

Ergebnisse der
Analyse der

Fuß- und Fahrradfreundlichkeit der Schule



Überprüfung der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit

des Gymnasiums der Stadt Frechen

Sehr geehrte Schulleitung, Lehrkräfte, Eltern und SV des **Gymnasiums der Stadt Frechen**,

im Rahmen des vom Umweltbundesamt geförderten VCD Projektes "Fuß- und fahrradfreundliche Schule - Für mehr aktive Mobilität an Schulen" fand am **23. Oktober 2023** ein Vor-Orts-Mobilitätscheck der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit des **Gymnasiums der Stadt Frechen** statt. Eine Gruppe von Schüler*innen (SuS) nahm an diesem Check teil, angeleitet von **Herr Littschwager** aus dem Kollegium und **Frau Beichler** aus dem Projektteam und begleitet von weiteren Lehrkräften, Eltern und einer Polizistin.

Die Ziele dieses Checks waren:

- Die Stärken, Schwächen und Potenziale der Rahmenbedingungen für einen sicheren Schulweg zu Fuß und mit dem Fahrrad aufzunehmen und zu evaluieren,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit des Schulumfelds anzuregen,
- Ein besseres Verständnis für die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen auf dem Weg zur Schule zu schaffen,
- Die Expertise von Kindern und Jugendlichen für ihre täglichen Wege ernst zu nehmen und partizipativ einzubinden,
- Kommunale Vertreter*innen vor Ort zu sensibilisieren, einzubinden und mit ihnen in einen Dialog zu treten.

Im Rahmen des Mobilitätschecks wurden folgende Stationen im direkten Schulumfeld begangen und anhand altersspezifischer Checklisten auf ihre Fuß- und Fahrradfreundlichkeit evaluiert:

- Die Straße vor dem Schuleingang/den Schuleingängen,
- Der Gehweg vor der Schule,
- Der Radweg vor der Schule,
- Querungsmöglichkeiten im direkten Umfeld der Schule,
- ÖPNV-Haltestellen in Schulnähe,
- Fahrrad- und PKW-Parkplätze, die zur Schule gehören,
- Das Schulgelände, das Mobilitätsbildungsangebot und Anreize für nachhaltige Mobilität.

Im Folgenden erhalten Sie eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Vor-Orts-Checks sowie Empfehlungen für Maßnahmen, um die Fuß- und Fahrradfreundlichkeit des unmittelbaren Schulumfeldes und der Schule zu verbessern. Es handelt sich hierbei lediglich um Empfehlungen, deren Umsetzung in den Kapazitäten der Schule und ihrer Eltern- und Schülervertretungen liegt. Diese unterstützen wir gerne in Form von Beratung, Kontakten und Materialien, sofern dies von Interesse ist.

Mit Freundlichen Grüßen

Stephanie Päßler und **Louise Beichler**

Projektteam »Fuß- und fahrradfreundliche Schule – Für mehr aktive Mobilität an Schulen«

Ergebnisse

1. Sicherheit der Straße vor der Schule

In einer Gruppe haben die SuS (Schüler*innen) die Straße vor dem Haupteingang der Schule untersucht. Der zu untersuchende Straßenabschnitt beinhaltet mindestens die Begrenzung des Schulgeländes, welches an die Straße grenzt. Hierbei wurde befragt, welche Bedingungen von Seiten der Straßenbauverwaltung für eine sichere Nutzung der Straße geschaffen wurden. Es wurden insbesondere die Erfahrungen und Bedürfnisse von SuS sowie ihre Einschätzung, was (un-)sichere Situationen und Straßenabschnitte angeht, schriftlich und fotografisch festgehalten.

Auswertung: Bei dem Straßenabschnitt vor dem Schuleingang Rotdornweg ist die Straße begrünt und ruhig und es wurden bereits Maßnahmen zur Beruhigung des Verkehrs vorgenommen. Dazu gehören die Einrichtung der Höchstgeschwindigkeit Tempo 30, ein absolutes und ein eingeschränktes Halteverbot und ein Verbot für Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Anliegern. Bremsschwellen oder eine Querungsanlage sind nicht vorhanden. Die SuS beschreiben den Übergang von der Hauptstraße (Lindenstraße) zum Rotdornweg, wo zu Hauptverkehrszeiten viele Pkw einbiegen, als eine Gefahrenstelle (Abbildungen 1-3). Hier muss die Straße ohne Querungsanlage/Aufpflasterung überquert werden, da der Gehweg nur auf der einen Straßenseite verläuft.

Der Straßenabschnitt vor dem zweiten Schuleingang ist Teil der Lindenstraße und erstreckt sich von dem Kreisverkehr bis zu der Einfahrt des Pkw-Parkplatzes. Auch hier ist der Verkehr durch Tempo 30 beruhigt und es gibt einen angehobenen Zebrastreifen, der Fahrzeuge ebenfalls zu einer leichten Bremsung veranlasst. SuS und Eltern berichten von einer Gefahrenstelle für Fußgehende und Radfahrende an der Einmündung zum schulzugehörigen Pkw-Parkplatz (Abbildungen 4-6). An der Stelle signalisiert der Abgesenkte Bordstein einen Vorrang für Fußgehende und Radfahrende. Die SuS berichten jedoch, dass es hier bisweilen zu unsicheren Situationen kommt und dass von ihnen die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, für die Übersichtlichkeit des Verkehrs an dieser Stelle, als zu schnell wahrgenommen wird. Der öffentliche Bereich der Straße ist nicht begrünt und es wurde von einem Hindernis durch gelegentlich herumliegende E-Roller berichtet.

2. Der Gehweg vor der Schule

Bei der Überprüfung der Straße vor der Schule wurde ein besonderes Augenmerk auf die Beschaffenheit und Breite des Gehweges gelegt und darauf, ob der Gehweg vor der Schule hindernisfrei, stolperstellenfrei und barrierefrei ist.

Auswertung: Der Gehweg vor dem Schuleingang Rotdornweg entspricht nicht den Gehweg-Kriterien der Checkliste. Der Gehweg, welcher sich lediglich auf einer Straßenseite befindet, ist weniger als zwei Meter breit, auf der Gehwegoberfläche gibt es Risse und Schlaglöcher und es gibt über den Bordstein hinaus keinen Abstand zwischen Gehweg und Straße. Bei der Begehung stellte ein herumliegender E-Roller ein Hindernis dar. Der Gehweg ist für Menschen mit einer Seheinschränkung nicht problemlos nutzbar. SuS empfinden den Gehweg als eine Gefahrenstelle, da er für eine beidseitige Nutzung zu schmal gestaltet ist.

Der Gehweg auf der anderen Seite der Schule, dem Schuleingang zum Pkw-Parkplatz (Lindenstraße), ist ebenfalls nur auf einer Straßenseite vorhanden. Darüber hinaus erfüllt er jedoch die meisten Anforderungen des Gehweg-Checks, da er eine Breite von über 2,5 Metern besitzt, in einem guten Zustand ist und einen ausreichenden Abstand zum Pkw-Verkehr ermöglicht. Bis auf etwas nasses Laub und Stöcke, ist der Gehweg aufgrund seiner guten Oberfläche für Personen mit Mobilitätseinschränkungen nutzbar.

3. Der Fahrradweg vor der Schule

Bei der Begehung wurde überprüft, ob beidseitig ein Radweg vor der Schule vorhanden ist und ob dieser Sicherheitskriterien wie eine ausreichende Breite, Hindernisfreiheit und Abwesenheit von Mängeln erfüllt.

Auswertung: Auf dem Rotdornweg gibt es keinen Fahrradweg. Auf der Lindenstraße verläuft auf einer Straßenseite ein ca. 2 Meter breiter Fahrradweg mit einer passablen Oberfläche. Auf dem einseitigen Radweg zwischen Kreisverkehr und hinterem Schuleingang (Lindenstraße) wird der Radweg breiter (ca. 3,4m) und entspricht den Radweganforderungen der Checkliste. Die Einmündung zu den Fahrradabstellanlagen über den Pkw-Parkplatz wird von den SuS als Gefahrenstelle genannt.

In Zusammenfassung der ersten drei Punkte, bietet der Straßenabschnitt des Rotdornwegs vor der Schule keine idealen Bedingungen für SuS, die zu Fuß zur Schule gehen oder mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Insbesondere der Übergang zur Lindenstraße stellt eine Gefahrenstelle dar. Die rasche Findung und Umsetzung einer Lösung ist angeraten.

4. Querungsmöglichkeiten im direkten Umfeld der Schule

Vor den Schuleingängen wurden Querungsanlagen - beispielsweise Ampeln, Zebrastreifen oder Mittelinseln - untersucht. Die zu untersuchenden Kriterien waren unter anderem die Sichtbarkeit, der Zustand und die Barrierefreiheit der Querungsanlage.

Auswertung: Auf der Lindenstraße befindet sich eine gut sichtbare, gut beleuchtete Ampelanlage, die von den SuS zum Überqueren der Straße verwendet wird. Aufgrund der kurzen Grünphase der Ampel (8-9 Sekunden für eine breite, zweispurige Straße) und in Punkto Barrierefreiheit weist die Ampel Verbesserungspotenziale auf.

An dem Kreisverkehr der Lindenstraße gibt es einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen). Dieser ist gut sichtbar, beleuchtet, mit niedrigem Bordstein und es wurden Leitstreifen für seheingeschränkte Menschen integriert. Einziges Verbesserungspotenzial bietet eine vollständige Absenkung des Bordsteins, da Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen, Rollator, Koffer etc. auf den gänzlich abgesenkten Querungsbereich für Radfahrende ausweichen.

5. ÖPNV-Anschluss

Die der Schule nächstgelegene Bus- oder Bahnhaltestelle sowie der Weg von der Schule dorthin, wurden auf Kriterien wie Sicherheit, Bequemlichkeit und Barrierefreiheit überprüft.

Auswertung: Die Bedingungen dafür, die Schule mit dem ÖPNV zu erreichen, sind, aufgrund der nah gelegenen (2-5 Minuten Entfernung) Bushaltestellen, positiv hervorzuheben. Auf dem Gehweg zwischen Schule und Bushaltestelle Lindenstraße gibt es zwei Ampeln. SuS berichten jedoch von der Gefahrenstelle bei dem Straßenübergang zwischen Rotdornweg und Lindenstraße. Der Komfort und die Sicherheit der Bushaltestellen könnte über mehr Sitzgelegenheiten und größere Warteflächen verbessert werden. Darüber hinaus berichten die SuS von überfüllten Bussen, was durch eine Anpassung der Bustaktung behoben werden könnte. Die Bushaltestellen erfüllen nicht die Anforderungen für Barrierefreiheit und die Wartebereiche sind nicht überall groß genug für die große Anzahl wartender SuS. Die im Ansatz gute Anbindung an den ÖPNV auf der Lindenstraße gilt es weiter zu verbessern, insbesondere im Hinblick darauf, dass im direkten Umfeld der Bau einer weiteren weiterführenden Schule geplant ist.

6. Fahrrad- und PKW-Parkplätze, die zur Schule gehören

Sofern vorhanden, wurden die schulzugehörigen Pkw-, Roller- und Fahrradstellplätze besichtigt. Es wurde gezählt, ob ausreichend Fahrradabstellanlagen für die Schülerschaft vorhanden sind und ob diese sicher und überdacht sind. Zudem wurden die schulzugehörigen Pkw-Parkplätze besichtigt und evaluiert, welcher Stellenwert dem Pkw-Verkehr gegenüber der aktiven Mobilität der SuS beigemessen wird.

Auswertung: Insgesamt wurden ca. 450 Fahrradstellplätze am Schuleingang Rotdornweg und ca. 150-200 Stellplätze am Schuleingang Lindenstraße (Eingang-Pkw-Parkplatz) gezählt. Bei ca. 1200 SuS sind damit Stellplätze für über die Hälfte der SuS vorhanden. Die SuS berichten jedoch davon, dass oft der hintere Fahrrad-Stellplatzbereich überlastet ist. Beide Stellplatzanlagen könnten zudem über Überdachungen und höheren Diebstahlschutz verbessert werden.

Der Zugang zu den Stellplätzen am Eingang Lindenstraße führt über den schulzugehörigen Pkw-Parkplatz. SuS berichten von täglichen unsicheren Situationen bei der Überquerung des Parkplatzes, da keine explizite Verkehrsführung für Radfahrende vorhanden ist und der Parkplatz zu Schulbeginn und -ende sehr stark von Autos frequentiert ist. Eine Führung des Radverkehrs an dem Sporthallen-Neubau entlang, zu den Radabstellanlagen, wie von der Stadt Frechen geplant, würde, wenn umgesetzt, diese Gefahrensituation entschärfen. Der Radweg sollte aufgrund der hohen Schülerzahlen möglichst breit angelegt werden (Empfehlung: 4m). Die Einrichtung von zwei getrennten Stellplätzen trägt den beiden Hauptanfahrtsrichtungen der Schülerinnen und Schüler Rechnung. Der Stellplatz Lindenstraße ist häufig überlastet, so dass der weitere Ausbau der Stellplätze hier Abhilfe schaffen würde. Der Stellplatz Rotdornweg ist zurzeit ausreichend dimensioniert.

7. Mobilitätsbildung

Es gibt eine Vielzahl an Möglichkeiten, Mobilitätsbildung (oft auch "Verkehrserziehung") in den regulären Unterricht zu integrieren und über Aktions- oder Projektwochen, Ausflüge, Angebote und AGs, Wettbewerbe, Fahrradwerkstätten und Schließfächer, Anreize für nachhaltige Mobilität zu schaffen. Anhand der Checkliste wurde abgefragt, welche dieser Anreize bereits von Schulseiten her geschaffen wurden und ob in der Vergangenheit eine Mobilitätserhebung durchgeführt, Schulmobilitäts- oder Wegepläne erstellt, und/oder eine*n schulische*n Mobilitätsbeauftragte*n bestimmt worden sind.

Auswertung: Das Gymnasium Frechen integriert bereits auf verschiedenen Ebenen aktive und umweltfreundliche Mobilität in den Schulalltag. Dazu gehören AGs, die sich mit dem Klimawandel und Fahrradfahren auseinandersetzen, die Teilnahme an einem Fahrradkilometersammelwettbewerb und die punktuelle Auseinandersetzung mit nachhaltiger Mobilität im regulären Unterricht. Das Vorhaben, diese Themen regelmäßiger in den Schulalltag zu integrieren und zu verstetigen, ist ein wichtiger Schritt hin zur fuß- und fahrradfreundlichen Schule.

In der Vergangenheit haben Lichtchecks der Fahrräder stattgefunden und es ist eine Fahrradpumpe und Flickzeug für die Fahrräder der SuS vorhanden. Diese Anreize für mehr Fahrradmobilität könnten weiter ausgeweitet werden: Überprüfungen der Fahrtauglichkeit der Räder könnten regelmäßig stattfinden; bestehendes Fahrradwerkzeug könnte in Form einer Fahrradwerkstatt in die bestehende Schulwerkstatt integriert werden; über schuleigene Schul- und Mieträder und Fahrradkurse könnten fahrradlose SuS von der Schule in ihrer Mobilität unterstützt werden.

Das Bereitstellen von Miet-Schließfächern seitens der Schule stellt einen Anreiz für Fußmobilität dar. Möglichkeiten diese auszuweiten, bietet die Vermeidung des Transports von schweren Schulbüchern (bspw. durch Bücherregale in Fachräumen und digitale Hausaufgaben) und Schulwegtrainings für jüngere SuS.

Für die Fuß- und Fahrradfreundlichkeit der Schule ist vorteilhaft, dass es bereits eine Person aus dem Kollegium gibt, die für das Thema Mobilität zuständig ist. Um sich ein umfassendes Bild der Mobilitätsbedürfnisse der SuS und des Kollegiums zu machen, sind darüber hinaus eine schulweite Mobilitätsumfrage und Schulmobilitäts-/Schulwegepläne anzuraten.

8. Sonstiges

Einige SuS haben von einer Gefahrenstelle auf dem Schulweg mit dem Fahrrad durch den Ortsteil Buschbell berichtet. Aufgrund der Abschüssigkeit der Strecke und der direkten Wegeführung zum Gymnasium wird die Strecke durch Buschbell von radfahrenden SuS stärker genutzt, als ihre deutlich längere, sicherere Alternative über einen Feldweg. Aufgrund des Unfallrisikos ist eine Thematisierung dieser Gefahrenstelle im Austausch mit der Stadt Frechen empfehlenswert.

Fünf Empfehlungen:

1. Schulstraße/-Zone Abschnitt Rotdornweg
2. Eine Führung des Radverkehrs an dem Sporthallen-Neubau entlang, zu den Radabstellanlagen
3. Ausbau der Stellplätze an der Lindenstraße, überdacht und diebstahlsicher
4. Verbesserung der ÖPNV-Anbindung zu Schulbeginn und Schulschluss
5. Ausbau des Mobilitätsbildungsangebots

Eine ausführliche Erläuterung der Empfehlungen finden Sie auf den folgenden Seiten.

Abbildungen



Abbildung 1: ©Tobias Littschwager



Abbildung 2: ©Tobias Littschwager



Abbildung 3: ©Tobias Littschwager



Abbildung 4: ©Tobias Littschwager



Abbildung 5:
©Tobias Littschwager



Abbildung 6:
©Tobias Littschwager

Empfehlungen

Inhalt

Straße vor der Schule	5
Der Gehweg vor der Schule	6
Der Fahrradweg vor der Schule	6
Querungsmöglichkeiten	7
ÖPNV-Anschluss	8
Abstellanlagen	8
Mobilitätsbildung	9
Anreize zum Fahrradfahren	10
Anreize zum Zu-Fuß-Gehen	10
Schulisches Mobilitätsmanagement	11
Nächste Schritte	12

Straße vor der Schule

Die Straße vor der Schule sollte auch den unerfahrensten Verkehrsteilnehmenden - insbesondere zu Schulbeginn- und Ende - prioritär fußverkehrs- und fahrradfreundlich eine sichere Passage zur Schule ermöglichen. Hierbei können Maßnahmen, die den Verkehr beruhigen und übersichtlicher machen, sinnvoll sein.

Dazu gehören:

Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30 oder weniger), Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereiches, Einbahnstraßen, Schulstraßen, Fahrradstraßen evtl. begleitet durch Bremsschwellen, Teilaufpflasterung, farbliche Markierungen und Poller. Zu Hauptverkehrszeiten bietet sich eine regelmäßige Unterstützung der SuS durch Schülerlotsen, Eltern oder der Polizei an.

Sollten sich Verkehrsteilnehmer*innen an die benannten Maßnahmen nicht halten oder sollte das Verkehrschaos vor der Schule nicht abnehmen, kann eine temporäre Schulstraße nach dem österreichischen Modell (Keine Durchfahrt für Kfz-Verkehr unmittelbar vor Schulbeginn) in Betracht gezogen werden. Eltern können darüber hinaus durch Elternabende und Informationsbroschüren sensibilisiert werden.



©VCD/Jörg Farys

Tempo-30-Soforthilfepapier

In sieben Schritten erklärt der VCD, welche Möglichkeiten der Temporeduzierung es gibt, an wen Sie sich zuerst wenden sollten und wie Sie vorgehen können, wenn Sie eine Geschwindigkeitsreduzierung für einen Bereich erwirken möchten. Auch bei anderen Infrastrukturprojekten könnte das Soforthilfepapier hilfreich sein.

[vcd.org/Jetzt Tempo 30 vor Ort einrichten](https://vcd.org/Jetzt_Tempo_30_vor_Ort_einrichten)

Schulstraße

Konkret bedeutet „Schulstraße“, dass die Straße vor der Schule in den Zeiten rund um Schulbeginn (und ggf. -ende) für den Autoverkehr gesperrt ist – meist für eine halbe Stunde. Die Anleitung zeigt wie es geht.

zu-fuss-zur-schule.de/Schulstraßen

Schulzone

Die Schulzone entlastet das unmittelbare Schulumfeld von KfZ-Durchfahrtsverkehr und ermöglicht SuS einen sicheren Schulweg. Die betroffenen Abschnitte sind nicht mehr durch Kfz befahrbar, sondern stehen dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung.

zu-fuss-zur-schule.de/Schulzonen

Eltern einbeziehen

Im Rahmen von Elternabenden kann auf die individuellen Bedenken und Ängste von Eltern eingegangen werden und gemeinsam können Lösungsansätze erörtert werden. Genau hier setzt die VCD Mobifibel an und gibt Eltern und Lehrer*innen praktische Tipps zur Stärkung der Kinder an die Hand.

vcd.org/Mobifibel

Der Gehweg vor der Schule

Im Idealfall können Kinder und Jugendliche auf Straßen und auf Plätzen ungefährdet ihre Umgebung erkunden und dabei erlernen selbständig mobil zu sein. Attraktive Fußwege sind barrierefrei, komfortabel und sicher. Kindgerechte Gehwege sind großzügig, lebendig, grün. Sie sind frei von Hindernissen und frei von abgestellten Fahrzeugen. Insbesondere vor dem Schuleingang unterstützen auf den Fußverkehr ausgerichtete Querungsanlagen und Geschwindigkeitsbegrenzungen die Sicherheit der SuS.

Auf folgende Standards sollte beim Fußverkehrscheck daher besonders geachtet werden:

- **Sicherheit:** ausreichend breite Fußwege (ca. 2,5 Meter); ebene, rutschfeste Bodenbeläge ohne Stolperfallen; gute Beleuchtung; die Vermeidung von Raumnutzungskonflikten: z. B. Trennung zwischen Geh- und Radwegen; saubere und beleuchtete Wege und Eingangsbereiche. Der Gehraum muss frei sein von Hindernissen und Gefährdungen jeder Art sowie stehenden und rollenden Fahrzeugen (ausgenommen Kinderräder und -wagen, Rollatoren und Rollstühlen).

- **Aufenthaltsqualität und Komfort:** Begrünung und Bepflanzung; keine Blockade der Wege durch Gegenstände oder Kfz.

- **Barrierefreiheit:** Zugänglichkeit des Schulgebäudes, Eingangsbereiche und Vorplätze; geringe Steigungen von Rampen; falls Stufen bzw. Treppen, dann mit Handlauf und optischer Kennzeichnung der Stufen; abgesenkte Bordsteine.

Gelbe Karten für Falschparker*innen

Autos, die auf Rad- oder Gehwegen parken, sind nicht nur ärgerlich, sie behindern SuS in ihrer alltäglichen Mobilität. Müssen sie auf die Straße ausweichen oder ist ihre Sicht beschränkt, stellt das eine erhebliche Gefährdung dar. Mit den »gelben Karten« machen Sie Autofahrer*innen ganz ohne Häme darauf aufmerksam, dass die Sicherheit der SuS an erster Stelle steht.

[vcd.org/Gelbe Karten](http://vcd.org/GelbeKarten)

Temporäre Spielstraßen

Die Einrichtung temporärer Spielstraßen bspw. zu Pausenzeiten gestattet Kindern und Jugendlichen den dringend benötigten Freiraum für kreatives Spielen im Freien – jenseits von Bordsteinbegrenzungen.

[strasse-zurueckerobern.de/temporäre Spielstraßen](http://strasse-zurueckerobern.de/temporäreSpielstraßen)

Der Fahrradweg vor der Schule

Die fahrradfreundliche Schule beginnt mit sicheren und bequemen Radwegen bereits auf dem Weg zur Schule. Dies betrifft zum einen die unmittelbaren »Zufahrtswege« im direkten Umfeld der Schule sowie die weitere Radwegeninfrastruktur im Stadtteil, oder in der Kommune allgemein. Fest steht: Radfahren macht mehr Spaß und ist sicherer, je flächendeckender und durchgehender das Netz an Fahrradwegen in einer Kommune ist - u. a. durch Befahrbarkeit von Einbahnstraßen in beiden Richtungen; klarer Beschilderung, und das Einrichten von Fahrradstraßen und Fahrradzonen; Schaffung sicherer Verkehrsinfrastruktur, insbesondere von geschützten Kreuzungen und Radwegen auf der Fahrbahn ohne den Fußverkehr zu benachteiligen.

Sichere und bequeme Radwege zeichnen sich durch eine ausreichende Breite und durch eine gefahrenminimierende Führung an Kreuzungsbereichen (Bspw. baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlagen, einspuriger, geschützter Kreisverkehr oder Aufpflasterung). Die Trennung von Fuß- und Radwegen erhöht ebenfalls die Sicherheit der Radfahrenden. Wo früher Gehwege zu Gunsten des Radverkehrs schmaler wurden, muss der Raum zu Lasten des Kraftverkehrs neu aufgeteilt werden. Es braucht eine Planung des Straßenraums von außen nach innen. Parallel dazu sind verkehrsberuhigende Maßnahmen und Tempolimits an Schulen sinnvoll. Auch gesonderte Elternparkplätze in angemessener Entfernung von der Schule verhindern gefährliche Situationen und Staus vor der Schule.

Der VCD fordert:

- Mehr Platz, Geld und Sicherheit fürs Radfahren.
- Ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz mit optimaler Verknüpfung zum ÖPNV.
- Mehr und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten.
- Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln bundesweit.
- Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit innerorts für mehr Sicherheit, Platz und Ruhe. Ausnahmemöglichkeiten für Tempo 50.

Bicibus

Der Bicibus ist ein Schulbus aus Fahrradfahrenden. Die Aktion ermöglicht, dass durch abwechselnde Elternbegleitung junge Kinder regelmäßig sicher mit dem Fahrrad zur Schule fahren können und setzt zudem ein Zeichen für kindgerechte Fahrradinfrastruktur:

[strasse-zurueckerobern.de/ Bicibus](http://strasse-zurueckerobern.de/Bicibus)

Kidical Mass

Im Rahmen der Kidical Mass demonstrieren jährlich weltweit Kinder, Familien und Fahrradaktivist*innen mit bunten Fahrraddemos dafür, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und selbständig mit dem Fahrrad bewegen können. Steht im Frühjahr oder Herbst wieder eine Kidical Mass an, kann dies ein geeigneter Ort sein, an dem Eltern ihre Wünsche für die Schulwegs-Sicherheit kommunizieren können.

[strasse-zurueckerobern.de/ Kidical Mass](http://strasse-zurueckerobern.de/Kidical Mass)

Einbahnstraße für Radverkehr öffnen

Fünf Schritte, die dabei unterstützen, eine Einbahnstraße für den Radverkehr zu öffnen.

[diy.vcd.org/ Einbahnstraßen](http://diy.vcd.org/Einbahnstraßen)

Querungen

Kreuzungspunkte mit Fahrbahnen sind fast immer Orte, an denen Gehwege unterbrochen werden. Diese Stellen sollten idealerweise über eine Aufpflasterung so umgestaltet werden, dass der Gehweg nicht unterbrochen wird. So haben Fuß- und Radverkehr Vorrang. Motorisierte Fahrzeuge müssen aufgrund der Anhebung ihre Geschwindigkeit reduzieren und queren langsam und rücksichtsvoll den Gehweg. Wo Vorfahrtstraßen überquert werden müssen, führen umgekehrt die Fahrbahnen durch und unterbrechen die Gehwege.

An solchen Straßen braucht es in kleinen Abständen und an allen Kreuzungen sichere Querungshilfen: Zebrastreifen, Mittelinseln ohne Ampeln und verschmälerte Fahrbahnen durch Gehweg-Vorstreckungen. Umwege sollten den zu Fuß gehenden SuS erspart werden. Wege und Fahrbahnquerungen sollten sich nach den Bedürfnissen der Zu-Fuß-gehenden SuS richten, nicht umgekehrt.

Ampeln sind oft die schlechteste Lösung für den Fußverkehr. Sie behindern ihn massiv durch überlange Wartezeiten. Ampeln werden, wo immer möglich, durch Tempolimits, Sicherungen mit Zebrastreifen und schmalere Fahrbahnen überflüssig. Wo Ampeln bleiben sollen, sollten sie den zu Fuß gehenden SuS Vorrang durch kürzere Rot- und längere Grünzeit geben, mit nicht zu langen Wartezeiten, mehr Sicherheit vor abbiegenden Fahrzeugen durch konfliktfreie Schaltung und grüne Geh-Wellen über geteilte Fahrbahnen, Kreuzungen und Plätze hinweg. Optimal für den Fußverkehr ist Rund-um-Grün (oder Bedarfsampeln für Pkw) an einer Kreuzung, welche auch diagonales Queren ermöglicht.

Was ist bei der Errichtung einer Querungshilfe zu beachten?

- Zwischen den kreuzenden Verkehren muss immer eine Sichtbeziehung gewährleistet sein.
- Die Querungshilfe muss eindeutig und gut erkennbar sein.
- Eine Querungshilfe sollte barrierefrei gestaltet sein – auch für sehbehinderte und blinde Menschen.
- Der Fußverkehr sollte möglichst direkt (ohne Umwege) geführt werden, damit die Querungshilfe akzeptiert wird.

Querungshilfen

Zwischen fahrenden und parkenden Autos gibt es für Fußgänger*innen oft kein Durchkommen und die großen Automodelle hindern die freie Sicht. Eine gefährliche Situation für alle. Die Anleitung zeigt, wie Einsatz für Querungshilfen möglich ist.

diy.vcd.org/Querungshilfe

Zebrastrichen

Die kinderleichte Aktion Zebrastrichen macht darauf aufmerksam wo unsichere Stellen zum Überqueren einer Straße sind.

diy.vcd.org/Zebrastrichen

ÖPNV-Anschluss

Fuß- und öffentlicher Verkehr sind oft aufeinander angewiesen: schulnahe Haltestellen und Bahnhöfe werden meist zu Fuß erreicht und verlassen. Mit Schul- Bus und Bahn können ältere SuS oder jüngere SuS mit Begleitung Distanzen zurücklegen, die zum Gehen zu lang sind. Öffentliche Verkehrsmittel können und sollten wie der Fußverkehr barrierefrei und für alle zugänglich sein – auch und gerade für die Personen, für die ein individuelles Fahrzeug aus physischen, sensorischen, psychisch oder materiellen Gründen nicht in Frage kommt.

Wege zu und von Haltestellen und ihre Aufenthaltsbereiche brauchen besonders hohe Qualität. Das Ein- und Aussteigen muss auch an und auf der Fahrbahn sicher und stressfrei möglich sein und hat stets Vorrang vor individuellem Fahrverkehr. Wo rund um Haltestellen Fahrbahnen zu überqueren sind, sind sie durch Zebrastrifen oder andere Querungsanlagen zu sichern; Fußverkehr braucht hier Vorrang gegenüber Individualfahrzeugen.

Der VCD fordert:

- Freie Fahrt für Kinder unter 14 – mindestens aber eine Mitfahrregelung wie im Fernverkehr.
- Das Deutschlandticket als Jugendticket für maximal 29 Euro für alle unter 21 sowie für Azubis, Studierende und Bundesfreiwilligendienstleistende.
- Das Deutschlandticket als Sozialticket für maximal 29 Euro.
- Ausbau des ÖPNV-Angebots insbesondere auf dem Land mit Mindeststandards zu Anbindung und Taktung (siehe dazu das VCD-Konzept der Mobilitätsgarantie).



©VCD/Marcus Gloger

Der gute Weg zur Haltestelle

Wie sieht er aus, der gute Weg zur Haltestelle? In dem Artikel befindet sich eine detaillierte Beschreibung.

vcd.org/Vision-des-guten-Wegs-zur-Haltestelle

Fußverkehrscheck zur Haltestelle

Was ist in Ihrer Kommune gut oder schlecht auf dem Weg zur Haltestelle? Wo liegen die Schwächen, Mängel und Potentiale der Infrastruktur? Das kann mit einem Fußverkehrscheck herausgefunden werden.

bildungsservice.org/Haltestellencheck

Abstellanlagen

Zu einer fahrradfreundlichen Schule gehören geeignete Fahrradabstellanlagen auf dem Schulhof. Hier sind die Räder vor Diebstahl geschützt und stören nicht beim Aufenthalt und Spielen auf dem Schulhof, weil sie einen festen Platz haben. Bei der Auswahl der Abstellanlagen sollte neben Diebstahl auch auf Wetterschutz und Nutzerfreundlichkeit geachtet werden. So ist es wichtig, dass die Zugänge barrierefrei, ebenerdig, ausreichend breit ($\geq 1,20$ m) sind und zwischen den Fahrrädern ausreichende Abstände (min. 70cm) eingehalten werden, damit ein leichtes Ein- und Ausparken, An- und Abschließen und Beladen möglich ist.

Das Ein- und Ausparken der Fahrräder muss ohne besonderen Kraftaufwand möglich sein, und die Anlagen müssen den abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten. Sowohl der Rahmen als auch das Rad sollen gleichzeitig an den Fahrradständern angeschlossen werden können. Bis zu welcher Größe der Neubau von Fahrradabstellanlagen verfahrens-/genehmigungsfrei sind, ist in den Landesbauordnungen geregelt.

Fahrrad- und Rollerständer

Um Anreize zu schaffen mit Fahrrad & Roller zur Schule zu kommen und um Diebstahl vorzubeugen braucht es geeignete Abstellanlagen. Wie das gehen kann zeigt die folgende How To Anleitung:

[strassezurueckerobern.de/ Rollerständer](https://strassezurueckerobern.de/Rollerstaender)

Kommunen, kommunale Unternehmen, Schulen und Hochschulen sind zudem berechtigt finanzielle Unterstützung über die Nationale Klimaschutzinitiative zu beantragen:

[www.klimaschutz.de/Förderkompass](https://www.klimaschutz.de/Foerderkompass)

Parkplätze zu Fahrradbügel

Kommunen können Auto- in Fahrradparkplätze umwandeln. Die Anleitung zeigt wie es gehen kann.

[strasse-zurueckerobern.de/Fahrradbügel](https://strasse-zurueckerobern.de/Fahrradbuegel)

Pkw-Haltestellen: In einer forsa-Umfrage, initiiert durch das Deutsche Kinderhilfswerk, den ökologischen Verkehrsclub VCD und den Verband Bildung und Erziehung (VBE), zum Thema "Sicherheit von Schulwegen" im Jahr 2022 sprachen sich 74 Prozent der Lehrer*innen und 65 Prozent der Eltern für Halteverbote an Schulen aus. Des Weiteren befürworteten 58 Prozent der Lehrer*innen sogenannte Elternhaltestellen als Alternative. Durch das Festlegen von Elternhaltestellen, die sich in einem zumutbaren Umkreis der Bildungseinrichtung befinden und nur einen kurzen Fußweg entfernt sind, kann der Teufelskreis von Eltern, die aus Angst um die Sicherheit ihrer Kinder ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, unterbrochen werden. Diese Maßnahme sollte begleitet werden durch eine entsprechende Kommunikation (z.B. regelmäßige Ansprache bei Elternabenden) sowie durch eine Kennzeichnung der "Elternhaltestellen".

Schilder für Elternhaltestellen basteln

Im Austausch mit der Kommune und Eltern können Elternhaltestellen bestimmt werden. Spielerisch können SuS durch das Basteln von Haltestellenschildern in diesen Prozess mit einbezogen werden.

[zu-fuss-zur-schule.de/Straßenbeschilderungen selbst basteln](https://zu-fuss-zur-schule.de/Straessenbeschilderungen-selbst-basteln)

Elternbrief

Elterntaxis und Falschparker*innen können Kinder auf Geh- und Radwegen behindern und gefährden. Per E-Mail oder Brief können Eltern hierfür sensibilisiert werden.

Insbesondere bei wiederholter Nichtbeachtung von Park- und Halteverbote vor der Schule, können weitere kommunale Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Dazu gehören erhöhte Kontrollen für Falschparkende auf Fuß- und Radwegen und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit angemessenen Gebühren (Parken muss teurer sein als Busfahren sein).

Mobilitätsbildung

Nachhaltige Mobilitätsbildung vermittelt, wie Mobilitätsentscheidungen bewusst getroffen werden können und verankert aktive, nachhaltige und selbstbestimmte Mobilität – wie Zu Fuß gehen und Fahrradfahren - langfristig in unserer Gesellschaft. Angelehnt an das Konzept der „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ (BNE) geht nachhaltige Mobilitätsbildung über klassische Verkehrssicherheitsarbeit hinaus und inkludiert Themen wie Klima-, Umwelt- und Naturschutz, Gesundheit und Partizipation in die Mobilitätsbildungsinhalte. Diese bieten Anknüpfungspunkte an alle Unterrichtsfächer und können auf verschiedenste Weise in Lehrpläne und den Schulalltag integriert werden. Neben der Integration in den regulären Unterricht können Mobilitätsbildungsinhalte unter anderem auch über freiwillige Angebote wie AGs, nachhaltige Ausflüge und Klassenfahrten (z.B. mit dem Fahrrad), der Teilnahme an Zu-Fuß-Geh- und Fahrradkilometersammel-Wettbewerben und bei Schulfesten, Aktionstagen und -wochen vermittelt werden.

Der VCD fordert:

- Nachhaltige Mobilitätsbildung muss über Kindergarten und alle Schulformen hinweg bis hin zur Berufs- und Hochschule verankert werden.
- Im Sinne des lebenslangen Lernens braucht es auch Angebote für Erwachsene und ältere Menschen.
- Festlegen von Schulmobilitätsplänen und (Rad)Schulwegen unter Beteiligung von Pädagog*innen, Eltern und Kindern.
- Gestufte Fahrradausbildung beginnend ab dem 1. bis hin zum 4. Schuljahr.
- Fahrradfreundliche Kindergärten und Schulen durch genügend Platz für Fahrrad- und Roller-Abstellplätze.
- Integration von Umweltaspekten in Ausbildungsinhalte der Führerscheinprüfung.

Bildungsservice.org

Der VCD Bildungsservice ist eine Sammlung von Unterrichtsideen, Arbeitsblättern und weiterem Bildungsmaterial für verschiedene Altersgruppen und Schulformen.

Bildungsservice.org

Mobilitätstag

Schulfeste, Aktionswochen und Mobilitätstage sind gute Möglichkeiten um auf die Risiken von Elterntaxis aufmerksam zu machen und um Spenden für das nächste schulische Mobilitätsprojekt zu sammeln. Ein paar Tipps dafür gibt es hier:

vcd.org/Mobilitätstag

Fahrradfreundlichste Schule

Die Aktion »Deutschlands fahrradfreundlichste Schule« der AKTIONfahRRAD zeichnet jährlich Schulen in Deutschland aus, die besonders engagiert Radfahrbildung in den Schulalltag integrieren. Darüber hinaus unterstützt die Initiative bundesweit die Aus- und Weiterbildung von Lehrkräften und fördert mit ihren Projekten das Radfahren in der Freizeit.

aktionfahrrad.de/Schule

Anreize fürs Fahrradfahren

Neben guten Wegen und Platz fürs Rad zeichnen sich fahrradfreundliche Schulen auch durch entsprechenden Service und ein fahrradfreundliches Klima aus. Hierunter fallen verschiedene länger- oder kurzfristige Angebote und Aktionen, die darauf ausgerichtet sind, Radfahren attraktiver zu machen und als Thema zu etablieren.

Zu beispielhafte Maßnahmen gehört eine schuleigene Fahrradwerkstatt: Nicht selten ist ein kaputtes Fahrrad Grund dafür, dass der Schulweg nicht mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Hier kann eine schuleigene Fahrradwerkstatt Abhilfe schaffen. Sie muss in geeigneten Räumen der Schule untergebracht sein. Die Werkstatt wird je nach Altersstufe von Lehrenden koordiniert oder von SuS in Eigenregie betrieben. Letzteres kann z. B. mittels einer Fahrrad-AG realisiert werden.

Auf gemeinsamen Exkursionen, Klassenausflügen oder auf Klassenfahrten macht das Radfahren besonderen Spaß, stärkt das Sozialverhalten und den Teamgeist und schafft gesunde Bewegung für Kinder und Jugendliche. Die SuS können in die Planung der Ausflüge und Fahrten eingebunden werden. (Wo gibt es fahrradfreundliche Jugendherbergen? Welche Radwege sind besonders schön? etc.)

Aktionen und Wettbewerbe schaffen Bewusstsein fürs Radfahren und sind Teil einer nachhaltigen Mobilitätsbildung, bei der auch der Spaß nicht zu kurz kommt. Neben der Kampagne »FahrRad! Fürs Klima auf Tour« bietet der VCD noch viele weitere Mobilitätsbildungsangebote an – beginnend für die Kleinsten mit den jährlichen Aktionstagen »Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten« bis hin zu Angeboten für junge Menschen in Ausbildung und Studium. Mehr Informationen dazu finden Sie auf der VCD-Website unter: www.vcd.org/mobilitaetsbildung

Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Laufen Kinder schon morgens zu Fuß zur Schule oder zum Kindergarten, fördert dies ihre körperliche und geistige Entwicklung. Die Kinder lernen dabei, sich selbstständig und sicher im Verkehr zu bewegen. Jedoch wird insbesondere das Mobilitätsverhalten von jüngeren SuS stark durch Entscheidungen ihrer Eltern geprägt. In dem Schaffen von Anreizen für das Zu Fuß gehen zur Schule kommt Bildungseinrichtungen daher eine wichtige Schlüsselfunktion zu. Übung in realen Verkehrssituationen hilft SuS eine Kompetenz für das selbstständige Zu-Fuß-Gehen zur Schule zu entwickeln. Darüber hinaus ist es wichtig, Eltern einzubeziehen.

Die Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“, welche vom VCD in Kooperation mit dem Deutschen Kinderhilfswerk ausgerichtet werden, haben gezeigt, dass es sich bewährt anhand von Aktionen oder Projekten auf die aktuelle Lage aufmerksam zu machen und so die gesellschaftliche Debatte um das Thema sichere Schulwege im direkten Umfeld anzuregen. Beispiele für Anreize und Aktionen, die das Zu-Fuß-Gehen fördern, sind das Bilden von Laufgemeinschaften mit festen „Haltestellen“, die Reduzierung des Schulranzengewichts, die Teilnahme an Zu-Fuß-Geh-Wettbewerben und das Ausrichten von Aktionstagen oder -Wochen, die das Zu-Fuß-Gehen thematisieren.

Zu Fuß- zur Schule und zum Kindergarten

Die Mitmachaktion lädt Kindergärten und Grundschulen dazu ein, Aktionstage zu eigenständiger Mobilität durchzuführen. Dabei sind die Einrichtungen nicht auf sich alleine gestellt, denn das Deutsche Kinderhilfswerk und der VCD unterstützen unter anderem mit Aktionsideen und Materialien.

zu-fuss-zur-schule.de

Auf der Webseite befindet sich eine Sammlung von Aktionsideen - Bspw. ein Schulwegtagebuch oder "Das große Schulranzenwiegen".

Laufbus

Die gemeinsame Schulwegeplanung und Organisation eines Laufbusses, lehrt Kindern Selbstständigkeit, entlastet Eltern und fördert die Gemeinschaft und Zugehörigkeit in der Nachbarschaft.

vcd.org/Laufbus

Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement bietet sich als Instrument dafür an, die umweltschonende und gesunde Mobilität von SuS, Lehrenden und Schulmitarbeitenden zu fördern. Es zielt darauf ab, sowohl das schulische Umfeld als auch die Bildungseinrichtung selbst so zu gestalten, dass sie attraktiv für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende sind. Wiederkehrende Mobilitätserhebungen geben der Schule einen Überblick über das tatsächliche Mobilitätsverhalten der SuS und des Kollegiums und darüber, wie es sich über einen Zeitraum hinweg entwickelt.

In der Zusammenarbeit mit Kommunen können Schulwegkonzepte entworfen werden. Dazu werden alle Schulwege, die mit dem Rad, den Füßen oder dem Auto zurückgelegt werden, untersucht, um daraus einen Maßnahmen- und Aktionsplan für alle Verkehrsmittel zu erarbeiten, der zur sichereren und nachhaltigeren Mobilität der SuS und des Kollegiums führen kann.

Der VCD fordert:

- Förderung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, um die Nutzung des Umweltverbunds auf Schul- und Arbeitswegen zu erhöhen
- Infrastruktur unter Beteiligung aller planen, bereitstellen und anpassen
- Das Erstellen von Integrierten Schulmobilitätsplänen (Schulwegplan sowie Lehrpläne für Mobilitätsbildung) und die dafür notwendigen Beteiligungsverfahren sind, wo noch nicht umgesetzt, gesetzlich zu verankern. Der Integrierte Schulmobilitätsplan muss Teil des Schulwegkonzepts der Gemeinde sein.

Mobilitätserhebung

Vorlagen für eine Mobilitätserhebung für Primar- und Sekundarstufe senden wir Ihnen gerne auf Anfrage zu.

Schulmobilitätsplan/Schulwegkonzept

Schulmobilitätspläne: Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat 2017 einen nützlichen Leitfaden für Schulmobilitätspläne erstellt:

www.bast.de/Leitfaden

Ein gutes Beispiel ist der Schulwegplaner aus Baden-Württemberg.

schulwegplaner-bw.de

Gehör verschaffen

Eltern-Demonstrationen und Schulfeste sind tolle wirksame Methoden um Anliegen Reichweite zu verleihen. Wir haben ein paar Tipps zusammengestellt.

zu-fuss-zur-schule.de/demonstrationen

Finanzierung

Einige Maßnahmen wie Fahrradabstellanlagen werden in einigen Bundesländern gefördert. Einen Überblick über aktuelle Fördermöglichkeiten bietet die Förderdatenbank des BMWi:

foerderdatenbank.de

Crowdfunding kann eine Starthilfe darstellen. Dabei geht es nicht nur um das Geld, sondern auch um Aufmerksamkeit für das Thema und darum eine Community aufzubauen, die das Anliegen unterstützt.

diy.vcd.org/crowdfunding



©VCD/Andreas Link

Nächste Schritte

Vielen Dank für die Teilnahme Ihrer Schule an dem Vor-Ort-Mobilitätscheck. Mit der Standortanalyse ist der erste Schritt zu mehr Fuß- und Fahrradfreundlichkeit vor und an der Schule bereits getan.

Ziel der Auswertung ist nicht, Schulen unter Druck zu setzen. Vielmehr skizziert sie, welche Möglichkeiten es gibt, Schulen und ihr unmittelbares Umfeld fuß- und fahrradfreundlicher zu gestalten. Sollte der Vor-Ort-Mobilitätscheck Verbesserungsbedarfe offenlegen und das Interesse bestehen, daran zu arbeiten, ist es zu empfehlen, sich unmittelbar auf eine realistische Maßnahme zu konzentrieren. Dabei sollten alle in dem Fall betroffenen Parteien (Schulleitung, Kollegium, SV, Elternvertretung, Behörden etc.) ins Boot geholt werden.

Einige der beschriebenen Maßnahmen erfordern keinen großen zeitlichen und finanziellen Aufwand. Andere Maßnahmen gelingen hingegen durch die beständige Zusammenarbeit eines engagierten Teams. In jedem Fall birgt jede Maßnahme das Potenzial, Kinder und Jugendliche darin zu bestärken, aktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad mobil zu sein. Das hat Vorteile für die Kinder und Jugendlichen selbst und für andere. Dazu gehören eine bessere Gesundheit, Konzentrationsfähigkeit und mehr soziale Kontakte, als auch die Vermeidung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

So unterstützen wir Sie weiter:

- Informationen zu den Empfehlungen in dieser Broschüre
- Vorlage für eine lokale Pressemitteilung, einen Beitrag auf der Schulwebseite oder in den sozialen Medien
- Aktions- und Informationsmaterial für eine geplante Mobilitätsaktion vor Ort
- Veröffentlichung oder Vernetzung über unsere Online-Sammlung guter Beispiele der erfolgreichen Förderung von aktiver Mobilität an Schulen

Schreiben Sie uns eine E-Mail an schulmobilitaet@vcd.org.

Sollten Sie Fragen rund um umwelt- und sozialverträgliche Mobilität vor Ort - Fuß-, Rad- und Bahnverkehr, der ÖPNV sowie neue Konzepte, wie zum Beispiel Carsharing und Elektromobilität - haben, vermitteln wir Sie gerne an unsere lokale Gliederung: info@vcd-koeln.de

Kontakt:

URL: www.vcd.org/fuss-und-fahradfreundliche-schule
E-Mail: schulmobilitaet@vcd.org

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Bundesgeschäftsstelle
Wallstraße 58
10179 Berlin

Dieses Projekt wird gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.