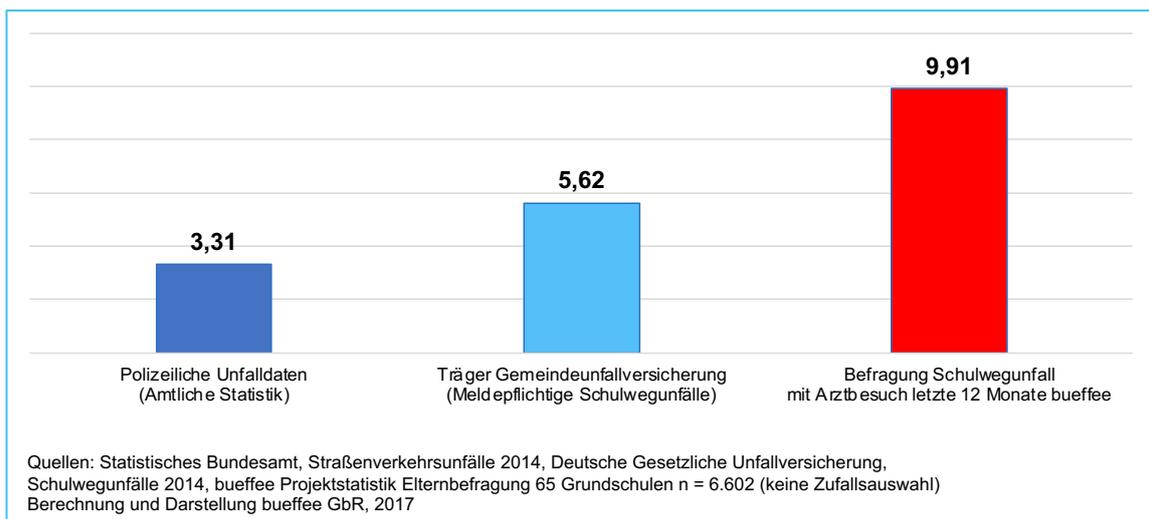


Abb. D.8.3 Im Straßenverkehr verunglückte Kinder im Grundschulalter (je 1.000) und Abschätzung Dunkelfeld (Darstellung und Quelle bueffee eGbR (Eigenforschung, unveröffentlicht))

Auch an weiterführenden Schulen ist ein erhöhtes Unfallgeschehen im Dunkelfeld in der Metropolregion zu erwarten. Im Projekt in der Metropolregion wurden Schülerinnen und Schüler

an weiterführenden Schulen zu ihren Schulwegunfällen im letzten Jahr befragt. Angaben sollten erfolgen, wenn auf dem Schulweg ein Unfall passierte, die Schülerin oder der Schüler dabei Verletzungen davontrug und ein Arzt aufgesucht werden musste. Auf diese Weise befragt, gab es 1.401 Hinweise auf verunglückte Kinder und Jugendliche auf Schulwegen, die in der folgenden Abbildung nach Klassenstufen dargestellt sind. Zu sehen ist, dass im Bereich der Klassenstufen 6 und 7 mit 12-14 % häufiger von Schulwegunfällen berichtet wird. Die Angaben im Prozentbereich weisen auf ein Vielfaches des im Hellfeld dokumentierten Unfallgeschehens hin. An weiterführenden Schulen ist das Unfallgeschehen durch Unfälle im Radverkehr dominiert.

Vereinfacht kann als Abschätzung einer Arbeitsgrundlage/Ausgangslage für die örtliche Kinderunfallprävention auf Schulwegen an weiterführenden Schulen in der Metropolregion Hamburg von einem Kinderunfallgeschehen von 8-12 % pro Jahr ausgegangen werden. Beim Schulwegunfallgeschehen zu weiterführenden Schulen kann ein "globaler Faktor von 8 bis 12" auf das Unfallgeschehen der Gemeindeunfallversicherung unterstellt werden.

Es ist dringend zu empfehlen, dass Kinderunfallgeschehen auf Schulwegen (aber auch auf Freizeitwegen) örtlich vertieft zu analysieren (Hellfeld und Dunkelfeld) und in gezielte Präventionskonzepte auf Schulwegen und Freizeitwegen zu überführen.

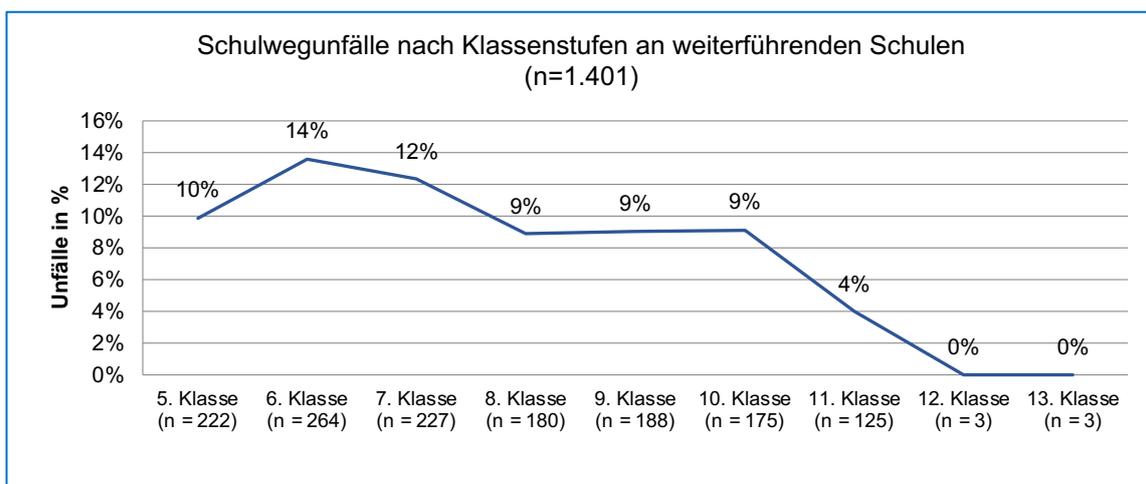


Abb. D.8.4 Schulwegunfälle aus Befragung an weiterführenden Schulen im Nachbarschaftsforum (n=1.401) (Darstellung bueffee eGBR)

E. Handlungsfelder

Schulisches Mobilitätsmanagement hat zahlreiche Handlungsfelder, an denen auf unterschiedlichen Ebenen und von unterschiedlichen Stakeholdern angesetzt werden kann. Die skizzenhafte Übersicht der Handlungsfelder soll die Breite der Anknüpfungspunkte sichtbar machen. In Kapitel F werden die hier allgemein dargestellten Handlungsfelder durch die Darstellung unterschiedlicher Maßnahmen konkretisiert. Am Ende des Leitfadens im Kapitel J finden sich zudem Links zu hilfreichen Informationen, Leitfäden, Broschüren, Netzwerken oder auch Fortbildungsinstitutionen.

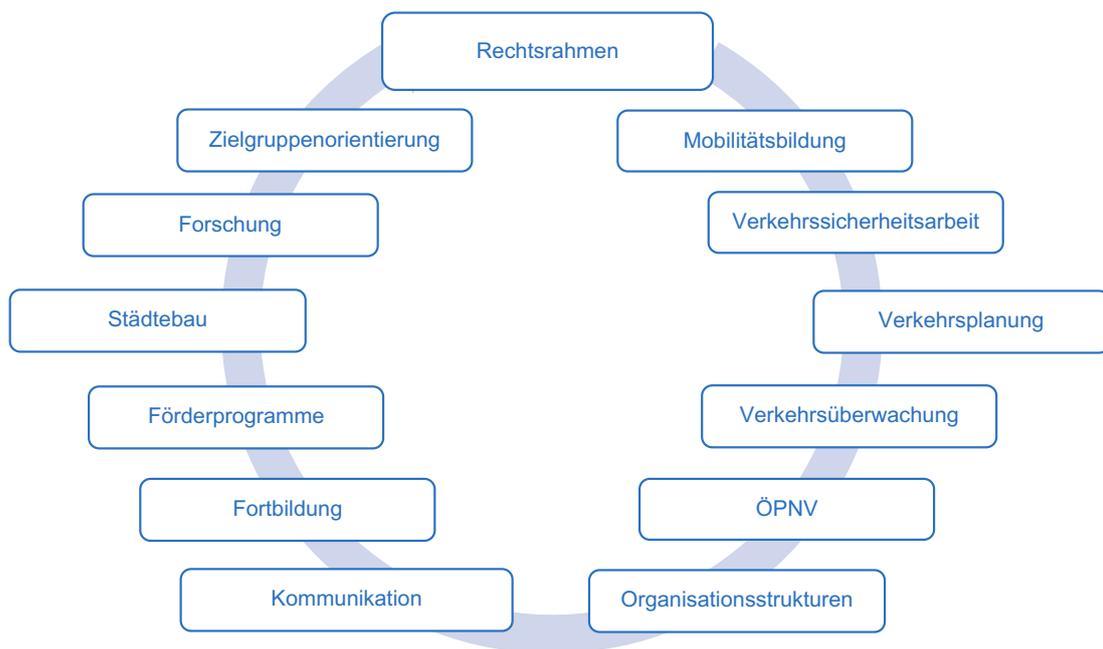


Abb. D.8.1 Übersicht ausgewählter Handlungsfelder im Schulischen Mobilitätsmanagement (Darstellung bueffee eGbR)

E.1 Rechtsrahmen, Verordnungen, Satzungen

Relevante Rechtsgrundlagen umfassen die Empfehlungen der Kultusministerkonferenz (KMK), kommunale Satzungen (z.B. zu Fahrtkosten), Erlasse (straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen) und Verordnungen sowie das jeweilige Schulgesetz der Länder. Die Gesetze und Regelungen schaffen den rechtlichen Rahmen für viele Maßnahmen im Schulischen Mobilitätsmanagement. Sie regeln Aspekte der Beförderung von Schülerinnen und Schülern, die Mobilitätsbildung in den Schulen oder auch den Grad der Verbindlichkeit von Maßnahmen und Möglichkeiten der Schulwegsicherung.

Die Bundesländer der Metropolregion Südholstein/Hamburg haben in den letzten Jahren das schulische Mobilitätsmanagement verstärkt in den Fokus gerückt. Die Länder legen besonderen Wert auf die Verbesserung der Schulwegsicherheit und die Förderung nachhaltiger Mobi-

litätsformen. Die gesetzlichen Regelungen und Initiativen zielen darauf ab, das Mobilitätsverhalten von Schülerinnen und Schülern langfristig zu beeinflussen und eine sichere, umweltfreundliche Schulwegmobilität zu etablieren (vgl. auch Kapitel C.4).

Von besonderer Bedeutung sind Erlasse der Länder, die den Kommunen für die Umsetzung von Maßnahmen vor Ort, im Rahmen der zulässigen Regelungskompetenzen der Länder, ausreichende Freiheiten einräumen. Ansätze sind hier die Zuständigkeiten und die Zusammenarbeit von Akteuren deutlich zu machen, besonders relevante Maßnahmen wie Schulwegpläne und Radschulwegpläne zu empfehlen und den Kommunen mehr Handlungsmöglichkeiten bei der Umsetzung von Schulwegsicherungsmaßnahmen einzuräumen (z.B. mehr Zebrastreifen, Schulstraßen oder Elternhaltestellen).



Quelle: bueffee eGbR

E.2 Mobilitätsbildung

Die Mobilitätsbildung an Schulen erfolgt in altersgerechten Stufen und kann je nach Bedarf externe Akteure wie Verkehrspolizei oder Verkehrswachten einbeziehen. Für jüngere Schülerinnen und Schüler stehen grundlegende Sicherheitsregeln und das Verhalten als Zufußgehende im Vordergrund. Ältere Schülerinnen und Schüler erhalten Schulungen zum sicheren Radfahren und zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Ziel ist es, das Bewusstsein für sichere und nachhaltige Mobilität zu schärfen. Diese Maßnahmen sind oft in den Lehrplänen verankert und integraler Bestandteil der schulischen Bildung. Dabei geht die Mobilitätsbildung weit über Fragen der Verkehrssicherheit hinaus. Mobilitätsbildung bedeutet auch die Gesundheitserziehung, die Sozialerziehung und die Umweltwelterziehung zu behandeln. Ein herausragender Partner in der Region ist hier die HVV-Schulberatung mit ihren Angeboten über praktisch alle Jahrgangsbereiche schulischer Bildung. Es bestehen praktisch vielfältige Anknüpfungspunkte, sich dem Thema Mobilität in der Schullaufbahn und fächerübergreifend zu nähern. Besonders empfehlenswert ist es, die Kinder und Jugendlichen in Projekttagen und Projektwochen in die Schulwegplanung aktiv einzubinden (Partizipation) und auch mit außerschulischen Partnern (Kommune, Polizei, Vereine und Verbände oder Fachplaner) zusammen zu arbeiten.

E.3 Verkehrssicherheitsarbeit

Zur Verkehrssicherheitsarbeit gehören die Planung sicherer Schulwege, die Überwachung der Schulwege und das Monitoring von Unfällen. Schulen, Kommunen und die Polizei erstellen und aktualisieren Schulwegpläne, die sichere Routen zur Schule markieren. Das Unfallmonitoring hilft, gefährliche Stellen zu identifizieren und gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu ergreifen. Diese Aktivitäten tragen zur Minimierung von Risiken auf dem Schulweg bei. Die Unfall- und Verkehrskommissionen haben hier gute Eingriffsmöglichkeiten. Hier sollten neben reaktiven Ansätzen insbesondere präventive moderne Ansätze gewählt werden.

E.4 ÖPNV

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) spielt eine wichtige Rolle im Schulischen Mobilitätsmanagement. Mit steigender Entfernung zur Schule gewinnt der ÖPNV an Grund- und weiterführenden Schulen deutlich an Bedeutung. Hierbei werden Linienwege, Haltestellen, Kapazitäten und Fahrzeiten auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler abgestimmt. Schulbusse und spezielle Fahrkarten für Schülerinnen und Schüler erleichtern den sicheren und kostengünstigen Schulweg. Eine enge Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass die Angebote optimal genutzt werden. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr als attraktive Alternative zum Elterntaxi zu fördern.



Quelle: bueffee eGbR

Organisationsstrukturen

Effektives Schulisches Mobilitätsmanagement erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure in Arbeitsgruppen auf Schul-, Quartiers-, Gemeinde- und Kreisebene. Diese Gruppen koordinieren die Maßnahmen und Projekte, die zur Verbesserung der Schulwegsicherheit beitragen. Regelmäßige Treffen und Austausch von Informationen sorgen für eine effektive Umsetzung der Maßnahmen. Beteiligte Akteure sind Schulen, Elternvertretungen, kommunale Behörden und Verkehrsexperten. Diese Kooperationen ermöglichen eine ganzheitliche und nachhaltige Verkehrsplanung. Müssen viele Bildungseinrichtungen bearbeitet werden, lohnt die Gründung von Arbeitsgruppen, die Etablierung von internen Prozessen, die Definition von kinderfreundlichen Planungsstandards und insbesondere die Bereitstellung von Personalkapazitäten und Definition der Zuständigkeiten.

E.5 Kommunikation und Information

Effektive Kommunikation und Information sind entscheidend für den Erfolg des Schulischen Mobilitätsmanagements. Dies umfasst die Aufklärung der Politik, der Öffentlichkeit und die Nutzung digitaler Medien, um über Maßnahmen und Erfolge zu informieren. Informationskampagnen und Schulwegpläne werden über verschiedene Kanäle verbreitet. Regelmäßige Updates und Feedbackmöglichkeiten sorgen für Transparenz und Akzeptanz der Maßnahmen. Die Einbindung der gesamten Schulgemeinschaft ist dabei essenziell. Erst durch eine transparente und wertschätzende Kommunikation ge-

lingt es, Akzeptanz für die Umsetzung von langfristigen Maßnahmen und Strategien zu gewinnen. Für kommunikative Maßnahmen sind Kooperationen mit Vereinen wie der "Verkehrswacht" zu Schulbeginn oder Programme mit Informationen wie "Kind und Verkehr" oder auch themenspezifische Aktionen mit dem "Kinderhilfswerk" sinnvoll. Insgesamt sollen die örtlichen Vereine und Gruppen wie z.B. ADAC, ACE, ADFC oder auch VCD einbezogen werden, sie sind hilfreiche Akteure, Unterstützer und Multiplikatoren.



Quelle: bueffee eGbR

E.6 Fortbildung

Alle Akteure, einschließlich Lehrkräfte, Eltern, Schülerinnen und Schüler und kommunale Mitarbeitende, profitieren von regelmäßigen Fortbildungen. Diese Schulungen stellen sicher, dass alle Beteiligten über aktuelle Entwicklungen und Best Practices im Bereich der Verkehrssicherheit und nachhaltigen Mobilität informiert sind. Fortbildungen können bereits in der Ausbildung von Lehrkräften integriert werden. Auch Workshops und Seminare für Eltern und Schülerinnen und Schüler tragen zur Erhöhung der Verkehrskompetenz bei. Durch kontinuierliche Weiterbil-

derung wird die Qualität der Maßnahmen gewährleistet. Fortbildungsangebote in der Lehrerausbildung oder durch die "Landesfachberaterinnen und -berater" in der Region sollen gefördert und genutzt werden. Insbesondere in der Verkehrsplanung sind eine gemeinsame Sicht und Einschätzung notwendig, für kommunale Experten stehen von der Ingenieurkammer Bau anerkannte Fortbildungen, z.B. des vhw Bundesverbandes für Wohnen und Stadtentwicklung e. V., zur Verfügung.

E.7 Förderprogramme

Der Aufbau von Förderprogrammen unterstützt Konzepte, Projekte und die Infrastruktur im Schulischen Mobilitätsmanagement. Diese Programme bieten finanzielle Mittel für die Umsetzung von Verkehrsprojekten und Sicherheitsmaßnahmen. Schulen und Kommunen können Fördermittel für spezifische Projekte beantragen, wie den Bau von Fahrradabstellplätzen oder die Einrichtung von sicheren Schulwegen. Regelmäßige Teilnahme an Förderprogrammen trägt zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilitätssituation bei. Erst durch die Förderung von Projekten können personelle Ressourcen/Zeit investiert werden. Im Alltag kommt der Grundsatz zu kurz, dass Qualität vor Geschwindigkeit gilt. Ein Aufbau einer Struktur zur Förderung von regional übergreifenden Projekten in der Metropolregion kann deutliche Impulse bringen und den interkommunalen Austausch fördern.

E.8 Städtebau und Flächennutzung

Verkehrssarme Standortplanung ist ein wesentlicher Faktor im Schulischen Mobilitätsmanagement. Schulen sollten in verkehrsgünstigen und sicheren Lagen gebaut werden, um den Schulweg so sicher und kurz wie möglich zu gestalten. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und sichere Fuß- und Radwege sind hierbei essenziell. Städtebauprojekte sollten immer auch die Bedürfnisse der Schulkinder berücksichtigen. Durch nachhaltige Flächennutzung wird eine langfristige Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht.



Quelle: bueffee eGbR

E.9 Forschung und Ausbildung

Forschungsarbeiten, Abschlussarbeiten und Projektseminare an Universitäten können wertvolle Beiträge zum Schulischen Mobilitätsmanagement leisten. Studierende können durch ihre Forschung innovative Lösungen und neue Erkenntnisse entwickeln und Projekte evaluieren. Schulen und Kommunen können von der Zusammenarbeit mit akademischen Institutionen profitieren. Forschungsergebnisse können in die Praxis umgesetzt und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt werden. Die Einbindung von Forschung und Ausbildung fördert kontinuierliche Innovation und Verbesserung. Eine strategische Vernetzung ist hier ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg.

E.10 Zielgruppenorientierung

Jede Bildungseinrichtung und jede Altersgruppe hat ihre besonderen Anforderungen und auch Möglichkeiten. Schulisches Mobilitätsmanagement berücksichtigt bereits die Kitas, Grundschulen, weiterführenden Schulen bis hin zu den Berufskollegs. Die besonderen Anforderungen, die Förderschulen haben, sind wegen der spezifischen Förderbedarfe der Schülerinnen und Schüler besonders sorgfältig zu berücksichtigen. In Deutschland wurde bislang viel Zeit investiert und Erfahrung gesammelt, Grundschulwege sicher zu machen. Zu beachten ist, dass an Förderschulen und an weiterführenden Schulen pro 1.000 versicherte Schülerinnen und Schüler teils ein Mehrfaches an Schulwegunfällen mit verletzten Kindern zu beobachten ist.



Quelle: bueffee eGbR

E.11 Netzwerke und Kompetenzzentren

Netzwerke und Kompetenzzentren bieten zahlreiche Vorteile. Durch den Austausch von Erfahrungen und Best Practices können innovative Lösungen und Strategien entwickelt werden. Netzwerke ermöglichen es, Ressourcen wie finanzielle Mittel, Fachwissen und Technologien zu teilen, was die Effizienz erhöht. Durch Kooperationen können mehr Menschen erreicht werden, wodurch Aufklärungskampagnen effektiver gestaltet werden. Verschiedene Akteure aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft bringen unterschiedliche Perspektiven ein, was zu umfassenderen und nachhaltigeren Lösungen führt. Initiierte gemeinsame Aktionen und Veranstaltungen erhöhen das öffentliche Bewusstsein für Verkehrssicherheit und mobilisieren die Gemeinschaft. Darüber hinaus können sie zusammen stärker auftreten, um politische Entscheidungsträger für Verkehrssicherheitsanliegen lokal oder auch über die Ländergrenzen hinweg zu sensibilisieren, um gute Standards in der Verkehrssicherheitsarbeit zu schaffen. Für gute Netzwerke können bundesweit Beispiele herangezogen werden. Die Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement (DEPOMM), die Arbeitsgemeinschaften für Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK), das Zukunftsnetz Mobilität aus NRW, "Besser zur Schule" in Hessen oder das MOVERS-Programm aus Baden-Württemberg können hier als gute Beispiele und erfahrungsreiche Quellen genutzt werden. Insgesamt fördern Netzwerke die Zusammenarbeit und die Effektivität von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.



Quelle: bueffee eGbR

F.1 Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule

Die Verkehrserziehung und die Mobilitätsbildung in Schulen sind entscheidende Elemente, um Kindern und Jugendlichen ein sicheres und selbstbestimmtes Mobilitätsverhalten zu vermitteln. Durch gezielte Bildungsprogramme, die Theorie und Praxis verbinden, können Schülerinnen und Schüler ein Bewusstsein für Risiken im Straßenverkehr entwickeln und lernen, wie sie diese minimieren können. Solche Programme fördern zudem das Verständnis für nachhaltige Mobilitätsformen und tragen zur Entwicklung eines verantwortungsvollen Mobilitätsverhaltens bei. Nachfolgend werden konkrete Maßnahmen und Beispiele aus diesem Bereich beschrieben.

Schulungen für Z Fußgehende

Projektansatz "Sichere Wege zur Schule":

Schülerinnen und Schüler gehen gemeinsam mit Lehrkräften und Verkehrsberaterinnen und -beratern verschiedene Schulwege ab, um sichere Überquerungsmöglichkeiten und Gefahrenstellen zu identifizieren. Diese Schulungen können durch praktische Übungen an Ampeln und Zebrastreifen ergänzt werden.

Projektansatz "Rollenspiele":

Kinder schlüpfen in die Rolle von Z Fußgehenden und Autofahrenden, um Verkehrssituationen nachzustellen und das richtige Verhalten in verschiedenen Situationen zu üben.

Verkehrsgartenbesuche:

Ausflüge in speziell angelegte Verkehrsgärten, in denen Kinder in einer geschützten Umgebung das Verhalten im Straßenverkehr üben können.

Radfahrtraining

Fahrradführerschein:

Ein umfassendes Programm, bei dem Schülerinnen und Schüler theoretische und praktische Prüfungen ablegen, um einen Fahrradführerschein zu erhalten. Der Unterricht umfasst Verkehrsregeln, das richtige Verhalten im Straßenverkehr und praktische Übungen auf einem Übungsgelände oder in einem sicheren Bereich der Schule bzw. des Schulhofs.

Fahrradparcours:

Ein Hindernisparcours, der auf dem Schulhof oder in einer Turnhalle aufgebaut wird. Hier üben die Schülerinnen und Schüler verschiedene Fahrtechniken, wie das richtige Bremsen, Slalomfahren und das Umschauen beim Abbiegen.

Verkehrssicherheitswoche:

Eine Themenwoche, in der täglich verschiedene Aspekte der Fahrradsicherheit behandelt werden. Expertinnen und Experten der Polizei oder aus der Verkehrsberatung kommen an Schulen und führen Workshops durch.

Mobilitätstage

Projekt „Zu Fuß zur Schule“:

Über einen definierten Zeitraum werden Schülerinnen und Schüler ermutigt, zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Tretroller oder dem ÖPNV zur Schule zu kommen. Kinder werden über das Programm informiert. Über den Aktionszeitraum hinweg werden Kinder an ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr herangeführt und unterrichtet.

hvv Rallye:

Eine Rallye, bei der Schülerinnen und Schüler, abhängig von ihrem Alter, verschiedene Stationen durchlaufen, an denen sie Aufgaben zu Verkehrssicherheit und Mobilität lösen müssen. Dies kann Aufgaben wie das richtige Überqueren einer Straße, das Erkennen von Verkehrsschildern und das Beantworten von Fragen zu Verkehrsregeln umfassen.

Schulwegpläne

Erstellung eines Schulwegplans:

Schülerinnen und Schüler und Lehrkräfte erarbeiten gemeinsam einen Schulwegplan (vgl. Abbildung), der sichere Routen zur Schule zeigt. Diese Pläne werden an Eltern verteilt und in der Schule ausgehängt.

Schulwegbegehungen:

Regelmäßige Schulwegbegehungen mit Vertreterinnen und Vertretern von Stadt oder Gemeinde, um gefährliche Stellen zu identifizieren und Verbesserungsvorschläge zu machen.



Abb. F.1.1 Beispiel Schulwegplan für eine Grundschule (Darstellung bueffee eG&R)

Projektwochen

Projekt „Nachhaltige Mobilität“:

Eine Woche, in der das Thema Nachhaltigkeit im Verkehr im Mittelpunkt steht. Es werden Workshops zu alternativen Verkehrsmitteln, wie Fahrrädern oder öffentlichen Verkehrsmitteln, angeboten und Projekte zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes entwickelt.

Kunstprojekte zum Thema Verkehr:

Schülerinnen und Schüler erstellen Kunstwerke, wie Plakate oder Skulpturen, die sich mit den Themen Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität auseinandersetzen.

Beteiligungsprojekte

Grundschulen:

Beteiligungsprojekte an Grundschulen können auf individuellen Problemstellungen der einzelnen Schulen basieren und werden mit der kommunalen Verwaltung vorbesprochen, um eine möglichst hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit zu erreichen. Schülerinnen und Schüler machen Begehungen im Straßenraum, ermitteln Probleme und erarbeiten Lösungsvorschläge. Eine Umsetzung der ausgearbeiteten Lösungsvorschläge erfolgt hier in anschaulichen dreidimensionalen Bastelarbeiten, die gemeinsam erstellt werden oder die aus vorhergehenden Einzelarbeiten zusammengeführt werden, z. B. durch farbliche Gestaltung eines Minikreisverkehrs (vgl. nachfolgende Abbildungen).



Abb. F.1.2 Beispiel für Verfestigen von Verkehrsregeln an einer Grundschule, Vorstellung von Zwischenergebnissen der Einzelarbeiten an einer Grundschule (Bilder bueffee eGbR)



Abb. F.1.3 3D-Plan zur Umgestaltung einer Kreuzung an einer Grundschule, Planung eines Fußgängerüberwegs an einer Grundschule (Bilder bueffee eGbR)



Abb. F.1.4 Planung und Gestaltung einer Kreuzung an einer Grundschule (Bilder bueffee eGbR)

Weiterführende Schulen:

Beteiligungsprojekte an weiterführenden Schulen können sich mit praktischen Verbesserungsvorschlägen befassen, die aus individuellen Problemstellungen der einzelnen Schulen abgeleitet sind. Während der Vorplanung werden mögliche Projektthemen mit Schulleitung und Lehrkräften vorbesprochen. Im Rahmen der Beteiligungsprojekte arbeiten sich Schülerinnen und Schüler in Form unterschiedlicher Recherchen in die Thematik mithilfe von weiterführenden Informationen (z. B. Fachliteratur, Planungsregelwerke) ein. Unterschiedliche Hilfsmittel stehen zur Verfügung, Örtlichkeiten werden begangen, ggf. vermessen und dokumentiert. Alle Arbeitsschritte werden fachlich begleitet. Fachliche und kontextuelle Fragen werden diskutiert und beantwortet. Fragestellungen, Recherche- und Projektergebnisse werden digital dokumentiert. Zum Abschluss der Projektstage an weiterführenden Schulen werden die Ergebnisse im Plenum vorgestellt. Die einzelnen Projektgruppen erhalten Feedback zu Inhalt und Präsentation.



Abb. F.1.5 Verkehrsräume erfahren an einer weiterführenden Schule (Bilder bueffee eGbR)



Abb. F.1.6 Recherche und Dokumentation an einer weiterführenden Schule, Projektergebnisse präsentieren an einer weiterführenden Schule (Bilder bueffee eGbR)

Verkehrssicherheitskampagnen

Plakatwettbewerb:

Schülerinnen und Schüler gestalten Plakate oder auch Schilder bspw. für Elternhaltestellen, die auf sicheres Verhalten im Straßenverkehr hinweisen. Die besten Plakate werden in der Schule und in der Umgebung aufgehängt.

Kurzfilme und Theaterstücke:

Schülerinnen und Schüler produzieren Kurzfilme oder führen Theaterstücke auf, die sich mit Verkehrssicherheitsthemen beschäftigen. Diese können auch bei Schulfesten oder Elternabenden gezeigt werden.

Elternarbeit

Elterninformationsabende:

Regelmäßige Informationsveranstaltungen für Eltern, bei denen über aktuelle Themen der Verkehrssicherheit und des Mobilitätsmanagements informiert wird.

Eltern-Kind-Workshops:

Workshops, bei denen Eltern gemeinsam mit ihren Kindern an Übungen zur Verkehrssicherheit teilnehmen.

AG Schulmobilität

F.2 Verkehrssicherheitsarbeit

Maßnahmen im Zusammenhang mit konkreter Verkehrssicherheitsarbeit unterscheiden sich in präventive und reaktive Ansätze. Präventive Ansätze werden umgesetzt, um Unfälle zu vermeiden, bevor sie entstehen. Reaktive Ansätze kommen zum Einsatz, wenn sich bereits Unfallschwerpunkte herausgebildet haben. Es ist wichtig, beide Ansätze zu verfolgen, präventive Verkehrssicherheitsarbeit ist jedoch wesentlich, um die Entstehung von z. B. Defiziten, die Unfälle hervorrufen können, direkt zu vermeiden.

Wichtig ist dabei zu beachten, dass ein großer Anteil an Kinder- und Schulwegunfällen nicht an klassischen Unfallhäufungen zu finden sind. Spezifische, gezielte kommunale Verkehrssicherheitskonzepte sind hier von großer Relevanz. Sie basieren auf "Sonderuntersuchungen" des Kinderunfallgeschehens der Unfalltypen und Häufungsräume über ca. 10 Jahre und schließen das dokumentierte Unfallgeschehen bei den Trägern der Gemeindeunfallversicherung und ggf. das zu erfragende Unfallgeschehen im sog. "Unfalldunkelfeld" mit ein. Die klassische Verkehrssicherheitsarbeit im Zuge der Bearbeitung von Unfallhäufungen ist für Schulwege nicht ausreichend, da sich Schulwegunfälle in diesen "1- oder 3-Jahreskarten" nur selten häufen und deshalb kaum in der Unfallkommission bearbeitet werden. Die Einrichtung von Kinderunfallkommissionen kann hier hilfreich sein.

F.2.1 Präventive Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit

Verkehrsplanung

In der Verkehrsplanung werden infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit entwickelt. Dies umfasst den Bau und die Instandhaltung sicherer Geh- und Radwege sowie die Einrichtung von Zebrastreifen und Ampelanlagen bzw. geeignete Querungshilfen allgemein. Auch die Gestaltung des Schulumfelds, wie sichere Ein- und Ausstiegsbereiche für Schülerinnen und Schüler, die mit Schulbussen kommen, Elternhaltstellen oder Schulstraßen, fällt in diesen Bereich. Ziel ist es, eine Infrastruktur zu schaffen, die sichere und nachhaltige Schulwege ermöglicht. Eine enge Kooperation zwischen Straßenverkehrsbehörden, Verkehrsplanung, Schule und Eltern ist essenziell. Gemeinsam können Gefahrenstellen identifiziert und Lösungen erarbeitet werden. Die Verkehrsplanung muss ganzheitlich und unter Einbeziehung aller Beteiligten an der Verbesserung der Schulwegsicherheit arbeiten. Wichtig ist dabei zu beachten, dass die heutigen technischen Regeln in vielen Fällen die Belange von Kindern im Straßenverkehr noch nicht angemessen berücksichtigen. Eine kommunale Strategie für Standards einer kinderfreundlichen Verkehrsplanung ist hier hilfreich.

Verkehrsüberwachung

Die Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs erfolgt durch die Polizei oder kommunale Ordnungsbehörden. Diese Überwachung stellt sicher, dass Verkehrsregeln eingehalten und Gefahren minimiert werden. Besondere Aufmerksamkeit gilt Schulzonen, in denen Geschwindigkeitskontrollen und Präsenz von Verkehrspolizisten oft verstärkt sind. Regelmäßige Kontrollen tragen dazu bei, dass Schülerinnen und Schüler sicher zur Schule kommen. Derartige Maßnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsgefühl. Wichtig ist die Einsicht, dass Repression und Überwachung in der Regel nicht flächenhaft und kontinuierlich erfolgen können, da hierfür keine ausreichenden Ressourcen zur Verfügung stehen.

Die regelmäßige und sichtbare Präsenz von Verkehrsüberwachung und Polizei kann präventiv wirken und Verkehrsteilnehmende zu vorsichtigerem Verhalten anregen. Neben der Überwachung sollte jedoch auch Aufklärungsarbeit geleistet werden, um das Bewusstsein für die Sicherheit von Schulkindern zu schärfen. Eine regelmäßige Verkehrsüberwachung im Rahmen der Möglichkeiten ist für alle Ordnungswidrigkeiten (auch im Rad- und Fußverkehr) sinnvoll, insbesondere im Zusammenhang mit Gehwegparken, Parken in Sichtfeldern, "Anhalteverhalten" an

Zebrastreifen, Rotlichtverstößen und Geschwindigkeitsübertretungen. Behörden können hier ihre Eingriffsmöglichkeiten im Rahmen des Opportunitätsprinzips aktiv nutzen. Ordnungswidrigkeiten, die die Schulwegsicherheit gefährden, sollten nach Kräften konsequent geahndet werden.

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen

Mithilfe von gezielten Anordnungen und Umsetzungen von verkehrsrechtlichen Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, eingeschränkte oder absolute Halteverbote) kann die Sicherheit auf Schulwegen erheblich verbessert werden. Eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung der Anordnungen in Zusammenarbeit mit Schulen, Eltern und lokalen Behörden ist dabei von großer Bedeutung.

Sicherheitsaudits im Bestand und in der Planung

Durch eine systematische und umfassende Herangehensweise können Sicherheitsaudits wesentlich dazu beitragen, Schwachstellen auf Schulwegen aufzudecken und gezielte Verbesserungsmaßnahmen anzustoßen. Die Einbeziehung aller relevanten Akteure und die regelmäßige Durchführung sind dabei entscheidend für den nachhaltigen Erfolg. Mit der FGSV-Richtlinie (RSAS) steht ein Instrument zur Verfügung, Schulwege im Bestand zu überprüfen.

F.2.2 Reaktive Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit

Unfallanalysen

Die kontinuierliche Analyse des Unfallgeschehens ermöglicht es zum einen die Wirksamkeit umgesetzter Sicherheitsmaßnahmen zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Zum anderen können Defizite in der Straßeninfrastruktur ermittelt werden, die dann mit geeigneten Maßnahmen behoben werden (z. B. der Einrichtung von geeigneten Überquerungshilfen bei einer Häufung von Überschreiten-Unfällen). Dazu sind detaillierte Analysen erforderlich, die z. B. das Alter der verunglückten Kinder und Jugendlichen, die Unfallörtlichkeiten und -hergänge und die Unfallursachen genauer betrachten. Durch diese systematische und datenbasierte Herangehensweise kann die reaktive Verkehrssicherheitsarbeit mittels Unfallanalysen wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen beitragen. Die Kombination aus infrastrukturellen Verbesserungen, gezielter Verkehrserziehung und der Einbindung aller relevanten Akteure ist dabei entscheidend für den nachhaltigen Erfolg.

Unfallkommission

In der Unfallkommission arbeiten Vertreterinnen und Vertreter von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden zusammen. Diese interdisziplinäre Herangehensweise ermöglicht eine ganzheitliche Betrachtung der Sicherheit auf Schulwegen. Die Kombination aus detaillierter Unfallanalyse, gezielter Maßnahmenentwicklung und -empfehlung und einer Wirksamkeitsanalyse ermöglicht es, spezifische Risiken auch auf Schulwegen zu adressieren und nachhaltige Verbesserungen zu erwirken.

F.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Zusammenhang mit der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Schülerverkehr ist immer die gesamte Reisekette und auch die Summe der akzeptierten Reisezeit zu betrachten. Auch der Weg zur Haltestelle und ggf. erforderliche Umstiege sind auf Schulwegen von großer Bedeutung. In der dunklen Jahreszeit kommt es vielfach zur Reduktion der Fahrradnutzung oder der Nutzung von Tretrollern. Damit dann nicht Eltern vermehrt ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, sollte das Angebot des ÖPNV auch hier gezielt attraktiver werden. Dabei können ÖPNV-Betreibende gleichzeitig Projektpartnerinnen oder -partner sein.

Insbesondere Projektansätze wie Busschulen, Fahrzeugbegleitende oder Gestaltungsprojekte von Bussen und Haltestellen sind zu empfehlen. Der ÖPNV kann als praktisches Lernfeld in die Schulische Mobilitätsbildung einbezogen werden. Schülerinnen und Schüler lernen den Umgang mit Fahrplänen, Ticketsystemen und die Orientierung im öffentlichen Verkehrsnetz. Die Förderung der ÖPNV-Nutzung im Rahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements trägt zur Reduzierung von CO₂-Emissionen bei und sensibilisiert Schülerinnen und Schüler für nachhaltige Mobilität.

Bei einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sind insbesondere die Themenfelder Angebot, Kapazität, Qualität und Kosten zu betrachten. Ein gutes ÖPNV-Angebot kann den motorisierten Individualverkehr rund um Schulen reduzieren. Dies wiederum erhöht die Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende. Gleiches gilt für eine ausreichende Kapazität im ÖPNV. Ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz mit angepassten Fahrplänen und ausreichender Kapazität in den Fahrzeugen ermöglicht den Schülerinnen und Schülern einen sicheren, verlässlichen und qualitativ hochwertigen Schulweg. Die Abstimmung der ÖPNV-Kapazitäten auf die Zeiten des Schulbeginns und -endes ist dabei ein entscheidender Faktor. Durch ausreichende Kapazitäten zu Stoßzeiten wird der ÖPNV für Schülerinnen und Schüler attraktiver. Dies gilt ebenso für einen pünktlichen ÖPNV.

Einfache und attraktive Tarifangebote für Schülerinnen und Schüler sowie die Integration des ÖPNV in Mobilitäts-Apps können die Nutzung erleichtern und attraktiver machen. Auch eine Förderung oder Kostenübernahme von ÖPNV-Tickets für Schülerinnen und Schüler trägt, bei ausreichendem und qualitativ gutem Angebot, zu einer vermehrten Nutzung bei.

F.4 Organisationsstruktur

Fußverkehrsbeauftragte, Radverkehrsbeauftragte sowie Klimaschutzmanagerinnen und -manager sind in der Praxis häufig anzutreffen. Diese Positionen können eine wichtige Rolle im schulischen Mobilitätsmanagement spielen, indem sie den Austausch und die Arbeit koordinieren. Ihre Wirksamkeit hängt jedoch stark von der jeweiligen Aufgabenbeschreibung und Prioritätensetzung ab. In der Realität wird das Thema Schulmobilität bisher oft nur als Randthema bearbeitet, da die personelle Ausstattung für eine umfassende Bearbeitung häufig nicht ausreicht. Um die Wirksamkeit zu erhöhen, ist es wichtig, dass diese Positionen in der Verwaltung intern ernst genommen und "ausreichend gehört" werden. Eine klare strukturelle Verankerung

kann dazu beitragen, dass die Anliegen des schulischen Mobilitätsmanagements mehr Gewicht erhalten.

F.4.1 Arbeitsgruppen

Die Einrichtung von Arbeitsgruppen für Schulisches Mobilitätsmanagement ist eine effektive Maßnahme, um die Zusammenarbeit und den Austausch zwischen den beteiligten Akteuren zu strukturieren und zu fördern. Arbeitsgruppen können sich auf verschiedene Aspekte konzentrieren wie Verkehrssicherheit, nachhaltige Mobilität oder Infrastrukturverbesserungen. Sie können auch temporär für bestimmte Projekte oder dauerhaft zur kontinuierlichen Verbesserung des Mobilitätsmanagements eingerichtet werden. Die Einbindung von Schülerinnen und Schülern in altersgerechter Form ist besonders wichtig, um ihre Bedürfnisse und Ideen direkt einzubeziehen. Dies fördert gleichzeitig ihre Partizipation und ihr Verständnis für Mobilitätsthemen.

F.4.2 Kinderunfallkommission

Die Kinderunfallkommission analysiert Unfälle mit Kinderbeteiligung systematisch, um spezifische Risiken und Gefahrenstellen auf Schulwegen zu identifizieren und zu verbessern. Dabei ist zu beachten, dass Kinderunfallkommissionen, anders als "normale" Unfallkommissionen, ihren Analysefokus nicht auf den klassischen Unfallhäufungsstellen haben, sondern hiervon losgelöst das gesamte Kinderunfallgeschehen betrachten. Die Erkenntnisse aus der Arbeit der Kinderunfallkommission können direkt in das Schulische Mobilitätsmanagement einfließen. Sie tragen dazu bei, Defizite in der Straßenverkehrsinfrastruktur im Schulumfeld aufzudecken und Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen. Zudem können aus der Arbeit Hinweise in Bezug auf eine Schwerpunktsetzung im Bereich der Mobilitätsbildung resultieren, wenn beispielsweise ein Schwerpunkt im Bereich von Tretroller- oder Radverkehrsunfällen aufgedeckt wird. Durch ihre interdisziplinäre Expertise, Präventionsarbeit, Verkehrserziehung, Evaluation von Maßnahmen und Vernetzung verbessert eine Kinderunfallkommission die Sicherheit von Schülerinnen und Schülern im Straßenverkehr und fördert so eine sichere und nachhaltige Mobilität.

F.4.3 Kinderbeauftragte

Kommunale Kinderbeauftragte haben die Aufgabe, sich für die Bedürfnisse von Kindern einzusetzen. Die Perspektive und die Belange von Kindern können so in vielen kommunalen Gremien (als Ehrenamt auf Stadtteilebene) prozessual integriert werden. Darüber hinaus fördern Kinderbeauftragte Partizipation und sind ein Sprachrohr für Sensibilisierung und Öffentlichkeitsarbeit für Belange von Kindern. Hierzu gehören insbesondere die Sicherheit im Verkehr und die Förderung der selbstaktiven Mobilität.

F.5 Kommunikation und Partizipation

F.5.1 Schulwegplanprozess

Schulwegpläne sind ein effektives Instrument, um Schülerinnen und Schülern und Eltern sichere Wege zur Schule aufzuzeigen. Diese Pläne berücksichtigen lokale Gegebenheiten und Risikobereiche und bieten konkrete Empfehlungen für sichere Schulwege. Sie sind ein wichtiges Hilfsmittel für die tägliche Mobilitätsentscheidung. Es gibt Schulwegpläne mit dem Schwerpunkt Fußverkehr und mit dem Schwerpunkt Radverkehr. Bei Bedarf kann auch das Thema Schulbus/ÖPNV thematisiert werden. Der umfassende Prozess zur Erstellung von Schulwegplänen trägt wesentlich zum Erfolg und zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit bei (vgl. nachfolgende Abbildung).

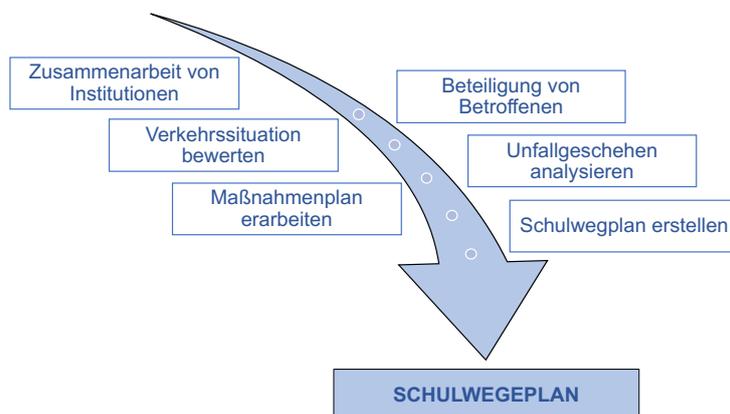


Abb. F.5.1 Prozess der Schulwegplanung (Bilder bueffee eGbR)

Zusammenarbeit und Beteiligung von Institutionen

Der Kooperationsumfang für einen Schulwegplanprozess sieht mindestens folgende Institutionen vor, die auf Augenhöhe aktiv zu beteiligen sind:

- Polizei
- Straßenverkehrsbehörde
- Kommunale Verwaltung (Planungsamt, Schulamt, ggf. Ordnungsamt)
- Schule

Weitere Behörden oder auch außerschulische Institutionen können bei Bedarf ebenfalls beteiligt werden. Empfohlen ist, in der Verwaltung eine zentrale Stelle mit der koordinierenden Federführung personell zu benennen.

Beteiligung von Betroffenen

Als schwächste Verkehrsteilnehmende sind Kinder, Jugendliche oder deren Eltern zu ihrem Mobilitätsverhalten, genutzten Schulwegrouten und problematischen Situationen auf den Schulwegen geeignet anzuhören bzw. zu befragen.

Folgende Informationen sind mindestens zu erheben:

- Art des genutzten Verkehrsmittels für den Schulweg
- Genutzte Schulwegroute (unterschieden nach Verkehrsmittel)
- Problemstellen auf dem Schulweg

Abhängig vom Alter der Betroffenen sind zur Erhebung digitale, schriftliche oder mündliche Befragungen geeignet. Eine Teilnahme ist allen Betroffenen zu ermöglichen.

Anlassbezogene Bewertung der Verkehrssituation

Liegen Erkenntnisse zu potenziellen Gefahrenstellen (subjektiv oder objektiv) vor, sind diese durch dafür qualifizierte Personen vor Ort fachgerecht zu überprüfen und zu dokumentieren. Zu berücksichtigen sind bei der Begutachtung und Bewertung dieser Örtlichkeiten insbesondere die Kompetenzen von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr.

Zusätzlich sind die Straßenverkehrs-Ordnung, einschlägige Verwaltungsvorschriften, die technischen Regelwerke der FGSV und ggf. länderspezifische Planungsgrundlagen hinzuzuziehen. Es ist ein Abgleich der Planungsvorgaben mit dem Bestand im Straßenraum vorzunehmen.

Bei Bewertungen der Verkehrssituation/der Infrastruktur im Bereich von Grundschulrouten ist besonderes Augenmerk auf Überquerungsstellen zu richten.

Bei der Bewertung für weiterführende Schulen ist i. d. R. der Radverkehr gesondert zu berücksichtigen.

Räumliche und zielgruppenspezifische Analyse des Unfallgeschehens

Bei der Erarbeitung von Schulwegempfehlungen sind mindestens die amtlich festgestellten Straßenverkehrsunfälle der letzten fünf Jahre auszuwerten und in die Schulweganalysen einzubeziehen.

Von der Schulweganalyse zum Maßnahmenplan

Sind auf Schulwegen potenzielle Gefahrenstellen erkennbar und begründbar, so sind hierfür fachgerechte Maßnahmen vorzuschlagen und abzustimmen.

Auf Basis der Schulweganalysen ist ein schriftlicher Maßnahmenplan zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Schulwegen zu erarbeiten, zu priorisieren, fachöffentlich abzustimmen und in relevanten politischen Gremien vorzustellen.

Kartografische Erstellung von Schulwegplänen

Gefahrenstellen und besonders herausfordernde Gegebenheiten auf dem Hauptroutennetz sind

- im Schulwegplan erkennbar,
- durch Fotos oder Grafiken visualisiert und
- mit erläuternden Hilfestellungen zur besseren Bewältigung versehen.

Ein Schulwegplan enthält konkrete Wegeempfehlungen.

Eine Differenzierung von Schulwegplänen im Hinblick auf die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad ist erforderlich. Wegeempfehlungen sind entsprechend der Zielgruppe sicher nutzbar.

Wirkungskontrolle der Ergebnisse

Werden Schulwege kartographiert und damit empfohlen, werden diese in regelmäßigen Abständen auf ihre sichere Nutzbarkeit hin kontrolliert.

F.5.2 Schulwegpläne für Zufußgehende

Schulwegpläne für Zufußgehende sind ein wichtiges Kommunikationsmittel, um Eltern und Schülerinnen und Schülern von Grundschulen und den ersten Klassen an weiterführenden Schulen Hilfestellung für die sichere Bewältigung des Schulwegs an die Hand zu geben.

Schulwegpläne dokumentieren sichere Hauptschulwegrouten für Schülerinnen und Schüler. Diese orientieren sich an tatsächlichen Schulwegen. Neben Hinweisen zu Verkehrsregeln sind Hinweise zu Querungshilfen, Haltestellen des ÖPNV, Elterntaxihaltestellen oder auch Routen und Haltestellen von Laufbussen wichtige Zusatzinformationen, die im Schulwegplan hinterlegt werden können. Zentraler Bestandteil eines Schulwegplans sind Hinweise zu möglichen Gefahrenstellen entlang von Schulwegrouten.

F.5.3 Radschulwegpläne

Radschulwegpläne sind ein wichtiges Kommunikationsmittel, um Eltern und Schülerinnen und Schülern insb. von weiterführenden Schulen Hilfestellung für die sichere Bewältigung des Schulwegs mit dem Fahrrad an die Hand zu geben. Besonders hilfreich sind neben Hinweisen zum sicheren Bewältigen des Schulwegs, Hinweise zu einem verkehrssicheren Fahrrad und zentralen Verkehrsregeln bzw. Verkehrsschildern, die zentral für Radfahrende sind. In einem Radschulwegplan können sichere Routen mit dem Fahrrad zur Schule ausgewiesen werden. Diese können sichere Radverkehrsanlagen berücksichtigen und z. B. Alternativen zu verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen ohne sichere Radverkehrsanlage aufzeigen.

F.5.4 Schulverkehrspläne

Schulverkehrspläne gehen einen Schritt weiter und umfassen die gesamte Mobilitätsplanung einer Schule. Sie integrieren Maßnahmen zur Verkehrssicherheit, Förderung des ÖPNV und des Radfahrens sowie zur Gestaltung der Schulumgebung. Durch die strategische Planung und Kooperation mit lokalen Behörden und Verkehrsträgern tragen sie maßgeblich zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und zur Förderung nachhaltiger Mobilität bei.

F.5.5 Kinderwegepläne

Kinderwegepläne erweitern den Aktionsradius von Kindern, da diese sich nicht nur zwischen der Schule und ihrem Zuhause bewegen sollen. Kinder sollen selbstaktiv mobil werden. Dafür ist es hilfreich, dass sie bspw. auch eigenständig zum Sport oder zu anderen Freizeiteinrichtungen gelangen können. Hierzu werden mögliche Freizeitwege ermittelt und ebenso wie Schulwege auf ihre Sicherheit überprüft und verbessert. Wichtige Freizeitziele, sichere Wege

(z. B. Straßennetz mit Tempo 30) und geeignete Überquerungsstellen können in einem Kinderwegeplan dargestellt werden.

F.5.6 Austausch



Quelle: bueffee eGBR

Eine erfolgreiche Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen erfordert die Einbindung und Zusammenarbeit verschiedener Akteure. Ein regelmäßiger, transparenter und strukturierter Austausch zwischen diesen Gruppen ermöglicht es, unterschiedliche Perspektiven und Expertisen zu berücksichtigen. Effektive Kommunikationskanäle und -formate sind entscheidend, um alle Beteiligten zu informieren, zu motivieren und einzubinden. Dies kann durch regelmäßige Treffen, Workshops, digitale Plattformen oder Newsletter erfolgen. Besonders wichtig ist dabei die altersgerechte Kommunikation mit Schülerinnen und Schülern, um ihre aktive Teilnahme zu fördern.

F.5.7 Einbindung der Schulgemeinschaft

Die aktive Einbindung der Schulgemeinschaft (einschließlich Schülerinnen und Schülern, Eltern und Lehrkräften) in die Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen fördert das Engagement und die Identifikation mit den Zielen der Mobilitätserziehung. Workshops, Umfragen und Mitwirkungsgremien bieten Plattformen für den Austausch und die gemeinsame Entwicklung von Lösungen.

F.5.8 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen

Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen spielen eine zentrale Rolle, um die Bedeutung sicherer und nachhaltiger Mobilität in der breiten Öffentlichkeit zu kommunizieren. Durch Informationskampagnen, Veranstaltungen und die Präsenz in den Medien wird das Bewusstsein für die Thematik geschärft und Unterstützung generiert.

F.6 Zielgruppenorientierung

F.6.1 Anforderungen und Kompetenzen der Zielgruppe

Im Kontext des Schulischen Mobilitätsmanagements müssen die Anforderungen und Kompetenzen der Zielgruppe, insbesondere der Schülerinnen und Schüler, berücksichtigt werden. Maßnahmen sollten altersgerecht gestaltet sein und die kognitiven und motorischen Fähigkeiten der jeweiligen Altersgruppe berücksichtigen. Für jüngere Kinder stehen beispielsweise das sichere Überqueren von Straßen und die Entwicklung grundlegender Kompetenzen im Verkehr im Vordergrund. Bei älteren Schülerinnen und Schülern können komplexere Themen wie nachhaltige Mobilität oder die selbstständige Routenplanung adressiert werden. Es ist wichtig, Schülerinnen und Schüler aktiv einzubinden und ihre Perspektiven und Bedürfnisse zu berücksichtigen.

Durch die Einbindung von Schülerinnen und Schülern wird nicht nur die Akzeptanz von Maßnahmen gefördert, sondern auch die Entwicklung von Mobilitätskompetenzen. Dazu gehören unter anderem:

- Verkehrsregeln verstehen und anwenden
- Gefahren im Straßenverkehr erkennen und einschätzen
- Sicheres Verhalten als Zufußgehende und Radfahrende
- Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel
- Kritische Reflexion des eigenen Mobilitätsverhaltens

Maßnahmen sollten darauf abzielen, Kompetenzen schrittweise aufzubauen und zu fördern. Dabei ist es wichtig, theoretisches Wissen mit praktischen Übungen zu verknüpfen, um einen

nachhaltigen Lerneffekt zu erzielen. Durch die Berücksichtigung dieser Anforderungen und die gezielte Förderung der Kompetenzen können Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements einen effektiven Beitrag zur Entwicklung einer sicheren und nachhaltigen Mobilität bei Schülerinnen und Schülern leisten.

F.6.2 Was ist kinderfreundlich?

Im Schulischen Mobilitätsmanagement bedeutet "kinderfreundlich", die Bedürfnisse und Fähigkeiten von Kindern in den Mittelpunkt zu stellen. Die Verkehrssicherheit auf Schulwegen hat Priorität, mit sicheren Überquerungsmöglichkeiten und angepasster Verkehrsführung. Alters-



Quelle: bueffee eGbR

gerechte Maßnahmen berücksichtigen die kognitiven und motorischen Fähigkeiten von Kindern. Ein wichtiger Aspekt ist die aktive Einbeziehung der Schülerinnen und Schüler in Planungsprozesse, etwa durch Schulwegchecks, was ihre Partizipation und Selbstständigkeit fördert. Mobilitätsbildung erfolgt spielerisch und altersgerecht, um Interesse zu wecken. Schulwege sollten attraktiv und barrierefrei gestaltet sein, um positive Erlebnisse zu ermöglichen. Ein ganzheitlicher Ansatz berücksichtigt auch Gesundheitsförderung und Umweltbildung. Die Einbindung von Eltern ist entscheidend für Vertrauen und Akzeptanz. Durch diese kinderfreundliche Ausrichtung trägt das Schulische Mobilitätsmanagement zur Entwicklung einer sicheren und nachhaltigen Mobilität für Kinder bei.

F.6.3 Wer denkt was?

Die Berücksichtigung unterschiedlicher Perspektiven der relevanten Akteure im Kontext des Schulischen Mobilitätsmanagements ist entscheidend für den Erfolg. Bedürfnisse von Schülerinnen und Schülern stehen im Zentrum der Überlegung, sind jedoch nicht selten in einen größeren Kontext zu übertragen bzw. einzubetten.

Um diese unterschiedlichen Sichtweisen möglichst aller Akteure einbeziehen zu können, können Methoden wie Befragungen, Workshops oder die Einrichtung von Arbeitsgruppen genutzt werden. Durch eine transparente und inklusive Herangehensweise kann ein gemeinsames Verständnis für die Herausforderungen und Lösungsansätze im Schulischen Mobilitätsmanagement geschaffen werden. Dies fördert die Akzeptanz von Maßnahmen und ermöglicht eine effektive Umsetzung, die den Bedürfnissen aller Beteiligten gerecht wird.

F.7 Förderdatenbanken

Bei der Suche nach Fördermöglichkeiten ist es ratsam, die Suchbegriffe breit zu fassen und auch verwandte Themen wie Klimaschutz, Gesundheitsförderung oder Stadtentwicklung einzubeziehen, da Schulisches Mobilitätsmanagement oft Schnittstellen zu diesen Bereichen aufweist.

Es empfiehlt sich, regelmäßig nach neuen Fördermöglichkeiten zu suchen, da Programme oft zeitlich begrenzt sind oder neue hinzukommen können.

Je nach Umfang und Komplexität von Maßnahmen gibt es Förderdatenbanken auf Bundesebene (z. B. www.foerderdatenbank.de), auf Landes- oder auch kommunaler Ebene. Darüber hinaus bieten unterschiedliche Stiftungen Unterstützung für Projekte in den Bereichen Nachhaltigkeit, Mobilität und Verkehrserziehung an. Lokale Verkehrsverbünde bieten teilweise ebenfalls Fördermöglichkeiten oder anderweitige Unterstützungsmöglichkeiten für Projekte im Kontext des Schulischen Mobilitätsmanagements an.

F.8 Fortbildung

Fortbildungen sind wichtig, um alle Beteiligten zu befähigen, aktiv zum Schulischen Mobilitätsmanagement beizutragen und es nachhaltig in ihre jeweilige Fachwelt zu integrieren. Wissen fördert ein gemeinsames Verständnis und ermöglicht die Entwicklung zielgerichteter, effektiver Maßnahmen.

Fortbildungsangebote adressieren die verschiedenen Aspekte des Schulischen Mobilitätsmanagements und sind für unterschiedliche Akteure wie kommunale Verwaltungsmitarbeitende, Schulpersonal, Verkehrsplanende und Elternvertretungen relevant. Je nach Fachrichtung sind diese Fortbildungsangebote bei unterschiedlichen Anbietenden angesiedelt. Die großen Bereiche für Fortbildungsangebote im Kontext des Schulischen Mobilitätsmanagements sind unter anderem:

- Grundlagen für Schulisches Mobilitätsmanagement
- Verkehrssicherheit und Schulwegplanung

- Nachhaltige Mobilität
- Mobilitätsbildung und Mobilitätsprojekte
- Zusammenarbeit und Kommunikation

Diese Maßnahmen tragen u.a. dazu bei, dass Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilitätskonzepte fest im Schulkonzept verankert werden und Lehrpersonen als Vorbilder und Multiplikatoren fungieren. Regelmäßige Fortbildungen sollten bei allen Akteuren etabliert werden.

F.9 Städtebau und Flächennutzung

Eine ganzheitliche und integrierte Betrachtungsweise, die Städtebau, Flächennutzung sowie Mobilitäts- und Verkehrsplanung zusammenführt, eröffnet die Möglichkeit, übergreifende Leitbilder zu formulieren und nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Diese umfassende Herangehensweise berücksichtigt die vielfältigen Wechselwirkungen zwischen räumlichen Strukturen und Verkehrsströmen und schafft damit die Voraussetzungen für innovative Lösungsansätze. Dabei kommt es auch in der Metropolregion darauf an, über den eigenen Teller- rand zu schauen und auch an eine "regionale" Schulentwicklung zu denken. Wenn eine neue Bildungseinrichtung zu Fuß, mit dem Roller, mit dem Rad oder auch mit dem ÖPNV nicht gut erschlossen ist, wird das über die Nutzungsdauer erhebliche Kfz-Verkehre erzeugen. Im Rahmen von Machbarkeitsstudien sollten diese langfristigen Effekte auch eingepreist sein; es gilt weiterhin: kurze Beine kurze Wege, denn ab ca. 1,2 km Schulweg "rollen" die Kinder und Jugendlichen zur Schule.

F.9.1 Standortplanung

Durch die bewusste Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten bei der Standortplanung und umgekehrt können Synergien genutzt und ein nachhaltiges, sicheres und effizientes Schulwegkonzept entwickelt werden. Dies trägt dazu bei, den Verkehr rund um Schulen umweltfreundlicher zu gestalten, Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Gesundheit von Schülerinnen und Schülern durch aktive Mobilität zu fördern. Dies gilt sowohl für die Planung neuer Standorte, als auch für notwendige Anpassungen rund um bestehende Standorte.

F.9.2 Bauleitplanung

Durch die langfristige Wirkung der Bauleitplanung werden Rahmenbedingungen geschaffen, die das Schulische Mobilitätsmanagement nachhaltig beeinflussen können:

- Kompakte Siedlungsstrukturen können kurze Wege zu Schulen ermöglichen
- Nutzungsmischung im Quartier kann die Verkehrsbelastung reduzieren
- Eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung kann die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Schulwege fördern

Die bewusste Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten in der Bauleitplanung kann somit wichtige Voraussetzungen für ein effektives Schulisches Mobilitätsmanagement schaffen. Dies trägt dazu bei, den Verkehr rund um Schulen sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten und fördert nachhaltige Mobilitätsformen im Schulalltag.

F.9.3 Interkommunaler Austausch

Durch folgende Aspekte kann interkommunaler Austausch dazu beitragen, das Schulische Mobilitätsmanagement effektiver, effizienter und innovativer zu gestalten:

- Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer
- Synergien bei der Ressourcennutzung
- Entwicklung gemeinsamer/übergreifender Konzepte und Strategien
- Standardisierung und Qualitätssicherung
- Innovationsförderung
- Kosteneinsparungen
- Förderung regionaler Zusammenarbeit
- Stärkung von Verhandlungspositionen

F.10 Forschung und Entwicklung

Forschungsprojekte können wertvolle Daten und Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten im Schulumfeld liefern. Diese Informationen können genutzt werden, um innovative Lösungen zu erproben, neue Methoden zu entwickeln oder auch interdisziplinäre Zusammenarbeit zu fördern.

F.10.1 Verkehrsversuch

Verkehrsversuche sind ein wertvolles Instrument zur Erprobung innovativer Verkehrslösungen im realen Umfeld. Sie ermöglichen es, neue Ansätze wie temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrsberuhigungen oder alternative Radwegführungen zu testen, bevor diese großflächig implementiert werden. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse bilden eine solide Basis für evidenzbasierte Entscheidungen, wodurch Maßnahmen besser begründet und zielgerichteter umgesetzt werden können.

Die rechtliche Grundlage für Verkehrsversuche liefert die Erprobungsklausel in § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Seit der StVO-Novellierung im Jahr 2020 wurde der Handlungsspielraum für solche Versuche deutlich erweitert, da der Nachweis einer spezifischen Gefahrenlage nicht mehr erforderlich ist. Dies eröffnet neue Möglichkeiten für innovative Verkehrskonzepte.

Um eine rechtssichere Begründung für einen Verkehrsversuch zu gewährleisten, sind eine umfassende Vorbereitung, klar definierte Zielsetzungen und eine fundierte Evaluierung unerlässlich. Durch die sorgfältige Beachtung dieser Aspekte wird nicht nur die rechtliche Sicherheit

erhöht, sondern auch die Akzeptanz in der Bevölkerung gefördert. Dies schafft optimale Voraussetzungen für erfolgreiche und nachhaltige Verkehrsversuche, die zur Verbesserung der Mobilität und Lebensqualität in unseren Städten beitragen können.

F.10.2 Evaluation

Evaluation kann Schwachstellen oder Verbesserungsmöglichkeiten im bestehenden Mobilitätsmanagement aufdecken und kann somit die Grundlage für gezielte Verbesserungen darstellen. Kontinuierliche Verbesserungsprozesse können mithilfe von regelmäßiger Evaluation auf ihre Zielerreichung und Wirksamkeit überprüft werden. Zusätzlich kann überprüft werden, ob bereits umgesetzte Maßnahmen die gewünschten Effekte erzielen. So wird eine evidenzbasierte Bewertung der Wirksamkeit einzelner Interventionen ermöglicht. Konkrete Hinweise zur Evaluation werden auch in Kapitel I gegeben.

F.11 Infrastrukturelle Maßnahmen

Infrastrukturelle Maßnahmen bilden die Grundlage für eine sichere und kindgerechte Mobilitätsumgebung. Durch die Schaffung und Verbesserung von Infrastrukturen wie z. B. ausreichend breiten Gehwegen, sicheren und altersgerechten Querungshilfen oder auch ausreichend dimensionierten ÖPNV-Haltestellen wird die Sicherheit von Schulkindern maßgeblich erhöht. Frühzeitige Standortplanungen und die Berücksichtigung von Schulwegsicherung in der Bauleitplanung sind dabei von zentraler Bedeutung. Die Anwendung der aktuellen technischen Planungsregelwerke, aktueller Forschungserkenntnisse zur Verkehrssicherheit und Planungs- anlassbezogene Bestandsaudits unterstützen die kontinuierliche Anpassung und Optimierung der Infrastruktur an die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler.

F.11.1 Sichere Schulwege und Querungshilfen

Die Gestaltung sicherer Schulwege mit geeigneten Querungshilfen ist ein wesentlicher Aspekt der Schulischen Mobilitätsplanung. Durch die Umsetzung von Maßnahmen wie Zebrastreifen, Lichtsignalanlagen (Ampeln), Mittellinien, vorgezogenen Gehwegnasen, Temporeduzierungen und sicher gestaltete Kreuzungsbereiche können Kinder sicher zur Schule und nach Hause gelangen. Ein wesentlicher Aspekt zur Schulwegsicherung ist zudem das Thema der ausreichenden Sichtbeziehungen. Hier können Grünschnitt, Halteverbote, Poller, schraffierte Flächen oder auch der Wegfall von Parkständen an vorgesehenen bzw. geplanten Querungsstellen zur Einhaltung ausreichender Sichtbeziehungen zwischen dem Pkw-Verkehr und dem querenden Rad- und Fußverkehr beitragen. Für den Radverkehr sollten auf Hauptschulwegrouten geeignete Radverkehrsanlagen (möglichst separiert) zur Verfügung stehen. Hier ist auch die subjektive Sicherheit zu berücksichtigen. Beispielsweise werden Schutzstreifen von jüngeren Schülerinnen und Schülern häufig als unsicher empfunden. Grundschulkindern dürfen zudem mit ihrem Rad noch den Gehweg benutzen. Dies ist bei der Planung entsprechend zu berücksichtigen und in der Kommunikation auf gegenseitige Rücksichtnahme hinzuweisen, um Konflikte zwischen

Rad- und Fußverkehr zu vermeiden. Rückschlüsse auf Verbesserungsbedarfe auf Schulwegen leiten sich u.a. aus dem Schulwegplanprozess ab. Bei allen Planungen von infrastrukturellen Maßnahmen sind die aktuellen technischen Planungsregelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und aktuelle Forschungserkenntnisse zur Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. Planungen sollten zudem einem Sicherheitsaudit unterzogen werden.

F.11.2 Sichere ÖPNV-Haltestellen

Die Sicherheit an ÖPNV-Haltestellen ist für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs durch Schulkinder von großer Bedeutung. Anpassungen im Bereich der Beleuchtung, Sichtbarkeit und Zugänglichkeit tragen dazu bei, die Sicherheit und den Komfort für junge Nutzerinnen und Nutzer zu erhöhen. Ein besonderer Fokus ist hier auch auf ausreichend breite Warteflächen zu legen. Zudem ist die Lage der Haltestelle relevant, um ggf. zu vermeiden, dass jüngere Kinder die Straße überqueren müssen. Ist eine Überquerung der Straße notwendig, um die Haltestelle bzw. die Schule zu erreichen, sind sichere und geeignete Überquerungshilfen vorzusehen.

F.11.3 Frühzeitige Standortplanungen

Der Standort der Bildungseinrichtung stellt die Weichen für das künftige Mobilitätsverhalten. In der Praxis beeinflussen die Flächenverfügbarkeit und die Siedlungsentwicklung die Standortwahl. Der Standort einer Bildungseinrichtung (insbesondere bei Grund- und weiterführenden Schulen) bestimmt die künftigen Anforderungen an die Verkehrsplanung im Bereich ÖPNV. Dabei sollten mindestens die folgenden drei Faktoren bei der Untersuchung der Machbarkeit eines Bildungsstandortes zusätzlich berücksichtigt werden:

- Weglängen
- Topografie
- Benachbarte Einrichtungen

Standorte, die weite Wege erzeugen, lassen später deutlich erhöhte Kfz-Verkehre erwarten (ca. Verdopplung von Elterntaxi-Verkehren zu erwarten) oder erfordern verstärkte Angebote des ÖPNV. Mit zunehmenden Schulweglängen steigen, je nach Regelung in den Verordnungen über die Erstattung von Fahrtkosten, die Ansprüche zur Übernahme von Fahrtkosten. Dies trifft auch auf Bildungseinrichtungen zu, die aufgrund ihres pädagogischen Angebotes oder ihrer Trägerschaft ein erweitertes Einzugsgebiet haben.

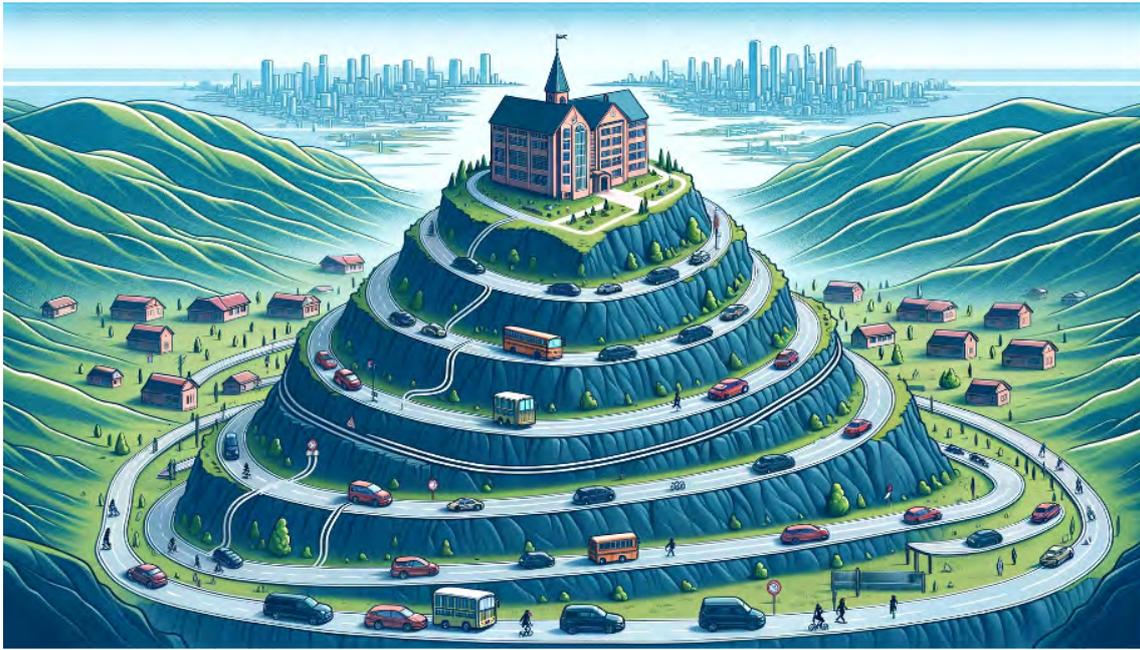


Abb. F.11.1 Schule auf dem Berg (erstellt durch Chat-GPT: Stichwort: Symbolisierung der Erreichbarkeit einer Schule bei starker Topographie, 02.06.2024)

Schulstandorte, die topografisch in ungünstigen Lagen liegen, erschweren später die Förderung des Radverkehrs oder die Nutzung von Tretrollern. Auch die Akzeptanz von Fußwegen sinkt. In der Folge ist mit vermehrten Kfz-Verkehren oder der Notwendigkeit eines zusätzlichen ÖPNV-Angebot zu rechnen.

Benachbarte Bildungseinrichtungen wie Kitas, Grundschulen und weiterführende Schulen haben bei der Nutzung des ÖPNV ggf. Vorteile. Den Vorteilen stehen jedoch auch deutliche Nachteile gegenüber, da sich negative Effekte von Kfz-Verkehren (Elterntaxi-Verkehr) überlagern und Unverträglichkeiten stark zunehmen, die dann wieder aufwändig bearbeitet werden müssen. Kritisch sind Kombinationen aus Bildungseinrichtungen in Schulzentren mit großen Grund- und weiterführenden Schulen.

Mit einer Bündelung von Bildungseinrichtungen ist mit Beschwerden und Widerständen bei der Wohnbevölkerung am Standort zu rechnen. Daher gehören zu einer Machbarkeitsuntersuchung in vielen Fällen frühzeitige Überlegungen zu einem Mobilitätskonzept.

Handlungsempfehlungen im Hinblick auf die Schulstandortplanung:

- Zentralen Standort anstreben, Randlagen vermeiden
- Fußläufige Erreichbarkeit sicherstellen (z.B. 50 % des Einzugsgebietes liegt innerhalb von 2 km)
- Direkter Anschluss an das Radwegenetz (möglichst separierte Radverkehrsanlagen)
- Anschluss an den ÖPNV ohne Umstiege (für Grundschulen erforderlich)
- Vermeidung von Höhenlagen (Steigungen über 5 % möglichst vermeiden)
- Vermeidung von starken Häufungen von größeren Bildungseinrichtungen (Bildungszentren vermeiden)

- Berücksichtigung der Mobilität und der künftigen Kosten bei der Machbarkeit (Mobilitätskonzept)

F.11.4 Schulwegsicherung in der Bauleitplanung

Die Integration von Schulwegsicherheitsaspekten in die Bauleitplanung stellt sicher, dass die Infrastruktur von Beginn an die Bedürfnisse von Schulkindern berücksichtigt. Dies beinhaltet unter anderem die Planung von sicheren Fuß- und Radwegen, die direkte und sichere Wege zur Schule bieten.

F.11.5 Anlassbezogene Bestandsaudits

Anlassbezogene Bestandsaudits ermöglichen die Überprüfung und Bewertung der vorhandenen Infrastruktur im Hinblick auf ihre Sicherheit. Anlass für ein Bestandsaudit können beispielsweise Erkenntnisse aus einem Schulwegplanprozess sein. Aus einer Befragung von Eltern oder Schülerinnen und Schülern können sich Hinweise auf Defizite und Problemstellen auf Schulwegen ergeben, die sich dann im Rahmen von Schulwegbegehungen bestätigen und im Rahmen einer Bestandsauditierung standardisiert dokumentiert werden. Dies bildet dann die Basis für die Empfehlung und Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen.

F.12 Organisatorische Maßnahmen

Organisatorische Maßnahmen unterstützen die praktische Umsetzung sicherer und nachhaltiger Mobilitätskonzepte im Schulalltag. Sie umfassen die Organisation von Laufbussen und Radfahrgruppen, die Verwaltung von Schulbussen, die Einrichtung von Elternhaltestellen sowie die Durchführung von Aktionstagen und Inhouse-Fortbildungen. Diese Maßnahmen fördern die aktive Beteiligung der Schulgemeinschaft und tragen zu einer lebendigen und bewussten Mobilitätskultur bei.

F.12.1 Laufgemeinschaften

Laufgemeinschaften, auch bekannt als Laufbusse, Bus auf Beinen oder auch Walking Bus sind eine effektive Maßnahme, um Kindern einen sicheren und gesunden Weg zur Schule zu ermöglichen. Durch die organisierte und begleitete Form des Schulwegs können Kinder gemeinsam und sicher zur Schule gelangen. Der Walking Bus wird von mindestens einem Elternteil begleitet und sammelt an zuvor festgelegten Haltestellen weitere Kinder ein, um gemeinsam zur Schule zu gehen. Das Konzept und die Lage der Haltestellen können z. B. in einem Schulwegplan mit aufgeführt und erläutert werden.

Walking Bus

Blaue Route

Startpunkt	Uhrzeiten	Treffpunkt
 1	07:30 08:30 	Horkheimerstraße/ Ecke Falterstraße
 2	07:40 08:40 	Anne-Frank-Weg
 3	07:50 08:50 	Ankunft an der Schule

Kontaktdaten
 Schulstraße 35, 74223 Flein
 Tel.: 07131 59210

Abb. F.12.1 Beispiel Plan mit Walking Bus-Routen und Haltestellen (bueffee e GbR)

F.12.2 Radfahrgruppen

Radfahrgruppen, auch BikeTrain oder BiciBus genannt, fördern die Nutzung des Fahrrads als umweltfreundliches und gesundes Verkehrsmittel für den Schulweg. Sie bieten eine sichere Möglichkeit für Kinder, Fahrradfahren in der Gruppe zu erleben und Verkehrsregeln praxisnah zu lernen. Ähnlich wie bei den Laufgemeinschaften werden die Schülerinnen und Schüler mit dem Fahrrad von Erwachsenen begleitet und fahren auf festgelegten Routen zu einer festgelegten Zeit gemeinsam zur Schule. An festgelegten Haltepunkten können weitere Kinder dazu stoßen.

F.12.3 Schulbusmanagement

Ein effektives Schulbusmanagement sorgt für eine sichere und zuverlässige Beförderung von Schülerinnen und Schülern. Dies umfasst die Planung von Routen, Zeiten und Haltestellen, um den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler gerecht zu werden und die Sicherheit zu gewährleisten.

F.12.4 Elternhaltestellen

Elternhaltestellen, auch Hol- und Bringzonen genannt, dienen der Entzerrung des Verkehrsaufkommens vor Schulen und tragen zur Sicherheit der Schulkinder bei. Sie bieten einen festgelegten Ort, an dem Eltern ihre Kinder sicher absetzen und abholen können, ohne direkt vor der Schule zu halten. Die Elternhaltestellen sollten in einiger Entfernung zur Schule (mind. 200 - 250 m) eingerichtet werden und es muss darauf geachtet werden, dass der Restschulweg sicher gestaltet und, sofern notwendig, mit geeigneten Überquerungshilfen ausgestattet ist. Die Einrichtung von Elternhaltestellen erfolgt durch die Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots gemäß Verkehrszeichen 286 mit Zusatzzeichen für die zeitliche Beschränkung.

F.12.5 Schulstraßen

Die Einrichtung von Schulstraßen, in denen der Verkehr zu Schulbeginn und -ende eingeschränkt wird, schafft eine sichere Umgebung für Schulkinder. Zusätzlich gibt es dauerhaft eingerichtete Schulstraßen, diese sind auch als Schulzonen bekannt. Durch eine solche Umwidmung wird ein Bereich bzw. Straßenabschnitt unmittelbar vor Schulen dauerhaft vor Verkehr geschützt.

Diese Maßnahmen reduzieren das Verkehrsaufkommen, erhöhen damit die Verkehrssicherheit im Umfeld der Schule und fördern so auch die aktive Mobilität von Schülerinnen und Schülern. In der Regel ist es notwendig, die Einrichtung von Schulstraßen durch die Organisation und Einrichtung von Elternhaltestellen zu ergänzen. Dies verhindert, dass sich die Hol- und Bringverkehre der Eltern nur ein Stück verlagern und dort neue Probleme entstehen.

F.12.6 Aktionstage, -wochen

Aktionstage und -wochen bieten die Möglichkeit, das Bewusstsein für sichere und nachhaltige Mobilität zu schärfen. Durch Veranstaltungen und Projekte werden Schülerinnen und Schüler, Eltern und Lehrkräfte aktiv in die Mobilitätsbildung eingebunden.

Kinder haben ein Recht auf sichere Mobilität und Mitbestimmung bei der Gestaltung ihrer Schulwege. Beteiligungsprojekte ermöglichen es Schülerinnen und Schülern, aktiv in die Verbesserung der Sicherheit auf ihrem Schulweg einzubringen. Durch die Einbeziehung von Schülerinnen und Schülern in Planungsprozesse und Entscheidungen können ihre Bedürfnisse und Perspektiven berücksichtigt werden. Zu einer Sensibilisierung des Demokratieverständnisses tragen Aktionstage ebenfalls bei.

F.12.7 HVV-Schulberatung

Die Angebote der HVV-Schulberatung (Hamburger Verkehrsverbund) richten sich speziell an Schulen, um Schülerinnen und Schüler über öffentliche Verkehrsmittel zu informieren und de-

ren Nutzung zu fördern. Durch Informationsveranstaltungen, Fahrtrainings und die Bereitstellung von Unterrichtsmaterialien werden junge Menschen ermutigt, den ÖPNV als sichere und nachhaltige Alternative für den Schulweg zu nutzen.

Durch diese vielfältigen Projekte und Initiativen trägt die HVV-Schulberatung dazu bei, Schülerinnen und Schülern einen sicheren und kompetenten Umgang mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen und gleichzeitig das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu fördern.

F.13 Überörtliche Programme und Projekte

Bundesweit gibt es großartige und damit nachahmungswerte Programme, Projekte und Aktionen im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements. Einige Beispiele sind nachfolgend exemplarisch beschrieben. In der begleitenden Übersichtstabelle finden sich unter den Filtern "Bundesland: Überregional und Maßnahme/Erlass/Bildungsserver: Maßnahme" diverse weitere Beispiele für erfolgreiche Programme zum schulischen Mobilitätsmanagement.

F.13.1 Verkehrszähler-Programm

Das Verkehrszähler-Programm ist ein ganzheitliches Schulwegekonzept für Kinder. Ziel ist die Vermittlung von Mobilitätskompetenzen entsprechend den Lehrplänen und den Empfehlungen zur Mobilitätsbildung. Das Verkehrszähler-Programm zielt darauf ab, Kindern mehr Selbstbestimmung und Eigeninitiative auf ihrem Schulweg zu ermöglichen. Eltern werden ermutigt, ihre Kinder zu unterstützen, indem sie auf das Autofahren verzichten und es den Kindern ermöglichen, ihren Schulweg eigenständig zu gehen. Mithilfe eines umfassenden Leitfadens, Lernmaterialien und Vorschlägen für die Kommunikation mit Eltern richtet sich der Leitfaden an Lehrkräfte und Eltern. Ein Baustein des Verkehrszähler-Programms beinhaltet auch das Sammeln sogenannter Zaubersterne durch die Schülerinnen und Schüler, wenn sie z. B. zu Fuß zur Schule kommen, an der Elternhaltestelle aussteigen oder auch Warnwesten auf dem Schulweg tragen. Nach dem Sammeln einer gewissen Anzahl an Zaubersternen bekommt die Klasse eine Belohnung. Es wird bei der Einrichtung von Elternhaltestellen empfohlen, das Verkehrszähler-Programm parallel an der Schule einzuführen. Das Programm richtet sich an die Primarstufe.

F.13.2 Schulwegprofis

Bei der Mitmach-Aktion "Schulwegprofis - Wer geht, gewinnt!" sammeln Schülerinnen und Schüler von Grundschulen drei Wochen lang aktive Schulwege mit Bewegung für ihre Klassen. Sie treten in einem Wettbewerb gegen andere Schulen an, um den Spaß und die Vorteile eines aktiven Schulwegs zu erleben. Lehrkräfte können das Thema im Unterricht begleitend mit Arbeitsblättern und weiteren Unterrichtsideen behandeln. Leitfaden und Materialien sind sehr gut geeignet, um bestehende Programme zu ergänzen.

F.13.3Fußgänger-Profis

Die Fußgänger-Profis sind ein Projekt aus Niedersachsen, das verschiedene Ansätze bündelt, um Grundschulkindern zu unterstützen, sicher zur Schule zu gehen. Es beinhaltet motorisches Training, Verkehrsregeln und die Förderung von umweltfreundlichen und gesunden Verhaltensweisen. Ziel ist es, Kindern Selbstbewusstsein, Freiheit und soziale Kontakte zu ermöglichen, während sie ihren Schulweg zu Fuß zurücklegen. Es soll Kindern helfen, aktiv Wissen anzueignen und Eltern zu stärken, damit sie ihre Kinder sicher und selbstbewusst auf dem Schulweg begleiten können. Für das Fußgänger-Profi-Programm gelten die gleichen Einsatzempfehlungen wie für das Verkehrszähmer-Programm.

F.13.4Stadtradeln

Stadtradeln ist eine Kampagne, initiiert durch das Klima-Bündnis, die Menschen dazu zu ermutigt, für einen bestimmten Zeitraum auf das Fahrrad umzusteigen und so möglichst viele Kilometer zu sammeln. Das Ziel ist es, die Umwelt zu schonen, die eigene Gesundheit zu fördern und ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu schaffen. Teilnehmende können sich in Teams organisieren und gegeneinander antreten, um gemeinsam möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen.

F.13.5Schulradeln

Als eine Art Unterkategorie des Stadtradelns gibt es in immer mehr Bundesländern das Schulradeln. Beim Schulradeln handelt es sich um eine zeitlich auf drei Wochen begrenzte Kampagne innerhalb eines durch die Kommune definierten Zeitrahmens, bei der Schülerinnen und Schüler dazu ermutigt werden, vermehrt mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Dies dient nicht nur der Förderung der Gesundheit und Fitness von Schülerinnen und Schülern, sondern auch dem Umweltschutz durch die Reduzierung von CO₂-Emissionen. Schulradeln kann als Wettbewerb betrachtet werden, um das Fahrradfahren als umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsmöglichkeit zu fördern.

G. Steckbriefe für typische Konflikt- und Problemstellen auf Schulwegen

Basierend auf den Auswertungen der Befragungen zum Mobilitätsverhalten von Schülerinnen und Schülern im Nachbarschaftsforum und der Begutachtung von über 250 Problemhäufungen vor Ort in Südholstein/Hamburg ist zu erkennen, dass die Typen von Problemen und Schwierigkeiten auf Schulwegen in ähnlichen Ausprägungen immer wieder in ähnlicher Weise zu finden sind.

Die folgenden Steckbriefe zeigen diese typischen Problemfelder auf und geben Hinweise für potenziell geeignete Lösungsansätze und planerische Ziele. Dafür ist das jeweilige Problemfeld kurz beschrieben und es erfolgt eine grobe Einordnung, wie und ob sich das Problemfeld auf die Verkehrssicherheit und die selbstständige Mobilität von Kindern auswirken kann.

Das Problemfeld ist beispielhaft bebildert, gezeigt werden eine typische Problemsituation und ein Lösungsansatz. In der Praxis sind oft pragmatische Lösungen erforderlich, es ist nicht immer notwendig und erforderlich eine 100 %-Lösung anzustreben. In vielen Fällen kann bereits mit geringem Aufwand eine deutliche Verbesserung der Qualität und Sicherheit auf Schulwegen erreicht werden. Insbesondere Verbesserungen bei Sichtbeziehungen, Grünschnitt, Halteverboten oder auch Markierungen und Beschilderungen können kurzfristig umgesetzt werden.

Dabei ist ein Grundsatz zu beachten:

Ist die Maßnahme geeignet das Problem ausreichend zu bewältigen und wird das wichtigste planerische Ziel mit der Maßnahme auch erreicht.

Die Steckbriefe sind nach Schwerpunkten gegliedert:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Fuß- und Radverkehr
- Subjektive Sicherheit
- ÖPNV
- Verkehrslenkung ("Schulstraße", Hol- und Bringzone, Modalfilter)

Dieser Leitfaden richtet sich auch an die allgemeine Öffentlichkeit, daher wird zur besseren Lesbarkeit der des Leitfadens auf eine zu fachspezifische Sprache verzichtet. Signalanlagen dürfen Ampeln heißen und Fußgängerüberwege Zebrastreifen.

Die Anwendung der Technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V. (FGSV e.V.), der entsprechenden technischen Normen sowie der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sind bei der fachlichen Detailarbeit obligatorisch.

Eine Liste mit technischen Regelwerken, die hier zu beachten sind, sind in Kapitel J aufgeführt.

G.1 Gehwege

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Bauliche Gehwege fehlen oder sind deutlich zu schmal. Eine sichere Nutzung ist für den Fußverkehr und auch als Rad fahrendes Kind auf dem Gehweg nicht ausreichend möglich. Ein Ausweichen auf die Fahrbahn ist erforderlich. Konflikte mit fahrenden Kraftfahrzeugen (Kfz) auf einer Fläche im Mischverkehr sind zu erwarten, die subjektive Sicherheit ist deutlich beeinträchtigt.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	sehr hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Gehwege sollen ausreichend breit sein (2,5 m). An Engstellen können abschnittsweise auch 1,6 m akzeptiert werden. Bei schmaleren Gehwegen können diese nur ohne ausreichenden Abstand zum Autoverkehr genutzt werden und sind deshalb ggf. problematisch. Stehen ausreichende Gehwege nicht zur Verfügung oder sind nicht herstellbar, sollen die potenziellen Konflikte reduziert werden. Eine Prüfung, die zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren und ggf. mit baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (z.B. Schwellen, Berliner Kissen, Versätze) zu kombinieren, ist insbesondere auf Schulweg-Haupttrouten sinnvoll.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Das Hauptnetz der Schulwege kann durch Schulwegplanungsprozesse und Befragungen ermittelt werden. Ergänzende Hinweise liefert der Leitfaden "Schulwegpläne leicht gemacht - Der Leitfaden".¹</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Planungsamt, Verkehrsplanung, Tiefbauamt
Zeithorizont für Umsetzung	langfristig
Kosten für Umsetzung	sehr hoch

¹ www.bast.de/schulwegplan

G.2 Sichtbeziehungen an Querungsstellen

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Unfälle beim Queren von Fahrbahnen sind mit großem Abstand die häufigste Unfallsituation von Kindern auf Schulwegen. An Querungsanlagen (z.B. Zebrastreifen, Kreuzungen, Einmündungen) gibt es häufig Defizite bei den Sichtbeziehungen zum Autoverkehr. Diese eingeschränkte Sicht kann durch parkende Autos, Büsche, Werbetafeln, bauliche Gegebenheiten oder auch die Trassierung verursacht werden.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	sehr hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	sehr hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Die Sichtbeziehungen an Querungsstellen müssen den Planungsregeln (EFA und RASt) entsprechen. Dies kann durch das Entfernen von Sichtbarrieren, wie parkenden Autos oder Büschen, erreicht werden. Es sollen Sichtfelder gesichert werden, in denen Zufußgehende und Radfahrende gut und rechtzeitig sichtbar sind. Häufig sind Anordnungen wie Halteverbote oder Bodenmarkierungen sinnvoll. In einigen Fällen müssen bauliche Maßnahmen wie ein vorgezogener Gehweg eingerichtet werden, um die Sicht zu verbessern. Unzureichende Sichtbeziehungen an Querungsanlagen sind auf Schulwegen in keinem Fall zu akzeptieren.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Halteverbote (z.B. 5m-Regel) nach StVO reichen in der Regel alleine nicht aus, um die erforderlichen Sichtbeziehungen (Haltesichtweiten, Anfahrsichtweiten) nach den FGSV-Regelwerken (EFA oder RASt) zu erreichen.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Verkehrsplanung, Tiefbauamt
Zeithorizont für Umsetzung	kurzfristig bis mittelfristig
Kosten für Umsetzung	gering bis mittel

G.3 Falsche oder ungeeignete Querungsanlage

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>An der Querungsanlage gibt es nicht genügend Zeit zwischen den Fahrzeugen, um die Straße sicher zu überqueren. Es ist zu viel Autoverkehr vorhanden oder die Autos fahren zu schnell. Die vorhandene Querungssituation ist zu schwierig, zu komplex oder der Querungsweg zwischen den Bordsteinen ist zu weit, um sicher über die Straße zu kommen. Es besteht Angst vor Unfällen und Überforderung der Kinder.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	sehr hoch
Wirkung auf die selbständige Mobilität	sehr hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Es müssen für Kinder geeignete Querungsanlagen an den Stellen mit Querungsbedarf eingerichtet werden. Ein Nachweis kann mit einem neuen Berechnungsverfahren ausreichend abgeschätzt werden. Es ist eine ausreichende Qualität an der Querungsanlage anzustreben. Hierfür stehen eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen zur Verfügung (z.B. reduzierte Geschwindigkeit, seitliche Fahrbahn-Einengung, Mittelinsel, reduzierter Verkehr durch Verkehrslenkung, Anordnung von Zebrastreifen oder auch Bau von Ampeln).</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Querungsstellen auf Hauptschulwegen können rechnerisch nachgewiesen werden. Die Prüfung und Bestimmung der Qualitätsstufe (E-QS von A-F) kann mit einem Verfahren erfolgen, das hier beschrieben wird: www.querungsstellen-check.de. Es sollte die Qualitätsstufe E-QS = "C" oder besser angestrebt werden.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Verkehrsplanung, Tiefbauamt, Anordnungsbehörde
Zeithorizont für Umsetzung	kurzfristig bis mittelfristig
Kosten für Umsetzung	mittel bis hoch

G.4 Ampelsteuerung

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Querungsanlagen mit Ampeln haben Mängel oder werden von Verkehrsteilnehmenden missachtet. Bei Ampeln sind häufig die Wartezeiten auf Grün für die Schülerinnen und Schüler zu lang oder die Ampel zeigt zu kurz Grün. Es kommt oft vor, dass Autos bei Rot fahren oder die Kinder beim Abbiegen gefährden. Es kommt häufiger zu Konflikten. Problematisch ist es auch wenn abbiegende Autos gleichzeitig mit dem querenden Fußverkehr grün haben.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	sehr hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Die Standards der Steuerung von Ampeln sollen kinderfreundlich sein. Die Wartezeiten an Ampeln sollten 45 Sekunden nicht übersteigen, die Freigabezeit (Grünzeit) soll während der gesamten Querung Grün anzeigen. Eine unterschiedliche Ampelphase bei Mittelinseln soll vermieden werden. Konflikte mit abbiegenden Fahrzeugen sollten möglichst vermieden werden. Die Ampel soll gut sichtbar sein. Ampeln, die erst auf Anforderung/Drücken anspringen, sollen zu Schulzeiten im Dauerbetrieb eingeschaltet sein.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Ampeln haben gegenüber Zebrastreifen Vorteile bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 600 Kfz/Std.). Eine geringere HBS-Qualitätsstufe für den Kfz-Verkehr kann zu Gunsten einer längeren Grünphase für Kinder hinnehmbar sein. Eine konfliktfreie Schaltung von abbiegendem Kfz-Verkehr ist stets zu prüfen.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Verkehrsplanung, Anordnungsbehörde
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	hoch

G.5 Zebrastreifen

Kurzbeschreibung Problemfeld	
Am Zebrastreifen halten die Autos nicht an oder fahren zu schnell. Der Zebrastreifen hat Mängel. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen.	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	Sehr hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	sehr hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
An Zebrastreifen dürfen keine Mängel bestehen. Dies betrifft z.B. die Beleuchtung, die Breite zwischen Bordsteinen, die erforderlichen Sichtfelder, die Qualität der Markierung, die Erkennbarkeit aus der Entfernung oder auch die Anzahl der zu querenden Fahrstreifen. Die Sichtbarkeit und Erkennbarkeit der Querungsanlage muss gesichert sein, ggf. durch Parkverbote, Grenzmarkierungen, Poller im Seitenraum oder Einengung der Fahrbahn. Eine Kombination mit einer Mittelinsel ist anzustreben. Defizite sind auch an Zebrastreifen im Bestand zu verbessern.	
Bemerkung (fachlich)	
Zebrastreifen sind auch auf Schulwegen geeignete Querungsanlagen. Verkehrsordnungswidrigkeiten beim Anhalteverhalten des Kfz-Verkehr sollen durch die Polizei kontrolliert werden. Im Bereich der DIN-Beleuchtung besteht eine "Nachrüstpflicht". Ein geringes Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h sollte geprüft werden. FGÜ sind in besonders begründeten Ausnahmen auch in T30-Zonen und unterhalb von 50 FG/h möglich, wenn ein sicheres Queren ansonsten nicht möglich ist.	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Polizei, Tiefbau
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	hoch

G.6 Erkennbarkeit von Schulwegen für den Kfz-Verkehr

Kurzbeschreibung Problemfeld	
Kinder auf Schulwegen tauchen für den Kfz-Verkehr unerwartet auf. Querungsstellen sind als Schulweg für den Kfz-Verkehr spät oder gar nicht zu erkennen. Durch die kurzen Reaktionszeiten kommt es zu Konflikten oder Beinahe-Unfällen.	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	eher gering
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
Besonders schutzbedürftige Personen wie Kinder müssen insbesondere an Querungsstellen für den Kfz-Verkehr rechtzeitig sichtbar sein. Dies kann durch gut sichtbare (ggf. auch farbliche) Markierungen auf der Fahrbahn oder Beschilderung erfolgen. Temporäre Maßnahmen wie bunte Plakate, Banner, Infosäulen oder auch die Gestaltung von Oberflächen in Schulumnähe können zusätzlich auf die Anwesenheit von Kindern hinweisen.	
Bemerkung (fachlich)	
Die bunte Markierung von Fahrbahnen, das Aufbringen von Piktogrammen oder die Nutzung von vertikalen Beschilderungen mit Gefahrenzeichen sind im Einzelfall zu prüfen. Eine einheitliche Gestaltung vor der Schule (ca. 100 m) kann positive Wirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau (ca. -4 km/h) entfalten. Eine gezielte aufmerksamkeitslenkende Gestaltung von Schulzonen muss ggf. mit Aufsichtsbehörden abgestimmt werden, StVO-Farben sollen vermieden werden.	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Verkehrsplanung, Schule
Zeithorizont für Umsetzung	kurzfristig
Kosten für Umsetzung	gering

G.7 Sicherung von Flächen gegen Überfahrungen (Protected Spaces)

Kurzbeschreibung Problemfeld	
Überdimensionierte Verkehrsanlagen für den Kfz-Verkehr führen zu Problemen beim Fußverkehr. Um sich Übersicht zu verschaffen, muss sich über die Fahrbahn "getastet" werden. Weite Querungslängen zwischen den Bordsteinen erschweren die Überquerbarkeit und verursachen hohe Geschwindigkeiten beim Abbiegen von Kraftfahrzeugen.	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
Querungsstellen sollen für Gehende kurz sein. die Abbiegegeschwindigkeit soll für den Kfz-Verkehr gering sein. Die Flächenaufteilung am Knotenpunkt soll kurze Querungslängen und eine geringe Abbiegegeschwindigkeit begünstigen. Kommen barrierefreie, bauliche Maßnahmen kurzfristig nicht in Betracht, sind einfache Markierungsmaßnahmen mit Sperrflächen möglich. Diese Flächen sollen mit gut sichtbaren Pollern oder anderen, nicht überfahrbaren und nicht sichtbehindernden Einbauten gegen Überfahrung mit Kraftfahrzeugen gesichert sein.	
Bemerkung (fachlich)	
Potenzielle Hindernisse mit schmalen Silhouetten müssen reflektierend, möglichst vollflächig beklebt sein. Eine Sichtbehinderung ist in Höhen von 0,80 m - 2,5 m auszuschließen. Barrierefreiheit nach HBVA ist herzustellen.	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Verkehrsplanung, Tiefbauamt
Zeithorizont für Umsetzung	Kurzfristig
Kosten für Umsetzung	gering

G.8 Temporäre Barrieren auf Geh- und Radwegen

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>(Temporäre) Barrieren und Sichtbehinderungen wie parkende Autos, Baustellen oder andere Hindernisse blockieren Geh- und Radwege. Diese Hindernisse zwingen Kinder oft dazu, auf die Fahrbahn auszuweichen, was die Unfallgefahr auf der Fahrbahn erhöht. Kinder nutzen Gehwege mit dem Rad und werden ggf. von einer erwachsenen Person mit dem Rad begleitet.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Geh- und Radwege müssen dauerhaft frei von Hindernissen wie parkenden Fahrzeugen gehalten werden. Dies erfordert entweder regelmäßige Kontrollen und Durchsetzung von Parkverboten durch das Ordnungsamt oder physikalische Barrieren. Baustellen sollen so eingerichtet werden, dass sichere Alternativwege für Zufußgehende und Radfahrende berücksichtigt werden.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Die Defizite (Gehwegparken) erfordern ein Eingreifen durch die Verwaltung. Flächige Maßnahmen sind politisch oft anspruchsvoll und sollten kommunikativ und möglichst durch Parkraumkonzepte oder auch Liefer- und Ladezonen im Quartier begleitet werden.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Ordnungsamt, Anordnungsbehörde, Polizei
Zeithorizont für Umsetzung	kurzfristig
Kosten für Umsetzung	gering

G.9 Verkehrszusammensetzung auf Gehwegen (Fuß- und Radverkehr)

Kurzbeschreibung Problemfeld	
Fuß- und Radverkehr teilen sich den Gehweg, was aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Gehverhaltens von Kindern zu Konflikten und Unfällen führen kann. Diese Mischung beeinträchtigt die Sicherheit und den Komfort insbesondere für Zufußgehende. Zügiger Radverkehr wird als Bedrohung empfunden.	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	eher hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
Die Trennung von Fuß- und Radverkehr ist durch bauliche Maßnahmen oder deutliche Markierungen anzustreben. Gehwege und Radwege sollten voneinander abgegrenzt sein. Wo Platz vorhanden ist, sollten getrennte Wege für Zufußgehende und Radfahrende angelegt werden, um Konflikte zu minimieren. Gemeinsame Führungen von Gehenden und Radfahrenden sollen die Ausnahme sein. Auf Hauptschulwegen ist die Führung als Gehweg und ggf. die Freigabe von Radverkehr zu bevorzugen, die Wegnahme eines Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr ist zu prüfen.	
Bemerkung (fachlich)	
Die Verkehrsraumaufteilung ist nach RASt "von außen nach innen" zu planen. Mit der Einführung der "E-Klima" ist eine Priorisierung Fußverkehr vor Radverkehr, vor öffentlichem Verkehr, vor fließendem Verkehr, vor ruhendem Verkehr empfohlen. Begleitende Maßnahmen zur Förderung des Miteinanders sind zu empfehlen.	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Verkehrsplanung
Zeithorizont für Umsetzung	kurzfristig
Kosten für Umsetzung	gering

G.10 Radwege (Dimensionierung, Schutzstreifen, Radfahrstreifen)

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Separierte, vom Autoverkehr getrennte Radwege fehlen oder sind deutlich unterdimensioniert oder wegen schlechter Oberfläche nicht nutzbar. Es gibt keine ausreichende Trennung/Abstand vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Dies kann zu gefährlichen Situationen für radfahrende Schülerinnen und Schüler führen. Insbesondere die subjektive Sicherheit ist beeinträchtigt. Durch die häufige Verdrängung auf die Gehwege werden Unfälle an Grundstücksausfahrten begünstigt.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	eher hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Radwege auf Haupttrouten der Schulwege sollen ausreichend breit und möglichst vom Kfz-Verkehr getrennt sein. Die bauliche Trennung von Radwegen sollte als bevorzugte Radverkehrsführung geprüft werden. Eine getrennte Führung von Gehwegen und Radwegen ist zu bevorzugen. Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr führt in der Regel zur deutlichen Beeinträchtigung des Fußverkehrs und soll vermieden werden.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Stehen ausreichenden Flächen (Regelmaße) für den Fuß- und Radverkehr nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung, ist die Nutzung von Flächen des ruhenden Verkehrs mit Verweis auf die E-Klima zu prüfen und abzuwägen.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Verkehrsplanung
Zeithorizont für Umsetzung	Kurz bis mittelfristig
Kosten für Umsetzung	gering

G.11 Verkehrszusammensetzung im Mischverkehr (Rad- und Kfz-Verkehr)

Kurzbeschreibung Problemfelde	
<p>Radfahrende und Kfz-Verkehr teilen sich die gleiche Verkehrsfläche, was zu gefährlichen Situationen, Konflikten und Unfällen führen kann. Bei höheren Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und bei viel Verkehr ist die subjektive Verkehrssicherheit stark beeinträchtigt. Die Nähe zum ruhenden Verkehr begünstigt Unfälle mit geöffneten Fahrzeurtüren. Diese Mischung beeinträchtigt die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, es kommt zu deutlichen Verlagerungen des Radverkehrs auf Gehwege.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Bei Mischverkehr soll eine Geschwindigkeit unter 30 km/h angestrebt und möglichst baulich gesichert werden. Mischverkehr ist nur bei sehr geringer Kfz-Verkehrsstärke verträglich. Die Kfz-Verkehrsmenge kann durch Lenkung im Quartier ggf. reduziert werden. Eine geringe Geschwindigkeit kann durch bauliche Maßnahmen (horizontaler oder vertikaler Versatz) erreicht werden.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Geringe Kfz-Geschwindigkeiten und deutlich reduzierte Konflikte und erzwungene Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr erhöhen die Sicherheit und Attraktivität des Schulweges für Kinder. Dies fördert die selbstständige Mobilität und reduziert die Unfallgefahr erheblich. Die Einsatzbereiche für Radverkehr im Mischverkehr der ERA sind hier nur begrenzt anwendbar. Das Separationsprinzip ist zu bevorzugen.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Verkehrsplanung, Anordnungsbehörde
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	eher gering

G.12 Sicherung von Verbindungen gegen Überfahrun- gen mit dem Kfz (Protected Lanes)

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Radverkehrsanlagen, an denen bei beengten Verhältnissen der Kfz Verkehr dem Radverkehr nahekommt und die Geschwindigkeitsunterschiede als besonders störend empfunden werden, können mit einem hohen Unsicherheitsgefühl einhergehen. Derartige Verkehrsräume werden von besonders schutzbedürftigen Personengruppen häufig gemieden oder auf andere Verkehrsanlagen ausgewichen, wodurch verstärkt Konflikte an Ein- und Ausfahrten zu erwarten sind.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	sehr hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Radverkehrsanlagen sollten möglichst vom Kfz-Verkehr separiert sein. Separierte Flächen sollten gegen Überfahrungen durch den Kfz-Verkehr geschützt sein. Hierfür kommen zusätzliche Poller oder andere nicht überfahrbare Einbauten als Trennelemente in Frage. Ggf. müssen private Stellplatzzufahrten weiterhin für den Kfz-Verkehr erreichbar bleiben. Das Ziel ist, möglichst weite Abstände vom Kfz-Fahrverkehr zu erreichen.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Geschützte Flächen gegen Überfahrung durch den Kfz-Verkehr steigern die subjektive Sicherheit beim Fuß- und Radverkehr, jedoch muss auf eine gute Sichtbarkeit und Begreifbarkeit der Trennelemente sowie ggf. die "Anleiterbarkeit" für die Feuerwehr besonders geachtet werden.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Verkehrsplanung, Tiefbauamt
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	gering

G.13 Sicherheitsräume zu parkenden Autos (Dooring)

Kurzbeschreibung Problemfeld	
Es fehlen ausreichende Sicherheitsräume zum ruhenden Verkehr (parkende Autos). Radverkehrsanlagen sind ohne Sicherheitsräume (Abstände zu parkenden Autos) geplant. Durch geöffnete Autotüren kommt es zu gefährliche Situationen.	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	eher hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
Es müssen Sicherheitsabstände zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden eingehalten werden. Die Schaffung von Sicherheitsräumen trägt maßgeblich zur Reduktion von Konflikten und Unfallrisiken bei und erhöht das Sicherheitsgefühl der Eltern, wodurch Kinder häufiger selbstständig zur Schule kommen können.	
Bemerkung (fachlich)	
Sicherheitsräume/Abstände von 75 cm sind innerorts bei zulässigen Geschwindigkeiten als Standard (Fahrbahn zu Gehbahn, Gehbahn zu ruhendem Verkehr, Radweg zu ruhendem Verkehr) anzustreben. Mindestmaße und ältere Maße sind zu vermeiden.	
Zuständigkeiten, Federführung	Planungsamt, Verkehrsplanung, Tiefbauamt
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	gering

G.14 Fehlende Fahrradstraße

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Insbesondere im Umfeld von weiterführenden Schulen, aber auch bei Grundschulen nutzen zahlreiche Radfahrende die Fahrbahn und fahren auch in eher ungeeigneten Situationen nebeneinander. Es kommt zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr oder auch mit dem ruhenden Verkehr. Ggf. werden Gehwege durch verdrängten Radverkehr zusätzlich belastet.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Fahrradstraßen oder Fahrradzonen im Umfeld von Schulen fördern den Radverkehr. In Fahrradstraßen darf der Radverkehr nicht behindert oder gefährdet werden, die rechtlich Stellung des Radverkehrs wird gesteigert. Die Anordnung einer Fahrradstraße oder Fahrradzone passt zum Verkehrsverhalten der Schülerinnen und Schüler. Nebeneinanderfahren ist zulässig. „Dooring-Zonen“ werden durch Markierungen reduziert, Knotenpunkte sind durch freie Sichtfelder übersichtlicher. Knotenpunkte sind ggf. bevorrechtigt und farblich hervorgehoben.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Die Einheit von Betrieb, baulichem Zustand und Verkehrsverhalten wird verbessert. Die Stellung des Radverkehrs ist hervorgehoben und für den Kfz-Verkehr deutlich erkennbar. Durchgangsverkehr in längeren Fahrradstraßen sollen vermieden werden. Aktuelle Leitfäden zu Fahrradstraßen: https://repository.difu.de/handle/difu/582184</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Verkehrsplanung
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	gering

G.15 Radabstellanlagen (auch Tretroller, Anhänger und Pedelecs)

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Im Umfeld der Einrichtung stehen keine ausreichenden oder gesicherten Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Es besteht Sorge, dass Räder, Tretroller, Anhänger oder Pedelecs ganz gestohlen, beschädigt oder Teile abgeschraubt werden. Bei schlechter Witterung sind die Fahrzeuge nass, verschneit oder durch Vogelkot unter Bäumen verreckt.</p> <p>Bestehen derartige Defizite, bestehen Hemmnisse mit dem Rad oder Roller zur Einrichtung zu fahren.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher gering
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	eher hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>An alle Bildungseinrichtungen gehören attraktive Abstellanlagen. Die Fahrzeuge müssen ausreichend Platz zum Anschließen haben, sie sollen gut einsehbar und möglichst auch überdacht sein. Es sollen ausreichende Abstellmöglichkeiten angeboten werden. Eine Kombination mit Ladeinfrastruktur oder auch einer Werkzeugstation sind zu empfehlen.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>In einigen Bundesländern bestehen gut zugängliche Fördermöglichkeiten. Die Planung von Radabstellanlagen guter Qualität kann mit Schülerinnen und Schüler geplant werden. Gute Standards und Quellen sind den Empfehlungen des ADFC e.V. zu entnehmen.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Immobilienmanagement, Tiefbau, Schule
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	eher gering

G.16 Winterdienst/Rutschigkeit (Räumung von Geh- und Radwegen)

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Im Winter sind Geh- und Radwege oft nicht von Schnee und Eis geräumt, was die Sicherheit der Schulwege beeinträchtigt. Glatte oder verschneite Wege erhöhen die Unfallgefahr und können dazu führen, dass Kinder häufiger von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht werden, da Wegebeziehungen sowohl mit Tretrollern, als auch mit Fahrrädern nicht mehr genutzt werden können. Auf Brücken kommt es regelmäßig zu Stürzen von Radfahrenden.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	eher hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Ein Winterdienst muss sichergestellt werden, der Geh- und Radwege zeitnah von Schnee und Eis befreit. Priorisierte Räum- und Streupläne sollten erstellt werden, wobei Schulwege eine hohe Priorität haben sollten. Regelmäßige Kontrollen und Nachbesserungen sind notwendig, um die Sicherheit während der gesamten Wintermonate zu gewährleisten. Zudem sollten geeignete Streumaterialien verwendet werden, um Rutschgefahren zu minimieren.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Bei sonst guten Radverbindungen kann der Elterntaxi-Verkehr oder Kapazitätsengpässe im ÖPNV reduziert werden. Die Griffigkeit von Oberflächen auf Brücken sollte im Rahmen der regelmäßigen Brückenprüfungen erfolgen, verbesserte Griffigkeitsklassen sollten ggf. angestrebt werden.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Tiefbauamt, Winterdienstunternehmen
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	hoch

G.17 Unangenehme/bedrohlich wirkende Personen

Kurzbeschreibung Problemfeld	
Kinder können auf ihrem Schulweg unangenehmen oder als bedrohlich empfundenen Personen begegnen, die unter Drogeneinfluss stehen, Alkohol konsumieren, obdachlos sind oder sich aggressiv verhalten. Auch ältere Schülerinnen und Schüler können unangenehm wirken. Solche Begegnungen können das Sicherheitsgefühl der Kinder beeinträchtigen und dazu führen, dass Eltern ihre Kinder nicht alleine zur Schule gehen lassen.	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	gering
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	sehr hoch
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
Kinder sollen auf Schulwegen stets in Rufweite Hilfe erhalten können, Schulwege sollen möglichst von Anliegern einsehbar sein. Kinder sollen durch pädagogische Arbeit stark gemacht werden. Angsträume sollen stärker kontrolliert werden. Eine enge Zusammenarbeit mit der Polizei ist notwendig, um schnell auf Vorfälle reagieren zu können. Zusätzliche Maßnahmen wie Sicherheitskampagnen oder Informationsveranstaltungen oder freiwillige Helfer (z.B. Eltern, Anwohner) können ebenfalls helfen, das Sicherheitsgefühl zu verbessern. Gehgemeinschaften können förderlich sein. Bei Problemen mit älteren Schülerinnen und Schülern sind Peer-Projekte an der weiterführenden Schule zu empfehlen (z.B. Fahrzeugbegleiterprojekte).	
Bemerkung	
Ein "Vertreiben" von Personen an andere Stellen verlagert das Problem. Begleitende, sozialpolitische Maßnahmen können hilfreich sein.	
Zuständigkeiten, Federführung	Polizei, Ordnungsamt, Schule, Sozialarbeit, Schule
Zeithorizont für Umsetzung	kurzfristig
Kosten für Umsetzung	gering

G.18 Beleuchtung (Angsträume)

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Schulwege, die schlecht oder nicht beleuchtet sind, können als Angsträume empfunden werden. Dies betrifft insbesondere die frühen Morgenstunden oder den späten Nachmittag in den Wintermonaten oder auch stark verschattete Bereiche in Wäldern. Eine unzureichende Beleuchtung erhöht zudem das Unfallrisiko durch mangelnde Erkennbarkeit der Kinder. Das subjektive Sicherheitsgefühl ist stark beeinträchtigt.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher gering
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	sehr hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Eine ausreichende Beleuchtung entlang der gesamten Schulwege ist anzustreben. Straßenlaternen sollten in regelmäßigen Abständen installiert werden, um eine gleichmäßige Ausleuchtung zu gewährleisten. An Querungsanlagen steigern sie die Erkennbarkeit von Kindern und damit die Verkehrssicherheit.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Bei Beleuchtungen sind Belange des Umweltschutzes zu beachten. Insbesondere in schutzwürdigen Wäldern oder außerhalb von bebauten Gebieten sind ggf. Abwägungen erforderlich. Adaptive Beleuchtungen können geprüft werden. Haltestellen des ÖPNV sind nach RAL außerorts zu beleuchten.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Tiefbauamt, Ordnungsamt, Energieversorger
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	hoch

G.19 Abschreckende oder langweilige Gestaltung von Flächen

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Begleitende Bauten oder Flächen weisen ein abschreckendes Erscheinungsbild auf. Wege werden subjektiv als unangenehm oder besonders langweilig empfunden. Auch Lärm, unangenehme Gerüche oder auch Hitzeeinseln können abschreckend wirken. Flächen wirken ungepflegt oder sind unansehnlich beschmiert. Geruchsbelästigungen können damit einhergehen. Es entsteht der Eindruck fehlender sozialer Kontrolle und Unwohlsein. Die subjektive Unsicherheit oder der gefühlte Komfort sind deutlich eingeschränkt.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	gering
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	eher gering
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Flächen wie Lärmschutzwände, Sichtbetonwände, Unterführungen oder auch Häuschen von Transformatoren etc. sind gereinigt und gepflegt. Im besten Fall gelingt eine Gestaltung mit Schülerinnen und Schülern im Rahmen von Gestaltungsprojekten, auch Kunstprojekte und Gestaltung durch Künstler kommen in Frage.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Die Wegeverbindung wird durch gestaltete Elemente optisch attraktiv und anregend. Die Wegeverbindung wirkt dadurch kurzweilig. Längere Schulwege werden so eher akzeptiert. Ähnlich ist das bei der Akzeptanz von Entfernungen zu einer ÖPNV-Haltestelle.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Jugendamt, Planungsamt, Schule
Zeithorizont für Umsetzung	kurzfristig
Kosten für Umsetzung	gering

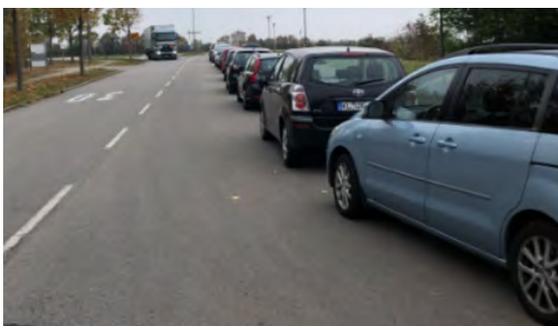
G.20 ÖPNV-Angebot

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>ÖPNV-Angebote fehlen, sind unzureichend oder überlastet, was die Nutzung für Schülerinnen und Schüler unattraktiv macht. Dies führt bei längeren Schulwegen dazu, dass mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Prägende schlechte Erfahrungen in der Schulzeit senken das Ansehen des ÖPNV und tragen langfristig zu mehr Kfz-Verkehr bei. Hierzu gehören auch Ausstattung und Sauberkeit von Haltestellen und Fahrzeugen. Fehlende Sitzplatzangebote verschlechtern die Verkehrssicherheit bei Unfällen.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	gering
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	hoch
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Es müssen zuverlässige ÖPNV-Angebote mit ausreichender Kapazität zur Verfügung stehen. Die Anbindung der Schulen sollte insbesondere an Grundschulen direkt und ohne Umstiege erfolgen. Zudem sollten Sicherheitsaspekte wie gut beleuchtete Haltestellen und sichere Wege zur Schule berücksichtigt werden. Fahrpläne sind verfügbar und lesbar, Warteflächen verfügen über Witterungsschutz und sind sauber.</p>	
Bemerkung (fachlich)	
<p>Ab ca. 1,5 km Entfernung zur Grundschule kommen nur noch wenige Schülerinnen und Schüler mit dem Umweltverbund zur Schule. Ein ÖPNV-Angebot fördert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und reduziert den individuellen Kfz-Verkehr. Im Winter ist durchschnittlich mit rund 10 % mehr Fahrgästen zu rechnen. Kostenfreiheit bei der Schülerbeförderung begünstigt die Nutzung.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	ÖPNV-Betreiber, Verkehrsplanung, Politik
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	sehr hoch

G.21 Erreichbarkeit ÖPNV-Haltestelle

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Eine Haltestelle wird nicht genutzt, weil das Überqueren der Fahrbahn nicht sicher möglich ist. Das Problem tritt mind. einmal täglich auf, da entweder auf dem Weg zur Schule oder auf dem Rückweg eine zu stark befahrene Straße gequert werden muss. Dies kann dazu führen, dass mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, was den Verkehr und die Umweltbelastung erhöht. An der Haltestelle ist weder eine Radabstellanlage noch ein Witterungsschutz verfügbar.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	sehr hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	sehr hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Es müssen auch zum Erreichen einer Haltestelle sichere Querungsanlagen vorhanden sein. Zudem sollten Sicherheitsaspekte wie beleuchtete Haltestellen und sichere Wege zur Schule berücksichtigt werden. Ggf. kann der Fahrweg des Busses angepasst werden, sodass ein Queren von Fahrbahnen nicht erforderlich ist. Haltestellen haben sichere und ausreichend dimensionierte Aufstellbereiche, Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten. Insbesondere im ländlichen Raum oder auf langen Schulwegen ist die Reisekette von der Wohnung zur Haltestelle, Umstiege und zurück in der Summe zu bewerten. Der ÖPNV muss insgesamt barrierefrei gestaltet sein, um auch Kindern mit Beeinträchtigungen die Teilhabe und Nutzung des Busses zu ermöglichen.</p>	
Bemerkung	
<p>Die Prüfung der Notwendigkeit einer geeigneten Querungshilfe kann mittels Bemessungsverfahren nach www.querungsstellen-check.de erfolgen.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	ÖPNV-Betreiber, Verkehrsplanung, Politik
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	sehr hoch

G.22 Hol- und Bringzonen/Elternhaltestelle im Umfeld

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Im Umfeld der Schule häufen sich die Elterntaxis, ausgewiesene Hol- und Bringzonen, die die Verkehre verteilen und entzerren können, fehlen. Dies führt dazu, dass Eltern ihre Kinder direkt vor der Schule aus- oder einsteigen lassen, was zu Verkehrschaos und gefährlichen Situationen führt. Es fehlen zudem alternative sichere und akzeptierte Absetzbereiche im fußläufigen Umfeld der Schule.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	eher hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Es sollten spezielle Hol- und Bringzonen in sicherer Entfernung zur Schule eingerichtet werden, um nicht vermeidbare Autoverkehre zu organisieren. Diese Zonen sollten ausgeschildert und leicht zugänglich sein, um gefährliche Situationen vor der Schule zu vermeiden. Die Einrichtung von Elternhaltestellen erfolgt i.d.R. durch Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots gemäß Verkehrszeichen 286 mit Zusatzzeichen für die zeitliche Beschränkung. Hol- und Bringzonen sind immer eingebettet in ein Gesamtkonzept (Schulwegplanung, Pädagogische Arbeit an der Schule, Schulwegplan, Beteiligung der Eltern).</p>	
Bemerkung	
<p>Verfügbare Standards wie der ADAC-Leitfaden¹ zur Planung von Elternhaltestellen sollen berücksichtigt werden. Maßnahmen sollen evaluiert und ggf. angepasst werden. Elternhaltestellen sind ggf. mit "Schulstraßen und Schulzonen" oder auch Walking-Bus-Ansätzen kombinierbar.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Schule, Elternvertretung
Zeithorizont für Umsetzung	kurzfristig
Kosten für Umsetzung	gering

¹https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/2/fa329b1f395f108d46eac64a290d2e2e/2018-adac-leitfaden-elterntaxizone__5ff2e2cb0589c.pdf

G.23 Schulstraßen oder Schulzonen

Kurzbeschreibung Problemfeld	
<p>Im Umfeld der Schule häufen sich die Elterntaxis. Die Verkehrsbelastung und verkehrsordnungswidriges Verhalten von Eltern führen zu Konflikten und beeinträchtigen die Sicherheit und Leichtigkeit aller am Verkehr Teilnehmenden. Durch die zeitlichen "Verkehrsspitzen" kommt es zu Akzeptanzproblemen und Spannungen mit Anliegern.</p>	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	eher hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
<p>Durch straßenverkehrsrechtliche Anordnung von geeigneten Verkehrszeichen wird ein großer Anteil an konfliktträchtigen Kfz-Verkehren aus dem Konfliktbereich ausgeschlossen. Hierfür kommen temporäre Straßenabsperungen vor der Schule in Betracht. Die Umsetzung erfolgt als Verkehrsversuch oder als langfristige Lösung sind straßenrechtliche Teileinziehungen erforderlich. Länderspezifische unterschiedliche Erlasse sind zu beachten. Eine häufig verwendete Schilderkombination enthält Z 260 mit zeitlichem Zusatzzeichen, ggf. sind Ausnahmegenehmigungen erforderlich. Schranken oder Gitter zur Aufstellung durch eingewiesene Personen können hilfreich sein.</p>	
Bemerkung	
<p>Verdrängung von Verkehren und Verlagerung von Problembereichen sind zu erwarten. Eine Kombination mit Hol- und Bringzonen ist in der Regel erforderlich. Hauptstraßen sind als Schulstraßen oder Schulzonen i.d.R. nicht geeignet, da starke Verkehrsverlagerungen von Durchgangsverkehren zu bewältigen wären.</p>	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Schule, Elternvertretung
Zeithorizont für Umsetzung	kurzfristig
Kosten für Umsetzung	gering

G.24 Netzunterbrechungen/ Modalfilter

Kurzbeschreibung Problemfeld	
Auf Schulwegachsen (Hauptnetz der Schulwege) kommt es zu unverträglichen Verkehrszusammensetzungen im Längs- und oder Querverkehr (linienhaft).	
Wirkung auf die Verkehrssicherheit	eher hoch
Wirkung auf die selbstständige Mobilität	eher hoch
Vorher	Nachher
	
Grundanforderungen, Lösungsansatz	
Eingriffe/Lenkungen in das mit dem Kfz befahrbare Netz durch Netzunterbrechungen (sog. Modalfilter). Durch das straßenrechtliche Teileinziehungsverfahren und bauliche Sicherung wird die Befahrung von Netzabschnitten mit dem Kfz dauerhaft unterbunden. Konflikte mit dem Kfz-Verkehr werden vollständig beseitigt. Netzabschnitte müssen ggf. für Rettungseinsätze befahrbar bleiben (z.B. Einsatz von Steckpfosten).	
Bemerkung	
Konflikte mit starkem Radverkehr können ggf. weiterhin bestehen. Bei starker Verkehrsverlagerung sind Verschiebungen von Problembereichen an andere Stellen möglich. Konflikte von Radfahrenden mit Anprall an "Pfosten" sollen durch erkennbare Markierungen und reflektierende Beklebungen vermieden werden.	
Zuständigkeiten, Federführung	Anordnungsbehörde, Verkehrsplanung
Zeithorizont für Umsetzung	mittelfristig
Kosten für Umsetzung	gering

H. Priorisierung, Kosten, Verstetigung

Sowohl im Bestand als auch bei Erweiterungen oder bei Umzügen von Bildungsstandorten sind eine Reihe von Herausforderungen im Bereich der Infrastruktur zu erwarten. Von der ÖPNV-Anbindung, den Radwegen, den Fußverkehrsanlagen bis hin zur Parkraumplanung und Organisation von Elterntaxi-Verkehren sind in der Regel Anpassungen und Maßnahmen erforderlich, die frühzeitig geplant und kontinuierlich umgesetzt werden sollten. Zur Koordinierung und Steuerung der Umsetzung ist eine Priorisierung der Maßnahmen notwendig, auch um die personellen und finanziellen Ressourcen zu steuern. Ein Verstetigungsansatz hilft für die langfristige Planung und Bearbeitung weiterer Bildungseinrichtungen.

H.1 Priorisierung und Umsetzungshorizont

Bei der Maßnahmenumsetzung ist es sinnvoll und notwendig zu priorisieren, wenn eine Vielzahl von Maßnahmen und Anpassungen begrenzten Ressourcen gegenüberstehen. Priorisierung hilft dabei, wichtige Maßnahmen zu identifizieren und ihnen Vorrang zu geben, um effizienter und effektiver arbeiten zu können. Die priorisierten Maßnahmen können dann zusätzlich mit einem voraussichtlichen Zeithorizont für die Umsetzung belegt werden.

Bei der Priorisierung von Maßnahmen sind für den Projekterfolg grundsätzlich drei Aspekte leitend:

1. Hat das Defizit Auswirkungen auf die selbstständige Mobilität der Kinder?
2. Hat das Defizit Auswirkungen auf die Akzeptanz von möglichen Hol- und Bringzonen?
3. Ist das Defizit eine Gefahrenstelle, die ein erhöhtes Unfallaufkommen erwarten lässt?

Diese Fragen führen dann zu der in der nachfolgenden Tabelle dargestellten 3-stufigen Priorisierung:

Empfehlung zur Priorisierung	Erläuterung
1 Sehr relevant	Das Problem sollte zwingend gelöst werden bzw. die empfohlene Maßnahme/eine Maßnahme mit vergleichbarer Wirkung sollte zwingend umgesetzt werden. Empfehlungen mit der Nr. 1 haben eine hohe Bedeutung für die Schulwegsicherheit und die Förderung einer selbstständigen Mobilität insbesondere auf Wegen zu Grundschulen.
2 Relevant	Das Problem hat Potenzial, Unfälle zu begünstigen. Empfehlungen mit der Nr. 2 sind aus Gründen der Verkehrssicherheit allgemein empfehlenswert.
3 Weniger relevant	Die Maßnahme ist relevant, aber die Umsetzung ist erst sinnvoll, wenn Maßnahmen der Kategorien Nr. 1 und Nr. 2 umgesetzt wurden.

Tab. H.1.1 Empfehlung zur Priorisierung von Maßnahmen

Daraus lässt sich nicht zwangsläufig ableiten, dass Maßnahmen der Priorität 1 auch sofort umgesetzt werden. Im Hinblick auf die Schulwegsicherheit sind Maßnahmen der Priorität 1 zwar von besonderer Wichtigkeit, aufgrund der Art der Maßnahme kann diese jedoch einen größeren Planungsaufwand erfordern (z. B. bei einer kompletten Umgestaltung eines Knotenpunktes), sodass sich daraus ein längerer Umsetzungshorizont ergibt. Demgegenüber können einfache Maßnahmen der 2. Priorität beispielsweise schneller oder auch sofort umgesetzt werden, wenn es sich hierbei beispielsweise um Grünschnitt oder Markierungsarbeiten handelt.

Der geschätzte Zeithorizont für die Umsetzung einer Maßnahme ist ebenfalls ein wichtiger Parameter, zum einen zur Planung und Koordinierung der Umsetzung und zum anderen zur Kostenplanung. Die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Kategorien können hierfür empfohlen werden:

Zeithorizont für eine Umsetzung	Erläuterung
Kurzfristig	Eine wirksame Maßnahme ist ad hoc, spätestens innerhalb eines Jahres umgesetzt.
Mittelfristig	Eine Maßnahme ist innerhalb von 1-3 Jahren umgesetzt.
Langfristig	Umsetzung der Maßnahme wird vrsl. länger als 3 Jahre dauern.
Rückstellung	Die Bearbeitung der Maßnahme wird auf unbestimmte Zeit zurückgestellt.

Tab. H.1.2 Abschätzung Zeitaufwand zur Umsetzung von Maßnahmen

H.2 Kostenkategorien

Für die Maßnahmen sind die voraussichtlichen Kosten abzuschätzen und in die Haushaltsplanungen zu integrieren. In vielen Fällen sind konkrete Kostenschätzungen möglich, in einigen Fällen sind zunächst Vorplanungen und Machbarkeiten zu prüfen. In diesen Fällen können zunächst Planungskosten oder die Kosten für Machbarkeitsuntersuchungen abgeschätzt und kalkuliert werden. Für eine erste grobe Abschätzung werden folgende Kostenkategorien empfohlen:

Kategorie	Kosten
Schätzung nicht möglich	Für Kostenschätzung detaillierte Planungen/Überlegungen erforderlich
0	praktisch keine
1	bis 2.000 €
2	> 2.000 € - 5.000 €
3	> 5.000 € - 10.000 €
4	> 10.000 € - 20.000 €
5	> 20.000 € - 50.000 €
6	> 50.000 € - 100.000 €
7	> 100.000 € - 200.000 €
8	> 200.000 €

Tab. H.2.1 Empfehlung zu Kostenkategorien von Maßnahmen

H.3 Ansätze zur Verstetigung

Zur Verstetigung von Maßnahmen im Rahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements gibt es mehrere wichtige Ansätze:

Klärung der Zuständigkeiten und Projektmanagement

Eine klare Zuweisung von Verantwortlichkeiten und ein strukturiertes Projektmanagement sind entscheidend für den langfristigen Erfolg. Dies beinhaltet die Benennung von Ansprechpartnern in der Schulverwaltung, in der kommunalen Verwaltung und innerhalb der Schulen selbst. Ein festes Projektteam kann die Koordination und Umsetzung der Maßnahmen steuern. Die Koordination kann z. B. auch beim Fußverkehrsbeauftragten oder dem Klimaschutzmanager angesiedelt sein.

Haushaltsplanung

Die Bereitstellung ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen ist unerlässlich für eine nachhaltige Implementierung. Eine langfristige Budgetplanung sollte in den kommunalen Haushalt integriert werden.

Inhouseworkshops

Regelmäßige Workshops mit allen beteiligten Akteuren fördern den Wissensaustausch und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Schulischen Mobilitätsmanagements. Themen hierzu können sich an bestehenden Handlungsfeldern orientieren bzw. auch diese auf Vollständigkeit überprüfen.

Festlegung von Planungsstandards

Empfohlen werden kann eine ämterübergreifende Abstimmung und Festlegung von einheitlichen Planungsstandards/-grundsätzen für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung auf den Schulwegen. Diese können dann als Planungsbasis ämterübergreifend herangezogen werden, sodass Maßnahmen nicht immer wieder neu diskutiert und begründet werden müssen. Dies spart zeitliche Ressourcen, vermeidet Diskrepanzen in der Abstimmung und Genehmigung und dient der Vereinheitlichung und Qualitätssicherung.

Die Grundsätze der Planungsstandards einer kinderfreundlichen Verkehrsplanung sind dabei

- Einheitlichkeit,
- Wiedererkennbarkeit und
- Begreifbarkeit.

Derartige Planungsstandards könnten beispielsweise den (standardmäßigen) Einsatz bestimmter Querungshilfen bei vorgegebenen Rahmenbedingungen, die Festlegung max. Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, die Berücksichtigung einer Gehgeschwindigkeit von 1 m/s bei der Planung von Lichtsignalanlagen auf Schulwegen, die Vermeidung bedingt verträglicher Ströme an Lichtsignalanlagen auf Schulwegen oder auch die Vermeidung von Grünpfeilen auf Schulwegen betreffen.

Monitoring und Berichtswesen

Ein systematisches Monitoring ermöglicht es, die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen und bei Bedarf nachzusteuern. Die Ergebnisse sollten in regelmäßigen Berichten zusammengefasst und sowohl intern als auch der Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Dies schafft Transparenz und Akzeptanz, dadurch kann die weitere Unterstützung für das Programm maßgeblich gesichert werden.

Weitere Aspekte im Verstetigungsprozess können sein:

- Aufbau einer Arbeitsstruktur und standardisierter Meldeprozesse (z. B. über GIS-System oder ein Umlaufverfahren),
- Regelmäßige Arbeitskreissitzungen zum Schulischen Mobilitätsmanagement,
- Kommunikation in die Politik,
- Öffentlichkeitsarbeit,
- Vernetzung,
- Unfallmonitoring,
- Fördermittelmanagement (z. B. zur Umsetzung von Maßnahmen).

Durch die konsequente Umsetzung dieser Ansätze kann das Schulische Mobilitätsmanagement als fester Bestandteil der kommunalen Verkehrs- und Bildungspolitik etabliert werden. Dies trägt langfristig zu einer sicheren, gesunden und nachhaltigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen bei.

I. Evaluation

Zur Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen, zur Prozessoptimierung und Ermittlung von Anpassungs- und Verbesserungspotenzialen sollten Projekte und Prozesse regelmäßig evaluiert werden. Hierbei kann grundsätzlich zwischen formativer und summativer Evaluation unterschieden werden.

I.1 Formative Evaluation von Schulischem Mobilitätsmanagement

Eine „formative“ Evaluation ist eine „begleitende“ Evaluation. Diese bezieht sich auf den Prozess. Ziel ist eine kontinuierliche, fortlaufende Anpassung und Verbesserung an die sich entwickelnden Bedarfe. Damit soll die Qualität der Arbeit und die Wirksamkeit und Zielgenauigkeit der Maßnahmen gesteigert werden.

Methodisch können hier z. B. Befragungen, Besprechungen/Feedbacks und Beobachtungen mit Dokumentation und Bewertung zur Anwendung kommen. Daraus können entsprechende Projektanpassungen erfolgen, die dann beispielsweise bei der Bearbeitung weiterer Schulen bzw. Einrichtungen oder Projekte berücksichtigt werden können.

Nachfolgend sind (mögliche) Arbeitsschritte im Rahmen der formativen Evaluation aufgeführt:

- Aufbau einer Struktur
 - Gründung einer Arbeitsgruppe
 - Festlegung der Teilnehmenden (breite Partizipation ermöglichen)
 - Regelmäßige Treffen (z.B. zweimal pro Jahr)
 - Verantwortlichkeiten klären, Personen und Vertretungen benennen
- Bedarfsanalyse und Festlegung Zielsetzung
 - Identifikation der aktuellen Mobilitätsbedürfnisse und -muster der Schülerinnen und Schüler
 - Identifikation des Unfallgeschehens und des Dunkelfeldes
 - Definition klarer, messbarer Ziele für das Mobilitätsmanagement (z.B. Reduzierung des Autoverkehrs um 50%)
- Entwicklung und Implementierung von Maßnahmen
 - Planung und Einführung von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität (z. B. Anreiz-Programme wie Fußgänger-Profi, aber z.B. auch weitere Maßnahmen wie Fahrradtraining, Projektstage, etc.)
 - Ggf. Anpassung der Maßnahmen basierend auf Feedback
 - Umsetzung der straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (gemäß Priorisierung und Umsetzungshorizont)
 - Einrichtung der Hol- und Bringzonen
 - Möglichst Implementierung der schulischen Maßnahmen im Schulprogramm zur Verstetigung anstreben
 - Festlegung von Arbeitszielen: z.B. Teilnahme an Fortbildungsveranstaltungen, Durchführung regelmäßiger Projektstage, etc
 - Festigung der Zuständigkeiten (Benennung von Personen und Vertretung, Etablierung einer Arbeitsstruktur, Kommunikationsstruktur)
- Angebote zum Feedback, interne Kommunikation (regelmäßig)

- Nutzung von Feedback-Mechanismen (z.B. Elternabende, (interne) Arbeitsgruppe) zur Bewertung der Maßnahmen
- Raum geben für Informationsaustausch und Feedback
- Ggf. Justierungen bei Maßnahmen
- Kommunikation in verschiedenen Gremien (extern)
 - Teilnahme und Austausch in den Gremien/Ausschüssen der Kommune
 - Teilnahme und Austausch auf Tagungen
 - Ggf. summative Evaluation durchführen
 - Teilnahme an Fortbildungen

Eine gute Möglichkeit der Wirkungsmessung bietet z. B. ein Vorher-Nachher-Vergleich im Rahmen einer Befragung von Eltern oder Schülerinnen und Schülern (je nach Einrichtungsform) vor und – in angemessenen zeitlichen Abstand – nach der Maßnahmenumsetzung. Eine derartige Befragung bietet die Möglichkeit der Ermittlung von Veränderungen, Bewertungen und Verbesserungspotenzialen z. B. in folgenden Bereichen:

- Mobilitätsverhalten der Kinder/Schülerinnen und Schüler im Sommer/Winter
- Verkehrssituation vor der Schule
- Fußwege/Querungsstellen im näheren Schulumfeld
- Kenntnisse über Hol- und Bringzonen
- Nutzung von Hol- und Bringzonen, Gründe für die Nicht-Nutzung
- Ggf. andere „Absetzorte“
- Kenntnis und Nutzung anderer Konzepte wie z. B. Laufender Schulbus
- Verbesserungsvorschläge
- Weiterempfehlungsabsichten (bezogen auf die Hol- und Bringzonen)
- Engagement verschiedener Akteure im Bereich Verkehrssicherheit auf den Schulwegen

Auf Basis einer solchen Befragung kann z. B. der Zielerreichungsgrad im Bereich der Veränderung des Mobilitätsverhaltens gemessen werden. Zudem kann durch die Bewertung und Nutzungshäufigkeit die Konzeption von Hol- und Bringzonen (oder auch Walking Bus -Linien) überprüft und bei Bedarf gegengesteuert werden. Die Überprüfung betrifft bei Hol- und Bringzonen neben dem Konzept an sich die Anzahl der Haltemöglichkeiten, die Erreichbarkeit mit dem Auto, die Sicherheit der Rest-Schulwege zur Schule und die Entfernung der Hol- und Bringzonen zur Schule. Auf Basis dieser Erkenntnisse können (prozessbegleitend) bei Bedarf Anpassungen an den Hol- und Bringzonen vorgenommen werden, um deren Nutzung zu erhöhen bzw. zu optimieren und die Sicherheit auf den Schulwegen weiter zu verbessern. Zur Bewertung der Gesamtsituation sollten bei Bedarf auch Informationen zum Umsetzungsgrad anderer/weiterer Projektansätze wie z. B. dem Fußgänger-Profi-Programm an der Schule abgefragt und herangezogen werden.

Ein derartiger Vorher-Nachher-Vergleich in Form einer Befragung kann auch nach Projektende als summative Evaluation durchgeführt werden. In der Regel wird aufgrund der entsprechenden Umsetzungshorizonte die Umsetzung der Maßnahmen einen größeren Zeithorizont erfordern, sodass eine (zusätzliche) begleitende Evaluation mit dem Ziel der Ermittlung von Verbesserungs- und Anpassungsbedarfen zielführender ist.

Eine solche Befragung sollte frühestens 3 Monate nach der Einrichtung von Hol- und Bringzonen oder anderer Projektansätze erfolgen.

I.2 Summative Evaluation von Schulischem Mobilitätsmanagement

Die summative Evaluation findet in der Regel zum Ende eines Projektes statt. Sie dient der Bewertung der Zielerreichung und des Erfolgs eines Projektes bzw. einer Maßnahme. Die summative Evaluation kann sich auf eine konkrete Einzelmaßnahme beziehen oder auf das Gesamtprojekt zum Schulischen Mobilitätsmanagement.

Mögliche Arbeitsschritte in diesem Zusammenhang sind:

- Festlegung von Evaluationskriterien
 - Definition von zählbaren Erfolgskriterien und Indikatoren (z.B. Verringerung des CO₂-Ausstoßes um x %, Erhöhung der Fahrradnutzung auf x %, Reduzierung der Elterntaxis um x %, etc.)
 - Hinterlegen der Kriterien mit einem Zeithorizont (z. B. Reduzierung des Elterntaxi-Anteil um 10 % in einem Jahr)
- Datensammlung
 - Durchführung von Erhebungen und Daten- bzw. Informationssammlung am Ende des Evaluationszeitraums zur Bewertung der festgelegten Kriterien (Vorher-Nachher-Vergleich)
 - Nutzung von Methoden wie Umfragen, Interviews und Verkehrsbeobachtungen (vgl. z. B. oben beschriebene Elternbefragung zur Ermittlung der Veränderungen im Modal Split)
- Datenanalyse und Vergleich
 - Analyse und Vergleich der gesammelten Daten mit den festgelegten Zielen/Zielkriterien oder auch mit Bezug zu Vergleichszahlen
 - Nutzung von statistischen Methoden zur Bewertung der Effektivität der Maßnahmen
 - Beispiel: Vergleich der aktuellen Daten zur Verkehrsmittelwahl mit den Ausgangsdaten vor der Implementierung der Maßnahmen (Einrichtung der Hol- und Bringzonen und Verbesserung der Schulwegsicherheit im Umfeld der Schulen)
- Berichterstellung und Kommunikation der Ergebnisse
 - Erstellung einer Dokumentation der Ergebnisse
 - Präsentation der Ergebnisse vor relevanten Stakeholdern (z.B. Schulverwaltung, Eltern, politische Gremien)
- Schlussfolgerungen und Empfehlungen
 - Ableitung von Schlussfolgerungen zur Wirksamkeit der Maßnahmen
 - Formulierung von Empfehlungen für zukünftige Maßnahmen und Optimierungen

Allgemeine Informationen zur Evaluation enthält auch der Leitfaden "Evaluation zählt: Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung".¹ (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/evaluation_zaeHLT_ein_anwendungshandbuch_fuer_die_kommunale_verkehrsplanung.pdf)

¹ Umweltbundesamt (2015)

J. Weiterführende Informationen

Arbeitsgemeinschaften zum Thema Rad- und Fußverkehr

Übersicht über alle kommunalen Arbeitsgemeinschaften für Rad- und Fußverkehr in Deutschland:

<https://www.agfk-deutschland.de/>

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW): <https://www.agfs-nrw.de/>

Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW): <https://www.agfk-bw.de/>

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V.:

<http://agfk-niedersachsen.de/>

Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH e.V.): <https://rad.sh/>

Fahrradstraßen

Klein, T.; Hummel, S.; Leven, T.; Gerlach, J.; Stein, T.; Bührmann, S. (2021): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis. Wuppertal. Verfügbar unter: https://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Forschung/Leitfaden_Fahrradstrassen_072021.pdf (letzter Abruf: 22.10.2024)

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V (AGFS) (2023): Leitfaden Fahrradstraßen -- Planungshinweise für die Praxis. Verfügbar unter: https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Loseblattsammlung_Fahrradstrassen_RZ_Einzel_01.pdf (letzter Abruf: 22.10.2024)

Fortbildungsangebote

vhw Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V.: <https://www.vhw.de/fortbildung/>

Fußverkehr

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFK NRW) (2018): Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Verfügbar unter: https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/user_upload/Handlungsleitfaden_Fussverkehr_RZ_WEB.pdf

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFK NRW) (2021): Querungsstellen für die Nahmobilität - Hinweise für den Rad-

und Fußverkehr. Verfügbar unter: <https://www.agfs-nrw.de/service/mediathek/broschueren/agfs-broschueren#c967>.

Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation (bueffee e GbR): Bemessungsverfahren für Gute Überquerungsstellen - Rechentool verfügbar unter: www.querungsstellen-check.de

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. (2022): Parken auf Gehwegen - Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf. Verfügbar unter: <https://fuss-ev.de/images/Downloads/gehwegparken.pdf>

Hol- und Bringzonen

ADAC e. V. (Hrsg.) (2018): Das Elterntaxi an Grundschulen - Ein Leitfaden für die Praxis. Verfügbar unter: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/2/fa329b1f395f108d46eac64a290d2e2e/2018-adac-leitfaden-elterntaxizonen__5ff2e2cb0589c.pdf (letzter Abruf: 22.10.2024)

Netzwerke

Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement (DEPOMM) e.V.: <https://depomm.de/>

Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg: <https://netzwerk-verkehrssicherheit.de/>

Zukunftsnetz Mobilität NRW: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>

Schulstraßen

Dilling, O. (re|Rechtsanwälte PartGmbH) (2024): Gutachten: Schulstraßen - Rechtliche Möglichkeiten der Kommunen bei der Einrichtung von Schulstraßen. Verfügbar unter: <https://kinderaufsrad.org/download/10107/?tmstv=1702407817>

Protokoll der Verkehrsingenieur-Besprechung am 07.12.2023 in Düsseldorf - VIB II/2023: Schulstraßen-Erlass NRW. Verfügbar unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2024/2/26/b5c376d3104fbffe8fa5312ca1d55e1c/erlass-schulstrassen-nov2023.pdf>

Mobilitätsagentur Wien GmbH: Schulstraße – Das Wiener Modell. Verfügbar unter: <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>

Verkehrssicherheit

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e. V.: Themenserie „Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land“:

<https://www.dvr.de/politik/verkehrssicherheit-in-der-kommune>

Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV): Forschungsberichte aus der Reihe "Unfallforschung kompakt". Verfügbar unter: <https://www.udv.de/udv/publikationen/82240/unfallforschung-kompakt>

Wichtige Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen RSAS 2019

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06

Richtlinien zur Anlage von Landstraßen RAL 2012

Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen RBSV 2020

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002

Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ 2013

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA 2011

Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren MKV 2006

Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen M Uko 2012

Ad-hoc-Arbeitspapier zur Anwendung der RASSt 06, 2024

Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele, E Klima 2022

K. Quellen

Behörde für Schule und Berufsbildung Hamburg (Hrsg.) (2019): Schulentwicklungsplan für die staatlichen Grundschulen, Stadtteilschulen und Gymnasien in Hamburg 2019. Verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/re-source/blob/138338/05796bebbcc66c157a55471165abbc1a/sepl-2019-endfassung--data.pdf> (letzter Abruf: 22.10.2024)

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2022): Kinderunfallatlas 2015 - 2019. Verfügbar unter: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/2619> (letzter Abruf: 22.10.2024)

Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2024): Zahlen zur Bildung. Verfügbar unter: https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesportal/land-und-leute/zahlen-fakten/bildung/bildung_node.html#vt-sprg-1 (letzter Abruf: 22.10.2024) Stand: Schuljahr 2023/24

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV) (2024): Statistik Schülerunfallgeschehen 2023. Verfügbar unter: <https://publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/4987> (letzter Abruf: 22.10.2024)

Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2024): WMS Geobasiskarten Hamburg (grau-blau) (dl-de/by-2-0 www.govdata.de/dl-de/by-2-0). Verfügbar unter: <https://metaver.de/trefferanzeige?docuuid=BE8E6014-60AD-4FD4-BE99-2FD8D75E0BDE> (letzter Abruf: 22.10.2024)

Institut für Qualitätsentwicklung im Land Bremen (IQHB) (Hrsg.) (2024): Schülerzahlen der öffentlichen und privaten allgemeinbildenden Schulen des Landes Bremen 2023/2024. Verfügbar unter: https://www.bildung.bremen.de/sixcms/media.php/13/Schuelerzahlen23_24_online.pdf (letzter Abruf: 22.10.2024)

Kultusministerkonferenz der Länder (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ vom 07.07.1972 in der Fassung vom 10.05.2012. Verfügbar unter: https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf (letzter Abruf: 22.10.2024)

Ministerpräsidentin des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2023): Amtliche Schulstatistik der allgemein bildenden Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Schuljahr 2023/2024 Verfügbar unter: https://www.regierung-mv.de/static/Regierungsportal/Ministerium%20f%C3%BCr%20Bildung%20und%20KIndertagesf%C3%B6rderung/Dateien/Downloads/Schueler_je_Schule_ABS_SJ2324_BMHome-page.xlsx (letzter Abruf: 22.10.2024)

Niedersächsisches Kultusministerium (Hrsg.) (2023): Die niedersächsischen allgemein bildenden Schulen in Zahlen Schuljahr 2022/2023. Verfügbar unter: https://www.mk.niedersachsen.de/download/201277/Die_niedersaechsischen_allgemein_bildenden_Schulen_-_Zahlen_und_Grafiken_-_Statistikbroschuere_2022.pdf (letzter Abruf: 22.10.2024)

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2015): Evaluation zählt: Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/evaluation_zaeht_ein_anwendungshandbuch_fuer_die_kommunale_verkehrsplanung.pdf (letzter Abruf: 22.10.2024)

Internetseiten (letzter Abruf 22.10.2024):

<https://metropolregion.hamburg.de/was-wir-tun/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/betriebliches-mobilitaetsmanagement-14332>

<https://metropolregion.hamburg.de/was-wir-tun/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/standortbezogenes-mobilitaetsmanagement-14340>

<https://metropolregion.hamburg.de/was-wir-tun/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/laendliches-mobilitaetsmanagement-14336>

17Ziele.de

www.bast.de/schulwegplan

www.querungsstellen-check.de

Impressum

Leitfaden - Schulisches Mobilitätsmanagement

Herausgeber

Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
info@metropolregion.hamburg.de
www.metropolregion.hamburg.de



Autoren

Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation,
bueffee
Tanja Leven und Jens Anton Leven eGbR
Leven J., Leven T., Kraus M.
Bildhauerstraße 13
42105 Wuppertal
info@bueffee.de
www.bueffee.de



Der Leitfaden basiert auf dem Projekt "Reallabor Schulisches Mobilitätsmanagement im Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg".

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Inhalte ggf. nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Geschlechtsneutralität: Unabhängig von der gewählten Formulierung im Leitfaden sind im Folgenden immer die weibliche, männliche oder weitere Form gemeint.

Fotonachweis:

Wenn im Text nicht anders angegeben: bueffee eGbR
Titelbild und Logo: Metropolregion Hamburg

Januar 2025