



Mit dem Fahrrad zur Schule

Warum und wie aktiv mobil zur Schule?

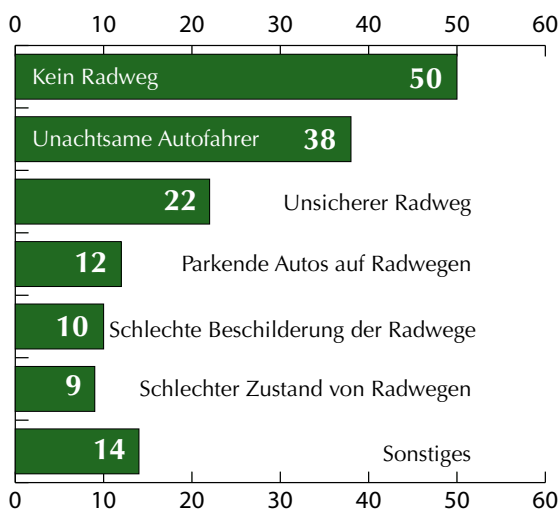
Der Schulweg ist der erste Schritt in die Selbständigkeit des Kindes. Wenn Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren, hat das verschiedenste Vorteile: Die motorische Entwicklung des Kindes wird gefördert, sie lernen sich selbständig im Verkehr zu bewegen, die Bewegung unterstützt einen gesunden Lebensstil und verstärkt das Selbstvertrauen und die Selbstsicherheit, die junge Menschen im Leben brauchen. Oft werden Kinder aus den verschiedensten Gründen mit dem „Elterntaxi“ zur Schule oder Freizeiteinrichtung gebracht. Diese Begleitmobilität ist nicht nur eine zeitliche Belastung für die Eltern, sondern sorgt auch für gefährliche Verkehrssituationen

am Schultor: In zweiter Reihe geparkte Autos hindern den normalen Verkehrsfluss, die Kinder steigen zwischen nur kurz anhaltenden Fahrzeugen aus, die jederzeit wieder losfahren können und zu Fuß oder mit dem Fahrrad ankommende Schüler gefährden.

Die Sorge um die Sicherheit der Kinder bringt viele Eltern dazu, trotzdem das zeit- und kostenaufwändige Elterntaxisystem beizubehalten. Die Sorge ist nicht aus der Luft gegriffen: Laut DVR waren in 2009 33 845 Kinder unter 15 Jahren in einen Verkehrsunfall verwickelt. Ein Drittel davon ist Insasse eines Autos. Trotzdem gilt: Jede gesparte Autofahrt senkt das Unfallrisiko für Kinder auf der Straße.

In einer Schule sind zudem verschiedene Altersklassen vertreten, die sich im Verkehr unterschiedlich verhalten.

*Titelbild: Mendelcollege Haarlem (NL). © Paul Vreeker/United Photos
„Bike It“-Teilnehmerin in Begleitung. © Andy Huntley/Sustrans*



Probleme auf dem Schulweg aus Sicht der Schüler und Schülerinnen. Quelle: Stadt Stuttgart 2009, Grafik: Difu

Inhalt

Warum und wie aktiv mobil zur Schule?	1
„Bike It“ in Großbritannien	2
Fahrgemeinschaft mit dem Fahrrad	3
Fallbeispiel CONNECT	4
Die Rolle der Eltern	4
Fazit	4

ten und einen differenzierten Zugang zum Thema benötigen. Durch Beispiele aus Großbritannien und Nordirland, Belgien und aus einem europäischen Netzwerk werden die vielfältigen Möglichkeiten dargestellt und deren Hintergrund beleuchtet.

„Bike It“ in Großbritannien

Im „Bike It“-Projekt von Sustrans, der größten britischen Stiftung für nachhaltige Mobilität, werden Schüler seit dem Schuljahr 2004–2005 auf Wunsch der Schulen ein Jahr lang mit dem Radfahren vertraut gemacht. Während in Großbritannien und Nordirland bislang nur 2 % der Schüler mit dem Fahrrad zur Schule fahren, liegt die Zahl der Schüler, die gerne mit dem Rad zur Schule fahren würden, bei 50 %. Mit „Bike It“ soll Fahrradfahren ein Teil der Alltagsmobilität werden. Die „Bike It“-Beauftragten begleiten zwischen zehn und zwölf Schulen pro Jahr. Dabei werden nicht nur die Schüler angesprochen, sondern auch die Eltern, das Lehrpersonal und die Kommune.

Die Erhöhung der Fahrradnutzungsquote bei Schülern soll durch Aktionen und Beratungsangebote erreicht werden. Die Projektmitarbeiter arbeiten daran, die Hindernisse auf dem Weg zu einer verbesserten Rad-



„Bike It“-Karte: Teilnehmerschulen im Schuljahr 2010–2011.
© Sustrans, 2010

verkehrssicherheit für Kinder aus dem Weg zu räumen. Dazu gehören:

- die Erarbeitung von Fallstudien im Rahmen von Schulwegeplänen mit dem Schwerpunkt Radfahren,
- professionelle Radfahrtrainings mit einem national einheitlichen Standard,
- die Unterstützung von Schulwettbewerben zur Förderung des Radverkehrs,
- sichere Abstellmöglichkeiten an den Schulen,
- die Vermittlung der Botschaft, dass Schüler gerne mit dem Rad zur Schule kommen.

Die Einbeziehung der Schüler, Lehrerinnen, Lehrer und Eltern ist eine Ergänzung zu lokalen Investitionen in die Radverkehrsförderung.

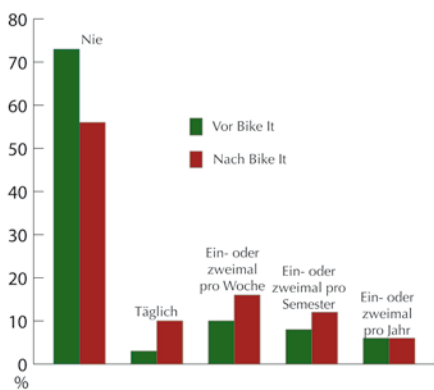


Grundschule in Großbritannien. © Andy Casson/Sustrans

Die Mitarbeiter von „Bike It“ arbeiten mit den Schulen und Schülern, indem sie

- die Vorteile des Radfahrens erläutern,
- Beiträge im Unterricht über Verkehrssicherheit oder Kleinreparaturen anbieten,
- in Zusammenarbeit mit der lokalen Verwaltung und anderen Partnern (z.B. Polizei) Vorträge über Sicherheit und Verantwortung halten,
- praktische Hinweise für die schulischen Organisationsteams zur Verfügung stellen,
- Veranstaltungen (z.B. „Mit dem Rad zur Schule“-Tage) organisieren,
- Anreize schaffen, mit dem Rad zu fahren, z.B. durch Wettbewerbe, ein Fahrradfrühstück o.ä.,
- eine positives Bild vom Radfahren in der Öffentlichkeit erzeugen.

Hinweise auf weitere FoR: Bedürfnisse des „schwachen“ bzw. „langsamen“ Verkehrs. Die eingeschränkten Möglichkeiten der Automobilnutzung für Kinder und ältere Menschen und die daraus entstehenden Potenziale und Herausforderungen für die Radverkehrsförderung. „Universal Design“ und Barrierefreiheit als innovative Ansätze (Veröffentlichung im November 2011).



Die „Bike It“-Schülerbefragung 2008/09 von 20 000 Schülern zeigt den Anstieg der Fahrradnutzung auf dem Schulweg. Quelle: Sustrans, 2009. Grafik: Difu

Die „Bike It“-Beauftragten lassen somit eine Fahrradkultur entstehen, die auch nach Ende des Projekts von den Schulen eigenständig gepflegt und fortgesetzt werden kann. Außerdem wollen sie eine grundlegende Begeisterung für das Radfahren wecken, um den Schwung von „Bike It“ langfristig an der Schule zu erhalten.

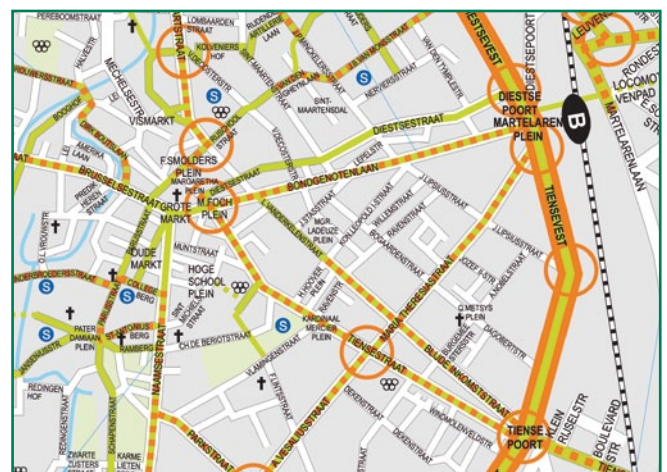
Im Schuljahr 2009–2010 arbeiten mittlerweile 54 „Bike It“-Begleiterinnen und -Begleiter an insgesamt 650 Schulen. Finanziert wird „Bike It“ zur Hälfte von den Kommunen, in denen sich die teilnehmenden Schulen befinden (in London durch „Transport for London“), das Verkehrsministerium (über „Cycling England“) und durch „Bike Hub“, einen Industrieverband der Fahrradbranche.

Jede „Bike It“-Schule verzeichnete einen Anstieg der Schülerzahl, die mit dem Rad zur Schule kam. Dies ließ sich sogar in Schulen beobachten, in denen vorher bewusst vom Radfahren abgeraten wurde. Bei 20 000 Schülern, verteilt über 114 Schulen, wurde das Verkehrsverhalten vor und nach „Bike It“ gemessen. Insgesamt fuhren doppelt so viele Schüler nach „Bike It“ mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad zur Schule (26 %) als vorher, die Vorbehalte gegenüber dem Fahrrad sanken erheblich: Der Anteil der Schüler, der nie mit dem Fahrrad zur Schule kommt, sank von 73 % auf 56 %. Außerdem nahm die Bedeutung des Elterntaxis ab: Nur 22 % der Schüler wurden täglich mit dem Auto zur Schule gebracht, gegenüber 29 % vor „Bike It“.

Fahrgemeinschaft mit dem Fahrrad

In Belgien trägt die gemeinnützige Organisation Mobiel21 das Projekt „Fietspoolen“ („Fahrrad-Fahrgemeinschaft“). Unter einer Fahrradgemeinschaft versteht man eine Gruppe von Kindern, die auf einer bekannten Stre-

cke unter Aufsicht eines Erwachsenen zur Schule fährt. Die Kinder wurden von der Provinzregierung mit leuchtenden Jacken und Helmen ausgestattet, so dass sie gut zu sehen sind. Kinder eines Wohngebiets treffen sich zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort und fahren dann zusammen los. Ganz entscheidend ist dabei der Einsatz der Eltern: Sie müssen bei Informationsabenden ihr Interesse bekunden und ihre Mitarbeit zusagen, da die Begleitfunktion auf keinen Fall eine zusätzliche Belastung für die Lehrer werden soll. Vor der Einführung eines Fahrradpoolsystems müssen die Wohnorte der Schüler auf einer Karte eingezeichnet, die Streckenführung festgelegt und Versicherungsfragen geklärt werden. Nach der Aufstellung eines Betreuungsplans kann der Pool gestartet werden. Das Projektkonzept wurde ergänzt mit „POEL“, das die Kommunikation zwischen den Generationen sucht, indem auch Senioren angesprochen werden, eine Fahrgemeinschaft zu führen. So kann die Nachfrage aus den Schulen besser gedeckt werden.



Ausschnitt Schulwegplan Leuven. © Stadt Leuven

Zu Beginn startete Mobiel21 mit der Organisation konkreter Aktionen an einigen Schulen. Mittlerweile organisieren die Schulen und die lokalen Schulämter die Aktionen selbst und Mobiel21 übernimmt nur noch die Beratung. Das Projekt findet in ganz Flandern statt, allerdings finanzieren die regionalen Provinzregierungen West- und Ostflanderns die Beratung durch Mobiel21 und stellen den Schülern Materialien zur Verfügung. Begleitend bietet Mobiel21 den Kommunen ein Handbuch zur Entwicklung eines Schulwegplans an, das dazu dient, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, indem es vor typischen gefährlichen Situationen für Kinder warnt und sichere Alternativrouten vorschlägt.

Schulwegpläne in Deutschland

Die Regelungskompetenz liegt bei den Ländern. Verpflichtend sind die Schulwegpläne in Hessen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und Thüringen. Empfehlungen gibt es in Rheinland-Pfalz, Saarland, Mecklenburg Vorpommern und Sachsen. Keine entsprechenden Regelungen hierzu gibt es in den Bundesländern Bayern, Baden-Württemberg, Berlin,

Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen Niedersachsen und Sachsen-Anhalt.

Fallbeispiel CONNECT

In verschiedenen europaweiten Projekten fördern Städte gemeinsam ihren Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Durch eine neue räumliche Orientierung der Einwohner (eine neue sog. „Landkarte im Kopf“) sollen die Möglichkeiten in der Nähe wieder entdeckt werden, z.B. in den Projekten ACTIVE ACCESS und PRESTO. Ein Schwerpunkt ist dabei die Mobilität an Schulen und Kindergärten. Als ein Beispiel aus der Praxis wird das Projekt CONNECT vorgestellt.

Projektteilnehmer verschiedener europäischer Länder im Netzwerk CONNECT* entwickelten ein Spiel („Traffic Snake“ – Verkehrsschlange), das Kinder dazu angeregt, verträglichere Wege zur Schule zu finden. Die Kampagne um das Spiel bezieht die Eltern aktiv mit ein. Das Spiel läuft in den verschiedenen Partnerländern gleichzeitig. Da die Ergebnisse pro Land gebündelt werden und auf der Webseite einsehbar sind, kommt ein Wettbewerbsfaktor hinzu. Ältere Schüler werden selber zu Kreativität aufgerufen, indem sie eigene Projekte zur nachhaltigen Mobilität in der Schule ins Leben rufen können. Lehrer werden durch Materialien und Handbücher bei der Projektdurchführung unterstützt.

Die Rolle der Eltern

Bei allen Projekten werden die Eltern mit einbezogen – zu Recht, denn sie sind die entscheidende Instanz, wenn es um die Mobilität ihrer Kinder geht, und ihre Besorgnisse sind oft begründet. Durch Beteiligung der Eltern erfahren diese selbst, wie ihre Kinder beim Verkehrsverhalten und im Umgang mit dem Rad Fortschritte machen. So lassen sie die Kinder mit mehr Vertrauen alleine oder in Begleitung zur Schule fahren. Außerdem können sich Eltern in Teilen des Projekts engagieren, z.B. bei Reparaturen, Ausflügen oder der Sponsorensuche, da eine weitere Belastung der Lehrerschaft vermieden werden soll.

Fazit

Die eigenständige Mobilität von Schulkindern kann in jedem Alter gefördert werden: Spezielle Programme für die Kita, Grundschule und Oberschule werden erfolg-

reich durchgeführt und können mittels Bereitstellung über überregionale Organisationen und Plattformen problemlos übernommen werden.

Die Kreativität bei Projekten an Schulen ist schier endlos, doch die Stärke liegt in der Einbindung verschiedener Akteure: Die Polizei liefert einen Beitrag zur Verkehrssicherheit, der lokale Einzelhandel kann Materialien bereitstellen und die Eltern nehmen aktiv an den Projekten teil. Die Verteilung der Aufgaben sorgt nicht nur für eine Kompetenzbündelung, sondern vermeidet auch die Überbelastung des Lehrpersonals.

Informationen aus Deutschland

Infos für die Kita und für die Schule rund um das Rad bietet RADschlag. RADschlag erleichtert Verkehrserziehung, bietet Ideen, informiert über Haftungsfragen bei Fahrradausflügen. Die Plattform spricht auch das Sponsorenthema an: RADschlag macht auf Tipps zum Privatsponsoring einzelner Projekte aufmerksam, beispielsweise für die Errichtung eines Bewegungsparcours oder den Ankauf von Rollgeräten.
www.radschlag-info.de

Die Broschüre „FahrRad und Schule!“ der Stadt Stuttgart enthält eine Sammlung Tipps und Projektideen zur Integration des Fahrrads in den Schulalltag. Die Broschüre beschreibt Projektideen zur Schulung der Verkehrssicherheit in der 5. und 8. Klasse. Die Projektideen sind nach finanziellem und personellem Aufwand bewertet.
www.stuttgart.de/fahrradundschule

Quellen

ACTIVE ACCESS: www.active-access.eu (englisch)
CONNECT: www.schoolway.net (englisch)
MOBIEL21 FAHRRADPOOLEN: www.fietspoolen.be (Niederländisch) und www.nrvp.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2094
PRESTO: www.presto-cycling.eu/de
SUSTRANS BIKE IT: www.sustrans.org.uk/what-we-do/bike-it/ (englisch)



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: www.nrvp.de/transferstelle

*Mobiell 21-B, Institut für Verkehrspädagogik-AT, DTV Consultants-NL, JMP Consulting-UK, Universität Maribor-SI, Union of Bulgarian Black Sea Local Authorities-BG, Stadt Miskolc-UN, Centre for Renewable Energy Sources-GL, Stadt Modena-IT

Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur
Redaktion: Sara Van Boeckhout, Jörg Thiemann-Linden
Auflage: 500
forschung-radverkehr@difu.de