



Mobilitätsgewinn durch Förderung des Radverkehrs im suburbanen Raum

Mit dem Rad zur SCHULE in Kleinmachnow

Projektschlussbericht



Mobilitätsgewinn durch Förderung des Radverkehrs im suburbanen Raum

Mit dem Rad zur SCHULE in Kleinmachnow

Projektschlussbericht

Auftraggeberin:

Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen/Wohnen
Adolf-Grimme-Ring 10
14532 Kleinmachnow
Tel.: 03 32 03 / 8 77 – 21 01
Fax: 03 32 03 / 8 77 – 29 99
E-mail: katrin.soltwedel@kleinmachnow.de
www.kleinmachnow.de

Auftragnehmerin:

plan & rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstr. 21
38106 Braunschweig
Tel: 0531 / 79 82 03
Fax: 0531 / 7 78 43
E-mail: krause.plan-und-rat@t-online.de
www.plan-und-rat.de

Projektleitung:

Juliane Krause

Bearbeitung:

Astrid Hilmer
Juliane Krause
Ulrich Schäfer

Endredaktion:

Katrin Soltwedel
(Gemeindeverwaltung
Kleinmachnow)
Professor Herbert Stadt
(StadtPlan Ingenieur GmbH)

Kleinmachnow
2009

Das diesem Bericht zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter dem Aktenzeichen SW24-3134.3/1-3.VB33/2007 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

Inhalt

1.	Aufgabenstellung und Vorgehensweise	6
2.	Die Situation in Kleinmachnow.....	7
2.1	Die Schulen.....	7
2.2	Unfallstatistik.....	12
2.3	Ruhender Radverkehr.....	18
2.4	Mobilitätserziehung und Öffentlichkeitsarbeit – Aktivitäten der Kleinmachnower Schulen.....	20
3.	Befragung von Schülern.....	21
3.1	Das Konzept.....	21
3.2	Vorbereitung und Durchführung der Erhebung.....	21
3.3	Die Ergebnisse.....	24
3.3.1	Teilnahme.....	24
3.3.2	Fahrradnutzung und sicherheitsrelevante Merkmale des Radfahrens	26
3.3.4	Fahrradnutzung zur Schule und in der Freizeit.....	31
3.3.5	Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrads auf dem Schulweg.....	32
3.3.6	Subjektive Bewertung des Radfahrens	35
3.3.7	Bewertung des Schulwegs	36
3.3.8	Radfahrpotential „Mit dem Rad zur Schule“	38
3.3.9	Einzelergebnisse ausgewählter Schulen.....	40
4.	„Mit dem Rad zur Schule“ – Erarbeitung von Schulwegeplänen	53
4.1	Das Konzept.....	53
4.1.1	Projektidee Steinweg-Schule Kleinmachnow (im Rahmen einer an der Schule geplanten Mobilitätswoche).....	54
4.1.2	Projektidee für eine weiterführende Schule im Gemeindegebiet Kleinmachnow	55
4.2	Vorbereitung und Durchführung.....	55
4.3	Ergebnisse Steinweg-Schule	57
4.4	Ergebnisse Weinberg-Gymnasium	58
5.	Fazit und Empfehlungen	59
6.	Literatur	61

Hinweis:

Im Sinne der besseren Lesbarkeit wird auf die gesonderte Anführung weiblicher Substantivformen verzichtet. Grundsätzlich sind mit den Endungen in männlicher Form männliche und weibliche Personen gemeint.

Abbildungsverzeichnis

1:	Schulstandorte in Kleinmachnow und Angaben zu Geschwindigkeitsbeschränkungen	8
2:	Unfalltypen-Steckkarte 2008	17
3:	Ruhender Radverkehr – Fahrräder, Quelle: StadtPlan Ingenieur GmbH, Konzept für die Verkehrserschließung des Weinberg-Viertels, ergänzende Untersuchung, 2007.	19
4:	Fahrradbesitz nach Alter und Geschlecht, grau – Schülerinnen, schwarz - Schüler	26
5:	Helmnutzung nach Alter und Geschlecht	27
6:	Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule	27
7:	Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule nach Alter.....	28
8:	Verkehrsmittelwahl (Sommer) nach Schulweglänge	29
9:	Schulweglänge	30
11:	Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule und in der Freizeit.....	31
12:	Fahrradnutzung auf dem Schulweg nach Alter und Geschlecht	32
13:	Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Schulweg	34
14:	Bewertung des Radfahrens von den Schülern	35
15:	Bewertung des Radfahrens nach Geschlecht	35
16:	Bewertung des Schulwegs von befragten Schülern (Radfahren in Tempo-30-Zonen, in Spielstraßen und „gute Radwege“ sind positive Wertungen)	36
17:	Bewertung des Schulwegs nach Altersgruppen in Prozent...37	
18:	Schulweglängen nach Schulen in Kleinmachnow	38
19:	Radnutzung auf dem Schulweg nach Verkehrszellen (vgl. Karte der Verkehrszellen in Anlage 3.12)	39
21:	von den befragten Schülern der Steinweg-Grundschule angegebenen Schulweglängen	41
22:	Gründe, die befragte Schüler der Steinweg-Schule für die Nichtnutzung des Rades auf dem Weg zur Schule angeben	42
23:	Bewertung des Schulweges für die Steinweg-Schule (Radfahren in Tempo-30-Zonen, gute Radwege und Radfahren in Spielstraßen sind keine Mängelnennungen)....	42
24:	Fahrradnutzung auf dem Weg zur Steinweg-Schule.....	43
25:	Verkehrsmittelwahl der Eigenherd-Schüler im Sommer.....	44
26:	Länge der Schulwege zur Eigenherd-Grundschule.....	44
27:	Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Eigenherd-Schule.....	45
28:	Bewertung des Schulweges von befragten Schülern der Eigenherd-Grundschule.....	46
31:	Länge der Schulwege zum Weinberg-Gymnasium	48
32:	Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Weg zum Weinberg-Gymnasium.....	49

33: Bewertung des Schulweges von befragten Schülern des Weinberg-Gymnasiums.....	49
34: Häufigkeit der Fahrradnutzung auf dem Weg zum Weinberg-Gymnasium.....	50
35: Begrüßung der Steinweg-Schüler zur Erarbeitung eines Schulwegplanes, Quelle: Büro plan & rat.....	55
36: Verkehrsbeobachtungsstation an Kreuzung, Quelle: Büro plan & rat.....	56
37: Ergebnispräsentation der Schulweguntersuchung, Quelle: Büro plan & rat.....	56
38: „Radschulwegplan“ der Weinberg-Schüler, Quelle: Büro plan & rat.....	57
39: Radweg Hohe Kiefer, Quelle: Foto Büro plan & rat	57
42: Zehlendorfer Damm / Ecke Förster-Funke-Allee, Quelle: Foto Büro plan & rat.....	58
43: Straße Am Weinberg, Quelle: Foto Büro plan & rat.....	58

Tabellenverzeichnis

1: Schulstandorte und Angaben zu Geschwindigkeitsbeschränkungen vor den Gebäuden.....	9
2: Schülerzahlen für Schulen, in denen Befragungen zur Fahrradnutzung erfolgen sollen	11
3: Unfallgeschehen in der Gemeinde Kleinmachnow für die Jahre 2005 – 2006 unter besonderer Berücksichtigung der Radfahrer	13
4: Übersicht abgestellter Fahrräder an Kleinmachnower Schulen	19
5: Projekte / Aktivitäten zur Mobilitätserziehung an Kleinmachnower Schulen.....	20
6: Schülerzahlen als Datengrundlage für repräsentative Erhebung.....	23
7: Gesamtübersicht zur Teilnahme an der Schülerbefragung nach Schulen	24
8: Gesamtübersicht zur Teilnahme an der Schülerbefragung – Jahrgänge und Geschlecht	25
9: Gesamtübersicht zur Teilnahme an der Schülerbefragung - Wohnorte.....	25
10: Angaben zur Fahrradausstattung und -ausrüstung.....	26
11: Schulweglängen und Schularten.....	29
12: Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Schule.....	33
13: Potential „Mit dem Rad zur Schule“	40
14: wesentliche Befragungsergebnisse für die Steinweg-Schule	40
15: wesentliche Befragungsergebnisse für die Eigenherd-Grundschule.....	43
16: wesentliche Ergebnisse der Schülerbefragung am Weinberg-Gymnasium	47

1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Ausgangslage

Wesentliches Ziel des Projektes „Mit dem Rad zur Arbeit – Mobilitätsgewinn durch Förderung des Radverkehrs im suburbanen Raum am Beispiel Kleinmachnow“ war es, Berufspendlern einer Gemeinde im Spannungsfeld Zentraler Orte Perspektiven und konkrete Schritte zur Nutzung des Fahrrades im Berufsverkehr aufzuzeigen.

Während der Arbeit an dem Projekt hat sich herausgestellt, dass sich die beabsichtigten Ziele in Kleinmachnow voraussichtlich nur umsetzen lassen, wenn neben dem Berufs- auch der Schülerverkehr in den Blick genommen wird.

So bringen inzwischen ungewöhnlich viele Eltern ihre Kinder vor allem deshalb regelmäßig mit dem Auto zur Schule, weil sie sich auf Grund des hohen Kfz-Aufkommens um deren Sicherheit sorgen. Dies führt zu Situationen vor Schulbeginn, die bundesweit zu beobachten sind: Behinderungen und gefährliche Situationen für die Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad kommen.

Aufgabenstellung

Zur Erreichung des Gesamtzieles ist deshalb ein weiterer Baustein „Förderung des Schülerradverkehrs“ erforderlich. Der Schwerpunkt des zusätzlichen Bausteins wird darin bestehen, auch über die Schulen den Kommunikationsprozess zwischen unterschiedlichen, gewöhnlich nicht an Planungsprozessen beteiligten Akteuren und (potentiellen) Zielgruppen zu initiieren und moderierend zu begleiten. Den Schülern als Verkehrsexperten (Alltagswissen) gilt hierbei besonderes Interesse.

Ziel des Projektes

Ziel ist die Erfassung des Schülerradverkehrs (Bestand und Potential), die Erfassung des Schulwegenetzes in Kleinmachnow und die subjektive Bewertung der Wege aus Sicht der Schüler.

Berufstätigen Eltern und den Schülern sollen Perspektiven und konkrete Schritte zur Nutzung des Fahrrades im Berufs- und Schülerverkehr aufgezeigt werden. Die Verwaltung will die Bürger des Ortes anregen, sich auch „mit dem Rad zur Schule“ aufzumachen.

Ziel ist es weiterhin, den Anteil der „Eltern-Taxi-Fahrten“ im Schülerverkehr zu verringern. Die Fahrradnutzung im Ausbildungsverkehr soll durch Aktionen und begleitende Projekte an ausgewählten Schulen erhöht werden, ganz im Sinne der WHO-Charta „Umwelt, Verkehr, Gesundheit“ (London 1999).

Das Projekt zielt auch darauf ab, die Sicherheit der Schüler durch Änderungen ihres eigenen Verhaltens zu erhöhen. Für die eigenständige Mobilität der Kinder und ihrer Entwicklung insgesamt ist es wichtig, den Schulweg selbstständig und nicht in Elternbegleitung zurückzulegen.

Vorgehensweise

Das Projekt „Förderung des Schülerradverkehrs“ setzt sich aus folgenden Einzelbausteinen zusammen:

- Grundlagenermittlung (z. B. Unfallanalyse der Jahre 2005 und 2006 sowie 1. Halbjahr 2007)
- Totalbefragung an den Kleinmachnower Schulen in Form eines zweiseitigen Kurzfragebogens zur Verkehrsmittelwahl sowie zu Problemen und Verbesserungsmöglichkeiten auf dem Schul-

weg (Grundlage: Stuttgarter Schülerbefragung „Fahr Rad zur Schule!“)

- Ermittlung von Kenngrößen des Schülerradverkehrs an den Kleinmachnower Schulen; Aufzeigen der Bedeutung und der Potentiale für „den Schülerradverkehr“
- Initiierung und Begleitung einer Aktion „Schüler planen und bewerten ihren Schulweg“ in Zusammenarbeit mit Lehrkräften und Schülern an zwei ausgewählten Schulen
- Initiierung und Begleitung von Arbeitsgruppen oder Projektwochen (nach organisatorischer Möglichkeit der Schulen)
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Sitzung des begleitenden Projektforums zur Diskussion und Präsentation der Ergebnisse
- konzeptionelle Bündelung der Anregungen und Einbringen in Politik und Verwaltung unter Mitwirkung der Schüler (Schüler präsentieren die Ergebnisse)
- Zusammenfassen der Ergebnisse und Vorschläge zur Erarbeitung von Schulwegplänen „Mit dem Rad zur Schule“.

Der zusammen mit den Lehrkräften, den Eltern und den Schülern zu bearbeitende Plan „Der Weg zur Schule in Kleinmachnow“, der pilotmäßig an zwei ausgewählten Schulen erarbeitet werden soll, kann ein weiteres wichtiges Teilprojekt des „Masterplans für den Radverkehr“ sein.

Das Projekt soll durch die Projektgruppe der Verwaltung begleitet werden, in der die Sachgebiete Schule / Kultur / Soziales, Tiefbau / Gemeindegrün und Stadtplanung / Hochbau vertreten sind.

Auch in diesem zusätzlichen Baustein ist es wichtig, neben den Eltern und den Lehrkräften die lokalen Akteure zu beteiligen, um Synergien zu schaffen. Hierzu sind weitere Sitzungen des Projektforums „Mit dem Rad zur Arbeit“ vorgesehen.

Die Ergebnisse des Projektes sollen zusammen mit den Schülern vor den Gremien der Gemeindevertretung und der Öffentlichkeit in einer Abschlussveranstaltung vorgestellt und erläutert werden.

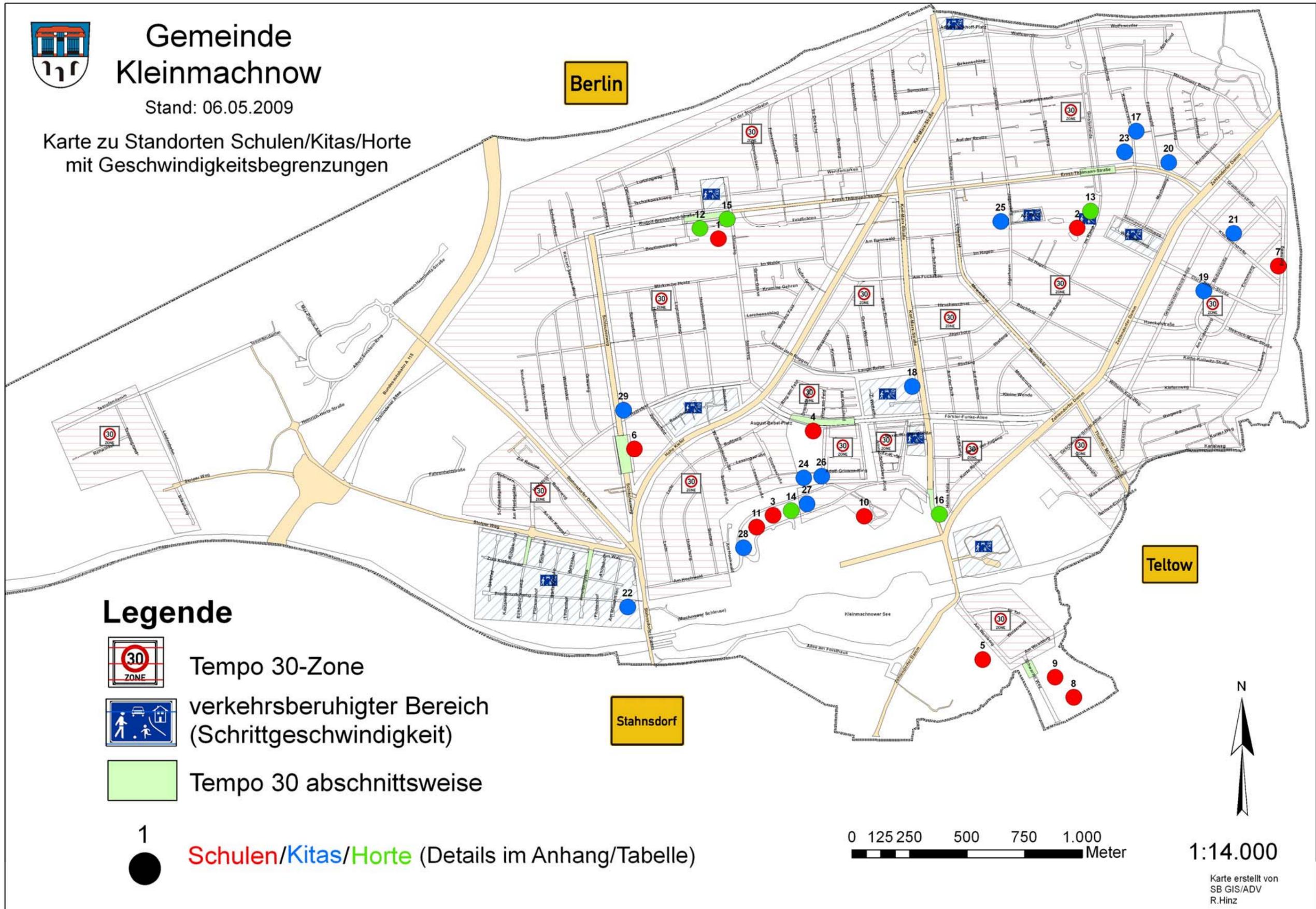
2. Die Situation in Kleinmachnow

Das Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit in Kleinmachnow“ wurde mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Jahr 2008 durchgeführt. Mit einer erfreulich guten Beteiligung der Kleinmachnower Bürger wurden eine Reihe von Aktionen durchgeführt – im Rahmen der Woche der Mobilität auch in den Schulen. Die Thematik „Schulwegsicherheit“ wurde zusätzlich bearbeitet.

2.1 Die Schulen

In der Gemeinde Kleinmachnow gibt es elf Schulen. Diese sind in Abbildung 1 dargestellt und in Tabelle 1 bezeichnet. In der Karte sind auch Geschwindigkeitsbeschränkungen im Gemeindegebiet, wie Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche sowie Straßenabschnitte mit Tempo 30 dargestellt.

Abbildung 1: Schulstandorte in Kleinmachnow und Angaben zu Geschwindigkeitsbeschränkungen



Mit dem Rad zur SCHULE in Kleinmachnow

Projektschlussbericht

Tabelle 1: Schulstandorte und Angaben zu Geschwindigkeitsbeschränkungen vor den Gebäuden

Nr.	Schule	Adresse	Tel./Ansprechpartner	Schulart	Zuständigkeit	Geschwindigkeitsbeschränkung
1	Steinweg-Grundschule	Steinweg 11	033203/877-4500 Leiterin: Frau Güllmar	Grundschule	Gemeinde Kleinmachnow	Steinweg: Zone 30, Rudolf-Breitscheid- Straße: Abschnitt Beethovenweg bis Steinweg Tempo 30 – Mo-Fr 7-17
2	Eigenherd Grundschule	Im Kamp 2-12	033203/22033 Leiter: Herr Bültermann	Grundschule	Gemeinde Kleinmachnow	Zone 30, vor Haupt- eingang verkehrsbe- ruhigter Bereich
3	Grundschule auf dem Seeberg	Am Hochwald 30	033203/803780 Leiterin: Frau Spalt- mann	Grundschule	Gemeinde Kleinmachnow	Zone 30
4	Maxim-Gorki-Gesamtschule	Förster-Funke- Allee 106	033203/22148 Leiterin: Frau Dzie- wulski	Gesamt- schule mit gymnasialer Oberstufe	Gemeinde Kleinmachnow	Abschnitt vor Schule Tempo 30 – Mo-Fr 7- 15
5	Weinberg-Gymnasium	Am Weinberg 20	033203/30520 Leiter: Herr Thiele	Gymnasium	Landkreis Potsdam- Mittelmark	Zone 30
6	Schule mit dem son- derpädagogischen Förderschwerpunkt Lernen – Allgemeine Förderschule	Schleusenweg 84	033203/22393 Leiterin: Frau Köpke	Förderschule	Landkreis Potsdam- Mittelmark	Abschnitt vor Schule Tempo 30 – Mo-Fr 7- 17
7	Schule mit dem son- derpädagogischen	Erlenweg 29	033203 22100 Leiterin: Frau Krauel	Förderschule	Landkreis Potsdam- Mittelmark	Zone 30

Nr.	Schule	Adresse	Tel./Ansprechpartner	Schulart	Zuständigkeit	Geschwindigkeitsbeschränkung
	Förderschwerpunkt "geistige Entwicklung" – Albert Schweitzer Förderschule					
8	Evangelische Grundschule	Schwarzer Weg 3	033203/879980 Leiter: Herr Althoff	Grundschule	Hoffbauer gGmbH Hermannswerder 7 14473 Potsdam 0331/2313100 Büroleiter: Herr Genetzke	Abschnitt vor Schule Tempo 30 – Mo-Fr 7-17
9	Evangelisches Gymnasium	Schwarzer Weg 3	03328/ 334831 Leiter: Herr Brandsch-Böhm 0151/11502272	Gymnasium	Hoffbauer gGmbH Hermannswerder 7 14473 Potsdam 0331/2313100 Büroleiter: Herr Genetzke	Abschnitt vor Schule Tempo 30 – Mo-Fr 7-17
10	Freie Waldorfschule	Am Hochwald 30	033203/70021 Geschäftsführerin: Frau Falbe	Ganztags-schule	Freie Waldorfschule Kleinmachnow e. V.	Zone 30
11	Berlin Brandenburg International School GmbH (BBIS)	Am Hochwald 30, Haus 3	033203/8036129 Facilities Management: Herr Till Director: Herr Schädler	private all-day school, grades 1-12	Berlin Brandenburg International School GmbH (BBIS)	Zone 30

Erhebungen zur Nutzung des Fahrrads auf dem Schulweg sollen in den kommunalen Schulen Steinweg-Schule, Eigenherd-Europaschule, Grundschule auf dem Seeberg und Maxim-Gorki-Gesamtschule, dem zum Landkreis Potsdam-Mittelmark gehörigen Gymnasium Am Weinberg sowie den privaten Schulen Evangelische Grundschule, Freie Waldorfschule e.V. und Berlin-Brandenburg International School durchgeführt werden. Ca. 3.700 Schüler besuchen derzeit diese Schulen.

Tabelle 2: Schülerzahlen für Schulen, in denen Befragungen zur Fahrradnutzung erfolgen sollen

	Schüleranzahl insgesamt	Schüleranzahl für Jahrgänge 3-12
Grundschulen		
Steinweg-Grundschule (Jg. 1-6)	550	387
Eigenherd-Europa-Schule (Jg. 1-6)	635	433
Grundschule Auf dem Seeberg (Jg. 1-3)	131	44
Evangelische Grundschule (Jg. 1-5)	195	100
weiterführende Schulen		
Maxim-Gorki-Gesamtschule (Jg. 7-13)	544	544
Gymnasium Am Weinberg (Jg. 7-13)	721	721
Freie Waldorfschule (Jg. 1-12)	335	280
Berlin-Brandenburg International School (Jg. 1-12)	580	420
Gesamt	3.691	2.929

Einbezogen werden in die Erhebung:

- Auswärtige, die in Kleinmachnow eine Schule besuchen (Einpendler)
- Ortsansässige, die in Kleinmachnow eine Schule besuchen (Binnenpendler) und
- Schüler ab der Jahrgangstufe 3.

2.2 Unfallstatistik

Eine Unfallstatistik für die Gemeinde Kleinmachnow wird im Polizeipräsidium Potsdam, Schutzbereich Potsdam, Führungsstelle 1, geführt.

Unfalldaten liegen dort vor als:

- Unfallberichte – Jeder Unfall ist hier protokollarisch erfasst.
- Unfalltypen-Steckkarten für jeweils ein Jahr – Parkplatzunfälle mit leichtem Sachschaden, die lediglich versicherungsrechtliche Relevanz haben, sind hierin nicht erfasst.
- in einem Statistik-Programm erfasste Daten – Angaben zur Lage können hieraus nur für das klassifizierte Straßennetz, bestehend aus Kreis-, Landes- und Bundesstraßen, vorgenommen werden. Im Gemeindegebiet Kleinmachnow betrifft das den Zehlendorfer Damm.¹

Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen sowie Radfahrern

In Tabelle 3 sind die aus dem Statistik-Programm der Polizei entnommenen Daten dargestellt.

Im Jahr 2008 fanden 414 Unfälle statt, von denen 42 mit Personenschaden einhergingen. Niemand wurde bei diesen Unfällen getötet, eine Person wurde schwer verletzt, 45 Personen wurden leicht verletzt.

An 36 der insgesamt 414 Unfälle waren Radfahrer beteiligt (ca. 8,7 Prozent). An 17 von diesen 36 Unfällen waren Kinder und Jugendliche im Alter bis zu 18 Jahren beteiligt.² Bei 15 dieser 36 Unfälle waren Radfahrer auch die Verursacher (ca. 3,6 Prozent). In acht Fällen mit Radfahrern als Unfallverursacher gab es Beteiligte im Alter zwischen 0 und 18 Jahren.

Die Zahlen für das Jahr 2007 sind ähnlich. Es gab hier vier schwer Verletzte, ein Mensch wurde getötet. Zwei der fünf Personen wurden bei Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern schwer verletzt. Im Jahr 2005 gab es weniger Unfälle, aber mehr Personen als in den anderen Jahren wurden verletzt und es geschahen etwas mehr Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern.

¹ Interview mit Polizeihauptmeister Steffen Widera, Polizeipräsidium Potsdam, Schutzbereich Potsdam, Führungsstelle 1, vom 26.05.2009.

² Den Daten ist nicht zu entnehmen, ob die beteiligten Kinder und Jugendlichen bei diesen Unfällen verletzt wurden, Radfahrer waren oder den Unfall sogar als Radfahrer verursacht haben. Für diese Aussagen müssen die detaillierten Unfallberichte ausgewertet werden.

Tabelle 3: Unfallgeschehen in der Gemeinde Kleinmachnow für die Jahre 2005 – 2006 unter besonderer Berücksichtigung der Radfahrer

Jahr	2008	2007	2006	2005
Anzahl Unfälle	414	431	383	370
Anzahl Unfälle mit Personenschaden	42	45	46	58
getötete Personen	0	1	0	1
schwer verletzte Personen	1	4	4	10
leicht verletzte Personen	45	44	55	58
Anzahl Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern	36	30	27	39
Anzahl Unfälle mit Personenschaden und Beteiligung von Radfahrern	18	18	23	27
getötete Personen	0	0	0	0
schwer verletzte Personen	0	2	3	5
leicht verletzte Personen	19	17	23	24
Anzahl Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern und Beteiligten in der Altersgruppe 0-18	17	11	8	15
Anzahl Unfälle mit Personenschaden, Beteiligung von Radfahrern und Beteiligten in der Altersgruppe 0-18	10	8	8	11
getötete Personen	0	0	0	0
schwer verletzte Personen	0	0	1	2
leicht verletzte Personen	11	8	10	10
Anzahl Unfälle mit Radfahrern als Verursacher	15	10	11	14
Anzahl Unfälle mit Personenschaden bei Radfahrern als Verursacher	7	8	8	12
getötete Personen	0	0	0	0
schwer verletzte Personen	0	1	1	3
leicht verletzte Personen	7	7	10	11
Anzahl Unfälle mit Radfahrern als Verursacher und Beteiligten in der Altersgruppe 0-18	8	4	3	5
Anzahl Unfälle mit Personenschaden, Radfahrern als Verursacher und Beteiligten in der Altersgruppe 0-18	3	3	3	5
getötete Personen	0	0	0	0
schwer verletzte Personen	0	0	0	1
leicht verletzte Personen	3	3	6	4

Unfalltypen-Steckkarte

Unfalltypen-Steckkarten sind die Grundlage für die örtliche Unfalluntersuchung. Mit Hilfe von Stecknadeln unterschiedlicher Farben und Größen werden Unfalltyp und Unfallschwere auf topografischen Karten ortsgenau kenntlich gemacht.

Für die Bestimmung des Unfalltyps ist nicht die Unfallursache entscheidend, seine Definition ergibt sich aus dem Verkehrsvorgang:

- Fahrnfall – Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug, z. B. wegen falscher Einschätzung des Straßenverlaufs oder des Straßenzustandes, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben
- Abbiege-Unfall – Konflikt zwischen Abbieger und einem anderen Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- und Parkplatzzufahrten
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall – Konflikt zwischen einbiegendem oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten
- Überschreiten-Unfall – Konflikt zwischen Fahrzeug und Fußgänger auf der Fahrbahn
- Unfall durch ruhenden Verkehr – Konflikt zwischen Fahrzeug im fließenden Verkehr und parkendem bzw. haltendem oder manövrierendem Fahrzeug
- Unfall im Längsverkehr – Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern in gleicher oder entgegengesetzter Richtung, wenn kein anderer Unfalltyp zutrifft
- Sonstiger Unfall – z. B. beim Wenden, Rückwärtsfahren, Parken untereinander, Hindernis auf Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden.

Die Unfallschwere wird durch die Größe des Stecknadelkopfes angezeigt:

- 4 mm – Unfall mit Sachschaden
- 6 mm – Unfall mit Leichtverletzten
- 8 mm – Unfall mit Schwerverletzten
- 8 mm + schwarzes Viereck darunter – Unfall mit Getöteten.

Die Unfallumstände werden durch die Stecknadelköpfe ergänzende Fähnchen gekennzeichnet:

- braun – Wild beteiligt
- dunkelgrün – Baumunfall
- hellgrün – Radfahrer beteiligt
- rot – Fußgänger beteiligt
- blau – Alkoholeinfluss.

Unfalltypen-Steckkarten werden als Einjahreskarten für alle Unfälle und als Dreijahreskarten für schwere Unfälle geführt.

Abbildung 2 stellt die digitalisierte Unfalltypen-Steckkarte für das Gemeindegebiet Kleinmachnow im Jahr 2008 dar.

Zwei Unfallschwerpunkte bzw. Unfallhäufungspunkte sind in Kleinmachnow zu verzeichnen: der Kreuzungsbereich Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Damm / Meiereifeld sowie der Kreuzungsbereich Stolper Weg / Autobahnauffahrt / Dreilindener Weg.

Radfahrer waren im Jahr 2008 an Unfällen in folgenden Bereichen beteiligt (von Nord nach Süd):

- Adam-Kuckhoff-Platz / Ecke Berlepschstraße
- Ernst-Thälmann-Straße / Ecke Hohe Kiefer
- Hohe Kiefer / Ecke Am Fuchsbau
- Hinter dem Roggen / Ecke Wiesenrain
- Unfallschwerpunkt Zehlendorfer Damm / Ecke Thomas-Müntzer-Damm
- Förster-Funke-Allee vor Maxim-Gorki-Gesamtschule
- Förster-Funke-Allee / Ecke Adolf-Grimme-Ring
- Förster-Funke-Allee / Ecke Im Kamp
- Hohe Kiefer / Ecke Werner-Seelenbinder-Straße
- Stahnsdorfer Damm / Ecke Heidefeld
- Ameisengasse
- Zehlendorfer Damm / Höhe Allee am Forsthaus.

Auffällig ist die Häufung in der Förster-Funke-Allee. In der Tat herrscht hier ein hohes Verkehrsaufkommen wegen des Schulstandortes Maxim-Gorki-Gesamtschule sowie an der Einmündung Adolf-Grimme-Ring zum Parkplatz des Rathausmarktes und zum Schulkomplex auf dem Seeberg.

Auffällig ist auch, dass die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Jahr 2008 fast alle an Kreuzungsbereichen stattfanden, an denen sich auch andere Unfälle mit Kfz häufen.

Bis auf die Maxim-Gorki-Gesamtschule waren im engeren Umfeld der Schulstandorte keine Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern zu verzeichnen.

Unfallursachen

Ein wesentlicher Teil der Unfallanalyse ist die Ursachenforschung. Im Ursachenverzeichnis³ wird zwischen Fehlverhalten der Fahrzeugführer bzw. Fußgänger und allgemeinen Ursachen (z. B. Straßenverhältnisse oder Hindernisse auf der Fahrbahn) unterschieden. Von 36 Unfällen mit Radfahrerbeteiligung im Jahr 2008 wurden sechs durch Fehler beim Abbiegen verursacht. Fünf Unfälle geschahen aufgrund des Nichtbeachtens Vorfahrt regelnder Verkehrszeichen. Drei Unfälle wurden verursacht durch Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, einer durch Missachtung der Regelung „rechts vor links“ und ein weiterer durch falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn. Über die die 20 verbleibenden Unfälle liegen keine Angaben zu den Ursachen vor.

Für die 15 Unfälle im Jahr 2008, die von Radfahrern verursacht wurden, werden folgende Ursachen benannt: Drei Radfahrer haben die Regelung „rechts vor links“ nicht beachtet, einer bog nicht ordnungsgemäß ab. Ein weiterer Radfahrer überholte falsch. Ein Unfall geschah aufgrund Mängel an den Fahrradbremsen. Bei einem weiteren Unfall wurde von einem Radfahrer der Vorrang eines entgegenkommenden Radfahrers nicht beachtet. Auch das Nichtbeachten des „Vorfahrt“-Zeichens wurde für einen Unfall als Ursache benannt. Ein Unfall entstand durch falsches Verhalten eines Radfahrers gegenüber Fußgängern. Ein weiterer aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel. Zu fünf von Radfahrern verursachten Unfällen liegen keine Angaben zu den Ursachen vor.⁴

Fazit

Aus Tabelle 3 ist ersichtlich, dass im Jahr 2008 lediglich 15 von 414 Unfällen durch Radfahrer verursacht wurden. Das sind ca. 3,6 Prozent aller Unfälle. Bei diesen Unfällen gab es lediglich leicht verletzte Personen. Beteiligt waren Radfahrer an 36 von insgesamt 414 Unfällen. Das entspricht ca. 8,7 Prozent. Radfahrer stellen also im Vergleich zu Kfz-Fahrern keine erhebliche Größe im Unfallgeschehen Kleinmachnows dar.

Aus Abbildung 2 und den im Text beschriebenen Unfallursachen geht hervor, dass die meisten Unfälle mit beteiligten Radfahrern im Jahr 2008 in Kreuzungsbereichen und Knotenpunkten geschahen. Deshalb ist insbesondere in Kreuzungsbereichen und Knotenpunkten auf eine verständliche, eindeutige und für alle Verkehrsteilnehmer sichtbare Führung der Radfahrer zu achten, gleichfalls auf die Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen sowie auf die Verdeutlichung der Vorrangregeln.

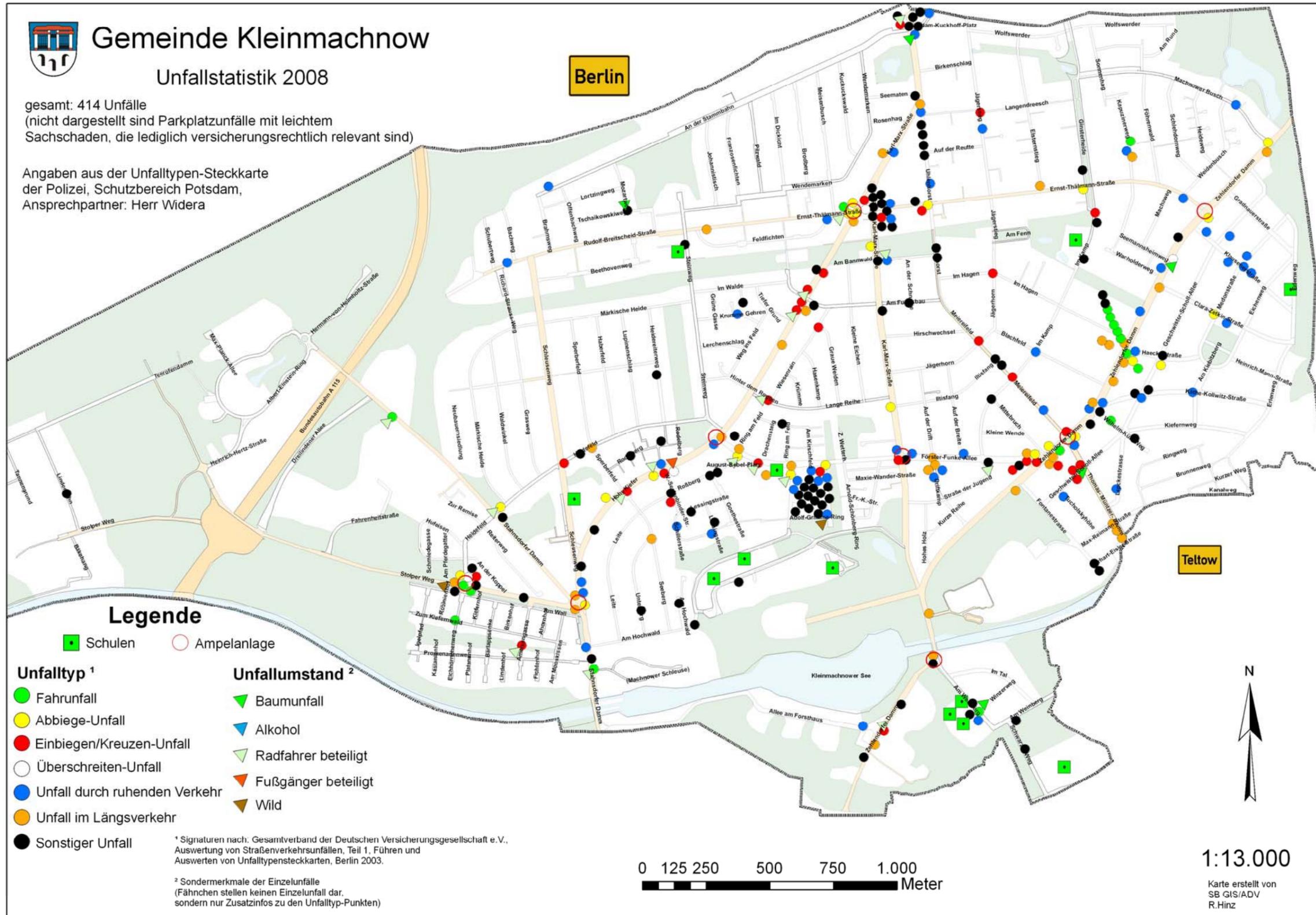
Geschwindigkeiten

Zu Beginn des Schuljahres 2007/2008 führte der Landkreis Potsdam-Mittelmark in der Zeit vom 27.08.-21.09.07 in den Vormittagsstunden Geschwindigkeitskontrollen vor Grundschulen und Gesamtschulen mit angegliederter Primarstufe durch. Ziel war es, die Kraftfahrer für die gebotene Vorsicht und Rücksichtnahme insbesondere gegenüber den Schulanfängern zu sensibilisieren und damit die Schulwegsicherheit vor allem für Schüler der unteren Klassen zu gewährleisten.

³ Der aufnehmende Polizeibeamte trägt in das Unfallprotokoll die nach seinem Ermessen wesentlichsten Ursachen, die zu dem Unfall geführt haben, ein. Dabei können dem Hauptverursacher des Unfalls und einem weiteren Beteiligten jeweils drei personenbezogene Fehlverhalten zugeordnet werden, zusätzlich ist die Angabe von zwei allgemeinen Ursachen je Unfall möglich.

⁴ Interview mit Polizeihauptmeister Steffen Widera, Polizeipräsidium Potsdam, Schutzbereich Potsdam, Führungsstelle 1, vom 26.05.2009.

Abbildung 2: Unfalltypen-Steckkarte 2008



In diesem Zeitraum erfolgten insgesamt 22 Kontrollen. Dabei wurden 6.538 Fahrzeuge gemessen, von denen 523 Kraftfahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht einhielten. Dies entspricht einem Anteil von 8 Prozent (2006: 7,5 %).

Im Vergleich zu den Ergebnissen der Schulwegsicherung zu Beginn des Schuljahres 2006/2007 ist ein Anstieg des prozentualen Anteils der Verstöße an den Gesamtmessungen zu verzeichnen. Die Überprüfungen zeigen erneut offenkundig, dass Kontrollen im Rahmen der jährlichen Schulwegsicherung geboten sind.⁵

2.3 Ruhender Radverkehr

Im Rahmen des Projektes „Mit dem Rad zur Schule“ hat die Gemeindeverwaltung Erhebungen zu den Fahrradabstellanlagen an allen Kleinmachnower Schulen durchführen lassen. Die Gemeindeverwaltung wurde durch die Schulen und das Büro StadtPlan Ingenieur GmbH bei der Erfassung des Ruhenden Radverkehrs unterstützt. Die Erhebungen der abgestellten Fahrräder wurden am 13.12.07 durchgeführt.

In Tabelle 4 ist die Anzahl der abgestellten Fahrräder für jede Schule dargestellt. An der Steinweg-Grundschule, der Eigenherd-Schule, dem Gymnasium Am Weinberg und der Waldorfschule werden die meisten Fahrräder abgestellt. Bezogen auf die Schüler ab der Jahrgangsstufe 3 zeigt die letzte Spalte die abgestellten Fahrräder ab dieser Jahrgangsstufe in Prozent (Auslastung der Abstellanlagen).

Für das Weinberg-Gymnasium wurde eine ergänzende Untersuchung ebenfalls am 13.12.07 in der Zeit von 7.00 – 19.00 Uhr durchgeführt, die auch ein Konzept für die Erschließung des Weinberg-Viertels beinhaltet. Neben Belastungen im Fuß- und Radverkehr wurde ebenfalls der Ruhende Radverkehr aufgenommen. Das Ziel der Untersuchung waren Empfehlungen zur Neuordnung der Verkehrserschließung im Weinberg-Viertel.

In der nachstehenden Tabelle 4 sind die rund um das Weinberg-Gymnasium abgestellten Fahrräder nach Örtlichkeit und Tageszeit dargestellt.

5 Quelle: Homepage Kleinmachnow (08.11.07)

Tabelle 4: Übersicht abgestellter Fahrräder an Kleinmachnower Schulen

Nr.	Schule	Schülerzahl gesamt	Schülerzahl ab Jahr- gangsstufe 3	abgestellte Fahrräder ⁶	abgestellte Fahrräder in % ⁷
kommunale Grundschulen					
1.	Steinweg-Grundschule	550	387	124	32 %
2.	Eigenherd-Schule	635	433	169	39 %
3.	Grundschule Auf dem Seeberg	131	44	4	9 %
Kommunale / kreiseigene weiterführende Schulen					
4.	Maxim-Gorki-Gesamtschule	544	544	70	13 %
5.	Gymnasium am Weinberg	721	721	433	60 %
6.	Allgemeine Förderschule Kleinmachnow	75	75	35	47 %
7.	Albert Schweitzer Förderschule	28	28	-	-
Private Schulen					
8.	Evangelische Grundschule	195	110	11	10 %
9.	Freie Waldorfschule	335	280	199	71 %
10.	Berlin Brandenburg International School	580	420	16 ⁸	4 %
insgesamt		3.794	1.039	3.042	Ø 32 %

Ergänzend zu diesen Ausführungen enthält die Anlage 2.2 eine Übersicht des Ruhenden Radverkehrs aller Kleinmachnower Schulen. Für jede Schule wurde ein Karteiblatt angefertigt, welches die Standorte der Fahrradabstellanlagen dokumentiert und Aussagen über die vorhandene Anzahl der Abstellanlagen sowie die Anzahl der abgestellten Fahrräder macht. Die Situation während der jeweiligen Ortsbesichtigung wird kurz beschrieben.

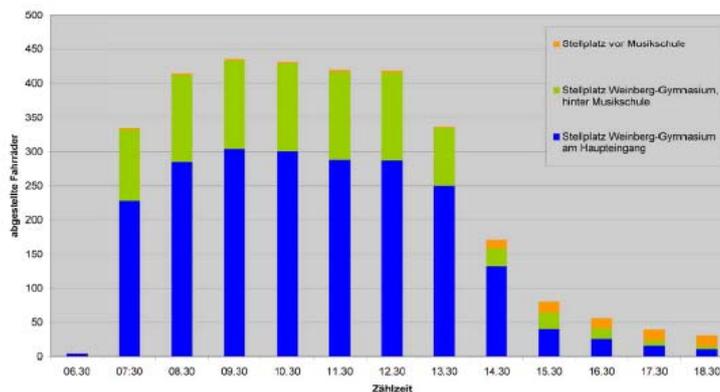


Abbildung 3: Ruhender Radverkehr – Fahrräder, Quelle: StadtPlan Ingenieur GmbH, Konzept für die Verkehrserschließung des Weinberg-Viertels, ergänzende Untersuchung, 2007.

6 inklusive der Fahrräder der Lehrkräfte
 7 bezogen auf Schüler ab Jahrgangsstufe 3
 8 fünf Schüler, 11 Erwachsene

2.4 Mobilitätserziehung und Öffentlichkeitsarbeit – Aktivitäten der Kleinmachnower Schulen

In der Schule wird das Thema Verkehr häufig auf die Verkehrssicherheit reduziert. Im Unterschied zur herkömmlichen Verkehrserziehung, die darauf setzt, durch Training von richtigem Verhalten das Sicherheits- und Regelverhalten von Kindern mit dem Rad gezielt zu fördern, setzt die Mobilitätserziehung auf ein umfassendes Verständnis des komplexen Themenfeldes Verkehr.

Ein aktiver Ansatz, die Mobilität von Kindern zu unterstützen, stellt das „Schulische Mobilitätsmanagement“ dar. Dabei geht es neben den guten Voraussetzungen für die Schüler, eigenständig zur Schule zu kommen, auch um eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens von Lehrenden und Eltern. Dies ist einerseits im Sinne der Vorbildfunktion für die Schüler, andererseits soll dadurch das MIV-Aufkommen im Umfeld der Schule soweit wie möglich reduziert werden.

Im Rahmen des Projekts „Mit dem Rad zur Arbeit“ wurde ein Projektgespräch mit den Vertretern der Schulen in Kleinmachnow durchgeführt (29.08.2007). Anlass war einerseits die Zusammenstellung von Aktionen in den Schulen im Rahmen der „Woche der Mobilität“ 2007, die unter dem Motto „Straßen zum Leben“ stand. Andererseits wurde das hohe Pkw-Aufkommen zu Schulbeginn bzw. –ende vom begleitenden Projektforum als besonderer Problempunkt im Gemeindegebiet genannt.

In nachstehender Tabelle sind Projekte und Aktivitäten, die bisher zur Mobilitätserziehung an den Kleinmachnower Schulen stattfanden bzw. regelmäßig stattfinden dargestellt.

Tabelle 5: Projekte / Aktivitäten zur Mobilitätserziehung an Kleinmachnower Schulen

Schule	Projekte / Aktivitäten
Weinberg-Gymnasium	- Verkehrserziehung/Fahrradtechnik ist fester Bestandteil verschiedener Unterrichtsfächer
Freie Waldorfschule	- Kooperation mit Polizei wegen Fahrradprüfung - Thema „Verkehrssicherheit“ steht in 5. + 6. Klassen bei Mobilitätserziehung im Vordergrund - Fahrradreise von 120 Schülern nach Polen
Eigenherd-Europa-Schule	- in 2005 Aktion „Zu Fuß zur Schule“ des VCD/Kinderhilfswerkes durchgeführt - in 5. + 6. Klasse Nachhaltigkeit erzielt
Steinweg-Schule	- Eltern der 1. Klassen werden jährlich von der Rektorin mit dem Thema „Schulwegsicherheit“ vertraut gemacht. Größere Kinder kommen sehr gerne mit dem Fahrrad. - Im Frühjahr 2008 plant die Schule in allen Altersstufen das Thema „Verkehrssicherheit“ zu bearbeiten.

3. Befragung von Schülern

3.1 Das Konzept

Ziel ist die Erfassung des Schülerradverkehrs (Bestand und Potential), die Erfassung der Schulwege und die subjektive Bewertung des Wegenetzes in Kleinmachnow. Die Schülerbefragung ist eine bedeutende Wissensgrundlage, um die Schulen mit Handlungsbedarf zu ermitteln (Ranking), Problemstellen zu identifizieren und Handlungsmöglichkeiten abzuleiten. Das Ergebnis sind zielgerichtete Maßnahmen zur Förderung und Sicherung des Schülerradverkehrs.

Bei der Befragung sind alle Kleinmachnower Schulen miteinbezogen worden (Totalerhebung). Dazu zählen die kommunalen Grundschulen (Eigenherd-Schule, Steinwegschule, Grundschule Auf dem Seeberg), die kommunalen und kreiseigenen weiterführenden Schulen (Maxim-Gorki-Gesamtschule., Weinberg-Gymnasium) und die privaten Schulen (Ev. Grundschule, Freie Waldorfschule e.V. und Berlin-Brandenburg International School GmbH). Im Schuljahr 2007/2008 sind an den bestehenden fünf kommunalen und drei privaten Schulen rund 3.700 Schüler unterrichtet worden.

In die Befragung wurden einbezogen:

- auswärtige Schüler, die in Kleinmachnow eine Schule besuchen (Eiependler),
- ortsansässige Schüler, die in Kleinmachnow eine Schule besuchen (Binnenpendler),
- Schüler ab der Jahrgangsstufe 3.

Der zweiseitige Fragebogen enthält Fragen zur Verkehrsmittelwahl (im Sommer bzw. im Winter, zur Schule bzw. in der Freizeit), Fragen nach Gründen zur Nichtnutzung des Fahrrads auf dem Schulweg sowie Fragen zu Problemen und Verbesserungsmöglichkeiten auf dem Schulweg (s. Anlage 3.2) (Grundlage: Stuttgarter Schülerbefragung „Fahr Rad zur Schule!“) (LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, 2007).

Für die Schüler der Berlin-Brandenburg International School wurden die Erhebungsunterlagen ins Englische übersetzt.

3.2 Vorbereitung und Durchführung der Erhebung

Die repräsentative freiwillige Befragung der Schüler hat in der Woche vom 21.-25. Januar 2008 (zweite Woche nach den Winterferien) stattgefunden.

Zur Vorbereitung wurde das Projekt den Vertretern der Kleinmachnower Schulen vorgestellt und der Entwurf des Fragebogens diskutiert und die Schulen um Mithilfe gebeten (04.12. 2007).

Die Erhebung wurde außerhalb der Unterrichtszeit durchgeführt. Die Klassenlehrer erhielten für ihre Klasse die entsprechenden Unterlagen in Form von Klassensätzen, mit der Bitte, sie den Kindern auszuhändigen und am Ende der Woche wieder einzusammeln.

Die Erhebungsunterlagen (Anlagen 3.-1 bis 3.8) umfassten für die Lehrkräfte:

- Hinweise für die Lehrkräfte,
- Fragebogen und
- Kurzfassung des Projektes sowie

für jedes Kind:

- Elternanschreiben,
- Einverständniserklärung der Eltern,
- Kurzfassung des Projektes und
- Fragebogen.

Insgesamt wurden 3.042 Sätze der Erhebungsunterlagen in 95 Klassen verteilt.

Tabelle 6: Schülerzahlen als Datengrundlage für repräsentative Erhebung

Nr.	Schule	Schülerzahlen nach Jahrgangsstufen	Anzahl Klassen	Anzahl Schüler
Grundschulen				
1.	Steinweg-Grundschule	Jahrgangsstufe 3: 92 Jahrgangsstufe 4: 108 Jahrgangsstufe 5: 115 Jahrgangsstufe 6: 72	17	387
2.	Eigenherd-Europa-Schule	Jahrgangsstufe 3: 114 Jahrgangsstufe 4: 115 Jahrgangsstufe 5: 110 Jahrgangsstufe 6: 94:	13	433
3.	Grundschule Auf dem Seeberg	Jahrgangsstufe 3: 44	2	44
kommunale und zum Landkreis gehörende weiterführende Schulen				
4.	Maxim-Gorki-Gesamtschule	Jahrgangsstufe 7: 84 Jahrgangsstufe 8: 90 Jahrgangsstufe 9: 79 Jahrgangsstufe 10: 89 Jahrgangsstufe 11: 54 Jahrgangsstufe 12: 72 Jahrgangsstufe 13: 76	18	544
5.	Gymnasium am Weinberg	Jahrgangsstufe 5: 28 Jahrgangsstufe 6: 28 Jahrgangsstufe 7: 110 Jahrgangsstufe 8: 82 Jahrgangsstufe 9: 76 Jahrgangsstufe 10: 85 Jahrgangsstufe 11: 84 Jahrgangsstufe 12: 116 Jahrgangsstufe 13: 112	18	721
6.	Allgemeine Förderschule Kleinmachnow	Jahrgangsstufe 2/3/4: 7 Jahrgangsstufe 5: 11 Jahrgangsstufe 6: 10 Jahrgangsstufe 7: 10 Jahrgangsstufe 8: 14 Jahrgangsstufe 9: 10 Jahrgangsstufe 10: 13	7	75
7.	Albert Schweitzer Förderschule	Eingangsstufe: 5 Mittel-/Oberschule: 7 Oberstufe: 7 Werkstufe: 9	4	28
private Schulen				
5.	Evangelische Grundschule	Jahrgangsstufe 3-5:	6	110
6.	Freie Waldorfschule	Jahrgangsstufe 3: 30 Jahrgangsstufe 4: 27 Jahrgangsstufe 5: 31 Jahrgangsstufe 6: 31 Jahrgangsstufe 7: 26 Jahrgangsstufe 8: 26 Jahrgangsstufe 9: 28 Jahrgangsstufe 10: 30 Jahrgangsstufe 11: 24 Jahrgangsstufe 12: 27	10	280
7.	BBIS Berlin Brandenburg International School	Jahrgangsstufe 3: 36 Jahrgangsstufe 4: 43 Jahrgangsstufe 5: 46 Jahrgangsstufe 6: 49 Jahrgangsstufe 7: 50 Jahrgangsstufe 8: 44 Jahrgangsstufe 9: 34 Jahrgangsstufe 10: 43 Jahrgangsstufe 11: 41 Jahrgangsstufe 12: 34	10	420
		insgesamt	95	3.042

3.3 Die Ergebnisse

3.3.1 Teilnahme

Von insgesamt 10 Schulen in Kleinmachnow haben bis auf die Albert-Schweitzer-Förderschule alle Schulen an der Erhebung teilgenommen. In nachstehender Tabelle 7 sind die befragten Schüler nach Schulen dargestellt, in Tabelle 8 nach Jahrgangsstufen und in Tabelle 9 nach Wohnorten.

Gesamtübersicht

Tabelle 7: Gesamtübersicht zur Teilnahme an der Schülerbefragung - Schulen

	Schüleranzahl ab Jahrgangsstufe 3 insgesamt	Rücklaufquote Befragungsbogen			
		Anzahl	innerhalb der Schule / Schulart	bezogen auf den Gesamtrücklauf	bezogen auf alle Schüler
Öffentliche Schulen					
Grundschulen	964	710	73,7 %	45,3 %	23,6 %
Steinweg-Grundschule	387	282	72,9 %	19,7 %	9,4 %
Eigenherd-Europa-Schule	433	335	77,4 %	23,3 %	11,2 %
Grundschule Auf dem Seeberg	44	33	75,0 %	2,3 %	1,1 %
weiterführende Schulen	1.265	517	40,9 %	36,0 %	17,2 %
Maxim-Gorki-Gesamtschule	544	200	36,8 %	13,9 %	6,7 %
Gymnasium Am Weinberg	721	317	44,0 %	22,1 %	10,6 %
Förderschulen	103	39	37,9 %	2,7 %	1,3 %
Allgemeine Förderschule	75	39	52,0 %	2,7 %	1,3 %
Albert Schweizer Förderschule	28	0	0 %	0 %	0 %
Öffentliche Schulen - Gesamt	2.332	1.266	54,3 %	84,0 %	42,1 %
Privatschulen					
Evangelische Grundschule	100	60	60,0 %	4,2 %	2,0 %
Freie Waldorfschule	280	75	26,8 %	5,2 %	2,5 %
BBIS - Internationale Schule	420	95	22,6 %	6,6 %	3,2 %
Gesamt	3.004	1.436		100,0 %	47,8 %

Tabelle 8: Gesamtübersicht zur Teilnahme an der Schülerbefragung – Jahrgänge und Geschlecht

Jahrgänge	Schülerzahl gesamt	Rücklauf Fragebogen		weiblich		männlich	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
3	323	242	74,9	129	53,3	107	44,2
4	283	210	74,2	111	52,8	97	46,2
5	325	211	64,6	113	53,6	98	46,4
6	235	153	65,1	88	57,5	65	42,5
7	230	146	63,5	75	51,4	68	46,6
8	212	87	41,0	40	46,0	37	42,5
9	193	56	29,0	28	50,0	27	48,2
10	217	69	31,8	38	55,1	29	42,0
11	162	36	22,2	22	61,1	13	36,1
12	215	57	26,5	27	47,4	29	50,9
13	188	74	39,4	49	66,2	21	28,4

Tabelle 9: Gesamtübersicht zur Teilnahme an der Schülerbefragung - Wohnorte

Schule	Rücklauf Frage- bogen	Wohnort Kleinmachnow		außerhalb Gemeindege- biet	
		abs.	%	abs.	%
Kommunale / kreiseigene Schulen					
Grundschulen					
Steinweg-Grundschule	282	266	94,3	6	2,1
Eigenherd-Europa-Schule	335	315	94	9	2,7
Grundschule Auf dem Seeberg	33	32	97	0	0
weiterführende Schulen					
Maxim-Gorki-Gesamtschule	200	61	30,5	125	62,5
Gymnasium Am Weinberg	317	169	53,3	141	44,5
Allgemeine Förderschule	39	6	15,4	33	84,6
Privatschulen					
Evangelische Grundschule	60	37	61,7	22	36,7
Freie Waldorfschule	75	36	48	38	50,7
BBIS – Internationale Schule	95	17	17,9	61	64,2

Drei Schulen (Grundschule Auf dem Seeberg, Steinweg-Grundschule und Eigenherd-Europa-Schule) werden fast ausschließlich von Schülern aus Kleinmachnow besucht. Einen hohen Anteil an Schülern aus Kleinmachnow haben die Evangelische Grundschule (etwa zwei Drittel) sowie das Weinberg-Gymnasium und die Freie Waldorfschule (jeweils ca. 50 %).

Deutlich wird bereits an dieser Stelle, dass die Themen Schulwege und Schulwegsicherheit nur interkommunal (d.h. zwischen Berlin, Teltow und Stahnsdorf) behandelt werden können.

3.3.2 Fahrradnutzung und sicherheitsrelevante Merkmale des Radfahrens

Der Anteil der Schüler, die ein fahrbereites Fahrrad nutzen, liegt insgesamt bei 91,5 %. Der Anteil der Fahrradnutzung ist in der Sekundarstufe 1 am höchsten. In der Altersgruppe ab 15 Jahren stehen motorisierte Alternativen zur Verfügung (Moped, später Auto).

Fahrradnutzung

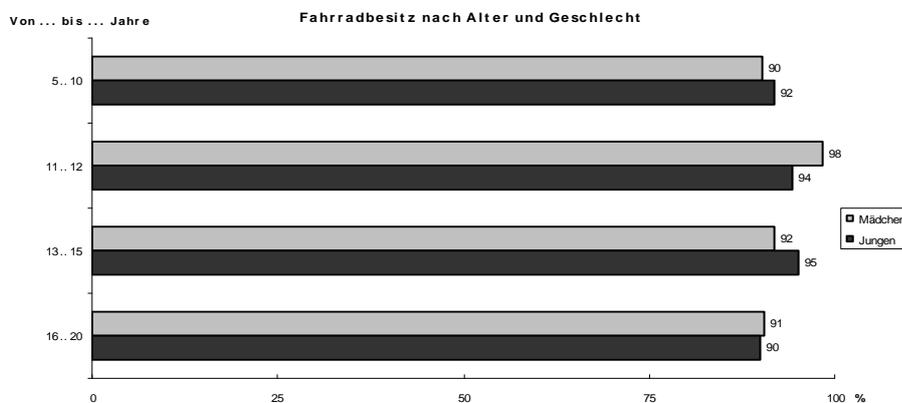


Abbildung 4: Fahrradbesitz nach Alter und Geschlecht, grau – Schülerinnen, schwarz - Schüler

Geschlechtsspezifische Unterschiede bei der Fahrradnutzung lassen sich nicht ableiten.

96 % der Schüler, die ein fahrbereites Fahrrad besitzen, geben an, dass ihr Fahrrad zwei Bremsen besitzt. Die Ausstattung mit einem Vorder- und Rücklicht ist mit 97 Prozent vergleichsweise hoch.

Ausstattung des Fahrrades

Tabelle 10: Angaben zur Fahrradausstattung und -ausrüstung

Schüler eines fahrbereiten Fahrrads geben an...	%
... zwei Bremsen zu haben	96
... Vorder- und Rücklicht zu haben	94
... einen Helm zu nutzen	65

Zwei Drittel der Rad fahrenden Schüler nutzen einen Helm (vgl. Tabelle 10).

Helmnutzung

Insgesamt liegt die Helmnutzung der befragten Schüler bei 61 %, 29 % gaben an, keinen Helm zu tragen, 10 % machten keine Angaben.

In der Regel wird davon ausgegangen, dass jüngere Kinder eher einen Helm tragen als ältere. Abbildung 5 bestätigt dies eindeutig. Ein deutlicher Einschnitt ist ab einem Alter von etwa 13 Jahren zu sehen. Mit über 16 Jahren trägt kaum noch ein Schüler oder eine

Schülerin einen Helm. Außerdem lassen sich bei der Helmnutzung im Gegensatz zum Fahrradbesitz geschlechtsspezifische Unterschiede feststellen. In allen Altersklassen sind es weniger Mädchen, die Helme tragen als Jungen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Helmnutzung an den Grundschulen mit 84 % am größten und bei den weiterführenden Schulen mit knapp 30 % am geringsten ist. Bundesweite Trends werden hiermit bestätigt.

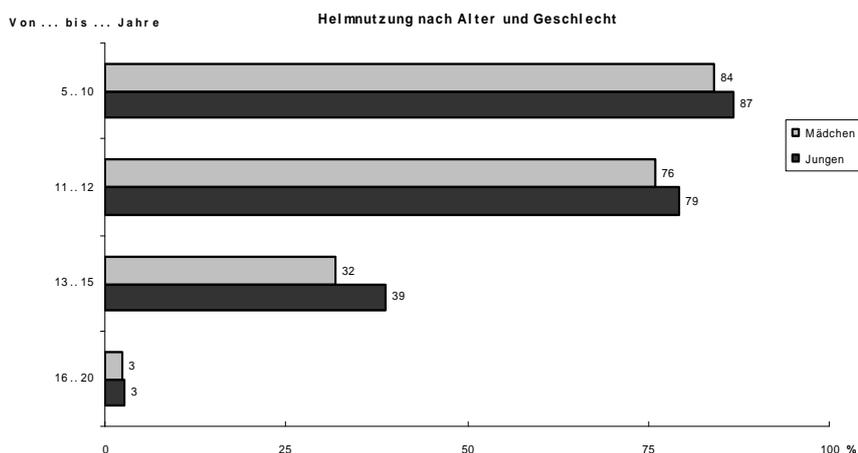


Abbildung 5: Helmnutzung nach Alter und Geschlecht

Verkehrsmittelwahl

3.3.3 Verkehrsmittelwahl und Länge des Schulweges

Hauptsächlich wird auf dem Weg zur Schule das Fahrrad genutzt. Weiterhin gehen viele Schüler zu Fuß, fahren mit dem Bus oder werden mit dem Auto gebracht. Bei schlechtem Wetter nehmen deutlich weniger Kinder das Fahrrad. Häufig werden sie dann mit dem Auto gebracht oder nutzen den Bus. Die meisten Fußgänger unter den Schülern, gehen auch bei schlechtem Wetter zu Fuß.

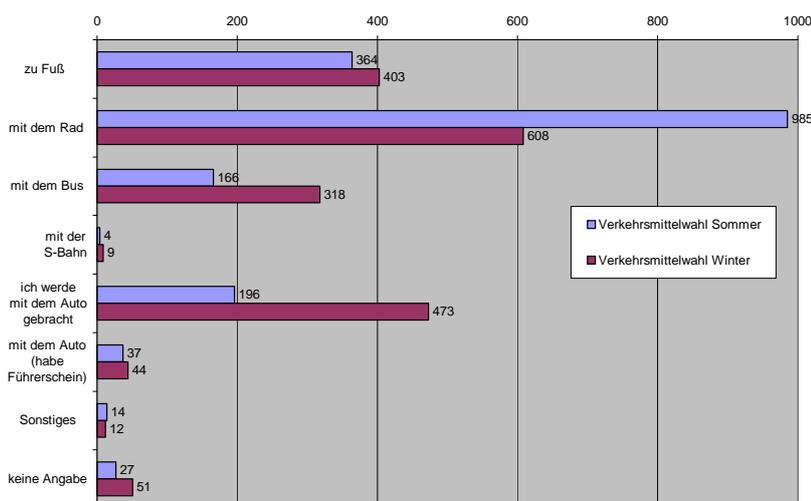


Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Alter, wird deutlich, dass das Fahrrad am stärksten von der Altersgruppe der 11- bis 12-Jährigen und der 13- bis 14-Jährigen genutzt wird. Bei den jüngeren Kindern ist der Anteil derer, die zu Fuß gehen, etwa genauso groß wie der Anteil der Radfahrer. Hier gibt es weiterhin einen großen Anteil an Schülern, die mit dem Auto gebracht werden. Dieser Anteil wird bei den Älteren zum größten Teil durch die ÖPNV-Nutzung abgelöst (vgl. Abbildung 7).

Die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Schulweglänge zeigt, dass das Fahrrad bis fünf Kilometer Schulweg besonders stark genutzt wird. Bei einem Schulweg bis fünf Kilometer liegt der Anteil derer, die mit dem Auto gebracht werden bei etwa 10 %. Bei einem Schulweg von mehr als fünf Kilometer steigt dieser Anteil auf etwa 15 % (vgl. Abbildung 8).

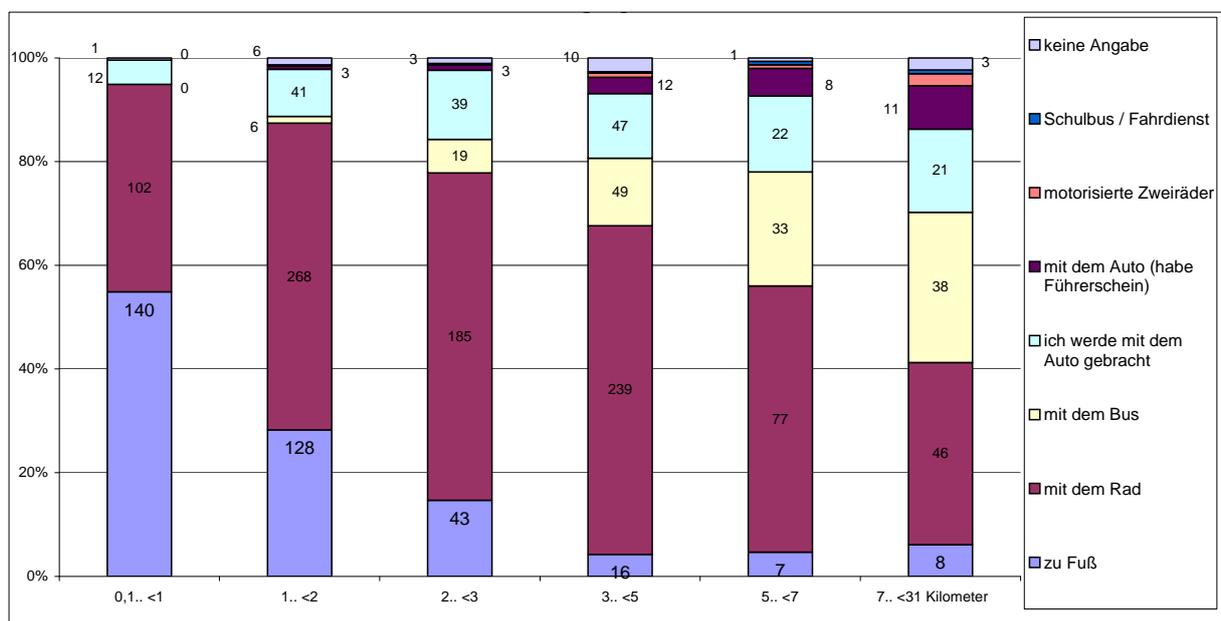


Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule nach Alter

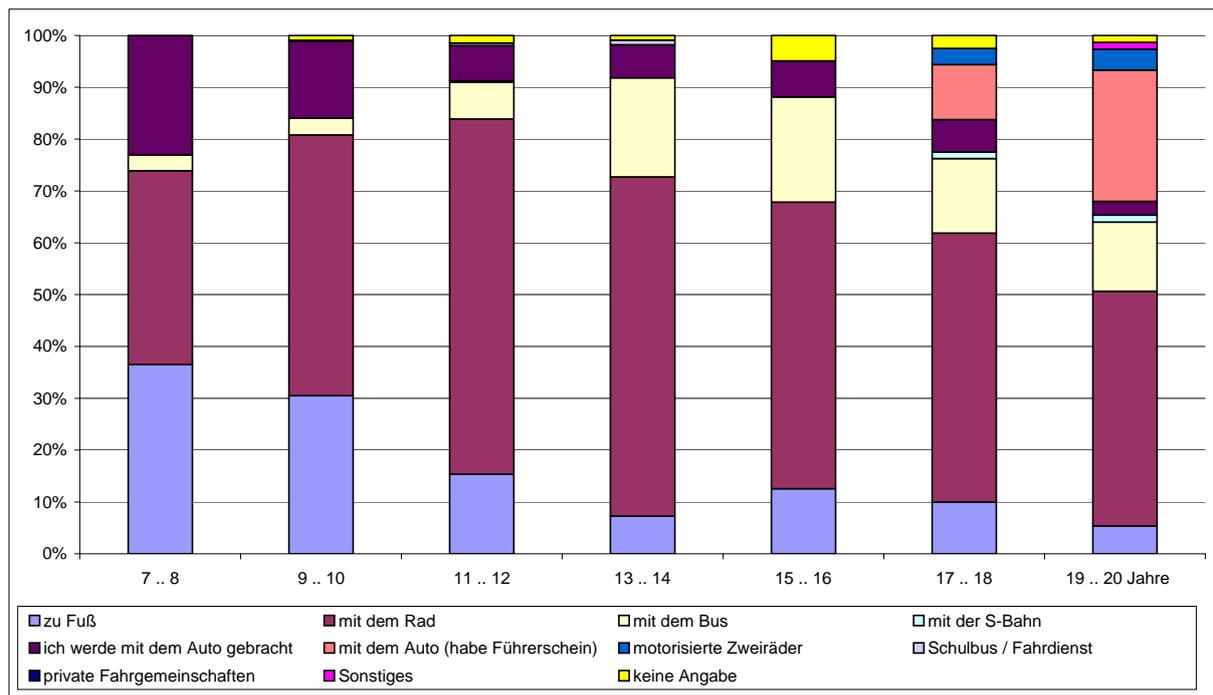


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl (Sommer) nach Schulweglänge

Länge und Dauer des Schulweges

Die Schulweglänge ist abhängig von der Art der Schule, die besucht wird. Die Hälfte der Schulkinder weiterführender Schulen (ebenso Waldorfschule) brauchen höchstens 15 Minuten, um zu ihrer Schule zu gelangen. Die Schule ist für diese Kinder höchstens 3 Kilometer entfernt. Die Hälfte der Grundschulkinder hat einen Schulweg von höchstens 1,1 Kilometer und benötigt dafür höchstens 10 Minuten. Schüler, die besondere Schulen wie die Förderschule oder die BBIS besuchen, haben zum Teil sehr viel weitere Entfernungen zu bewältigen, für die das Fahrrad dann i. d. R. nicht mehr in Frage kommt (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Schulweglängen und Schularten

Schulart	Schulwegdistanzen (Median in km)	Wegezeiten unabhängig vom Verkehrsmittel (Median in min)
Grundschulen (Eigenherd-Europa-Schule, Evangelische Grundschule, Grundschule auf dem Seeberg, Steinweg-Schule)	1,1	10,0
Weiterführende Schulen	3,0	15,0
Förderschule	6,0	20,0
Freie Waldorfschule	3,0	15,0
BBIS	10,0	25,0

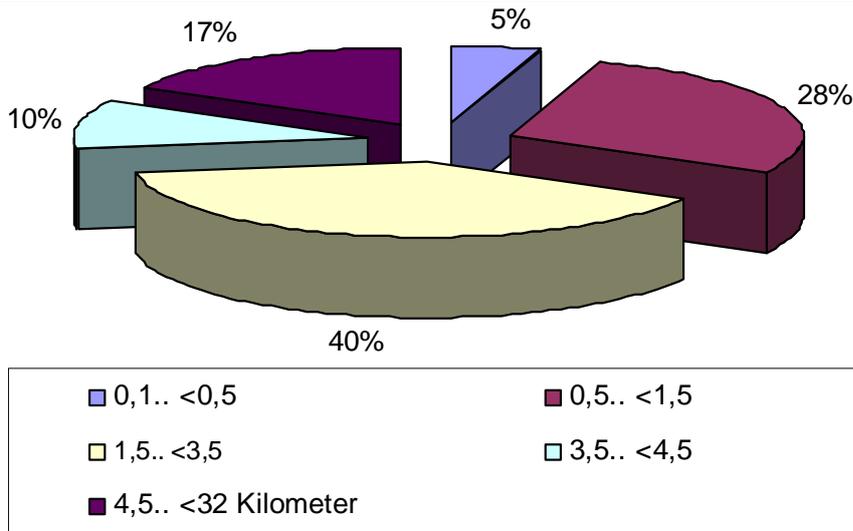


Abbildung 9: Schulweglänge

Die Schulweglänge ist entscheidend für die Wahl des Fahrrads auf dem Weg zur Schule. Mehr als Dreiviertel der Befragten hat einen Schulweg von höchstens 4,5 km (vgl. Abbildung 9). Bei einer angenommenen Geschwindigkeit von 10 km/h entspricht das 27 Minuten (vgl. Abbildung 10). Die Grafik zur Dauer des Schulwegs, bei dem die Kinder die Dauer unabhängig vom Verkehrsmittel angegeben haben, zeigt, dass fast 90 Prozent der Kinder höchstens eine halbe Stunde Schulweg haben. Vergleicht man dies mit der Länge des Schulwegs kann ein Großteil der Kinder ihren Weg ohne Zeitverlust auch mit dem Fahrrad zurücklegen.

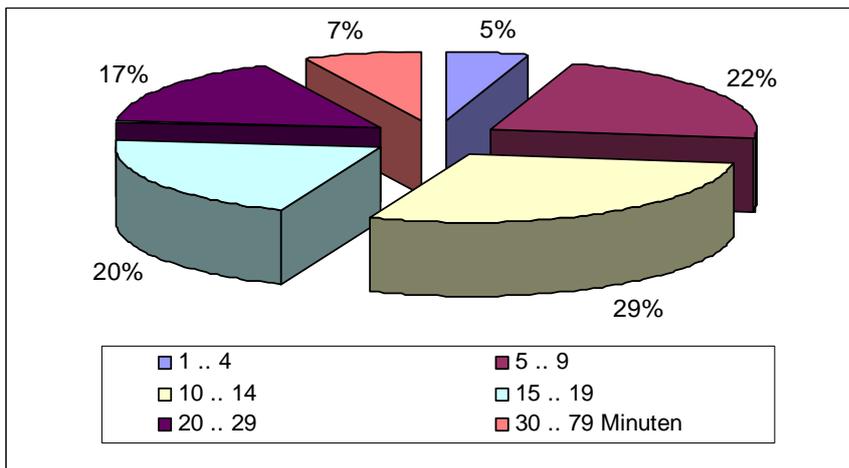


Abbildung 10: Dauer des Schulweges (unabhängig vom Verkehrsmittel)

3.3.4 Fahrradnutzung zur Schule und in der Freizeit

Mehr als die Hälfte der befragten Schüler geben an, fast täglich mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Ein Drittel hingegen fährt selten oder nie mit dem Fahrrad zur Schule. Es ist eher unüblich, gelegentlich mit dem Rad zur Schule zu fahren.

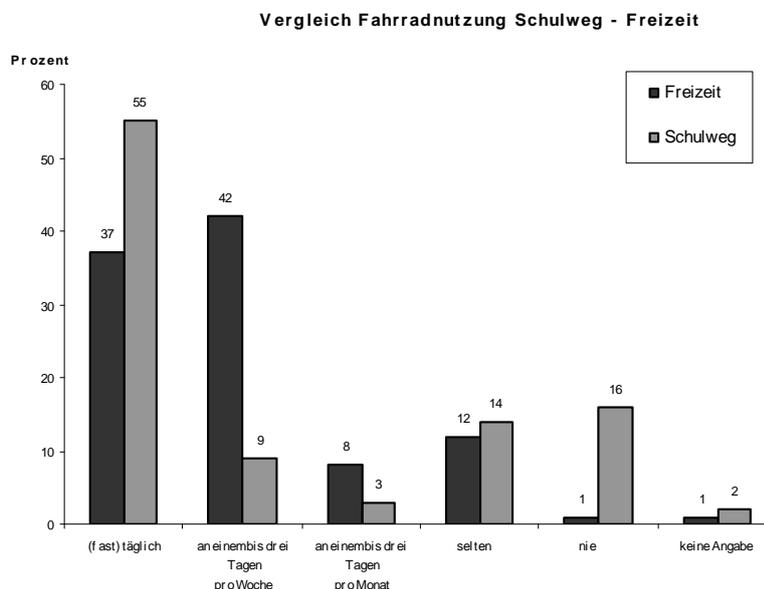


Abbildung 101: Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule und in der Freizeit

Im Gegensatz dazu stellt sich die Situation in der Freizeit anders dar. Hier gibt es wesentlich mehr Gelegenheitsradler. Die Nutzung des Fahrrads in der Freizeit ist sehr hoch: Mindestens einmal pro Woche fahren knapp 80 % in ihrer Freizeit Fahrrad. Nur jeder Achte fährt selten oder nie in der Freizeit Fahrrad.

Fahrradnutzung nach Alter und Geschlecht

Auf dem Schulweg wird das Rad am stärksten in der Altersgruppe der 11- bis 12-Jährigen genutzt. Damit liegt Kleinmachnow im bundesweiten Trend (vgl. MID, 2002). In der Altersgruppe der 5- bis 10-Jährigen fahren am wenigsten Kinder mit dem Rad zur Schule. Dies liegt einerseits daran, dass die Grundschulen häufig in fußläufiger Entfernung zum Wohnort liegen, aber auch an der noch fehlenden Radfahrprüfung. Oft wird das Radfahren in dieser Altersgruppe nur in Begleitung Erwachsener - sei es von den Eltern oder von der Schule - erlaubt. Die Differenzierung nach Geschlecht zeigt, dass in den Altersgruppen bis 15 Jahre der Anteil der Rad fahrenden Mädchen größer ist. Ab 16 Jahren sind keine signifikanten Unterschiede zwischen Mädchen und Jungen in der Nutzung des Fahrrads auf dem Schulweg festzustellen. Der geringere Anteil der Radfahrer ist in dieser Altersgruppe einerseits durch einen weiteren Schulweg, aber auch vermehrt durch Alternativen zum Fahrrad (Mofa, Auto, etc.) zu begründen.

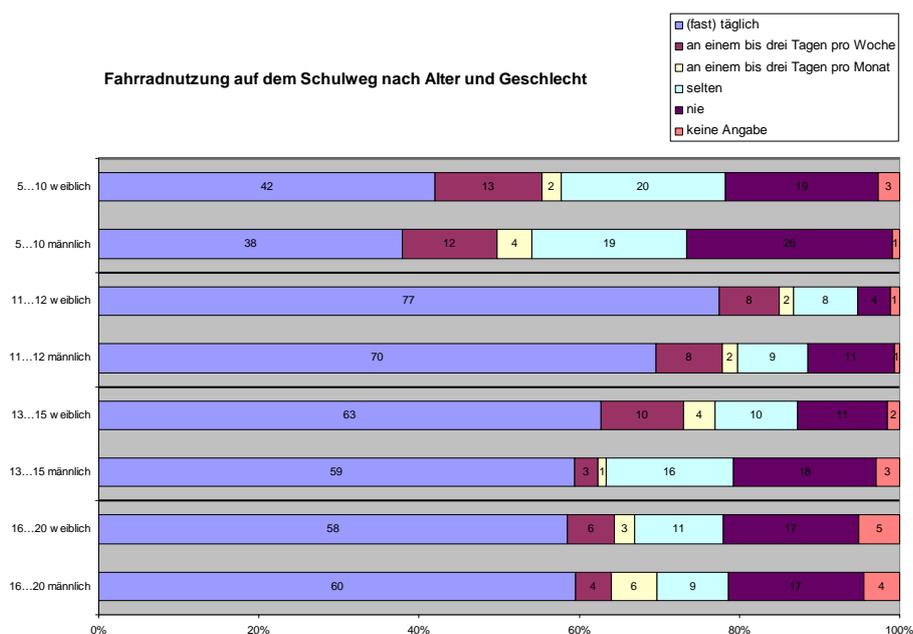


Abbildung 11: Fahrradnutzung auf dem Schulweg nach Alter und Geschlecht

3.3.5 Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrads auf dem Schulweg

Sowohl individuelle Gründe als auch mangelnde Rahmenbedingungen können ausschlaggebend für die Entscheidung gegen die Nutzung des Fahrrads auf dem Schulweg sein. Im Fragebogen wurden dazu Kategorien vorgegeben, die von individuellen Fähigkeiten über Fahrradverfügbarkeit und Erreichbarkeit hin zu strukturellen Rahmenbedingungen reichen. Weiterhin bestand die Möglichkeit, in einem offenen Frageformat weitere Gründe für die Nichtnutzung anzugeben. Diese Frage wurde nur von den Schülern beantwortet, die angaben, selten oder nie mit dem Rad zu Schule fahren.

Tabelle 12: Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Schule

Ich fahre selten oder nie mit dem Fahrrad zur Schule, weil ¹	Angabe in % ²
1. Fähigkeit	
... ich noch nicht Fahrrad fahren kann	0,2
... ich aus gesundheitlichen Gründen eingeschränkt bin	1,6
2. Verfügbarkeit	
... ich kein Fahrrad habe, das ich jederzeit benutzen kann	1,2
3. Entfernung	
... der Weg zur Schule zu weit ist	11,6
... ich in der Nähe der Schule wohne	13,2
4. Strukturelle Gründe	
... kein Radweg vorhanden ist	8,9
... es keinen sicheren Radweg gibt / ... die Radwegesituation unbefriedigend ist	19,0
... meine Eltern es mir nicht erlauben / ... ich zu jung zum Radfahren bin	8,7
... es schlechte Abstellmöglichkeiten an der Schule gibt	2,8
¹ Es wurden nur die Befragten berücksichtigt, die selten oder nie mit dem Fahrrad zur Schule fahren. ² Mehrfachnennungen möglich.	

Individuelle Gründe sind selten der Grund für die Nichtnutzung, so geben nur 0,2 % an, dass sie noch nicht Fahrrad fahren können. Gesundheitliche Einschränkung und mangelnder Fahrradbesitz spielen ebenfalls eine untergeordnete Rolle. Die Entfernung zur Schule spielt hingegen eine stärkere Rolle. Sowohl direkte Nähe als auch weite Entfernung sind für ca. 24 % der Schüler ein Grund, nicht mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. Die Radwegesituation selbst wird am häufigsten als Grund für die Nichtnutzung genannt. Ein Fünftel bemängelt die Verkehrssicherheit auf dem Weg zur Schule. Weitere Gründe sind: Bequemlichkeit („zu faul“ / „keine Lust“), schlechtes Wetter und sowie Angst vor Vandalismus / Diebstahl.

In Abbildung 13 sind die von den Schülern angegebenen Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrads auf dem Schulweg in einer Übersicht dargestellt.

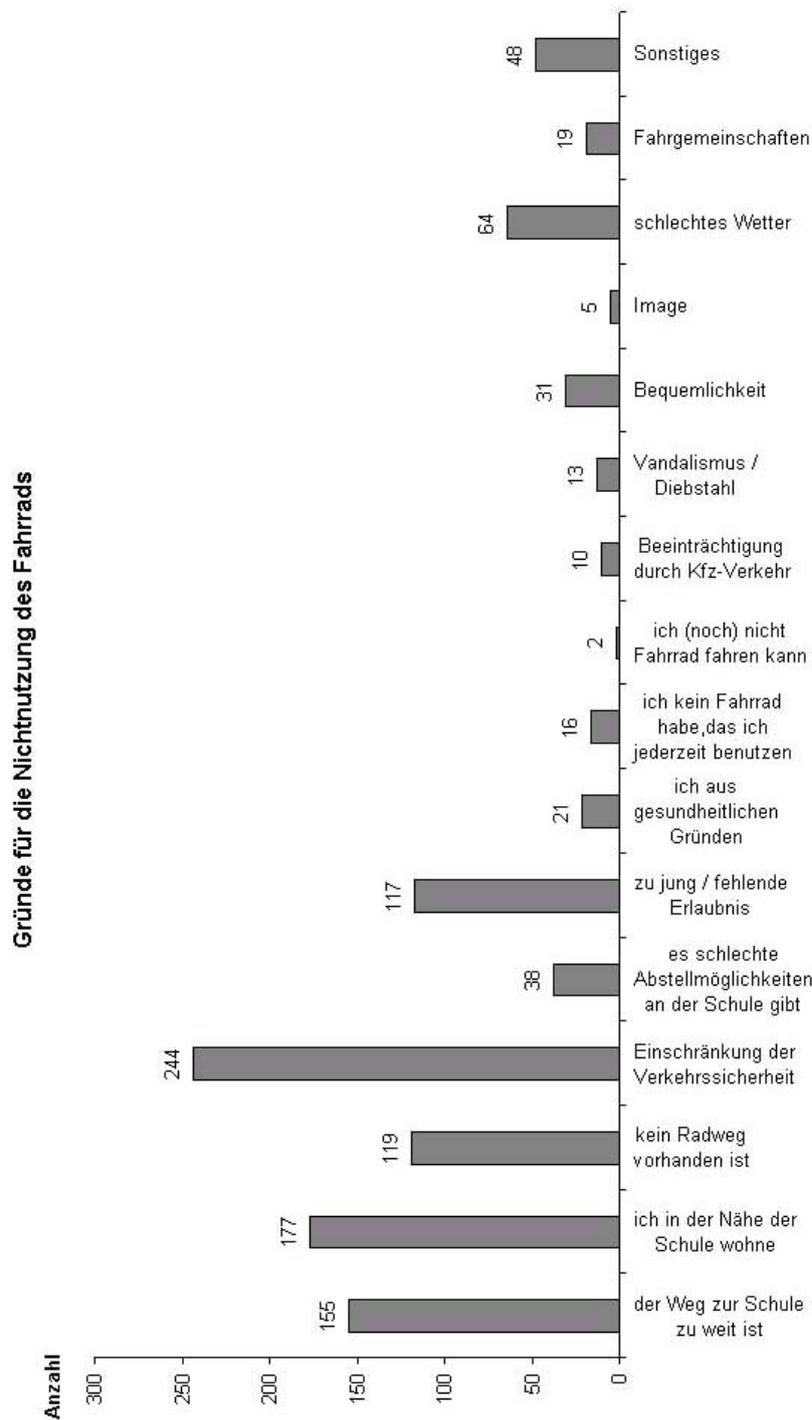


Abbildung 12: Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Schulweg

3.3.6 Subjektive Bewertung des Radfahrens

Die Schüler wurden nach ihrer Meinung über das Radfahren befragt. Es waren acht Antwortmöglichkeiten vorgegeben (vgl. Abbildung 14). Eigene Bewertungen konnten nicht gemacht werden. Fast alle schätzen das Radfahren als umweltfreundlich ein. Für mehr als die Hälfte der Befragten ist Rad fahren preiswert und schnell. Jedes 5. befragte Schulkind schätzt Radfahren als gefährlich ein. Fast niemand findet Radfahren langweilig.

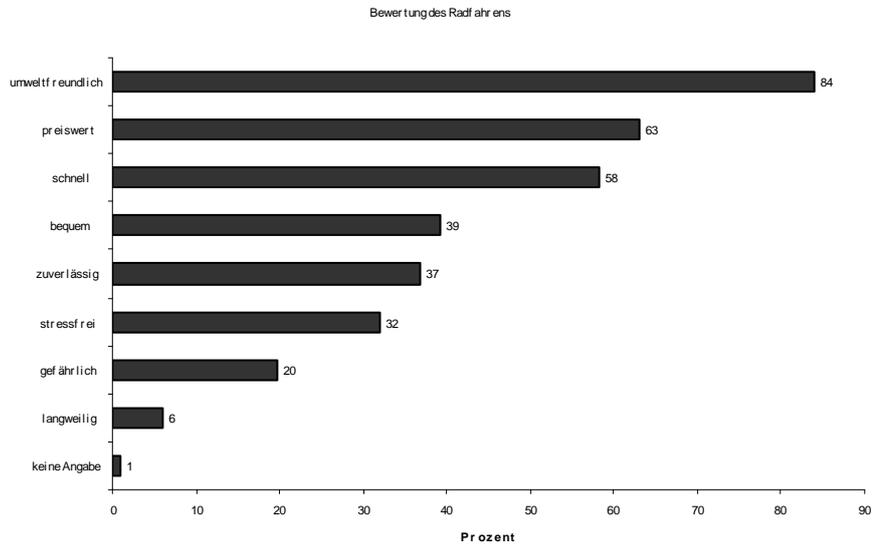


Abbildung 13: Bewertung des Radfahrens von den Schülern

Geschlechtsspezifische Unterschiede

Bei der subjektiven Bewertung des Radfahrens gibt es eher geringe geschlechtsspezifische Unterschiede. Schülerinnen betrachten Radfahren als weniger schnell, weniger zuverlässig und weniger stressfrei als ihre männlichen Schulkameraden. Auf der anderen Seite betrachten sie Radfahren als bequemer, aber auch als gefährlicher.

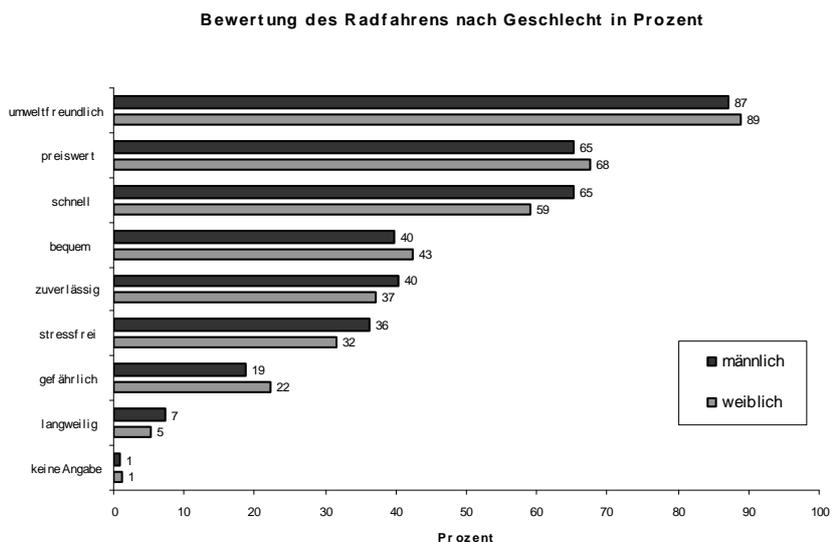


Abbildung 14: Bewertung des Radfahrens nach Geschlecht

3.3.7 Bewertung des Schulwegs

Zur Einschätzung des Schulwegs wurden den Schülern acht Antwortmöglichkeiten vorgegeben. Diese beschreiben einerseits die Einbettung der Radfahrer in das Straßenbild (Radweg vorhanden, Spielstraßen, Tempo 30-Zonen), andererseits konnten Mängel im Zustand und in der Ausstattung (unsicherer oder schlechter Radweg, parkende Autos) angekreuzt werden. Weiterhin gab es die Möglichkeit, auf unachtsame Autofahrer hinzuweisen. Es konnten auch eigene Anmerkungen gemacht werden (Abbildung 16).

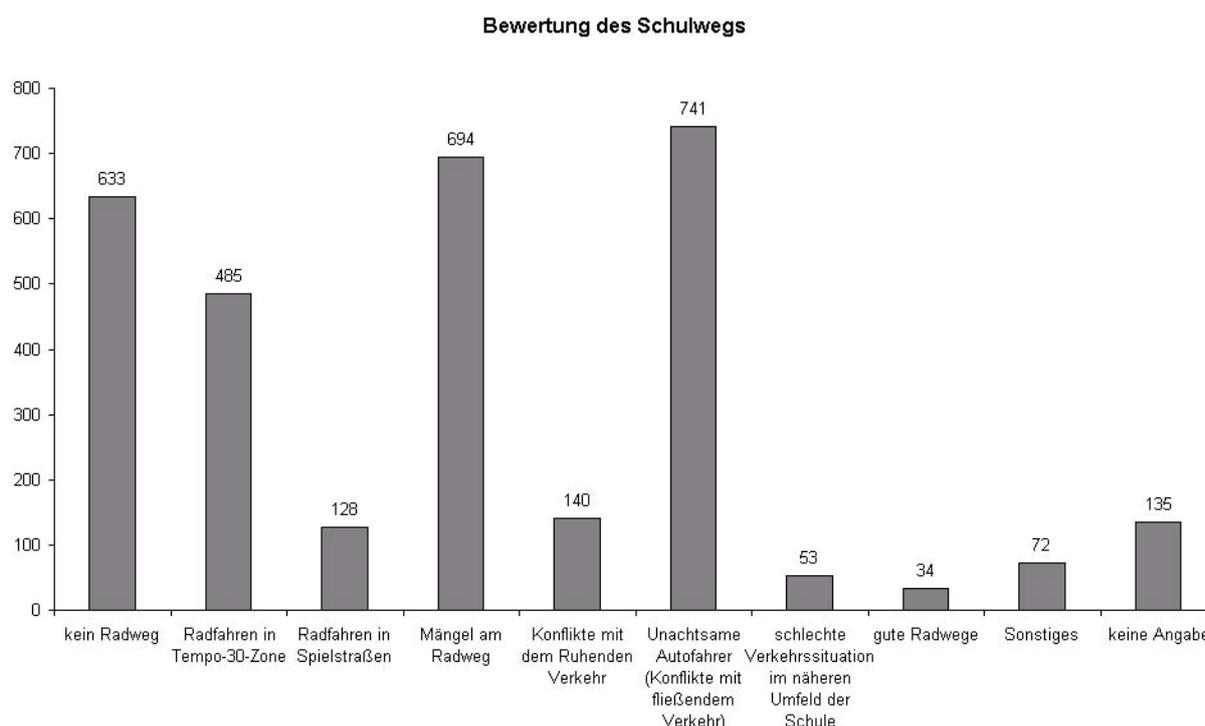


Abbildung 15: Bewertung des Schulwegs von befragten Schülern (Radfahren in Tempo-30-Zonen, in Spielstraßen und „gute Radwege“ sind positive Wertungen)

Jeder dritte Befragte fährt auf dem Weg zur Schule durch eine Tempo-30-Zone. Jeder zehnte Befragte gibt an, in Spielstraßen (gemeint sind verkehrsberuhigte Bereiche Z325 StVO) zu fahren.

Auf dem Schulweg werden Konflikte mit dem Kfz-Verkehr stark bemängelt. Mehr als die Hälfte der Befragten verbinden mit ihrem Schulweg unachtsame Autofahrer und weitere Konflikte mit dem fließenden Verkehr. Jeweils knapp die Hälfte bemängelt den Radweg oder gibt an, dass auf dem Weg zur Schule kein Radweg vorhanden ist. Konflikte mit parkenden Fahrzeugen benennt jeder zehnte befragte Schüler. Die schlechte Verkehrssituation im näheren Umfeld der Schule wird vor allem von Schülern des Weinberg-Gymnasiums, der Steinwegschule und der Eigenherd-Europa-Schule bemängelt (vgl. Abschnitt 3.3.9).

Betrachtet man die Bewertung des Schulwegs in Abhängigkeit vom Alter, fällt auf, dass unabhängig vom Alter die Themen „kein Radweg“, „unsicherer Radweg“ und „unachtsame Autofahrer“ zu den meisten Konfliktpunkten gehören. Besonders jüngere Schulkinder bemängeln fehlende Radwege. Parkende Autos und ein schlechter Zustand des Radweges werden eher von älteren Schülern beanstandet (Abbildung 17).

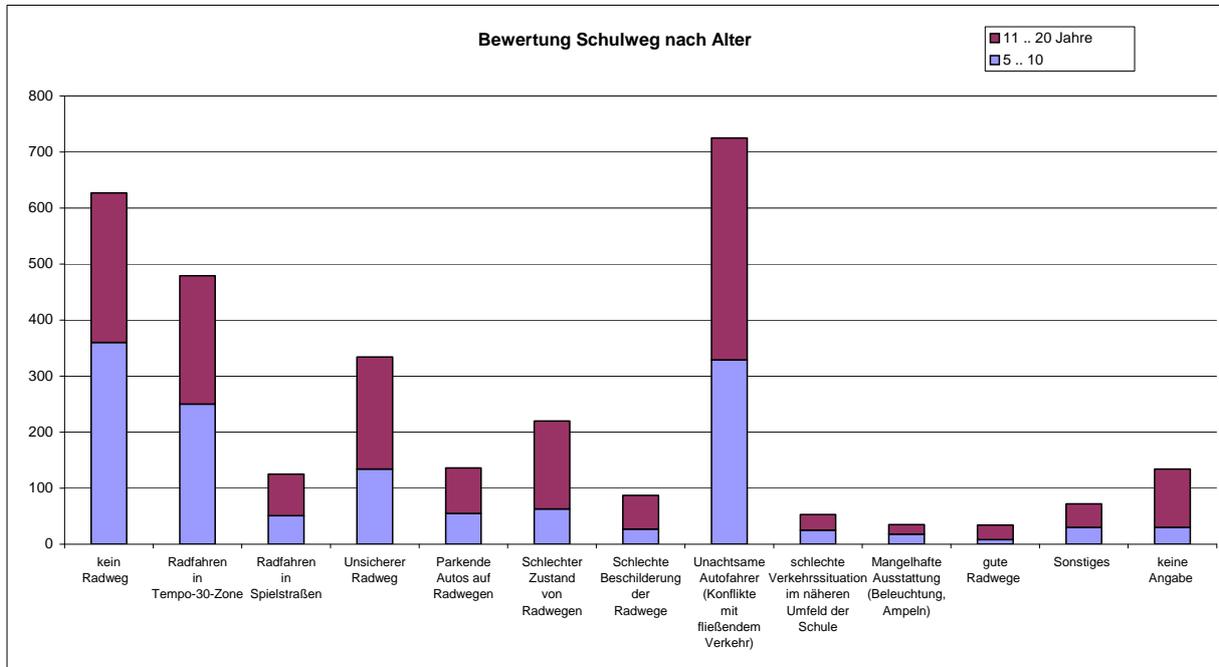


Abbildung 16: Bewertung des Schulwegs nach Altersgruppen in Prozent

3.3.8 Radfahrpotential „Mit dem Rad zur Schule“

Um Aussagen über das Radfahrpotential treffen zu können, sind die Entfernungen zur Schule von Interesse.

Die Auswertung der Schulweglänge in Kleinmachnow hat ergeben, dass mehr als Dreiviertel der Befragten einen Schulweg bis höchstens 4,5 km hat – unabhängig von der Nutzung des Verkehrsmittels (vgl. Abschnitt 3.3.3, Tabelle 11 und Abbildung 9). In Abbildung 18 sind die Schulweglängen der jeweiligen Schulen dargestellt.

Es wird angenommen, dass Grundschulkindern mit einer maximalen Entfernung von 1,5 km zur Schule das Rad nutzen können und dass Schüler weiterführender Schulen eine Weglänge von 3,5 km mit dem Rad zurücklegen können. Daraus wird das Radfahrpotential abgeleitet.

Länge des Schulweges

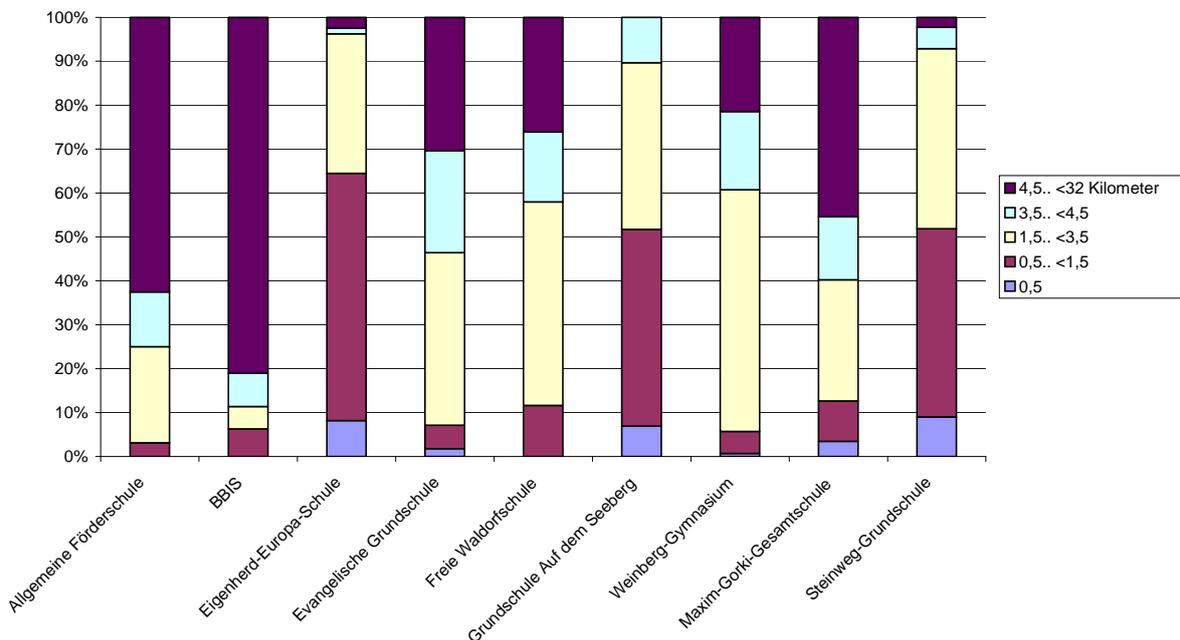


Abbildung 17: Schulweglängen nach Schulen in Kleinmachnow

Betrachtet man die Fahrradnutzung auf dem Schulweg nach Verkehrszellen (siehe Anlagen 3.12 und 3.13), fällt auf, dass in allen Gebieten mindestens 40 % fast täglich mit dem Rad zur Schule fahren. Eine Ausnahme bildet das Gebiet 12 westlich der Autobahn. Von dort kommen nur zwei Schülerinnen und drei Schüler. Die schülerstarken Gebiete 5, zwischen Hohe Kiefer und Märkische Heide (in diesem Gebiet liegt die Steinweg-Grundschule), und 7, zwischen Hohe Kiefer, Förster-Funke-Allee und Meiereifeld (im angrenzenden Gebiet liegt die Eigenherd-Europa-Schule), haben einen vergleichsweise hohen Anteil an Rad fahrenden Schülern. Eher geringen Anteil an Rad fahrenden Kindern haben die Gebiete 6, zwischen Steinweg und Hohe Kiefer, sowie 8, Dreieck Meiereifeld, Ernst-Thälmann-Straße und Zehlendorfer Damm (in diesem Gebiet liegt die Eigenherd-Europa-Schule).

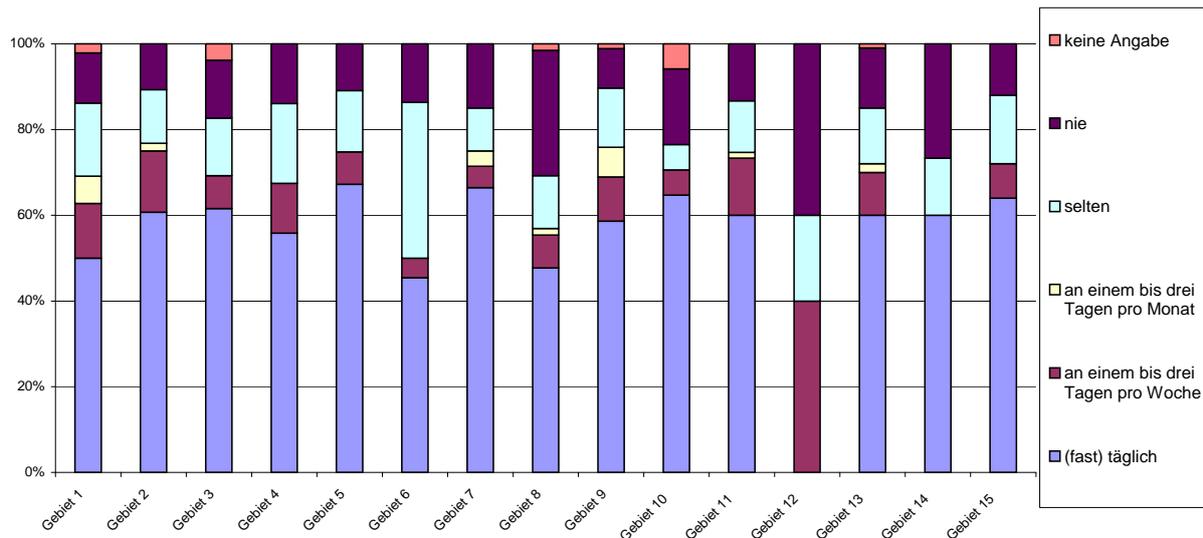


Abbildung 18: Radnutzung auf dem Schulweg nach Verkehrszellen (vgl. Karte der Verkehrszellen in Anlage 3.12)

Aus Tabelle 13 ist ersichtlich, zu welchem Prozentsatz Fahrräder an den jeweiligen Schulen tatsächlich genutzt werden. Sehr hoch ist dieser an der Freien Waldorfschule und am Weinberg-Gymnasium. An den Grundschulen ist die Radnutzung im Vergleich zu den eben genannten Schulen vor allem deshalb geringer, weil sie für mehr Schüler als an den weiterführenden Schulen fußläufig zu erreichen sind. Dies ist bei der Ermittlung des Radfahrpotentials zu berücksichtigen. Die prozentualen Angaben zum weiteren Radfahrpotential an Steinweg- und Eigenherd-Schule sind deshalb kritisch zu betrachten.

Tabelle 13: Potential „Mit dem Rad zur Schule“

Schule	Potential nach Schulweglänge ¹	tatsächliche Radnutzung täglich
Kommunale / kreiseigene Schulen		
Grundschulen:		
Steinweg-Grundschule	48,9 %	50,7 %
Eigenherd-Europa-Schule	61,2 %	51,3 %
Grundschule Auf dem Seeberg	45,5 %	18,2 %
weiterführende Schulen:		
Maxim-Gorki-Gesamtschule	35,0 %	38,5 %
Weinberg-Gymnasium	57,1 %	79,8 %
Förderschulen:		
Allgemeine Förderschule	20,5 %	33,3 %
Private Schulen		
Evangelische Grundschule	6,7 %	23,3 %
Freie Waldorfschule	53,3 %	80,0 %
BBIS	9,5 %	3,2 %
Durchschnitt über alle Schulen	51,7 %	
¹ Bei Grundschulen wurde als Potential der Anteil der Schüler betrachtet, die einen Schulweg von max. 1,5 km vorliegt, bei weiterführenden Schulen 3,5 km.		

3.3.9 Einzelergebnisse ausgewählter Schulen

In diesem Kapitel sind detaillierte Einzelergebnisse der Steinweg-Schule, der Eigenherd-Europaschule und des Gymnasiums am Weinberg vorgestellt.

Die Steinweg-Grundschule zeichnet sich durch einen großen Anteil an Schülern, die in Kleinmachnow wohnen, aus. Fast jedes zweite befragte Grundschulkind, das eine kommunale Grundschule besucht, ist Schüler an der Steinweg-Grundschule. Etwa Dreiviertel der Schulkinder dieser Schule haben an der Befragung teilgenommen.

Steinweg-Grundschule

Tabelle 14: wesentliche Befragungsergebnisse für die Steinweg-Schule

Anzahl der Schüler der teilnehmenden Jahrgangsstufen	teilnehmende Jahrgangsstufen	Fragebogenrücklauf
387	3 bis 6	282
Anteil Schüler aus Kleinmachnow	mit dem Auto gebrachte Schüler ⁹	täglich Rad fahrende Schüler
94,3 %	15,3 %	50,7 %
Schulweglänge Median (Mittelwert)	Besonderheiten	Schulwegdauer Median (Mittelwert)
1,2 km (1,56 km)	großer Anteil an Schüler mit Wohnort Kleinmachnowern	10,0 min (11,82 min)

⁹ Zu berücksichtigen ist, dass die Befragung im Sommer stattfand. Im Winter werden vermutlich andere Verkehrsmittel genutzt oder der Schulweg zu Fuß bestritten.

Verkehrsmittelwahl (Sommer)

Im Folgenden werden die Verkehrsmittelwahl, die Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrads und die Bewertung des Schulwegs, näher betrachtet. Abbildung 19 verdeutlicht die hohe Bedeutung des Fahrrads auf dem Weg zur Steinweg-Grundschule.

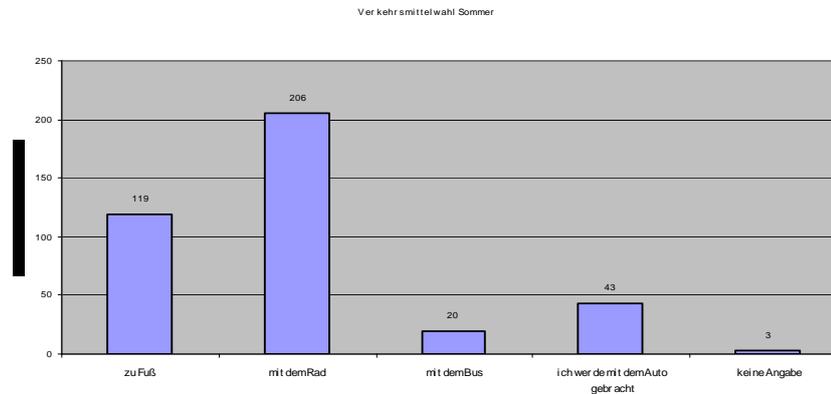


Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl an der Steinweg-Grundschule im Sommer (Mehrfachnennungen enthalten)

Schulweglänge

Im Vergleich zu den anderen Schulen geben bei der Steinweg-Grundschule relativ wenige Schüler an, dass der Weg zur Schule zu weit ist. Dies bestätigt Abbildung 21. Etwa 40 % der Befragten hat einen Schulweg von mehr als 500 m und weniger als 1,5 km. Weitere knapp 40 % haben einen Schulweg von höchstens 3,5 km.

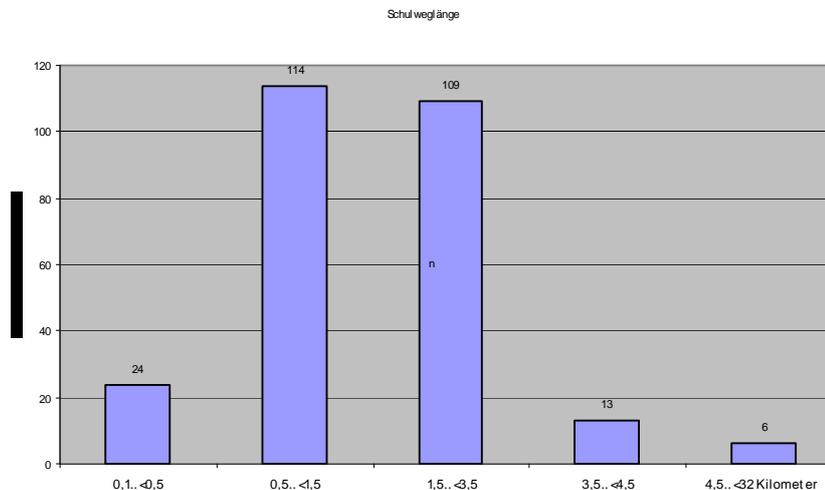


Abbildung 19: von den befragten Schülern der Steinweg-Grundschule angegebenen Schulweglängen

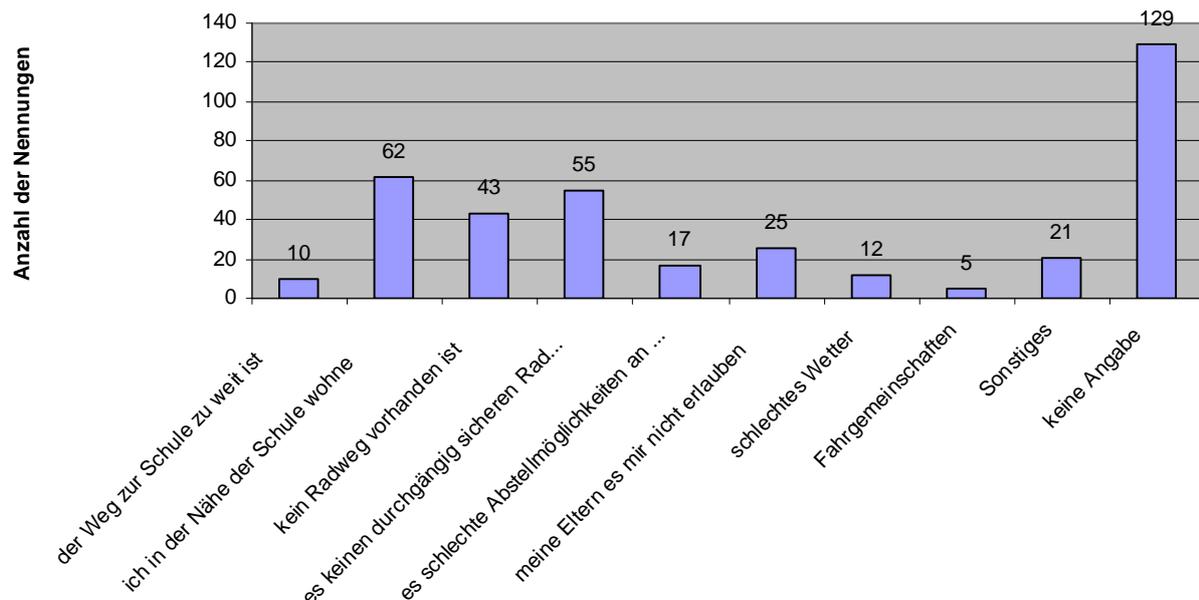


Abbildung 20: Gründe, die befragte Schüler der Steinweg-Schule für die Nichtnutzung des Rades auf dem Weg zur Schule angeben

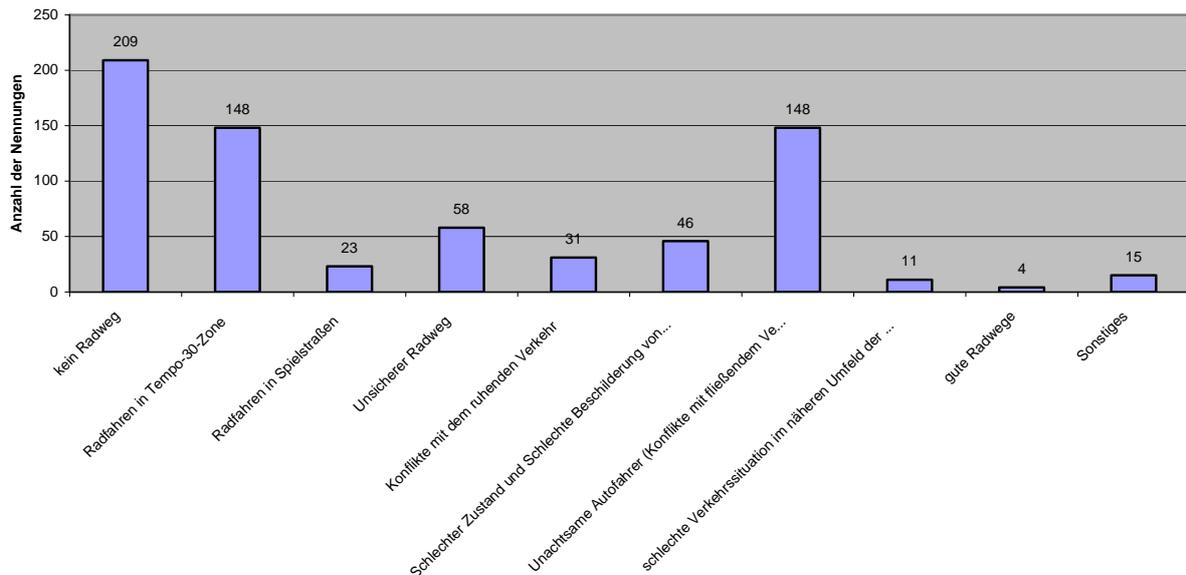


Abbildung 21: Bewertung des Schulweges für die Steinweg-Schule (Radfahren in Tempo-30-Zonen, gute Radwege und Radfahren in Spielstraßen sind keine Mängelnennungen)

Es geben knapp ein Viertel der Schüler an, dass sie in der Nähe der Schule wohnen und deshalb nicht das Fahrrad nutzen. Betrachtet man die Schulweglänge, sind diese Angaben plausibel: Etwas mehr als ein Viertel der Befragten haben einen Schulweg von höchstens einem Kilometer. Weiterhin gibt ein Drittel der Befragten an, dass auf ihrem Schulweg kein Radweg oder kein durchgängig sicherer Radweg vorhanden ist. Dies wird auch bei den anderen Schulen als Hauptgrund genannt. Jedes siebte Schulkind gibt an, dass die Eltern nicht erlauben, das Fahrrad auf dem Weg zur Schule zu nutzen.

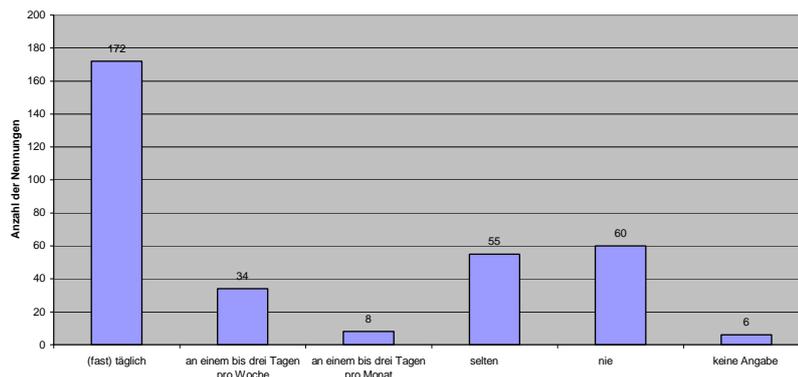


Abbildung 224: Fahrradnutzung auf dem Weg zur Steinweg-Schule

Betrachtet man die Fahrradnutzung auf dem Schulweg, wird – wie auch bei den anderen Schulen – deutlich, dass die Entscheidung für das Fahrrad eine grundsätzliche Entscheidung ist: etwa die Hälfte nutzt das Fahrrad täglich, einmal im Monat bis dreimal pro Woche nutzt nur jedes 8. Schulkind das Fahrrad. Mehr als ein Drittel nutzen das Fahrrad selten oder nie auf dem Schulweg.

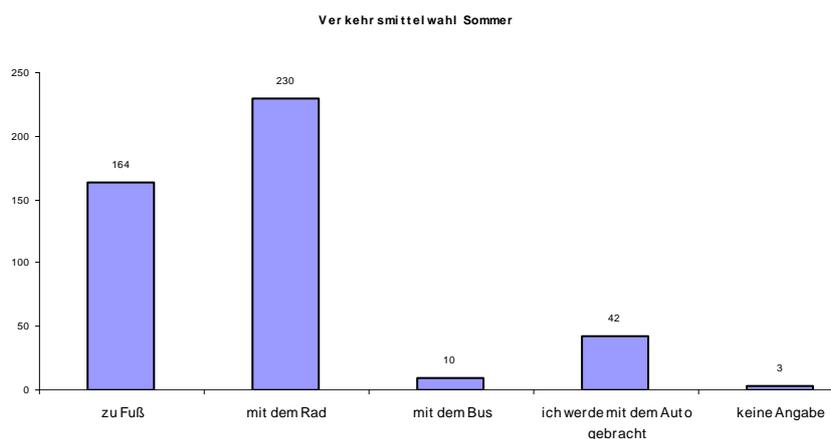
Eigenherd-Europa-Schule

Die Eigenherd-Europa-Schule zeichnet sich durch einen großen Anteil an Kleinmachnower Schülern aus. Mehr als jedes zweite befragte Kind aus Kleinmachnow, das eine kommunale Grundschule besucht, ist Schüler der Eigenherd-Europa-Schule. Mehr als Dreiviertel der Schulkinder dieser Schule haben an der Befragung teilgenommen.

Tabelle 15: wesentliche Befragungsergebnisse für die Eigenherd-Grundschule

befragte Schüler	teilnehmende Jahrgangsstufen	Rücklauf
433	3 - 6	335
Anteil Kleinmachnower Schüler an der Befragung	mit dem Auto gebrachte Schüler ¹⁰	täglich Rad fahrende Schüler
94,0 %	12,5 %	51,3 %
Schulweglänge Median (Mittelwert)	Besonderheiten	Schulwegdauer Median (Mittelwert)
1,0 km (1,45 km)	gute Teilnahmequote	10,0 min (10,06 min)

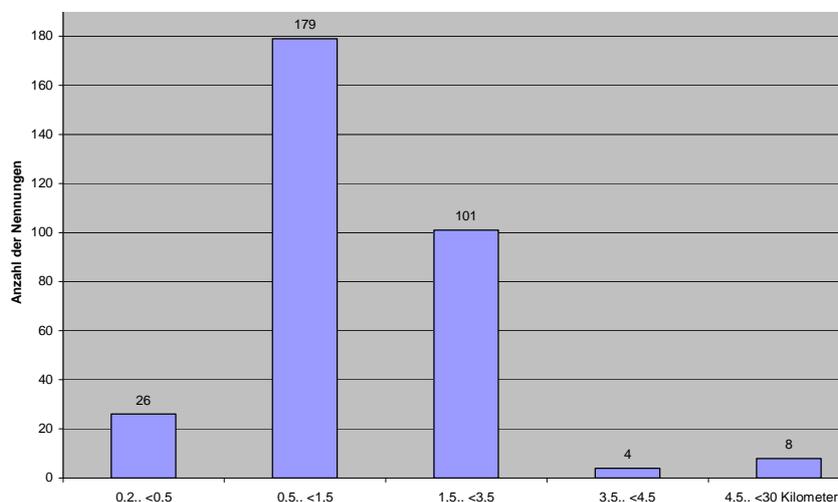
¹⁰ Zu berücksichtigen ist, dass die Befragung im Sommer stattfand. Im Winter werden vermutlich andere Verkehrsmittel genutzt oder der Schulweg zu Fuß bestritten.



Verkehrsmittelwahl (Sommer)

Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl der Eigenherd-Schüler im Sommer

Von den befragten Eigenherd-Schülern kommen 86 Prozent zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule. Im Vergleich zu den anderen Schulen geben bei der Eigenherd-Europa-Schule relativ wenige Schüler an, dass der Weg zur Schule zu weit ist. Aus Abbildung 26 geht hervor, dass die Schulwege zur Eigenherd-Schule in der Tendenz tatsächlich kürzer als z. B. zur Steinweg-Grundschule sind. Über die Hälfte der Schüler hat einen Schulweg von mehr als 500 m und weniger als 1,5 km. Weitere 30 % haben einen Schulweg von höchstens 3,5 km. Insofern ist das Radfahrpotential an der Eigenherd-Schule zufrieden stellend ausgeschöpft.



Schulweglänge

Abbildung 24: Länge der Schulwege zur Eigenherd-Grundschule

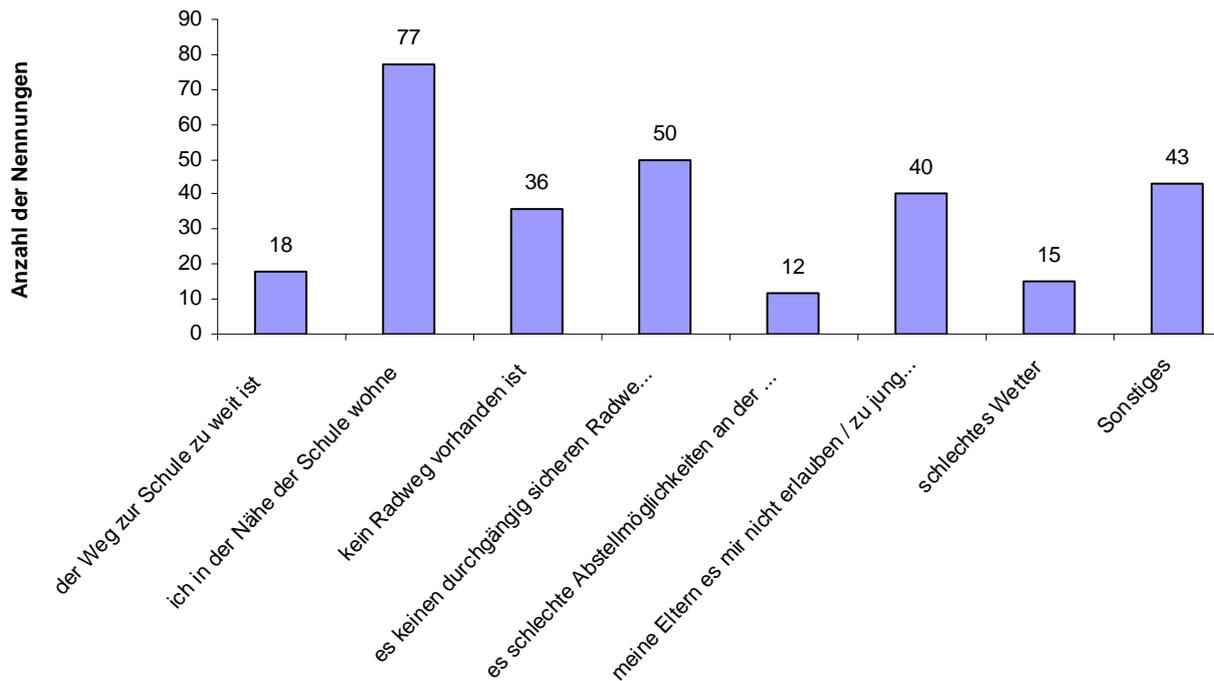


Abbildung 25: Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Eigenherd-Schule

Knapp ein Viertel der Schüler geben an, dass sie in der Nähe der Schule wohnen und deshalb nicht das Fahrrad nutzen. Etwa 8 Prozent der befragten Schüler haben einen Schulweg von weniger als 500 m. Der große Anteil zu Fuß gehender Schüler gibt an, dass sie Wege von mehr als 500 m zurücklegen.

Ein Viertel der Befragten gibt an, dass auf ihrem Schulweg kein Radweg oder kein durchgängig sicherer Radweg vorhanden ist. Einige nennen als Grund für die Nichtnutzung des Fahrrades, dass es schlechte Abstellmöglichkeiten an der Schule gibt.

Jedes zehnte befragte Kind gibt an, dass die Eltern nicht erlauben, das Fahrrad auf dem Weg zur Schule zu nutzen. Betrachtet man die Bewertung des Schulwegs, wird deutlich, dass Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und unachtsame Autofahrer ein Hauptgrund für die Eltern sind, ihren Kindern die Nutzung des Fahrrads zu untersagen. Auch hier wird häufig genannt, dass es auf dem Schulweg keinen Radweg gibt.

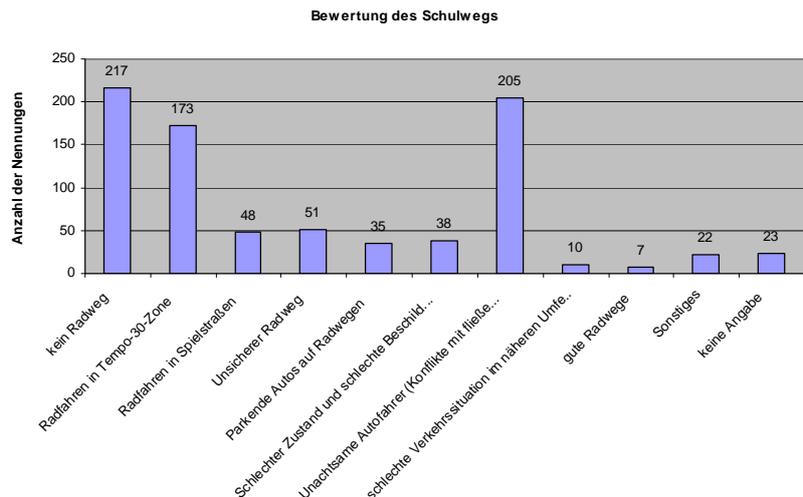


Abbildung 26: Bewertung des Schulweges von befragten Schülern der Eigenherd-Grundschule

Die Entscheidung für das Fahrrad ist eine grundsätzliche: etwa die Hälfte der befragten Schüler nutzt das Fahrrad täglich. Einmal im Monat bis dreimal pro Woche nutzt nur jedes 8. Schulkind das Fahrrad. Mehr als ein Drittel nutzen das Fahrrad selten oder nie auf dem Schulweg.

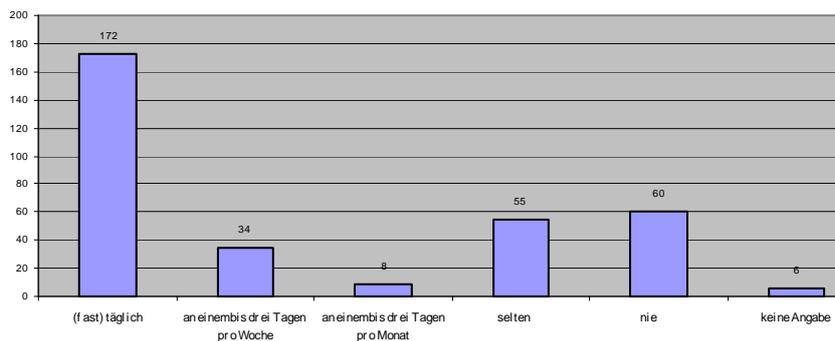


Abbildung 27: Häufigkeit der Fahrradnutzung auf dem Weg zur Eigenherd-Grundschule

Weinberg-Gymnasium

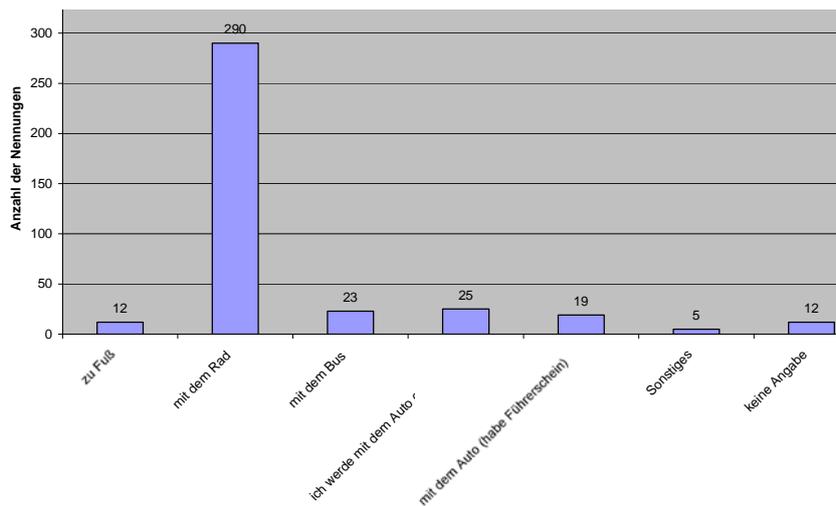
Das Weinberg-Gymnasium zeichnet sich durch einen großen Anteil an Rad fahrenden Schüler aus. Knapp die Hälfte der Schüler hat an der Befragung teilgenommen. Gut die Hälfte der Befragten wohnt in Kleinmachnow.

Tabelle 16: wesentliche Ergebnisse der Schülerbefragung am Weinberg-Gymnasium

Anzahl der Schüler der teilnehmenden Jahrgangsstufen	teilnehmende Jahrgangsstufen	Rücklauf
721	5 - 13	317
Anteil Kleinmachnower an der Befragung	mit dem Auto gebrachte Schüler ¹¹	täglich Rad fahrende Schüler
53,3 %	7,9 %	49,5 %
Schulweglänge Median (Mittelwert)	Besonderheiten	Schulwegdauer Median (Mittelwert)
3,0 km (3,60 km)	hoher Radfahreranteil; häufige Konflikte mit dem Kfz-Verkehr im näheren Schulumfeld	15,0 min (14,44 min)

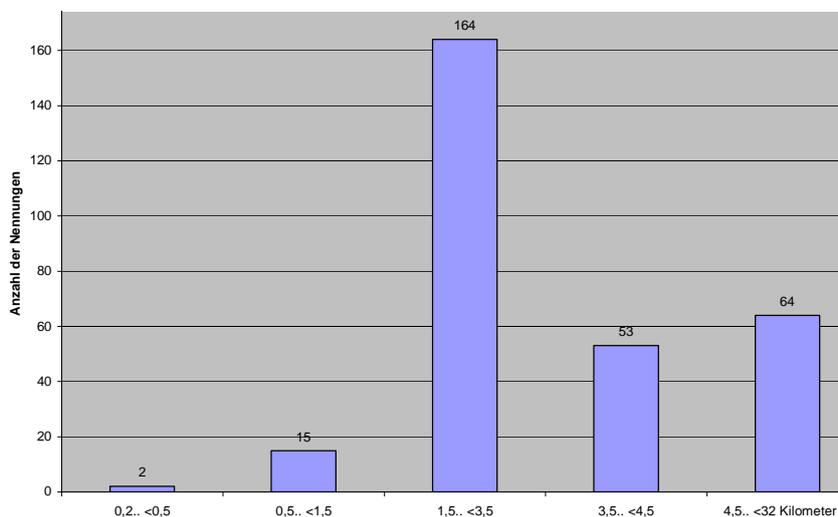
Verkehrsmittelwahl, Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrads und die Bewertung des Schulwegs wurden näher betrachtet: Im Vergleich zu den betrachteten Grundschulen ergibt sich für das Weinberg-Gymnasium insgesamt ein anderes Bild. Es wird deutlich, dass es sich um eine weiterführende Schule handelt. Die Verkehrsmittelwahl und die Übersicht über die Schulweglängen zeigen, dass auf Grund größerer Entfernungen kaum noch Kinder zu Fuß zur Schule gehen. Der Anteil derer, die mit dem Auto gebracht werden, ist auch deutlich geringer. Dafür ist der Anteil der Radfahrer sehr groß. Aber es gibt mittlerweile auch einige, die selbst mit dem eigenen Auto zur Schule fahren. Etwa 20 % der Kinder wohnen mehr als 4,5 km von der Schule entfernt. Für diese Kinder ist es nur bedingt zumutbar, den Schulweg regelmäßig mit dem Rad zu fahren.

¹¹ Zu berücksichtigen ist, dass die Befragung im Sommer stattfand. Im Winter werden vermutlich andere Verkehrsmittel genutzt oder der Schulweg zu Fuß bestritten.



Verkehrsmittelwahl (im Sommer)

Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl (Sommer) auf dem Weg zum Weinberg-Gymnasium



Schulweglänge

Abbildung 28: Länge der Schulwege zum Weinberg-Gymnasium

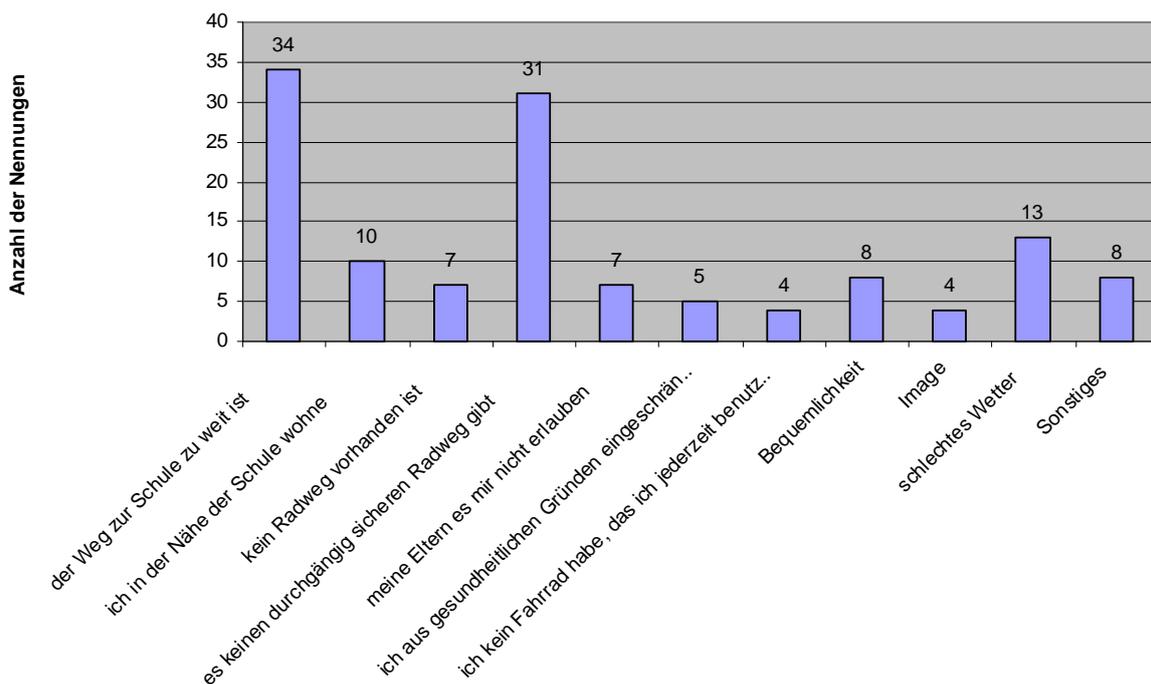


Abbildung 29: Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Weg zum Weinberg-Gymnasium

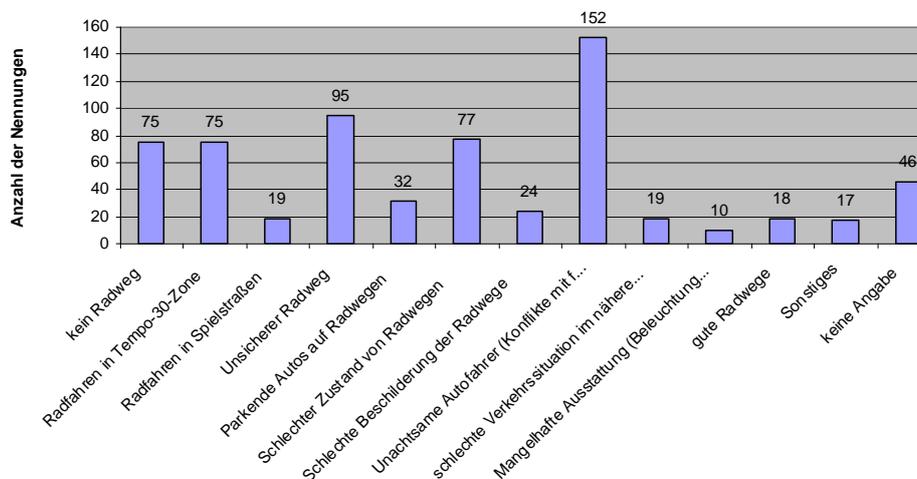


Abbildung 303: Bewertung des Schulweges von befragten Schülern des Weinberg-Gymnasiums

Bewertung des Schulweges

Nur jeder achte befragte Schüler gibt an, dass auf dem Schulweg kein Radweg oder kein durchgängig sicherer Radweg vorhanden ist. Ein Grund zur Nichtnutzung des Fahrrads stellt die Entfernung dar: Ebenfalls jeder achte Schüler wohnt zu weit oder zu nah an der Schule. Es gibt kaum Befragte, denen das Nutzen des Fahrrads durch die Eltern untersagt wird. Auch hier wird bei der Betrachtung der Bewertung des Schulweges deutlich, dass Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und unachtsame Autofahrer weiterhin ein großes Problem darstellen. Mehr als die Hälfte geben an, dass der Radweg unsicher ist oder sich in einem schlechten Zustand befindet.

Bei der Betrachtung der Fahrradnutzung auf dem Schulweg wird auch hier deutlich, dass das Weinberg-Gymnasium viele radelnde Schulkinder hat. Fast 80 % geben an, täglich mit dem Rad zur Schule zu fahren.

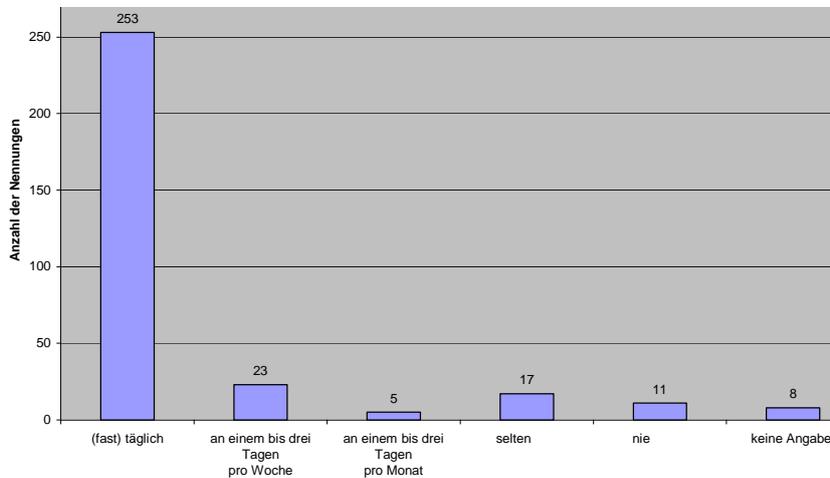


Abbildung 314: Häufigkeit der Fahrradnutzung auf dem Weg zum Weinberg-Gymnasium

Anzahl befragter Schüler	teilnehmende Jahrgangsstufen	Rücklauf
44	3	33
Anteil befragter Schüler mit Wohnort Kleinmachnow	mit dem Auto gebrachte Schüler ¹²	täglich Rad fahrende Schüler
93,9 %	45,5 %	18,1 %
Schulweglänge Median (Mittelwert)	Besonderheiten	Schulwegdauer Median (Mittelwert)
1,0 km (1,63 km)	nur eine Jahrgangsstufe hat an Befragung teilgenommen; von diesen fast nur Schüler mit Wohnort Kleinmachnow	10,0 min (12,67 min)

Grundschule auf dem Seeberg

Anzahl befragter Schüler	teilnehmende Jahrgangsstufen	Rücklauf
100	3 - 5	53
Anteil befragter Schüler mit Wohnort Kleinmachnow	mit dem Auto gebrachte Schüler ¹³	täglich Rad fahrende Schüler
69,8 %	71,7 %	26,4 %
Schulweglänge Median (Mittelwert)	Besonderheiten	Schulwegdauer Median (Mittelwert)
3,5 km (4,46 km)	weite Schulwege	15,0 min (14,75 min)

Evangelische Grundschule

¹² Zu berücksichtigen ist, dass die Befragung im Sommer stattfand. Im Winter werden vermutlich andere Verkehrsmittel genutzt oder der Schulweg zu Fuß bestritten.

¹³ vgl. Fußnote 12

Maxim-Gorki-Gesamtschule

Anzahl befragter Schüler	teilnehmende Jahrgangsstufen	Rücklauf
544	7 - 13	191
Anteil befragter Schüler mit Wohnort Kleinmachnow	mit dem Auto gebrachte Schüler ¹⁴	täglich Rad fahrende Schüler
31,9 %	23,6 %	41,4 %
Schulweglänge Median (Mittelwert)	Besonderheiten	Schulwegdauer Median (Mittelwert)
4,0 km (5,11 km)	relativ geringe Teilnahmequote, besonders weite Schulwege	15,0 min (19,23 min)

Allgemeine Förderschule

Anzahl befragter Schüler	teilnehmende Jahrgangsstufen	Rücklauf
75	2 - 10	39
Anteil befragter Schüler mit Wohnort Kleinmachnow	mit dem Auto gebrachte Schüler ¹⁵	täglich Rad fahrende Schüler
15,4 %	5,1 %	33,3 %
Schulweglänge Median (Mittelwert)	Besonderheiten	Schulwegdauer Median (Mittelwert)
6,0 km (7,88 km)	geringer Schüleranteil mit Wohnort Kleinmachnow	20,0 min (22,12 min)

Freie Waldorfschule

Anzahl befragter Schüler	teilnehmende Jahrgangsstufen	Rücklauf
173	3 – 7 und 9	74
Anteil befragter Schüler mit Wohnort Kleinmachnow	mit dem Auto gebrachte Schüler	täglich Rad fahrende Schüler
48,6 %	14,9 %	54,1 %
Schulweglänge Median (Mittelwert)	Besonderheiten	Schulwegdauer Median (Mittelwert)
3,0 km (3,72 km)	geringe Teilnahmequote - fehlende Jahrgangsstufen 8, 11-13; hoher Anteil an Radfahrern	15,0 min (15,90 min)

¹⁴ vgl. Fußnote 12

¹⁵ vgl. Fußnote 12

Anzahl befragter Schüler	teilnehmende Jahrgangsstufen	Rücklauf
420	3 - 12	95
Anteil befragter Schüler mit Wohnort Kleinmachnow	mit dem Auto gebrachte Schüler ¹⁶	täglich Rad fahrende Schüler
18,9 %	19,0 %	3,2 %
Schulweglänge Median (Mittelwert)	Besonderheiten	Schulwegdauer Median (Mittelwert)
10,0 km (12,15 km)	hoher Anteil an Schulkindern, die nie mit dem Rad zur Schule fahren; weite Schulwege	25,0 min (26,31 min)

**Berlin-
Brandenburg International School
BBIS**

¹⁶ vgl. Fußnote 12

4. „Mit dem Rad zur Schule“ – Erarbeitung von Schulwegeplänen

4.1 Das Konzept

Die Erarbeitung von Schulwegeplänen (hier Schulwegpläne für Rad fahrende Schüler) dient der Schulwegsicherung. Ein Schulwegplan gibt eine Empfehlung für sichere Schulwege. Schulwegpläne werden in enger Kooperation mit den Schulen, den Eltern und der Verwaltung erarbeitet. Verantwortlich für die Aufstellung von Schulwegplänen sind Verkehrs-, Bau- und Planungsbehörden sowie Schulen und Polizei¹⁷.

Positive Ansätze aus anderen Konzepten und Beispielen „Mit dem Rad zur Schule“ werden „maßgeschneidert“ auf die Situation in Kleinmachnow übertragen.

Beispielhafte Aktivitäten, aus deren Erfahrungen wichtige Hinweise für die Ausgestaltung der vorliegenden Aufgabenstellung abgeleitet werden können, sind:

- Aktion „Fahrrad macht Schule“ in Unna (vergleichbar der ADFC/AOK-Aktion „mit dem Rad zur Arbeit“),
- Bike it – Aktionen zur Erhöhung der Fahrradnutzung an Schulen (Großbritannien),
- vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder (Stadt Brühl)
- Bike im Trend (Erarbeitung von Schulwegeplänen, Stadt Frankfurt)
- VCD-Kampagne „Fahr Rad! Für's Klima auf Tour“¹⁸

(vgl. auch die Zusammenstellung weiterer Beispiele im Zweiten Fahrradbericht der Bundesregierung¹⁹).

An zwei Schulen in Kleinmachnow sollen beispielhaft „Schulwegpläne mit dem Rad“ in enger Kooperation mit Lehrkräften sowie Schülern (Projektunterricht) erarbeitet werden. Damit wird zum einen das Ziel verfolgt, den Schulweg sicherer zu machen, zum anderen aber auch die Attraktivität des Fahrrades als wichtiges Verkehrsmittel für eine zukunftsfähige Mobilität zu erhöhen.

Exemplarisch für die Aufstellung von Schulwegeplänen an Kleinmachnower Schulen wurden die Schüler der Jahrgangsstufe 6 bzw. 7 einer Grund- und einer weiterführenden Schule beteiligt. Die Ist-Analyse des Schulweges per Fahrrad aus Sicht der Betroffenen und die Aufnahme von Wünschen einer besseren Verkehrssicherung ist ein wichtiger Bestandteil zur Erstellung von Schulwegeplänen.

17 GDV (1998): Schulwegsicherung - Analysen Maßnahmen Schulwegpläne. Empfehlungen des Instituts für Straßenverkehr Nr. 10. Köln; Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM): Präventionsbereich Mobilität.

18 Im Rahmen eines Wettbewerbs werden Jugendliche im Alter von 12-18 Jahren aufgerufen, so oft wie möglich aufs Fahrrad zu steigen, dabei Kilometer zu sammeln und Co2 einzusparen (www.klima-tour.de).

19 Alrutz/Krause et al. (2006). Zweiter Bericht über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland (2. Fahrradbericht), FE 70.760/04), Auftraggeber: BMVBS. Schlussbericht. Hannover/Braunschweig (s. Kap. 9.4) (www.nationaler-radverkehrsplan.de).

In Zusammenarbeit mit den Lehrkräften und der verwaltungsinternen Projektgruppe wurden die Inhalte des Projektbausteins festgelegt (s. oben). Wichtig war auch die öffentlichkeitswirksame Begleitung des Projektes in der Presse. Nach einer konzeptionellen Bündelung der von den Schülern gemachten Anregungen wurden die Ergebnisse der Verwaltung durch das beauftragte Planungsbüro plan & rat und auch direkt von Schülern in der Gemeindevertretung vorgestellt. Die angewandte Methodik lässt sich auf andere Schulen übertragen.

Das Einzugsgebiet der Steinweg-Grundschule liegt ausschließlich im Gemeindegebiet Kleinmachnow. Die Schüler der für das Beteiligungsverfahren ausgewählten Abschlussklassen (6) nutzen auf dem Weg zur Schule besonders zahlreich das Fahrrad. Ihre mehrjährigen Verkehrserfahrungen sollen an Jüngere weitergegeben werden.

Das Einzugsgebiet des Weinberg-Gymnasiums umfasst neben der Gemeinde Kleinmachnow auch die Nachbargemeinden Stahnsdorf und Teltow. Für die Schüler der für die Beteiligung ausgewählten Eingangsklassen (7) ist es besonders hilfreich, sich mit einem möglichst sicheren Schulweg vertraut zu machen.

4.1.1 Projektidee Steinweg-Schule Kleinmachnow (im Rahmen einer an der Schule geplanten Mobilitätswoche)

Im Alter zwischen 8 und 10 Jahren können die Kinder bereits selbst auswählen, ob sie schon die Straße bzw. den Radweg nutzen.

Erstellung eines Planes „Erlebnisraum Schulweg per Rad“ und Reflexion der Ergebnisse mit Eltern der betreffenden Klassenstufen

Die Schüler ausgewählter Klassen zeichnen Ihren Weg zur Schule per Fahrrad in einen vorbereiteten Plan ein. Dabei soll auch deutlich werden, warum der Weg gerne gewählt wird (z.B. beliebte Aufenthaltsplätze von Kindern, Umgehung von Gefahrenpunkten im Straßenverkehr, etc.). Durch eine von den Kindern selbst erarbeitete Symbolik können bestimmte Streckenabschnitte, Querungen und markante Punkte auf dem Plan hervorgehoben werden. Mit einzelnen Kindergruppen können bestimmte Punkte in der Gemeinde angelaufen werden, um Beobachtungen vor Ort zu machen (z.B. kleine Verkehrszählungen, genaue Beobachtungen, Skizzen).

Die Ergebnisse werden interessierten Eltern im Rahmen eines Spaziergangs durch das Gemeindegebiet vorgestellt.

Der eigene Schulweg per Rad wird durch die Übertragung auf einen Straßenplan und ein moderiertes Gespräch bewusst nachvollzogen. Die Kinder reflektieren ihre täglichen Vorlieben, Erfahrungen, Gefahrenpunkte auf dem Weg zur Schule.

Die Eltern erfahren mehr über die Wege ihrer Kinder zur Schule und lernen den Schulweg per Rad auch aus Pkw-Fahrersicht einzuschätzen.

Die zusammengetragenen Schulwege werden zu einem Schulwegeplan vom Planungsbüro zusammengefasst. Das Ergebnis wird vor interessierten Eltern und vor einem Gremium der Gemeindevertretung von den Schülern selbst vorgestellt.

Zielgruppe:
4./5. Klasse

Methode

Lernziel

Projektabschluss

4.1.2 Projektidee für eine weiterführende Schule im Gemeindegebiet Kleinmachnow

Zielgruppe:
7./8. Klasse

Der Schulwechsel zur weiterführenden Schule erfordert oftmals eine Neuorientierung im Straßenverkehr.

Methode

Erstellung eines Planes „Hindernisfreier Schulweg“ und Diskussion der Ergebnisse mit den zuständigen Vertretern der Verwaltung

Die Schüler von 7. und 8. Klassen schließen sich zu Radfahrgruppen zusammen und sind aufgefordert, ihren Weg zur Schule per Fahrrad genau zu beobachten, Fotos zu machen, Befahrungsprotokolle zu erarbeiten.

An zwei Projekttagen übertragen sie ihre Wege in einen großen Plan des Einzugsgebietes der Schule. Durch eine eigens festgelegte Symbolik werden Gefahrenpunkte (z.B. schwierige Querungen, Wartezeiten an Ampeln, etc.) markiert.

Durch eine öffentlichkeitswirksame Aktion, die von den Schülern in Zusammenarbeit mit den Lehrkräften geplant wird, werden Pkw-Fahrer auf besondere Gefahrenstellen hingewiesen.

Lernziel

Die Schüler der weiterführenden Schule werden durch die gemeinsame Fahrt mit Mitschülern motiviert, das Fahrrad auf dem Weg zur Schule zu nutzen.

Durch genaues Beobachten der Fahrtstrecken entwickeln sie sich zu Verkehrsexperten, die fähig sind, für ihre Schule die Grundlage eines Schulwegeplanes auszuarbeiten.

Projektabschluss

Der gemeinsam erstellte Schulwegeplan wird den zuständigen Vertretern der Verwaltung vorgestellt und diskutiert. Gemeinsam mit den Verwaltungsvertretern (bzw. Forum) sollen zukunftsorientierte Lösungen zur Verbesserung des Schulweges mit dem Rad entwickelt werden. Eine Schülerpräsentation des Schulwegeplanes vor der Gemeindevertretung bildet den Abschluss.

4.2 Vorbereitung und Durchführung

Im Rahmen der Verkehrserziehungstage an der **Steinweg-Schule** wurden mit allen Schülern der 6. Klassen (72 Kinder) in einem an drei Schulvormittagen durchgeführten Projekt Schulwegpläne erstellt. Der Projektlauf wurde gemeinsam mit den Klassenlehrerinnen, der Schulleitung und dem begleitenden Planungsbüro bei einem vorbereitenden Treffen abgestimmt.



Abbildung 32:
Begrüßung der Steinweg-Schüler zur Erarbeitung eines Schulwegplanes,
Quelle: Büro plan & rat

Ein Elternanschreiben (vgl. **Anlage 4.1**) diente der Information über die geplanten Aktivitäten und der Sensibilisierung der Kfz-Fahrer für die Belange des sicheren Schulweges ihrer Kinder. Einzelne Eltern wurden auch aktiv in die Betreuung von Gemeinde-rundgängen im Rahmen des Projektes einbezogen.

Die Begrüßung und Beauftragung als „Verkehrsdetektive“ erfolgte zu Beginn des ersten Projekttagess durch Herrn Bürgermeister Blasig, der das Interesse der Verwaltung an den Schülerergebnissen vermittelte.

Die genutzten Wege auf dem Weg zur Schule wurden am ersten Tag in tabellarischer Form dokumentiert und dienten der Bestimmung von häufig genutzten Wegeverbindungen (vgl. Anlage 4.2).

Mittels eines Verkehrsquartetts mit abgebildeten Verkehrszeichen und einem Arbeitsblatt wurden die für den Fahrradverkehr gelten-

den Bestimmungen der StVO spielerisch erarbeitet (vgl. **Anlage 4.3**).

Am Beispiel von Schülerfahrrädern wurden die Bestimmungen zur Verkehrssicherheit von Fahrrädern besprochen. Eine Broschüre des Deutschen Verkehrssicherheitsrates zum Thema „verkehrssicheres Fahrrad“ wurde an alle Schüler verteilt. Auch die Umweltvorteile des emissionsfreien Verkehrsmittels wurden deutlich gemacht.

Der zweite „Verkehrsforschungstag“ diente der genauen Beobachtung und Protokollierung von Verkehrssituationen auf dem Weg zur Schule, die als sicher und komfortabel bzw. als unsicher und gefährlich empfunden werden. Grundlage für die Rundgänge in Kleingruppen von bis zu 10 Kindern durch das Schulumfeld waren die Angaben über genutzte Wege des ersten Projekttag.

Dabei hatten die Kleingruppen die Aufgabe, die Art der Radverkehrsführung zu protokollieren und zu bewerten (vgl. **Anlage 4.4**). An größeren Kreuzungen wurde die Vorfahrtgewährung gegenüber Radfahrern überprüft, richtiges und falsches Verhalten von Radfahrern sowie die Dauer von Grünphasen für Radfahrer an Ampeln erfasst.

Die Ergebnisse der Untersuchungen vor Ort wurden am dritten Projekttag in der Schule in Form von Lageskizzen, Fotos und Verkehrszählungsergebnissen in einen Gemeindeplan übertragen.

Jede Schulklasse gestaltete eine Stellwand für die Schülerpräsentation zum Abschluss des Projektes in der Schulaula. Im Rahmen des Tages der Offenen Tür der Schule konnten sich dort auch Eltern und Öffentlichkeit über das Projektergebnis informieren.

Nach Vorstellung der Vor- und Nachteile des Schulweges per Rad durch fünf Schüler in der Gemeindevertretung versprachen einige Mitglieder, die Ergebnisse bei weiteren Überlegungen zur Schulwegsicherung zu berücksichtigen.

Am Weinberg-Gymnasium wurde der Projektablauf mit dem Schulleiter und den Geografie-Lehrern aller 7. Klassen (110 Kinder) besprochen. Das Projekt gliederte sich in eine einführende Geographiestunde, eine dreitägige Erhebungsphase der Schüler auf dem Weg zur Schule und eine nachbereitende Schulstunde. In einem Informationsschreiben (vgl. Anlage 4.5), wurden die Eltern aufgefordert, ihre Kinder einen Tag mit dem Fahrrad zu begleiten.

In der einführenden Geographiestunde wurden die für Radfahrer geltenden Regelungen der Straßenverkehrsordnung anhand von Beispielen aus dem Schulumfeld besprochen. Weiter wurden die Schüler auf die eigenständige Erhebungsphase in Kleingruppen vorbereitet. Dabei verabredeten sich Schüler aus gleicher Herkunftsrichtung, um an drei Schultagen den Weg zur Schule anhand eines vorgegebenen Wegeprotokolls (vgl. **Anlage 4.6**) aufzunehmen. Um genügend Zeit für Verkehrsbeobachtungen zu haben, wurden die Schüler gebeten, den Schulweg früher als normal anzutreten.



Abbildung 33:
Verkehrsbeobachtungsstation an Kreuzung, Quelle: Büro plan & rat



Abbildung 34:
Ergebnispräsentation der Schulweguntersuchung, Quelle: Büro plan & rat



Abbildung 35:
„Radschulwegplan“
der Weinberg-
Schüler, Quelle: Büro
plan & rat



Abbildung 36:
Radweg Hohe Kiefer,
Quelle: Foto Büro
plan & rat



Abbildung 40:
Steinweg, Quelle: Fo-
to Büro plan & rat



Abbildung 41:
Querungsstelle Hohe
Kiefer, Quelle: Foto
Büro plan & rat

In einer auswertenden Geografiestunde mit allen 7. Klassen wurden in Anwesenheit eines Vertreters des begleitenden Planungsbüros die Erhebungsergebnisse zusammengetragen. Für die Darstellung der Wege in einem überörtlichen Gemeindeplan mussten die Schüler sich auf eine eigene Symbolik für Führungsarten, Hindernisse, problematische Querungen, etc. einigen.

Die Projektergebnisse des Weinberg-Gymnasiums wurden der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe durch das Planungsbüro vorgestellt.

4.3 Ergebnisse Steinweg-Schule

Der Gesamtweg zur Schule mit dem Fahrrad wurde von 22 Schülern (von 72) als gut bezeichnet, „geht so“ sagten 36 Schüler und als gefährlich wird der Schulweg von drei Schülern eingeschätzt.

Häufig genutzte Wegeverbindungen sind der Steinweg, der straßenbegleitende Radweg Hohe Kiefer, das Heidefeld, Am Wall, Märkische Heide, Rudolf-Breitscheid-Straße und Schleusenweg. Lob aufgrund besonders guten Radfahrkomforts fiel vor allem auf die straßenbegleitenden Radwege entlang Hohe Kiefer bzw. Ernst-Thälmann-Straße.²⁰

Als hinderlich und gefährlich werden die oft zahlreichen parkenden Fahrzeuge im Steinweg, Märkische Heide und Heidefeld genannt. Dort wurde mehrfach der Wunsch nach sicheren Fahrradwegen geäußert.

Die Auswertung der angefertigten Schulwegpläne bzw. der Beobachtungen vor Ort zeigt, dass die Schüler Gefahr und Unsicherheit vor allem bei der Begegnung mit dem Kfz-Verkehr empfinden. Dazu zählen Vorfahrtsmissachtungen an Grundstücksausfahrten und Kreuzungen, zu schnell fahrende Pkw, Lkw-Lieferverkehr in engen Erschließungsstraßen.

Nicht alle Querungshilfen werden als optimale Lösung zur Straßenquerung eingeschätzt. So wurde die Querung der Hohen Kiefer kurz nach der Kreuzung mit dem Stolper Weg als Gefahrenpunkt eingezeichnet.

Teilweise wurden die Dauer der Grünphasen von Ampelanlagen für Fußgänger und Radfahrer als zu kurz eingeschätzt.

Bemängelt wird die unzureichende Kapazität an Fahrrad-Abstellanlagen im Schulbereich. Unerfreuliche Folge sind frei abgestellte Fahrräder, die nach Schulende häufig ineinander verkeilt zusammengefallen sind.

²⁰ Diese positive Bewertung des Radweges entlang der Straße Hohe Kiefer ist als problematisch einzuschätzen. Nach allgemein gültigen Erkenntnissen sind einseitig geführte, in beiden Richtungen befahrbare und von der Fahrbahn abgesetzt geführte Radwege besonders gefährlich.

4.4 Ergebnisse Weinberg-Gymnasium

Der Gesamtweg zur Schule mit dem Fahrrad wurde von 21 Radfahrgruppen als gut bezeichnet, 28 Gruppen entschieden sich für „geht so“. Drei Schülergruppen bezeichnen ihren Schulweg als gefährlich.

Daneben bewerteten sie einzelne Wegeabschnitte auf einer Schulnotenskala. Die Note 1/2 wurde besonders häufig für die straßenbegleitenden Radwege entlang des Zehlendorfer Damms, der Karl-Marx-Straße und der Förster-Funke-Allee vergeben. Mit Note 5/6 als besonders problematisch gelten die Straßen Am Weinberg und Steinweg in Kleinmachnow und die Potsdamer Straße in Teltow.

Die straßenbegleitenden Radwege wurden vor allem wegen des schnellen Vorankommens durch ausreichende Breite und ebenen Wegebelaag bzw. vorhandenem Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg als gute Verbindungen gelobt. Die Schüler sind sich allerdings bewusst, dass auf diesen Verbindungen Grundstücksausfahrten und zu querende Einmündungsstraßen Gefahrenpunkte darstellen. Auf den Radweg aufgeschüttete Baustellenzufahrten über mehrere Monate hinweg werden als Hindernis bezeichnet.

Starke Kritik wurde am Wegebelaag und der Verkehrsführung im unmittelbaren Schulumfeld des Weinbergs geübt. Im Steinweg wird vor allem das erhöhte Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und -ende durch „Eltern-Taxi-Fahrten“ als hinderlich empfunden. Die Fahrt auf dem Schutzstreifen entlang der Potsdamer Straße in Teltow wird aufgrund des starken Kfz-Verkehrsaufkommens und der Radverkehrsführung an Bushaltestellen als unsicher eingeschätzt. Die fehlende Querungssicherung des Zehlendorfer Damms am Kreuzungspunkt mit der Karl-Marx-Straße wird als Mangel angegeben. Von den Schülern aus Stahnsdorf wurde die Kreuzung Lindenstraße/Zehlendorfer Damm mehrfach als problematisch genannt. Allgemein werden mehr Querungsstellen von viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen gewünscht.

In einer nach Häufigkeit genannten Reihung der genannten Ärgernisse auf dem Weg zur Schule werden angeführt: Schlechter Wegebelaag, rücksichtslose Autofahrer, Fahrrad unfreundliche Kreuzungen, keine durchgängig sicheren Radwege, wochenlange Baustellen.



Abbildung 37:
Zehlendorfer Damm /
Ecke Förster-Funke-
Allee, Quelle: Foto
Büro plan & rat



Abbildung 38:
Straße Am Weinberg,
Quelle: Foto Büro
plan & rat

5. Fazit und Empfehlungen

Der Fahrradverkehr hat in Kleinmachnow eine hohe Bedeutung. Für die Schüler ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Schule. Mit der Schülerbefragung liegt eine Vollerhebung des gemeindlichen Schülerradverkehrs vor. Die Ergebnisse sind eine wichtige Grundlage für weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Kleinmachnow.

Grundlagen sind erarbeitet

Aus den Daten der Schülerbefragung lassen sich für die einzelnen Schulen und ihre Erreichbarkeit wertvolle Informationen ableiten, die als Grundlage für die Planung dienen können:

- Anteil des Radverkehrs und anderer Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule,
- Quelle-Ziel-Relationen der Schüler,
- Hinweise auf Verbesserungsmöglichkeiten in der Radverkehrsinfrastruktur sowie
- Potentiale für die Radnutzung.

Eine gezielte „Fahrradkampagne“ ist ein erster Schritt dazu, mehr Schüler für eine regelmäßige körperliche Betätigung zu motivieren. Die beispielhafte Erarbeitung von „Schulwegplänen mit dem Rad“ in enger Kooperation mit den Lehrkräften, den Schülern im Rahmen des Projektunterrichts im Frühsommer 2008 ist hierfür ein erster guter Anfang. Die Ergebnisse sind auch eine gute Grundlage für die Erarbeitung eines Radschulwegenetzes und von Rad-Schulwegplänen.

Handlungsschwerpunkt „Sicherer Schulweg“

Nach Auswertung der Mängelnennungen im Rahmen der Befragung und der Schülerbeteiligung zur Erstellung von Schulwegplänen an zwei Kleinmachnower Schulen wird folgendes deutlich: Insbesondere die Begegnungsstellen (Kreuzungen, einmündende Straßen) von Fahrradverkehr und motorisiertem Verkehr werden häufig als Problempunkte eingestuft (vgl. Abschnitt 2.2). Ein ebenfalls häufig genannter Wunsch ist der nach separaten Radwegen, getrennt vom Autoverkehr. Breit ausgebaute Fahrradverkehrsachsen durch Kleinmachnow mit gutem Wegebelaag wie die Hohe Kiefer oder der Zehlendorfer Damm sind gern genutzte Wegeverbindungen zur Schule. An einmündenden Straßen wünschen sich die Schüler freie Sichtmöglichkeiten und aufmerksame Autofahrer, die die Vorfahrt des Radverkehrs beachten. Generell wünschen sie sich mehr Aufmerksamkeit der Autofahrer für die Belange von Rad fahrenden Schülern. Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen werden gern angenommen, sofern die verbleibenden Fahrbahnbreiten die zügige Fahrbahnquerung zulassen. Mehrere Stellen im Gemeindegebiet wurden für die Einrichtung von Querungshilfen vorgeschlagen. Das subjektive Sicherheitsempfinden steigt in Tempo-30-Zonen bzw. in verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325 StVO). Ist der ruhende Verkehr in diesen Bereichen übersichtlich gestaltet, werden diese Straßenzüge gerne angenommen.

Es gilt, diese – oftmals sehr detaillierten - Mängelnennungen der Schüler zu überprüfen und daraus ein Handlungskonzept „Maßnahmen zur Sicherung der Schulwege“ abzuleiten. Die höchste Priorität bei der Beseitigung der Mängel sollten die Mängel haben, die auf einer „potentiellen“ Schulwegroute liegen.

Die Qualität der Fahrradabstellanlagen hat Bedeutung bei der Förderung des Radverkehrs sowie bei der Förderung der Verkehrssicherheit. So werden eher qualitativ hochwertige und sichere Fahrräder auf dem Weg zur Schule genutzt, wenn diese dort vandalismus- und diebstahlsicher abgestellt werden können.

Für die Kleinmachnower Schulen liegt eine grobe Analyse des Ruhenden Radverkehrs vor. Es wurden die abgestellten Fahrräder an einem Tag im Spätherbst (demnach keine Maximalbelastung) gezählt. Bei der Schülerbefragung wurde auch als Grund für die Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Schulweg genannt, dass es „schlechte Abstellmöglichkeiten an der Schule“ gibt bzw. „Vandalismus/Diebstahl“.

Für die Kleinmachnower Schulen sollte eine Bedarfsanalyse der notwendigen Abstellanlagen erstellt und ein entsprechendes Handlungsprogramm aufgelegt werden. Handlungsbedarf wird in erster Linie für die Steinweg-Grundschule und das Weinberg-Gymnasium gesehen.

Schüler wünschen sich Wegeverbindungen, auf denen sie sich vor dem Kfz-Verkehr sicher fühlen. Neben einer Wegeführung, bei der insbesondere die Begegnungsstellen zwischen Fahrrad und Pkw sicher gestaltet werden, ist Öffentlichkeitsarbeit für die Belange des Schülerradverkehrs von gleichgewichtiger Bedeutung. Projekte wie die Erstellung von Schulwegplänen unter Schülerbeteiligung tragen zur Sensibilisierung des richtigen Verhaltens im Straßenverkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Werden die Kfz fahrenden Eltern in die Projektarbeit einbezogen, können sie damit auf die Sichtweisen ihrer Rad fahrenden Kinder aufmerksam gemacht werden.

Hier sollte die Gemeinde Kleinmachnow ansetzen und für die drei kommunalen Schulen

- Steinweg-Schule
- Eigenherd Europaschule
- Gymnasium am Weinberg

zusammen mit den Lehrkräften, den Eltern und den Schülern in einer Pilotstudie, aufbauend auf den bisherigen Ergebnissen, Rad-Schulwegpläne erarbeiten. Die Kinder der Steinweg-Grundschule und der Eigenherd Europaschule wohnen fast ausschließlich in Kleinmachnow. Die Schüler, die das Weinberg-Gymnasium besuchen, kommen auch zu einem Teil aus Stahnsdorf und Teltow. Bei der Planung des Rad-Schulwegplans für diese Schule sind die Nachbargemeinden einzubeziehen.

Die Bearbeitung der genannten Handlungsschwerpunkte erfordert die Beteiligung und das Engagement aller betroffenen Institutionen.

Um langfristig mehr Kinder und Jugendliche für das Verkehrsmittel Fahrrad begeistern zu können, sollten die Mädchen und Jungen bereits in den Kindertagesstätten mit dem Verkehrsmittel Fahrrad vertraut gemacht werden (Übungen im Schonraum, z.B. mit dem Laufrad).

Handlungsschwerpunkt „Abstellanlagen“

Handlungsschwerpunkt „Rad-Schulwegpläne“

Ausblick

6. Literatur

- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (2007): Siedlungsstruktur und Berufsverkehr, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3.2007, Bonn
- ECHO 91 E.V. (2003): Kinderstadtplan Kleinmachnow von Kindern für Kinder, Kleinmachnow
- GEMEINDE KLEINMACHNOW (2001; 2006): Beschlussvorlagen:
- DS-Nr. 139/01 vom 21.06.2001 „Beschluss zum Zentrenkonzept (Entwicklungskonzept der Einzelhandelsstruktur für das Hauptzentrum an der Förster-Funke-Allee und geeignete Nebenzentren)“
 - DS-Nr. 282/00 vom 20.12.2000 „Leitbild Lokale Agenda 21 Kleinmachnow“
 - DS-Nr. 189/06 vom 19.05.2006 „Grundlagenpapier „Masterplan Fahrrad Kleinmachnow“
- HAASE, WALTER (2007) Studie nachhaltige Mobilität für Kleinmachnow, Plädoyer für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik, Kleinmachnow
- HOFFMANN-LEICHTER (2002): Verkehrsentwicklungsplanung für Kleinmachnow, Falkensee
- IVU - TRAFFIC TECHNOLOGIES AG (2004): Verkehrsentwicklungsplanung 2015 Landkreis Potsdam-Mittelmark, Abschlussbericht – Textband/Kartenband, Belzig
- KLOCKSIN, JENS; JEONG, SUNG-HO (2006): Zur Zukunft der Region Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf, Eine Studie über das Profil der Region, ihre Entwicklungspotentiale und die Chancen der Interkommunalen Kooperation (TKS-Studie), Teltow/Kleinmachnow/Teltow
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART (2007): Mit dem Fahrrad zur Schule. Ergebnisse der Schülerbefragung 2005/2006 an Stuttgarter Schulen. Statistik und Informationsmanagement Themenheft 1/2007. Stuttgart
- PTV AG - TRAFFIC MOBILITY LOGISTICS (2007): Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Potsdam Mittelmark 2007-2009, k.A.
- STAADTPLAN INGENIEUR GMBH (2007): Gutachten Verkehrserschließung „Weinberg-Viertel“, Potsdam
- o. A.(2007): Fortschreibung Radverkehrskonzept des Landkreises Potsdam-Mittelmark, o. A.
- UMWELTBUNDESAMT (2006): Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“, Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung, Texte 28/05, Dessau