

Mehr Freude am Gehen – ein Beitrag zum Mobilitätsmanagement an Grundschulen



Autoren:

Dipl.-Ing. Tanja Leven und Jens Leven,
Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation GbR,
Bildhauerstraße 13, 42105 Wuppertal
E-Mail: info@bueffee.de, Telefon: 0202 4297935

Ursachen für Hol- und Bringverkehre verstehen

Seit Jahren steigt der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Grundschule kommen. Bei schlechtem Wetter sind dies heute im Schnitt über 38 %¹ der Kinder, die angeben, regelmäßig mit dem Auto gebracht zu werden. Freie Schulwahl, zunehmende Autoverfügbarkeit, sich wandelnde Erwerbsbiografien, Zeitdruck in den Familien oder auch die Sorge der Eltern vor Verkehrsunfällen durch wachsende Verkehrsmengen, können Ursachen für zunehmende Hol- und Bringverkehre im Umfeld der Grundschulen sein.

Eltern stellen heute auch höhere Ansprüche an die Sicherheit der Schulwege. Weisen diese aus Elternsicht unzumutbare Mängel auf, so fahren sie ihre Kinder mit dem privaten Pkw. Die so schon früh eingeübte Mobilität überträgt sich dann häufig auch auf die Wege in der Freizeit.

Daher kann von einer sich entwickelnden „Negativspirale“ ausgegangen werden. Unsicher empfundene Wege verursachen mehr Autoverkehr. Dieser kann dann objektiv unsichere Wege erzeugen und somit noch mehr Autoverkehr vor den Schulen hervorrufen.

Moderne Lösungsansätze für ein komplexes Eltern-Taxi-Phänomen

Appellative Ansprachen von Eltern oder repressive Maßnahmen haben bisher nicht den gewünschten Erfolg gebracht, daher sollten neue Wege zur Fußverkehrsförderung beschritten werden. Grundschulkin-der gehen wieder häufiger zu Fuß zur Schule, wenn die Fußwege aus Elternperspektive zumutbar und sicher sind und wenn die Kinder Motivation besitzen, diese Wege auch zu Fuß zu gehen. Hierzu gehören als Schlüsselfaktoren, dass die Wege nicht zu weit sind und die Schulwege über „kindgerechte“ Überquerungsstellen verfügen, denn heute werden Schulwege über einen Kilometer Länge von vielen Eltern leider schon als zu weit empfunden, insbesondere wenn diese Wege in größeren Städten durch dichten Berufsverkehr führen. Haben Eltern Sorge vor Straßenverkehrsunfällen oder vor Belästigungen, weil z.B. die soziale Kontrolle (Bebauung, Beleuchtung, andere zu Fuß gehende Kinder) fehlt, dann nutzen Sie häufiger das Auto.

Zu den Erfolgsfaktoren für mehr Freude am zu Fuß gehen und damit weniger Hol- und Bringverkehr vor den Schulen gehören drei Schlüsselkriterien, die in Kombination erfüllt sein sollen (MAS-Kriterien):

- **Motivation**
- **Attraktivität**
- **Sicherheit**

Besorgten Eltern reicht oftmals bereits eine Stelle auf dem Schulweg, die als „Barriere“ empfunden wird, um ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen. Dies kann z.B. eine als unsicher empfundene Überquerungsstelle sein. Weitere, häufig benannte Probleme sind zudem erhöhte Geschwindigkeiten, fehlende Überquerungshilfen, Konflikte an Überquerungsstellen und für Kinder zu komplexe Verkehrssituationen, die dann zu Hol- und Bringverkehren führen.

Seit dem Jahr 2013 wachsen die praktischen Erfahrungen mit dem neuen Ansatz, das Elterntaxi-Phänomen an Grundschulen mit Hol- und Bringzonen und dem Verkehrszähler-Programm (NRW-Projekt) und einer modernen Schulwegplanung zu bewältigen. Im Rahmen der Erarbeitung eines Kinder- und Jugendmobilitätskonzeptes erfolgte eine prototypische Umsetzung der drei Projektbau

¹ Bueffee-Erhebungen Elternbefragung zum Mobilitätsverhalten von Kindern (41 Grundschulen, 13 Städte, 4 Bundesländer) n=4.579 Stand: Januar 2017

steine im Stadtteil Dortmund Oespel und Kley als „Dortmunder Modell“². Zwischenzeitlich wurden in zahlreichen weiteren Kommunen (z.B. Marl, Kerpen, Oberhausen, Bielefeld, Selm, Bellheim, Bottrop, Gummersbach) gute Erfahrungen mit der Umsetzung des Konzeptes gemacht. Von einer Reduzierung der Elterntaxis vor den Grundschulen um durchschnittlich 50 %, einer verbesserten Verankerung von Mobilitätsbildung in der Grundschule und sichereren Schulwegen, darf vor dem Hintergrund bisheriger Erfahrungen bei motivierter Umsetzung des Modells ausgegangen werden. Wirksamkeitsuntersuchungen (Evaluationen) über langfristige Effekte stehen allerdings noch aus.

Ein komplexes „Problem“ ist nicht durch eine einfache Lösung zu bewältigen. Eine Kombination aus gezielten und erprobten Maßnahmen kann das Mobilitätsverhalten an Schulen deutlich verbessern. Hierzu sind 12 Schritte zu empfehlen, die im Folgenden kurz erläutert werden:

1. Projektmotivation
2. Sichtung der Unfalldaten
3. Schriftliche Elternbefragung
4. Überprüfung der Schulwege und Problemstellen
5. Standorte der Hol- und Bringzonen
6. Schulumfelderkundung mit Kindern
7. Lehrerfortbildung zur Mobilitätsbildung
8. Maßnahmen zur Schulwegsicherung
9. Schulwegtraining mit Kindern
10. Einweihung der Hol- und Bringzonen mit Kindern
11. Aktualisierung der Schulwegpläne
12. Evaluation

Kurzbeschreibung der 12 Arbeitsschritte für mehr Spaß am zu Fuß gehen

1. Projektmotivation

Gute Erfolge sind in interdisziplinärer Teamarbeit zu erzielen. Zu diesem Team gehören die Lehrer und Schulleitung, die Elternvertretung, die Schulträger, die Eltern, die Kinder, die Polizei, die Straßenverkehrsbehörde, der Straßenbaulastträger sowie die tangierten politischen Fachausschüsse der Kommune. Es kann zweckmäßig sein, die Gesamtkonzeption und die Projektarbeitsschritte in den Fachausschüssen (z.B. Schulausschuss, Planungs- und Verkehrsausschuss) vorzustellen und ein politisches Votum für die Umsetzung des Gesamtkonzeptes zu gewinnen, da ggf. im Projektverlauf Maßnahmen zur Schulwegsicherung umgesetzt werden müssen. Empfohlen wird mindestens die Projektvorstellung in der Schule mit Beteiligung der Schulleitung, Polizei, Elternvertretung, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde. Die Umsetzung von Hol- und Bringzonen ohne intensive Beteiligung der oben genannten Akteure gefährdet den Projekterfolg.

2. Sichtung der Unfalldaten

Die Polizei sichtet die Unfalldaten im fußläufigen Umfeld der Schulen für die zurückliegenden fünf Jahre und stellt diese auch für Laien verständlich dar. Im Projektverlauf werden Bereiche mit Verkehrsunfällen und insbesondere unfallauffällige Bereiche besonders berücksichtigt. Sind Unfälle auf Schulwegen bekannt, sollten geeignete Maßnahmen zur Schulwegsicherheit auch dann empfohlen werden, wenn die Unfallzahlen unterhalb der gesetzlichen Schwellenwerte für Unfalhäufungen liegen.

² Abschlussbericht vom 11. Februar 2015. „So läuft das. Dortmunder Modell zur Kinder- und Jugendmobilität.“ [https://dosys01.digistattdo.de/dosys/gremrech.nsf/c4c77f9eab073efdc12574ac0066b9fa/022b40e04406df21c1257e58004d8ea3/\\$FILE/Anlagen_01225-15.pdf](https://dosys01.digistattdo.de/dosys/gremrech.nsf/c4c77f9eab073efdc12574ac0066b9fa/022b40e04406df21c1257e58004d8ea3/$FILE/Anlagen_01225-15.pdf)

3. Schriftliche Elternbefragung

Die frühzeitige Information und Beteiligung von Eltern ist ein entscheidender Erfolgsfaktor des Projektes. Die Beteiligung der Eltern erfolgt in einem ersten Schritt durch die Elternbefragung und die Beteiligung der Elternvertretungen. Von den Eltern werden im Zuge einer anonymen schriftlichen Befragung drei Hauptinformationen mittels Papier-Fragebogen gewonnen: Welche Verkehrsmittel werden genutzt, welche Wege werden gefahren/gegangen und wo bestehen auf diesen Wegen Bedenken aus Sicht der Eltern und ihrer Kinder. Die Auswertung der Befragung ergibt die Verkehrsmittelwahlverteilung der Schule, die Haupttrouten nach Verkehrsmitteln sowie die Orte und Strecken, auf denen sich die subjektiv wahrgenommenen Probleme häufen. Die gewonnenen Erkenntnisse sind in der Regel für einen erfolgreichen Projektverlauf unverzichtbar.

4. Überprüfung der Schulwege und Problemstellen

Ziel ist es, die subjektiv wahrgenommenen Problemstellen zu objektivieren und zu prüfen, ob Maßnahmen zur Verbesserung notwendig und umsetzbar sind. Ein hilfreiches Hilfsmittel hierfür ist der Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“.³ Problemstellen auf Schulweg-Haupttrouten, Problemhäufungen und besonders gravierende Problembeschreibungen sollen mittels Bestandsauditierung möglichst durch fachkundige Personen überprüft werden.⁴ Es sollte auf den Haupt-Schulwegrouten und an Problemhäufungsstellen von erhöhter Anforderung der Planung für Fußgänger ausgegangen werden. Bei der Bewertung der Problemstellen und der Ableitung von Lösungsmöglichkeiten sollten die Ermessens- und Handlungsspielräume des Planungsrechts, der Regelwerke und der Straßenverkehrsordnung der Kommune im Sinne einer kindgerechten Verkehrsplanung ausgeschöpft werden. Hiervon profitieren in der Regel auch Erwachsene und insbesondere Senioren.

5. Standorte der Hol- und Bringzonen

Hol- und Bringzonen sind Orte im Umfeld der Schule, die sich für das Absetzen und Abholen der Kinder eignen und dabei einen Mindestabstand von der Schule von ca. 250 Metern aufweisen. Es kommen dabei Orte in Betracht, die den Kriterien der Checkliste des ADAC entsprechen.⁵ Die Hol- und Bringzonen sollen sich an den Pkw-Haupttrouten der Eltern orientieren, damit keine Umwege mit dem Auto entstehen. Zwischen der Hol- und Bringzone und der Schule muss eine gute und verkehrssichere Routenverbindung bestehen. Die An- und Abfahrt der Eltern soll konfliktfrei möglich sein und die Route darf nicht an der Schule vorbei führen. Die jeweiligen Standorte sind mit der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde, der Straßenbaubehörde und der Schule einvernehmlich abzustimmen. Hol- und Bringzonen, die sehr nah an der Schule liegen, sollten konsequent abgelehnt werden. In sensiblen Bereichen sind frühzeitige Gespräche mit Anliegern der betroffenen Zone erforderlich, um die notwendige Akzeptanz zu fördern.

6. Schulumfelderkundung mit Kindern

Defizite auf den Haupt-Schulwegen können mit Kindern besprochen und das Schulumfeld gemeinsam mit Kindern analysiert werden. Auf diesen Streifzügen durch den Stadtteil können mit Kindern gezielt Problemstellen aufgesucht und Lösungsmöglichkeiten und Verhaltenstipps diskutiert werden. Dabei können auch die potenziellen Standorte der Hol- und Bringzonen aufgesucht werden und die Akzeptanz dieser Orte und der verbleibenden Schulwege besprochen werden. Es ist zweckmäßig, dass hier die Polizei, die Schule und eine Vertretung der Stadtplanung, Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde unterstützt.

7. Lehrerfortbildung zur Mobilitätsbildung

³ www.bast.de/schulwegplan

⁴ www.bestandsaudit.de

⁵ https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_elterntaxi_grundschulen_0915_238767.pdf

Einige Bundesländer, wie z.B. Nordrhein-Westfalen, verfügen über Projekte zur Motivation von Kindern zum zu Fuß gehen. In NRW heißt das Projekt z.B. Verkehrszähler. Im Rahmen des Gesamtprojektes ist es sinnvoll, in der Schule derartige pädagogische Konzepte zu implementieren und im besten Fall in das Schulprogramm aufzunehmen. Im Kern geht es dabei darum, die Kinder zu stärken und durch ein altersgerechtes Anreizsystem (z.B. das Sammeln von „Zaubersternen“) zu motivieren, zu Fuß zu gehen oder zur Hol- und Bringzone gebracht zu werden.⁶

8. Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Die bei den Begehungen im Schulumfeld erkannten, relevanten Schulwegmängel machen ggf. bauliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung erforderlich. Kleinere Maßnahmen sollten unmittelbar umgesetzt werden. Für längerfristige Maßnahmen sollte eine für die Eltern nachvollziehbare Perspektive erarbeitet und kommuniziert werden. Ein transparenter Umgang mit den Möglichkeiten und Grenzen des Machbaren ist Grundvoraussetzung für die Akzeptanz des Projektes bei den Eltern.

9. Schulwegtraining mit Kindern

Die Schulwege und die Wege von/zu den Hol- und Bringzonen sollten Eltern möglichst mehrfach mit den Kindern üben. Diese Schulwegübungen können auch im Rahmen der üblichen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Schulen umgesetzt werden. Hier bietet sich eine entsprechende Übung mit den Bezirksbeamten der Polizei an. Bei der Übung sollen die Standorte der Hol- und Bringzonen berücksichtigt werden.

10. Einweihung der Hol- und Bringzonen mit Kindern

Hol- und Bringzonen sollten für Kinder und Eltern eindeutig erkennbar sein. Eine Kennzeichnung mit nichtamtlichen Beschilderungen ist sinnvoll und muss mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden.⁷ Eine kindgerechte Gestaltung der Orte und verbleibenden Schulwege ist ebenfalls hilfreich (z. B. Markierung von „Gelben Füßen“). Die Einweihung von Hol- und Bringzonen mit einer „Malaktion“ kann auch durch Medien begleitet werden. Dies dient auch dazu, dass das Konzept in der Bevölkerung bekannt wird und damit die Akzeptanz der Zonen steigt.

11. Aktualisierung der Schulwegpläne

Im Zuge der Erarbeitung von Hol- und Bringzonen können vorhandene Schulwegepläne überprüft und aktualisiert werden. Empfehlenswert ist, die Schulwegpläne an den Standard anzupassen, der im Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ der Bundesanstalt für Straßenwesen erläutert ist. Die Standorte der Hol- und Bringzonen und die empfohlenen Schulwege können im Schulwegplan aufgenommen und so den Eltern kommuniziert werden.

12. Evaluation

In den ersten Wochen nach der Umsetzung des Konzeptes ist eine Beobachtung der Wirkungen empfehlenswert. Werden die Standorte von den Eltern akzeptiert? Wird von Problemen auf den Schulwegen oder im Verkehrsablauf berichtet? Ist der Standort ausreichend dimensioniert? Gibt es Beschwerden von Anliegern? Geschehen im Umfeld von Hol- und Bringzonen oder auf den Schulwegen Unfälle? Diese Fragen können im Zuge der Evaluation bearbeitet werden.

⁶ www.verkehrszähler.de

⁷ https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_elterntaxi_grundschulen_0915_238767.pdf