Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

Hochschule RheinMain
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

DEINE SCHULE PER RAD

DEINE SCHULE PER RAD

Teilbericht 4
Querauswertung hessische Schulmobilitätspläne

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

Elias Kändler M. Sc. (ivm GmbH)
Jörg Planner M. Eng. (Hochschule RheinMain / 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.

Die Autor*innen danken Silas Dieffenbach, Jonathan Langhagen und Lenja Albrecht für Ihre Unterstützung.

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. Einführung und Vorhabenbeschreibung 1
2. SMP-Querauswertung 3
3. Analyse und Interpretation der SMP-Querauswertung 12
4. Schlussfolgerungen und Einordnung in Deine Schule per Rad 14
Literatur- und Quellenverzeichnis 15

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umsetzungsstand der Maßnahmen zum Erstellungszeitpunkt der jeweiligen SMPs (Quelle: eigene Darstellung) 3
Abbildung 2: Verteilung der ausgewerteten SMPs auf die Kreise und kreisfreien Städte in Hessen (Quelle: eigene Darstellung) 4
Abbildung 3: Anteil der Maßnahmen pro Handlungsfeld (Quelle: eigene Darstellung) 4
Abbildung 4: Anteil der Maßnahmen pro Schulstufe (Quelle: eigene Darstellung) 5
Abbildung 5: Anteil der Maßnahmen pro Zielfeld (Quelle: eigene Darstellung) 5
Abbildung 6: Umsetzungsstand der Maßnahmen zum Erstellungszeitpunkt der jeweiligen SMPs (Quelle: eigene Darstellung) 6
Abbildung 7: Anteil der Maßnahmen pro Zielgruppe (Quelle: eigene Darstellung) 6
Abbildung 8: Anteil der Maßnahmen pro Zuständige (Quelle: eigene Darstellung) 7
Abbildung 9: Anteil der Maßnahmen pro Handlungsfelder je Schulträger (Quelle: eigene Darstellung) 7
Abbildung 10: Anteil der Maßnahmen pro Handlungsfelder je Schulstufe (Quelle: eigene Darstellung) 8
Abbildung 11: Anteil der Maßnahmen pro Umsetzungshorizont je Kooperationsart (Quelle: eigene Darstellung) 8
Abbildung 12: Anteil der Fahrradmaßnahmen* pro Maßnahmenkategorie je Schulträger (Quelle: eigene Darstellung) 9
Abbildung 13: Aufteilung der Fahrradmaßnahmen* pro Maßnahmenkategorie (Quelle: eigene Darstellung) 10

1. Einführung und Vorhabenbeschreibung

Das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Schulweg stellt nicht nur ein umweltfreundliches Verkehrsmittel dar, sondern leistet zugleich einen wesentlichen Beitrag zur Förderung körperlicher Aktivität und zur Stärkung der Selbstständigkeit von Schülerinnen und Schülern. Vor diesem Hintergrund verfolgt das Forschungsprojekt Deine Schule per Rad das Ziel, Schulen bedarfsgerecht bei der Förderung des Radverkehrs zu unterstützen – unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Rahmenbedingungen und individuellen Anforderungen.

Im Zuge des Projekts wurde ein umfassendes Instrumentarium entwickelt, das Schulen dazu befähigen soll, eigenständig und zielgerichtet Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu planen und umzusetzen. Dieses besteht aus einem praxisorientierten Anwendungsleitfaden, einem Tool zur Priorisierung von Maßnahmen sowie aus Maßnahmensteckbriefen und ist in die schulischen Prozesse des Mobilitätsmanagements integrierbar.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse der Querauswertung der Schulmobilitätspläne (SMP), die im Rahmen der ersten Projektphase (*Grundlagenermittlung*) durchgeführt wurde. Ziel dieser Analyse war es, einen umfassenden Überblick über den Status quo des schulischen Mobilitätsmanagements in Hessen zu gewinnen. Im Zentrum stehen hierbei die von der ivm GmbH – in ihrer Funktion als Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement – erstellten Schulmobilitätspläne, die hessenweit im Rahmen des Bausteins *Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Besser zur Schule“* für interessierte Schulen entwickelt werden.

Hintergrund dieser Initiative ist ein vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum entwickeltes landesweites Konzept zum schulischen Mobilitätsmanagement, das seit 2019 durch das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement (FZ-SMM) bei der ivm GmbH implementiert wird. Das Fachzentrum bietet allen hessischen Schulen und Kommunen seine sechs Bausteine als kostenlose Beratungs- und Serviceleistung an. Das Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Besser zur Schule“ stellt dabei das Kernstück für ein schulisches Mobilitätsmanagement dar. Zentrale Komponente ist das *Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Besser zur Schule“*, das Schulen, Schulträger und Kommunen bei der Entwicklung und Umsetzung integrierter Schulmobilitätspläne unterstützt. Ziel dieser verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätskonzepte ist es, durch Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Pädagogik und Kommunikation die selbstständige und nachhaltige Mobilität von Schülerinnen und Schülern zu fördern.

Langfristig zielt das Programm auf eine strukturelle Verankerung des schulischen Mobilitätsmanagements sowohl im Schulalltag als auch in den Verwaltungsprozessen der Kommunen ab. Darüber hinaus werden sämtliche beteiligten Akteursgruppen – darunter Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte, Schulträger sowie kommunale Verwaltungen – durch das Programm für die weitere Bearbeitung der Thematik vor Ort qualifiziert. Die Schulmobilitätspläne werden in Kooperation zwischen Schule, Schulträger, Kommune

und weiteren kommunalen Akteuren erarbeitet und gehen inhaltlich über herkömmliche Schulwegepläne hinaus.

Das Programm *„Besser zur Schule"* bietet drei abgestufte Beratungsangebote, die sich hinsichtlich der Beratungstiefe unterscheiden:

1. Eine qualifizierte Erstberatung einschließlich gemeinsamer Bewertung der verkehrlichen Rahmenbedingungen am Schulstandort (*Schulmobilitätsplan Basis*),
2. eine weiterführende Ausarbeitung eines Schulmobilitätsplans mit vertiefter Analyse der Mobilitätsverhältnisse am Standort,
3. sowie die umfassende Variante *Schulmobilitätsplan Plus*, die zusätzlich spezifische Analysen zur Mobilität der Schüler- und Elternschaft einbezieht.

Für die vorliegende Querauswertung wurden sämtliche SMPs analysiert, die seit der Einrichtung des Fachzentrums im Jahr 2019 bis einschließlich November 2023 abgeschlossen wurden. Alle Schulmobilitätspläne sowie die darin enthaltenen Maßnahmen wurden systematisch erfasst, kategorisiert und in einer Datenbank strukturiert aufbereitet. Zu jedem SMP wurden zentrale Kontextmerkmale wie Schulform, geographische Lage (Kreis/Stadt), Schülerzahl und weitere relevante Parameter dokumentiert. Die zugehörigen Maßnahmen wurden hinsichtlich Umsetzungshorizont, Zielgruppe sowie ihrer Zuordnung zu definierten Handlungs- und Zielfeldern systematisch klassifiziert. Anschließend erfolgte eine statistische Auswertung dieser Merkmale sowie eine Kreuzanalyse zur Identifikation signifikanter Zusammenhänge.

Ein besonderer analytischer Schwerpunkt lag – entsprechend dem Fokus des Projekts Deine Schule per Rad – auf dem Handlungsfeld *Fahrrad*. Die hierin enthaltenen Maßnahmen wurden einer vertieften Auswertung unterzogen.

Der Bericht ist wie folgt gegliedert: Kapitel 2 präsentiert die Ergebnisse der Querauswertung der SMPs, einschließlich der Verteilung der Maßnahmen auf die erfassten Kategorien, relevanter Ergebnisse der Kreuzanalysen sowie einer detaillierten Betrachtung der fahrradbezogenen Maßnahmen. Kapitel 3 widmet sich der Analyse und Interpretation dieser Ergebnisse und identifiziert zentrale Herausforderungen für die Umsetzung des schulischen Mobilitätsmanagements. In Kapitel 4 werden die Befunde in Bezug zum Projekt Deine Schule per Rad gesetzt und zentrale Implikationen für das weitere Vorgehen abgeleitet.

2. SMP-Querauswertung

Die vorliegende Auswertung basiert auf der Analyse von 62 Schulmobilitätsplänen (SMPs) aus dem Bundesland Hessen, die bis November 2023 im Rahmen des Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement abgeschlossen wurden. Insgesamt gibt es drei verschiedene Typen:

1. Schulmobilitätsplan (16 %)
2. Schulmobilitätsplan Basis (13 %)
3. Schulmobilitätsplan Plus (71 %)

In Abbildung 1 ist zu erkennen, dass die Mehrheit der Schulen auf den umfangreichen SMP Plus setzt, was auf den hohen Bedarf nach einer tiefergehenden Auseinandersetzung mit den lokalen Gegebenheiten hindeutet. Dies wird durch die zusätzlichen Analysen abgedeckt, die Teil eines SMPPlus-Prozesses sind. Die räumliche Verteilung in Abbildung 2 zeigt, dass große Unterschiede zwischen den Schulträgern bestehen. In 16 der 32 Gebietskörperschaften in Hessen, die eigenständige öffentliche Schulträger sind, wurden bis November 2023 SMPs erstellt. Beispielsweise kann der Hochtaunuskreis mit 18 die meisten bisher ausgewerteten SMPs vorweisen, gefolgt vom Lahn-Dill-Kreis mit 13 SMPs. Auch im Main-Taunus-Kreis, in Rüsselsheim und im Kreis Groß-Gerau wurden bereits einige SMPs erstellt.

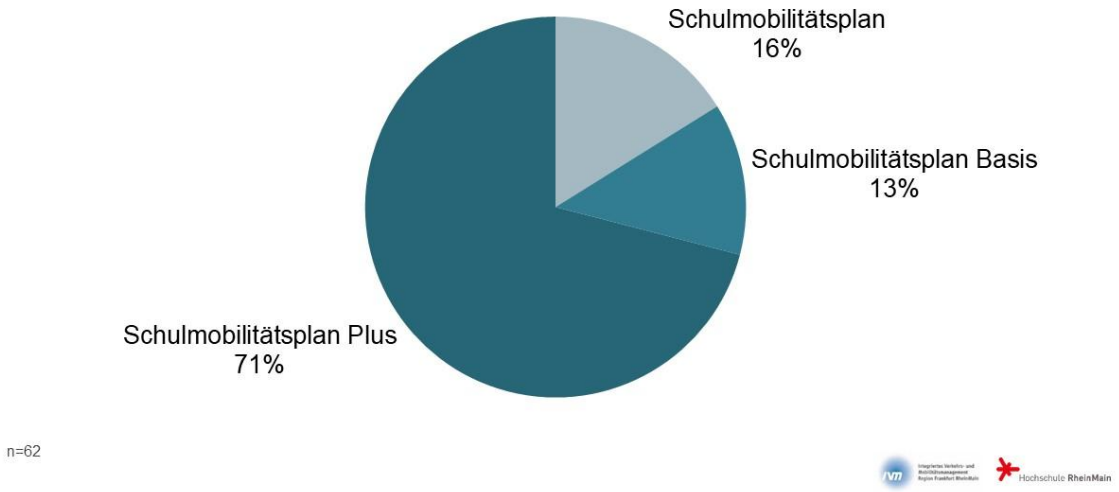

Abbildung 1: Umsetzungsstand der Maßnahmen zum Erstellungszeitpunkt der jeweiligen SMPs (Quelle: eigene Darstellung)

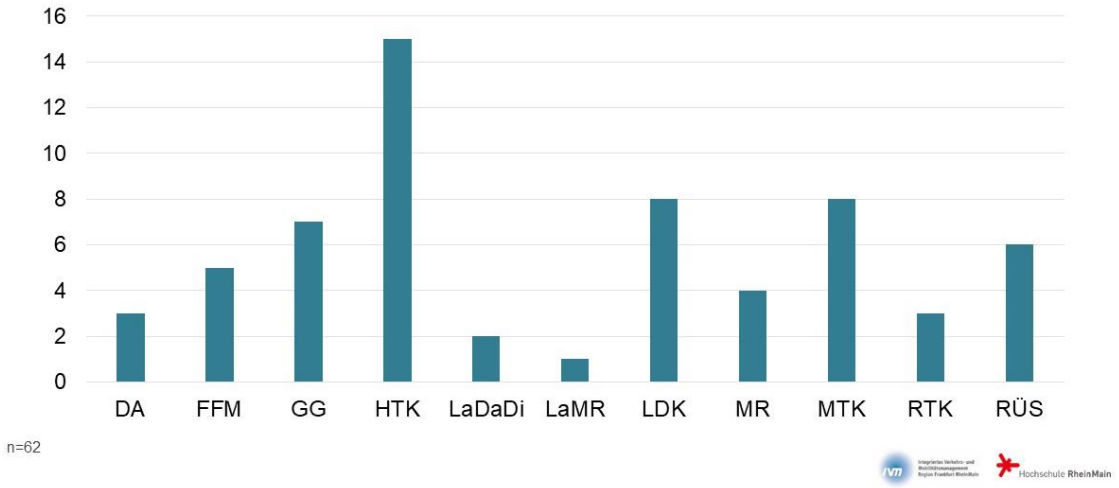

Abbildung 2: Verteilung der ausgewerteten SMPs auf die Kreise und kreisfreien Städte in Hessen (Quelle: eigene Darstellung)

Die insgesamt 2.564 ausgewertete Einzelmaßnahmen sind in Abbildung 3 sechs zentralen Handlungsfelder zugeordnet: Fußverkehr (24 %), Radverkehr (19 %), motorisierter Individualverkehr (15 %), öffentlicher Personennahverkehr (8 %), Information und Kommunikation (16 %) sowie Organisation und Rahmenbedingungen (24 %). Eine Maßnahme kann dabei auch mehrere Handlungsfelder abdecken. Auffällig ist der starke Fokus auf den nicht-motorisierten Individualverkehr sowie den Fuß- und Radverkehr. Hier scheinen größere Handlungsbedarfe oder Handlungsoptionen vorzuliegen, während der Grund für den vergleichsweise geringen Anteil an ÖPNV-Maßnahmen in den eingeschränkten Einflussmöglichkeiten bzw. geringeren Verbesserungspotenzialen in diesem Bereich liegen könnte. Dass auch die Handlungsfelder Organisation und Rahmenbedingungen sowie Information und Kommunikation stark vertreten sind, bestätigt, dass das schulische Mobilitätsmanagement viel Arbeit an den Prozessen und der Zusammenarbeit der vielfältigen Akteure beinhaltet, die über das Infrastrukturthema weit hinausgeht.

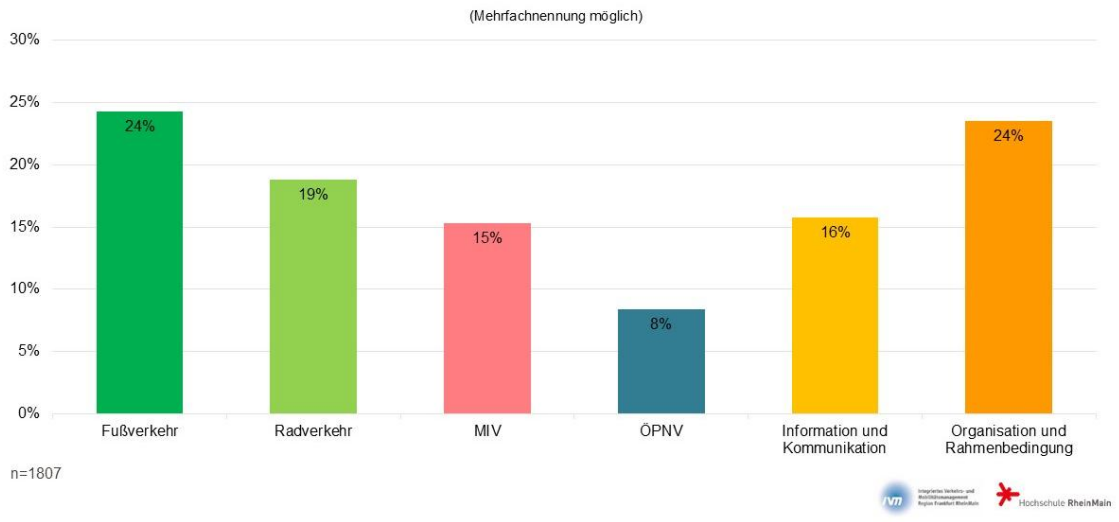

Abbildung 3: Anteil der Maßnahmen pro Handlungsfeld (Quelle: eigene Darstellung)

Die Maßnahmen adressieren dabei unterschiedliche Schulstufen. Die Zuordnung zu den Schulstufen werden in Abbildung 4 dargestellt und konzentrieren sich vor allem auf Grundschulen, dort liegt der höchste Anteil mit 56 %, gefolgt von der Sekundarstufe I mit 44 %, der Sekundarstufe II mit 33 % und den Berufsschulen mit 5 %.

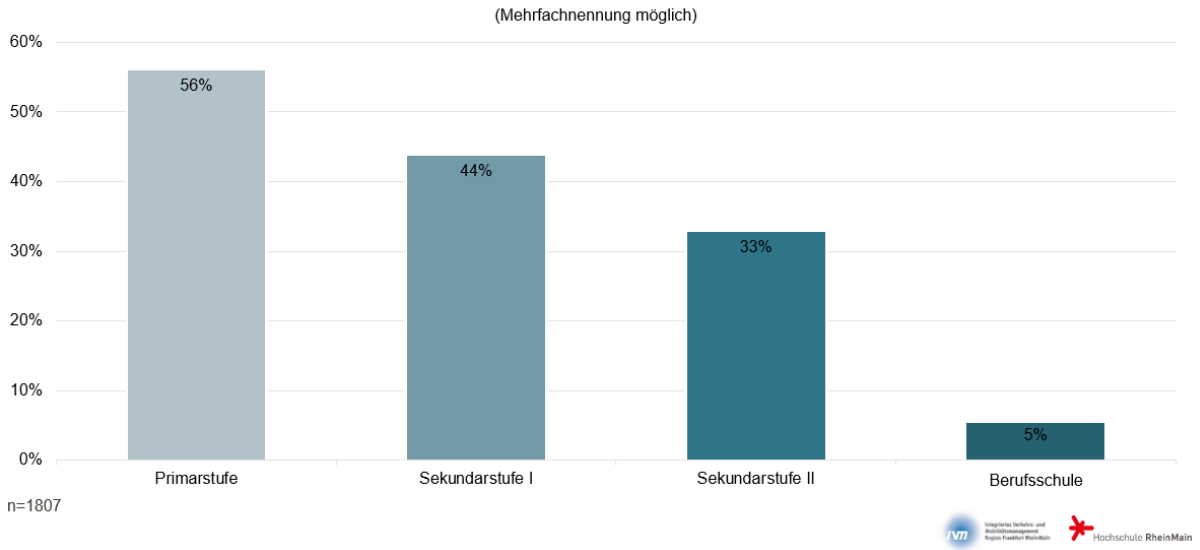

Abbildung 4: Anteil der Maßnahmen pro Schulstufe (Quelle: eigene Darstellung)

Die analysierten Maßnahmen verfolgen vorrangig Ziele in den Bereichen der Verkehrssicherheit (68 %), Klimaschutz (47 %) und Gesundheit (34 %). Der in Abbildung 5 dargestellte sicherheitsbezogene Schwerpunkt bestätigt, dass in den SMPs das traditionelle Feld der Verkehrssicherheit zur Prävention von Risiken für Kinder im Straßenverkehr auch im schulischen Mobilitätsmanagement nach wie vor eine zentrale Rolle hat. Aber auch die gesundheitlichen und Nachhaltigkeitsaspekte werden in den Maßnahmen nicht vernachlässigt.

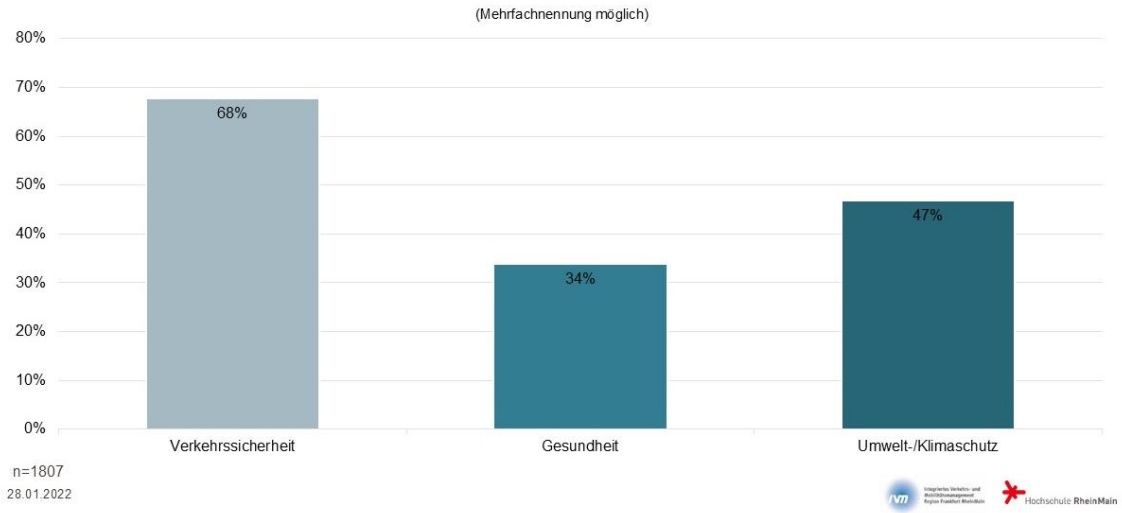

Abbildung 5: Anteil der Maßnahmen pro Zielfeld (Quelle: eigene Darstellung)

Parallel zum Prozess der SMP-Erarbeitung wird in Abbildung 6 der Umsetzungsstand der Maßnahmen zum Erstellzeitpunkt aufgezeigt. Es beginnen viele Akteure bereits mit der Umsetzung erster Maßnahmen. 8 % der Maßnahmen können im finalisierten SMP-

Dokument bereits als vollständig umgesetzt bezeichnet werden, 11 % sind teilweise realisiert, 4 % befinden sich in der Umsetzung. 77 % der Maßnahmen sind bei Freigabe des Schulmobilitätsplans noch nicht begonnen.

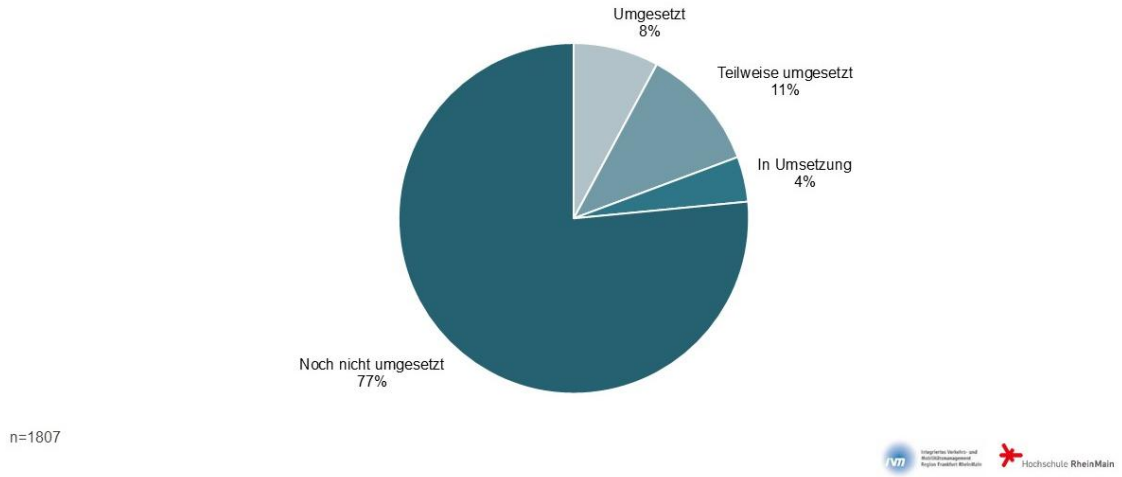

Abbildung 6: Umsetzungsstand der Maßnahmen zum Erstellungszeitpunkt der jeweiligen SMPs (Quelle: eigene Darstellung)

In Abbildung 7 sind die Hauptzielgruppen zu erkennen. Hauptsächlich zielen die Maßnahmen auf die Schülerinnen und Schüler (76 %) ab. Danach folgen Eltern (30 %) und Lehrkräfte (24 %). Maßnahmen richten sich nur im geringen Umfang an Anwohnende (4 %) oder weitere Zielgruppen.

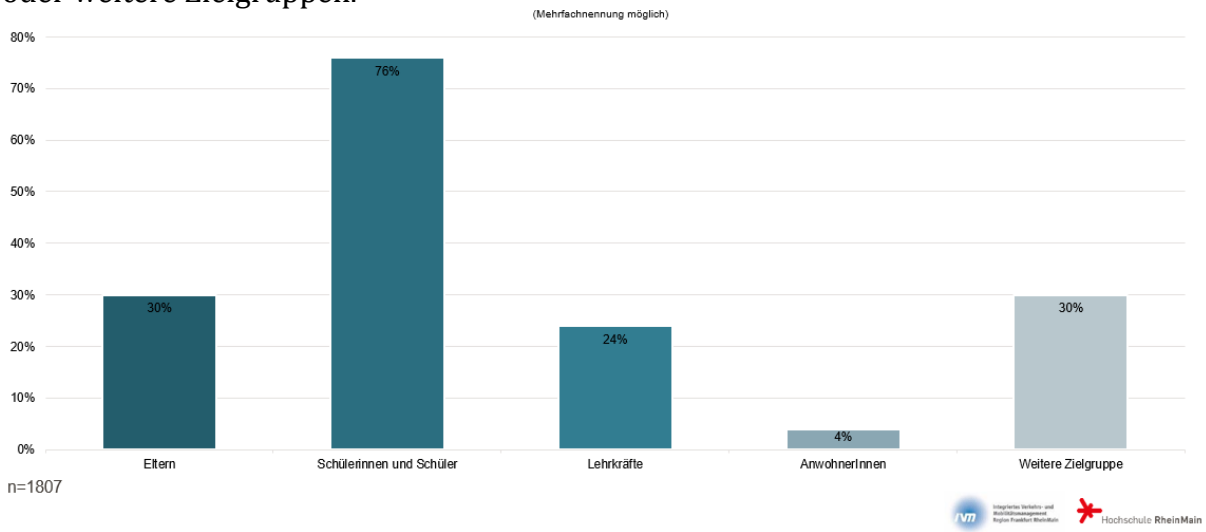

Abbildung 7: Anteil der Maßnahmen pro Zielgruppe (Quelle: eigene Darstellung)

Die Zuständigkeit für die Umsetzung teilen sich zum großen Teil die Schulebene (48 %), und die Verwaltungsebene (41 %). Abbildung 8 zeigt, dass zu einem schulischen Mobilitätsmanagement immer die Mitarbeit der Schulen sowie der kommunalen Akteure gehört.

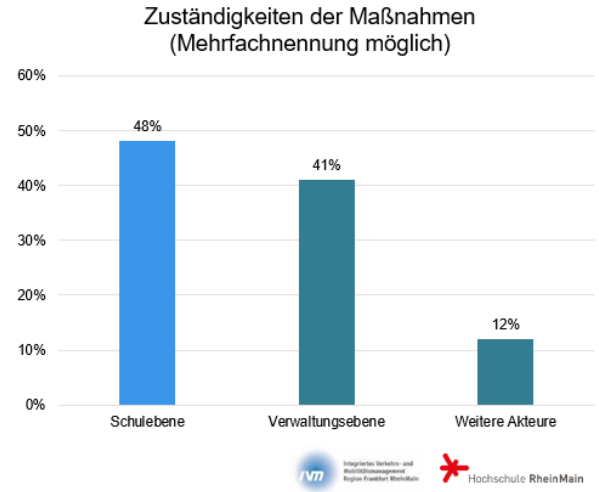

Abbildung 8: Anteil der Maßnahmen pro Zuständige (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 9 zeigt die Anteile der Maßnahmen pro Handlungsfeld. die je Schulträger unterschiedlich verteilt sind. Die thematische Schwerpunktsetzung variiert deutlich zwischen den Schulträgern. Manche fokussieren sich sehr stark auf Fuß- oder Radverkehr (bspw. Landkreis Darmstadt-Dieburg), andere mehr auf organisatorisch-kommunikative Maßnahmen (bspw. Main-Taunus-Kreis). Der ÖPNV bleibt insgesamt unterrepräsentiert (bspw. Lahn-Dill-Kreis).

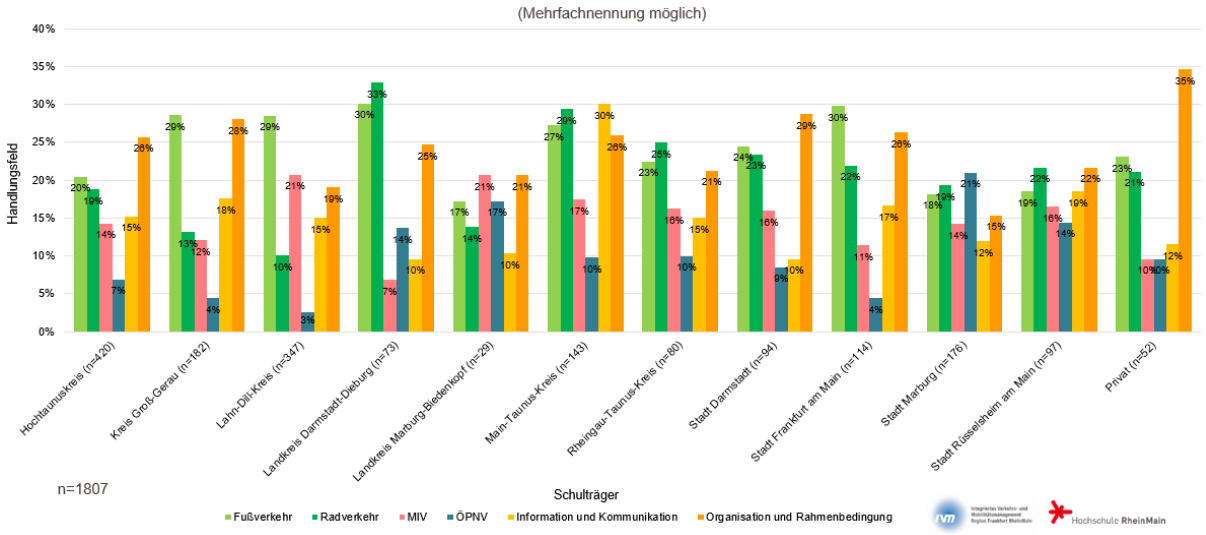

Abbildung 9: Anteil der Maßnahmen pro Handlungsfelder je Schulträger (Quelle: eigene Darstellung)

Eine differenzierte Betrachtung wird in Abbildung 10 deutlich, diese unterscheidet zwischen den Schulstufen. Bei den Grundschulen konzentrieren sich die Maßnahmen auf den Fußverkehr und die Organisation. Interessanterweise ist der MIV ebenfalls von Bedeutung, da in Grundschulen der Umgang mit „Eltern-Taxis“ eine Rolle spielt. Radverkehr und ÖPNV sind eher zweitrangig. Ab Sekundarstufe I, also den weiterführenden Schulen, gewinnt der Radverkehr deutlich an Bedeutung. Auch der ÖPNV wird relevanter, was eine zunehmende Selbstständigkeit und erweiterte Schulwegmobilität der Schülerinnen und Schüler widerspiegelt. Der Fußverkehr nimmt mit zunehmendem Alter der Schülerinnen und Schüler in der Bedeutung deutlich ab, was an den größeren Einzugsgebieten der

Schulen liegen dürfte. Aber auch die Bedeutung organisatorischer und kommunikativer Maßnahmen geht leicht zurück.

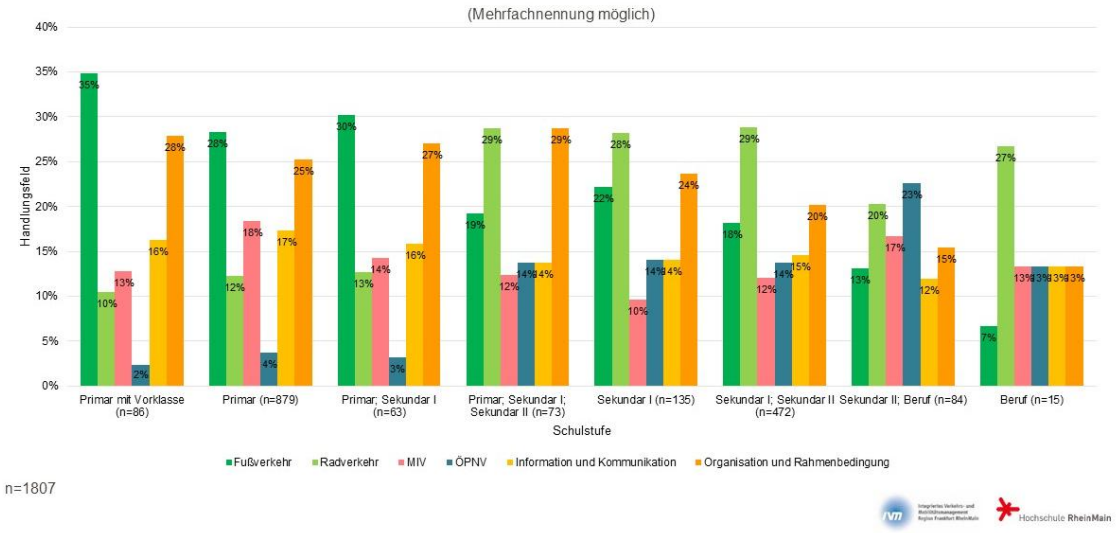

Abbildung 10: Anteil der Maßnahmen pro Handlungsfelder je Schulstufe (Quelle: eigene Darstellung)

In der Querauswertung aus Abbildung 11 werden die Maßnahmen in Bezug auf den Umsetzungshorizont und die Kooperationsart aufgeschlüsselt. Der Umsetzungshorizont erstreckt sich von kurzfristigen über mittelfristigen bis hin zu langfristigen Maßnahmen sowie Daueraufgaben und wiederkehrenden Maßnahmen. Zu den Kooperationsarten zählen die Schulwelt allein, die Verkehrswelt allein und beide gemeinsam. Betrachtet man alle drei wird deutlich, dass wiederkehrende Maßnahmen kaum existieren auch langfristige Maßnahmen sind stark unterrepräsentiert, sie kommen allerdings bei der Verkehrswelt am häufigsten vor. Die kurzfristigen Aufgaben sind zum einen bei der Schulwelt (50 %) und bei der Kombination beider Welten (51 %) am häufigsten zu finden. Die mittelfristigen Maßnahmen sind in allen drei Kooperationsarten vertreten. Am häufigsten mit 42 % bei der Verkehrswelt.

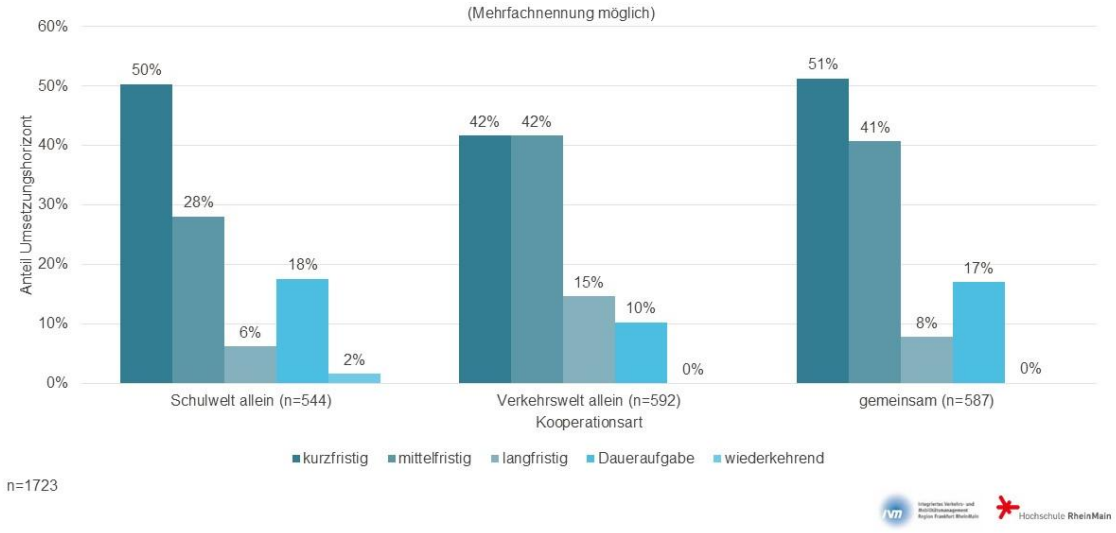

Abbildung 11: Anteil der Maßnahmen pro Umsetzungshorizont je Kooperationsart (Quelle: eigene Darstellung)

Aufgrund des Fokus des Projekts Deine Schule per Rad auf den Fahrradverkehr, wurde eine zusätzliche Auswertung mit Fokus auf die Maßnahmen durchgeführt, die ausschließlich oder unter anderem dem Handlungsfeld „Fahrrad“ zugeordnet sind.

Bei genauerer Betrachtung der umgesetzten Maßnahmen in Abbildung 12 wird deutlich, dass die Landkreise auch bei den Fahrradmaßnahmen unterschiedliche Schwerpunkte setzen. Der Landkreis Groß-Gerau konzentriert sich zum Beispiel besonders auf die Durchführung von Wettbewerben, um so die Beteiligung am Fahrradfahren zu erhöhen. Andere Landkreise wie Marburg-Biedenkopf engagieren sich vor allem bei der Organisation und der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen. Insgesamt zeigen sich deutliche Unterschiede in der Schwerpunktsetzung der Maßnahmen zwischen den Kreisen.

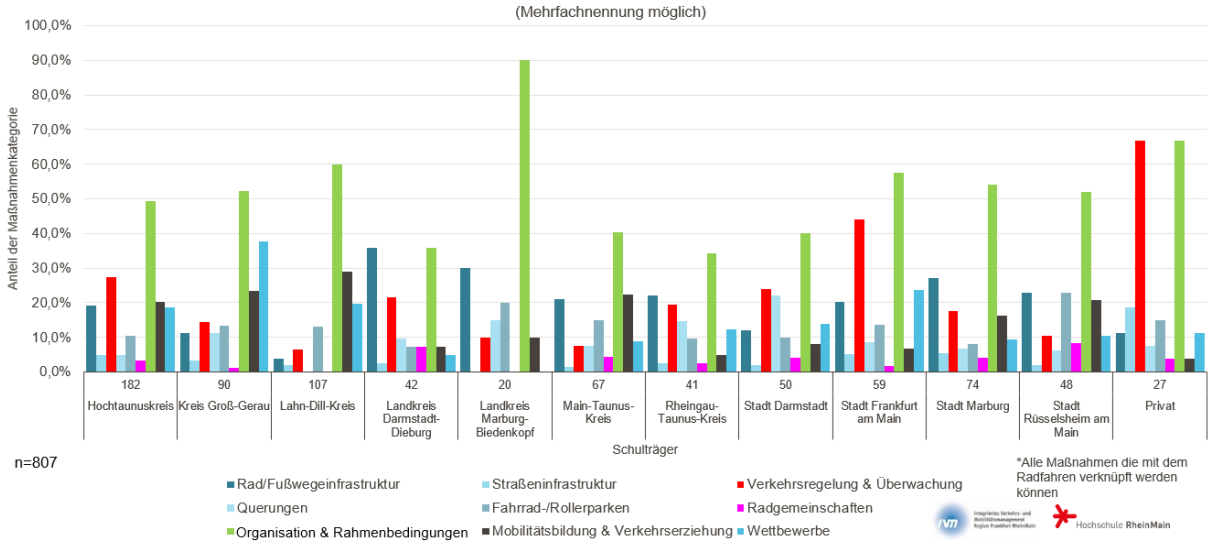

Abbildung 12: Anteil der Fahrradmaßnahmen pro Maßnahmenkategorie je Schulträger (Quelle: eigene Darstellung)*

Die folgende Abbildung 13 fasst die Verteilung der Fahrradmaßnahmen auf die Maßnahmenkategorien über alle SMPs hinweg zusammen. Sie zeigt, dass der Großteil der Maßnahmen zur Fahrradförderung auf den Bereich der Organisation und Rahmenbedingungen entfällt, der mit 32,8 % klar dominiert. Dahinter folgen Verkehrsregelungen und Überwachung (13,4 %), Maßnahmen zur Rad- und Fußweginfrastruktur (11,5 %). Auch Wettbewerbe (11 %) und Verkehrsbildung und Mobilitätserziehung (11,3 %) spielen eine nennenswerte Rolle. Deutlich seltener wurden Maßnahmen zu Fahrradabstellanlagen (8 %), Querungen (5 %) sowie Radgemeinschaften und Straßeninfrastruktur (je 2 %) genannt. Insgesamt zeigt sich ein deutlicher Fokus auf pädagogische und organisatorische Ansätze, während bauliche Maßnahmen, welche mit höheren Kosten einhergehen, einen eher geringeren Anteil ausmachen.

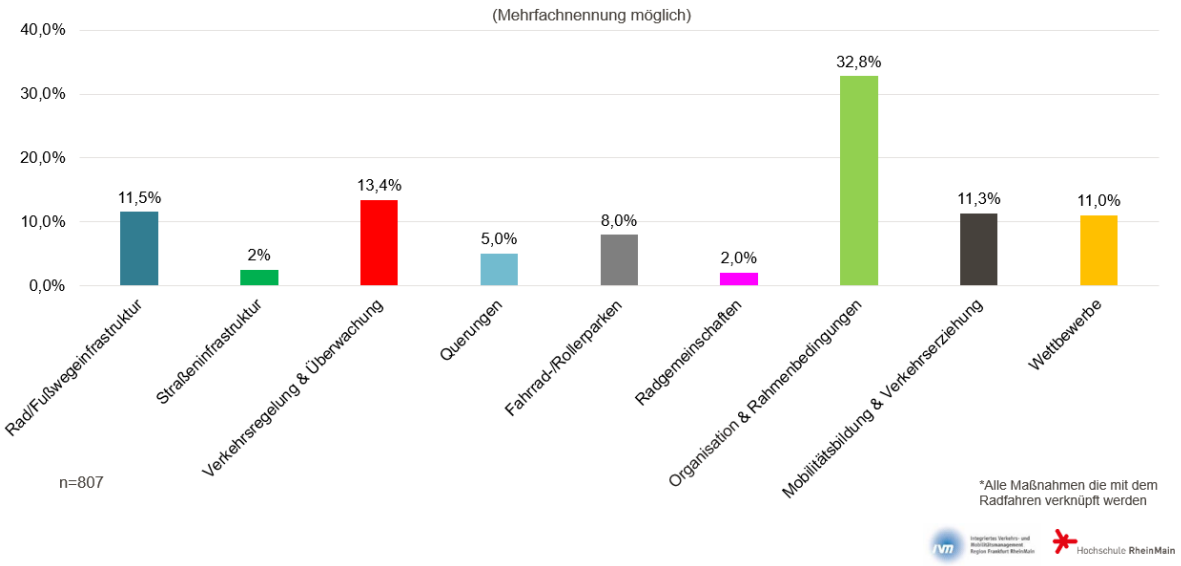

Abbildung 13: Aufteilung der Fahrradmaßnahmen pro Maßnahmenkategorie (Quelle: eigene Darstellung)*

Die detaillierte Auswertung der Einzelmaßnahmen in Abbildung 14 zeigt, dass die häufigsten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, bei den organisatorischen und institutionellen Rahmenbedingungen liegen. Die häufigsten Maßnahmen sind klassische organisatorische Maßnahmen, die an jeder Schule mit SMP unabhängig von den baulichen Rahmenbedingungen Sinn ergeben. Hierzu zählen etwa die fortlaufende Aktualisierung und Evaluation des SMPs, die Verankerung von SMP-Maßnahmen anderen kommunalen Plänen oder die Ernennung eines bzw. einer Schulbeauftragten für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Heruntergebrochen auf die Einzelmaßnahmen zeigt sich aber auch, dass zentrale Infrastrukturmaßnahmen wie der Neubau von Fahrradabstellanlagen, das Anbringen neuer Hinweisschilder bzw. Markierungen oder der Um- und Neubau von Radwegen vergleichsweise weit vorne liegen. Im Bereich der Information und Kommunikation sind insbesondere das Schulradeln und die Durchführung von Fahrsicherheitstrainings populär. Generell zeigt sich, wie viele Maßnahmen an über der Hälfte der Schulen reproduziert werden. Dennoch gibt es auch viele individuellere Maßnahmen wie die Durchführung von Rollertrainings, die Verbesserung der LSA-Steuerung, der Rückbau von Straßenverkehrsinfrastruktur oder die Einrichtung von Fahrradstraßen. Insgesamt zeigt sich ein Bild, das die Sinnhaftigkeit eines individuellen Prozesses zur SMP-Erarbeitung für jeden Schulstandorts im Rahmen eines standardisierten Verfahrens mit einem festgelegten Maßnahmenset, dessen Anwendung stets geprüft wird, klar unterstreicht.

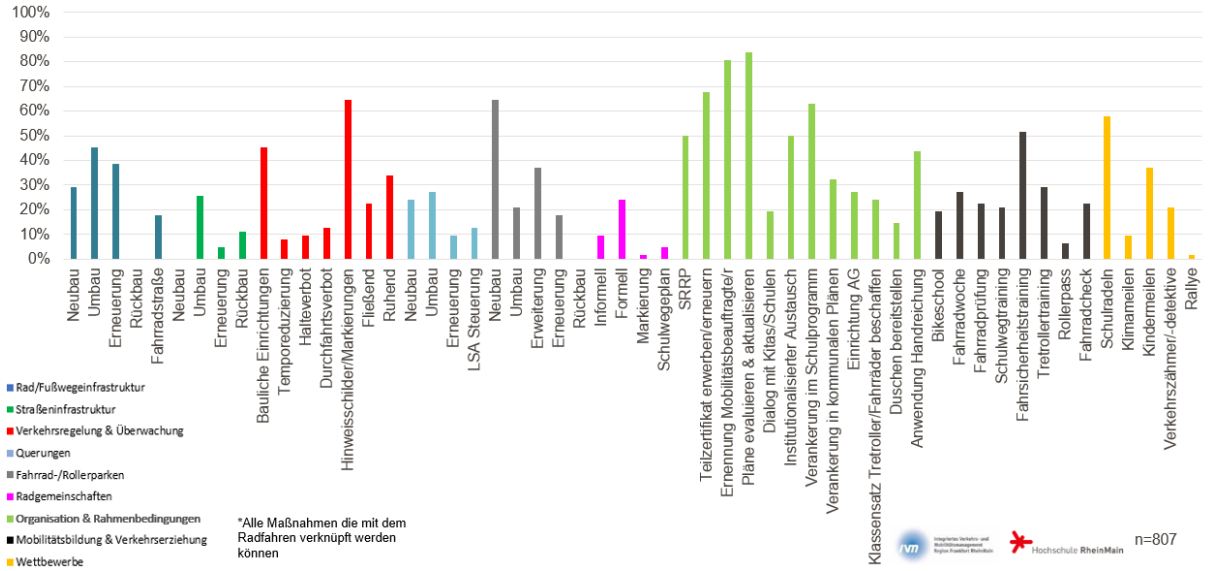

Abbildung 14: Verteilung der Fahrradmaßnahmen auf die Schulen (Quelle: eigene Darstellung)

3. Analyse und Interpretation der SMP-Querauswertung

Die Erhebung zeigt, dass generell eine breite Palette von Schulen, über die Primarstufe, bis hin zur Berufsschule, in ländlichen Landkreisen sowie kreisfreien Städten, von dem Beratungs- und Qualifizierungsprogramm profitieren. Es scheint also unabhängig von Urbanisierungsgrad einen Bedarf nach schulischem Mobilitätsmanagement zu geben. Die große Diversität an Schulen ermöglicht einen umfassenden Überblick und stellt eine optimale Basis für ein Verständnis der Bedarfe und Rahmenbedingungen im SMM in ganz Hessen dar.

Bislang scheint es dennoch einen gewissen Schwerpunkt in der SMP-Erstellung in Südhessen gegeben zu haben. Nord- und Mittelhessische Landkreise sind bislang eher unterrepräsentiert. Es zeigt sich zudem generell, dass in den Landkreisen, die am Programm teilnehmen, bereits einige SMPs erarbeitet werden konnten. Gleichzeitig gibt es viele Kreise, die bislang gar nicht an dem Programm partizipiert haben. Was die raumstrukturelle Komponente angeht, so sind SMPs bislang in ländlich-suburban geprägten Landkreisen in Ballungsregionen (Landkreis Darmstadt-Dieburg, Hochtaunuskreis, Main-Taunus-Kreis) in der Mehrzahl. Aber auch in Großstädten (Frankfurt am Main, Darmstadt, Marburg) und in stärker ländlich geprägten Gebieten (Rheingau-Taunus-Kreis, Lahn-Dill-Kreis) ist das Programm bereits unterwegs.

Mit Blick auf die teilnehmenden Schulen zeigt sich ein gewisser Schwerpunkt auf den Grundschulen, was gleichzeitig auch den Überhang an Fußverkehrsmaßnahmen in der Gesamtauswertung erklärt. Im Vergleich zum Anteil an den Schulen in Hessen insgesamt, sind die Grundschulen sehr ausgeglichen repräsentiert (56 % der SMP-Schulen, 57 % der hessischen Schulen insgesamt). Dies ist der Fall, obwohl Grundschulen durch die Pflicht zur Aufstellung eines Schulwegeplans eigentlich einen hohen Anreiz haben, an dem Programm teilzunehmen. Erklärungsansätze könnten sein, dass an weiterführenden Schulen die Verkehrsprobleme aufgrund der Schulgröße drängender oder die Erarbeitungskapazitäten aufgrund der personellen Ressourcen größer sein könnten. Außerdem könnten die Ergebnisse bedeuten, dass auch Schulen mit Sekundarstufe I die Pflicht zur Aufstellung eines Schulwegeplans, welche bis zur 7. Klasse in Hessen gilt, mindestens so ernst nehmen, wie die Grundschulen. Die Schulen mit Sekundarstufe II (Gymnasien) sind mit einem Anteil von 33 % hingegen stark überrepräsentiert, da ihr Anteil an den hessischen Schulen nur bei 8,5 % liegt. Wenn man berücksichtigt, dass bislang kein SMP für ein reines Oberstufengymnasium erarbeitet wurde, lässt sich aus der Statistik schließen, dass nur 11 % der SMP-Schulen Haupt-, Real- oder Gesamtschulen (ohne Sek II) sind, obwohl sie 19,5 % der Schulen in Hessen stellen. Die Überrepräsentation von Gymnasien und die Unterrepräsentation sonstiger Schulen mit Sek. I, könnte ggf. dadurch erklärt werden, dass an leistungsstärkeren Schulen Lehrerinnen und Lehrer, Schülerinnen und Schüler oder auch Eltern mehr Ressourcen haben, um sich für Themen der Schulmobilität engagieren zu können. Nur leicht unterrepräsentiert sind wiederum die Berufsschulen, welche 5 % der SMP-Schulen ausmachen, und sich mit rund 7 % Anteil an den hessischen Schulen in einem erwartbaren Bereich bewegen (Kultusministerium Hessen 2024). Dies zeigt, dass das Beratungs- und Qualifizierungsprogramm sein Ziel erfüllt unterschiedliche Schulformen mit ihren jeweiligen Herausforderungen anzusprechen und jeweils passende Lösungen zu suchen. Ein Sonderfall stellen Förderschulen und Abendschulen dar, für die bis November 2023 nur in Einzelfällen SMPs erarbeitet wurden (Heinrich-Auel-Schule in Rotenburg an der Fulda oder die Karl-Krolopper-Schule in Kelsterbach bzw. 3%). Diese

stellen der Schulen in Hessen 10 % dar und sind somit sehr stark unterrepräsentiert. Dass neben dem Interesse an der praktischen Erstellung eines Schulwegeplans durch das Fachzentrum aber meist auch ein tiefer liegender Bedarf für ein schulisches Mobilitätsmanagement liegt, zeigt der hohe Anteil an SMPPlus, der durch das Fachzentrum erarbeitet wird.

Dass sowohl Schule und Kommune zu ähnlichen Anteilen für die Maßnahmenumsetzung zuständig sind sowie die Verteilung der Maßnahmen über die unterschiedlichen Handlungsfelder, zeigt, dass das Beratungs- und Qualifizierungsprogramm seinen Anspruch zur Umsetzung eines integrierten schulischen Mobilitätsmanagements gerecht wird. Es gelingt unterschiedliche relevante Akteure zu aktivieren und organisatorische und kommunikative Maßnahmen zu definieren, welche die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen vorbereiten, begleiten und unterstützen. Dass es in der Verteilung der Maßnahmen auf die Handlungsfelder zwischen den einzelnen Kreisen deutliche Abweichungen gibt, deutet darauf hin, dass der individuelle Ansatz von „Besser zur Schule“, jede Schule in einem eigenen Prozess von einem Fachbüro begleiten zu lassen, funktioniert. So werden jeweils unterschiedliche Handlungsbedarfe identifiziert und individuell darauf reagiert. Gleichzeitig gibt es einige Maßnahmen, die an den meisten Schulen Sinn ergeben, und die durch den standardisierten Anteil im Beratungsprozess und die zentrale Qualitätssicherung des Fachzentrums entsprechend häufig vorkommen. In der Summe zeigt sich eine gute Mischung aus Standardisierung und individueller Fallbearbeitung.

4. Schlussfolgerungen und Einordnung in Deine Schule per Rad

Die Ergebnisse der Querauswertung der Schulmobilitätspläne liefern wertvolle Erkenntnisse zur aktuellen Situation von schulischem Mobilitätsmanagement und schulischer Fahrradförderung in Hessen. Die Auswertung bietet eine gute Grundlage, welche bei der Entwicklung eines neuen Instrumentariums zur eigenständigen Fahrradförderung durch Schulen im Rahmen von Deine Schule per Rad berücksichtigt wurde.

Für die Weiterentwicklung des Projekts DSPR ergeben sich daraus mehrere Ansatzpunkte.

Zum einen unterstreicht die Teilabdeckung der hessischen Landkreise durch das Beratungs- und Qualifizierungsprogramms die Sinnhaftigkeit eines eigenständig anwendbaren Instrumentariums zur Identifikation passender Maßnahmen für die schulische Fahrradförderung. Denn auch „Besser zur Schule“, welches bundesweit das größte und umfassendste Programm zum schulischen Mobilitätsmanagement darstellt, kann nicht alle Regionen in Hessen gleichzeitig bespielen. „Deine Schule per Rad“ kann somit eine sinnvolle Ergänzung darstellen und motivierten Lehrkräften einen schnellen Einstieg bieten.

Gleichzeitig wird deutlich, dass das Beratungs- und Qualifizierungsprogramm viele Themen abdeckt, welche das „Deine Schule per Rad“-Instrumentarium nur anschneiden können wird. Über die Hälfte der Maßnahmen, vermutlich insbesondere in den Bereichen Infrastruktur sowie teilweise Organisation und Rahmenbedingungen, können nicht durch die Schulen selbst umgesetzt werden. Dennoch zeigt die Auswertung, dass es einen großen und vielfältigen Teil an Maßnahmen in dem SMPs gibt, die von den Schulen eigenständig umgesetzt werden können. Hierbei kann das DSPR-Instrumentarium unterstützen und die teilnehmenden Lehrkräfte gleichzeitig befähigen, sich bei den entsprechenden Stellen bei Schulträger und Kommune für ihre Anliegen zur Umsetzung einer umfassenden schulischen Fahrradförderung einzusetzen. Zugleich kann „Deine Schule per Rad“ lediglich eine Vorbereitung oder Ergänzung zum Beratungs- und Qualifizierungsprogramm darstellen.

Die in der Interpretation (Kap. 3) festgestellte Mischung aus Individualität und Standardisierung bei der Maßnahmenidentifikation unterstreicht ebenfalls die Sinnhaftigkeit des Ansatzes von „Deine Schule per Rad“. Dieses setzt bewusst auf einen standardisierten Maßnahmenkatalog, in der Annahme, dass diese Maßnahmen an vielen Schulen sinnvoll sein könnten. Doch mit dem Tool und dem individuellen Prozess zur Maßnahmenidentifikation, setzt „Deine Schule per Rad“ zugleich einen starken Fokus darauf, diesen Maßnahmenkatalog individuell zu prüfen und angepasst an die jeweiligen Rahmenbedingungen vor Ort umzusetzen.

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Kultusministerium Hessen (2024): *Schulen in Hessen im Schuljahr 2024/2025.* Wiesbaden.