Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

Hochschule RheinMain
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

DEINE SCHULE PER RAD

DEINE SCHULE PER RAD

# Teilbericht 5: Entwicklung des Deine Schule per Rad Prozesses

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

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

Stand: 30.05.2025

Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert (Förderkennzeichen VB 2019A, VB2019B).

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** als Unterseite von BesserZurSchule.de über www.DeineSchulePerRad.de erreichbar.

Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

Hochschule RheinMain
University of Applied Sciences
Wiesbaden Rüsselsheim

DEINE SCHULE PER RAD

**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

# Zusammenfassung

Der vorliegende Teilbericht erläutert die Entwicklung des Prozesses von „Deine Schule per Rad“ (DSPR) aus dem Prozess, der im Rahmen der Erstellung von integrierten Schulmobilitätsplänen (SMPs) im Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement Hessen verwendet wird.

Das Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Besser zur Schule“ zur Entwicklung von SMPs stellt ein etabliertes Modell für schulisches Mobilitätsmanagement in Deutschland dar. Entwickelt vom Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement Hessen bei der ivm GmbH, unterstützt es Schulen, Kommunen und Schulträger bei der Erstellung integrierter Schulmobilitätspläne, die als strategisches Konzept alle relevanten Maßnahmen und Zuständigkeiten rund um Mobilität bündeln. Das Programm gliedert sich in verschiedene Bearbeitungstiefen, von einer Basisberatung bis hin zu umfassenden Analysen im SMPplus. In vier aufeinander abgestimmten Arbeitsschritten erarbeiten alle relevanten Akteure gemeinsam realisierbare Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger und eigenständiger Mobilität.

Aufbauend auf dieser Struktur wurde das Instrumentarium „Deine Schule per Rad“ entwickelt, das strukturell an den SMP-Prozess angelehnt ist, jedoch stärker auf Eigenverantwortung der Schulen setzt und ohne externe Fachberatung umsetzbar ist. Inhaltlich fokussiert das DSPR-Instrumentarium – anders als verkehrsmittelübergreifende Programm „Besser zur Schule“ – auf die Radverkehrsförderung.

Durch die niedrigschwellige Ausgestaltung können auch Schulen ohne Unterstützung von Kommunen oder Verkehrsplaner:innen konkrete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs entwickeln und umsetzen.

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis ..... i
1 Einführung und Kontext des Projekts ..... 1
2 Entwicklung des DSPR-Prozesses aus dem Prozess zur SMP-Erarbeitung («Besser zur Schule») ..... 2
3 Fazit ..... 7

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablaufgrafik Prozess SMP-Erstellung ..... 3
Abbildung 2: Ablaufgrafik DSPR-Prozess ..... 4

# 1 Einführung und Kontext des Projekts

Das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen unterscheidet sich deutlich von dem der Erwachsenen. Ihnen stehen in der Regel keine eigenen motorisierten Fahrzeuge zur Verfügung, und sie legen einen Großteil ihrer Wege im Nahbereich ihres Zuhauses zurück. Ihre Unterwegszeiten sind stark abhängig von ihrer schulischen Ausbildung. Mobilität hat jedoch eine erhebliche Bedeutung für die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen, da die Art und das Maß der Mobilität ihre Selbstständigkeit, motorische Entwicklung und körperliche Fitness wesentlich beeinflussen (Blees/Vogel/Wieskotten, 2018, S. 9).

Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel kombiniert diese drei Faktoren auf besonders positive Weise. Daher sind Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens zur Schule von zentraler Bedeutung für die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen und bilden zugleich einen essenziellen Baustein eines umfassenden schulischen Mobilitätsmanagements. 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 DSPR wurde hierfür ein Instrumentarium entwickelt, das aus einem Anwendungsleitfaden mit Hinweisen zum Prozess, einem Tool zur Maßnahmenidentifikation und -priorisierung sowie Maßnahmensteckbriefen besteht. Dieses Instrumentarium soll Schulen befähigen, eigenständig und gezielt situativ passgenaue Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu ergreifen und in ihr schulisches Mobilitätsmanagement zu integrieren.

Muster für den DSPR-Prozess ist das Beratungsprogramm „Besser zur Schule“, mit dem das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement Hessen, angesiedelt bei der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) das Ziel verfolgt, die Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf ihrem Schulweg in Hessen zu verbessern. Dabei steht ein kooperativer Planungsprozess im Mittelpunkt, in dem alle relevanten Akteure gemeinsam an der Analyse bestehender Mobilitätsbedingungen und der Ableitung passgenauer Maßnahmen arbeiten. Seit dem Start des Programms im Jahr 2018 wurden bereits zahlreiche Schulmobilitätspläne (SMP) in unterschiedlichen Bearbeitungstiefen erstellt, die eine langfristige Verankerung nachhaltiger Mobilitätslösungen zum Ziel haben.

Der vorliegende Teilbericht dokumentiert die Entwicklung des „Deine Schule per Rad“-Prozesses aus dem Prozess, der im Rahmen des Beratungs- und Qualifizierungsprogramms „Besser zur Schule“ für der Erstellung von Schulmobilitätsplänen angewendet wird. Hierbei wird zunächst der SMP-Prozess, anschließend in Abgrenzung dazu der DSPR-Prozess samt der existierenden Parallelen und Unterschiede, erklärt.

# 2 Entwicklung des DSPR-Prozesses aus dem Prozess zur SMP-Erarbeitung («Besser zur Schule»)

Das **Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Besser zur Schule“** des Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement für das Land Hessen ist deutschlandweit einer der am weitesten entwickelten und etablierten Ansätze zur Implementierung eines schulischen Mobilitätsmanagements. Der „Deine Schule per Rad“-Prozess, welcher zur Anwendung des DSPR-Instrumentariums entwickelt wurde, ist in zentralen Aspekten an den Prozess von „Besser zur Schule“ angelehnt. Im Folgenden wird der Aufbau des Programms „Besser zur Schule“ kurz beschrieben und es wird erläutert, wie sich der DSPR-Prozess hieraus ableitet.

Im **Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Besser zur Schule“** entwickeln beauftragte Verkehrsplanungsbüros gemeinsam mit Schulen, Schulträger und Kommunen sowie weiteren relevanten Akteuren wie Lokale Nahverkehrsorganisation, staatlichem Schulamt, Polizei, Eltern-, Lehrer- und Schülervertreter. sogenannte **Schulmobilitätspläne** als ganzheitliches Mobilitätskonzept für einen Schulstandort. Die Schulmobilitätspläne (SMPs) bündeln alle mit Verkehr und Mobilität zusammenhängenden Aktivitäten, Zuständigkeiten und Prozesse für einen Schulstandort und auch darüber hinaus. Im Ergebnis dienen sie der Umsetzung und langfristigen Verankerung von abgestimmten und realistisch umsetzbaren Maßnahmen durch die zuständigen Akteure vor Ort. Das Beratungs- und Qualifizierungsprogramm ist ein Angebot, das von allen hessischen Schulen kostenlos in Anspruch genommen werden kann. Pro Jahr ist die Kapazität des Programms allerdings gedeckelt.

Die Erarbeitung der Schulmobilitätspläne erfolgt in **drei zur Auswahl stehenden Detaillierungen**, die sich maßgeblich in der **Bearbeitungsintensität** unterscheiden. Diese reichen von einer **qualifizierten Erstberatung** zu möglichen geeigneten Maßnahmen und einer gemeinsamen Begutachtung der verkehrlichen Rahmenbedingungen am Schulstandort **(Schulmobilitätsplan Basis)** über einen **umfassenden Erarbeitungsprozess einschließlich fundierter Analysen** zur schulischen Mobilität an den Schulstandorten, in den Schulen, in der Kommune **(Schulmobilitätsplan)** bis hin zu zusätzlich vertiefende Analysen zur Mobilität der Schülerinnen und Schüler, (Eltern) und Lehrerinnen und Lehrer **(Schulmobilitätsplan Plus)**. Seit dem Start des Fachzentrums 2018 bis November 2023 wurden über 60 Schulmobilitätspläne erarbeitet, die Mehrzahl davon als Schulmobilitätsplan Plus.

Die Erarbeitung von integrierten Schulmobilitätsplänen erfolgt grundsätzlich in 4 zentralen Arbeitsschritten, anhand derer der Erarbeitungsprozess strukturiert ist. Jedem Schritt ist in dem Erarbeitungsprozess eines klassischen Schulmobilitätsplans ein Termin zugeordnet, in dem dieser Schritt mit dem Akteurskreis gemeinsam vollzogen wird (Abbildung 1). Beim SMPPlus wird der Schritt 3 aufgrund der umfangreichen Analysen in zwei Terminen abgehandelt. Im SMPBasis sind alle Arbeitsschritte kompakt in einem zentralen Termin verdichtet.

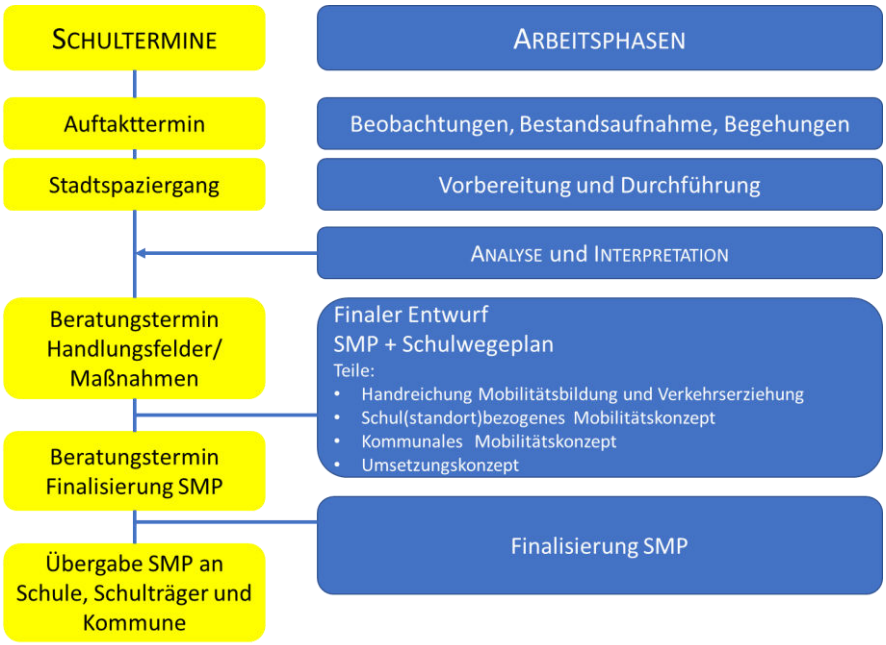


Abbildung 1: Ablaufgrafik Prozess SMP-Erstellung

## 1. Zielsetzung (Auftakttermin)

Übergeordnetes Ziel im Rahmen des Projekts ist die Förderung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Schule, Schulträger und Kommune definieren ihre Zielsetzungen, die sie mit der Einführung und Umsetzung eines umfassenden Schulischen Mobilitätskonzeptes gemeinsam erreichen möchten.

## 2. Bestandsaufnahme und Bewertung (Stadtspaziergang)

Im Rahmen einer systematisierten Bestandsaufnahme wird gemeinsam mit einem qualifizierten Fachbüro der Status quo erfasst und hinsichtlich vorhandener Optimierungspotenziale bewertet. Schulen, Kommunen und Schulträger erhalten eine Einordnung ihrer Voraussetzungen und Rahmenbedingungen. Diese bilden zudem die Grundlage für die Maßnahmenableitung. Zusätzlich zu dem in der Arbeitsgruppe durchgeführten Stadtspaziergang werden durch das Fachbüro eigenständig Erhebungen vor Ort durchgeführt und ein Steckbrief zum Schulstandort erstellt. In der Erarbeitungsintensität SMPPlus werden zudem eine Mobilitätsbefragung der Schülerinnen und Schüler sowie eine Wohnstandortanalyse durchgeführt.

## 3. Maßnahmenableitung (Beratungstermin Handlungsfelder & Maßnahmen)

Gemeinsam mit den zuständigen Akteuren werden entsprechend der Zielsetzung und aufbauend auf die Analyseerkenntnisse geeignete und realisierbare Maßnahmen aus verschiedenen Handlungsfeldern identifiziert, ausgearbeitet und hinsichtlich ihrer Umsetzung konkretisiert. Jede der vorgeschlagenen Maßnahmen wird mit den damit verbundenen Aufgaben sowie den zur Umsetzung erforderlichen Ressourcen und Zuständigkeiten genau beschrieben. Ebenso erfolgt eine Einschätzung, in welchem Zeitraum die Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

## 4. Integrierter Schulmobilitätsplan (Beratungstermin Finalisierung SMP)

Der integrierte Schulmobilitätsplan dokumentiert die Ergebnisse aus den einzelnen Arbeitsschritten und fasst diese in einem kompakten Dokument anschaulich zusammen. Die Erarbeitung des Schulmobilitätsplans erfolgt begleitend zu den Arbeitsschritten und

dokumentiert so auch den Erarbeitungsprozess. Darüber hinaus erhalten Schulen, Schulträger und Kommunen eine Einschätzung, wie sich mit Umsetzung der einzelnen Maßnahmen die gesteckten Ziele erreichen lassen und wie sich damit insgesamt im Rahmen eines Benchmarks die Mobilität auf dem Schulweg verbessert.

Der integrierte Schulmobilitätsplan bündelt damit sämtliche Maßnahmen in einem integrierten Ansatz, indem alle mit Verkehr und Mobilität zusammenhängenden Aktivitäten, Zuständigkeiten und Prozesse an einem Schulstandort beschrieben werden.

Der „Deine Schule per Rad"-Prozess ist aus dem etablierten Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Besser zur Schule" heraus entwickelt worden. Wie es sich bei der SMP-Entwicklung bewährt hat, setzt auch „Deine Schule per Rad" auf einen mehrstufigen Erarbeitungsprozess zur Findung geeigneter Maßnahmen durch einen Akteurskreis. Dies beruht auf der Erfahrung, dass insbesondere jene Maßnahmen eines Konzepts tatsächlich umgesetzt werden, auf die sich die entscheidenden Akteure im Vorfeld einigen konnten und hinter denen sie gemeinsam stehen. Gleichzeitig sorgt die Einbeziehung unterschiedlicher Akteure in einem Erarbeitungsprozess dafür, dass verschiedenes Wissen und Perspektiven einfließen können. Dies steigert die Qualität der ausgewählten Maßnahmen.

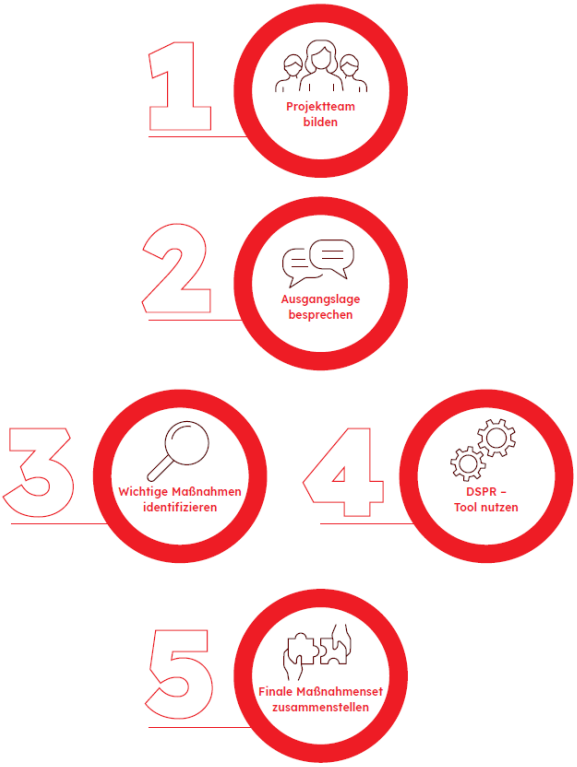


Abbildung 2: Ablaufgrafik DSPR-Prozess

Der DSPR-Prozess besteht grundsätzlich aus 4 Terminen, in denen gemeinsam mit dem Projektteam an der Schule alle erforderlichen Phasen zur Maßnahmenfindung durchlaufen werden. Nach der Bildung eines Projektteams folgen die Termine „Ausgangslage besprechen", „Wichtige Maßnahmen identifizieren", „DSPR-Tool nutzen" und „Finales Maßnahmenset zusammenstellen" (vgl. Abbildung 2).

In seinem inhaltlichen Aufbau ist er damit an den Prozess zur Erstellung eines klassischen SMP angelehnt. Auch hier wird im Auftakttermin die Ausgangslage inklusive existierender Problemlagen sowie der Zielvorstellungen der Akteure einleitend besprochen. Der Termin dient zudem in beiden Prozessen dem gegenseitigen Kennenlernen sowie der Klärung organisatorischer Rahmenbedingungen.

Im zweiten Termin, dem Stadtspaziergang, wird bei der SMP-Erstellung das Untersuchungsgebiet analysiert. Die Analyse ist im DSPR-Prozess in den Termin „Wichtige Maßnahmen identifizieren“ integriert, da baulich-räumliche Maßnahmen bei „Deine Schule per Rad“ nur eine nachgeordnete Rolle einnehmen. Dieser Termin dient zugleich der ersten Identifikation möglicher Maßnahmen. Dieser Termin und der Termin „DSPR-Tool nutzen“ dienen gemeinsam der Findung eines vorläufigen Entwurfs für ein Maßnahmenset. Dies kann ungefähr dem ersten der beiden Maßnahmenfindungstermine bei der Erstellung des SMP-Plus zugeordnet werden, wo zunächst die Analyseergebnisse besprochen und die wichtigsten Handlungsfelder identifiziert werden. Anders als im Beratungs- und Qualifizierungsprogramm werden bei DSPR zwei separate Schritte vollzogen. Dies passiert, damit das Projektteam sich durch eine intensive Beschäftigung mit Maßnahmensteckbriefen und Analyse-Tool eine gewisse Expertise selbst erarbeiten kann, die ansonsten durch das Fachbüro in den Prozess eingebracht wird.

Der Termin „Finales Maßnahmenset zusammenstellen“ fasst wiederum den Beratungstermin zur Maßnahmenkonkretisierung im SMPPlus-Prozess und den abschließenden Termin „SMP-Finalisierung“ in einem Termin zusammen. Denn hier wird einerseits sowohl das Maßnahmenset entworfen und finalisiert, gleichzeitig wird im Rahmen des Workshops auch über die anstehenden Schritte zur Umsetzung, die Zuständigkeiten, Zeithorizonte und die Einbindung externer Akteure gesprochen, was neben der Abstimmung letzter Maßnahmen üblicherweise Inhalt des finalen SMP-Termins ist. Es ist somit klar erkennbar, wie der DSPR-Prozess aus dem SMP-Erstellungsprozess abgeleitet wurde und warum viele Schritte beibehalten, andere wiederum variiert worden sind.

Ein relevanter Unterschied besteht darin, dass die verantwortlichen und teilnehmenden Personen an der Schule eine höhere Verantwortung tragen und den Prozess einerseits selbst organisieren und sich selbst durch Lesen der Maßnahmensteckbriefe Wissen über die verfügbaren Handlungsoptionen aneignen müssen. Dieses Selbststudium sowie die über die hinterlegten Logiken im Tool enthaltenen Informationen sind bei „Deine Schule per Rad“ der externe Input, welcher an die Stelle der externen Beratung durch ein Fachbüro tritt. Dies ist zwar arbeitsintensiver – wenn es gelingt, dass die Akteure vor Ort für Inhalt und Prozess Verantwortung übernehmen, ist die so entstandene Verankerung des Themas vor Ort eine sehr gute Ausgangsbasis für eine effektive Maßnahmenumsetzung.

Ein weiterer Unterschied zum SMP-Prozess ergibt sich daraus, dass das „Deine Schule per Rad“-Instrumentarium anders als das Beratungs- und Qualifizierungsprogramm von Schulen voraussetzungslos angewendet werden können soll. Dadurch muss der Prozess eigenständig durchgeführt werden können, es darf keine Abhängigkeit von externen Akteuren wie der Kommune oder dem Schulträger, oder auch von kostenpflichtigen Leistungen wie einer Beratung- oder Begleitung durch ein privates Verkehrsplanungsbüro geben. Das DSPR-Instrumentarium beinhaltet darum ausschließlich Handlungsanweisungen an die Schulen selbst. Neben vielen Maßnahmen, die die Schule ohne externe Hilfe umsetzen kann, informieren einige Maßnahmensteckbriefe die Schulvertreterinnen und -vertreter darüber, welche externen Akteure zur Erreichung bestimmter Ziele benötigt werden und

wie diese angesprochen und aktiviert werden können. Da auch eine solche Aktivierung für die Schule mit Arbeit verbunden ist, stehen solche „aktivierenden“ Maßnahmen im DSPR-Maßnahmenset gleichberechtigt neben eigenständig umsetzbaren. Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses können die Schulvertreter auf Basis der verfügbaren Informationen aus Tool und Maßnahmensteckbriefen selbst entscheiden, in welche Maßnahmen sie die verfügbaren Kapazitäten investieren wollen. Der Schwerpunkt auf den selbst umsetzbaren Maßnahmen sorgt dafür, dass im Vergleich zum Beratungs- und Qualifizierungsprogramm ein höherer Anteil der Maßnahmen den Handlungsfeldern „Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung“ sowie in einigen Fällen „Information und Organisation“ zugeordnet werden kann der Bereich „Infrastruktur und Verkehrsangebot“ ist hingegen deutlich unterrepräsentiert.

# 3 Fazit

Das Programm „Besser zur Schule“ und das Instrumentarium „Deine Schule per Rad“ zeigen, wie schulisches Mobilitätsmanagement strukturiert, partizipativ und mit hohem Sachverstand umgesetzt werden kann. Während das Beratungs- und Qualifizierungsprogramm stark auf eine externe Begleitung durch Fachbüros setzt und damit eine tiefgreifende Analyse sowie auch umsetzungsorientierte und infrastrukturelle Maßnahmenplanung ermöglicht, verfolgt DSPR einen anderen Ansatz: Es befähigt Schulen, eigenständig Prozesse anzustoßen und Maßnahmen zu identifizieren, auch ohne Unterstützung durch externe Akteure. Beide Ansätze ergänzen sich insofern, als sie unterschiedliche Voraussetzungen und Zielgruppen adressieren. Der strukturierte, in verschiedene Arbeitsphasen gegliederte Aufbau beider Prozesse sowie die Einbindung eines Akteurskreises sorgt für eine hohe Qualität der Maßnahmenplanung und legt eine gute Grundlage für die anschließende Umsetzung der Maßnahmen. Beide Prozesse nutzen somit die gleichen Erfolgsfaktoren und ergänzen sich dadurch, dass sie passgenau auf unterschiedliche Nutzungsszenarien zugeschnitten sind. DSPR eignet sich um Einstieg und ist für Schulen überall und unbegrenzt verfügbar, unabhängig von der Unterstützung, die sie durch Schulträger, Kommune oder Schulaufsichtsbehörde erhalten. Das Beratungs- und Qualifizierungsprogramm wiederum bietet das optimale, vollständige schulische Mobilitätsmanagement für die Fälle an, in denen die Finanzierung zur Beauftragung eines Fachbüros sowie die Mitarbeit von Schulträger, Kommune und Schulaufsichtsbehörde sichergestellt ist.