

Evaluationsbericht

Programm „Mehr Freude am Gehen“ mit Hol- und Bringzonen

20. März 2018

Die Projektergebnisse basieren auf der Evaluation des Projektes „Mehr Freude am Gehen“, das in den Jahren 2016 und 2017 in den Städten Essen und Wuppertal umgesetzt wurde. Die Projektumsetzung erfolgte in Kooperation mit weiteren Akteuren der jeweiligen Kommune und der Polizei unter fachlicher Leitung der bueffee GbR.

Zitation: Leven J., Leven T. (2018): Evaluation des Programms „Mehr Freude am Gehen“ mit Hol- und Bringzonen. bueffee GbR, Bildhauerstraße 13, 42105 Wuppertal, März 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Konzeption	5
1.1	Ursachen für Hol- und Bringverkehre verstehen	5
1.2	Moderne Lösungsansätze für ein komplexes Eltern-Taxi-Phänomen	5
1.3	Kurzbeschreibung der 12 Arbeitsschritte für mehr Spaß am zu Fuß gehen	7
2	Evaluation des Programms in Essen und Wuppertal	11
2.1	Einleitung	11
2.2	Beispielprojekt Andreasschule in Essen	13
2.3	Beispielprojekt Grundschule Kruppstraße in Wuppertal	30
2.4	Gesamtfazit „Mehr Freude am Gehen“	54
3	Anhang	56
3.1	Fragebogen Evaluation	56

1 Ausgangslage und Konzeption

1.1 Ursachen für Hol- und Bringverkehre verstehen

Seit Jahren steigt der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Grundschule kommen. Bei schlechtem Wetter sind dies heute im Schnitt über 31 %¹ der Kinder, die angeben, regelmäßig mit dem Auto gebracht zu werden. Freie Schulwahl, zunehmende Autoverfügbarkeit, sich wandelnde Erwerbsbiografien, Zeitdruck in den Familien oder auch die Sorge der Eltern vor Verkehrsunfällen durch wachsende Verkehrsmengen, können Ursachen für zunehmende Hol- und Bringverkehre im Umfeld der Grundschulen sein.

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

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

1.2 Moderne Lösungsansätze für ein komplexes Eltern-Taxi-Phänomen

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

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

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

¹ Bueeffee-Erhebungen Elternbefragung zum Mobilitätsverhalten von Kindern (41 Grundschulen, 17 Städte, 6 Bundesländer) n=7.000 Stand: April 2017

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

Seit dem Jahr 2013 wachsen die praktischen Erfahrungen mit dem neuen Ansatz, das Eltern-taxi-Phänomen an Grundschulen mit Hol- und Bringzonen und dem Verkehrszähler-Programm (NRW-Projekt) und einer modernen Schulwegplanung zu bewältigen. Im Rahmen der Erarbeitung eines Kinder- und Jugendmobilitätskonzeptes erfolgte eine prototypische Umsetzung der drei Projektbausteine im Stadtteil Dortmund Oespel und Kley als „Dortmunder Modell“². Zwischenzeitlich wurden in zahlreichen weiteren Kommunen (z.B. Marl, Kerpen, Oberhausen, Bielefeld, Selm, Bellheim, Bottrop, Gummersbach) gute Erfahrungen mit der Umsetzung des Konzeptes gemacht. Von einer Reduzierung der Elterntaxis vor den Grundschulen um durchschnittlich 50 %, einer verbesserten Verankerung von Mobilitätsbildung in der Grundschule und sichereren Schulwegen, darf vor dem Hintergrund bisheriger Erfahrungen bei motivierter Umsetzung des Modells ausgegangen werden. Wirksamkeitsuntersuchungen (Evaluationen) über langfristige Effekte stehen allerdings noch aus.

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

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

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

1.3 Kurzbeschreibung der 12 Arbeitsschritte für mehr Spaß am zu Fuß gehen

1. Projektmotivation

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

2. Sichtung der Unfalldaten

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

3. Schriftliche Elternbefragung

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

4. Überprüfung der Schulwege und Problemstellen

Ziel ist es, die subjektiv wahrgenommenen Problemstellen zu objektivieren und zu prüfen, ob Maßnahmen zur Verbesserung notwendig und umsetzbar sind. Ein hilfreiches Hilfsmittel hierfür ist der Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“.³ Problemstellen auf Schulweg-

³ www.bast.de/schulwegplan

Haupttrouten, Problemhäufungen und besonders gravierende Problembeschreibungen sollen mittels Bestandsauditierung möglichst durch fachkundige Personen überprüft werden.⁴ Es sollte auf den Haupt-Schulwegrouten und an Problemhäufungsorten von erhöhten Anforderung der Planung für Fußgänger ausgegangen werden. Bei der Bewertung der Problemstellen und der Ableitung von Lösungsmöglichkeiten sollten die Ermessens- und Handlungsspielräume des Planungsrechts, der Regelwerke und der Straßenverkehrsordnung der Kommune im Sinne einer kindgerechten Verkehrsplanung ausgeschöpft werden. Hiervon profitieren in der Regel auch Erwachsene und insbesondere Senioren.

5. Standorte der Hol- und Bringzonen

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

6. Schulumfelderkundung mit Kindern

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

7. Lehrerfortbildung zur Mobilitätsbildung

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

⁴ www.bestandsaudit.de

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

„Zaubersternen“) zu motivieren, zu Fuß zu gehen oder zur Hol- und Bringzone gebracht zu werden.⁶

8. Maßnahmen zur Schulwegsicherung

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

9. Schulwegtraining mit Kindern

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

10. Einweihung der Hol- und Bringzonen mit Kindern

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

11. Aktualisierung der Schulwegpläne

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

12. Evaluation

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

⁶ www.verkehrszähler.de

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

oder auf den Schulwegen Unfälle? Diese Fragen können im Zuge der Evaluation bearbeitet werden.

2 Evaluation des Programms in Essen und Wuppertal

2.1 Einleitung

Elterntaxis und Motive von Eltern

Durchschnittlich 33 % der Kinder kommen heute bei mäßiger Witterung regelmäßig mit dem Auto zur Grundschule⁸. Schulwege zu Fuß, die eine Länge von einem Kilometer übersteigen, sind heute eher selten geworden. Das bejahen im Grundsatz auch Gerichte mit dem Verweis auf die altersangemessene fußläufige Entfernung zur Grundschule, denn es soll der Grundsatz gelten „kurze Beine kurze Wege“.⁹ Ob der Schulweg jedoch altersangemessen ist, hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab.

Die Probleme und Risiken durch Elterntaxis (Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule) vor den Grundschulen werden von Schulen, Kommunen, aber auch von Eltern selbst zunehmend als Belastung empfunden. Neben den Verkehrssicherheitsproblemen sind damit auch ungünstige Effekte auf die kindliche Entwicklung insgesamt verbunden (z.B. Salutogenese, Selbstwahrnehmung, Selbstwirksamkeit). Dabei haben viele Eltern ihre ganz individuellen Gründe, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu fahren. Es ist z. B. praktisch, da der Weg zur Schule auf dem Weg zur Arbeit liegt. Die Schulwege sind oft unzumutbar lang oder es gibt keine gute ÖPNV-Verbindung. Nicht selten haben Eltern auch Sorge, dass ihre Kinder im Straßenverkehr verunglücken oder belästigt werden könnten. Die subjektive Bewertung von Schulwegen ist wichtig, denn sie ist entscheidend für die Verkehrsmittelnutzung der Kinder.

Hilfreich und empfehlenswert ist es, in den Kommunen ein gezieltes Schulisches Mobilitätsmanagement zu betreiben, um die Verkehrssituation vor den Schulen zu verbessern und die selbstständige Mobilität von Kindern zu fördern. Ein entsprechendes Regelwerk ist in der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V. in Erarbeitung.

Die tradierten Versuche durch Appelle und repressive Ansätze (Elternbriefe, Kontrollen und Repression von Ordnungsbehörden und Polizei) Eltern zu überzeugen ihr Verhalten zu verändern, haben bisher keine nachhaltige Wirkung entfaltet und dürfen als „in der Regel gescheitert“ betrachtet werden. Eine zunehmende Repression gegen Eltern führt häufig nur zu Reaktanz, ggf. zur Verlagerung des Problems, aber nicht zu weniger Verkehr vor den Schulen und nicht zu selbstständiger und unbegleiteter Mobilität von Kindern.

⁸ Leven J., Leven T. (2018): Schulisches Mobilitätsverhalten von Grundschulern in Deutschland. Analyse von Mobilitätsbefragungen von 8.500 befragten Eltern an 81 Grundschulen in 14 deutschen Kommunen. Stand Januar 2018

⁹

<http://www.berlin.de/gerichte/verwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2011/pressemitteilung.425097.php> (Abgerufen am 26.02.2018)

Moderner Lösungsansatz: Das 3-Säulen-Modell „Mehr Freude am Gehen“

Zu diesem 3-Säulen-Modell gehören folgende, in der Regel unverzichtbare, Bausteine:

- Ein *moderner Schulwegplanungsprozess* mit sicheren Schulwegen, die den Kompetenzen der Kinder altersangemessen entsprechen und eine fehlerverzeihende Gestaltung aufweisen¹⁰.
- Die *Einrichtung von Hol- und Bringzonen* für Kinder, die keine altersangemessenen bzw. sehr weite Schulwege haben.
- Die Verankerung eines *schulischen Mobilitätsbildungsprogramms* wie z.B. das Verkehrszähler-Programm (NRW), das Fußgängerprofi-Programm (Niedersachsen) oder vergleichbare Projektansätze mit Verstärkermechanismen.

Dieses 3-Säulen-Modell „Mehr Freude am Gehen“ wurde als methodisches Gesamtkonzept erstmalig 2014 durch die bueffee GbR erfolgreich in NRW erprobt und umgesetzt¹¹. Aufgrund der zwischenzeitlich zunehmenden Erfahrung mit der Projektumsetzung sollte bei besonderen örtlichen Umständen eine weitere 4. Säule greifen. Diese Säule beinhaltet eine *Gesamtverkehrsplanung für das Schulquartier*. Hier müssen dann klassische Maßnahmen der Verkehrslenkung greifen, wenn die Handlungsfelder der verhaltenspräventiven Maßnahmen ausgeschöpft sind. Hier liegt die Verantwortung bei der kommunalen Verkehrsplanung und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, die für die Lenkung des Verkehrs zuständig ist.

Ziele definieren und evaluieren

Nützlich ist es, für das Projekt im jeweiligen Quartier Ziele zu definieren. Welche Defizite sollen messbar und überprüfbar auf welches Niveau verbessert werden? Hierzu können Reduktionen des Unfallgeschehens in der Kommune genauso gehören (z.B. 30 % weniger Kinderunfälle in 10 Jahren), wie die Erreichung von konkreten Mobilitätskenngrößen für die Schule. Zu den Projektzielen der Programms „Mehr Freude am Gehen“ gehören im Wesentlichen

- eine deutliche Reduzierung der Elterntaxi-Verkehre vor den Schulen um 50 %,
- eine deutliche Steigerung der selbstständigen Fußwege der Kinder auf ihren Schulwegen um 10 bis 20 % und
- eine von den Eltern wahrnehmbare und signifikante Verbesserung der subjektiven Verkehrssicherheit vor den Schulen und auf den Haupttrouten der Schulwege im Umkreis von etwa einem Kilometer.

Hinzu kommen die positiven Effekte auf die kindliche Entwicklung in Folge der Bewegung und Entwicklung der Selbstwirksamkeit der Kinder insgesamt. Die folgenden Ergebnisse von Grundschulen in Essen und Wuppertal zeigen, welche verkehrlichen Projektziele mit der Umsetzung des Schulischen Mobilitätsmanagements mit dem 3-Säulen-Modell „Mehr Freude am Gehen“ erreicht

¹⁰ Leven J., Leven T. (2017): Sichere Räume, sichere Wege - Leitbild Wohlfühlmobilität, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/3_Kinderwege_bueffee_GbR_2017.pdf (Abgerufen am 26.02.2018)

¹¹ [https://dosys01.digistadt.de/dosys/gremrech.nsf/c4c77f9eab073efdc12574ac0066b9fa/022b40e04406df21c1257e58004d8ea3/\\$FILE/Anlagen_01225-15.pdf](https://dosys01.digistadt.de/dosys/gremrech.nsf/c4c77f9eab073efdc12574ac0066b9fa/022b40e04406df21c1257e58004d8ea3/$FILE/Anlagen_01225-15.pdf) (Abgerufen am 26.02.2018)
http://www.verkehrswachthessen.de/files/vwh_ordner/pdf/2017/elterntaxi/1-Allgemein/1.5.pdf (Abgerufen am 26.02.2018)

werden konnten und wie die Wirksamkeit des Projektes zukünftig noch durch zusätzliche Verbesserungen an der Infrastruktur erhöht werden könnte.

Eine Evaluation hilft, die gewünschten Effekte zu überprüfen, die mit der Umsetzung des Programms „Mehr Freude am Gehen“ im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements angestrebt werden (summative Evaluation). Die Evaluation hilft zudem, das laufende Projekt zu optimieren und ggf. vorhandene Schwachstellen zu verbessern (formative Evaluation). Im Rahmen der Evaluation der Projekte in Essen und Wuppertal wurde jeweils ein Fragebogen entwickelt, der einen Vergleich der Projekte ermöglicht (Vorher-Nachher-Untersuchung).

2.2 Beispielprojekt Andreasschule in Essen

Im Juni 2017 fand die Einweihung von zwei Hol- und Bringzonen (Abbildung 1 und Abbildung 2) an der Schule in Essen statt.¹² Die Standorte der Hol- und Bringzonen wurden mit einem besonderen nichtamtlichen Verkehrszeichen „Hol- und Bringzone“ beschildert (vgl. Abbildung 3). Ausgewählte 3.-Klässler der Andreasschule malten gelbe und rote Füße (Abbildung 4 und Abbildung 5) an den Hol- und Bringzonen und auf den Schulwegen auf die Gehwege, die seither die Schulwege und besondere Aufmerksamkeitspunkte markieren. Die Einweihung der Hol- und Bringzonen feierte die gesamte Schule mit einem Fest, für das die Schüler ein eigenes Musikstück, den Verkehrszähler-Rap, einstudiert hatten. Begleitet wurde die Aktion durch einen Malwettbewerb an der Schule. Die Kinder sollten ein „Drachenauto“ entwerfen. Aus dem besten Schülerentwurf wurde dann ein Aufkleber erstellt, den alle Kinder mitnehmen durften. (Abbildung 6, Abbildung 7 und Abbildung 8).

In der Konzeptphase wurde die Planung durch Vorstellung und Beschlussempfehlung in der zuständigen Bezirksvertretung politisch unterstützt. Vorausgegangene Analysen (Elternbefragung und Bestandsauditierungen der Schulwege), fachliche Abstimmungen mit den kommunalen Fachabteilungen und die Diskussion und Beschlussfassung in der Schulpflegschaft sicherten die notwendige Akzeptanz und Umsetzbarkeit der ausgewählten Standorte der Hol- und Bringzonen.

Zur Verbesserung der Schulwege wurden von der Stadt Essen verschiedene Verkehrssicherheitsmaßnahmen (z.B. Verbesserung von Sichtbeziehungen) umgesetzt. Hierzu gehörten z.B. Markierungsarbeiten (Abbildung 9) und Grünschnittarbeiten an Überquerungsstellen. Weitere Verbesserungen der Schulwege sind bereits in Planung.

Im Projektverlauf musste eine Baustelle im erweiterten Schulumfeld eingerichtet werden (ohne Abbildung), die Umleitungsverkehre des Kfz-Verkehrs erzwang. Diese Umleitungsverkehre hatten negative Auswirkungen auf eine für die Kinder wichtige Überquerungsstelle zwischen der Schule und der eingerichteten Hol- und Bringzone. Mit Abschluss der Baustelle ist jedoch eine deutliche Entlastung dieser Überquerungsstelle zu erwarten und damit eine weitere Steigerung der Akzeptanz eines Standortes einer Hol- und Bringzone.

¹² <http://www.andreasschule-essen.de/ab-dem-19-juni-sind-wir-verkehrszaeher/> (Abgerufen am 26.02.2018)



Abbildung 1: Gekennzeichnete Hol- und Bringzone (Standort 2, Von-Einem-Straße, Schwimmbhalle) für ca. 4 bis 5 Fahrzeuge, kombiniert mit eingeschränktem Halteverbot für den morgendlichen Bringverkehr von 7:30 Uhr bis 8 Uhr (Nutzung von Bestandsstellflächen)



Abbildung 2: Gekennzeichnete Hol- und Bringzone (Standort 1, Isenbergstraße am Spielplatz) für ca. 3 Fahrzeuge, kombiniert mit eingeschränktem Halteverbot für den morgendlichen Bringverkehr von 7:30 Uhr bis 8 Uhr (Nutzung von Bestandsstellflächen)



Abbildung 3: Kennzeichnung mit nichtamtlichem Schild Hochformat 60*40 cm.



Abbildung 4: Beispiel Rote Stopp-FüÙe als Signal für Kinder für besondere Aufmerksamkeit



Abbildung 5: Gelbe FüÙe-Malaktion mit 3.-Klãsslern im direkten Umfeld der Hol- und Bringzone



Abbildung 6: Malaktion und Öffentlichkeitsarbeit im Umfeld der Schule und auf den Schulwegen der Kinder



Abbildung 7: Feierliche Einweihung der Hol- und Bringzonen mit Schulfest und Konfettikanonen



Abbildung 8: Auszeichnung Siegerbild Verkehrszähler-Malaktion. Alle Kinder erhielten einen Aufkleber mit dem Motiv des Siegerbildes.



Abbildung 9: Beispiel Verbesserung der Überquerungssituation an einer Einmündung vor der Grundschule durch Markierungen von Sperrflächen

Evaluationsergebnisse des Projektes an der Andreasschule in Essen

Im Herbst 2017 konnten die Eltern der Kinder an der Andreasschule im Rahmen einer schriftlichen Befragung über ihre Erfahrungen mit dem umgesetzten Projekt berichten. Mehrheitlich nutzten die Eltern der Grundschule die Möglichkeit, das Projekt zu bewerten und ihre individuellen Einschätzungen hierzu abzugeben.

Die für die Schule repräsentativen Ergebnisse dieser Befragung konnten hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens mit Befragungsergebnissen verglichen werden, die zu Beginn des Projektes im Jahr 2016 an der Schule ermittelt wurden (Vorher-Nachher-Vergleich). Hinsichtlich der Rahmenbedingungen an der Schule (Anmeldeverfahren und Auswahl der Schüler) hat es im Zeitraum zwischen den beiden Erhebungen nach Auskunft der Schulleitung keine strukturellen Änderungen gegeben. In Nordrhein-Westfalen bestehen aktuell keine festen Grenzen für Schulbezirke mehr.

Bewertung der Projektidee

Im Rahmen der Befragung konnten die Eltern das Gesamtkonzept bewerten. Mit über 90 % der Antworten wird das Projektkonzept von den Eltern der Andreasschule sehr positiv bewertet (Abbildung 10). Nur rund 7 % der Eltern bewerten das Projekt kritisch. Das Konzept, Eltern eine Haltemöglichkeit abseits der Schule anzubieten, um die Fußwege und die Verkehrssicherheit vor der Schule zu erhöhen, wird von den Eltern akzeptiert. Dabei werden Hol- und Bringzonen in der Regel derart geplant, dass diese rund 200 bis 400 Meter von der Grundschule entfernt liegen.

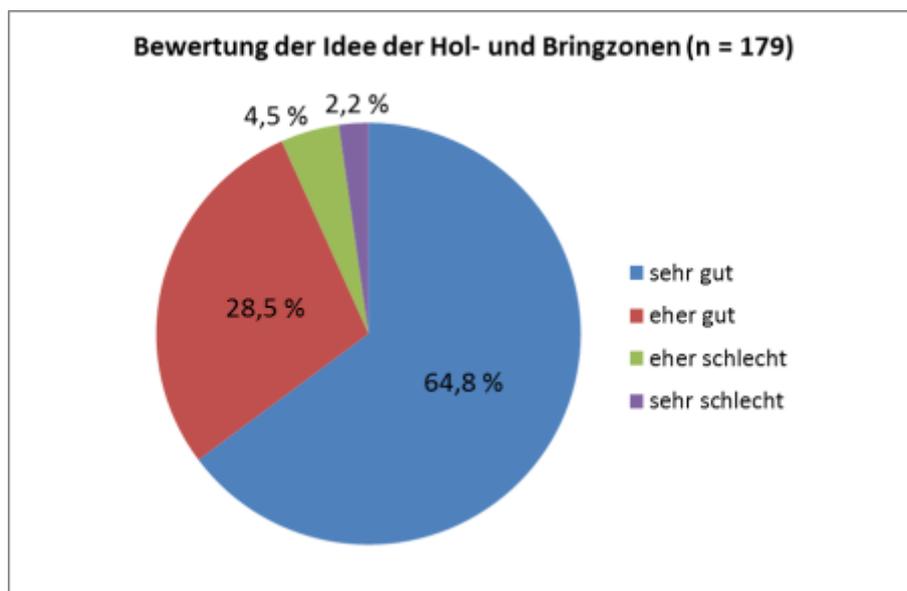


Abbildung 10: Bewertung des Gesamtkonzeptes durch die Eltern der Andreasschule (n=179)

Weiterempfehlungsabsicht

Eltern empfehlen gut geplante Hol- und Bringzonen auch anderen Eltern. Ein hohes Maß an Zustimmung ist eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz und Nutzung der Angebote der Hol- und Bringzonen. Werden Standorte von Eltern negativ bewertet oder entwickeln sich die Bedingungen zwischen Standort der Hol und Bringzone und Schule negativ, wirkt sich das unmittelbar auf die Akzeptanz und Nutzung aus. Eltern fahren dann (wieder) mit dem Auto vor die Schule. Am Beispiel der Andreasschule in Essen konnte im Rahmen der Elternbefragung eine Weiterempfehlungs-

lungungsabsicht von über 90 % erreicht werden (Abbildung 11). Das heißt, dass sich Eltern grundsätzlich positiv über das Konzept austauschen. Ein kleiner Anteil von unter 10 % ist kritisch, lehnt das Konzept eher ab und würde die Hol- und Bringzonen nicht zur Nutzung weiterempfehlen.

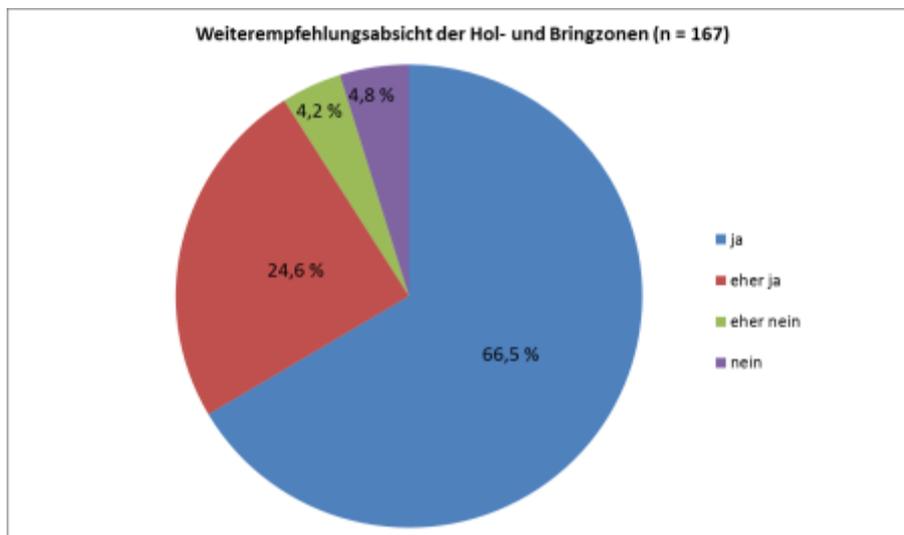


Abbildung 11: Empfehlung der Hol- und Bringzonen von Eltern der Andreasschule an andere Eltern (n=167)

Entwicklung Mobilitätsverhalten

Ein wesentliches Programmziel ist die Förderung von Fußwegen der Kinder und eine Reduzierung der Elterntaxi-Verkehre zur Schule. Im Rahmen des Projektes erfolgte daher ein Vorher-Nachher-Vergleich des Mobilitätsverhaltens im Sommer und im Winter bzw. für gutes und für schlechtes Wetter (Abbildung 12 und Abbildung 13). Die Befragung der Eltern ergab, dass sowohl im Sommer als auch im Winter der Anteil an Fußwegen um rund 20 % gesteigert werden konnte und sich die Elterntaxis vor den Schulen im Sommer oder bei gutem Wetter nahezu halbiert haben. Auch im Winter oder bei schlechtem Wetter sanken die Elterntaxi-Verkehre und stiegen die Fußwege von Kindern im Vergleich zur Vorher-Situation an. Der Vorher/Nachher-Vergleich zeigt, dass der Anteil von zu Fuß gehenden Kindern von rund 56 % auf rund 77 % gestiegen ist (+21 % Fußgänger). Die Elterntaxi-Verkehre sind von rund 37 % auf rund 20 % gesunken (-17 %), was dem angestrebten Projektziel einer Halbierung der Anzahl der Elterntaxis sehr nahe kommt. Damit verursachen erheblich weniger elterliche Bringverkehre vor den Schulen die typischen problematischen Situationen.

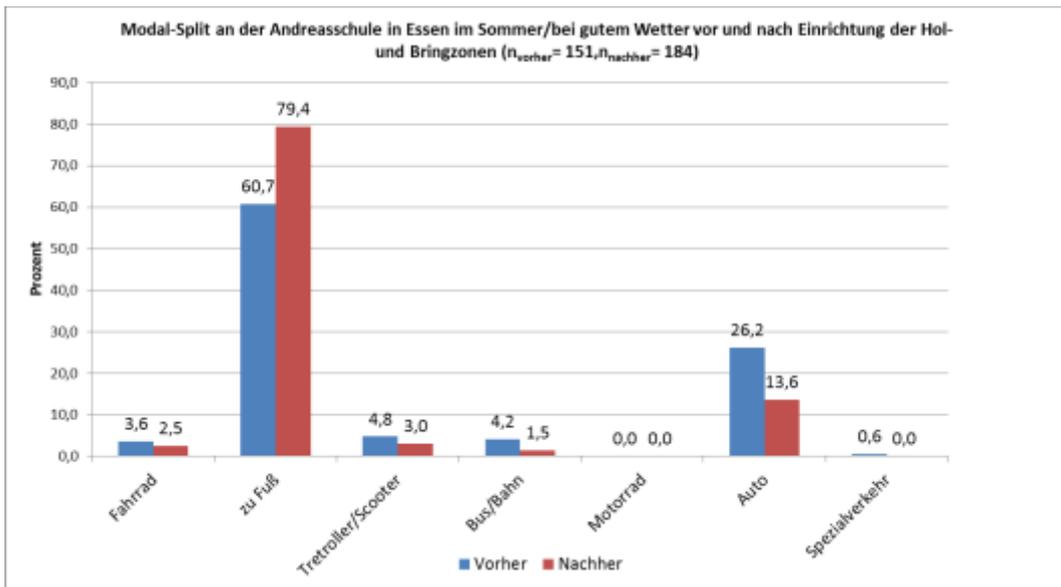


Abbildung 12: Vergleich Mobilitätsverhalten Andreasschule Essen im Sommer/bei gutem Wetter (vorher/nachher) (n=151-184)

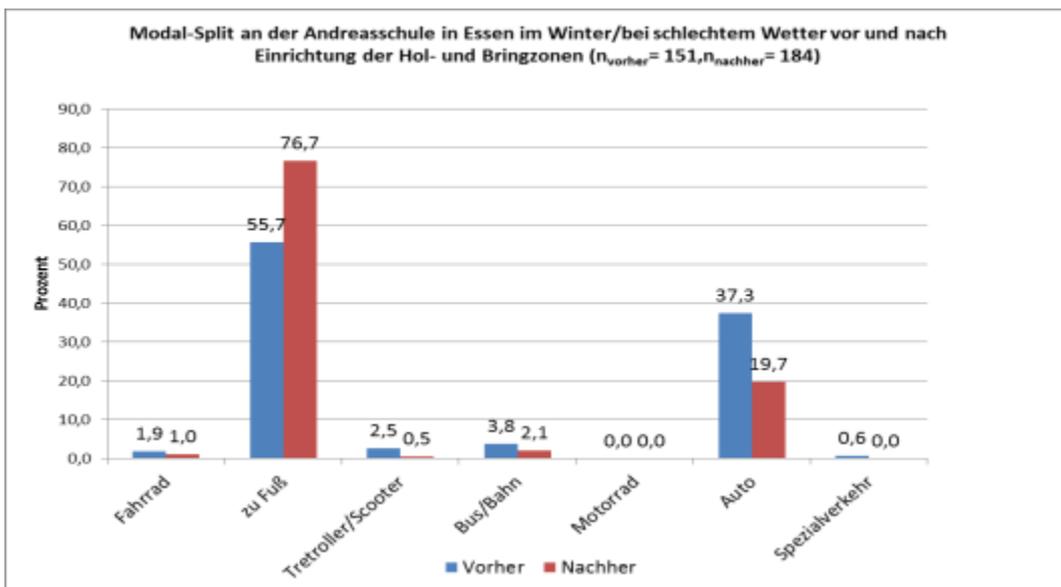


Abbildung 13: Vergleich Mobilitätsverhalten Andreasschule Essen im Winter/bei schlechtem Wetter (vorher/nachher) (n=151-184)

Befragungsergebnisse können im Rahmen von gewissen Befragungszeitpunkten schwanken. Das Mobilitätsverhalten an der Andreasschule hat sich zum Zeitpunkt der Befragung signifikant verbessert. Empfehlenswert ist, die Stabilität der positiven Entwicklung des Mobilitätsverhaltens in den Folgejahren weiter zu beobachten. Von Bedeutung ist dabei z.B., ob sich die verkehrliche Situation im Schulumfeld zwischenzeitlich negativ verändert oder ob sich Änderungen im pädagogischen Konzept (Umsetzung Verkehrszähler-Programm) der Schule ergeben.

Einschätzung der Verkehrssituation vor der Schule durch die Eltern der Andreasschule

Mehr zu Fuß gehende Kinder und weniger Eltern mit Autos vor der Schule können sich positiv auf die subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheitssituation auswirken. 85 % der Eltern, die dies auch bewerten können, geben an, dass sich die Verkehrssituation vor der Schule im Vergleich zur Situation vor der Einrichtung der Hol- und Bringzonen verbessert hat. Ein kleiner Anteil von 15 % der befragten Eltern kann keine Verbesserung erkennen (Abbildung 14).

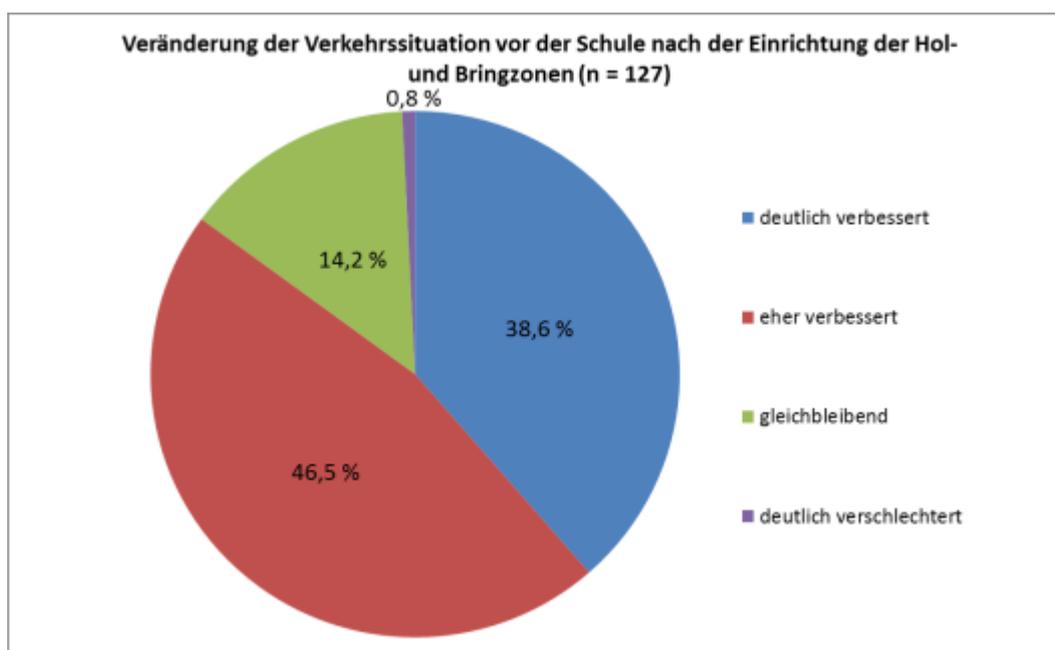


Abbildung 14: Bewertung der Veränderung der Verkehrssituation an der Andreasschule nach Umsetzung des Projektes durch die Eltern (n=127)

Die Eltern bewerten die Verkehrssicherheit und die Verkehrssituation vor der Schule morgens und nachmittags sehr unterschiedlich. Häufig ist vor Schulen zu beobachten, dass viele Eltern ihre Kinder in einem kleinen Zeitfenster von ca. 20 Minuten praktisch gleichzeitig zur Schule bringen und sich dabei in der Regel kurz am Schulstandort aufhalten. Die elterlichen Bringverkehre verursachen in dieser Phase oft einen großen Anteil am Gesamtverkehr vor den Schulen. Dies überlagert sich dann mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen, das durch den Berufsverkehr entsteht. Im Winter kommt zudem früh am Morgen noch die Dämmerung oder Dunkelheit hinzu, was die subjektiv wahrgenommene Situation negativ verstärken kann.

Nachmittags entzerrt sich die Abholsituation trotz längerer Aufenthaltsdauer der Eltern an der Schule häufig, da die Kinder je nach pädagogischem Angebot zu unterschiedlichen Zeiten abgeholt werden (z.B. Ganztagsangebote). In der Abholphase halten sich die Eltern, auch wenn es weniger zum gleichen Zeitpunkt sind, meist deutlich länger am Schulstandort auf. Die Ergebnisse der Befragung der Eltern der Andreasschule zeigen, dass über 80 % der Eltern zu Schulbeginn „zufrieden“ oder „eher zufrieden“ mit der Verkehrssituation vor der Schule sind (Abbildung 15). Rund 15 % der Eltern sind kritisch und noch nicht zufrieden. Nachmittags steigt die Zufriedenheit mit sinkendem Verkehr und Tageslicht erheblich. Die kritischen Bewertungen der Eltern sinken auf unter 2 % (Abbildung 16). Die Verkehrssituation an der Andreasschule am Nachmittag kann damit als positiv bewertet werden.

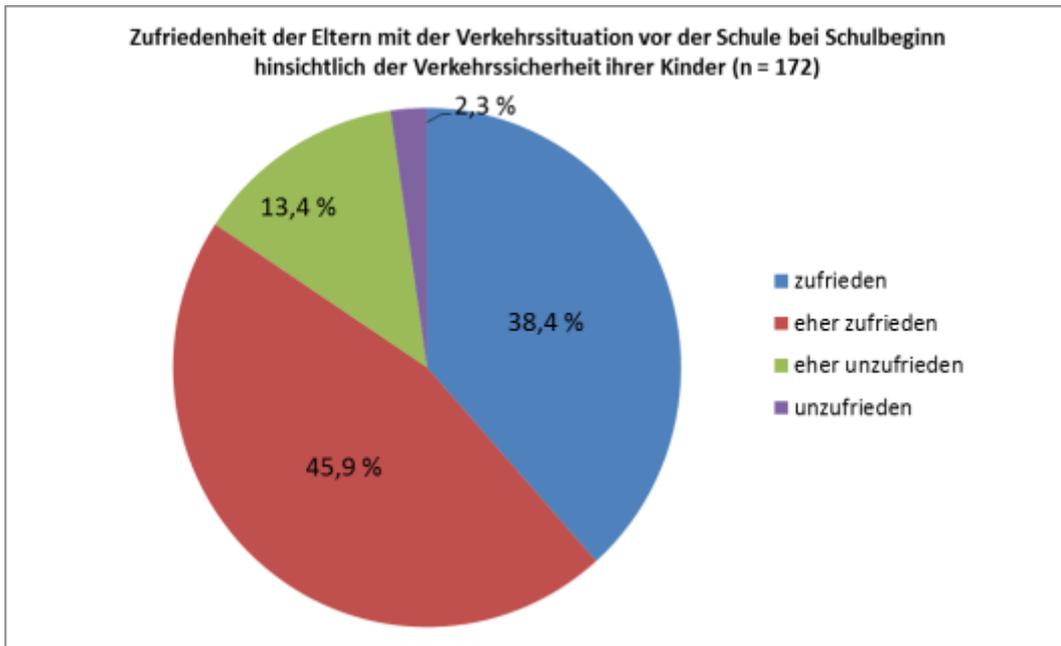


Abbildung 15: Zufriedenheit von Eltern mit der Verkehrssicherheit vor der Andreasschule bei Schulbeginn nach Maßnahmenumsetzung (n=172)

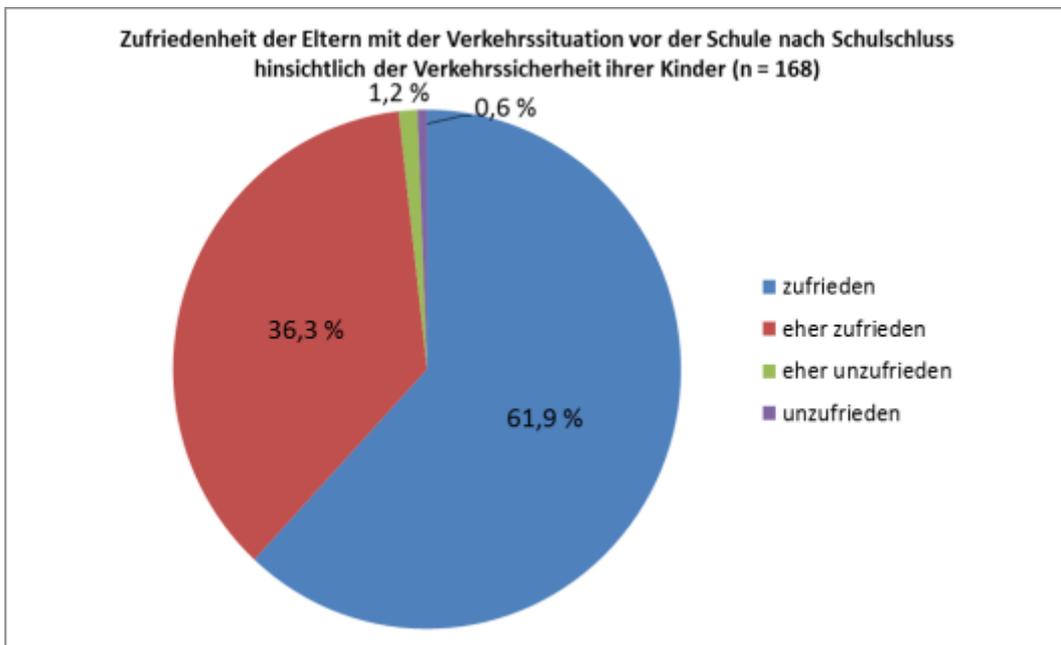


Abbildung 16: Zufriedenheit von Eltern mit der Verkehrssicherheit vor der Andreasschule nach Schulschluss nach Maßnahmenumsetzung (n=168)

Zufriedenheit der Eltern mit den Standorten und Nutzung der Hol- und Bringzonen

Trotz der Steigerung der Anzahl zu Fuß gehender Kinder und der Reduktion von Elterntaxis kommen immer noch Eltern mit dem Auto auch direkt zur Schule. Ziel ist es, einen großen Anteil dieser Eltern zur Nutzung der Hol- und Bringzonen zu motivieren. Hierfür müssen die Standorte für die Hol- und Bringzonen attraktiv und sicher sein und die Schulwege zwischen Hol- und Bringzone und der Schule möglichst frei von nicht zumutbaren Mängeln sein (altersangemessene, kompetenzorientierte Planung). Eltern differenzieren bei der Beurteilung von Standorten. Bestehen Defizite auf den Schulwegen zwischen der Hol- und Bringzone und der Schule, dann wirkt sich dies unmittelbar und stark auf die Akzeptanz und Nutzung des jeweiligen Standortes aus. Abbildung 17 und Abbildung 18 zeigen, dass die Standorte von den Eltern, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule bringen, unterschiedlich häufig genutzt werden. Von den 71 bzw. 77 Eltern, die angeben, ihr Kind mindestens gelegentlich mit dem Auto zur Schule zu bringen, geben 39,4 % an, den Standort 1 (Von-Einem-Straße, Schwimmhalle) bereits selbst genutzt zu haben. 60,6 % haben den Standort 1 noch nicht genutzt. Standort 2 (Isenbergstraße, Spielplatz) wurde von 63,3 % der Eltern bereits genutzt.

Die Nutzung der Standorte ist unterschiedlich ausgeprägt. Dieses Nutzungsverhalten ergibt sich zum einen aus der Anfahrtrichtung und dem Wohnort der Kinder und zum anderen aus der Bewertung des Standortes und der Verkehrssicherheit des verbleibenden Schulweges. Die unterschiedliche Nutzung der Standorte wird auch im Zusammenhang mit einer kurz nach Projektumsetzung eingerichteten Baustelle und Verkehrsumleitung stehen, die sich ungünstig auf die Schulwege der Kinder ausgewirkt hat und an einer Überquerungsstelle zu vermehrtem Verkehrsaufkommen geführt hat. Dies betrifft insbesondere die Akzeptanz des Standortes 1 an der Schwimmhalle.

Neben den Hol- und Bringzonen nutzen die Eltern aber auch weiterhin das zur Verfügung stehende Parkplatzangebot im Umfeld der Schule, da hier im Umfeld der Andreasschule ein umfangreiches Angebot besteht und zu Schulzeiten auch immer wieder einzelne Stellflächen frei sind. 35 Eltern gaben bei der Befragung an, ihre Kinder im Umfeld der Schule auch außerhalb der Hol- und Bringzonen abzusetzen, da im Schulumfeld noch einige Parkmöglichkeiten bestehen. Sofern bestehende Stellflächen ordnungsgemäß genutzt werden und durch diese Bringverkehre andere Kinder nicht gefährdet werden, so ist diese Elternentscheidung nicht zu beanstanden. Zwei Eltern geben an, ihre Kinder regelmäßig auch weiterhin direkt vor der Schule aussteigen zu lassen.

Damit kann gezeigt werden, dass es auch nach Projektumsetzung immer noch einige Eltern gibt, die ihre Kinder vor die Schule fahren oder das Parkraumangebot im Umfeld der Schule nutzen. Es gibt auch weiterhin Eltern, die versuchen, nahe an die Schule heran zu kommen. Je umfangreicher ein solches Parkraumangebot vor der Schule ist, desto eher wird dies von den Eltern auch angenommen und die Hol- und Bringzonen dann ggf. gemieden. In der Summe werden die Hol- und Bringzonen mehrheitlich von den Eltern angenommen.

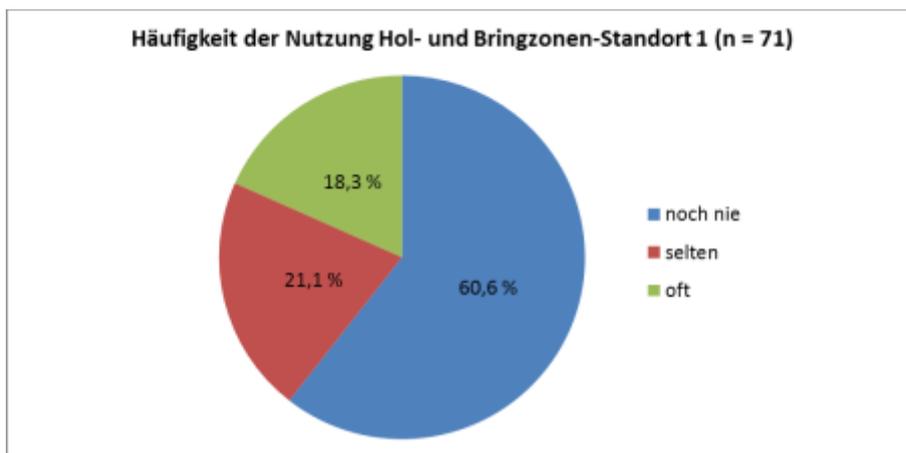


Abbildung 17: Nutzung der eingerichteten Hol- und Bringzone (Standort 1, Schwimmbad) von Eltern der Andreasschule (n=71)

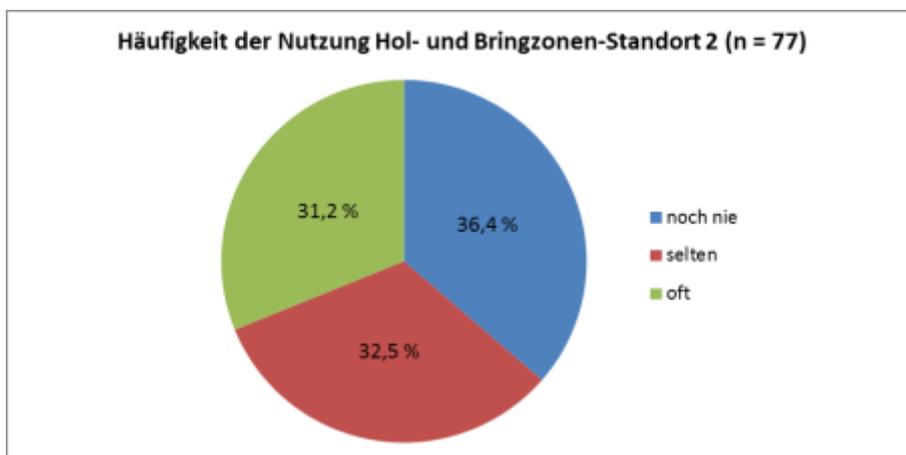


Abbildung 18: Nutzung der eingerichteten Hol- und Bringzone (Standort 2, Spielplatz) von Eltern der Andreasschule (n=77)

Ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes ist es, die Hol- und Bringzonen ausreichend zu dimensionieren, damit es an den Standorten nicht zu Stauungen und weiteren Problemen kommt, die z.B. ein Halten in zweiter Reihe erfordern. Zur Einschätzung der erforderlichen Dimensionierung wurde die Dimensionierungsempfehlung aus der ADAC-Broschüre „Elterntaxi an Grundschulen“¹³ angewendet. Standort 1 (Von-Einem-Straße, Schwimmbad) und Standort 2 (Isenbergstraße, Spielplatz) werden von den Eltern, die mind. gelegentlich mit dem Auto kommen, unterschiedlich bewertet. Standort 1 wird von 23,6 % der Eltern als zu knapp dimensioniert bewertet (Abbildung 19). Rund ¾ der Eltern schätzen das Angebot als gut ein.

Das Stellplatzangebot an Standort 2, der von den Eltern auch deutlich häufiger genutzt wird, wird von etwa der Hälfte der Eltern als nicht ausreichend eingeschätzt (Abbildung 20), hier könnte eine geringfügige Ergänzung des Angebotes zu einer verbesserten Gesamtzufriedenheit mit dem Standort bei den Eltern führen. Allerdings würde eine Ausdehnung des Angebotes ggf. auch auf

¹³ https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_elterntaxi_grundschulen_0915_238767.pdf (Abgerufen am 26.02.2018)

mangelnde Akzeptanz bei Anwohnern in diesem Bereich stoßen, da dies zu Lasten des Anwohnerparkangebotes in diesem Quartier gehen würde.

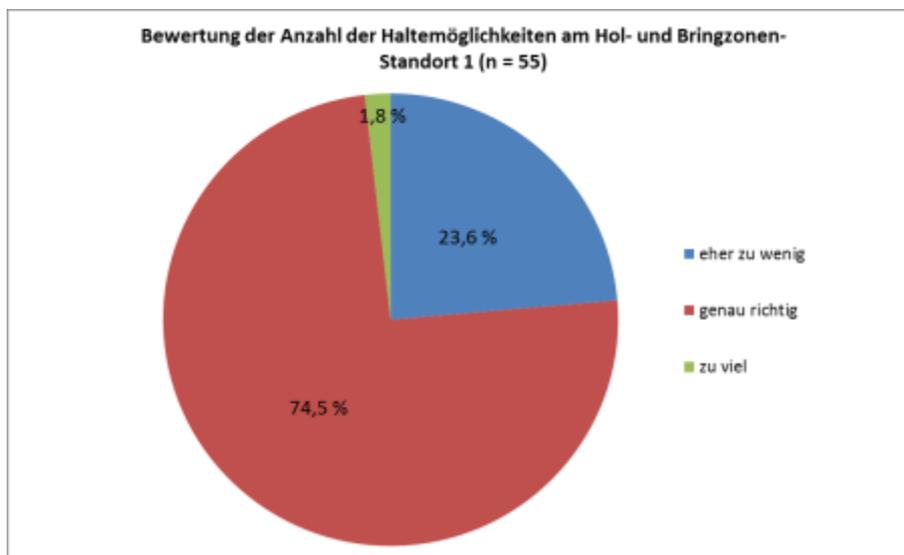


Abbildung 19: Bewertung des Angebotes zum Anhalten an der Hol- und Bringzone Standort 1 (Von-Einem-Straße, Schwimmbad) (n=55)

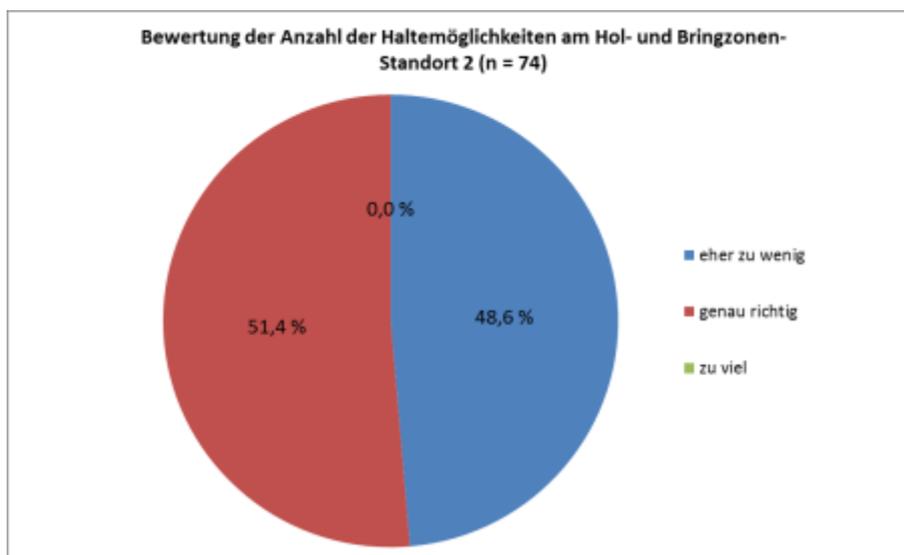


Abbildung 20: Bewertung des Angebotes zum Anhalten an der Hol- und Bringzone Standort 2 (Isenbergstraße, Spielplatz) (n=74)

Für die Akzeptanz eines Standortes ist es wichtig, dass die Eltern keine langen Umwege fahren müssen, um den Standort mit dem Auto zu erreichen. Darauf ist im Rahmen der Konzeption und Planung Wert zu legen, da ansonsten die Akzeptanz und Nutzung leiden kann. Die Befragungsergebnisse zeigen, dass über 80 % der Eltern angeben, dass die Standorte „sehr gut“ oder „eher gut“ mit dem Auto erreichbar sind (Abbildung 21 und Abbildung 22).

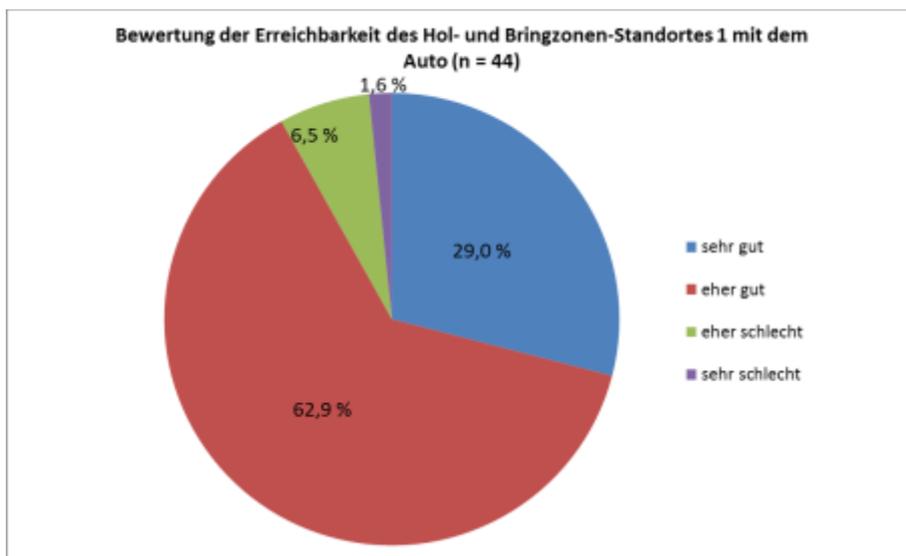


Abbildung 21: Bewertung der Erreichbarkeit der Hol- und Bringzone Standort 1 (Von-Einem-Straße, Schwimmbad) mit dem Auto (n=44)

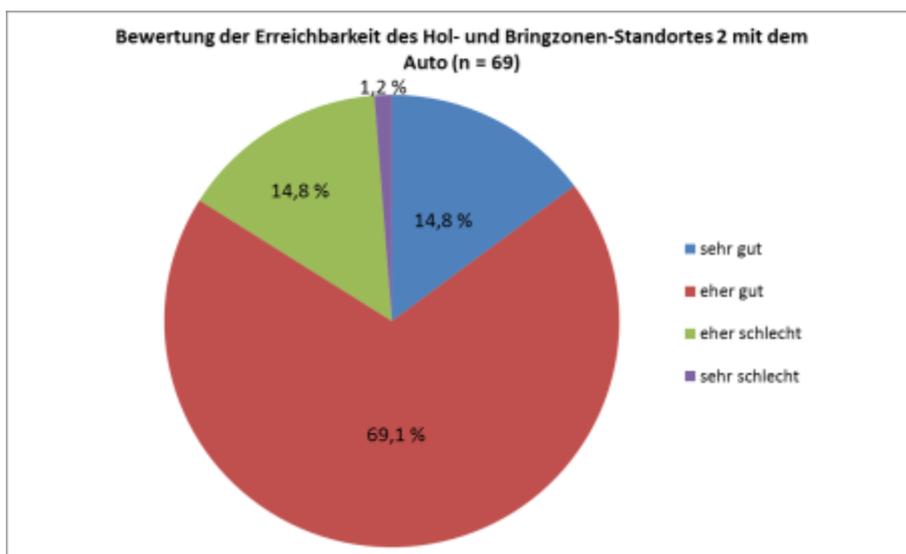


Abbildung 22: Bewertung der Erreichbarkeit der Hol- und Bringzone Standort 2 (Isenbergstraße, Spielplatz) mit dem Auto (n=69)

Ein zentrales Beurteilungskriterium für den Standort der Hol- und Bringzone betrifft den Weg zur Schule. Standorte werden weniger akzeptiert oder ganz abgelehnt, wenn nicht akzeptierte Mängel auf den verbleibenden Schulwegen bestehen. 77 % der Eltern geben an, dass der Fußweg von Standort 1 (Schwimmbad) zur Schule „sicher“ oder „eher sicher“ ist. Fast jedes 4. Elternteil sieht aktuell noch Mängel, die mit der aktuellen Baustelle und Verkehrsumleitung im Zusammenhang stehen. Standort 2 hingegen wird deutlich positiver bewertet. Über 90 % der Eltern bewerten den Schulweg als „sicher“ oder „eher sicher“ (Abbildung 23 und Abbildung 24). Der verbleibende Schulweg ist damit unter dem Gesichtspunkt einer kompetenzorientierten Bewertung des Schulweges von den Eltern als im Wesentlichen altersangemessen und sicher bewertet worden.

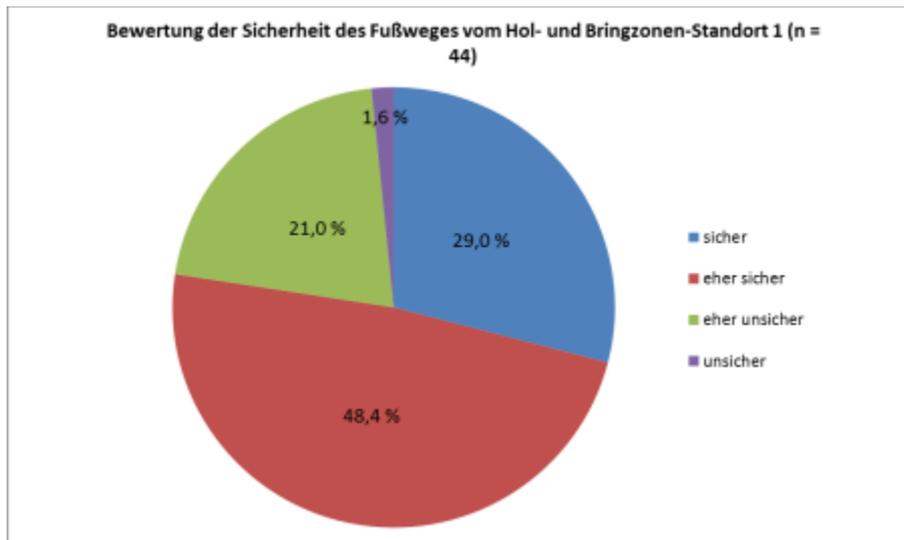


Abbildung 23: Bewertung der Sicherheit der Fußwege zur Schule von der Hol- und Bringzone Standort 1 (Von-Einem-Straße, Schwimmbad) (n=44)

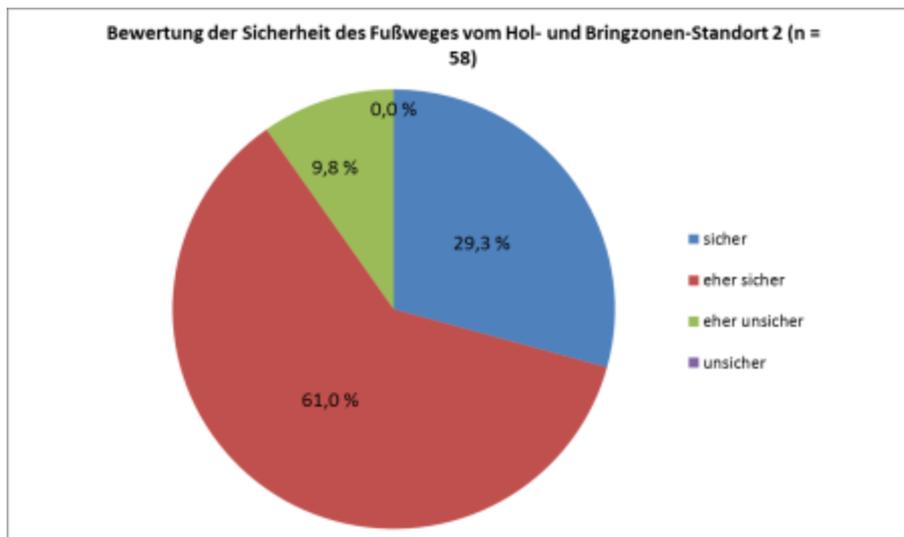


Abbildung 24: Bewertung der Sicherheit der Fußwege zur Schule von der Hol- und Bringzone Standort 2 (Isenbergstraße, Spielplatz) (n=58)

Die Akzeptanz von Hol- und Bringzonen steht zudem im Zusammenhang mit der fußläufigen Entfernung zur Schule. Problematisch sind Standorte, die als viel zu weit entfernt von der Schule eingeschätzt werden. Der Standort 1 (Schwimmbad) ist ca. 420 Meter von der Schule entfernt. Standort 2 (Spielplatz) befindet sich in einer Entfernung von 280 Metern zur Schule. Die Befragungsergebnisse zeigen den grundsätzlichen Zusammenhang, dass Standorte auch bei einer Entfernung von ca. 400 Metern noch eine mehrheitliche Zustimmung haben können (Abbildung 25 und Abbildung 26). Hol- und Bringzonen, die zu nah an der Schule liegen, können ggf. negativ bewertet werden, da es Eltern auch stören kann, wenn falsche Anreize in Form von „Drive In-Schulen“ geplant werden. Daher liegt der Orientierungswert des Abstandes zwischen Hol- und

Bringzone und Schule bei ca. 250 Metern¹⁴. Um eine „Drive In-Schule“ zu vermeiden, sollten Standorte unter 200 Metern möglichst vermieden werden, denn Kinder sollen einen Teil ihrer Schulwege möglichst selbstständig und unbegleitet von Eltern zu Fuß gehen können. Entfernungen über 400 Meter werden je nach Attraktivität des verbleibenden Schulwegs zunehmend als „zu weit“ empfunden und dann ggf. von den Eltern abgelehnt. Hol- und Bringzonen in diesem Entfernungsbereich werden insbesondere bei Schulwegen mit Defiziten dann gar nicht mehr angenommen.

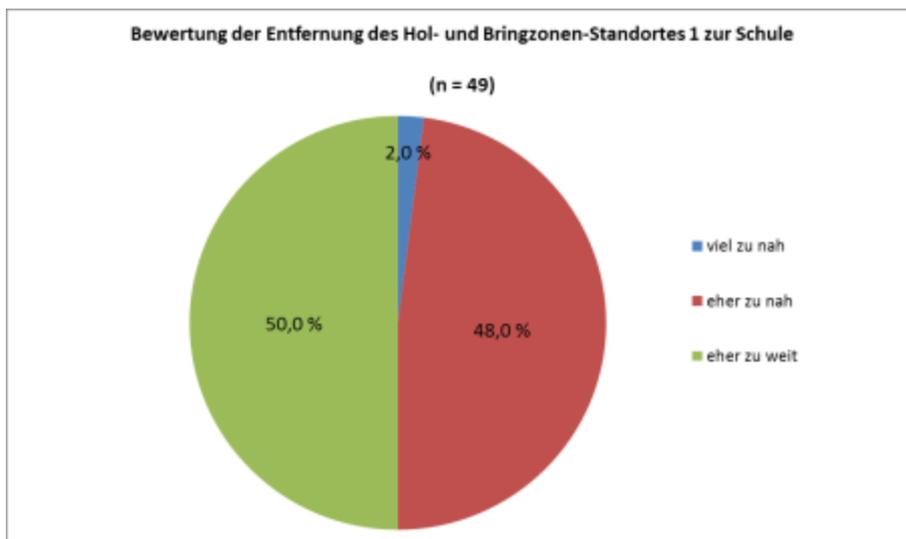


Abbildung 25: Bewertung der Entfernung der Fußwege zur Schule von der Hol- und Bringzone Standort 1 (Von-Einem-Straße, Schwimmbad) (n=49)

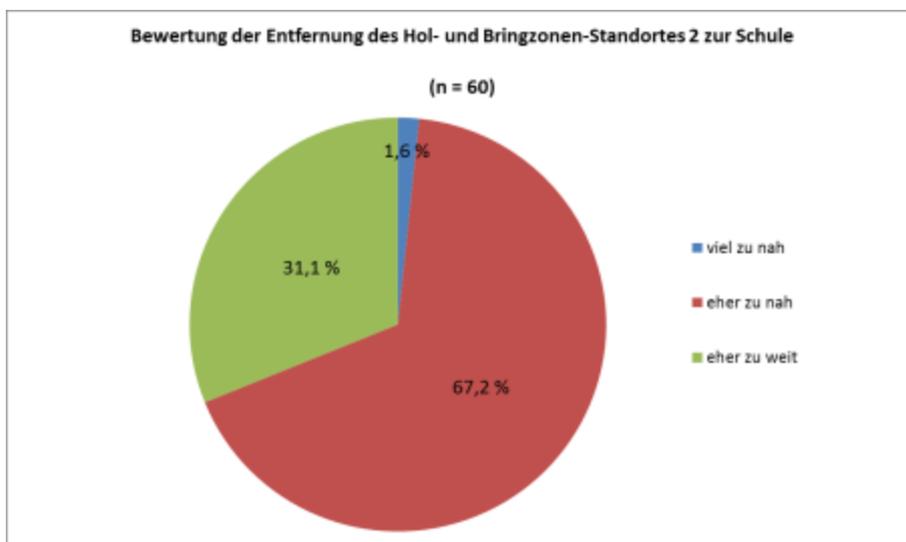


Abbildung 26: Bewertung der Entfernung der Fußwege zur Schule von der Hol- und Bringzone Standort 2 (Isenbergstraße, Spielplatz) (n=60)

¹⁴ https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_elterntaxi_grundschulen_0915_238767.pdf (Abgerufen am 26.02.2018)

Zuletzt wurden die Eltern gefragt, wie diese die Aktivitäten der beteiligten Akteure zur Verbesserung der Schulwegsicherheit für ihre Schule wahrnehmen. Hierzu gehören die Schule, die Verkehrsplanung, die Straßenverkehrsbehörde, das Ordnungsamt, die Polizei und insbesondere auch die anderen Eltern. Die Eltern erwarten von den beteiligten Akteuren aktives Handeln. Gleichzeitig erwarten auch die Kommunen, die Polizei und die Schule aktives Handeln von den Eltern. Die befragten Eltern attestieren mehrheitlich allen Akteuren, sich für die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen an der Andreasschule einzusetzen. Die Eltern geben zum Ausdruck, dass sie mit den Aktivitäten der Schule in hohem Maße zufrieden sind. Weniger als 5 % der Eltern sind mit der Schule noch unzufrieden, was ein sehr guter Wert für die Schule und eine hohe Anerkennung der pädagogischen Arbeit in der Schule ist. Hohe Zustimmungswerte erhält zudem die Polizei. Rund 80 % der Eltern glauben, dass die Polizei genug für die Verkehrssicherheit der Kinder tut. Auch die Verkehrsplanung und die Ordnungsbehörde erhalten mehrheitlich noch ein zustimmendes Votum der Eltern. Hier ist ggf. Potenzial für mehr Aktivitäten und Transparenz der Arbeit der Kommune möglich. Unzufriedener sind die Eltern überwiegend mit den anderen Eltern, die sich – nach Ansicht der befragten Eltern – zum Teil immer noch nicht angemessen verhalten.

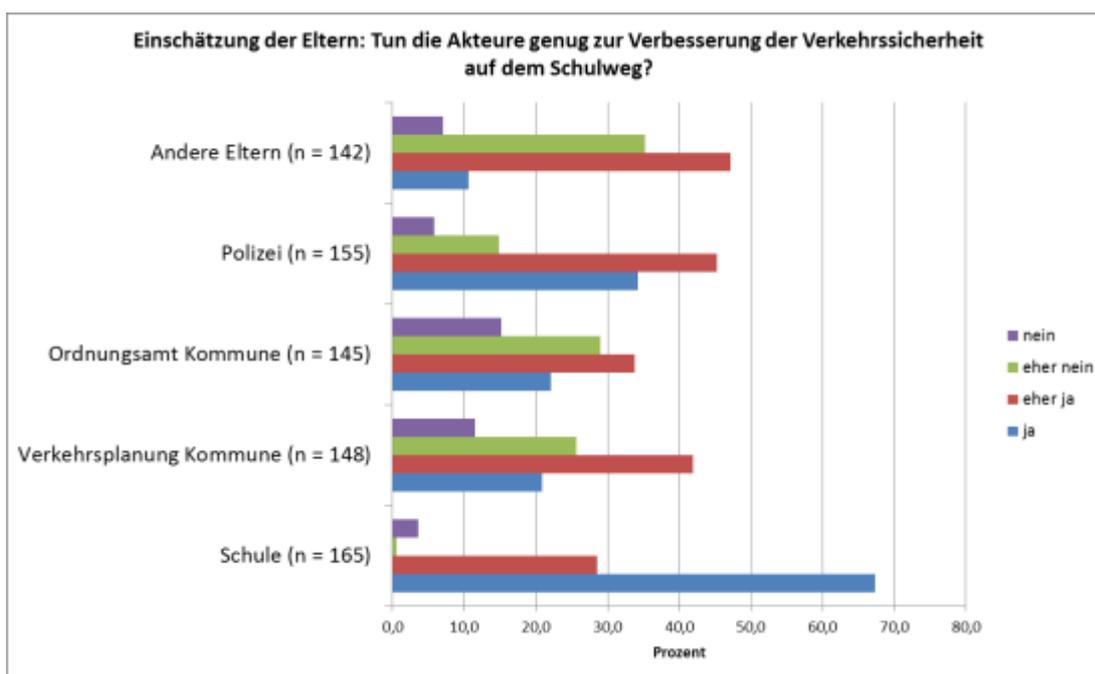


Abbildung 27: Wahrnehmung der Aktivitäten verschiedener Akteure zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Andreasschule (n=142-165)

Fazit und Empfehlungen für die Andreasschule in Essen

Das Programm „Mehr Freude am Gehen“ mit den Säulen einer kompetenzorientierten Schulwegsicherung, den Hol- und Bringzonen und dem motivierenden pädagogischen Projekt Verkehrszähler stößt auf breite Zustimmung bei den Eltern. Die Verkehrssicherheit vor der Schule hat sich nach Einschätzung der Eltern signifikant verbessert, der Anteil der zu Fuß gehenden Kinder hat sich um 20 % erhöht, der Elterntaxianteil hat sich etwa halbiert. Die Standorte für die Hol- und Bringzonen sind im Rahmen des vor Ort Möglichen gut gewählt, die verbleibenden Schulwege

haben eine subjektiv wahrgenommene, ausreichende Verkehrssicherheit. Die Standorte sind mit ca. 300 bis 400 Metern in einer noch mehrheitlich akzeptablen Entfernung.

Das einige Eltern im Umfeld der Schule bestehende Parkraumangebote ebenfalls nutzen, wenn diese keine Probleme verursachen, ist für die Projektziele im Wesentlichen nicht hinderlich. Entscheidend ist nicht die unmittelbare Nutzung der Hol- und Bringzone, sondern entscheidend ist, dass die Eltern nicht vor der Schule halten und dort Probleme erzeugen.

Zwischenzeitlich erforderliche Baustellenverkehre, die im Projektzeitraum aufgetreten sind, haben sich negativ auf die Akzeptanz des Hol- und Bringzonen-Standortes 2 (Schwimmhalle) ausgewirkt. Eine zu geringe Dimensionierung von Haltemöglichkeiten an den Standorten sollte vermieden werden. Hilfreich könnte es sein, mit einer nahegelegenen weiterführenden Schule temporär ein Projekt „Verkehrshelfer“ zu initiieren, um die temporär bestehenden Mängel an einer Überquerungsstelle (Diagonalsperre) zu kompensieren.

Die gute pädagogische Arbeit in der Schule trägt Früchte und sollte auch zukünftig beibehalten werden. Eine gelegentliche Kontrolle des Ordnungsamtes vor der Schule scheint von einigen Eltern sogar erwünscht.

Das im ADAC-Leitfaden empfohlene Konzept zeigt sich im hier evaluierten Projekt als praxistauglich und wirksam. Das Programm „Mehr Freude am Gehen“ hat seine Projektziele an der Andreaschule in den wesentlichen Kriterien in vollem Umfang erreicht.

2.3 Beispielprojekt Grundschule Kruppstraße in Wuppertal

Im März 2017 fand die Einweihung von drei Hol- und Bringzonen an der Grundschule in Wuppertal im Stadtteil Katernberg statt¹⁵ (Abbildung 29, Abbildung 30 und Abbildung 28). Gemeinsam mit Kindern im offenen Ganztags (OGS) der Grundschule Kruppstraße wurden „Füße“ an den Hol- und Bringzonen auf die Gehwege gesprüht (Abbildung 31). In Wuppertal konnte in dieser Projektphase nur Füße mit Sprühkreide aufgetragen werden, da ein Aufbringen mit Markierungsfarbe nicht gestattet wurde. Die aufgesprühten Füße verblassten jedoch nach kurzer Zeit. Die Einweihung der Hol- und Bringzonen erfolgte unter Teilnahme des Oberbürgermeisters der Stadt Wuppertal und mit medialer Begleitung (Abbildung 32). Zur Steigerung der Akzeptanz der Standorte erfolgte eine „Türaktion“ von Grundschulern im Umfeld der Hol- und Bringzonen. Die Kinder schrieben Begründungsbriefe und malten Bilder. Diese wurden dann den Anwohnern erläutert und übergeben (Abbildung 33).

Vorausgegangene Analysen (Elternbefragung und Bestandsauditierungen der Schulwege), eine längere fachliche Abstimmung mit den Fachleuten der Stadt Wuppertal und die Diskussion in der Schulpflegschaft der Grundschule Kruppstraße ermöglichten die erste pilothafte Umsetzung der ausgewählten Standorte. Im Projektverlauf war jedoch zunächst die Zulässigkeit der geplanten

¹⁵ <http://www.gskruppstrasse.de/?cat=41> (Abgerufen am 26.02.2018)

Beschilderung zu prüfen, da die Straßenverkehrsbehörde in Wuppertal Bedenken hinsichtlich der StVO-Konformität äußerte. Nach einer durch die bueffee GbR auf Landesebene angeregten Besprechung der Verkehrsingenieure des Landes NRW (VIB), war dann die Kennzeichnung/Beschilderung unter definierten Rahmenbedingungen auch in Wuppertal möglich¹⁶. In der Konzeptphase wurde die Planung durch Vorstellung und Beschlussempfehlung in der zuständigen Bezirksvertretung politisch unterstützt. Das Konzept wurde in der Schule vorgestellt und die Umsetzung auch dort beschlossen.



Abbildung 28: Gekennzeichnete Hol- und Bringzone (Standort 1, Kruppstraße, Schrebergärten) für ca. 3 Fahrzeuge, kombiniert mit eingeschränktem Halteverbot für den morgendlichen Bringverkehr von 7:00 Uhr bis 9:00 Uhr und von 13:00 Uhr bis 16 Uhr (Nutzung von Bestandsstellflächen)



Abbildung 29: Gekennzeichnete Hol- und Bringzone (Standort 2, Boschstraße) für ca. 4 Fahrzeuge, kombiniert mit eingeschränktem Halteverbot für den morgendlichen Bringverkehr von 7:00 Uhr bis 9:00 Uhr und von 13:00 Uhr bis 16 Uhr (Nutzung von Bestandsstellflächen)

¹⁶ Vgl. Protokoll Verkehrsingenieur-Besprechung am 8. November 2016 in Münster- VIB II/2016 Az.: 78-42/224



Abbildung 30: Gekennzeichnete Hol- und Bringzone (Standort 3, Kruppstraße, Spielplatz) für 5 Fahrzeuge, kombiniert mit eingeschränktem Halteverbot für den morgendlichen Bringverkehr von 7:00 Uhr bis 9:00 Uhr und von 13:00 Uhr bis 16 Uhr (Nutzung von Bestandsstellflächen)



Abbildung 31: Beispiel weiße Füße mittels Sprühkreide (wegen der kurzen Sichtbarkeit/Haltbarkeit ungeeignet)



Abbildung 32: Kennzeichnung mit nichtamtlichem Schild Hochformat 60*40 cm und Einweihung durch Oberbürgermeister Andreas Mucke



Abbildung 33: Öffentlichkeitsarbeit im Umfeld der geplanten Hol- und Bringzonen mit Kindern und handschriftlichen Kinderbriefen und selbstgemalten Bildern

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen wurden diverse Maßnahmen vorgeschlagen und von der Stadt Wuppertal umgesetzt. Hierzu gehören z.B. die Verbesserung von Sichtbeziehungen an einem Ast eines Zebrastreifens durch Verlängerung einer Sperrfläche auf 10 Metern im Seitenraum, die Verbreiterung eines Gehwegs durch Umsetzung eines Wertstoffcontainers, die Verlängerung eines Halteverbotes durch vertikale Beschilderung und das Aufbringen einer Grenzmarkierung an einer Einmündung sowie das Herstellen einer provisorischen Überquerungshilfe (Abbildung 34, Abbildung 35, Abbildung 36, Abbildung 37 und Abbildung 38).



Abbildung 34: Provisorische Einrichtung einer Überquerungshilfe im Schulumfeld.



Abbildung 35: Verlegung von Wertstoffcontainern und damit Verbreiterung des Gehwegs. Der Gehweg wird auch zum Halten genutzt, um Wertstoffe einzuwerfen.



Abbildung 36: Verlängerung Sperrfläche in Nebenanlage auf rund 10 Meter Länge.



Abbildung 37: Erneuerung der Markierungen und Ergänzung von Pollern, um das Befahren mit Kfz zu verhindern.



Abbildung 38: Verlängerung des Halteverbotes durch Grenzmarkierung an einer Einmündung.

Drei Problemstellen, die zwischen den Hol- und Bringzonen und der Schule bestehen, konnten im Rahmen der Projektphase noch nicht beseitigt werden. Hierzu gehört eine weitere Sichtbehinderung an einem Zebrastreifen durch eine zu kurze Sperrfläche. Hinderlich ist auch, dass, wie auf Abbildung 39 zu sehen ist, gelegentlich die Gehwege zwischen Hol- und Bringzone und Schule zugestellt werden.



Abbildung 39: Versperre Gehwege zur Schule erschweren den selbstständigen Schulweg

Als besonders problematisch entwickelte sich die durch eine Dauerbaustelle (Abriss und Neubau der Grundschule Kruppstraße) erzwungene Fußwegebeziehung zwischen der südwestlichen Hol- und Bringzone (Kruppstraße, Schrebergärten) und dem Schultor. In der dortigen Tempo 30-Zone besteht Busverkehr im Zweirichtungsverkehr und es ist zeitweise mit erheblichen Sichtbehinderungen die Fahrbahn zweimal zusätzlich zu überqueren. Diese negativen Auswirkungen konnten in der Pilotphase mit der Einrichtung einer provisorischen Überquerungshilfe (Markierung von Sperrflächen) nicht ausreichend kompensiert werden.

Zwischen der Vorher- und Nachher-Befragung wurde die sanierungsbedürftige alte Grundschule abgerissen. Durch den Neubau der Grundschule an gleicher Stelle hat zum Zeitpunkt der Evaluation ein erhöhter baustellenbedingter Schwerlastverkehr am Schuleingang stattgefunden. Eltern reagieren auf derartige Baustellenverkehre in der Regel sensibel. Dies erhöht in der Regel den Anteil der Kinder, die von den Eltern mit dem Auto gebracht oder durch Eltern begleitet werden, wenn dadurch die Verkehrssicherheit der Kinder tangiert ist. Nach kurzer Zeit waren bereits die auf den provisorisch markierten Sperrflächen eingelassenen Poller und Baken durch Ausweichvorgänge und Parkvorgänge angefahren und verbogen. Aus Sicht von Eltern sind diese visuellen Anzeichen dann ggf. abschreckend, denn wenn Poller oder Baken von den Kfz-Fahrern nicht wahrgenommen werden, dann könnte es ebenso gut auch Kinder treffen.

Die Umsetzung des Verkehrszähmer-Projektes in der Schule erfolgte ähnlich wie in Essen. Die Motivation der Kinder zum Zu Fuß gehen erfolgte etwa über fünf Sammelzyklen, in denen die Kinder Zaubersterne sammelten und bei Erreichen von 250 Zaubersternen im Klassenverband belohnt wurden (z.B. mit einem Wassereis). Die Sammelzyklen der Zaubersterne sollen regelmäßig wiederholt werden.

Evaluationsergebnisse

Im Rahmen der Evaluation des Projektes an der Grundschule Kruppstraße wurde der gleiche Fragebogen wie in Essen verwendet. Hierdurch können die Ergebnisse der beiden Erhebungen miteinander verglichen werden. Die schriftliche Befragung der Eltern zu ihren Erfahrungen mit dem umgesetzten Projekt erfolgte im Januar 2018. Mehrheitlich nutzten die Eltern der Grundschule die Möglichkeit das Projekt zu bewerten. Die Ergebnisse dieser Befragung konnten hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens an der Schule mit älteren Befragungsergebnissen verglichen werden (Vorher-Nachher-Vergleich). Hierfür wurde auf Vergleichszahlen aus dem Jahr 2014 zurückgegriffen, die für die Grundschule Kruppstraße seinerzeit im Rahmen einer studentischen Arbeit ermittelt worden waren. Zu diesem Zeitpunkt bestand die größere Baustelle vor der Schule noch nicht. Hinsichtlich der Rahmenbedingungen an der Schule zum Anmeldeverfahren und zur Auswahl der Schüler sind im Evaluationszeitraum keine strukturellen Änderungen bekannt.

Bewertung der Projektidee

Im Rahmen der Befragung konnten die Eltern das Gesamtkonzept bewerten. Mit über 90 % der Antworten wird das Projektkonzept von den Eltern der Grundschule Kruppstraße sehr positiv bewertet (Abbildung 40). Nur rund 8 % der Eltern bewerten das Projekt kritisch. Das Konzept, Eltern eine Haltemöglichkeit abseits von der Schule anzubieten, um die Fußwege zu erhöhen und die Verkehrssicherheit vor der Schule zu erhöhen, wird von einer großen Mehrheit der Eltern unterstützt. Damit entsprechen diese positiven Ergebnisse in Wuppertal der Bewertung an der Vergleichsschule in Essen.

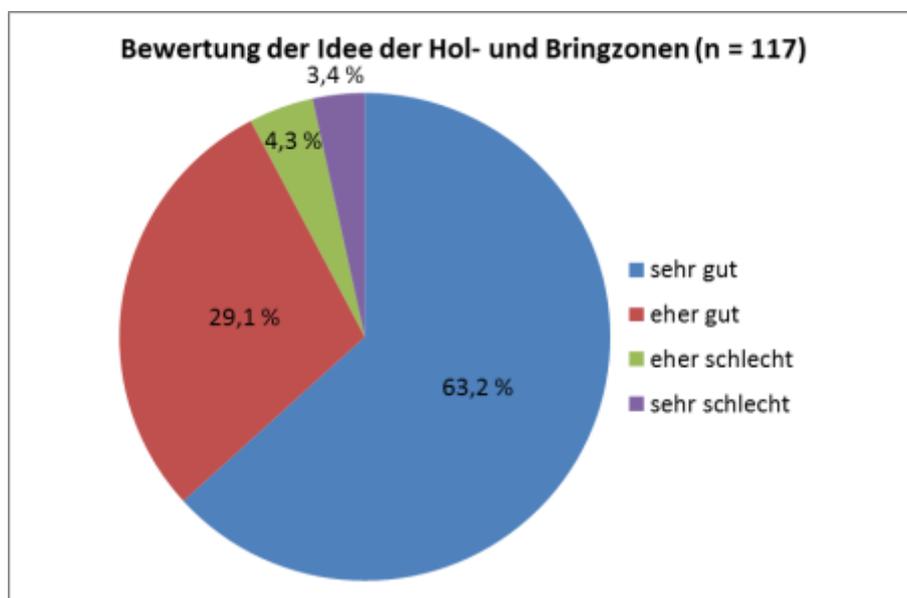


Abbildung 40: Bewertung des Gesamtkonzeptes durch die Eltern in Wuppertal (n=117)

Weiterempfehlungsabsicht

Eltern empfehlen gut geplante Hol- und Bringzonen auch anderen Eltern. Ein hohes Maß an Zustimmung zu der Umsetzung ist eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz und Nutzung der Angebote. Am Beispiel der Grundschule in Wuppertal konnte im Rahmen der Elternbefragung eine Weiterempfehlungsabsicht von über 90 % erreicht werden (Abbildung 41). Das heißt, dass sich

Eltern grundsätzlich positiv über das Programm austauschen. Ein kleiner Anteil von rund 8 % ist kritisch, lehnt das Konzept eher ab oder würde die Hol- und Bringzonen nicht zur Nutzung empfehlen. Damit entsprechen diese positiven Ergebnisse der Bewertung an der Vergleichsschule in Essen.

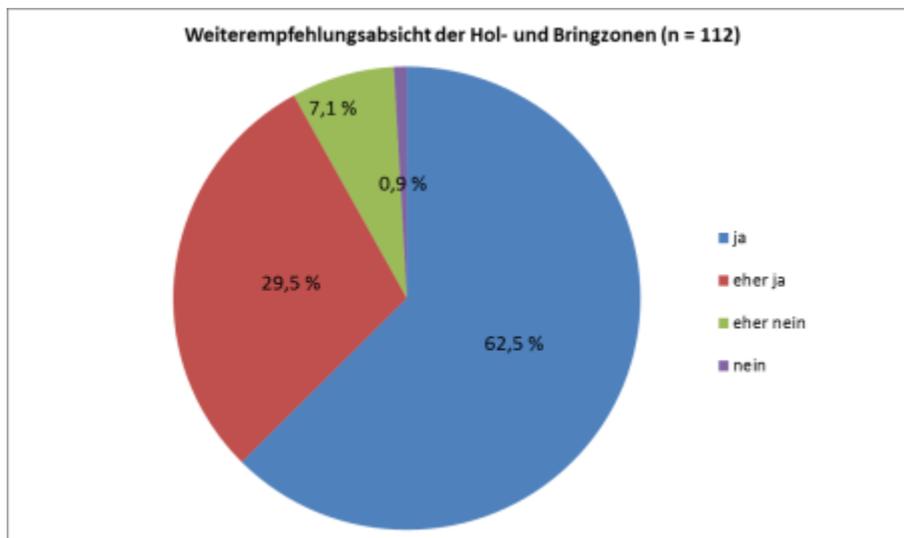


Abbildung 41: Empfehlung der Hol- und Bringzonen von Eltern an andere Eltern in Wuppertal (n=112)

Entwicklung Mobilitätsverhalten

Ein wesentliches Programmziel ist die Förderung von selbstständigen und unbegleiteten Fußwegen der Kinder und eine Reduzierung der Elterntaxi-Verkehre zur Schule. Es erfolgte daher ein Vorher-Nachher-Vergleich des Mobilitätsverhaltens an der Schule. Die Befragung der Eltern ergab, dass sowohl im Sommer als auch im Winter der Anteil an Fußwegen nicht gesteigert werden konnte und sich der Anteil der Elterntaxis vor den Schulen im Sommer oder bei gutem Wetter nicht verbessert hat (Abbildung 42 und Abbildung 43). Der Vergleich der Befragungsergebnisse zeigte sogar, dass der Elterntaxi-Anteil bei gutem Wetter um gut 4 % und bei schlechtem Wetter um fast 7 % zugenommen hat. Die Ergebnisse zeigen, dass auch der Anteil der Kinder, die den Bus nutzen, im Vergleich der Befragungen leicht abgenommen hat. Die Summe der elterlichen Bringverkehre zur Schule hat sich insgesamt nicht verbessert, sondern bezogen auf den Elterntaxi-Anteil verschlechtert. Die Ergebnisse in Wuppertal sind damit im Vergleich zu Essen erheblich unter den definierten Projektzielen geblieben.

Üblicherweise unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten von Grundschulern im Sommer und Winter an den Grundschulen. Erfahrungsgemäß steigt der Elterntaxi-Anteil im Winter um rund 10 % gegenüber den Sommerwerten an¹⁷. Die Erhebungsergebnisse für die Grundschule Kruppstraße zeigen, dass es kaum zu einem witterungsbedingten Anstieg der Elterntaxiverkehre kommt. Das Projektziel, die Elterntaxi-Verkehre an der Grundschule Kruppstraße zu halbieren und den

¹⁷ Leven J., Leven T. (2018): Schulisches Mobilitätsverhalten von Grundschulern in Deutschland. Analyse von Mobilitätsbefragungen von 8.500 befragten Eltern an 81 Grundschulen in 14 deutschen Kommunen. Stand Januar 2018

Anteil der selbstständig zu Fuß gehenden Kinder signifikant zu erhöhen, ist damit zum Zeitpunkt der Evaluation nicht gelungen. Die möglichen Ursachen können zum einen im Bereich von Schulweglängen und zum anderen im Bereich von Verkehrssicherheitsbedenken auf den Schulwegen liegen.

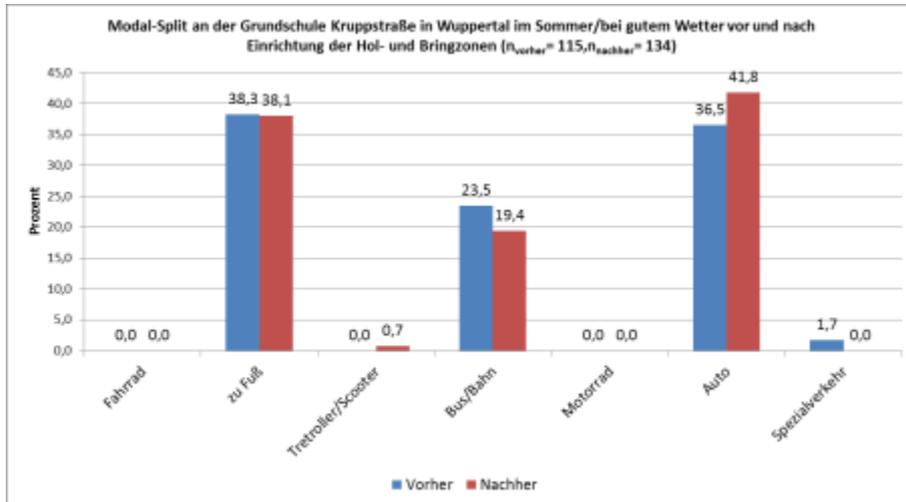


Abbildung 42: Vergleich Mobilitätsverhalten Grundschule Kruppstraße in Wuppertal im Sommer/bei gutem Wetter (vorher/nachher) (n=115-134)

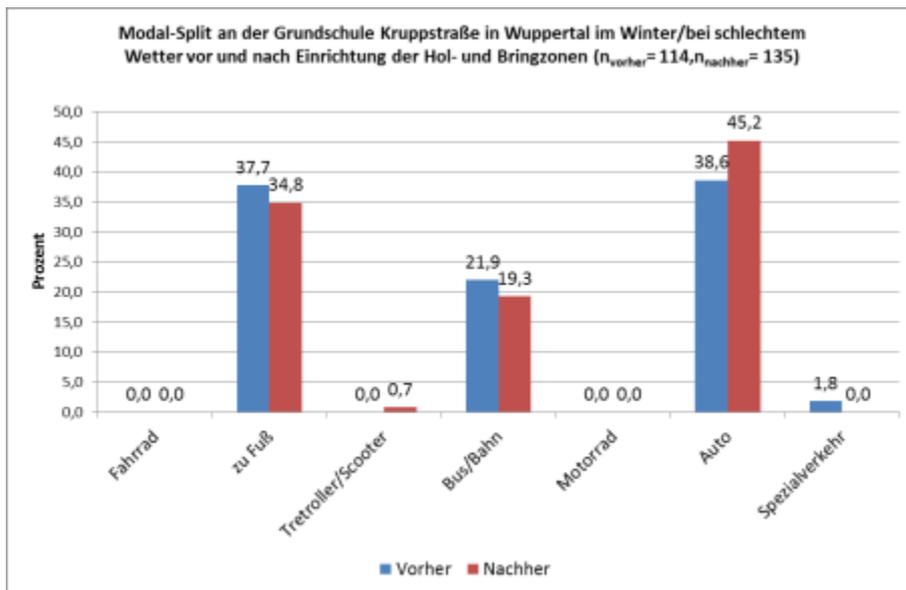


Abbildung 43: Vergleich Mobilitätsverhalten Grundschule Kruppstraße in Wuppertal im Winter/bei schlechtem Wetter (vorher/nachher) (n=114-135)

Einschätzung der Verkehrssituation vor der Schule

Eine hohe Anzahl an Elterntaxi-Verkehren vor der Grundschule wirkt sich in der Regel negativ auf die subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheitssituation aus. Über 60 % der Eltern, die die Situation beurteilen können, geben mehrheitlich an, dass sich die Verkehrssituation vor der Schule im Vergleich zur Situation vor der Einrichtung der Hol- und Bringzonen verbessert hat (Abbildung

44). Ein deutlicher Anteil von 38 % der befragten Eltern konnte demgegenüber keine Verbesserung feststellen.

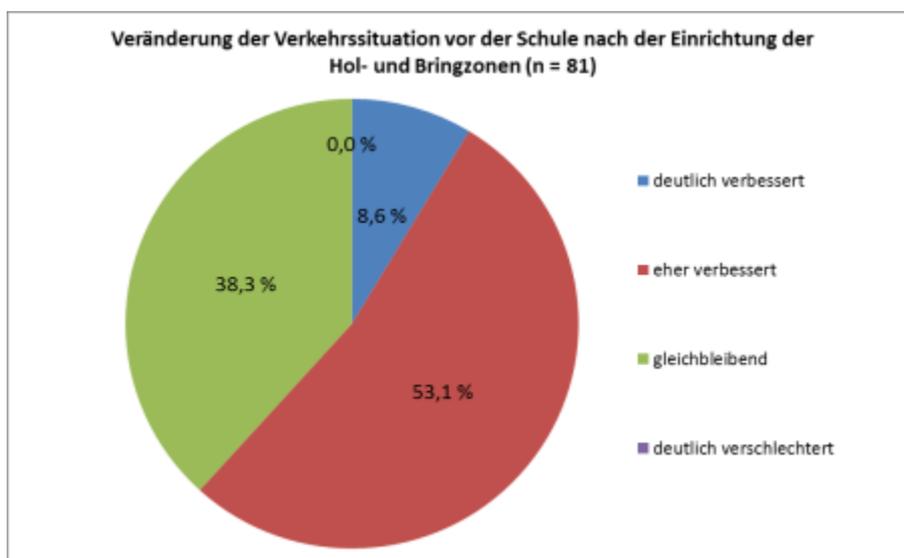


Abbildung 44: Bewertung der Veränderung der Verkehrssituation an der Schule nach Umsetzung des Projektes durch die Eltern (n=81)

Die Ergebnisse der Befragung der Eltern der Grundschule Kruppstraße zeigen, dass trotz der benannten Gesamtverbesserung nur gut 47 % der Eltern zu Schulbeginn „zufrieden“ oder „eher zufrieden“ mit der Verkehrssituation vor der Schule sind (Abbildung 45). In Essen war der Anteil zufriedener Eltern nach Projektumsetzung doppelt so hoch (vgl. Abbildung 15). Mit 53 % sind die Eltern mit der aktuellen Situation noch nicht zufrieden und äußern sich kritisch (Abbildung 45). Nachmittags steigt die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation vor der Schule mit sinkendem Verkehr auch in Wuppertal zwar deutlich, die kritischen Bewertungen der Eltern sinken dann auf 30 %. In Essen lag der Wert der unzufriedenen Eltern jedoch nur bei rund 2 %.

Die Bewertung der Verkehrssituation vor der Schule kann also noch nicht als akzeptabel beschrieben werden. Hohe Unzufriedenheitswerte verhindern die selbstständige Mobilität der Kinder. Daher bringen viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto und begleiten sie.

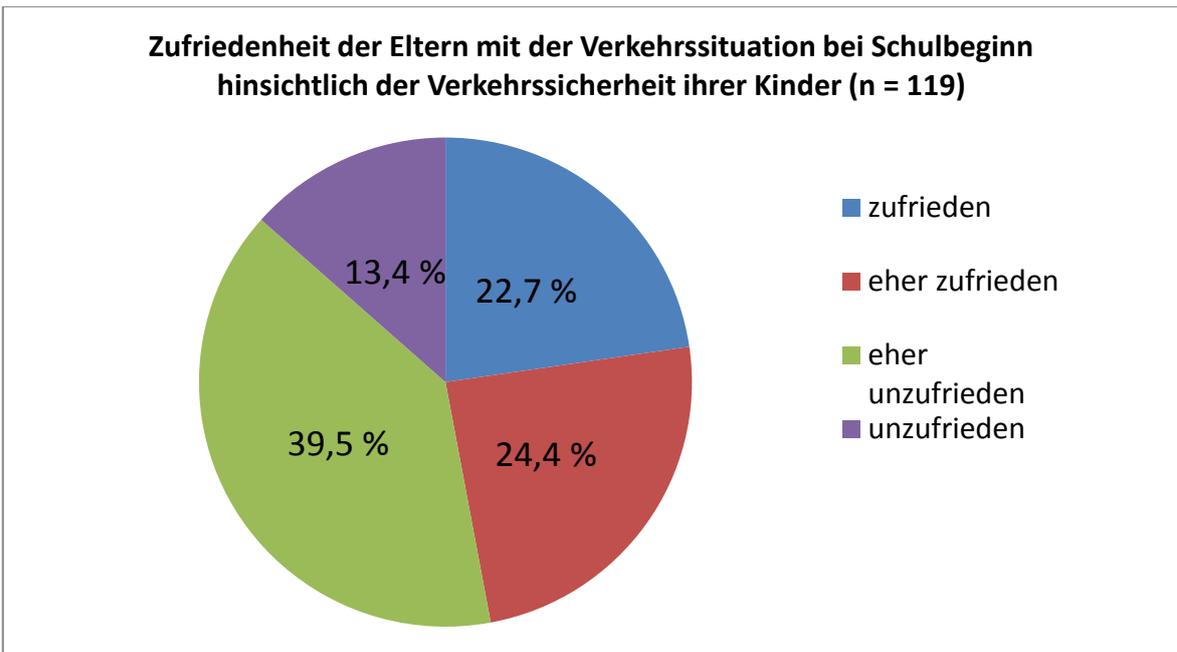


Abbildung 45: Zufriedenheit von Eltern mit der Verkehrssicherheit vor der Schule bei Schulbeginn nach Maßnahmenumsetzung (n=119)

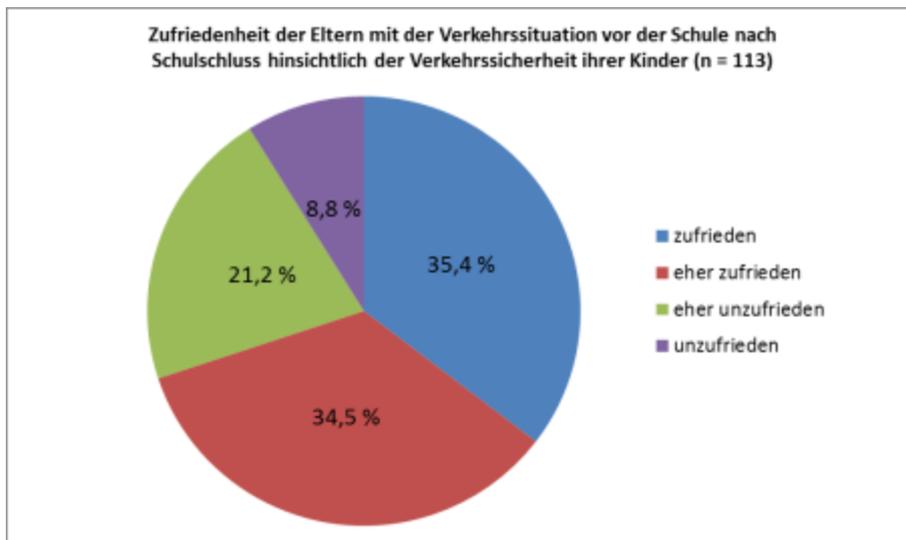


Abbildung 46: Zufriedenheit von Eltern mit der Verkehrssicherheit vor der Schule nach Schulschluss nach Maßnahmenumsetzung (n=113)

Die Eltern konnten in dem Fragebogen in Form von Freitextangaben ihre Einschätzung zu der Verkehrssituation beschreiben. Von den Eltern wurden insgesamt 35 Argumente und Beschreibungen abgegeben, die für die Auswertung nachträglich in Kategorien eingeteilt wurden. Der Abbildung 47 kann entnommen werden, dass die Elterntaxiverkehre der Grundschule und die Elterntaxiverkehre der benachbarten weiterführenden Schule die Meinung negativ prägen. In gleicher Weise werden die Baustelle und die Baustellenverkehre als störend und gefährlich empfunden, da insbesondere die provisorische Querungshilfe negativ bewertet wird und vor der Schule eine gesicherte Überquerungshilfe fehlt. Die im Überquerungsbereich der Kinder vor der Schule ange-

ordneten Bushaltestellen (Linienbus und Schulbus) erschweren teilweise die Sichtbeziehungen und verstärken zum Teil die chaotische Verkehrssituation vor dem Schuleingang, insbesondere wenn dort z.B. zusätzlich Elterntaxis ordnungswidrig vor dem Schuleingang halten. 19 der von den befragten Eltern benannten Argumente betreffen Unzufriedenheiten mit der örtlichen Verkehrsplanung und gehören somit zum Handlungsfeld der Verhältnisprävention. 12 der vorgebrachten Argumente betreffen das Verhalten von Eltern der Grund- und weiterführenden Schulen und gehören somit in das Handlungsfeld der Verhaltensprävention.

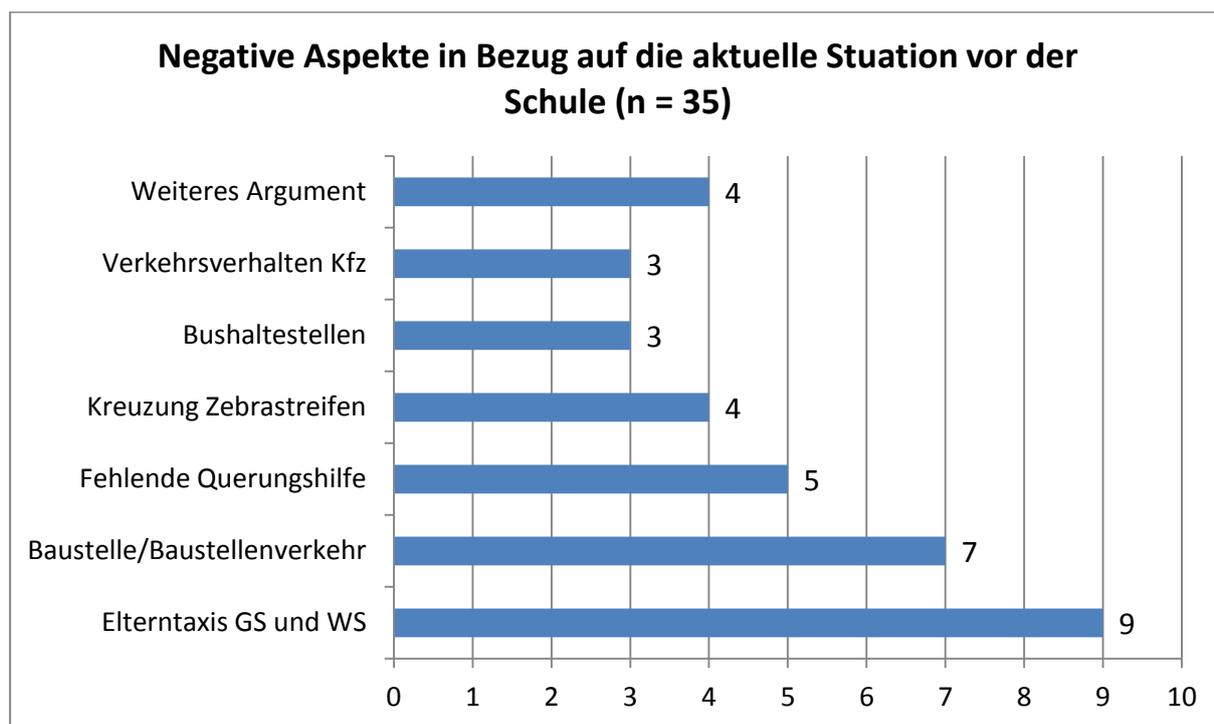


Abbildung 47: Hinweiskategorien der Kommentierung zur Verkehrssituation vor der Grundschule Kruppstraße

Zufriedenheit mit den Standorten und der Nutzung der Hol- und Bringzonen

Zur Grundschule Kruppstraße kommen zahlreiche Eltern mit dem Auto. Ziel ist es, einen großen Anteil dieser Eltern zur Nutzung der Hol- und Bringzonen zu motivieren. Hierfür müssen die Standorte attraktiv und sicher sein und die Schulwege zwischen Hol- und Bringzone und der Schule möglichst frei von nicht zumutbaren Mängeln sein. Bestehen relevante Defizite auf den Schulwegen zwischen der Hol- und Bringzone und der Schule, dann wirkt sich dies auf die Akzeptanz und Nutzung des jeweiligen Standortes aus. Abbildung 48, Abbildung 49 und Abbildung 50 zeigen, dass die Standorte von den Eltern, die ihr Kind mit dem Auto bringen, unterschiedlich häufig genutzt werden. Von den 56 bis 75 Eltern, die angeben, ihr Kind mind. gelegentlich mit dem Auto zur Schule zu bringen, geben 76 % an, den Standort 1 (Kruppstraße, Schrebergärten) bereits selbst genutzt zu haben. 24 % haben den Standort 1 noch nicht genutzt. Standort 2 (Boschstraße) wurde von 63,7 % dieser Eltern bereits genutzt. Demgegenüber wurde der Standort 3 (Kruppstraße, Spielplatz) nur von 34 % der Eltern genutzt. Der Standort 1 ist mit deutlichem Abstand der am häufigsten genutzte Standort. Standort 3 hat zum Zeitpunkt der Evaluation praktisch keine Bedeutung.

Neben den Hol- und Bringzonen nutzen die Eltern aber auch weiterhin das zur Verfügung stehende Parkplatzangebot im Umfeld der Schule, wenn hier Angebote bestehen. 61 Eltern gaben bei der Befragung an, ihre Kinder auch im Umfeld der Schule auch außerhalb der Hol- und Bringzonen abzusetzen, da im Schulumfeld noch einige Parkmöglichkeiten bestehen. Häufig genutzte Flächen liegen entlang der Kruppstraße, auf der Borsigstraße und im Kurvenbereich der Lenbachstraße. Diese liegt nah an der Schule und war vor der Projektumsetzung eine von der Schule empfohlene Haltefläche für die Eltern. Diese Fläche an der Lehnbachstraße wird allerdings mit Fertigstellung des Neubaus der Schule ein Lehrerparkplatz und steht den Eltern dann nicht mehr zur Verfügung.

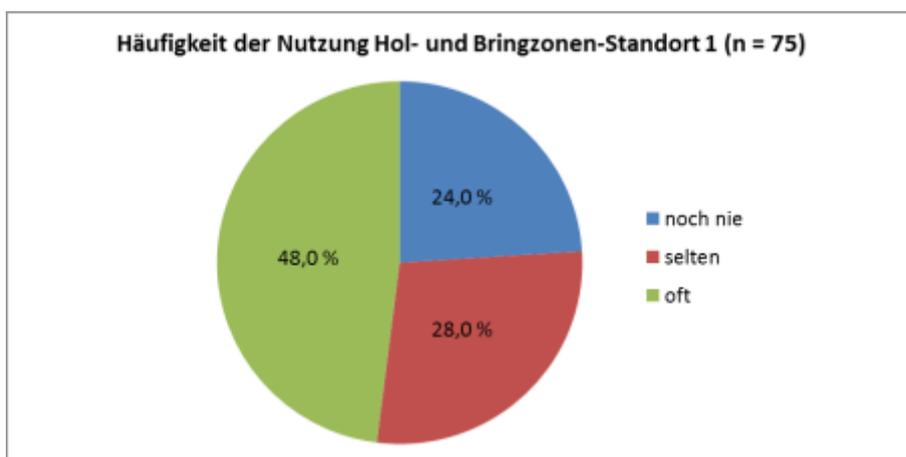


Abbildung 48: Nutzung der eingerichteten Hol- und Bringzone Standort 1 (Kruppstraße, Schrebergarten) von Eltern (n=75)

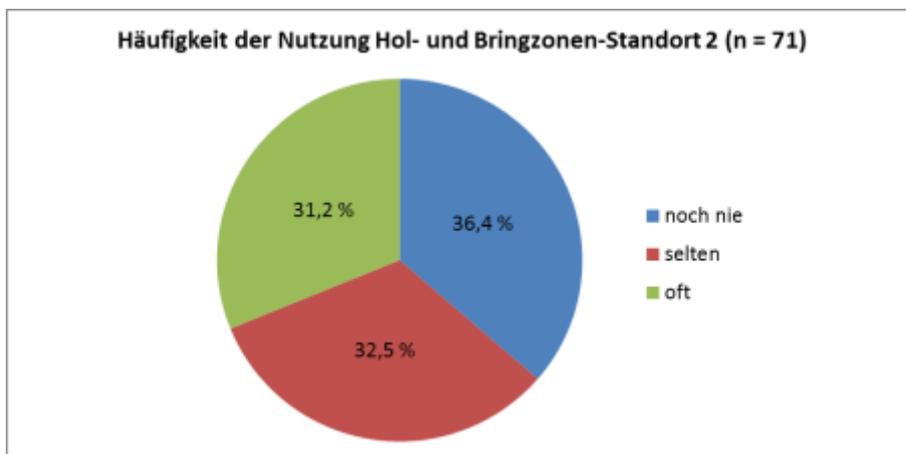


Abbildung 49: Nutzung der eingerichteten Hol- und Bringzone Standort 2 (Boschstraße) von Eltern (n=71)

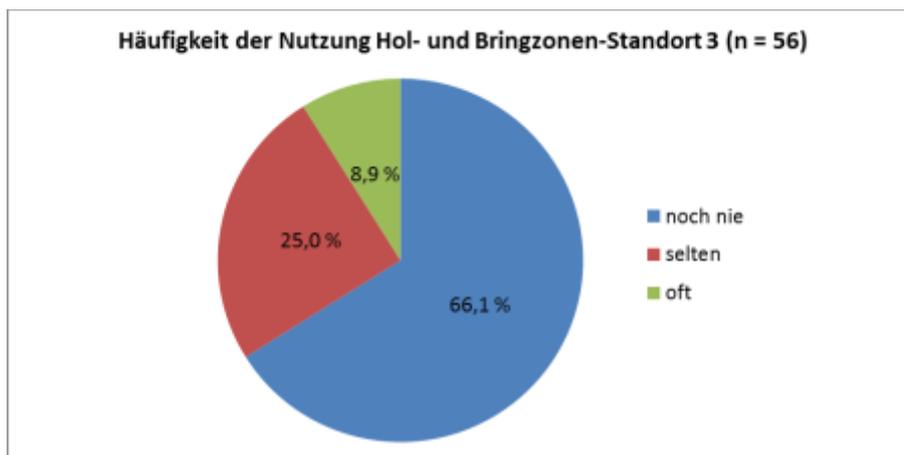


Abbildung 50: Nutzung der eingerichteten Hol- und Bringzone Standort 3 (Kruppstraße, Spielplatz) von Eltern (n=56)

Bezüglich der Dimensionierung der Standorte zeigen die Ergebnisse in Abbildung 51, Abbildung 52 und Abbildung 53, dass je nach Standort etwa 15-25 % der Eltern, die mind. gelegentlich mit dem Auto kommen, die Standorte als unterdimensioniert betrachten. Alle Standorte werden jedoch mit deutlicher Mehrheit als „genau richtig“ dimensioniert bewertet. Eine Ausdehnung der Hol- und Bringzonen ist demnach nicht erforderlich. Demgegenüber erscheint die Auslastung von Standort 3 so gering zu sein, dass dieser Standort z.B. auch den Eltern der Gesamtschule kommuniziert werden sollte.

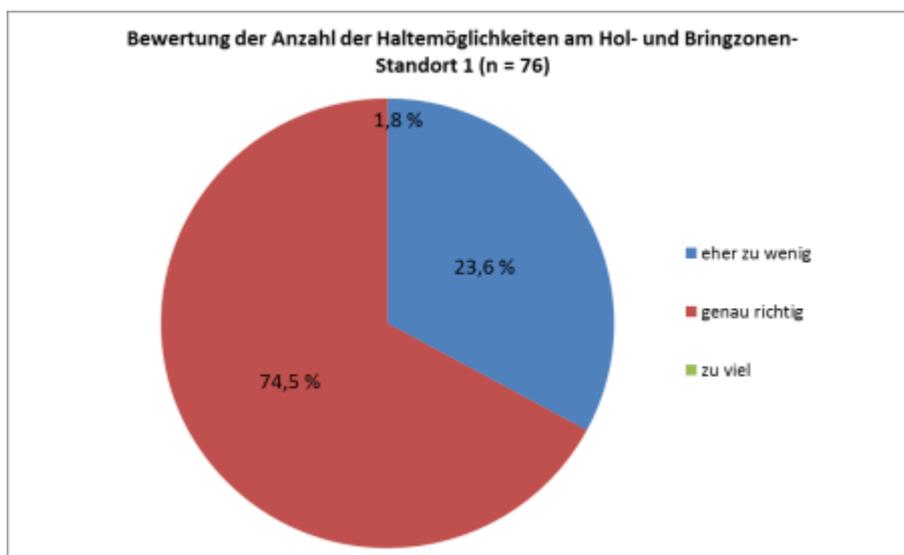


Abbildung 51: Bewertung des Angebotes zum Anhalten an der Hol- und Bringzone Standort 1 (Kruppstraße, Schrebergarten) (n=76)

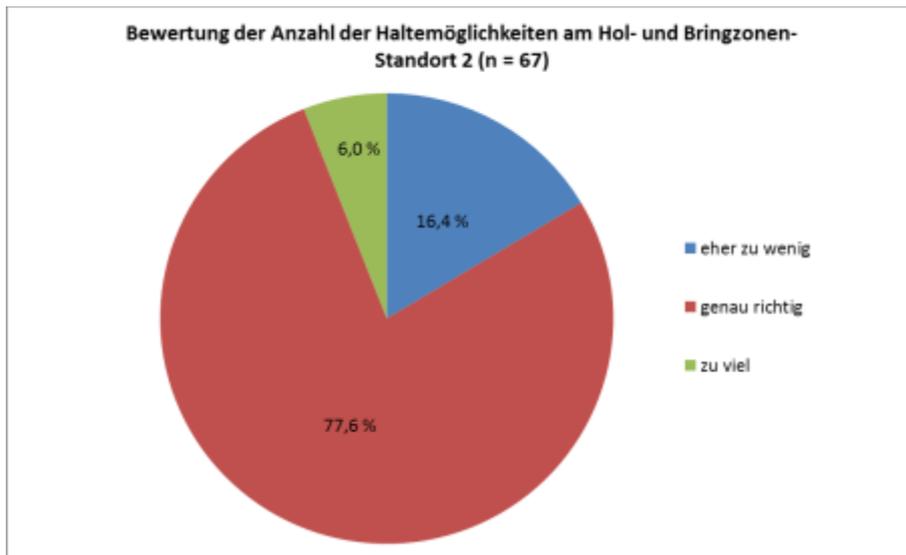


Abbildung 52: Bewertung des Angebotes zum Anhalten an der Hol- und Bringzone Standort 2 (Boschstraße) (n=67)

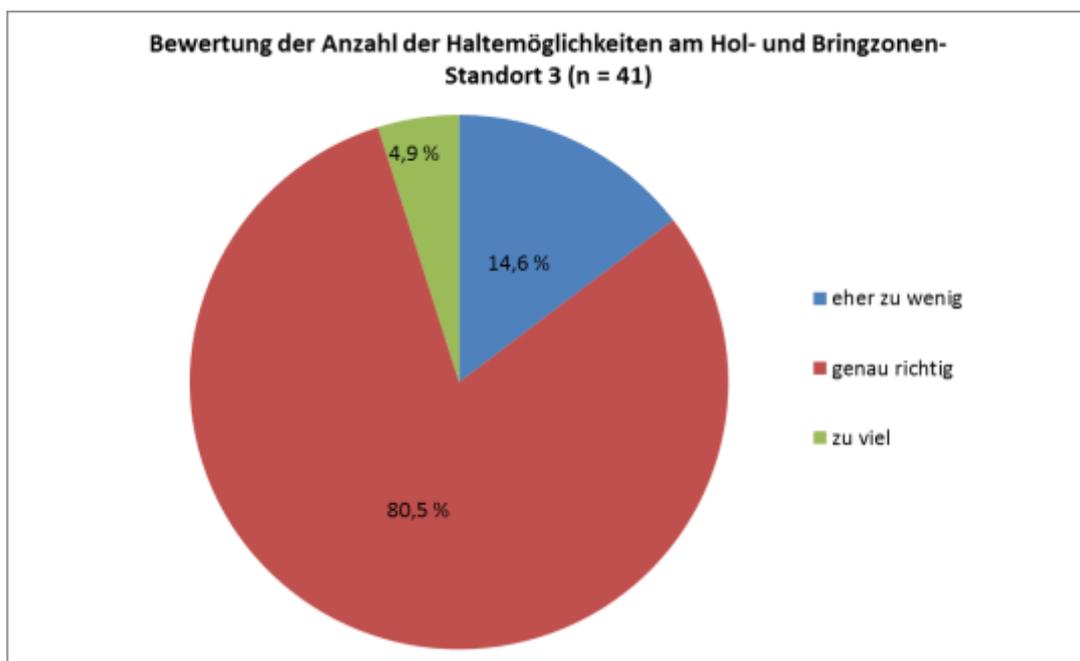


Abbildung 53: Bewertung des Angebotes zum Anhalten an der Hol- und Bringzone Standort 3 (Kruppstraße, Spielplatz) (n=41)

Für die Akzeptanz eines Standortes ist es wichtig, dass die Eltern keine langen Umwege fahren müssen, um den Standort mit dem Auto zu erreichen. Darauf ist im Rahmen der Konzeption und Planung großen Wert zu legen, da ansonsten die Nutzung erheblich leiden kann. Die Befragungsergebnisse Abbildung 54, Abbildung 55 und Abbildung 56 zeigen, dass über 90 % der Eltern angeben, dass die Standorte „sehr gut“ oder „eher gut“ mit dem Auto erreichbar sind. Diese positiven Ergebnisse übertreffen die bereits positiven Bewertungen der Vergleichsschule in Essen.

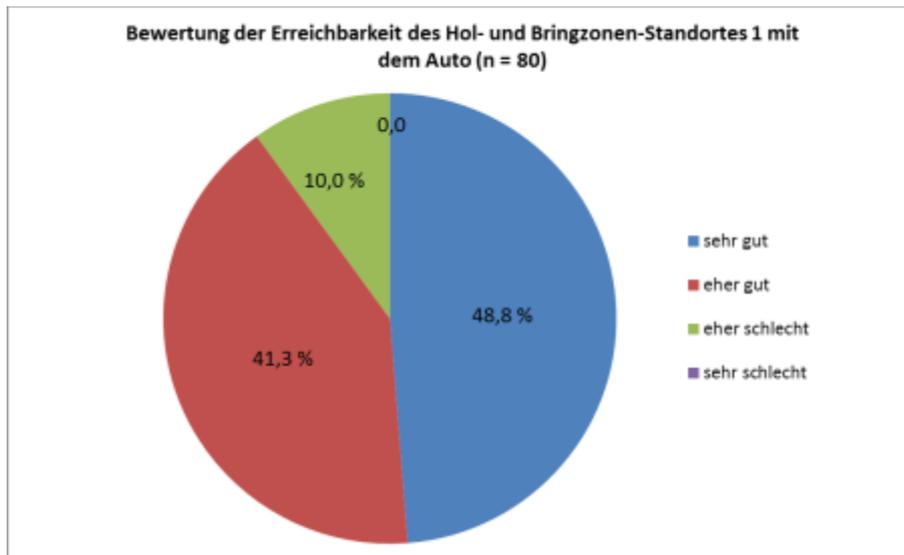


Abbildung 54: Bewertung der Erreichbarkeit der Hol- und Bringzone Standort 1 (Kruppstraße, Schrebergarten) mit dem Auto (n=80)

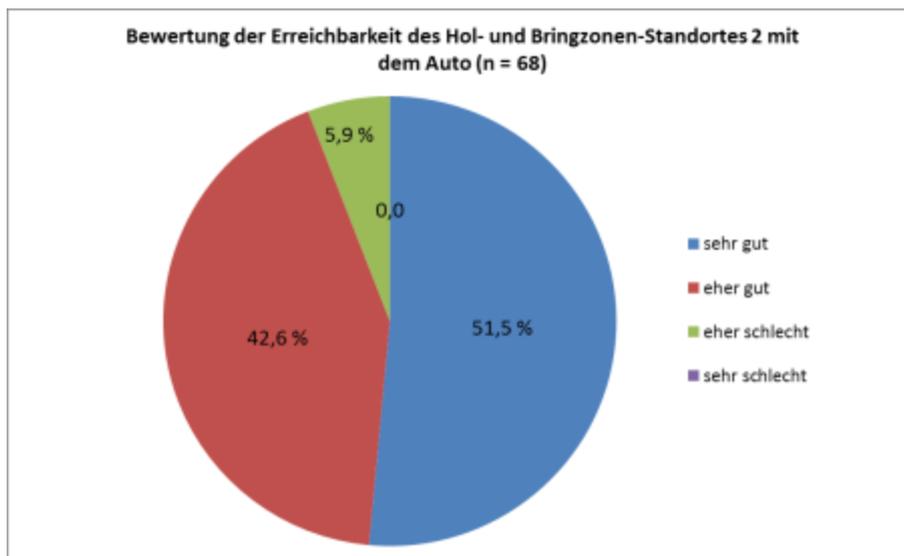


Abbildung 55: Bewertung der Erreichbarkeit der Hol- und Bringzone Standort 2 (Boschstraße) mit dem Auto (n=68)

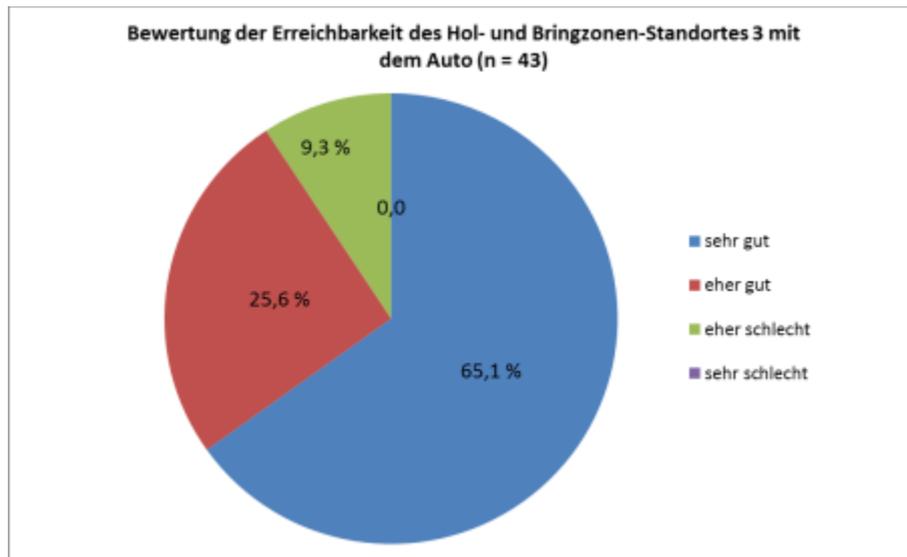


Abbildung 56: Bewertung der Erreichbarkeit der Hol- und Bringzone Standort 3 (Kruppstraße, Spielplatz) mit dem Auto (n=43)

Ein weiteres Beurteilungskriterium für die Standortbewertung der Hol- und Bringzone betrifft den Fußweg zur Schule (Abbildung 57, Abbildung 58 und Abbildung 59). Standorte werden abgelehnt, wenn nicht akzeptierte Mängel auf den verbleibenden Schulwegen bestehen. Nur rund 53 % der Eltern geben an, dass der Fußweg von Standort 1 zur Schule „sicher“ oder „eher sicher“ ist. Etwa 47 % der Eltern sieht aktuell noch Mängel, die mit der aktuellen Baustelle, den zusätzlichen Überquerungen und den ungünstigen Sichtverhältnissen vor der Schule im Zusammenhang stehen, wenn die Linien- und Schulbusse auf der Überquerungsstelle halten. Standort 2 hingegen wird positiver bewertet. Rund 65 % der Eltern bewerten den Schulweg als „sicher“ oder „eher sicher“. Diese Bewertung resultiert aus der kritischen Bewertung eines Zebrastreifens und der Überquerungssituation unmittelbar vor der Schule. Im Bereich der Bewertung der Verkehrssicherheit zwischen den Standorten und der Schule reichten die Bewertungen der Wuppertaler nicht an die guten Ergebnisse in Essen heran. Das Elternfeedback sollte vor diesem Hintergrund als Hinweis auf weitere notwendige Verbesserungen im Bereich der Verkehrsplanung im Schulumfeld gedeutet werden.

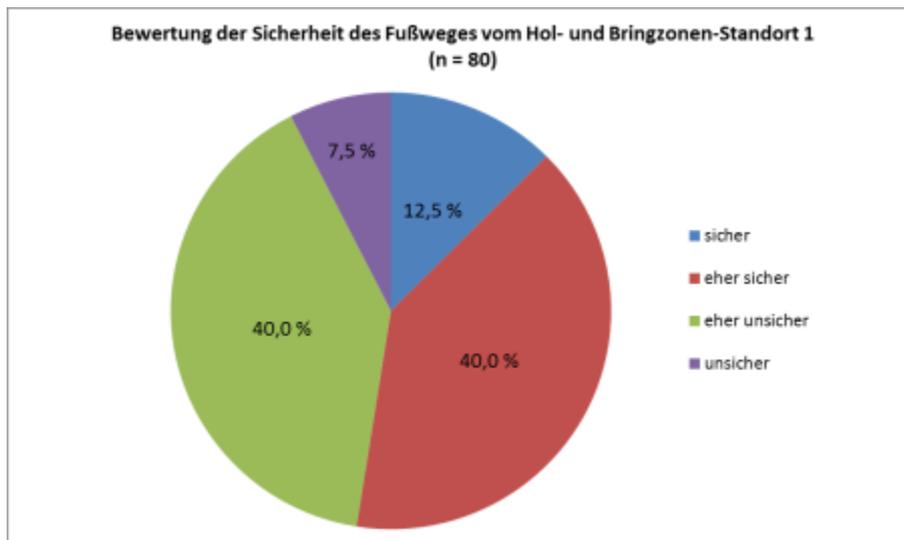


Abbildung 57: Bewertung der Sicherheit der Fußwege zur Schule von der Hol- und Bringzone Standort 1 (Kruppstraße, Schrebergarten) (n=80)

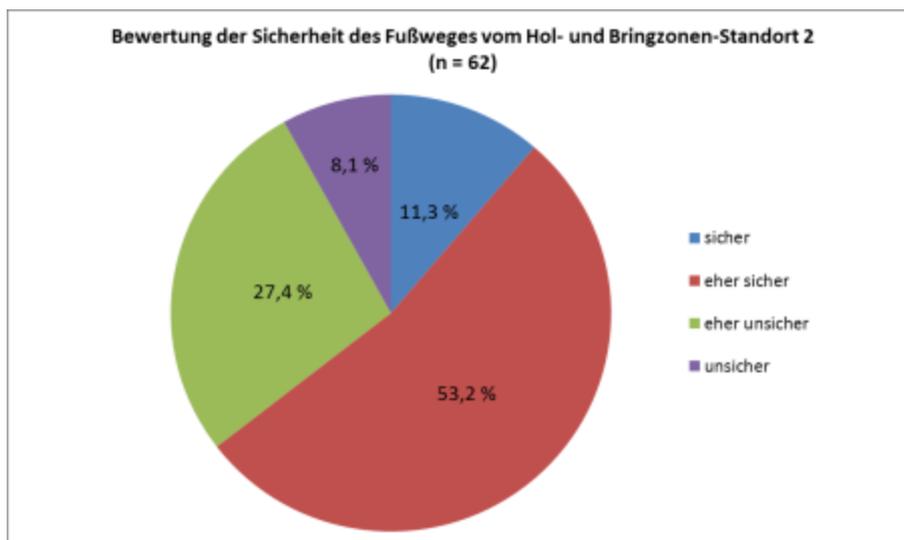


Abbildung 58: Bewertung der Sicherheit der Fußwege zur Schule von der Hol- und Bringzone Standort 2 (Boschstraße) (n=62)

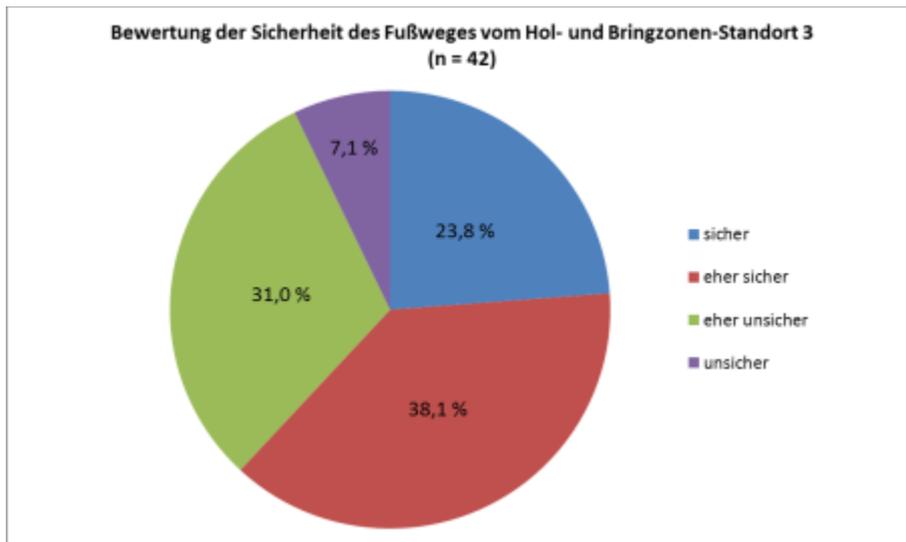


Abbildung 59: Bewertung der Sicherheit der Fußwege zur Schule von der Hol- und Bringzone Standort 3 (Kruppstraße, Spielplatz) (n=42)

Die Akzeptanz von Hol- und Bringzonen steht auch im Zusammenhang mit der Entfernung zur Schule. Problematisch sind Standorte, die als viel zu weit entfernt von der Schule eingeschätzt werden. Der Standort 1 ist ca.240 Meter von der Schule entfernt. Standort 2 befindet sich in einer Entfernung von 280 Metern zur Schule. Die Befragungsergebnisse zeigen den grundsätzlichen Zusammenhang, dass Standorte unter 250 m an der Grundschule als eher zu nah eingeschätzt werden. Die Entfernung von rund 280 Metern zur Boschstraße, die sich nur gering unterscheidet, wird hingegen mehrheitlich als eher zu weit eingeschätzt (Abbildung 60, Abbildung 61, Abbildung 62).

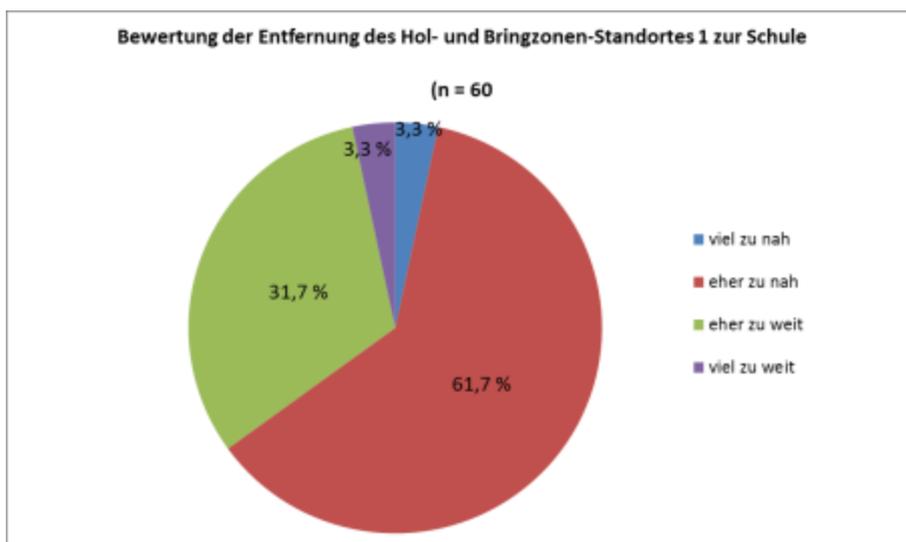


Abbildung 60: Bewertung der Entfernung der Fußwege zur Schule von der Hol- und Bringzone Standort 1 (Kruppstraße, Schrebergarten) (n=60)

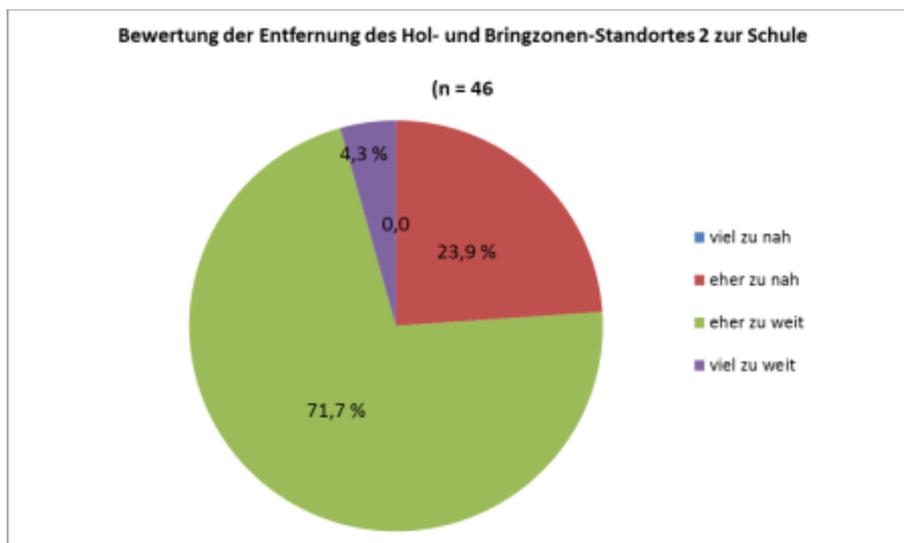


Abbildung 61: Bewertung der Entfernung der Fußwege zur Schule von der Hol- und Bringzone Standort 2 (Boschstraße) (n=46)

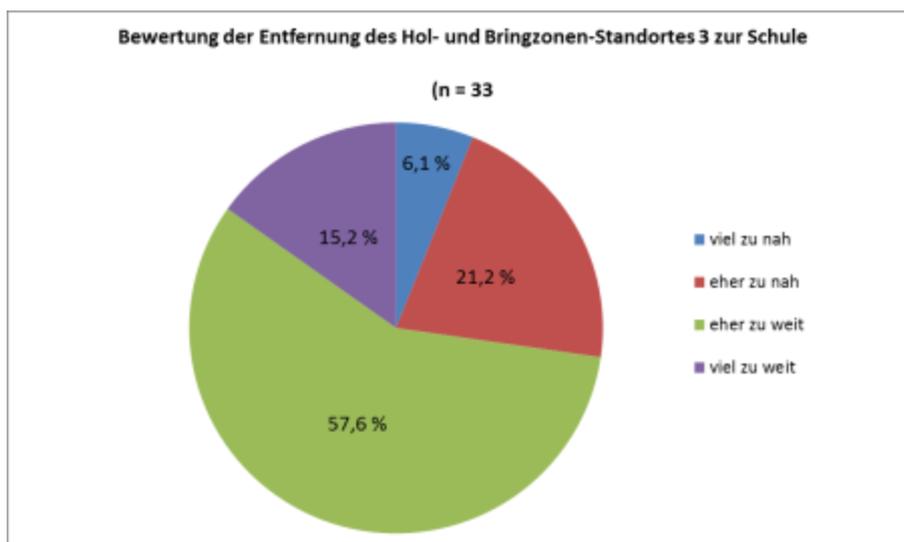


Abbildung 62: Bewertung der Entfernung der Fußwege zur Schule von der Hol- und Bringzone Standort 3 (Kruppstraße, Spielplatz) (n=33)

Zuletzt wurden die Eltern gefragt, wie sie die Aktivitäten der beteiligten Akteure zur Verbesserung der Schulwegsicherheit für ihre Schule wahrnehmen. Diese Bewertung der Eltern ist ein grober Indikator für das wahrgenommene Engagement der beteiligten Akteure. Die befragten Eltern attestieren mehrheitlich den meisten Akteuren, sich für die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen einzusetzen. Die Eltern an der Grundschule Kruppstraße bringen zum Ausdruck, dass sie mit den Aktivitäten der Schule in hohem Maße zufrieden sind. Dieses Ergebnis ist vergleichbar mit der Schule in Essen. Noch mehrheitlich geben die Eltern an, dass die Polizei, das Ordnungsamt und die Verkehrsplanung der Stadt genug für die Verkehrssicherheit tun. Hier zeigt sich allerdings, dass eine Steigerung der Aktivität und der Kommunikation der Tätigkeiten hilfreich

wäre. Deutlich unzufrieden sind die befragten Eltern mit dem Verhalten anderer Eltern im Schulumfeld. Am Beispiel der Grundschule Kruppstraße kann aus den Erhebungsergebnissen nicht unmittelbar abgelesen werden, ob die Eltern der Grundschüler oder die Eltern der weiterführenden Schüler als besonders störend empfunden werden.

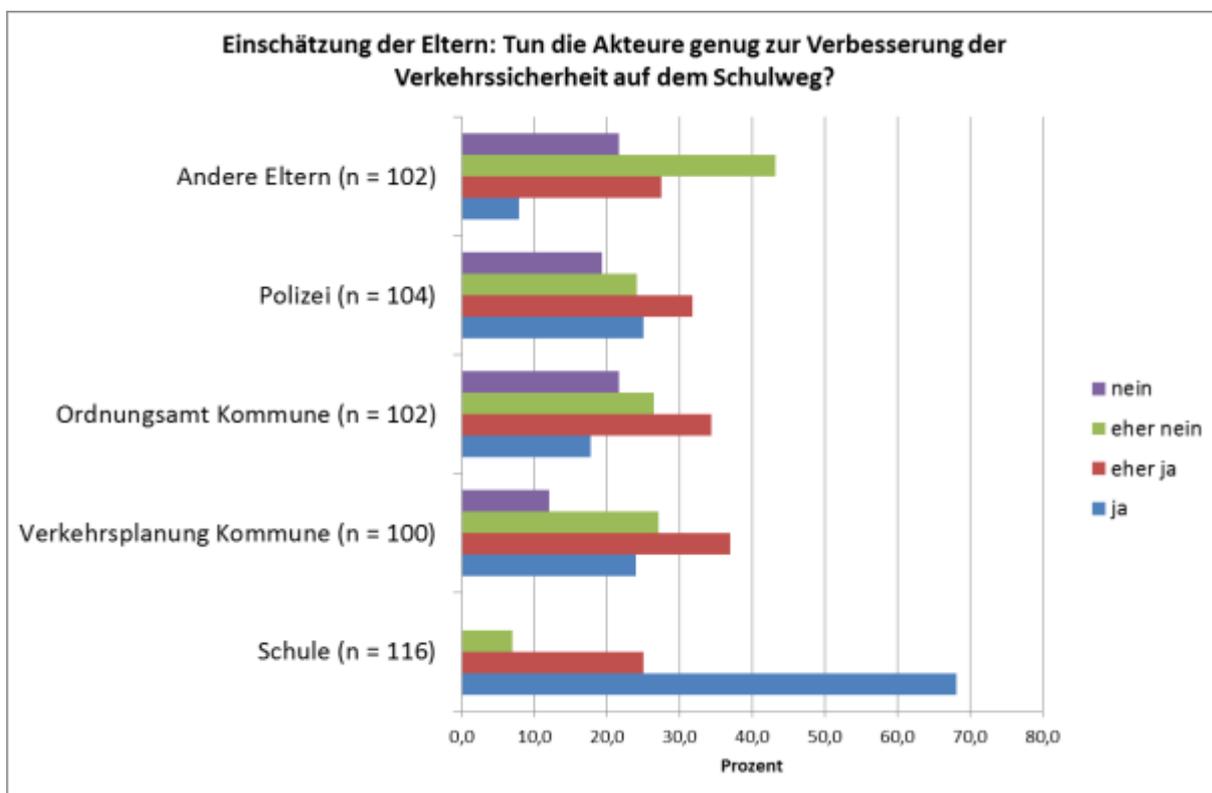


Abbildung 63: Wahrnehmung der Aktivitäten verschiedener Akteure zur Verbesserung der Verkehrssituation (n=100-116)

Fazit und Empfehlungen für die Grundschule Kruppstraße:

Das Programm „Mehr Freude am Gehen“ mit den Säulen einer kompetenzorientierten Schulwegsicherung, den Hol- und Bringzonen, dem motivierenden pädagogischen Projekt Verkehrszähler und dem neuen Schulwegplan stößt insgesamt auf breite Zustimmung bei den Eltern. Die Verkehrssicherheit vor der Schule ist nach mehrheitlicher Einschätzung der Eltern verbessert aber insbesondere morgens noch nicht zufriedenstellend. Die Standorte sind mit ca. 240-300 Metern in einer noch mehrheitlich akzeptablen Entfernung. Zwischenzeitlich erforderliche Baustellenverkehre, die im Projektzeitraum aufgetreten sind, haben sich sehr negativ auf die Verkehrssicherheit vor der Schule ausgewirkt. Die Bringverkehre der benachbarten Gesamtschule belasten den Schulverkehr und wirken sich zusätzlich negativ auf die wahrgenommene Verkehrssicherheit aus. Die Standorte der Hol- und Bringzonen brauchen nicht verändert zu werden.

Die Analyseergebnisse haben zahlreiche Indizien und Ergebnisse aufgezeigt, die zur Verbesserung der Projektwirkung beitragen können, um die Verkehrssituation vor der Schule zu verbessern:

- Einbindung der weiterführenden Schule in die Gesamtkonzeption, da die Gesamtschuleltern einen merklichen Anteil an der Gesamtproblematik haben.
- Verkehrshelfer aus den Reihen der Gesamtschüler anregen
- Verbesserung der Sichtfelder am Zebrastreifen Katernberger Schulweg (Sparkasse). Insgesamt könnte aus dem Knotenpunkt zur Reduzierung der Geschwindigkeit ein Minikreisverkehr gestaltet werden.
- Einbahnstraßenregelung auf dem Abschnitt Kruppstraße zwischen dem Katernberger Schulweg und der Borsigstraße, um die Verkehrsbelastung insgesamt zu reduzieren und die Komplexität bei der Überquerung der Kruppstraße zu reduzieren.
- Ggf. (temporäre) Ergänzung eine Hol- und Bringzone in der Borsigstraße, damit temporär zwei ungesicherte Fahrbahnquerungen vermieden werden können.
- Entkopplung von Bushaltestelle und Überquerungsstelle zur Reduzierung von Sichtbehinderungen.
- Verlegung der Poller vor der Grundschulzufahrt auf den Gehweg, damit hier der Gehweg nicht mehr beparkt werden kann.
- Prüfung einer längeren Durchführung des Verkehrszählerprogramms, ggf. Ergänzung weiterer Module (Geschichten, Bilder, Verkehrsversprechen, etc.)
- Weitere Sensibilisierung der Eltern durch Besprechungen in der Schulpflegschaft
- Kontrollen durch die Polizei und Schule mit Belohnungselementen für richtiges Verhalten
- Kontrolle der Polizei am Zebrastreifen mit Verwarnungen und Busgeldern
- Langfristig Umgestaltung Knotenpunkt Kruppstraße, Lehnbachstraße, Borsigstraße zu einem Minikreisverkehr mit umlaufenden Zebrastreifen.

Das bisherige Programm „Mehr Freude am Gehen“ hat seine Projektziele an der Grundschule Kruppstraße nur in Teilbereichen erreichen können. Zwar liegen die Zustimmungswerte und Zufriedenheiten mit wesentlichen Teilen des Konzeptes auf hohem Niveau, aber nicht alle Säulen des 3-Säulen-Programms wurden offenbar konsequent genug umgesetzt. Eine wesentliche Ursache für die bestehenden Unzufriedenheiten liegt in der Verkehrsplanung im schulischen Umfeld und dem Verhalten der Eltern (auch Eltern der Gesamtschule), die sich gegenseitig negativ beeinflussen. Empfehlenswert ist es, die beiden Handlungsfelder Verhältnisprävention und Verhaltensprävention weiter zu steigern. In der obigen Aufzählung sind Anregungen enthalten, die bestehenden Lücken und Defizite zu schließen.

2.4 Gesamtfazit „Mehr Freude am Gehen“

Elterntaxiverkehr zu managen ist eine komplexe Aufgabenstellung. Gut gemacht läuft es allerdings. Das Programm „Mehr Freude am Gehen“ funktioniert als 3-Säulenmodell mit guter Wirksamkeit, wenn die erforderlichen Projektbestandteile konsequent umgesetzt werden. Am Beispiel der Andreasschule Essen ist dies gut gelungen. 20 % mehr Fußgänger und eine Halbierung der Elterntaxiverkehre sind möglich. Am Beispiel Wuppertal ist erkennbar, dass bestehende Defizite im Schulumfeld sich negativ auf die Projektziele auswirken. Das Konzept stößt ggf. unter ungünstigen Randbedingungen an Grenzen.

Empfehlenswert ist daher ggf. eine sogenannte 4. Säule im Programm zu verstärken. Unter ungünstigen Randbedingungen sollte eine kinderfreundliche Gesamtverkehrsplanung für das Schulquartier angestrebt werden, denn auch eine Vielzahl von kleinen Maßnahmen kann ggf. nicht ausreichen, spezifische strukturelle Verkehrsprobleme vor den Schulen zu lösen. Vor diesem Hintergrund wird das bisherige Konzept durch die vorliegenden Erkenntnisse aus der Evaluation nunmehr um eine 4. Säule, der quartiersbezogenen integrierten Gesamtverkehrsplanung, erweitert.

Der „sichere Schulweg“ ist die entscheidende Ausgangsgröße für den Projekterfolg und bildet damit die Basisanforderung insbesondere für die Eltern. Der sichere Schulweg ist dadurch definiert, dass die Kinder die Schulwege selbstständig mit ihren jeweiligen Kompetenzen unbegleitet bewältigen können. Die Abwesenheit von amtlichen Unfalldaten reicht nicht aus, um einen sicheren Schulweg zu definieren! Kommunen sollten hier keine Kompromisse machen. Es gilt im Schulumfeld eine altersangemessene, kompetenzorientierte Verkehrsplanung konsequent umzusetzen. Mängel gefährden hier die Projektziele, Eltern reagieren darauf sensibel. Auf diese Basisarbeit des sicheren Schulwegs können die weiteren Projektsäulen aufbauen.

Hilfreich ist es, politische Beschlüsse für die Durchführung des Projektes zu erwirken. Dies erleichtert hinterher ggf. die Umsetzung erforderlicher Maßnahmen für die Schulwegsicherung.

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Programms sollten mindestens 6 Monate eingeplant werden, um die Projektbausteine mit allen Beteiligten bearbeiten zu können. Voraussetzung für ein erfolgreiches Konzept ist die Bereitschaft der Kommune, der Schule und ggf. tangierten Baulastträgern zur Mitwirkung. Empfehlenswert ist es, für Kommunen ein eigenes Leitbild für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung zu entwickeln, das sich intensiver an den Kompetenzen der Kinder orientiert.

Bei der Umsetzung der Projekte an Schulen sollten ggf. vorhandene Einflüsse durch Kitas oder weiterführende Schulen frühzeitig konzeptionell berücksichtigt werden. Insbesondere an weiterführenden Schulen ist zusätzlich mit großen Mengen an Elterntaxis zu rechnen.

Die Empfehlung einer durchschnittlichen Entfernung der Hol- und Bringzone von ca. 250 – 300 Metern abseits der Schule sollte eingehalten werden, da sowohl deutliche Unterschreitungen wie Überschreitungen negativ bewertet werden. Die Gesamtkonzeption zur Auswahl und Festlegung von Standorten ist zielführend und effizient umsetzbar. Die Zustimmungen und Bewertungen hinsichtlich der Auswahl, Dimensionierung etc., wie sie im ADAC-Leitfaden beschrieben sind, sind hilfreich und praxistauglich. Die Checkliste zur Bewertung von Standorten von Hol- und Bringzonen ist ebenfalls praxistauglich.

In der Regel sind keine relevanten baulichen Maßnahmen erforderlich, um Hol- und Bringzonen umzusetzen. Neubauten von Parkplätzen sind in der Regel entbehrlich.

Unverzichtbar ist die intensive und kontinuierliche pädagogische Arbeit in der Schule. Die motivierende Arbeit in den Schulen sollte nicht zu kurz umgesetzt werden und nach bisheriger Einschätzung die Dauer von mind. einem Schulhalbjahr nicht unterschreiten.

Es darf davon ausgegangen werden, dass sich die Probleme vor deutschen Schulen auf absehbare Zeit nicht von alleine verbessern werden. Den Kommunen und Schulen wird empfohlen, ein Schulisches Mobilitätsmanagement im Sinne des hier vorgestellten erweiterten 4.-Säulen-Modells konsequent umzusetzen.

3 Anhang

3.1 Fragebogen Evaluation

Sehr geehrte Eltern!

Wir möchten, dass die Kinder Ihrer Schule möglichst sicher und eigenständig den Schulweg bewältigen können. Hierfür brauchen wir Ihre Unterstützung.

Die Stadt Essen hat gemeinsam mit Ihrer Schule Hol- und Bringzonen eingerichtet, ein pädagogisches Programm in der Schule umgesetzt, erste Schulwegsicherheitsmaßnahmen umgesetzt und die Schulwegpläne für unsere Schule modernisiert. Gemeinsam möchten wir nun die Wirkung und Zufriedenheit mit diesen Maßnahmen untersuchen. Hierfür dient dieser Fragebogen.

Die Teilnahme an der Befragung ist für Sie selbstverständlich freiwillig. Die wissenschaftliche Begleitung und anonyme Auswertung der Befragung erfolgt durch die bueffee GbR aus Wuppertal.

Bitte füllen Sie den Fragebogen bis spätestens **11. Dezember 2017** aus und geben ihn Ihrem Kind mit in die Schule. Für Ihre Unterstützung möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

Dipl.-Ing. Tanja Leven und Jens Leven

Frage 1: In welche Klassenstufe geht Ihr Kind?

- 1
 2
 3
 4



Machen Sie bitte für jedes der Verkehrsmittel eine Angabe durch Ankreuzen.

Frage 2: Wie kommt Ihr Kind im Sommer oder bei gutem Wetter in die Schule?

	immer / fast immer	meistens	selten / manchmal	nie
mit dem Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mit dem Tretroller/Scooter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mit Bus/Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mit dem Auto (Mitfahrer/in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges (z.B. Fahrdienst)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 3: Wie kommt Ihr Kind im Winter oder bei schlechtem Wetter in die Schule?

	immer / fast immer	meistens	selten / manchmal	nie
mit dem Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mit dem Tretroller/Scooter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mit Bus/Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mit dem Auto (Mitfahrer/in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges (z.B. Fahrdienst)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bewertungsbogen Schulverkehr - Elternbefragung



Frage 4: Wie zufrieden sind Sie aktuell mit der Verkehrssituation vor der Schule, wenn Sie an die Verkehrssicherheit Ihres Kindes denken?

- bei Schulbeginn zufrieden eher zufrieden eher unzufrieden unzufrieden
- nach Schulschluss zufrieden eher zufrieden eher unzufrieden unzufrieden

Bemerkung: _____

Hol- und Bringzonen (Elternhaltestellen)

Für unsere Schule sind Haltepunkte eingerichtet und beschildert worden. Die Schulwege wurden bei einer Malaktion mit Kindern (Gelbe und Rote Füße) gekennzeichnet. Dort können Eltern sicher halten und Ihre Kinder zur Schule laufen lassen.

Frage 5: Welche Hol- und Bringzonen kennen Sie?

- Von-Einem-Straße (Am Schwimmbad)
- Isenbergstraße (Am Spielplatz)
- Ich kenne beide Standorte der Hol- und Bringzonen nicht

Frage 6: Wie haben Sie von den genannten Hol- und Bringzonen an der Schule erfahren?

- Elternbrief Kind von anderen Eltern Schulwegplan Kenne ich nicht.

Bemerkung: _____

Frage 7: Nur ausfüllen, falls Sie Ihr Kind mit dem Auto bringen oder abholen: Wie oft haben Sie eine der folgenden Hol- und Bringzonen schon einmal selbst genutzt?

	oft	selten	noch nie
Von-Einem-Straße (Schwimmbad)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Isenbergstraße (Spielplatz)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 8: Was halten Sie insgesamt von Hol- und Bringzonen etwas entfernt von der Schule, um den Auto-Verkehr direkt vor der Schule zu reduzieren und die Kinder mehr zu Fuß gehen zu lassen? Die Idee finde ich...

- sehr gut eher gut eher schlecht sehr schlecht

Bemerkung: _____

Bewertungsbogen Schulverkehr - Elternbefragung



Frage 9: Nur ausfüllen, falls Sie Ihr Kind mit dem Auto bringen oder abholen: Falls Sie die angebotenen Hol- und Bringzonen nicht nutzen. Wo halten Sie dann an, um Ihr Kind aussteigen zu lassen?

- vor der Schule (Odastraße) andere freie Parkplätze im Umfeld (Von-Einem-Straße)
 andere Stelle: _____ (Bitte kurz beschreiben)

Bemerkung: _____

Frage 10: Falls Sie die angebotenen Hol- und Bringzonen nicht nutzen: Warum möchten oder können Sie die angebotenen Hol- und Bringzonen nicht nutzen?

Bemerkung: _____

Frage 11: Wie schätzen Sie aktuell die Fußwege im näheren Umfeld der Grundschule für Ihr Kind ein?

- Die Sicherheit der Fußwege zur Schule oder Überquerungsstellen wurden verbessert.
 Die Fußwege zur Schule oder Überquerungsstellen haben bedenkliche Mängel.

Bemerkung: _____

Frage 12: Hat sich die Verkehrssituation vor der Schule verbessert, seitdem die Hol- und Bringzonen eingerichtet sind?

- deutlich verbessert eher verbessert gleichbleibend eher verschlechtert deutlich verschlechtert
 Kann ich nicht beurteilen (z.B. weil ich die Situation vorher nicht kenne)

Frage 13: Bitte bewerten Sie die Hol- und Bringzone an der Von-Einem-Straße (Am Schwimmbad):
(Wenn Sie diese kennen, sonst freilassen.)

- Anzahl an Haltemöglichkeiten für Autos zu viel genau richtig eher zu wenig
Erreichbarkeit mit dem Auto sehr gut eher gut eher schlecht sehr schlecht
Sicherheit des Fußwegs für Kinder von Hol- und Bringzone zur Schule sicher eher sicher eher unsicher unsicher
Entfernung der Hol- und Bringzonen zur Schule viel zu nah eher zu nah eher zu weit viel zu weit

Bemerkung/Verbesserungsvorschlag: _____

Bewertungsbogen Schulverkehr - Elternbefragung



Frage 14: Bitte bewerten Sie die Hol- und Bringzone an der Isenbergstraße (Am Spielplatz):

(Wenn Sie diese kennen, sonst freilassen.)

- Anzahl an Haltemöglichkeiten für Autos zu viel genau richtig eher zu wenig
- Erreichbarkeit mit dem Auto sehr gut eher gut eher schlecht sehr schlecht
- Sicherheit des Fußwegs für Kinder von Hol- und Bringzone zur Schule sicher eher sicher eher unsicher unsicher
- Entfernung der Hol- und Bringzonen zur Schule viel zu nah eher zu nah eher zu weit viel zu weit

Bemerkung/Verbesserungsvorschlag:

Frage 15: Haben Sie einen Vorschlag oder eine Idee zur Verbesserung oder Ergänzung einer weiteren Hol- und Bringzone?

Frage 16: Würden Sie anderen Eltern, die Ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, die Nutzung der vorhandenen Hol- und Bringzonen empfehlen?

- ja eher ja eher nein Nein

Bemerkung: _____

Frage 17: Haben Sie den Eindruck, daß die Schule, die Stadtverwaltung, die Polizei und die anderen Eltern aus Ihrer Sicht genug tun, um die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg Ihres Kindes ausreichend zu verbessern?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Schule	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrsplanung Stadt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ordnungsamt Stadt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polizei	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere Eltern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 18: Haben Sie weitere Anregungen oder Verbesserungsvorschläge?



Geben Sie Ihrem Kind den Fragebogen bitte **bis spätestens 11. Dezember** mit in die Schule.
Vielen Dank für Ihre Unterstützung!