Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

Hochschule RheinMain
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

DEINE SCHULE PER RAD

DEINE SCHULE PER RAD

Teilbericht 2 - Auswertung hessenweite Schulbefragung

ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) in Zusammenarbeit mit Forschungszentrum RITMO der Hochschule RheinMain

Jörg Planner M. Eng. (Hochschule RheinMain / ivm GmbH)
Elias Kändler M. Sc. (ivm GmbH)
Felix Rensch-Opelt (ivm GmbH)
Dipl.-Ing. Heike Mühlhans (ivm GmbH)
Prof. Dr.-Ing. Volker Blees (Hochschule RheinMain)

Stand: 23.05.2025

Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.

Gefördert durch:

Bundesministerium für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Modellvorhaben NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes

Die Arbeiten und Ergebnisse des Projekts Deine Schule per Rad (DSPR) sind in folgenden Veröffentlichungen dokumentiert:

Deine Schule per Rad Instrumentarium mit

1. Anwendungsleitfaden für Schulen
2. Deine Schule per Rad Analysetool (Excelbasiert)
3. Deine Schule per Rad – Maßnahmensteckbriefe

Deine Schule per Rad - Gesamtprojektbericht

Teilberichte zum Projekt:

- TB 1: Entwicklung Einflussfaktoren und Wirkungsmodell: Theoretische Fundierung und Strukturierung zentraler Einflussgrößen.
- TB 2: Auswertung hessenweite Schulbefragung: Erhebung zum Stand der schulischen Radverkehrsförderung in Hessen.
- TB 3: Auswertung Wettbewerb Schulradeln Hessen: Analyse der Wettbewerbsteilnahmen von Schulen in den Jahren 2018 bis 2023.
- TB 4: Querauswertung hessische Schulmobilitätspläne: Untersuchung von Schulmobilitätsplänen zur Ableitung struktureller Handlungsbedarfe.
- TB 5: Entwicklung DSPR-Prozess: Entwicklung des „Deine Schule per Rad“-Prozesses aus dem Prozess zur SMP-Erarbeitung („Besser zur Schule“).
- TB 6: Entwicklung Instrumentarium: Entwicklung, Erprobung und Weiterentwicklung des DSPR-Instrumentariums sowie des zugehörigen Anwendungsprozesses

Die **Webseite Deine Schule per Rad** ist als Unterseite von BesserZurSchule.de über www.DeineSchulePerRad.de erreichbar.

Herausgeber

ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
Bessie-Coleman-Straße 7
60549 Frankfurt am Main

Forschungszentrum RITMO
Hochschule RheinMain
Kurt-Schumacher-Ring 18
65197 Wiesbaden

Dieses Werk ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz

Inhalt

Abbildungsverzeichnis ii
1. Einleitung 1
2. Ergebnisse der Schulbefragung 2
2.1 Allgemeine Informationen zu den teilnehmenden Schulen 3
2.2 Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg: Präferenzen und Unterschiede 7
2.3 Bewertung des Schulumfeldes für den Schulweg: Sicherheit und Attraktivität des Schulwegs 9
2.4 Rahmenbedingungen für die Radnutzung auf dem Schulweg: Einflussfaktoren und Herausforderungen 11
2.5 Fahrradabstellmöglichkeiten an Schulen: Verfügbarkeit und Qualität 15
2.6 Einschätzung der Radkompetenz der Schüler:innen: Unterschiede nach Schulform 19
2.7 Rahmenbedingungen für die Nutzung weiterer Verkehrsmittel auf dem Schulweg 22
2.8 Aktivitäten und Maßnahmen zur Verkehrserziehung: Umsetzung an Schulen 25
3. Analyse und Interpretation der Ergebnisse 31
4. Schlussfolgerungen und Einordnung in „Deine Schule per Rad“ 33
5. Anhang 35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Ergebnis Frage: Welche Schulformen bietet Ihre Schule an? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung) 3
Abbildung 2: Ergebnis Frage: In welcher Trägerschaft ist Ihre Schule? (Quelle: eigene Darstellung) 4
Abbildung 3: Ergebnis Frage: Welche Größe hat die Stadt oder Gemeinde, in der Ihre Schule liegt? (Quelle: eigene Darstellung) 4
Abbildung 4: Ergebnis der Fragen nach Einzugsbereich und Schulbezirk der Schulen (Quelle: eigene Darstellung) 5
Abbildung 5: Ergebnis Grundschulen Frage: Wie lässt sich dort die genaue Lage des Schulstandortes beschreiben? (Quelle: eigene Darstellung) 5
Abbildung 6: Ergebnis weiterführende Schulen Frage: Wie lässt sich dort die genaue Lage des Schulstandortes beschreiben? (Quelle: eigene Darstellung) 6
Abbildung 7: Anzahl der Schüler:innen, Lehrer:innen und Personal (Quelle: eigene Darstellung) 6
Abbildung 8: Ergebnis Frage: Wie hoch ist der prozentuale Anteil für die nachfolgenden Verkehrsmittel, die die Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zu Ihrer Grundschule nutzen? Bitte schätzen Sie. (Quelle: eigene Darstellung) 7
Abbildung 9: Ergebnis Frage: Wie hoch ist der prozentuale Anteil für die nachfolgenden Verkehrsmittel, die die Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zu Ihrer weiterführenden Schule nutzen? Bitte schätzen Sie. (Quelle: eigene Darstellung) 8
Abbildung 10: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie das Umfeld Ihrer Schule hinsichtlich des Fußwegs zur Schule? (Quelle: eigene Darstellung) 9
Abbildung 11: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie das Umfeld Ihrer Schule hinsichtlich des Radwegs zur Schule? (Quelle: eigene Darstellung) 10
Abbildung 12: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie das Umfeld Ihrer Schule hinsichtlich der Haltestellen? (Quelle: eigene Darstellung) 10
Abbildung 13: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie das Umfeld Ihrer Schule hinsichtlich der Bus- und Bahnangebote? (Quelle: eigene Darstellung) 10
Abbildung 14: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie das Umfeld Ihrer Schule hinsichtlich der Einhaltung von Tempolimits? (Quelle: eigene Darstellung) 11
Abbildung 15: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie die Situation für das Radfahren im Schulumfeld? (Quelle: eigene Darstellung) 12
Abbildung 16: Ergebnis Frage: Was sind an Ihrer Schule Gründe, warum Schülerinnen und Schüler das Fahrrad für den Schulweg nutzen? (Quelle: eigene Darstellung) 13
Abbildung 17: Ergebnis Frage: Was sind an Ihrer Schule Gründe, warum Schülerinnen und Schüler nicht das Fahrrad für den Schulweg nutzen? (Quelle: eigene Darstellung) 13
Abbildung 18: Ergebnis Frage: Was sind an Ihrer Schule Gründe, warum Schülerinnen und Schüler nicht das Fahrrad für den Schulweg nutzen? (Quelle: eigene Darstellung) 14
Abbildung 19: Ergebnis Frage: Welche Möglichkeiten gibt es zum Abstellen von Fahrrädern an Ihrer Schule? (Quelle: eigene Darstellung) 16
Abbildung 22: Ergebnis Frage: Welche Möglichkeiten gibt es zum Abstellen von Tretrollern an Ihrer Schule? (Quelle: eigene Darstellung) 16
Abbildung 20: Ergebnis Frage: Wie ist die Auslastung der Fahrradstellplätze im Sommer / Winter? (Quelle: eigene Darstellung) 17
Abbildung 23: Ergebnis Frage: Wie ist die Auslastung der Tretrollerstellplätze im Sommer / Winter? (Quelle: eigene Darstellung) 17
Abbildung 21: Ergebnis Frage: Wie ist die Ausstattung der Fahrradstellplätze? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung) 18

Abbildung 24: Ergebnis Frage: Wie ist die Ausstattung der Tretrollerstellplätze? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung) 18
Abbildung 25: Ergebnis Frage: Wie hoch ist der Anteil der Schülerinnen und Schüler an Ihrer Schule, die Fahrrad fahren können? Bitte schätzen Sie. (Quelle: eigene Darstellung) 19
Abbildung 26: Ergebnis Frage: Wie hoch ist der Anteil der Schülerinnen und Schüler an Ihrer Schule, die Fahrrad fahren können? Bitte schätzen Sie. (Quelle: eigene Darstellung) 20
Abbildung 27: Frage nach Gründen für Mangelnde Radkompetenz an Grundschulen (Quelle: eigene Darstellung) 21
Abbildung 28: Frage nach Gründen für mangelnde Radfahrkompetenz an weiterführenden Schulen (Quelle: eigene Darstellung) 22
Abbildung 29: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie die Situation für das Zufußgehen im Schulumfeld? (Quelle: eigene Darstellung) 23
Abbildung 30: Ergebnis Fragen zur Erreichbarkeit und Ausstattung der ÖPNV-Haltestelle (Quelle: eigene Darstellung) 23
Abbildung 31: Ergebnis Frage: Wie ist diese Haltestelle ausgestattet und welches Fahrplanangebot gibt es dort? (Quelle: eigene Darstellung) 24
Abbildung 32: Ergebnis Frage: Wie ist diese Haltestelle ausgestattet und welches Fahrplanangebot gibt es dort? (Quelle: eigene Darstellung) 24
Abbildung 33: Ergebnis Frage: Durch welche der folgenden Maßnahmen wird der Autoverkehr im Umfeld Ihrer Schule geregelt? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung) 25
Abbildung 34: Ergebnis Frage: Welche der folgenden Aktivitäten oder Maßnahmen führen Sie bereits durch bzw. planen Sie? (Quelle: eigene Darstellung) 26
Abbildung 35: Ergebnis Frage: Welche der folgenden Aktivitäten oder Maßnahmen führen Sie bereits durch bzw. planen Sie? (Quelle: eigene Darstellung) 26
Abbildung 36: Ergebnis Frage: Welche der folgenden Aktivitäten oder Maßnahmen führen Sie bereits durch bzw. planen Sie? (Quelle: eigene Darstellung) 27
Abbildung 37: Ergebnis Frage: Für Schulen gibt es mehrere Möglichkeiten, Schülerinnen und Schüler bzw. deren Eltern dabei zu unterstützen, den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Welche der folgenden Aktivitäten oder Maßnahmen finden an der Schule statt? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung) 27
Abbildung 38: Ergebnis Frage: Bitte geben Sie das Jahr der Erstellung [des Schulwegplans] an. (Quelle: eigene Darstellung) 28
Abbildung 39: Ergebnis: Organisation Schulwegplan Grundschule (Quelle: eigene Darstellung) 28
Abbildung 40: Ergebnis: Organisation Schulwegplan weiterführende Schule (Quelle: eigene Darstellung) 29
Abbildung 41: Ergebnis Frage: Welche Verkehrsmitteltrainings und Projekte, Aktionen und Wettbewerbe finden an Ihrer Schule statt? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung) 29
Abbildung 42: Ergebnis Zusammenarbeit mit anderen Akteurinnen und Akteure (Quelle: eigene Darstellung) 30

1. Einleitung

Das Fahrradfahren zur Schule ist nicht nur eine umweltfreundliche Fortbewegungsart, sondern fördert auch die körperliche Aktivität und Selbstständigkeit von Schülerinnen und Schülern. Vor diesem Hintergrund verfolgt das Forschungsprojekt Deine Schule per Rad (DSPR) das Ziel, Schulen gezielt bei der Förderung des Radverkehrs zu unterstützen – angepasst an ihre spezifischen Rahmenbedingungen und Bedürfnisse.

Im Rahmen des Projekts wurde ein umfassendes Instrumentarium entwickelt, das aus einem Anwendungsleitfaden, einem Tool zur Maßnahmenpriorisierung sowie Maßnahmensteckbriefen besteht. Dieses Instrumentarium soll Schulen befähigen, eigenständig und gezielt Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu ergreifen und in ihr schulisches Mobilitätsmanagement zu integrieren.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse der hessenweiten Schulbefragung, die in der ersten Arbeitsphase des Projekts („Grundlagenermittlung“) durchgeführt wurde. Ziel dieser Befragung war es, den Stand der Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung an Schulen zu erheben sowie weitere relevante Aktivitäten zu identifizieren, die bislang nicht im Rahmen der Analyse erfasst waren. Die Befragung richtete sich direkt an die Schulen, die die Fragen eigenständig beantwortet haben – in der Regel durch die Schulleitungen oder andere mit dem Thema betraute Personen. Ergänzend hierzu wurde eine gezielte Recherche zu Maßnahmen durchgeführt, die bundesweit erprobt oder umgesetzt werden.

Für die Datenerhebung wurde ein quantitativer Fragebogen entwickelt. Diese Methode ermöglicht eine systematische und umfassende Erfassung der Meinungen und Erfahrungen einer großen Anzahl von Schulen. Die Daten wurden im Dezember 2021 durch die ivm RheinMain erhoben. Der vollständige Fragebogen ist im Anhang dieses Berichts enthalten.

Der Bericht ist in drei Hauptkapitel gegliedert. Kapitel 2 stellt die Ergebnisse der Schulbefragung dar. Dabei wird die Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg ebenso beleuchtet, wie die Rahmenbedingungen für das Radfahren, die vorhandene Infrastruktur und die Aktivitäten zur Verkehrserziehung. In Kapitel 3 folgt eine Analyse und Interpretation der Ergebnisse, um zentrale Herausforderungen herauszuarbeiten. Abschließend werden die Ergebnisse in Kapitel 4 dem Projekt Deine Schule per Rad zugeordnet und wichtige Erkenntnisse für das weitere Projektvorgehen gezogen.

2. Ergebnisse der Schulbefragung

In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse der hessenweiten Schulbefragung systematisch dargestellt.

Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt in mehreren Unterkapiteln, die jeweils spezifische Themenbereiche behandeln. Zunächst werden allgemeine Informationen zu den teilnehmenden Schulen gegeben (Kapitel 2.1), um einen Überblick über die Grundgesamtheit der Befragung zu ermöglichen. Anschließend wird die Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg analysiert (Kapitel 2.2), um die Präferenzen und Mobilitätsgewohnheiten der Schülerinnen und Schüler zu erfassen.

Darauf aufbauend bietet Kapitel 2.3 eine Bewertung des Schulumfelds hinsichtlich der Sicherheit und Attraktivität des Schulweges. In Kapitel 2.4 werden die Rahmenbedingungen für die Radnutzung untersucht, um begünstigende oder erschwerende Faktoren zu identifizieren. Die Verfügbarkeit und Qualität der Fahrradabstellmöglichkeiten wird in Kapitel 2.5 thematisiert, da diese einen direkten Einfluss auf die Entscheidung für oder gegen das Fahrradfahren haben.

Die Radkompetenz der Schülerinnen und Schüler wird in Kapitel 2.6 behandelt, wobei eine Differenzierung zwischen Grundschulen (Kapitel 2.6.1) und weiterführenden Schulen (Kapitel 2.6.2) erfolgt, um altersbedingte Unterschiede zu berücksichtigen. Kapitel 2.7 widmet sich den Rahmenbedingungen für die Nutzung weiterer Verkehrsmittel auf dem Schulweg und betrachtet alternative Mobilitätsoptionen.

Abschließend werden in Kapitel 2.8 die Aktivitäten und Maßnahmen zur Verkehrserziehung dargestellt. Hierbei wird aufgezeigt, welche Programme, Schulkonzepte und Kooperationen bestehen oder angestrebt werden, um die Mobilitätsbildung und Verkehrssicherheit zu fördern.

Jedes Unterkapitel folgt einer einheitlichen Struktur: Zunächst werden die zentralen Ergebnisse der Befragung dargestellt, anschließend erfolgt eine kurze Analyse und Bewertung dieser Ergebnisse.

2.1 Allgemeine Informationen zu den teilnehmenden Schulen

Um die Zusammensetzung der befragten Schulen besser zu verstehen, wurde zunächst die Verteilung nach Schulformen, Trägerschaft, geografischer Lage und Schulgröße analysiert. Diese strukturellen Informationen sind zentral, um die Ergebnisse der Befragung im Kontext der jeweiligen schulischen Rahmenbedingungen interpretieren zu können.

Schulformen

Die Befragung umfasste ein breites Spektrum an Schulformen. Der größte Anteil der teilnehmenden Schulen entfällt auf Grundschulen (59 %) und weiterführende Schulen (48 %), wobei Mehrfachnennungen möglich waren. Innerhalb der weiterführenden Schulen sind Gymnasien (17 %) am häufigsten vertreten, gefolgt von Gesamtschulen und Real-/Hauptschulen. Diese Verteilung ermöglicht eine differenzierte Analyse schulischer Mobilitätsbedingungen in verschiedenen Altersstufen und Organisationsformen (siehe Abbildung 1).

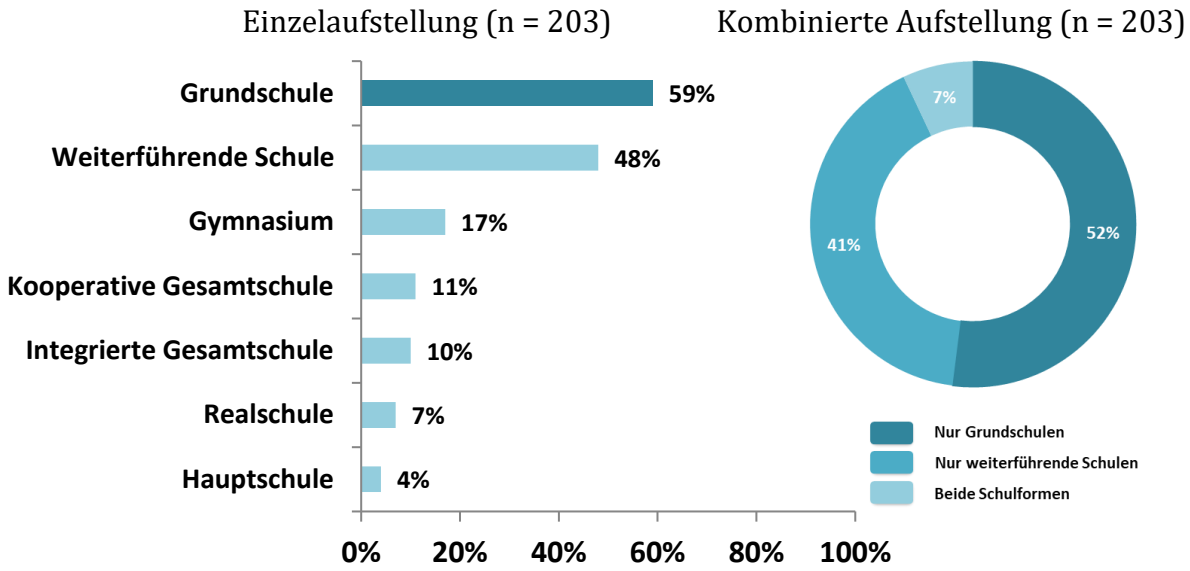

Abbildung 1 Ergebnis Frage: Welche Schulformen bietet Ihre Schule an? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung)

Trägerschaft

Ein Großteil der teilnehmenden Schulen befindet sich in öffentlicher Trägerschaft (90 %), während 10 % von freien Trägern betrieben werden. Diese Information ist insbesondere im Hinblick auf Zuständigkeiten, Ressourcenverfügbarkeit und Gestaltungsspielräume bei der Umsetzung von Maßnahmen relevant (siehe Abbildung 2).

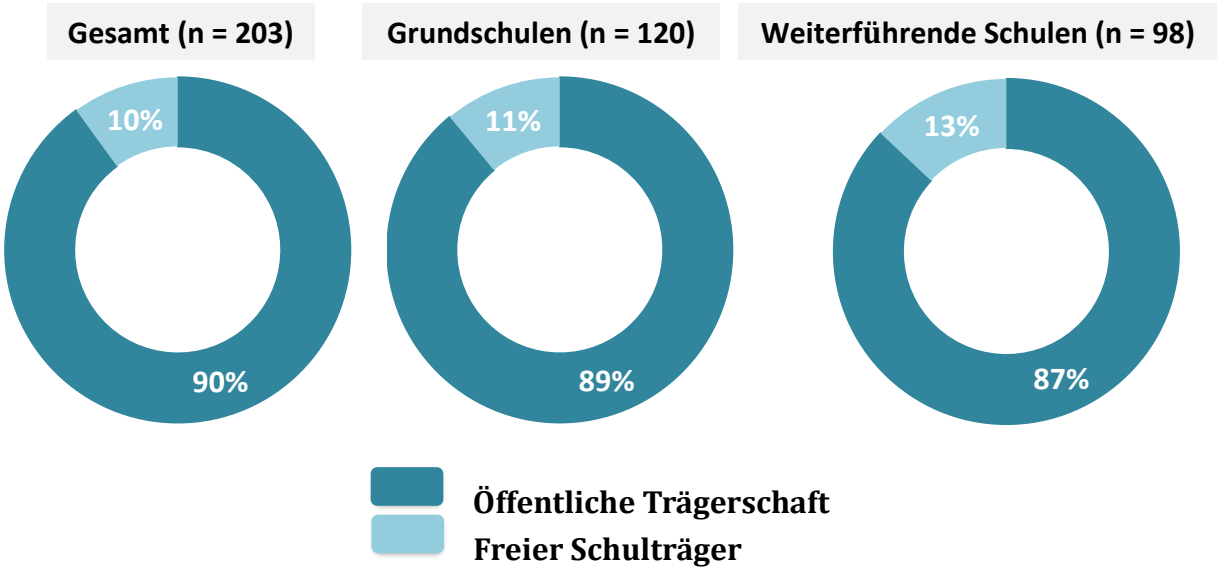

Abbildung 2: Ergebnis Frage: In welcher Trägerschaft ist Ihre Schule? (Quelle: eigene Darstellung)

Siedlungsstruktur

Die befragten Schulen verteilen sich überwiegend auf städtisch geprägte Räume. 39 % der Schulen liegen in Mittelstädten, 31 % in Kleinstädten, während Großstädte 17 % und Landgemeinden 13 % ausmachen. Diese Verteilung erlaubt Rückschlüsse auf infrastrukturelle Voraussetzungen, Mobilitätsangebote sowie die Bedeutung schulischer Radverkehrsförderung in verschiedenen Raumtypen (siehe Abbildung 3).

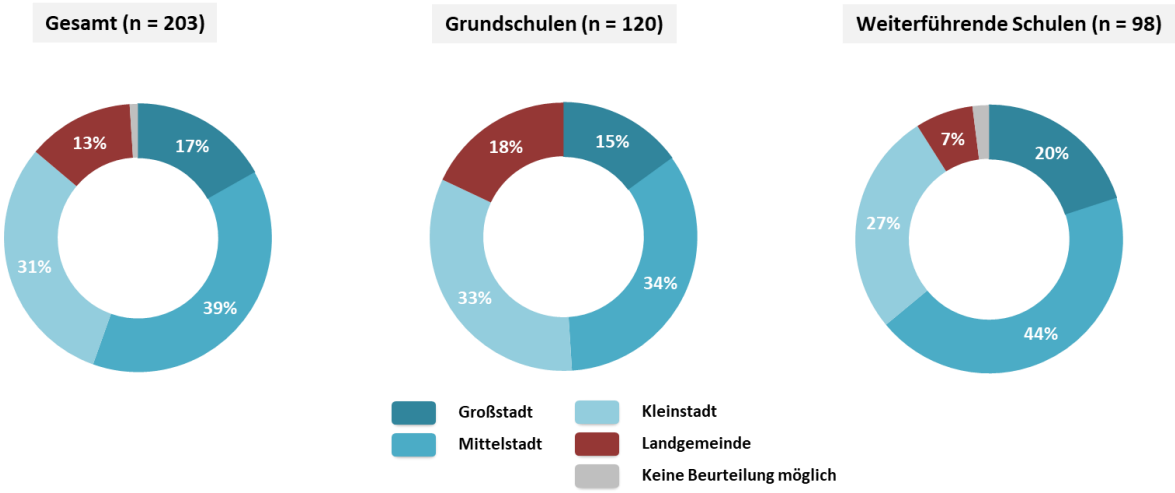

Abbildung 3: Ergebnis Frage: Welche Größe hat die Stadt oder Gemeinde, in der Ihre Schule liegt? (Quelle: eigene Darstellung)

Einzugsbereiche und Schulbezirke

Die Einzugsbereiche der Schulen variieren stark. Bei Grundschulen geben rund 50 % an, dass ihr Schulbezirk einen einzelnen Stadtteil umfasst; 13 % beziehen sich auf einzelne Ortschaften. Weiterführende Schulen weisen deutlich komplexere Einzugsbereiche auf, die oftmals mehrere Ortsteile oder Regionen umfassen. Diese strukturelle Vielfalt hat unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung schulischer Mobilitätskonzepte (siehe Abbildung 4).

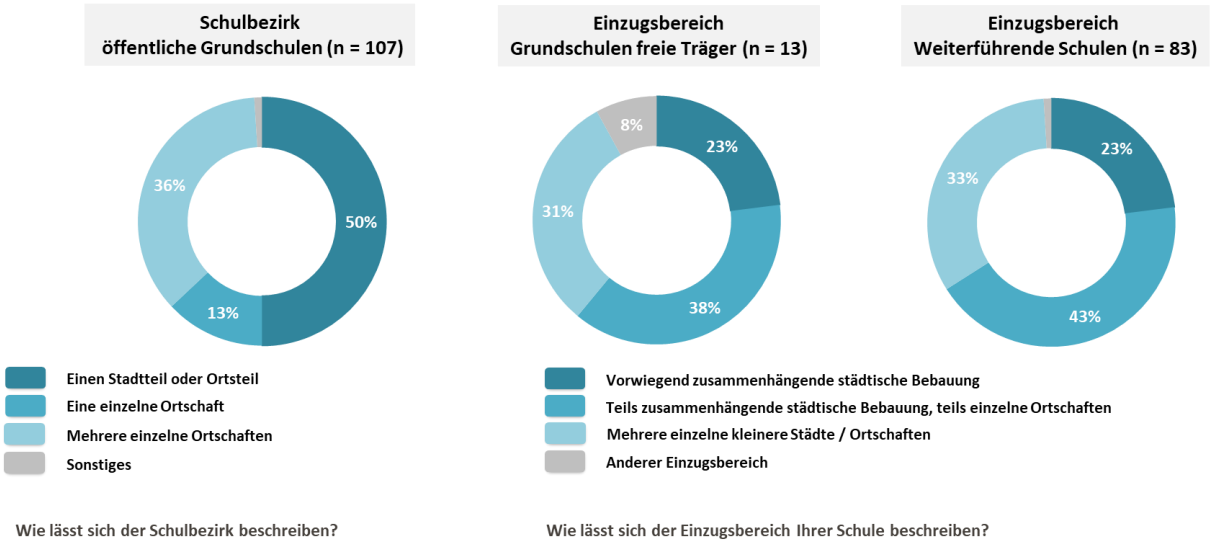

Abbildung 4: Ergebnis der Fragen nach Einzugsbereich und Schulbezirk der Schulen (Quelle: eigene Darstellung)

Lage des Schulstandortes

Die genaue Lage der Schulgebäude im Siedlungsraum wurde getrennt für Grundschulen und weiterführende Schulen erfasst. Grundschulen befinden sich überwiegend in Wohngebieten (57 %) oder im Stadtzentrum (26 %), während weiterführende Schulen ähnliche, aber insgesamt heterogener verteilte Lagen aufweisen. Diese Standortmerkmale beeinflussen maßgeblich die erreichbaren Verkehrsmitteloptionen sowie die Qualität der Radinfrastruktur im Schulumfeld (siehe Abbildungen 5 und 6).

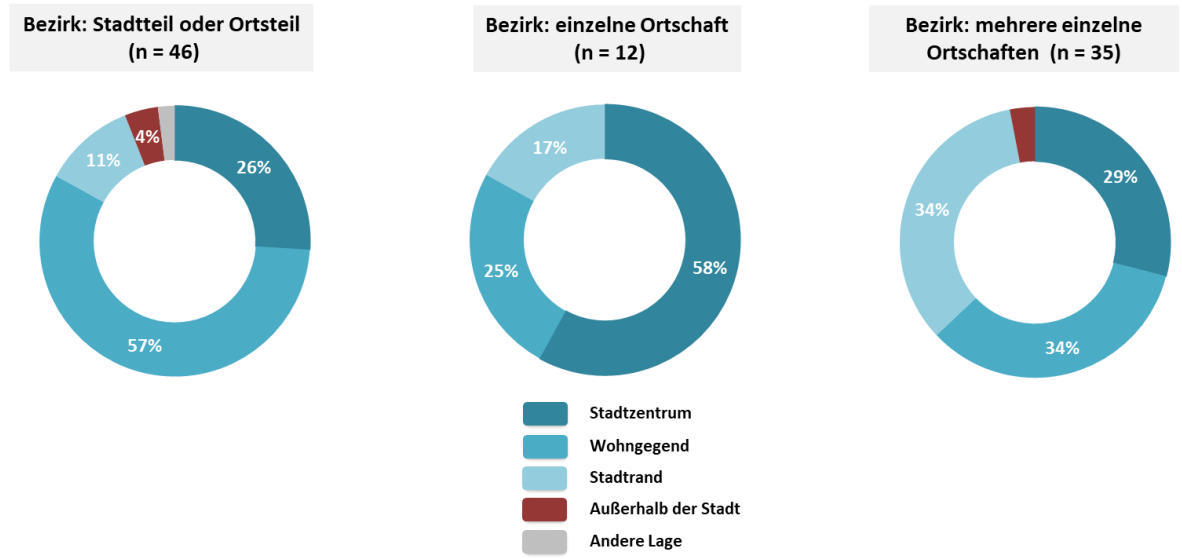

Abbildung 5: Ergebnis Grundschulen Frage: Wie lässt sich dort die genaue Lage des Schulstandortes beschreiben? (Quelle: eigene Darstellung)

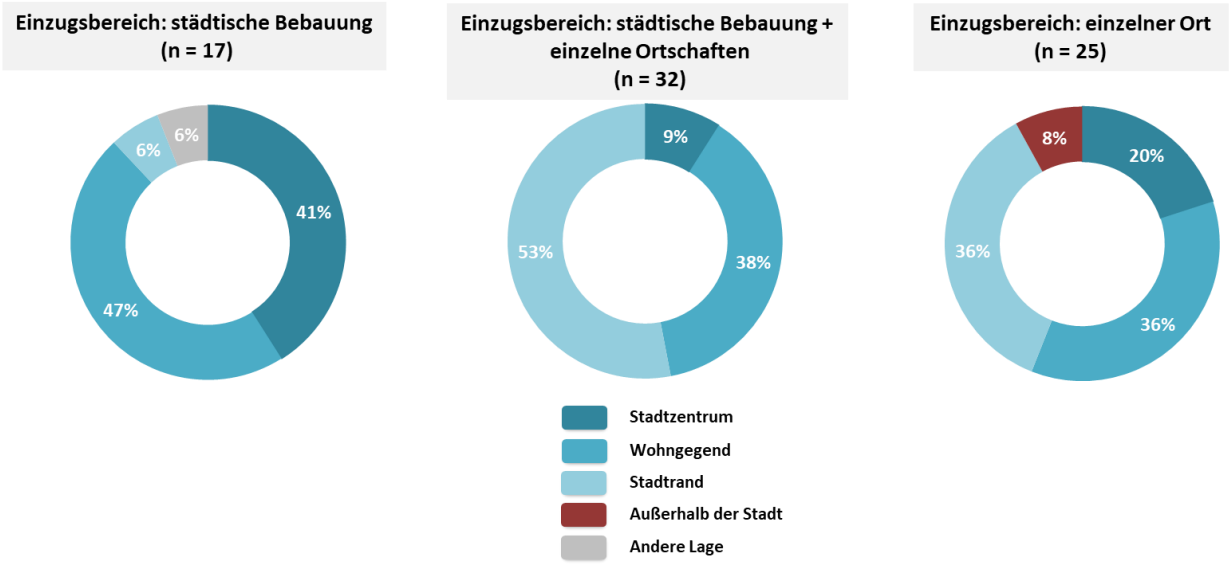

Abbildung 6: Ergebnis weiterführende Schulen Frage: Wie lässt sich dort die genaue Lage des Schulstandortes beschreiben? (Quelle: eigene Darstellung)

Schulgröße und Personalstruktur

Die teilnehmenden Schulen unterscheiden sich stark hinsichtlich ihrer Größe und der personellen Ausstattung. Der Großteil verfügt über eine Schülerzahl zwischen 100 und 299 Personen, wobei auch kleinere und größere Schulen vertreten sind. Die Anzahl an Lehrkräften und weiterem pädagogischen Personal variiert deutlich, was sich auf die personellen Ressourcen für Mobilitätsprojekte auswirken kann (siehe Abbildung 7).

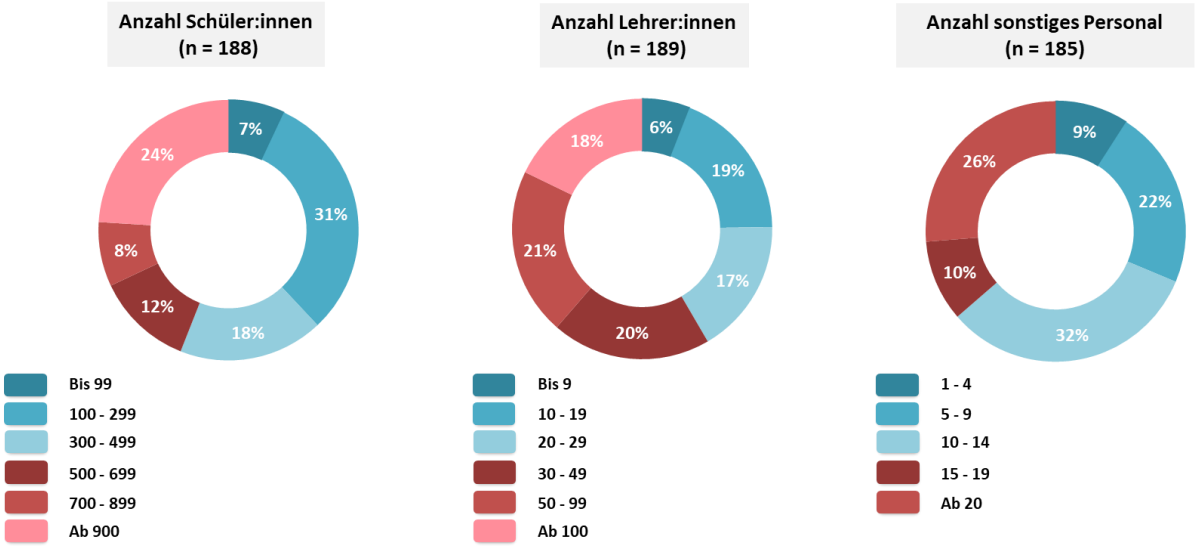

Abbildung 7: Anzahl der Schüler:innen, Lehrer:innen und Personal (Quelle: eigene Darstellung)

Zusammenfassende Bewertung

Die Ergebnisse dieses Abschnitts liefern wichtige kontextuelle Informationen zur Struktur der befragten Schulen. Die Vielfalt der vertretenen Schulformen, Trägerschaften, Standortlagen und Einzugsbereiche verdeutlicht, dass schulische Mobilität kein einheitliches Thema ist, sondern differenziert betrachtet werden muss. Für die Entwicklung wirksamer Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ist daher eine

standortbezogene Herangehensweise notwendig, die die spezifischen Rahmenbedingungen jeder Schule berücksichtigt.

2.2 Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg: Präferenzen und Unterschiede

Die Erhebung zur Verkehrsmittelnutzung der Schüler:innen gibt Aufschluss darüber, welche Mobilitätsformen aus Sicht der Schulen aktuell dominieren. Die Daten basieren auf schulischen Einschätzungen zu den jeweiligen prozentualen Anteilen einzelner Verkehrsmittel. Die Ergebnisse sind getrennt für Grundschulen und weiterführende Schulen dargestellt (vgl. Abbildungen 8 und 9).

Grundschulen

An den meisten Grundschulen wird der Schulweg überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Diese Mobilitätsform weist in der Befragung durchgehend die höchsten Anteile auf. Gleichzeitig zeigt sich, dass an 21 % der Schulen der Anteil der sogenannten „Eltern-Taxis“ über 50 % liegt. Dies deutet auf eine erhebliche Bedeutung des motorisierten Hol- und Bringverkehrs im Grundschulbereich hin. Die Ursachen hierfür sind vielschichtig und könnten durch weitere standortspezifische Analysen vertieft werden.

Der Radverkehrsanteil wird von den meisten Grundschulen im Bereich von 0–25 % geschätzt, was auf eine vergleichsweise geringe Nutzung hindeutet. Der Tretroller hingegen erreicht bei 13 % der Schulen Werte zwischen 25 und 50 %, was auf eine gewisse Relevanz dieses Verkehrsmittels im Grundschulkontext schließen lässt. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt ebenfalls eine wichtige Rolle: 25 % der Schulen geben an, dass mehr als die Hälfte der Schüler:innen Bus und Bahn nutzen – ein Indikator für überdurchschnittlich große Einzugsbereiche oder eine gute Anbindung an den ÖPNV.

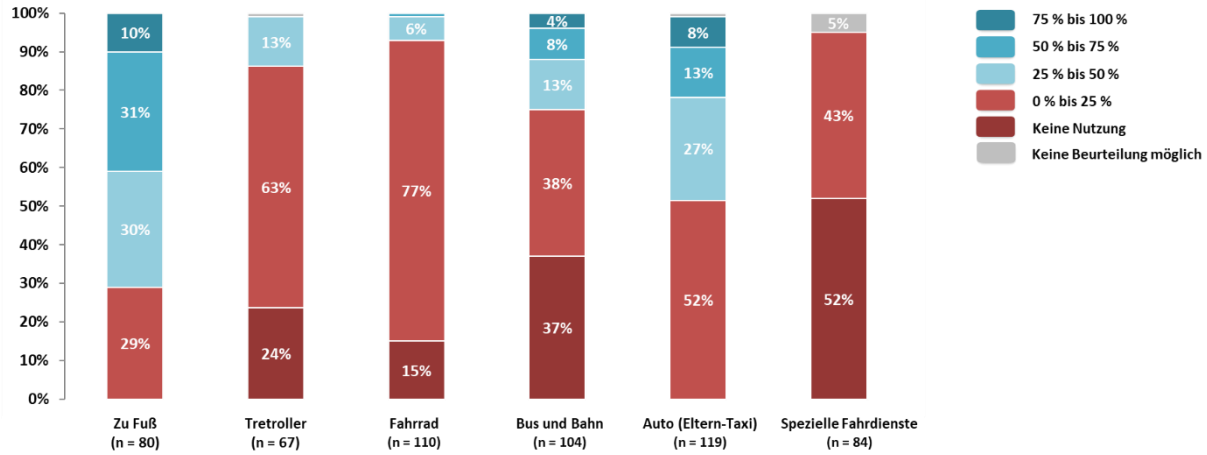

Abbildung 8: Ergebnis Frage: Wie hoch ist der prozentuale Anteil für die nachfolgenden Verkehrsmittel, die die Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zu Ihrer Grundschule nutzen? Bitte schätzen Sie. (Quelle: eigene Darstellung)

Weiterführende Schulen

Im Vergleich zu den Grundschulen zeigen die weiterführenden Schulen eine deutlich andere Verteilung der Verkehrsmittelwahl. Besonders hervorzuheben ist die dominante Rolle von Bus und Bahn: 80 % der Schulen schätzen den Anteil der ÖPNV-Nutzung auf

über 25 %, was typischerweise mit größeren Einzugsgebieten weiterführender Schulen zusammenhängt.

Der Anteil der zu Fuß gehenden Schüler:innen fällt erwartungsgemäß geringer aus, allerdings geben 19 % der Schulen an, dass auch hier noch ein Anteil von über 25 % besteht – insbesondere an Schulen in verdichteten Lagen. Die Nutzung von Eltern-Taxis ist im Vergleich zur Grundschule deutlich seltener: Nur 13 % der Schulen berichten von einem Anteil über 25 %. Auffällig ist der höhere Radverkehrsanteil im Vergleich zu Grundschulen: 36 % der weiterführenden Schulen geben an, dass über ein Viertel der Schüler:innen das Fahrrad für den Schulweg nutzt.

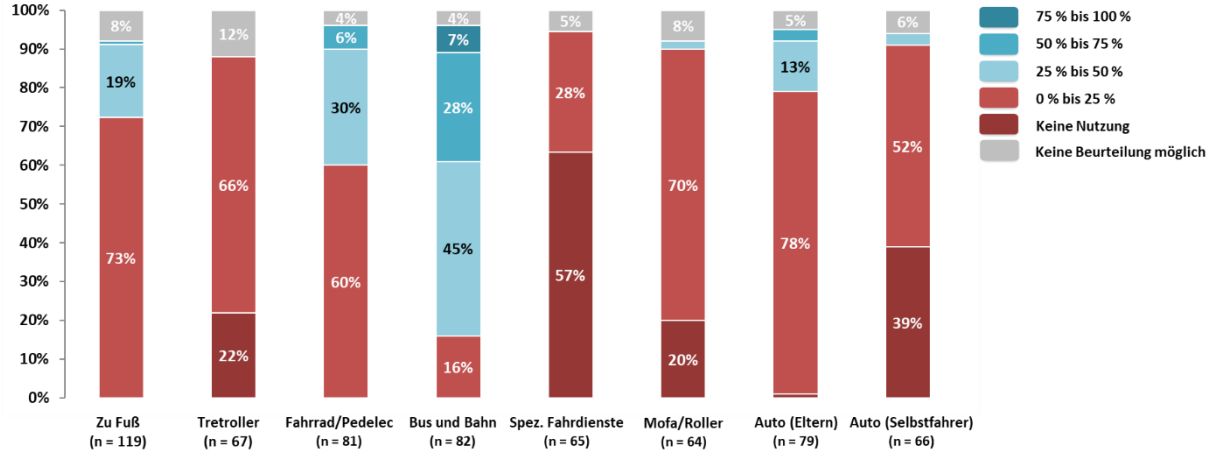

Abbildung 9: Ergebnis Frage: Wie hoch ist der prozentuale Anteil für die nachfolgenden Verkehrsmittel, die die Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zu Ihrer weiterführenden Schule nutzen? Bitte schätzen Sie. (Quelle: eigene Darstellung)

Zusammenfassende Bewertung

Die Ergebnisse zeigen deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen Grundschulen und weiterführenden Schulen. Während der Fußverkehr an Grundschulen dominiert, nimmt in weiterführenden Schulen der ÖPNV eine zentrale Rolle ein. Diese Unterschiede lassen sich vor allem auf die jeweils typischen Einzugsbereiche der Schulformen zurückführen.

Auch die Nutzung des Fahrrads steigt mit dem Alter der Schüler:innen leicht an, bleibt jedoch insgesamt hinter anderen Verkehrsmitteln zurück. Der Tretroller spielt nur im Grundschulbereich eine nennenswerte Rolle. Die vergleichsweise hohe Nutzung von Eltern-Taxis in beiden Schulformen – insbesondere im Grundschulbereich – bleibt ein kritischer Aspekt im Hinblick auf Verkehrsbelastung und Verkehrssicherheit im Schulumfeld.

Die Interpretation der Ergebnisse wird durch die grobe Skalierung der Erhebung (in 25 %-Schritten) eingeschränkt, da dadurch keine feinere Differenzierung möglich ist. Zudem beruhen die Angaben auf subjektiven Schätzungen der Schulen, was die Genauigkeit der Daten begrenzt. Dennoch liefern die Ergebnisse wichtige Anhaltspunkte zur Mobilitätsverteilung im schulischen Alltag und verdeutlichen Handlungsfelder für gezielte Maßnahmen zur Förderung aktiver und nachhaltiger Verkehrsmittel.

2.3 Bewertung des Schulumfeldes für den Schulweg: Sicherheit und Attraktivität des Schulwegs

Die Bewertung des direkten Schulumfeldes gibt Aufschluss über wahrgenommene Chancen und Hemmnisse für eine sichere und attraktive Schulwegmobilität. Die befragten Schulen schätzten die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ein. Darüber hinaus wurde die Einhaltung von Tempolimits im Schulumfeld beurteilt. Die Ergebnisse sind in den Abbildungen 10 bis 14 dargestellt.

Fußwege zur Schule

Die Fußwege im Schulumfeld werden von den befragten Schulen überwiegend positiv bewertet. 7 % der Schulen vergeben die Bestnote „sehr gut“, 41 % bewerten mit „gut“, was zu einem Durchschnittswert von 3,38 führt. Gleichzeitig zeigt sich, dass 36 % der Schulen eine neutrale Bewertung (3) abgeben, und 14 % die Bedingungen als „schlecht“ oder „sehr schlecht“ einstufen. Trotz der insgesamt positiven Einschätzung wird somit deutlich, dass Verbesserungspotenzial im Bereich Sicherheit und Gestaltung der Fußwege besteht (siehe Abbildung 10).

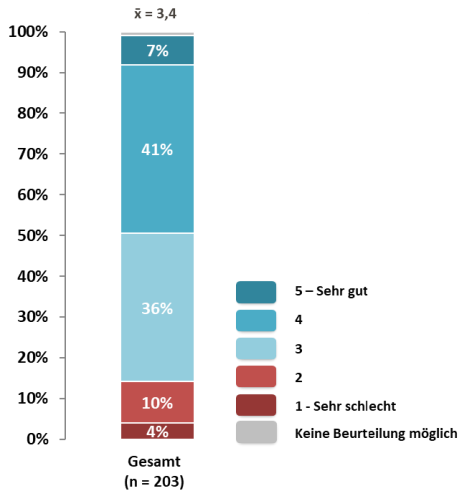

Abbildung 10: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie das Umfeld Ihrer Schule hinsichtlich des Fußwegs zur Schule? (Quelle: eigene Darstellung)

Radwege zur Schule

Deutlich kritischer fällt die Bewertung des Schulumfeldes hinsichtlich der Radwege aus. 37 % der Schulen bewerten die Bedingungen als „sehr schlecht“, weitere 27 % als „schlecht“, was sich in einem niedrigen Durchschnittswert von 2,03 widerspiegelt. Lediglich 9 % vergeben eine positive Bewertung (4 oder 5). Diese Ergebnisse unterstreichen den vielfach wahrgenommenen Mangel an sicherer und durchgängiger Radinfrastruktur im Schulumfeld. Sicherheitsaspekte und bauliche Mängel spielen hier offenbar eine zentrale Rolle (siehe Abbildung 11).

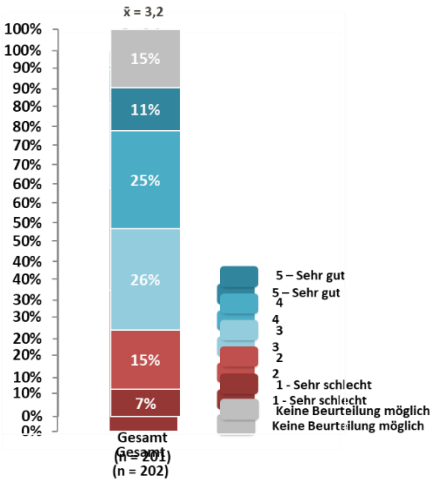

Abbildung 11: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie das Umfeld Ihrer Schule hinsichtlich des Radwegs zur Schule? (Quelle: eigene Darstellung)

Haltestellen im Schulumfeld

Die Bewertung der Haltestellen fällt deutlich positiver aus. 18 % der Schulen bewerten diese mit „sehr gut“, 33 % mit „gut“, was zu einem Durchschnittswert von 3,56 führt. Zwar vergeben 15 % eine negative Bewertung (1 oder 2), doch insgesamt überwiegt ein positives Bild. 12 % der Schulen machten keine Angabe – möglicherweise aufgrund fehlender Relevanz oder unklarer Einschätzbarkeit (siehe Abbildung 12).

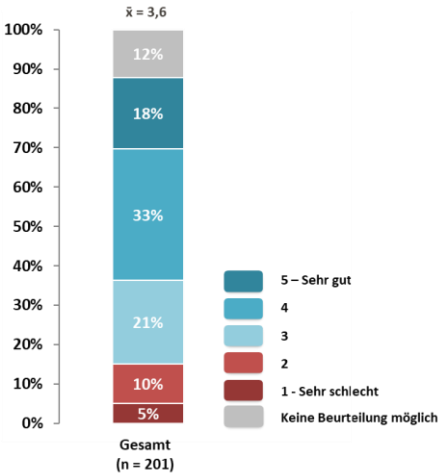

Abbildung 12: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie das Umfeld Ihrer Schule hinsichtlich der Haltestellen? (Quelle: eigene Darstellung)

Bus- und Bahnangebot

Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs wird gemischt bewertet. 11 % der Schulen vergeben die Note „sehr gut“, 25 % „gut“, 26 % bewerten mit „mittelmäßig“ (3), und 22 % mit „schlecht“ oder „sehr schlecht“. Der Durchschnittswert liegt bei 3,21, was auf regional stark variierende Voraussetzungen hinweist. In vielen Fällen besteht aus Sicht der Schulen Optimierungspotenzial, etwa durch dichtere Taktung, bessere Linienführung oder verlässliche Anschlusszeiten (siehe Abbildung 13).

Abbildung 13: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie das Umfeld Ihrer Schule hinsichtlich der Bus- und Bahnangebote? (Quelle: eigene Darstellung)

Einhaltung von Tempolimits

Die Einhaltung von Tempolimits im Schulumfeld wird von vielen Schulen als unzureichend bewertet. 22 % vergeben die schlechteste Bewertung, 33 % die zweitniedrigste, was in einem niedrigen Durchschnittswert von 2,26 resultiert. Nur 8 % vergeben eine positive Bewertung. Diese Ergebnisse verdeutlichen die Bedeutung von Geschwindigkeitsüberschreitungen als Sicherheitsrisiko, insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Schulstandorten (siehe Abbildung 14).

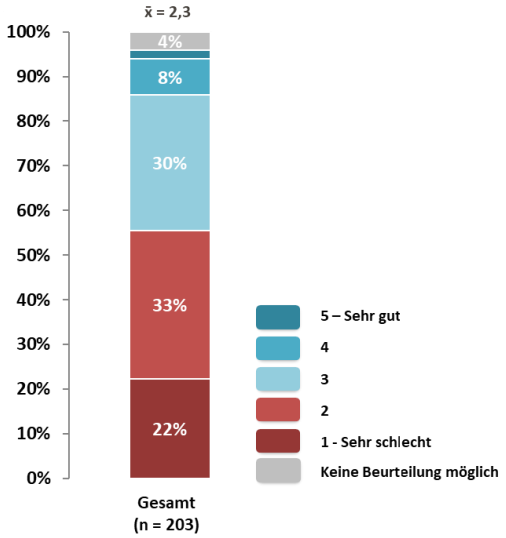

Abbildung 14: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie das Umfeld Ihrer Schule hinsichtlich der Einhaltung von Tempolimits? (Quelle: eigene Darstellung)

Zusammenfassende Bewertung

Die Einschätzungen der Schulen zum Schulumfeld zeigen ein heterogenes Bild: Während Fußwege und Haltestellen mehrheitlich positiv bewertet werden, werden Radwege und die Einhaltung von Tempolimits als besonders problematisch wahrgenommen. Auch das ÖPNV-Angebot wird regional unterschiedlich eingeschätzt und bietet vielerorts Potenzial zur Verbesserung.

Insbesondere die unzureichende Radinfrastruktur sowie zu hohe Geschwindigkeiten im Schulumfeld stellen zentrale Herausforderungen dar. Um die Sicherheit und Attraktivität des Schulwegs zu erhöhen, wären gezielte Investitionen in bauliche Maßnahmen, eine konsequentere Verkehrsüberwachung sowie Verbesserungen im ÖPNV-Angebot erforderlich. Die Ergebnisse bieten eine wichtige Grundlage zur Priorisierung konkreter Maßnahmen im Rahmen schulischer Mobilitätskonzepte.

2.4 Rahmenbedingungen für die Radnutzung auf dem Schulweg: Einflussfaktoren und Herausforderungen

Die Untersuchung der Rahmenbedingungen für die Radnutzung auf dem Schulweg zeigt eine Vielzahl von Herausforderungen und positiven Aspekten, die die Nutzung des Fahrrads beeinflussen.

Infrastruktur und Verkehr

Die Befahrbarkeit der Wege mit dem Rad wird von den Schulen überwiegend negativ bewertet. Mit einer durchschnittlichen Bewertung von 2.5 und 50% der Schulen, die die Befahrbarkeit als "sehr schlecht" oder "schlecht" einstufen (siehe Abbildung 15), zeigt sich ein deutlicher Bedarf an Verbesserungen. Besonders problematisch ist die Sicherheit der Radverkehrsanlagen sowie die Überquerung von Straßen und Kreuzungen. Beide Aspekte erhalten eine durchschnittliche Bewertung von 2.2, wobei jeweils 55% der Schulen diese als "sehr schlecht" oder "schlecht" bewerten (siehe Abbildung 15). Auch die Behinderung durch parkende Autos und Mülltonnen stellt mit einer durchschnittlichen Bewertung von 2.4 und 56% negativen Bewertungen ein Hindernis dar (siehe Abbildung 15).

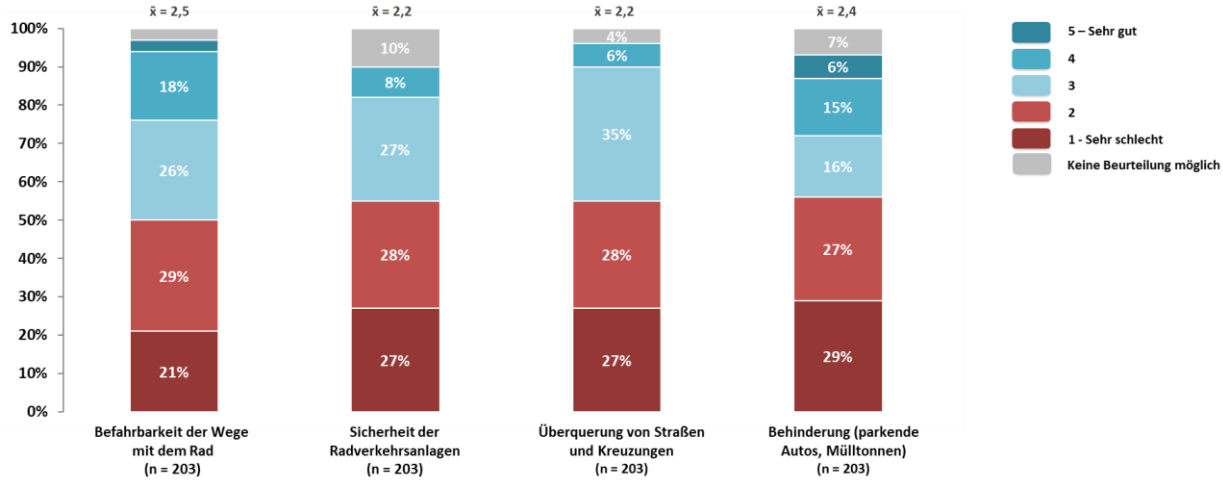

Abbildung 15: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie die Situation für das Radfahren im Schulumfeld? (Quelle: eigene Darstellung)

Gründe für die Nutzung des Fahrrads

Ein positiver Aspekt, der als förderlich für die Radnutzung angesehen wird, ist das attraktive Schulumfeld mit einer durchschnittlichen Bewertung von 3.7 und 57% Zustimmung (siehe Abbildung 16). Ein radfreundliches Umfeld von Schulen kann somit aktiv zur Förderung der Radnutzung beitragen. Auch die Motivation der Schule für das Thema Radfahren wird mit einer durchschnittlichen Bewertung von 3.5 und 49% Zustimmung (siehe Abbildung 16) als unterstützend wahrgenommen. Ebenso erhält die vorhandene Radinfrastruktur eine durchschnittliche Bewertung von 3.5, wobei die Meinungen dahingehend, ob die existierende Radinfrastruktur ein Grund fürs Radfahren auf dem Schulweg sei, zwar gemischt sind, insgesamt aber positiv ausfallen (siehe

Abbildung 16). Dies zeigt, dass eine gut eingeschätzte Infrastruktur die Radnutzung erleichtert, das dies jedoch an vielen Schulen noch nicht der Fall ist.

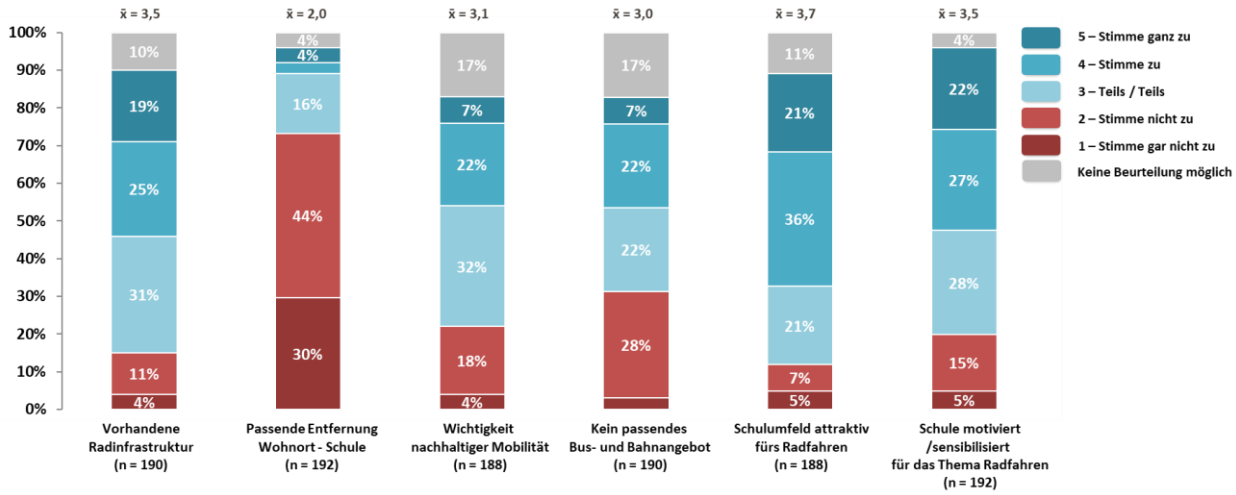

Abbildung 16: Ergebnis Frage: Was sind an Ihrer Schule Gründe, warum Schülerinnen und Schüler das Fahrrad für den Schulweg nutzen? (Quelle: eigene Darstellung)

Gründe gegen die Nutzung des Fahrrads

In der Befragung wurden die Schulen ebenfalls gebeten einzuschätzen, welche Gründe aus ihrer Sicht dafür verantwortlich sind, dass Schülerinnen und Schüler das Fahrrad nicht für den Schulweg nutzen. Die Ergebnisse sind in Abbildung 17 (infrastrukturbezogene Faktoren) und Abbildung 18 (individuelle und soziale Faktoren) dargestellt.

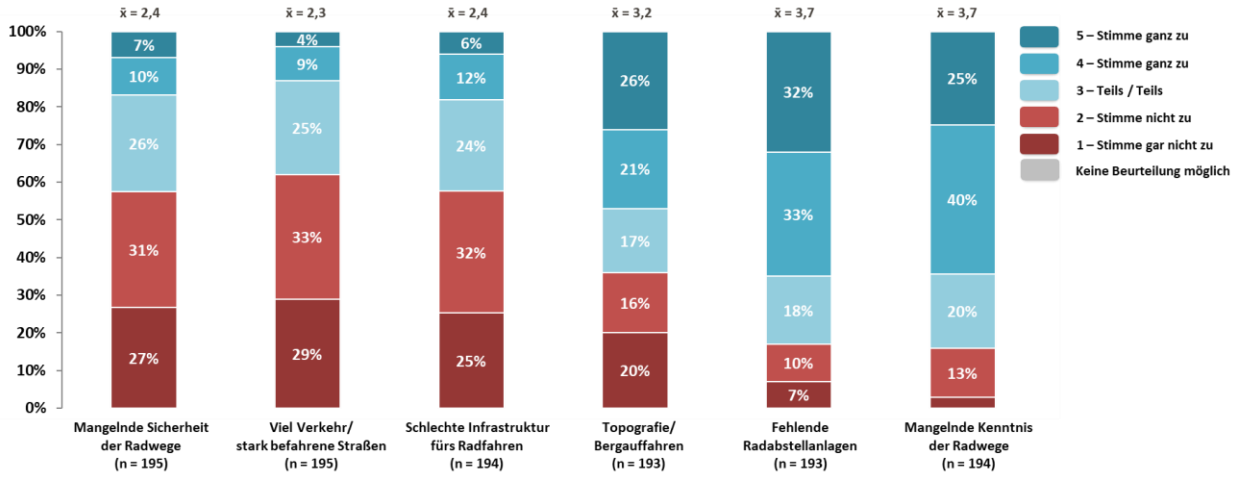

Abbildung 17: Ergebnis Frage: Was sind an Ihrer Schule Gründe, warum Schülerinnen und Schüler nicht das Fahrrad für den Schulweg nutzen? (Quelle: eigene Darstellung)

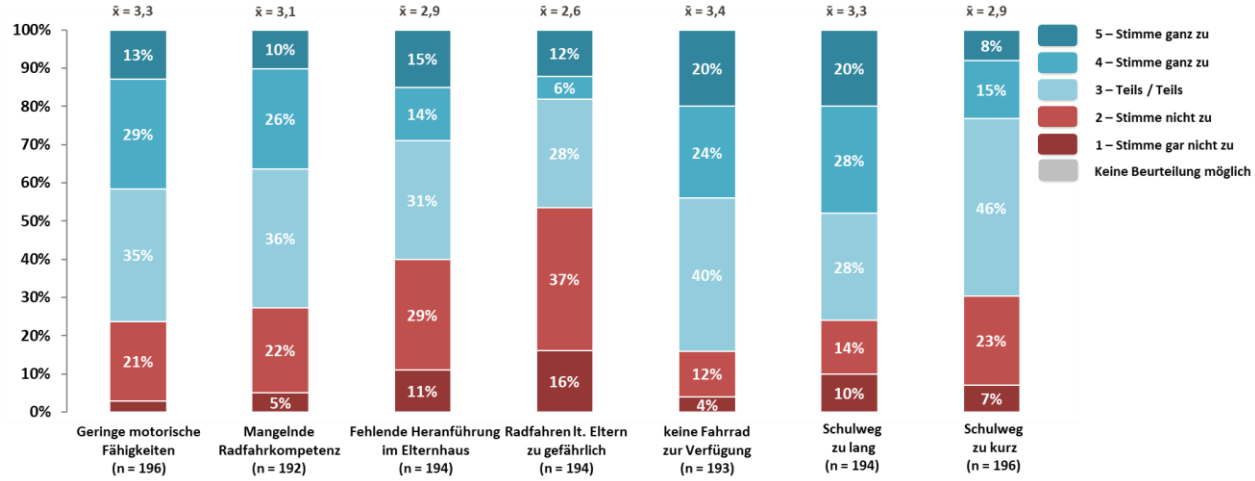

Abbildung 18: Ergebnis Frage: Was sind an Ihrer Schule Gründe, warum Schülerinnen und Schüler nicht das Fahrrad für den Schulweg nutzen? (Quelle: eigene Darstellung)

Besonders häufig als relevant eingeschätzt wurden die fehlende Kenntnis geeigneter Radwege zur Schule sowie unzureichende Abstellmöglichkeiten an der Schule. Beide Aspekte wurden jeweils von 65 % der Schulen mit „stimme zu“ oder „stimme ganz zu“ bewertet. Auch die fehlende Verfügbarkeit von Fahrrädern (64 %) sowie hohe Wegedistanzen, die eine Nutzung von Bus, Bahn oder Auto erfordern (56 %), wurden als wichtige Gründe genannt. Darüber hinaus wurden mangelnde motorische Fähigkeiten (42 %) und unzureichende Radfahrkompetenz (36 %) als hinderlich wahrgenommen (siehe Abbildung 18).

Demgegenüber wurden klassische verkehrsbezogene Aspekte, wie viel Autoverkehr, mangelnde Sicherheit der Radwege oder eine schlechte Radinfrastruktur, mehrheitlich nicht als Hauptgründe für die Nichtnutzung genannt. So stimmten etwa nur 13 % der Schulen zu, dass viel Autoverkehr ein relevanter Hinderungsgrund sei, während 62 % dieser Aussage eher oder gar nicht zustimmten. Ähnlich wurden auch die mangelnde Sicherheit und die Qualität der Radinfrastruktur überwiegend nicht als entscheidende Gründe eingeschätzt (siehe Abbildung 17).

Auch elterliche Einschätzungen zur Gefährlichkeit des Radfahrens und die fehlende Heranführung an das Thema im Elternhaus wurden nur von einem Teil der Schulen als ausschlaggebend bewertet. In beiden Fällen liegen Zustimmung und Ablehnung nahezu gleichauf, was auf eine heterogene Wahrnehmung hinweist.

Ein geringer Anteil der Schulen sieht außerdem kurze Schulwege, die zu Fuß zurückgelegt werden, als wesentlichen Grund für die Nichtnutzung des Fahrrads (23 % Zustimmung bei 70 % Ablehnung).

Zusammenfassende Bewertung

Die Untersuchung der Rahmenbedingungen für die Radnutzung im schulischen Kontext zeigt ein differenziertes Bild: Auf der einen Seite bestehen deutliche infrastrukturelle Defizite, etwa bei der Befahrbarkeit von Schulwegen, der Sicherheit von Radverkehrsanlagen und der Gestaltung von Querungsstellen. Diese Aspekte wurden

mehrheitlich negativ bewertet und weisen auf einen erheblichen Verbesserungsbedarf hin.

Gleichzeitig zeigen sich aber auch förderliche Faktoren: Schulen mit einem attraktiven Umfeld und einer positiven internen Haltung zum Thema Radfahren schätzen die Situation insgesamt günstiger ein. Insbesondere die Motivation der Schule sowie die – zumindest in Teilen – positiv bewertete Radinfrastruktur werden als unterstützende Elemente für die Fahrradnutzung wahrgenommen.

Bei der Betrachtung der Gründe gegen die Fahrradnutzung wird deutlich, dass nicht primär verkehrsbezogene Aspekte wie viel Autoverkehr oder unsichere Infrastruktur als ausschlaggebend angesehen werden. Stattdessen spielen fehlende Informationen über geeignete Radwege, unzureichende Fahrradabstellmöglichkeiten sowie das Fehlen eigener Fahrräder eine zentrale Rolle. Ergänzend wirken individuelle und soziale Faktoren wie mangelnde motorische Fähigkeiten, fehlende Radfahrkompetenz und lange Schulwege hemmend.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass schulische Radverkehrsförderung nicht ausschließlich über bauliche Maßnahmen ansetzen sollte. Vielmehr sind auch gezielte Informationsangebote, Kompetenzförderung und unterstützende Rahmenbedingungen – etwa durch geeignete Infrastruktur am Schulstandort und elterliche Ansprache – entscheidende Hebel für eine nachhaltige Erhöhung der Fahrradnutzung auf dem Schulweg.

2.5 Fahrradabstellmöglichkeiten an Schulen: Verfügbarkeit und Qualität

Die Befragung der Schulen zeigt deutliche Unterschiede in der Verfügbarkeit, Nutzung und Ausstattung von Stellplätzen für Fahrräder und Tretroller. Die Auswertung bezieht sich auf Abbildungen 19 bis 24.

Verfügbarkeit von Abstellplätzen

Die Verfügbarkeit von Fahrradstellplätzen ist an den meisten Schulen gegeben: 90 % der Schulen verfügen über entsprechende Abstellmöglichkeiten (siehe Abbildung 19). Im Gegensatz dazu ist die Infrastruktur für Tretroller deutlich weniger verbreitet: Nur 20 % der Schulen geben an, über spezielle Tretrollerstellplätze zu verfügen, während 74 % keine derartigen Abstellmöglichkeiten anbieten (siehe Abbildung 22). Diese Differenz verdeutlicht den stark unterschiedlichen Ausbaustand beider Infrastrukturen.

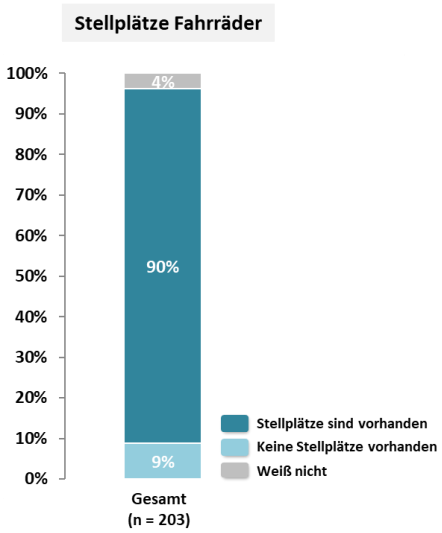

Abbildung 19: Ergebnis Frage: Welche Möglichkeiten gibt es zum Abstellen von Fahrrädern an Ihrer Schule? (Quelle: eigene Darstellung)

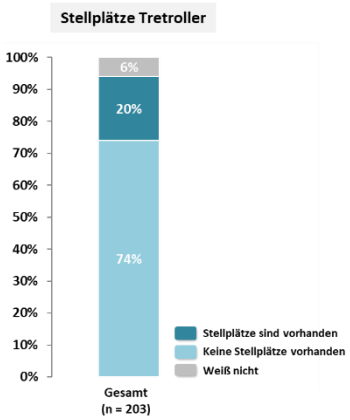

Abbildung 20: Ergebnis Frage: Welche Möglichkeiten gibt es zum Abstellen von Tretrollern an Ihrer Schule? (Quelle: eigene Darstellung)

Nutzung der Stellplätze im Jahresverlauf

Die Auslastung der Stellplätze unterliegt saisonalen Schwankungen. Für Fahrräder erreichen 46 % der Schulen im Sommer eine Auslastung von 75–100 %, während dies bei Tretrollern nur 18 % der Schulen berichten (siehe Abbildungen 20 und 23). Im Winter sinkt die Auslastung beider Fahrzeugtypen deutlich: 65 % der Schulen geben an, dass die Fahrradstellplätze zu weniger als 50 % genutzt werden – ein identischer Wert ergibt sich auch für die Tretrollerstellplätze. Diese Parallele weist auf einen allgemein wetterabhängigen Nutzungsrückgang hin, zeigt jedoch auch, dass die Fahrradinfrastruktur insgesamt intensiver genutzt wird.

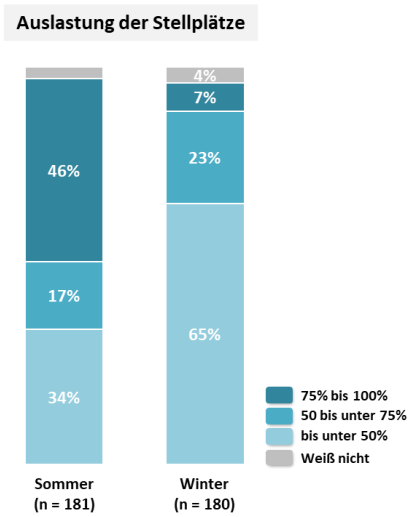

Abbildung 21: Ergebnis Frage: Wie ist die Auslastung der Fahrradstellplätze im Sommer / Winter? (Quelle: eigene Darstellung)

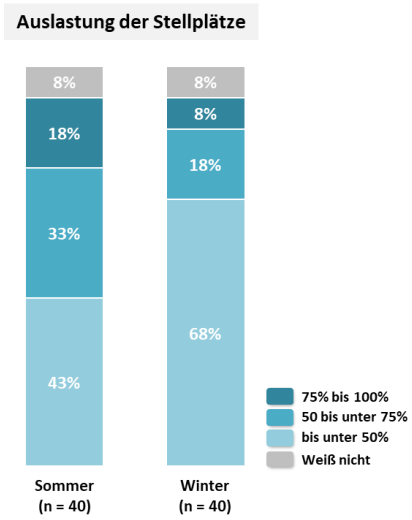

Abbildung 22: Ergebnis Frage: Wie ist die Auslastung der Tretrollerstellplätze im Sommer / Winter? (Quelle: eigene Darstellung)

Ausstattung der Abstellanlagen

Die Ausstattung der Fahrradabstellanlagen ist vielfältiger als die für Tretroller, wenngleich in beiden Fällen Defizite bestehen. 53 % der Schulen setzen bei Fahrrädern auf Felgenklemmer, während 51 % über Tretrollerständer verfügen (siehe Abbildungen 21 und 24). Überdachungen sind bei 17 % der Fahrradabstellplätze vorhanden – im Vergleich dazu liegt der Anteil bei Tretrollern überraschend höher (27 %). Auch die Beleuchtung ist eher gering ausgeprägt: 14 % der Fahrrad- und 10 % der Tretrollerstellplätze sind beleuchtet. Diese Zahlen verdeutlichen, dass grundlegende Anforderungen an Komfort und Sicherheit häufig nicht erfüllt werden.

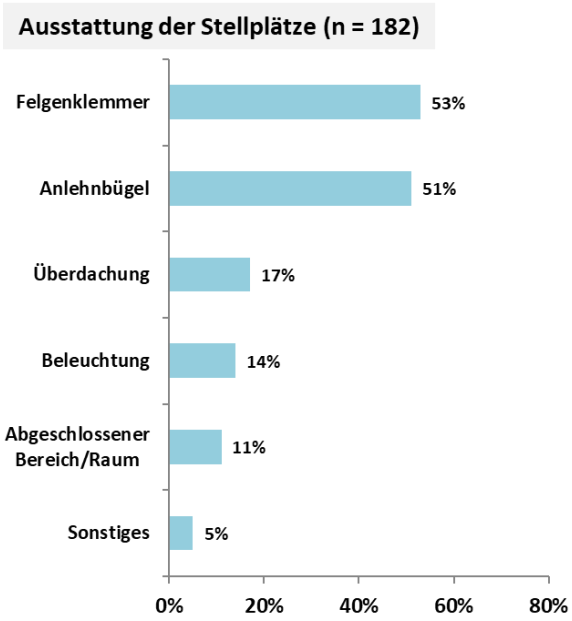

Abbildung 23: Ergebnis Frage: Wie ist die Ausstattung der Fahrradstellplätze? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung)

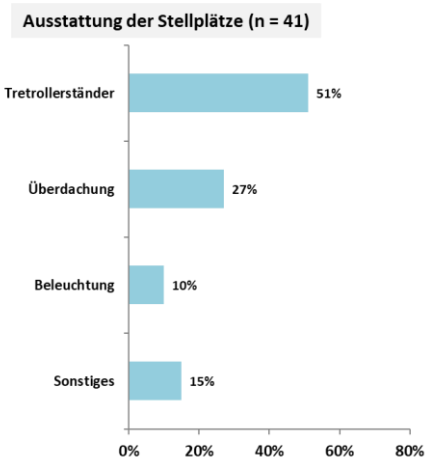

Abbildung 24: Ergebnis Frage: Wie ist die Ausstattung der Tretrollerstellplätze? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung)

Zusammenfassende Bewertung

Die Analyse zeigt, dass die Infrastruktur für Fahrräder im schulischen Umfeld deutlich besser ausgebaut ist als die für Tretroller. Sowohl in Bezug auf die Verfügbarkeit als auch auf Nutzung und Ausstattung schneiden Fahrradabstellplätze besser ab. Dennoch besteht auch hier erheblicher Verbesserungsbedarf, etwa hinsichtlich Witterungsschutz, Diebstahlsicherung und Beleuchtung.

Die geringe Ausstattung und Nutzung von Tretrollerstellplätzen steht im Widerspruch zur zunehmenden Bedeutung von Tretrollern, insbesondere im Grundschulbereich und mit Blick auf zukünftige Entwicklungen durch E-Tretroller. Um eine gleichwertige Nutzung beider Fahrzeugtypen zu ermöglichen, sollten Schulen gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Tretroller ergreifen.

Insgesamt verdeutlicht die Analyse, dass eine qualitätsvolle, wettergeschützte und sichere Abstellinfrastruktur ein wesentlicher Baustein für die Förderung aktiver Mobilitätsformen an Schulen ist – sowohl für das Fahrrad als auch für den Tretroller.

2.6 Einschätzung der Radkompetenz der Schüler:innen: Unterschiede nach Schulform

Die Einschätzung der Radfahrkompetenz wurde im Rahmen der Befragung durch die Schulen auf Basis von Alters- bzw. Bildungsstufen vorgenommen. Die Angaben basieren auf subjektiven Einschätzungen des Schulpersonals und beziehen sich auf die Frage, wie hoch der Anteil der Schülerinnen und Schüler ist, die sicher Fahrrad fahren können (vgl. Abbildungen 25–28).

Entwicklung der Radkompetenz im Grundschulalter

Die Ergebnisse zeigen, dass der Anteil der radfahrfähigen Kinder im Laufe der Grundschulzeit deutlich ansteigt. Während bei der Einschulung nur 3 % der Schulen angeben, dass 95–100 % der Kinder Fahrrad fahren können, liegt dieser Anteil nach der Fahrradausbildung bereits bei 50 %. Am Übergang in die 5. Klasse geben 53 % der Schulen an, dass nahezu alle Kinder sicher Rad fahren können. Diese Entwicklung unterstreicht die hohe Relevanz der schulischen Radfahrausbildung – insbesondere in der 4. Klasse – für den Kompetenzerwerb. Gleichzeitig zeigt sich, dass zu Beginn der Schulzeit viele Kinder noch keine ausreichende Radkompetenz aufweisen: 55 % der Schulen schätzen den Anteil fahrfähiger Kinder bei Einschulung auf unter 50 %.

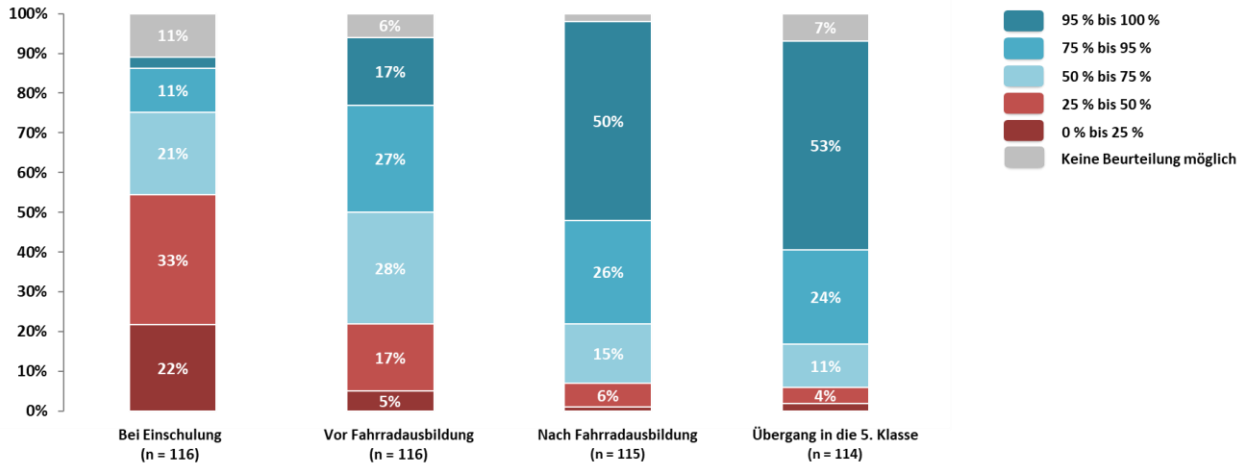

Abbildung 25: Ergebnis Frage: Wie hoch ist der Anteil der Schülerinnen und Schüler an Ihrer Schule, die Fahrrad fahren können? Bitte schätzen Sie. (Quelle: eigene Darstellung)

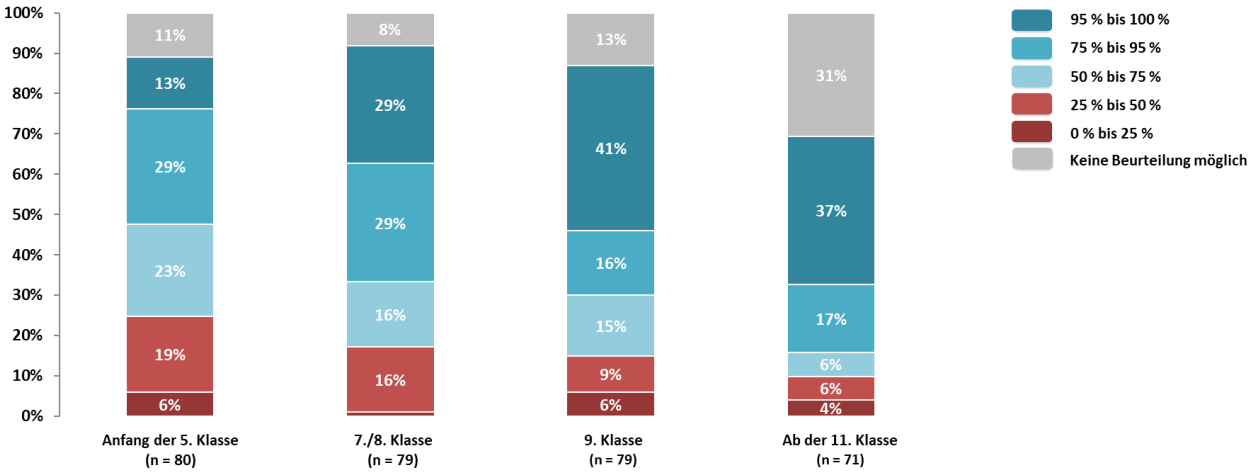

Abbildung 26: Ergebnis Frage: Wie hoch ist der Anteil der Schülerinnen und Schüler an Ihrer Schule, die Fahrrad fahren können? Bitte schätzen Sie. (Quelle: eigene Darstellung)

Entwicklung in der Sekundarstufe

In den weiterführenden Schulstufen zeigt sich eine allmähliche Stabilisierung der Radkompetenz, jedoch mit abnehmender Dynamik. In der 5. Klasse schätzen nur 13 % der weiterführenden Schulen, dass nahezu alle Schüler:innen (95–100 %) Rad fahren können. Diese Einschätzung steht in deutlichem Kontrast zur Selbsteinschätzung der Grundschulen, bei denen am Übergang in die 5. Klasse bereits 53 % angeben, dass nahezu alle Kinder sicher Rad fahren können. Dieser Unterschied deutet auf eine Diskrepanz in der Wahrnehmung zwischen den Schulformen hin: Während Grundschulen ihre Schüler:innen beim Verlassen der Schule mehrheitlich als radkompetent einstufen, wird diese Kompetenz in der aufnehmenden Schulform deutlich zurückhaltender eingeschätzt. Denkbar ist hier eine fehlende Anschlusskommunikation, ein verändertes Anspruchsniveau oder eine generell geringere Sichtbarkeit des Fahrradverhaltens in weiterführenden Schulen.

In den Klassenstufen 7/8 steigt dieser Anteil auf 29 %, in der 9. Klasse auf 41 % und erreicht ab der 11. Klasse einen Wert von 37 %. Auffällig ist jedoch der zunehmende Anteil an Schulen, die keine Einschätzung zur Radkompetenz vornehmen konnten: Während dies zu Beginn der 5. Klasse auf 11 % der Schulen zutrifft, steigt dieser Wert in der Sekundarstufe II auf 31 %. Dies deutet darauf hin, dass Radkompetenz in höheren Jahrgängen seltener thematisiert oder beobachtet wird.

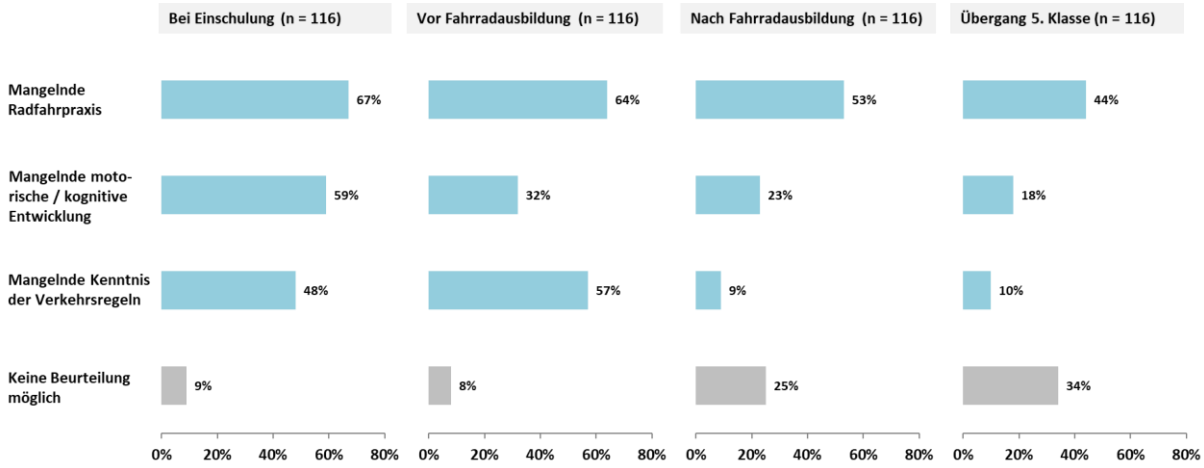

Abbildung 27: Frage nach Gründen für Mangelnde Radkompetenz an Grundschulen (Quelle: eigene Darstellung)

Wahrgenommene Gründe für mangelnde Radkompetenz

Ergänzend zur quantitativen Einschätzung wurden die Schulen gefragt, welche Gründe sie für eine möglicherweise unzureichende Radfahrkompetenz bei den Schüler:innen sehen. Die Ergebnisse zeigen ein klares Muster:
Im **Grundschulalter** (vgl. Abbildung 27) werden insbesondere mangelnde Radfahrpraxis und eine unzureichende motorische bzw. kognitive Entwicklung als Ursachen genannt. So geben 67 % der Schulen an, dass mangelnde Radfahrpraxis bereits bei Einschulung ein Grund für fehlende Kompetenz sei, gefolgt von 59 %, die auf entwicklungsbedingte Gründe verweisen. Die Bedeutung dieser Faktoren nimmt im Laufe der Grundschulzeit deutlich ab. Nach der Fahrradausbildung nennen nur noch 23 % motorische/kognitive Defizite und 53 % mangelnde Praxis als Ursache. Gleichzeitig steigt der Anteil der Schulen, die die Situation nicht mehr eindeutig beurteilen können – von 9 % bei Einschulung auf 34 % zum Übergang in die weiterführende Schule.
In der **Sekundarstufe** (vgl. Abbildung 28) setzt sich dieser Trend fort. Während mangelnde Radfahrpraxis zu Beginn der 5. Klasse noch von 56 % der Schulen als Ursache genannt wird, sinkt dieser Anteil bis zur 11. Klasse auf 17 %. Auch Verkehrsregelkenntnisse und motorisch-kognitive Defizite werden mit zunehmendem Alter immer seltener als Grund genannt. Auffällig ist hingegen der stetige Anstieg des Werts „kann ich nicht beurteilen“, der von 33 % in Klasse 5 auf 62 % in der Oberstufe steigt. Dies legt nahe, dass Radkompetenz in weiterführenden Schulen nicht nur weniger thematisiert, sondern auch deutlich seltener beobachtet oder systematisch erfasst wird.

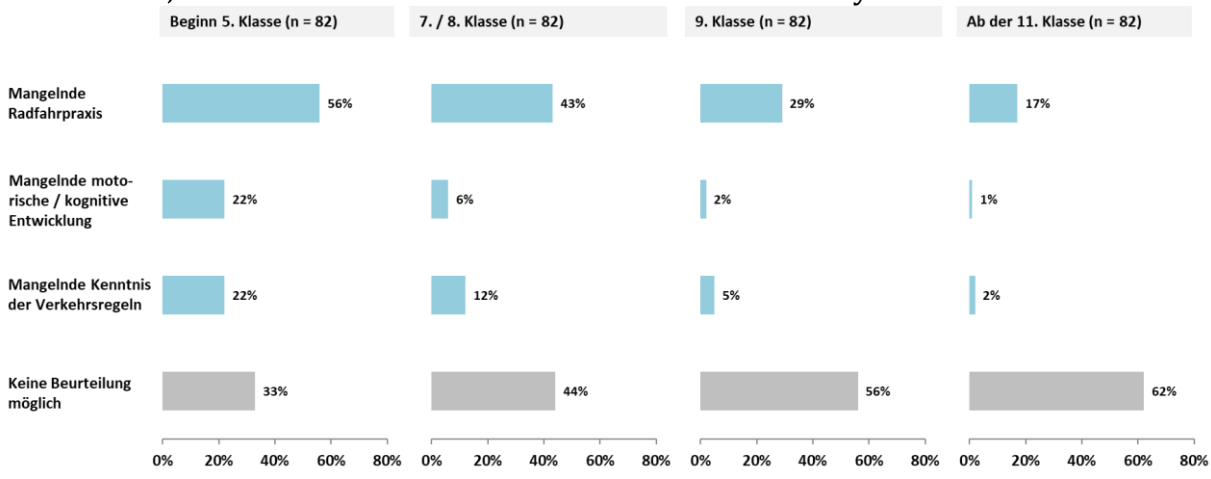

Abbildung 28: Frage nach Gründen für mangelnde Radfahrkompetenz an weiterführenden Schulen (Quelle: eigene Darstellung)

Zusammenfassende Bewertung

Die Ergebnisse machen deutlich, dass die Radkompetenz von Schüler:innen im Grundschulalter stark zunimmt und insbesondere durch die schulische Radfahrausbildung gefördert wird. In weiterführenden Schulen scheint das Thema hingegen weniger präsent zu sein – sowohl im Hinblick auf die tatsächliche Förderung als auch auf die Wahrnehmung durch das Schulpersonal. Mit zunehmendem Alter nimmt die Anzahl nicht einschätzbarer Fälle zu, was auf fehlende Routinen zur Beobachtung oder Bewertung hinweist. Als zentrale Gründe für mangelnde Radkompetenz werden in der Grundschule vor allem fehlende Praxis und entwicklungsbedingte Einschränkungen genannt, während in der Sekundarstufe diese Ursachen zunehmend an Bedeutung verlieren. Für die Weiterentwicklung von Programmen wie Deine Schule per Rad ergibt sich daraus die Empfehlung, auch in weiterführenden Schulen gezielte Maßnahmen zur Sichtbarmachung, Stärkung und Bewertung von Radkompetenz zu etablieren – insbesondere dort, wo schulische Mobilitätsbildung bislang kaum strukturell verankert ist.

2.7 Rahmenbedingungen für die Nutzung weiterer Verkehrsmittel auf dem Schulweg

Neben dem Fahrrad spielen auch andere Verkehrsmittel wie der Fußweg, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und das Auto eine zentrale Rolle im schulischen Mobilitätsverhalten. Die folgenden Abschnitte geben einen Überblick über die Rahmenbedingungen, die aus Sicht der Schulen die Nutzung dieser Verkehrsmittel beeinflussen. Die Ergebnisse basieren auf den Abbildungen 29 bis 33.

Bedingungen für das Zufußgehen

Die Bewertung der Fußwege im Schulumfeld fällt gemischt aus. Die Gehwegbreite sowie die generelle Sicherheit der Wege werden von einem Großteil der Schulen positiv eingeschätzt. Gleichzeitig bewerten jedoch 25 % (Gehwegbreite) und 26 % (Wegesicherheit) diese Aspekte als unzureichend. Noch kritischer wird die Situation bei den Überquerungsmöglichkeiten sowie bei Behinderungen auf den Gehwegen eingeschätzt: Hier liegen die Anteile negativer Bewertungen nochmals höher. Diese Ergebnisse zeigen, dass es trotz positiver Tendenzen weiterhin Handlungsbedarf zur Erhöhung der Sicherheit und Barrierefreiheit im Fußwegenetz rund um Schulen gibt (siehe Abbildung 29).

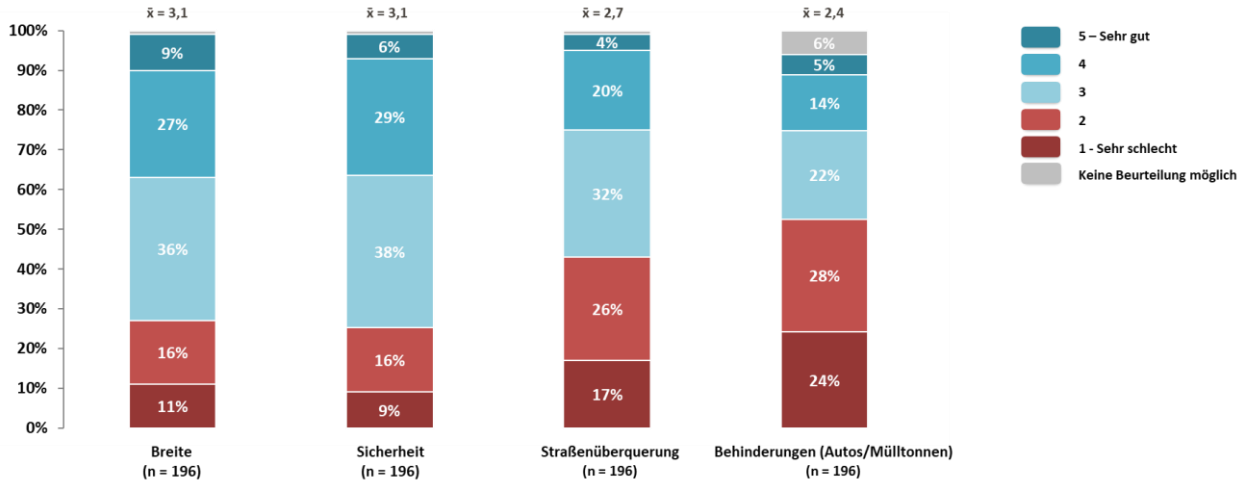

Abbildung 29: Ergebnis Frage: Wie bewerten Sie die Situation für das Zufußgehen im Schulumfeld? (Quelle: eigene Darstellung)

Erreichbarkeit und Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen

Die Erreichbarkeit von Haltestellen wird von den Schulen überwiegend als gegeben eingeschätzt – in den meisten Fällen befinden sich Haltestellen in fußläufiger Entfernung zur Schule (siehe Abbildung 30). Kritischer fällt jedoch die Bewertung der Haltestellenausstattung aus: fehlende Überdachungen, Sitzmöglichkeiten oder sichere Querungen werden häufig bemängelt. Die Ausstattung wird als nicht durchgehend nutzungsfreundlich wahrgenommen.
Bei der Anbindung an Verkehrsmittel zeigt sich, dass Busverbindungen den Regelfall darstellen. Dagegen sind S- und U-Bahnen sowie Regionalzüge nur eingeschränkt verfügbar. Auch spezielle Schulbusse stehen nur einem Teil der Schüler:innen zur Verfügung. Die Abdeckung des Schulwegs durch den ÖPNV ist somit stark vom Standort abhängig (siehe Abbildung 31).

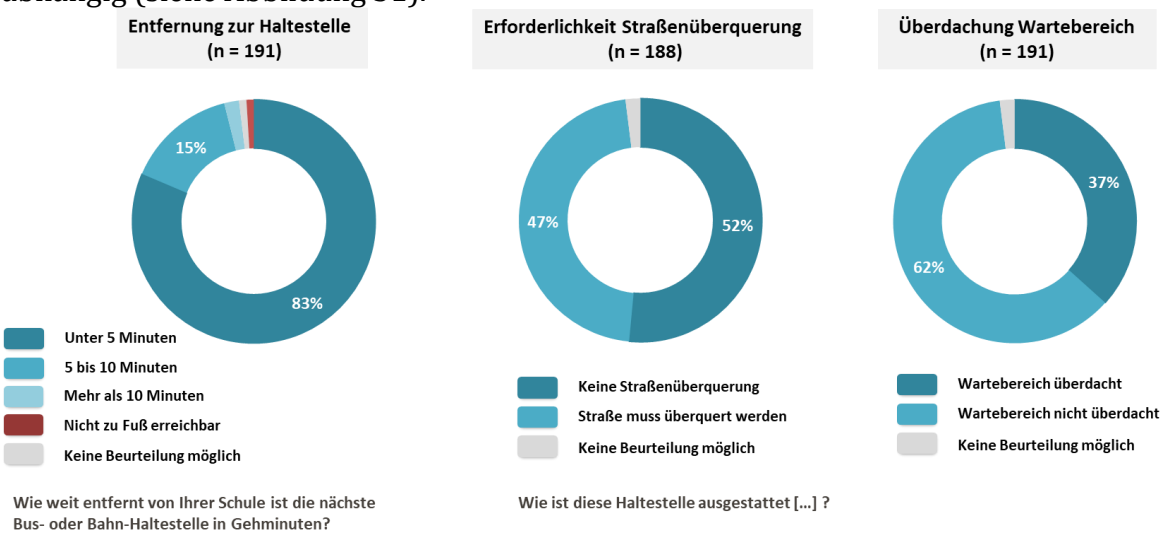

Abbildung 30: Ergebnis Fragen zur Erreichbarkeit und Ausstattung der ÖPNV-Haltestelle (Quelle: eigene Darstellung)

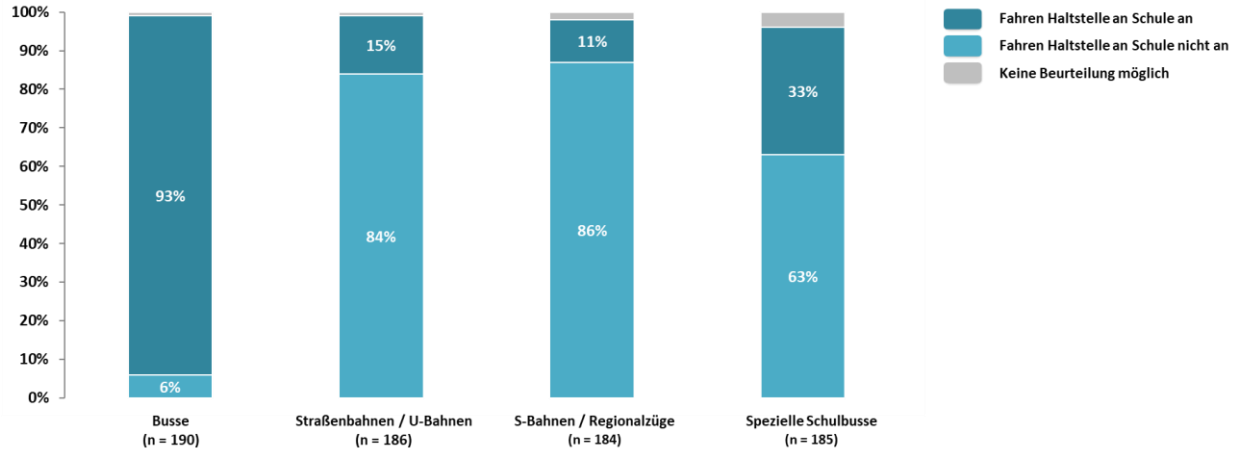

Abbildung 31: Ergebnis Frage: Wie ist diese Haltestelle ausgestattet und welches Fahrplanangebot gibt es dort? (Quelle: eigene Darstellung)

Fahrplanabstimmung mit Schulzeiten

Ein häufig genanntes Problem ist die mangelhafte Abstimmung des ÖPNV-Fahrplans mit den Schulzeiten. Während die Fahrten zum Unterrichtsbeginn mehrheitlich als passend bewertet werden, ergibt sich zum Unterrichtsende häufig eine Wartezeit. Dies stellt insbesondere für jüngere Schüler:innen eine Belastung dar und kann die Attraktivität des ÖPNV als Verkehrsmittel für den Schulweg reduzieren (siehe Abbildung 32).

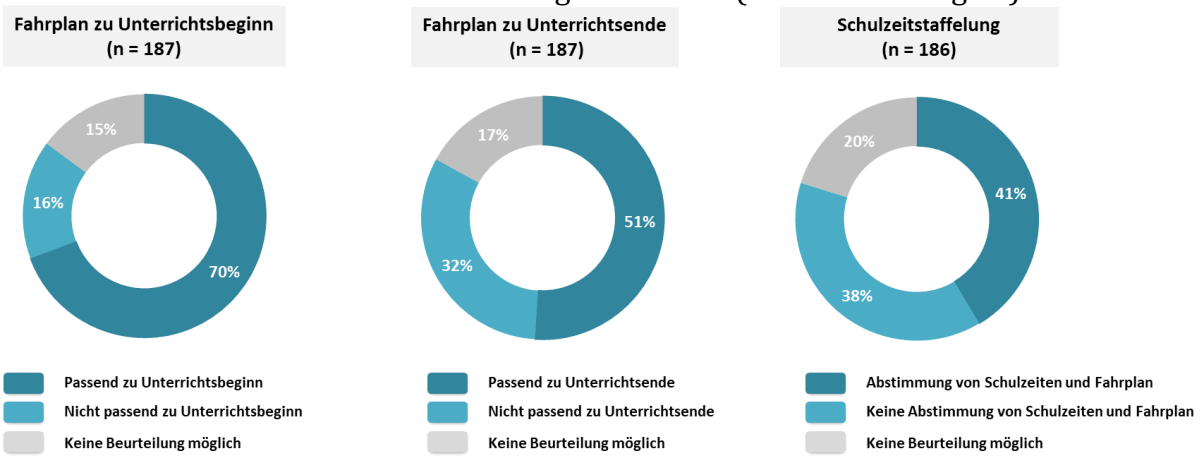

Abbildung 32: Ergebnis Frage: Wie ist diese Haltestelle ausgestattet und welches Fahrplanangebot gibt es dort? (Quelle: eigene Darstellung)

Regelung des Autoverkehrs im Schulumfeld

Die Verkehrslenkung im Umfeld der Schulen ist uneinheitlich organisiert. Halteverbote und Elternhaltestellen werden vergleichsweise häufig eingesetzt. Seltener kommen jedoch zeitlich begrenzte Straßensperrungen (z. B. zu Schulbeginn und -ende) oder Stellplätze für Fahrgemeinschaften zum Einsatz. Dies weist auf ein ungenutztes Potenzial zur Verkehrsberuhigung und Sicherheitserhöhung im Schulumfeld hin (siehe Abbildung 33).

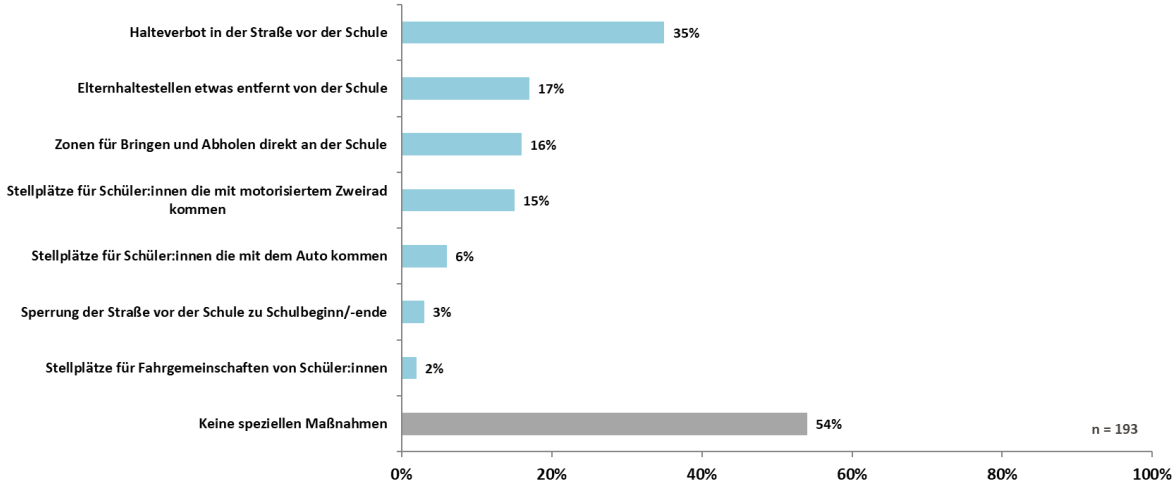

Abbildung 33: Ergebnis Frage: Durch welche der folgenden Maßnahmen wird der Autoverkehr im Umfeld Ihrer Schule geregelt? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung)

Zusammenfassende Bewertung

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass die grundsätzliche Erreichbarkeit des ÖPNV im schulischen Umfeld an den meisten Standorten gewährleistet ist. Gleichzeitig bestehen qualitative Defizite bei Ausstattung und Fahrplanabstimmung, insbesondere nach Schulschluss. Auch im Bereich des Fußverkehrs sind punktuelle Verbesserungen notwendig, etwa hinsichtlich sicherer Querungsmöglichkeiten und freier Gehwege. Die Verkehrsregelung für den Autoverkehr zeigt eine große Bandbreite an Umsetzungsformen – gezielte Maßnahmen wie Elternhaltestellen und temporäre Sperrungen könnten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gezielter eingesetzt werden.
Für die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen am Schulstandort ist daher nicht nur die infrastrukturelle Ausstattung entscheidend, sondern auch die organisationale und verkehrsplanerische Integration der verschiedenen Verkehrsmittel in ein kohärentes Gesamtkonzept.

2.8 Aktivitäten und Maßnahmen zur Verkehrserziehung: Umsetzung an Schulen

Die Befragung zeigt, dass viele Schulen bereits Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität und Verkehrssicherheit ergreifen. Gleichzeitig bestehen in mehreren Bereichen erkennbare Umsetzungsdefizite. Die folgenden Abschnitte geben einen Überblick über verbreitete Maßnahmen, bestehende Strukturen und Kooperationsbeziehungen an den Schulen. Grundlage der Auswertung sind die Abbildungen 34 bis 42.

Verankerung und strukturelle Umsetzung

Ein wesentlicher Teil der Schulen hat Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung strukturell verankert: 43 % der Schulen haben entsprechende Inhalte im Schulprogramm festgehalten, weitere 27 % planen dies. 48 % der Schulen verfügen über eine:n Beauftragte:n für Mobilitätsbildung. Dagegen ist die Verbreitung von Schulmobilitätsplänen nach wie vor gering: Nur 19 % der Schulen verfügen über einen solchen Plan, während 28 % diesen anstreben und 53 % keine Planung diesbezüglich haben. Auch das Teilzertifikat „Verkehr und Mobilität“ des Kultusministeriums wird bisher nur von 11 % der Schulen geführt (siehe Abbildung 34).

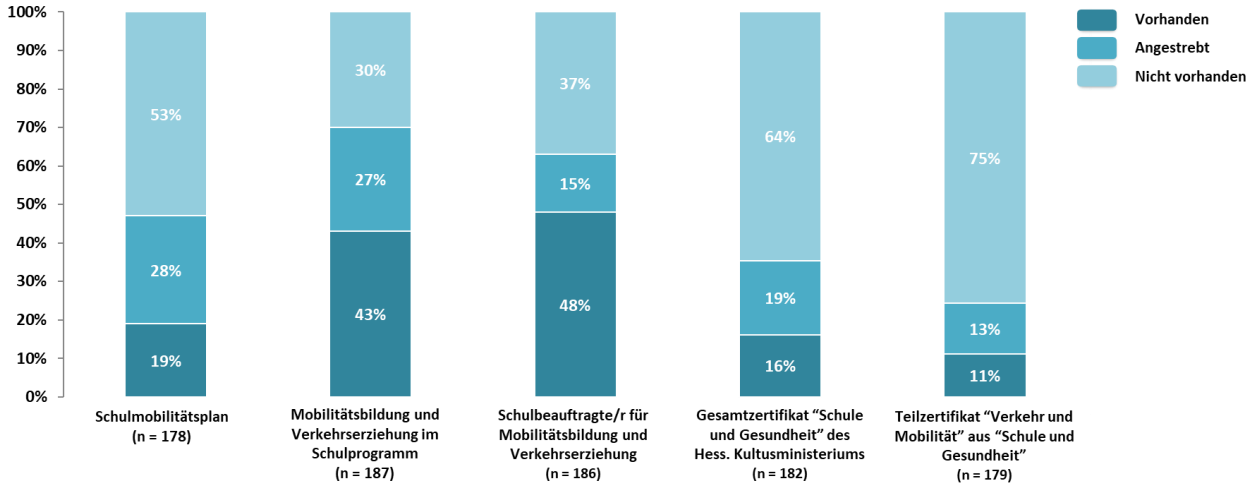

Abbildung 34: Ergebnis Frage: Welche der folgenden Aktivitäten oder Maßnahmen führen Sie bereits durch bzw. planen Sie? (Quelle: eigene Darstellung)

Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Schulwege

Gehgemeinschaften sind mit 49 % am weitesten verbreitet, während Radfahrgemeinschaften (24 %) und Fahrgemeinschaften mit dem Auto (27 %) seltener vorkommen. Bikeschool-Konzepte nach dem Vorbild von Bikepool e.V. sind bisher nur an 10 % der Schulen umgesetzt. Dagegen sind Informationsangebote für Eltern zu Mobilitätsfragen mit 59 % vergleichsweise stark etabliert. Diese Maßnahmen zeigen sowohl das Engagement vieler Schulen als auch ungenutzte Potenziale (siehe Abbildung 35).

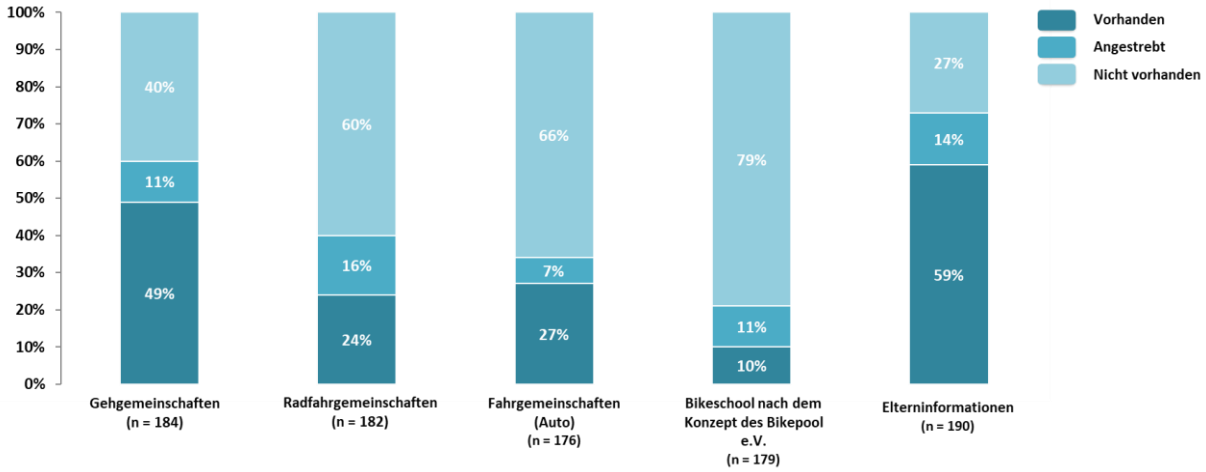

Abbildung 35: Ergebnis Frage: Welche der folgenden Aktivitäten oder Maßnahmen führen Sie bereits durch bzw. planen Sie? (Quelle: eigene Darstellung)

Verkehrserziehung und Prüfungen

Die Radfahrprüfung ist fast flächendeckend an 93 % der Schulen in der 4. Klasse etabliert, nur 13 % der Schulen führen sie bereits in der 3. Klasse durch. Eine Regelung zur Durchführung der Prüfung liegt an 52 % der Schulen vor. Damit ist die Radfahrprüfung zwar etabliert, die strukturelle Absicherung jedoch noch nicht überall gewährleistet (siehe Abbildung 36).

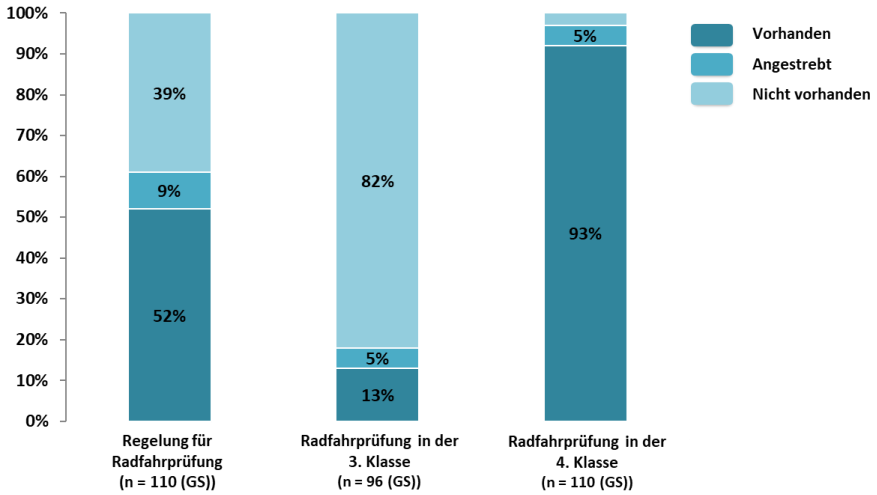

Abbildung 36: Ergebnis Frage: Welche der folgenden Aktivitäten oder Maßnahmen führen Sie bereits durch bzw. planen Sie? (Quelle: eigene Darstellung)

Unterstützung auf dem Schulweg

Laufgemeinschaften existieren an 22 % der Grundschulen. Radfahrgemeinschaften sind selten: 4 % der Grundschulen und 7 % der weiterführenden Schulen geben an, solche Gruppen zu haben. Schulwegpläne sind mit 38 % an Grundschulen und 14 % an weiterführenden Schulen verbreitet. Der Schülerradroutenplaner ist an 21 % der Schulen bekannt (siehe Abbildung 37).

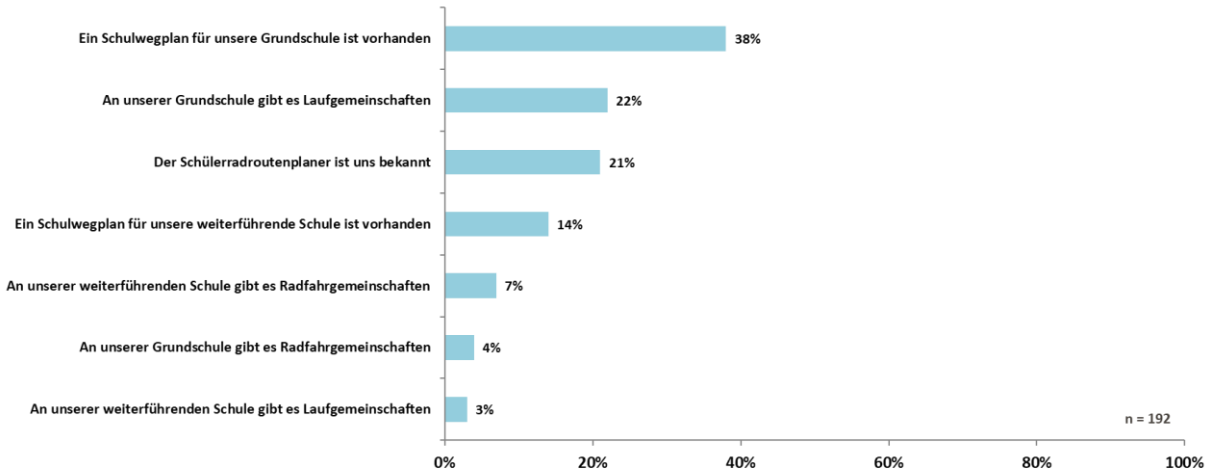

Abbildung 37: Ergebnis Frage: Für Schulen gibt es mehrere Möglichkeiten, Schülerinnen und Schüler bzw. deren Eltern dabei zu unterstützen, den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Welche der folgenden Aktivitäten oder Maßnahmen finden an der Schule statt? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung)

Die meisten Schulwegpläne sind in den letzten Jahren entstanden: In Grundschulen stammen 25 Pläne aus 2021, in weiterführenden Schulen wurden 37 % im selben Jahr erstellt. Nur 11 % der Pläne datieren vor 2016 (siehe Abbildung 38).

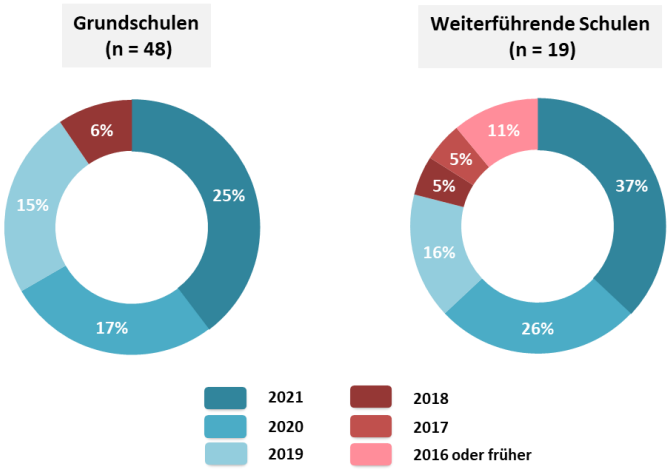

Abbildung 38: Ergebnis Frage: Bitte geben Sie das Jahr der Erstellung [des Schulwegplans] an. (Quelle: eigene Darstellung)

Inhaltlich legen Schulwegpläne den Fokus vor allem auf sichere Fußwege und Querungsstellen. In 89 % der Grundschulen werden Eltern gebeten, ihre Kinder nicht mit dem Auto zu bringen. Sichere Radwege (13 %) und Treffpunkte für Radfahrgemeinschaften (1 %) werden hingegen nur selten berücksichtigt. In weiterführenden Schulen liegt der Fokus etwas stärker auf Radverkehr: 77 % enthalten sichere Radwege, 4 % Treffpunkte für Radfahrgemeinschaften (siehe Abbildungen 39 und 40).

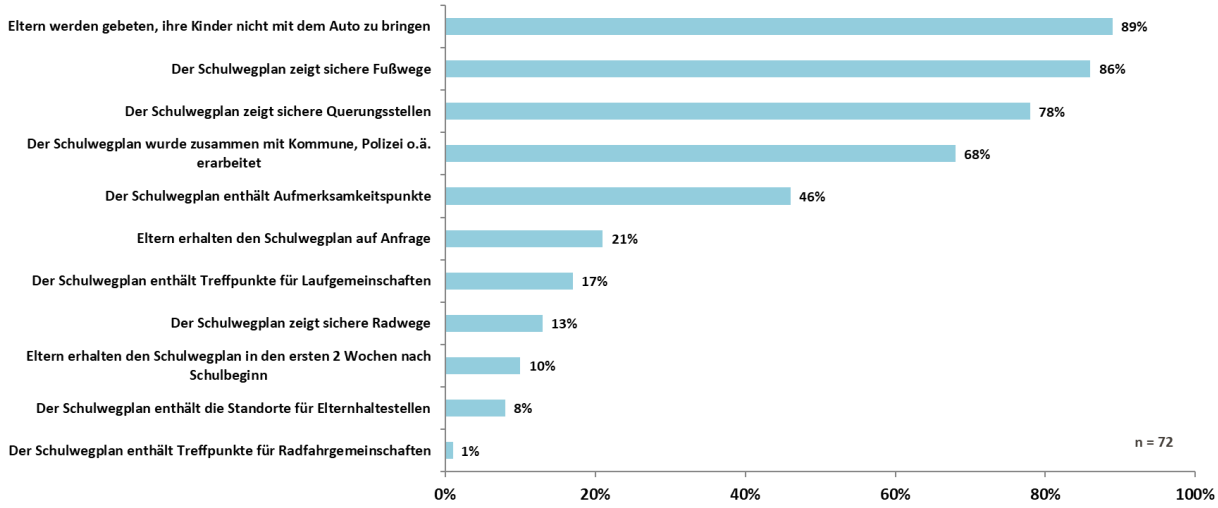

Abbildung 39: Ergebnis: Organisation Schulwegplan Grundschule (Quelle: eigene Darstellung)

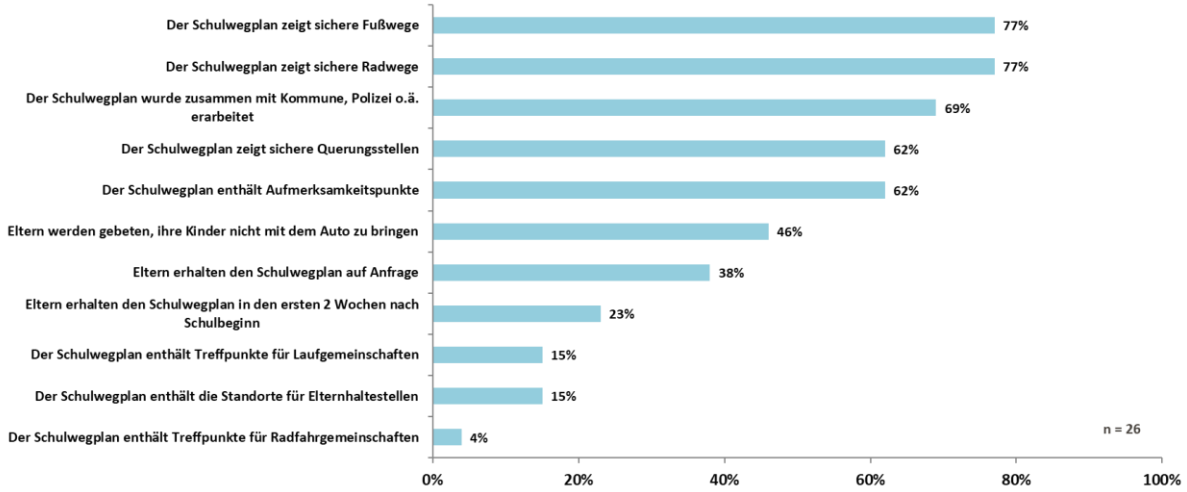

Abbildung 40: Ergebnis: Organisation Schulwegplan weiterführende Schule (Quelle: eigene Darstellung)

Verkehrsmitteltrainings und Aktionen

Aktionen zur Förderung des Zufußgehens finden an 34 % der Schulen statt. Programme zur Förderung des Radfahrens (26 %) oder Tretrollerfahrens (24 %) sind weniger verbreitet. Bus- und Bahntrainings werden nur an 7 % der Schulen durchgeführt. Insgesamt besteht bei den verkehrsmittelbezogenen Trainings erheblicher Ausbaubedarf (siehe Abbildung 41).

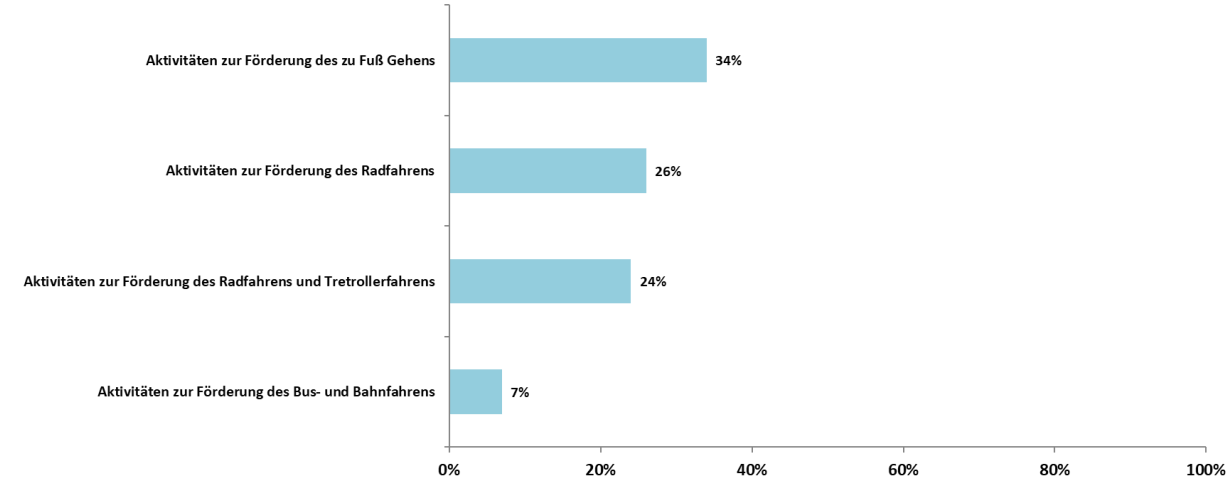

Abbildung 41: Ergebnis Frage: Welche Verkehrsmitteltrainings und Projekte, Aktionen und Wettbewerbe finden an Ihrer Schule statt? (Mehrfachnennungen) (Quelle: eigene Darstellung)

Kooperation mit externen Akteuren

29 % der Schulen pflegen regelmäßigen Austausch mit externen Partnern im Bereich Schulmobilität, weitere 14 % planen diesen, während 56 % keine entsprechende Kooperation angeben. Kooperationen bestehen insbesondere mit Polizei (59 %), Jugendverkehrsschule (49 %) und Stadtschulämtern (43 %). Eine Zusammenarbeit mit dem RMV (14 %), dem ADFC (11 %) oder dem VCD (1 %) ist hingegen deutlich seltener (siehe Abbildung 42).

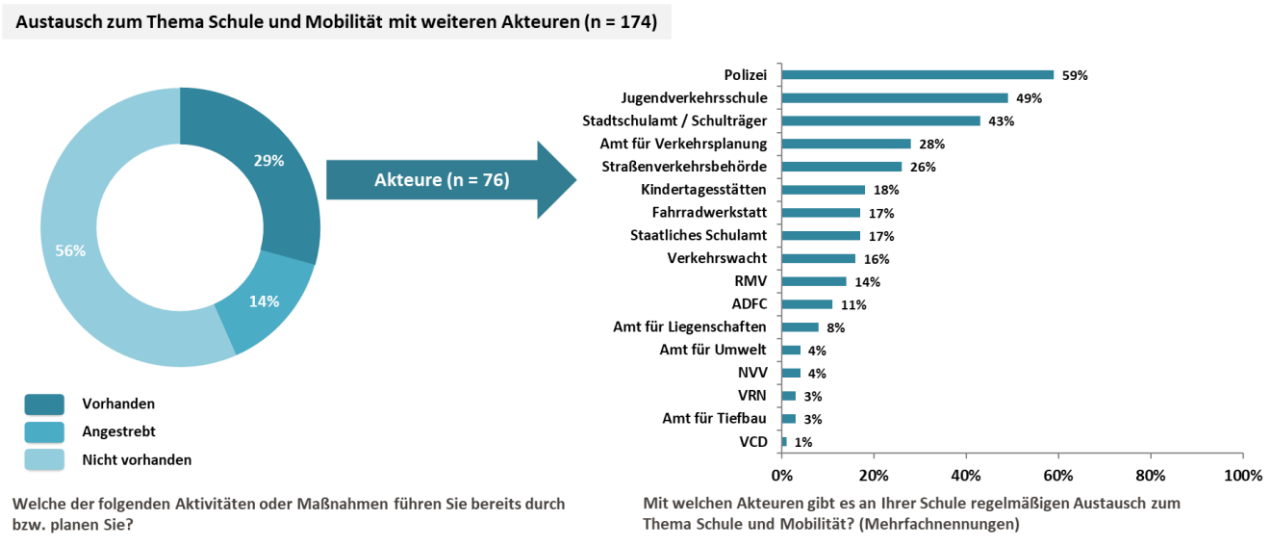

Abbildung 42: Ergebnis Zusammenarbeit mit anderen Akteurinnen und Akteure (Quelle: eigene Darstellung)

Zusammenfassende Bewertung

Die Auswertung zeigt, dass viele Schulen bereits aktiv Maßnahmen zur Verkehrserziehung und Mobilitätsförderung umsetzen oder planen. Besonders hervorzuheben sind Informationsangebote für Eltern und die flächendeckend durchgeführte Radfahrausbildung. Gleichzeitig bestehen strukturelle Lücken, insbesondere bei der Verankerung im Schulprogramm, der Benennung von Mobilitätsbeauftragten und der Erstellung von Schulwegplänen.

Trotz verpflichtender Vorgaben gemäß Erlasslage verfügen über die Hälfte der befragten Schulen nicht über eine:n Mobilitätsbeauftragte:n, und 62 % der Grundschulen haben keinen Schulwegplan. Diese Lücken deuten darauf hin, dass viele Schulen stärkere Unterstützung und personelle Ressourcen benötigen, um ihre Aufgaben im Bereich der schulischen Mobilität zu erfüllen.

Das Beispiel des Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement zeigt, dass externe Hilfestellung – etwa bei der Erstellung von Schulwegplänen – wirkungsvoll ist, jedoch noch nicht flächendeckend in Anspruch genommen wird. Ebenso bietet das Bikeschool-Konzept gute Ansätze, die bislang jedoch nur punktuell umgesetzt sind.

Auch die Kooperation mit externen Akteuren ist vielerorts ausbaufähig. Damit Mobilitätsbildung dauerhaft und wirksam in Schulen verankert werden kann, sind neben schulischen Strukturen auch stabile Partnerschaften mit Polizei, Verkehrsbehörden, Schulträgern und Zivilgesellschaft erforderlich – verbunden mit ausreichender personeller Ausstattung auf allen Ebenen.

3. Analyse und Interpretation der Ergebnisse

Die Befragung umfasste eine breite Palette von Schulen unterschiedlicher Schularten und Größen, die geografisch über das gesamte Bundesland Hessen verteilt sind. Diese Vielfalt ermöglicht eine umfassende Analyse der Radnutzung unter verschiedenen Rahmenbedingungen. Die Mehrheit der befragten Schulen befindet sich in öffentlicher Trägerschaft und ist überwiegend in Mittel- und Kleinstädten angesiedelt, was wichtige Implikationen für die Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg hat.

Ein signifikanter Anteil der Schülerinnen und Schüler nutzt das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel für den Schulweg, wobei deutliche Unterschiede zwischen den Schulformen und Regionen bestehen. Die Analyse zeigt, dass insbesondere weiterführende Schulen eine höhere Radnutzungsrate aufweisen als Grundschulen, was sich hauptsächlich durch unterschiedliche Einzugsbereiche sowie das Alter der Schülerschaft erklären lässt. Zudem beeinflussen infrastrukturelle Faktoren wie die Verfügbarkeit sicherer Radwege sowie soziale Aspekte, etwa das Mobilitätsverhalten im familiären Umfeld, die Wahl des Verkehrsmittels. Darüber hinaus lässt sich vermuten, dass viele Schülerinnen und Schüler bereits für das Thema nachhaltige Mobilität sensibilisiert wurden und dem Fahrrad als umweltfreundlicher Alternative zum motorisierten Individualverkehr eine besondere Bedeutung beimessen.

Die Bewertung des Schulumfeldes macht deutlich, dass die wahrgenommene Sicherheit und Attraktivität des Schulweges entscheidende Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrads durch Schülerinnen und Schüler darstellen. Ein weiterer zentraler Aspekt ist die Verfügbarkeit und Qualität von Fahrradabstellmöglichkeiten. Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass Schulen mit modernen, sicheren und ausreichend dimensionierten Abstellanlagen eine höhere Zufriedenheit und eine intensivere Nutzung des Fahrrads verzeichnen. Dennoch besteht an vielen Schulen weiterhin ein deutlicher Verbesserungsbedarf – insbesondere im Hinblick auf die Anzahl sowie die Sicherheit und Witterungsbeständigkeit der vorhandenen Stellplätze.
Die Einschätzung der Radkompetenz der Schülerinnen und Schüler unterscheidet sich je nach Altersstufe. Während Grundschüler:innen häufig an Verkehrserziehungs-maßnahmen teilnehmen, verfügen ältere Schüler:innen meist bereits über fortgeschrittene Fähigkeiten.

Neben dem Fahrrad spielen auch andere Verkehrsmittel eine wichtige Rolle im Schulwegverhalten. Öffentliche Verkehrsmittel werden vor allem von Schüler:innen weiterführender Schulen genutzt, während jüngere Kinder häufiger zu Fuß zur Schule gehen. Die Rahmenbedingungen für diese Alternativen, wie der Einzugsbereich, das das Alter aber auch die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs oder sichere Fußwege, beeinflussen maßgeblich die Verkehrsmittelwahl.

Die Befragung zeigt zudem, dass zahlreiche Schulen bereits Maßnahmen zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung umsetzen oder diese planen. Dazu gehören etwa die Verankerung der Mobilitätsbildung im Schulprogramm, die Einrichtung von Schulmobilitätsbeauftragten oder die Entwicklung von Schulwegplänen. Insbesondere Schulwegpläne werden als wichtige Orientierungshilfe für Schülerinnen und Schüler sowie Eltern angesehen. Die Umsetzung der Pflichtaufgaben aus dem hessischen Erlass

„Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung durch Schulen und Polizei“ stellt viele Schulen vor große Herausforderungen.

Schließlich wurde auch der Austausch mit externen Akteurinnen und Akteuren untersucht. Zwar geben einige Schulen an, mit kommunalen Behörden, der Polizei oder anderen Institutionen regelmäßig zusammenzuarbeiten, doch insgesamt besteht hier noch erheblicher Handlungsbedarf. Eine stärkere Vernetzung könnte dazu beitragen, gemeinsam und ohne externe Unterstützung Handlungsbedarfe entlang der Schulwege und in der Verkehrserziehung zu identifizieren, entsprechende Maßnahmen zu entwickeln und so die Sicherheit auf dem Schulweg nachhaltig zu verbessern.
Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass gezielte Maßnahmen und eine gute Infrastruktur wesentliche Voraussetzungen für eine hohe Radnutzungsrate sind. Gleichzeitig wird deutlich, dass weitere Unterstützung und Investitionen erforderlich sind, um die Schulmobilität insgesamt sicherer und nachhaltiger zu gestalten.

4. Schlussfolgerungen und Einordnung in Deine Schule per Rad

Die Ergebnisse der hessenweiten Schulbefragung liefern wertvolle Erkenntnisse zur aktuellen Situation des schulischen Radverkehrs und der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung. Trotz einiger methodischer Einschränkungen bietet die Befragung eine fundierte Basis für die Weiterentwicklung des Projekts Deine Schule per Rad.

Ein zentrales Ergebnis der Analyse ist, dass die Rahmenbedingungen für das Radfahren an Schulen stark variieren. Während einige Schulen bereits gut ausgebaute Infrastrukturen und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung implementiert haben, besteht an vielen anderen Schulen noch deutlicher Handlungsbedarf. Die Befragung zeigt zudem, dass die Sicherheit des Schulweges sowie die Qualität der Abstellmöglichkeiten entscheidende Faktoren für die Nutzung des Fahrrads sind. Schulen mit gut strukturierten Maßnahmen und Kooperationen mit externen Akteuren weisen tendenziell höhere Radnutzungsraten auf.

Für die Weiterentwicklung des Projekts DSPR ergeben sich daraus mehrere Ansatzpunkte. Zum einen wird deutlich, dass Schulen gezielte Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen benötigen. Die im Rahmen von DSPR entwickelten Instrumente – insbesondere der Anwendungsleitfaden und das Tool zur Maßnahmenpriorisierung – können dabei helfen, Schulen individuell abgestimmte Lösungen bereitzustellen. Zum anderen sollte eine verstärkte Zusammenarbeit mit Kommunen und anderen relevanten Akteuren angestrebt werden, um infrastrukturelle Verbesserungen wie sichere Radwege und geeignete Abstellanlagen zu fördern.

Gleichzeitig weist die Befragung einige methodische Schwächen auf, die bei der Interpretation der Ergebnisse berücksichtigt werden müssen. So wäre eine genauere Einordnung der Ergebnisse nach der geografischen Lage der Schulen für eine differenzierte Analyse hilfreich gewesen. Darüber hinaus waren einige Fragen und Antwortskalen nicht präzise genug formuliert, was die Vergleichbarkeit und Tiefe der Aussagen einschränkt.

Ein weiterer zentraler Punkt betrifft die Aussagekraft der Antworten, insbesondere im Hinblick auf die Gründe, warum Schülerinnen und Schüler das Fahrrad nutzen oder nicht nutzen. Diese Einschätzungen basieren auf der subjektiven Wahrnehmung des ausfüllenden Schulpersonals und spiegeln nicht zwangsläufig die tatsächlichen Beweggründe der Schüler:innen wider. Um belastbare Aussagen hierzu treffen zu können, wäre eine ausführlichere Erhebung direkt mit den Schülerinnen und Schülern an den teilnehmenden Schulen notwendig gewesen. Da es sich bei der Schulbefragung jedoch um eine erste, überblicksartige Analyse zur Erfassung eines landesweiten Querschnitts handelt, wurde auf eine derart vertiefende Untersuchung bewusst verzichtet.

Trotz dieser Einschränkungen bietet die Schulbefragung wertvolle Erkenntnisse für die Weiterarbeit im Projekt. Sie zeigt zentrale Handlungsschwerpunkte auf und bildet eine solide Grundlage für die Entwicklung und Anwendung des „Deine Schule per Rad“-Instrumentariums. Für zukünftige Erhebungen kann die Methodik weiter verfeinert und

auf spezifischere Fragestellungen zugeschnitten werden, um ein noch differenzierteres Bild schulischer Mobilität zu erhalten.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass gezielte Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs an Schulen sowohl auf infrastruktureller als auch auf organisatorischer Ebene erforderlich sind. Die Befragungsergebnisse unterstreichen die Relevanz des Projekts DSPR und verdeutlichen, dass durch eine systematische Unterstützung der Schulen die schulische Mobilität nachhaltiger, sicherer und attraktiver gestaltet werden kann.

5. Anhang Fragebogen Schulabfrage