

Statistik
Stadtforschung



7/2017



Schulwegmobilität in Erlangen

Stadt Erlangen
Statistik und Stadtforschung
91051 Erlangen



(09131) - 86 2563



statistik@stadt.erlangen.de



www.erlangen.de/statistik

1. Einleitung

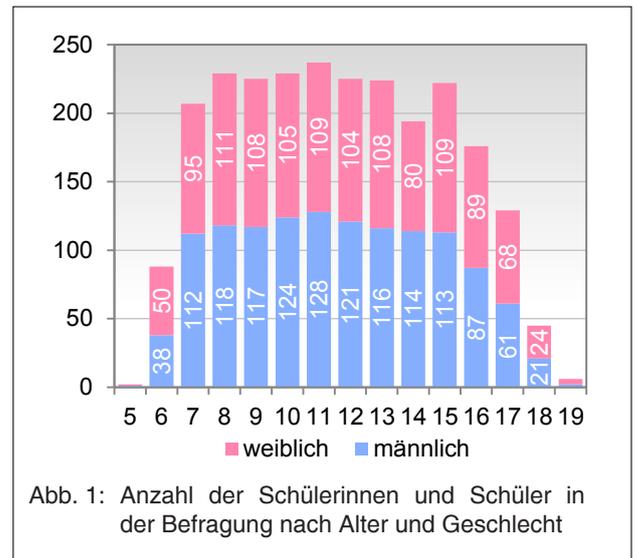
Wie kommen die Kinder in die Schule? Welches Verkehrsmittel nutzen sie und warum? Wo gibt es Gefahrenstellen und Verbesserungsbedarf auf den Schulwegen? Dies waren die zentralen Fragestellungen der Schulwegbefragung, die im Juni und Juli 2016 durchgeführt wurde.

Hintergrund der Umfrage bilden die Bestrebungen der Stadt Erlangen, die umweltschonende und autofreie Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern und die Verkehrssicherheit auf den Schulwegen dauerhaft zu gewährleisten. Hierzu sollen insbesondere Modellprojekte an ausgewählten Schulen durchgeführt werden.

Ziel der Befragung ist es, hierfür eine verlässliche Datenbasis zu schaffen, die es ermöglicht, umfassende und repräsentative Aussagen zum Verkehrsverhalten aller Erlanger Schülerinnen und Schüler auf ihren Schulwegen zu treffen. Neben der Darstellung der Gesamtsituation geht es auch darum, mögliche Schulen zu identifizieren, die sich für die Durchführung von Modellprojekten anbieten.

Darüber hinaus soll die Umfrage Gefahrenstellen und Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen, um die Sicherheit und Qualität der Schulwege zu verbessern. Da sich der vorliegende Bericht auf die Verkehrsmittelwahl und deren Gründe konzentriert, werden die zahlreichen Anmerkungen, Kritikpunkte und Hinweise in der Darstellung weitgehend ausgespart. Sie werden an die zuständigen Dienststellen weitergegeben und im alltäglichen Verwaltungsvollzug bearbeitet.

Die Zielgruppe der Befragung waren Erlanger Haushalte mit mindestens einem Kind im Alter von sechs bis siebzehn Jahren (Geburtsdatum 01.10.1998 bis 30.09.2009; 1. bis 11. Klasse). Dies traf zum Zeitpunkt der Erhebung auf 6.836 Haushalte zu. Hiervon wurden 3.000 zufällig ausgewählt und angeschrieben. Insgesamt gab es Rückmeldungen von 1.679 Haushalten. Dies entspricht einem Rücklauf von



55,9 Prozent. Die Umfrage wurde Ende des Schuljahres 2015/2016 im Juni und Juli durchgeführt.

Von jedem Haushalt konnte der Fragebogen für mehrere Kinder ausgefüllt werden, so dass Daten für insgesamt 2.497 Erlanger Schülerinnen und Schüler an Erlanger Schulen vorliegen. Berücksichtigt wurden 15 Grundschulen, drei Mittelschulen, zwei Realschulen, sieben Gymnasien (inklusive dem Emil-von-Behring-Gymnasium in Spardorf), drei Privatschulen (Franconian International School, Freie Waldorfschule Erlangen und Montessori-Schule Erlangen) sowie die Wirtschaftsschule, das Sonderpädagogisches Förderzentrum Erlangen (mit zwei Teilstandorten) und die Georg-Zahn-Schule (siehe Karte auf der Umschlagrückseite).

Einen Überblick über die Verteilung der Kinder und Jugendlichen nach Alter und Geschlecht zeigt Abbildung 1. Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Schulart ist in Abbildung 2 dargestellt. Der jeweils linke Balken zeigt dabei die Summe aller Schülerinnen und Schüler der Schulart, der mittlere die Anzahl der Erlanger Schulkinder und der rechte Balken die Zahl der Erlanger Kinder und Jugendlichen,

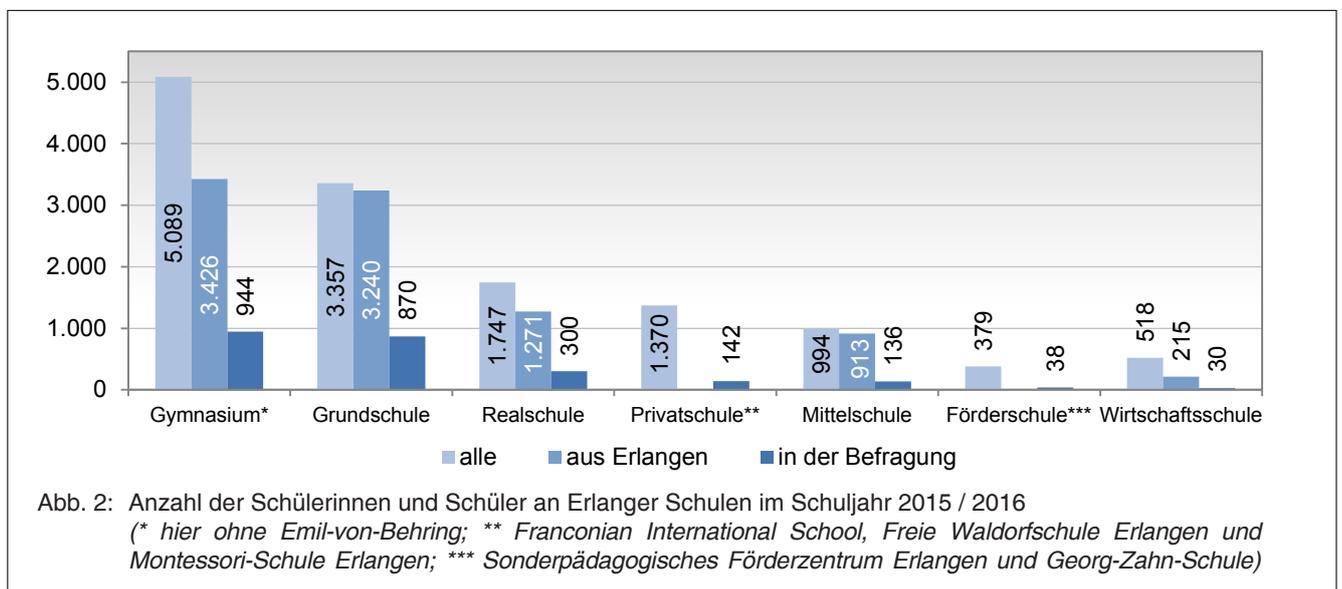
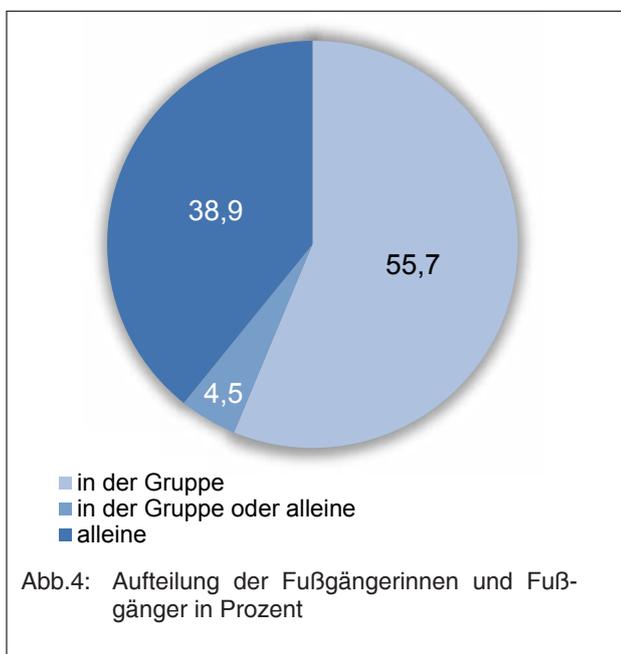
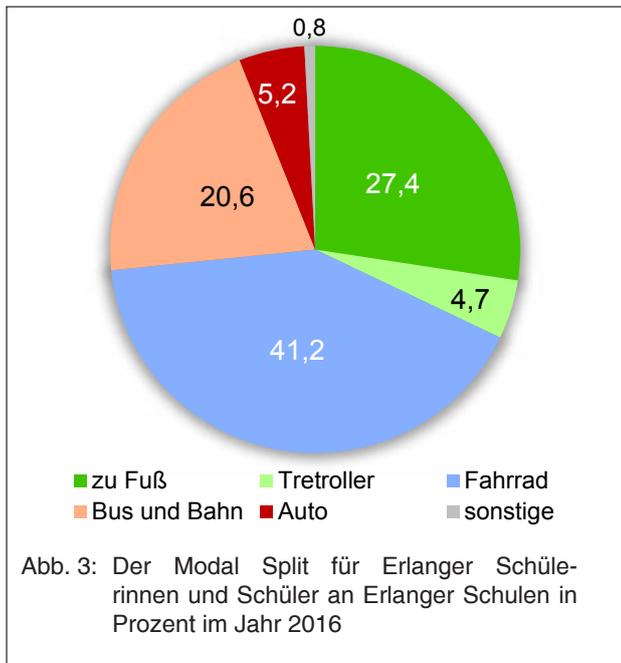


Abb. 2: Anzahl der Schülerinnen und Schüler an Erlanger Schulen im Schuljahr 2015 / 2016 (* hier ohne Emil-von-Behring; ** Franconian International School, Freie Waldorfschule Erlangen und Montessori-Schule Erlangen; *** Sonderpädagogisches Förderzentrum Erlangen und Georg-Zahn-Schule)



für die auf Basis der Befragung Daten vorliegen. Da an Erlanger Schulen auch auswärtige Schülerinnen und Schüler unterrichtet werden, sind die Daten nur für Erlanger Kinder und Jugendliche repräsentativ.

Der Fragebogen wurde kompakt und einfach gestaltet. Dies hat die Antwortbereitschaft begünstigt. Der hohe Rücklauf von 55,9 Prozent spiegelt das wider. Die zentrale Frage für die vorliegende Analyse war: „Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind normalerweise morgens zur Schule?“. Zugleich bringt diese Gestaltung aber auch Einschränkungen in der Interpretation mit sich. Zum einen deckt das normalerweise gewählte Verkehrsmittel nicht die gelegentliche Nutzung anderer Verkehrsmittel ab. Zum anderen unterscheiden sich die bei Hin- und Rückweg genutzten Verkehrsmittel in einzelnen Fällen. Trotzdem bietet diese Fragestellung einen guten Überblick der für die Schulwege genutzten Verkehrsmittel.

2. Ergebnisse im Überblick

Eines der zentralen Ergebnisse ist der sogenannte Modal Split. Unter dem Modal Split versteht man die Verteilung der für die einzelnen Verkehrswege genutzten Verkehrsmittel. Im vorliegenden Fall heißt das: Wie hoch ist der Anteil der für den Schulweg genutzten Verkehrsmittel?

Der Modal Split für alle Erlanger Kinder und Jugendlichen an Erlanger Schulen ist in Abbildung 3 zu sehen (zur Übersicht der Erlanger Schulen sei nochmals auf die Karte auf der Umschlagrückseite verwiesen). Die meisten Schülerinnen und Schüler nutzen in Erlangen das Fahrrad (41,2 Prozent) für ihren Schulweg.

Das zweitwichtigste „Verkehrsmittel“ sind die Füße (zu Fuß: 27,4 Prozent). Hierbei kann man noch unterscheiden, ob die Schulkinder normalerweise „in der Gruppe“ oder „alleine“ unterwegs sind (siehe Abbildung 4).

Die Nutzung von „Bus und Bahn“ (20,6 Prozent) liegt auf Platz drei. Zu dieser Kategorie werden hier auch öffentliche und private Schulbusse und im Falle der Sonderpädagogischen Förderzentren die Fahrdienste gezählt.

Bei „sonstige“ wurden meist keine weiteren Angaben zur Art des genutzten Verkehrsmittels gemacht. Zum Teil handelt es sich dabei um Grundschulkinder ohne „Fahrradführerschein“, die das Fahrrad in Begleitung von Erwachsenen nutzen.

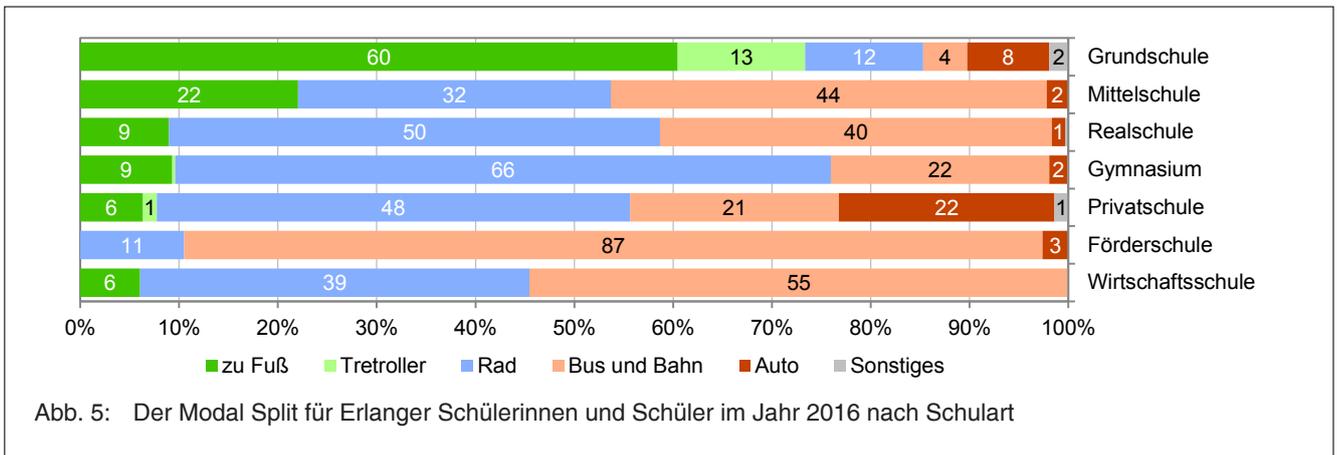
Der Anteil der Erlanger Schülerinnen und Schüler, die morgens normalerweise mit dem Auto zur Schule gebracht werden, fällt mit 5,2 Prozent überraschend gering aus. Für die Interpretation sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass zum einen der späte Zeitpunkt im Schuljahr einen Einfluss auf das normalerweise verwendete Verkehrsmittel haben kann. Und zum anderen ist eine gelegentliche Nutzung des Autos beispielsweise bei schlechtem Wetter nicht erfasst.

Selbstverständlich hängt die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel vom Alter der Kinder und Jugendlichen und der Länge des Schulwegs ab, der nach der Schulart variiert. Abbildung 5 zeigt daher den Modal Split für die einzelnen Schularten.

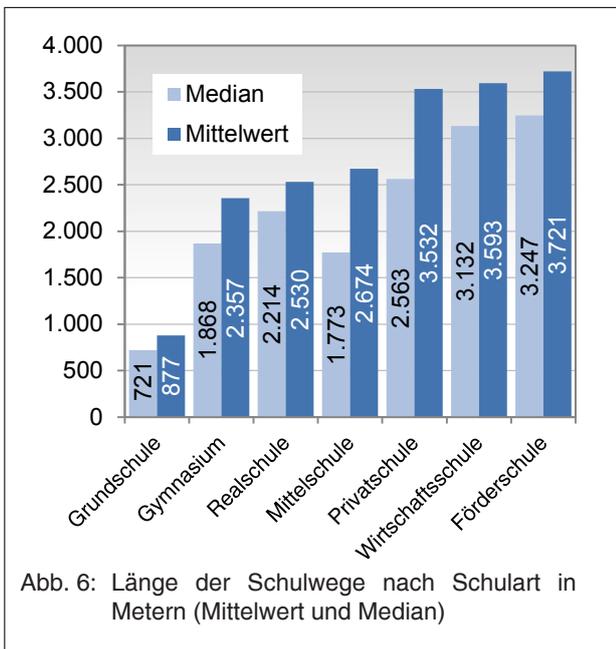
Franconian International School (FIS), Freie Waldorfschule und die Montessori-Schule werden in der Kategorie Privatschulen zusammengefasst. In diesen Schulen werden auch Kinder der ersten bis vierten Jahrgangsstufe unterrichtet.

Zu den Förderschulen zählen das Sonderpädagogische Förderzentrum Erlangen mit dem Teilzentrum 1 (SFZ 1) in der Liegnitzer Straße und dem Teilzentrum 2 (Jean-Paul-Schule) in der Stintzingstraße sowie die Georg Zahn Schule.

Abbildung 6 zeigt die Länge der Schulwege nach Schulart. Die linke Säule stellt jeweils den Median dar. Die Hälfte der Schülerinnen und Schüler hat einen Schulweg, der kürzer als dieser Wert



ist. Die durchschnittliche Entfernung zur Schule ist auf der rechten Säule abgebildet. Gemessen wurde hierbei nicht der tatsächliche Schulweg. Die dargestellten Werte bilden sich aus dem Mittelwert der Luftlinie und der rechtwinklig gemessenen Entfernung (Cityblock-Metrik). Für eine Orientierung sind die Werte allerdings ausreichend. Besonders bei den Privatschulen und der Wirtschaftsschule ergibt sich eine hohe mittlere Entfernung. Der große Unterschied bei den Mittelschulen zwischen Mittelwert und Median erklärt sich durch die langen Schulwege zur Ernst-Penzoldt-Mittelschule.

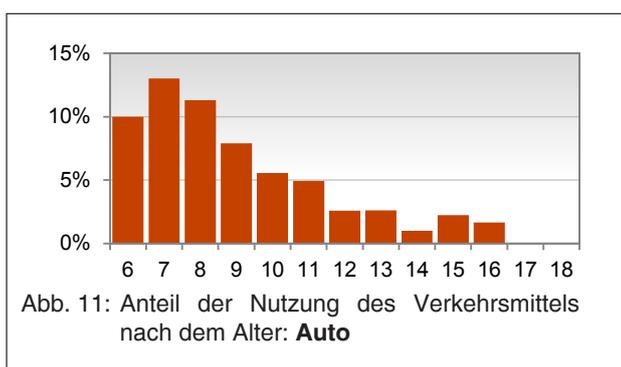
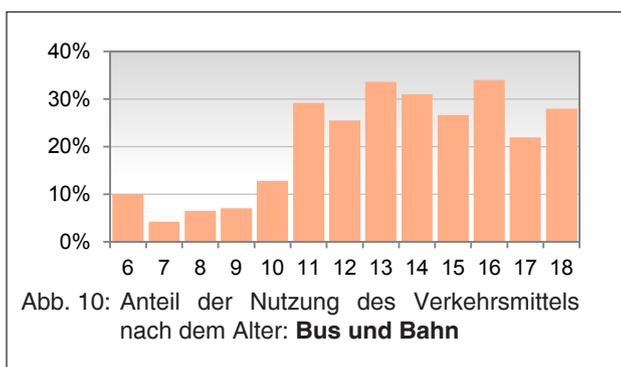
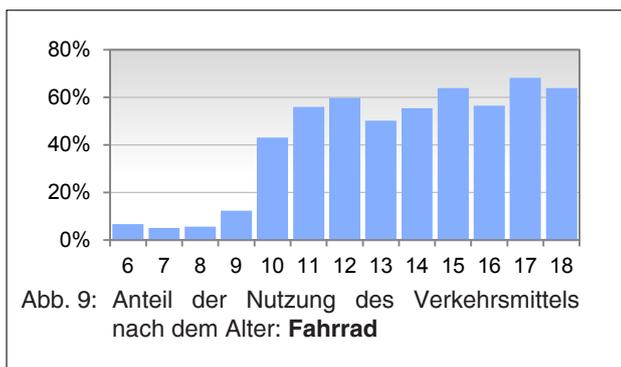
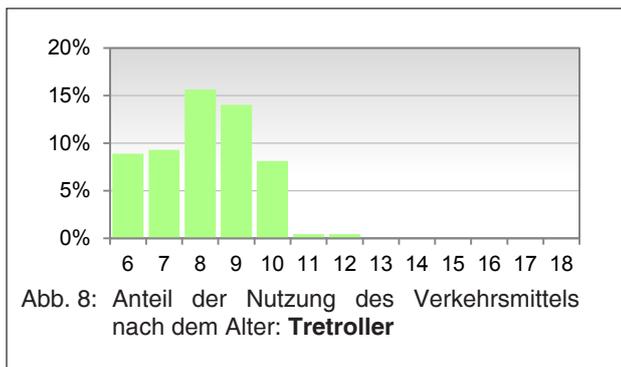
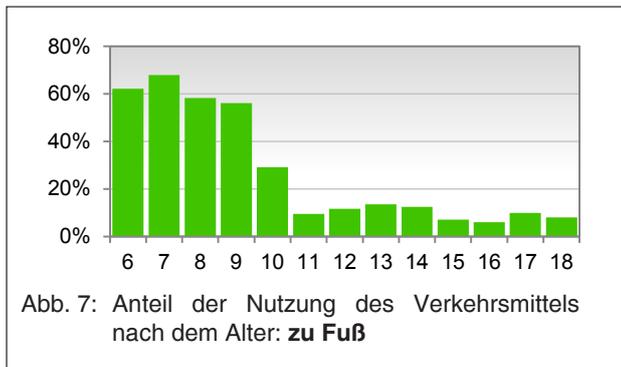


Erwartungsgemäß finden sich die kürzesten Schulwege bei den Grundschulen. So bewältigt die Mehrheit der Grundschulkinder (60,5 Prozent) ihren Schulweg auch zu Fuß. Hier spielt im Gegensatz zu den anderen Schularten auch der Tretroller mit dreizehn Prozent eine Rolle. Der Anteil von 12,0 Prozent an Rad fahrenden Schülerinnen und Schülern ist dem Zeitpunkt der Befragung geschuldet. Zu Ende des Schuljahres nach den Pfingstferien haben die Kinder der vierten Klassen bereits ihre

Fahrradprüfung absolviert und nutzen daher zumindest zum Teil das Fahrrad für ihren Schulweg. Mit 22,1 Prozent findet sich auch bei den Mittelschulen ein markanter Anteil an Schülerinnen und Schülern, die ihren Schulweg zu Fuß zurücklegen. Ansonsten zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den Realschulen und den Gymnasien: Die beiden wichtigsten Verkehrsmittel sind das Fahrrad und der Bus. Im Falle der Mittelschule rührt der hohe Anteil der Busnutzung hauptsächlich von den besonders langen Schulwegen zur Ernst-Penzoldt-Mittelschule in Spardorf (Anteil Bus 70,0 Prozent, vgl. Anhang S. 19). Für die anderen beiden Mittelschulen ist wie bei Realschulen und Gymnasien das Fahrrad das wichtigste Verkehrsmittel. Den Spitzenwert erzielen die Gymnasien mit einem Anteil an Radfahrerinnen und Radfahrern von zwei Dritteln (66,4 Prozent). Aber auch bei den Gymnasien nimmt die Busnutzung mit der steigenden Weglänge zu. So liegt der Busanteil beim Christian-Ernst-Gymnasium mit im Vergleich zu den anderen Gymnasien langen Schulwegen (im Durchschnitt mehr als drei Kilometer) bei 43,5 Prozent (vgl. Anhang S. 22). Der Autoverkehr spielt bei den drei genannten Schularten und der Wirtschaftsschule keine bedeutende Rolle.

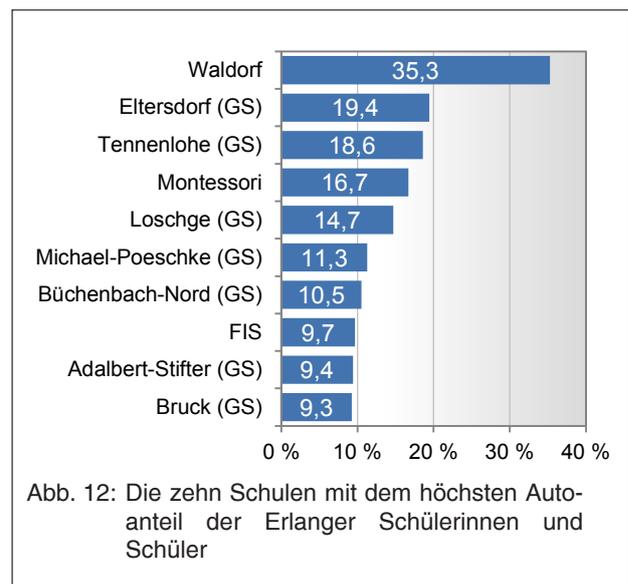
Dies ist bei den Privatschulen anders. Hier liegt der Anteil der Erlanger Schülerinnen und Schüler, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden bei 21,8 Prozent. Dies betrifft insbesondere die Freie Waldorf Schule Erlangen mit einem Autoanteil von 35,3 Prozent (vgl. Anhang S. 21). Die Schülerinnen und Schüler dieser Schule haben im Durchschnitt mit mehr als 3,5 Kilometer sehr lange Schulwege zu bewältigen. Der im Vergleich zu anderen Schulen geringere Busanteil lässt sich vermutlich zum Teil auch durch die fehlende Kostenfreiheit des Schulweges erklären.

Im Falle des Sonderpädagogischen Förderzentrum und der Georg-Zahn-Schule weicht der Modal Split deutlich von den anderen Schularten ab. Die Schülerinnen und Schüler werden zum Großteil mit Fahrdiensten in die Schule gebracht. Diese wurden in der Auswertung in der Rubrik „Bus und Bahn“ miterfasst.



Neben der Darstellung des Modal Splits für die Schularten in Abbildung 5 zeigen die Abbildungen 7 bis 11 die verwendeten Verkehrsmittel in Abhängigkeit vom Alter. Aus Gründen der Übersicht werden die Verkehrsmittel jeweils einzeln dargestellt. Für jede Altersstufe ist der prozentuale Anteil des genutzten Verkehrsmittels abgebildet. Bei den Sechsjährigen benutzen beispielsweise 62,2 Prozent die „eigenen Füße“ als Verkehrsmittel (Abb. 7). Daneben kommen 8,9 Prozent der Sechsjährigen mit dem Tretroller in die Schule (Abb. 8).

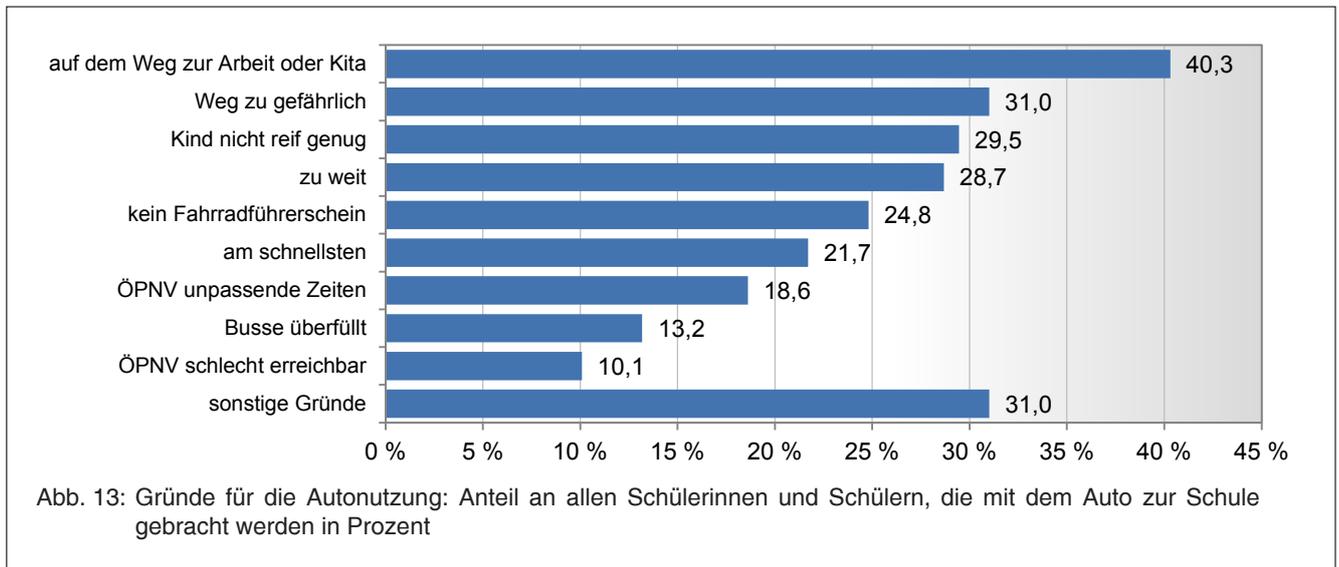
Wie bei der Darstellung zu den Schularten zeigt sich auch hier: Die jüngeren Kinder gehen zu Fuß oder verwenden den Tretroller. Die älteren Schülerinnen und Schüler verwenden bevorzugt das Fahrrad oder alternativ den Bus. Der Autoanteil ist vor allem bei den Kindern im Grundschulalter größer.



Es ist daher nicht überraschend, dass sich unter den zehn Schulen mit dem höchsten Anteil an Schülerinnen und Schülern, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden neben den drei Privatschulen ausschließlich Grundschulen wiederfinden (siehe Abbildung 12). Den Spitzenreiter bildet die Freie Waldorfschule Erlangen mit 35,3 Prozent. Bei den Grundschulen liegen Eltersdorf und Tennenlohe vorne, gefolgt von der Loschgeschule. Eine genauere Betrachtung der Grundschulen findet sich im dritten Abschnitt.

Die Darstellungen haben bisher gezeigt, dass der Anteil der Erlanger Kinder und Jugendlichen, die mit dem Auto in die Schule gebracht werden, mit 5,2 Prozent relativ gering ausfällt. Bei den Grundschulen (8,3 Prozent) und den drei Privatschulen (21,8 Prozent) fällt er allerdings deutlich höher aus.

Was sind aber die Gründe für die Nutzung des Autos? Einen Einblick bietet Abbildung 13. Zugrunde liegt die Frage: *Warum nutzt Ihr Kind kein anderes Verkehrsmittel oder geht zu Fuß?* Eine Reihe von Antwortmöglichkeiten war dabei vorgegeben. Zudem waren Mehrfachnennungen



möglich. Die Darstellung bezieht sich auf die 5,2 Prozent aller Erlanger Schülerinnen und Schüler, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Gezeigt wird jeweils der Anteil der „Autokinder“, bei denen die Erziehungsberechtigten die jeweilige Antwort gewählt haben.

Am häufigsten wurde die Begründung, dass die Schule auf dem Weg zur Arbeit oder der Kindertagesstätte (Geschwisterkind) liegt (40,3 Prozent), genannt.

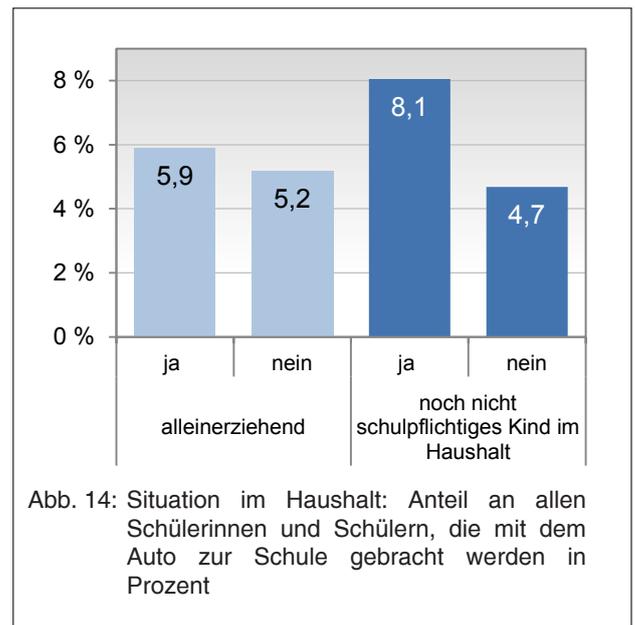
Daneben spielt die Sicherheit eine Rolle, weil entweder der Schulweg als zu gefährlich betrachtet wird (31,5 Prozent) oder weil das Schulkind noch nicht reif genug für den jeweiligen Schulweg eingestuft wird. Dies trifft bei 29,5 Prozent der Schülerinnen und Schüler, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, zu.

Dass die Länge des Weges einen Einfluss auf die Wahl des Autos als Verkehrsmittel hat („zu weit“: 28,7 Prozent) wurde insbesondere bei den Privatschulen deutlich. Dies wird aber auch bei den öffentlichen Grundschulen vorgebracht.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und die Schulbusse werden weniger häufig genannt. Neben den drei vorgegebenen Antwortmöglichkeiten („unpassende Zeiten“, „Busse überfüllt“ und „schlecht erreichbar“) finden sich auch bei den sonstigen Gründen (hier waren Freitextangaben möglich) Nennungen aus diesem Bereich. Bei 5,4 Prozent der Kinder und Jugendlichen wird die fehlende Kostenfreiheit des Schulweges als Grund für die Nutzung des Autos angegeben. Insgesamt entfällt die Hälfte der sonstigen Anmerkungen auf den ÖPNV. Einen kleineren Teil machten Bemerkungen zur Sicherheit aus. Der Rest der sonstigen Begründungen entfiel auf individuelle Angaben.

Mit den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten hat sich eine Vielzahl an Kombinationen der einzelnen Beweggründe für die Nutzung des Autos ergeben. Lediglich bei 26 Prozent der Schülerinnen und Schüler wurde nur eine Antwort gewählt.

Zwei weitere Aspekte zeigt Abbildung 14. Dargestellt wird jeweils der Anteil der Schülerinnen und Schüler, die mit dem Auto in die Schule gebracht werden in Abhängigkeit von der Situation im Haushalt. Bei Alleinerziehenden-Haushalten liegt der Anteil nur geringfügig über dem bei Paarhaushalten. Anders sieht es bei Haushalten aus, in denen noch nicht schulpflichtige Geschwisterkinder leben. Dort liegt der Anteil der



Schulkinder, die mit dem Auto zur Schule gefahren werden, bei 8,1 Prozent. Für Schülerinnen und Schüler ohne noch nicht schulpflichtige Geschwisterkinder im Haushalt liegt er hingegen nur bei 4,7 Prozent. Dieser Aspekt korrespondiert mit „die Schule liegt auf dem Weg zur Arbeit oder Kindertagesstätte“ als wichtigster Beweggrund für die Autonutzung.

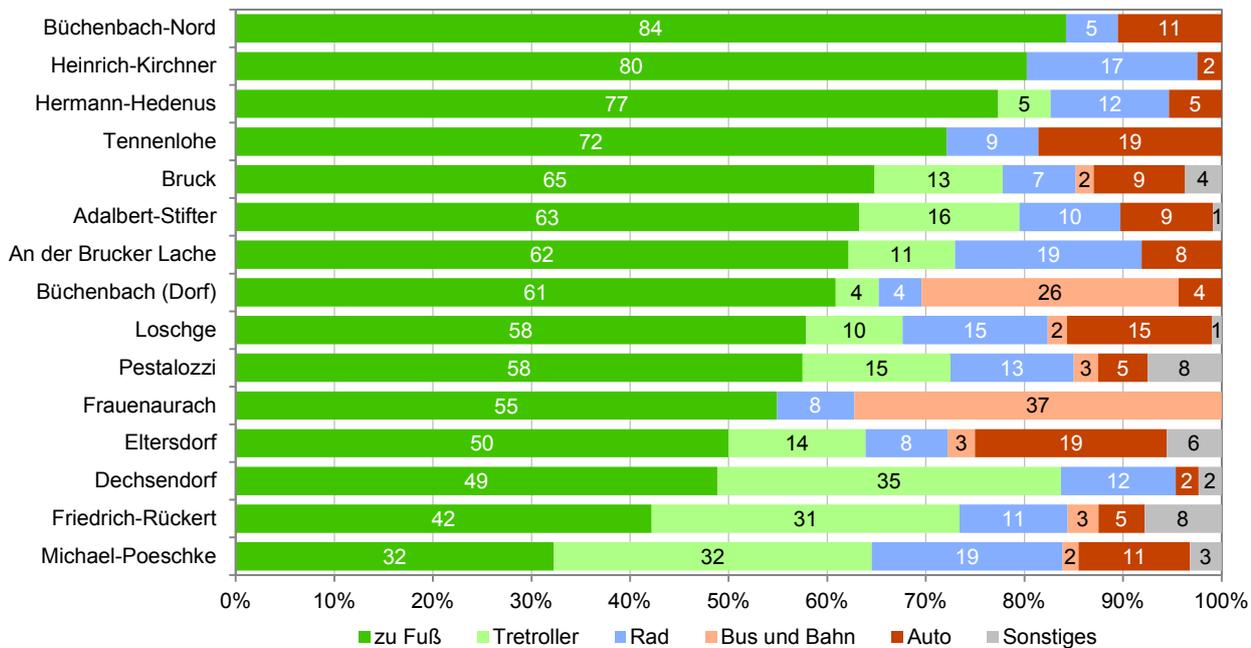


Abb. 15: Der Modal Split für Erlanger Schülerinnen und Schüler im Jahr 2016 nach den einzelnen Grundschulen

3. Ergebnisse nach Schulen im Detail

Bereits die Darstellung des Modal Splits nach Schularten hat gezeigt, dass der Anteil der genutzten Verkehrsmittel stark variiert. Dies trifft natürlich auch bei einer Unterscheidung nach den einzelnen Schulen zu. Daher beinhaltet der Bericht ebenso Daten zu den verschiedenen Erlanger Schulen. Diese finden sich zum Großteil im Anhang (S. 13-23). Hinweise zum Verständnis der Abbildungen finden sich auf Seite 13. Lediglich die Grundschulen werden hier vertieft beleuchtet.

Der Blick richtet sich daher nun auf die Grundschulen im Detail. Wie auch bei der Darstellung zum Modal Split für die Schularten, zeigen sich Unterschiede zwischen den einzelnen Grundschulen bei der Verwendung der Verkehrsmittel. Der Modal Split nach Schule ist in Abbildung 15 dargestellt.

Das wichtigste „Verkehrsmittel“ sind bei allen Grundschulen die eigenen Füße – allerdings nicht immer im gleichen Maß. Der Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger ist mit 84,2 Prozent an der Mönauerschule (Büchenbach-Nord) am höchsten. Hierbei

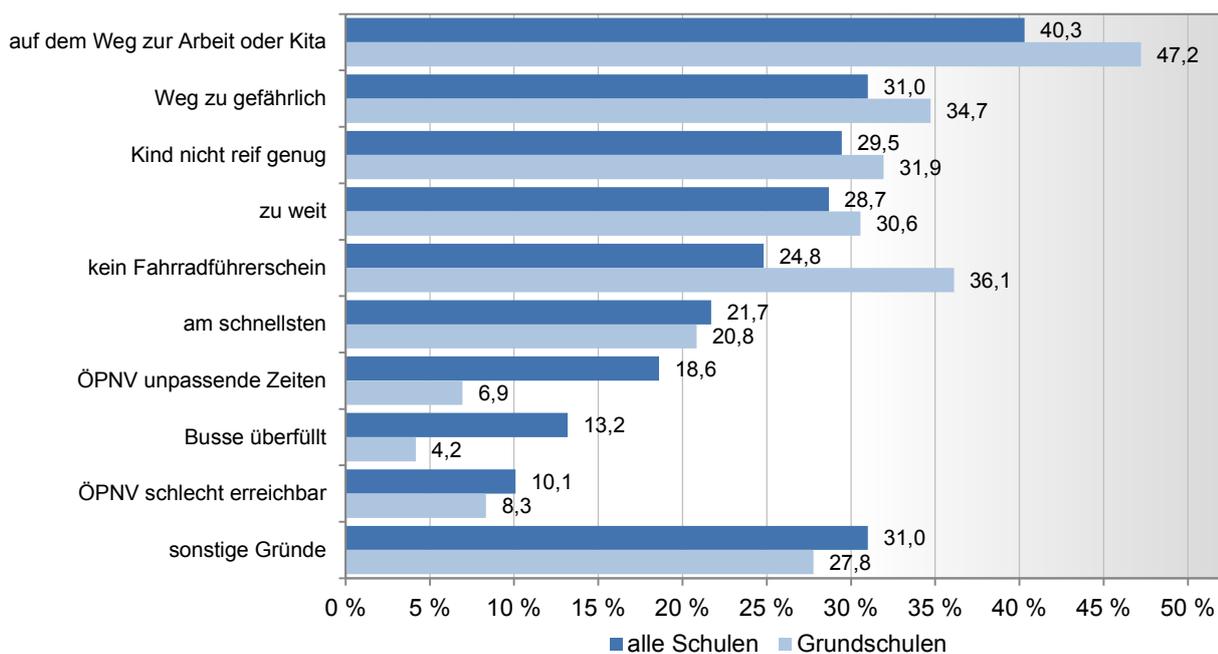


Abb. 16: Gründe für die Autonutzung: Anteil an allen Schülerinnen und Schüler, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden in Prozent für Grundschulen und alle Schulen

handelt es sich aber auch um einen sehr kompakten Schulsprengel mit kurzen Wegen. Die geringste Bedeutung hat der Schulweg zu Fuß an der Michael-Poeschke-Schule (32,3 Prozent). Dort werden aber zugleich das Fahrrad und der Treroller häufig verwendet. Dieses Bild zeigt sich ebenso bei der Friedrich-Rückert-Schule und der Grundschule Dechsendorf. Letztere ist bei den Treroller-Nutzern Spitzenreiter (34,9 Prozent). Hier werden die Schülerinnen und Schüler allerdings auch extra in der Schule auf die Verwendung vorbereitet. Der hohe Radanteil zu Ende des Schuljahres an einzelnen Schulen zeigt aber auch, dass der dargestellte Modal Split nicht für das gesamte Jahr repräsentativ ist.

Die Nutzung von „Bus und Bahn“ spielt bei den Grundschulen kaum eine Rolle – mit zwei markanten Ausnahmen: Büchenbach Dorf (26,1 Prozent) und Frauenaurach (37,3 Prozent). Dies ist dem Zuschnitt der beiden Schulsprengel geschuldet. Ein Teil der Schülerinnen und Schüler aus den Vororten (Steadach, Häusling und Kosbach bzw. Hüttendorf, Kriegenbrunn und Neuses; vergleiche Karte auf der Umschlagrückseite) nutzt regelmäßig den Bus für den Schulweg.

Deutliche Unterschiede zwischen den Schulen zeigen sich auch bei dem Anteil der Schulkinder, die mit dem Auto in die Schule gebracht werden. An der Spitze liegen Eltersdorf (19,4 Prozent) und Tennenlohe (18,6 Prozent), gefolgt von der Loschgeschule (14,7 Prozent), der Michael-Poeschke-Schule (11,3 Prozent), Büchenbach-Nord (10,5 Prozent) und der Adalbert-Stifter-Schule (9,4 Prozent). Es wird deutlich, dass einzelne Schulen deutlich sowohl über dem Autoanteil bezogen auf alle Erlanger Schülerinnen und Schüler (5,2 Prozent) als auch über dem der Grundschulen insgesamt (8,3 Prozent) liegen.

Warum die Grundschulkinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden, zeigt Abbildung 16. Zum Vergleich sind die Werte für alle Erlanger Schulen mit angegeben.

Auch bei den Grundschulen überwiegt die Begründung, dass sich die Schule auf dem Weg zur Arbeit oder der Kindertagesstätte befindet (47,2 Prozent). Dieser Wert liegt deutlich über dem für alle Schülerinnen und Schüler, die mit dem Auto zur Schule kommen. Häufiger werden auch die Gefährlichkeit des Schulweges und die mangelnde Reife des Kindes als Begründung angeführt.

Aufgrund der geringen Fallzahlen sind Aussagen auf Ebene der einzelnen Grundschulen nur beschränkt möglich. Bei einigen Schulen kann aber zumindest eine Tendenz für die Beweggründe der Autonutzung aufgezeigt werden. Abbildung 17 stellt die Ergebnisse für ausgewählte Grundschulen dar. Abgebildet sind die Begründungen, deren Anteil über dem Wert für alle Grundschulen liegt.

Die Gefährlichkeit des Schulweges ist in Tennenlohe und Eltersdorf der Hauptgrund. Bei der Adal-

bert-Stifter-Schule, der Loschgeschule und der Michael-Poeschke-Schule steht die Verknüpfung des Schulwegs mit dem Weg zur Arbeit oder zur Kita im Vordergrund. Bei der Michael-Poeschke-Schule wird auch überdurchschnittlich häufig die mangelnde Reife des Kindes für den jeweiligen Schulweg genannt – ebenso bei der Loschgeschule. Im Falle der Adalbert-Stifter-Schule spielt zudem der zu weite Schulweg bei der Entscheidung für die Autonutzung eine Rolle.

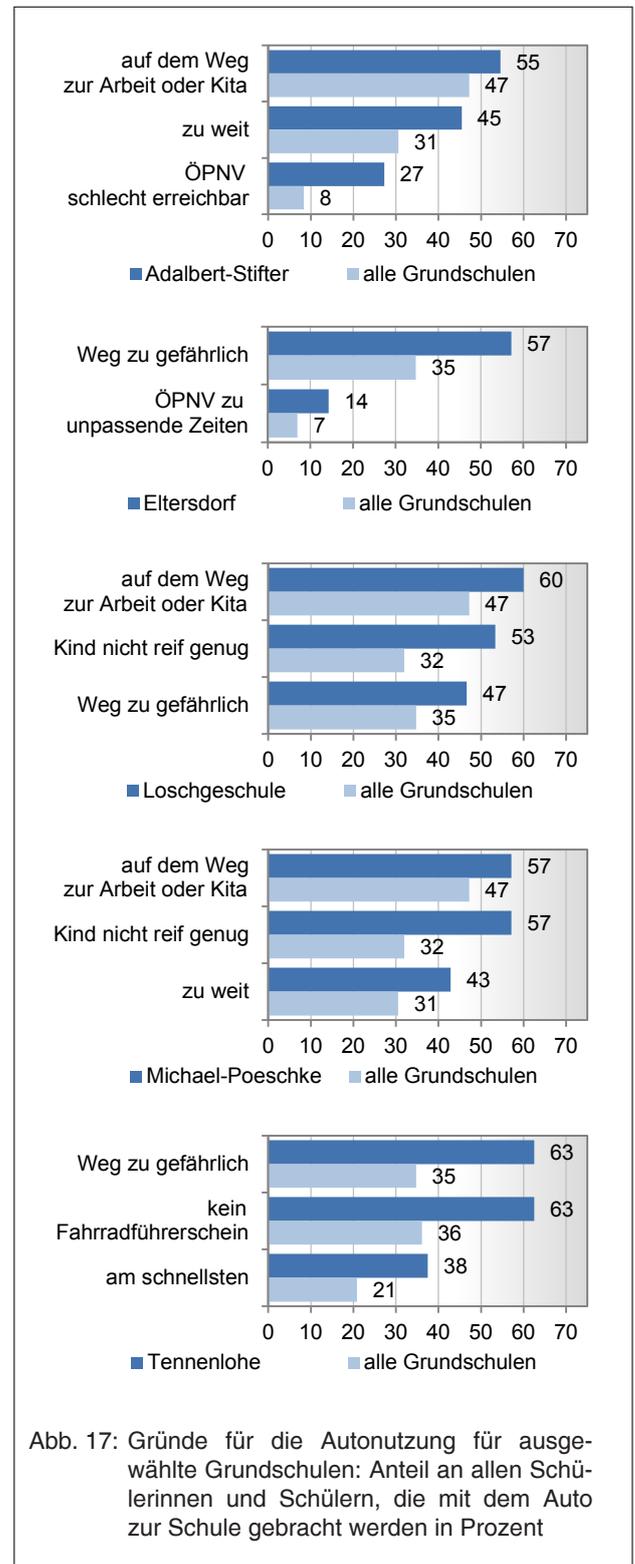
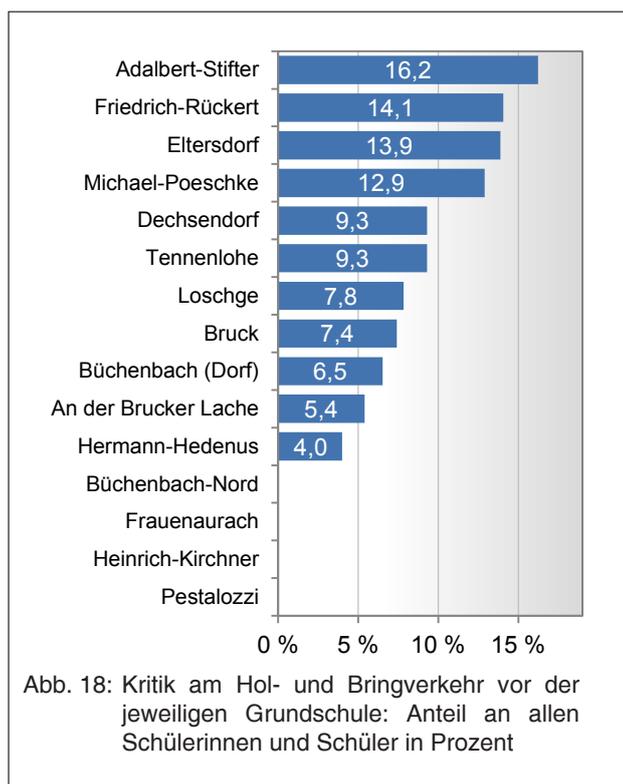


Abb. 17: Gründe für die Autonutzung für ausgewählte Grundschulen: Anteil an allen Schülerinnen und Schülern, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden in Prozent

Bei der Beurteilung des Autoverkehrs durch die Eltern vor den Schulen spielt natürlich nicht nur der Anteil der Schülerinnen und Schüler, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, eine Rolle. Entscheidend sind auch die Anzahl der Schulkinder an der Schule und die räumliche und verkehrliche Gestaltung vor der Schule.

So sind die Adalbert-Stifter-Schule (ASS) und die Loschgeschule (324 Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2015/2016) die beiden größten Erlanger Grundschulen (vgl. Anhang S. 14-18). Entsprechend höher fällt auch das Aufkommen durch den Hol- und Bringverkehr aus. Im Falle der ASS kommen zu den 365 Erlanger Schulkindern auch noch 105 Buckenhofer Schülerinnen und Schüler. Diese sind in der Befragung nicht erfasst. Zugleich haben sie tendenziell längere Schulwege zur Schule. Auf der anderen Seite zählen die Grundschulen Tennenlohe und Eltersdorf zu den kleinsten Erlanger Schulen. Die Verkehrssicherheit vor den Schulen wird aber auch durch enge Straßenverhältnisse und andere Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt, wie beispielsweise vor der Loschgeschule.



Im Rahmen der Umfrage wurden auch diese und andere Gefahrenstellen erfragt. Abschließend zeigt Abbildung 18 einen Aspekt der frei formulierten Anmerkungen: die Kritik am Hol- und Bringverkehr durch andere Eltern. Dargestellt ist der Anteil der Schülerinnen und Schüler der jeweiligen Schule bei dem die Erziehungsberechtigten explizit die „Elterntaxi“ vor der Schule kritisiert haben. Am häufigsten ist dies bei der Adalbert-Stifter-Schule geschehen (16,2 Prozent), danach folgen

die Friedrich-Rückert-Schule, die Grundschule Eltersdorf und mit 12,9 Prozent die Michael-Poeschke-Schule. Im Fall der Loschgeschule liegt der Anteil mit 7,8 Prozent vergleichsweise niedrig. Allerdings wird dort häufig der Verkehr allgemein vor der Schule (ohne den Hol- und Bringverkehr explizit zu erwähnen) genannt. Derartige Anmerkungen gab es regelmäßig auch bei der Adalbert-Stifter-Schule.

4. Fazit und Handlungsempfehlungen

Was hat die Befragung gebracht? Eine solide Einschätzung, welche Verkehrsmittel die Erlanger Schülerinnen und Schüler für den Schulweg zu den Erlanger Schulen verwenden. Dies gilt vor allem auf der Ebene der Schularten. Bei detaillierteren Auswertungen auf der Ebene (kleiner) Schulen nimmt die Datenqualität allerdings ab. Daneben muss man bei der Interpretation die erwähnten Einschränkungen im Kopf haben (Nutzung normalerweise; Nutzung morgens; später Zeitpunkt der Befragung).

Für das Verkehrsverhalten der Erlanger Kinder und Jugendlichen hat sich folgendes Bild gezeigt: Grundschulkindern gehen meist zu Fuß in die Schule oder fahren mit dem Tretroller. Die älteren Schülerinnen und Schüler bevorzugen das Fahrrad oder bei weiteren Entfernungen den Bus. Das Auto hat bezogen auf alle Kinder und Jugendlichen (5,2 Prozent) keinen großen Anteil. Dies ändert sich allerdings bei der Betrachtung der Schularten. Die Grundschulen (8,3 Prozent) und vor allem die Privatschulen (21,8 Prozent) weisen einen deutlich höheren Autoanteil auf. Bei den einzelnen Grundschulen werden auch zweistellige Werte erreicht.

Vor dem Hintergrund der Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen, vor allem der Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs, bieten sich daher mehrere Grundschulen für die Initiierung von Modellprojekten an. In Frage kommen vor allem die beiden größten Erlanger Grundschulen Adalbert-Stifter-Schule und Loschgeschule. Auch die Michael-Poeschke-Schule mit einem hohen Autoanteil und Problemen mit dem Hol- und Bringverkehr vor der Schule ist eine Kandidatin. Daneben weisen die beiden relativ kleinen Grundschulen in Tennenlohe und Eltersdorf den größten Anteil an Schülerinnen und Schülern auf, die mit dem Auto in die Schule gebracht werden.

Da die meisten Schülerinnen und Schüler andere Verkehrsmittel nutzen, sollte sich die Betrachtung nicht nur auf den Hol- und Bringverkehr konzentrieren. Um auch die anderen Verkehrsmittel ins Blickfeld zu nehmen, bietet sich das Schulzentrum West an. Hier sind alle vier Schularten vertreten. Das Albert-Schweitzer-Gymnasium besitzt mit 75,0 Prozent den höchsten Fahrradanteil an allen Erlanger Schulen (vgl. Anhang S. 22). Das Fahrrad ist auch an der Realschule am Europakanal

und der Hermann-Hedenus-Mittelschule das wichtigste Verkehrsmittel – zugleich spielt dort auch der ÖPNV eine bedeutende Rolle.

Bei den zahlreichen Anmerkungen der Eltern zum Schulzentrum West kristallisieren sich vor allem drei Problemfelder heraus:

- das hohe zum Teil ungeordnete Fahrradaufkommen vor allem aus Richtung Büchenbach
- die Situation an der Kreuzung Schallershofer Straße / Kosbacher Damm (hohes Fußgänger- aufkommen, häufige Rotlichtverstöße durch ältere Schülerinnen und Schüler)
- der hohe Durchgangsverkehr bzw. die Kombination von Autos, Fahrrädern und Grundschulkindern zu Fuß in der Dompfaffstraße.

Die genannten Problemsituationen beschreiben oftmals Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und auch zwischen den unterschiedlichen Altersgruppen der Schülerinnen und Schüler. Das Schulzentrum West bietet sich durch die räumliche Nähe der unterschiedlichen Schularten daher besonders dazu an, alters- und schulartenübergreifende Projekte zu entwickeln.

Tobias Pickelmann, Juni 2017

ANHANG

Hinweise zu den Abbildungen im Anhang:

Pro Seite werden jeweils drei Schulen dargestellt. Die Auflistung erfolgt in alphabetischer Reihenfolge und nach Schulart.

Oben ist jeweils der Modal Split für die dargestellten Schulen (und zum Vergleich für die Schulart insgesamt) in der bereits bekannten Form zu sehen.

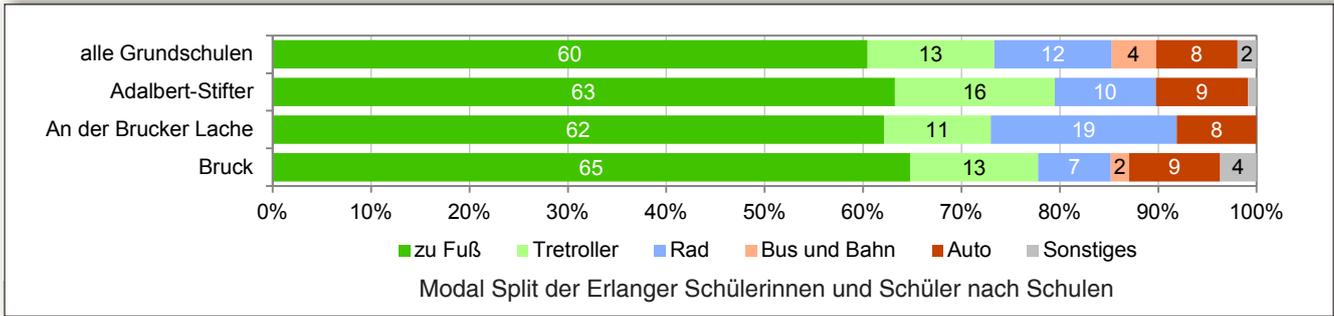
Danach folgen für jede Schule zwei Grafiken. Die linke Abbildung gibt die Anzahl der Schülerinnen und Schüler der betreffenden Schule wieder. Links die Gesamtzahl aller Kinder und Jugendlichen, die die Bildungsstätte besuchen, in der Mitte die Anzahl der Erlanger Schulkinder und rechts die Zahl der Schülerinnen und Schüler, für die Daten in der Befragung vorliegen. Zur Erinnerung: Die Umfrage bietet nur repräsentative Ergebnisse für die Erlanger Schulkinder. Für jede Schule kann errechnet werden, wie hoch die Zahl der auswärtigen Schülerinnen und Schüler ist, die im schulspezifischen Modal Split nicht enthalten sind.

Auf der anderen Seite der linken Grafik wird der prozentuale Anteil der Erlanger Kinder und Jugendlichen für die Daten vorliegen an allen Erlanger Schülerinnen und Schülern dargestellt (rote Linie).

Diese Daten bilden die Basis für die Grafik auf der rechten Seite. Hier wird der (prozentuale) Modal Split auf die Gesamtzahl der Erlanger Schülerinnen und Schüler der Schule hochgerechnet. Dies ermöglicht, die absolute Bedeutung der einzelnen Verkehrsmittel an den verschiedenen Schulen einzuschätzen.

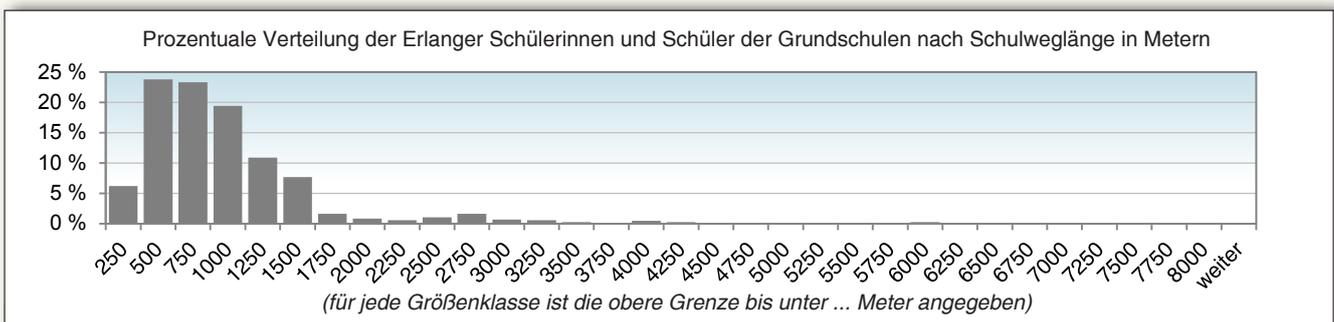
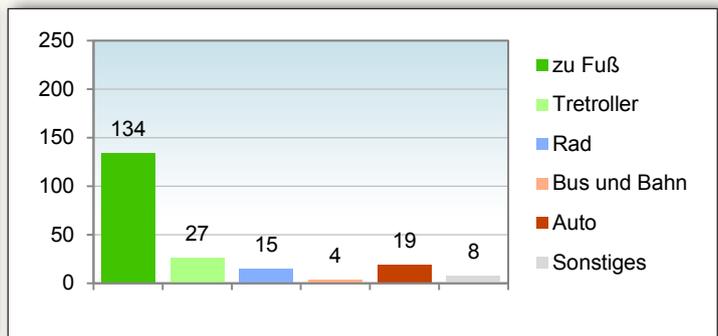
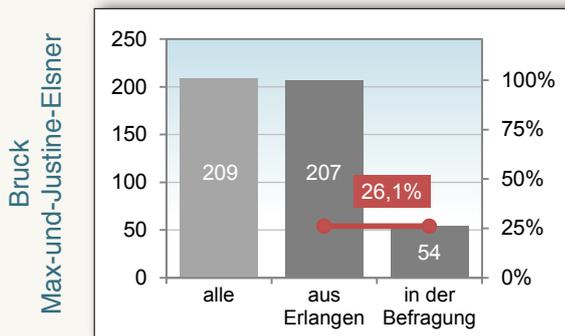
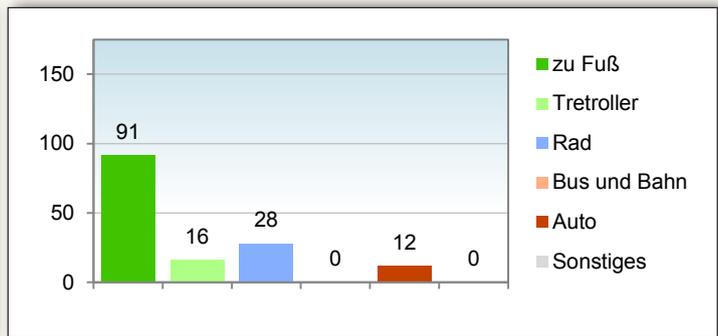
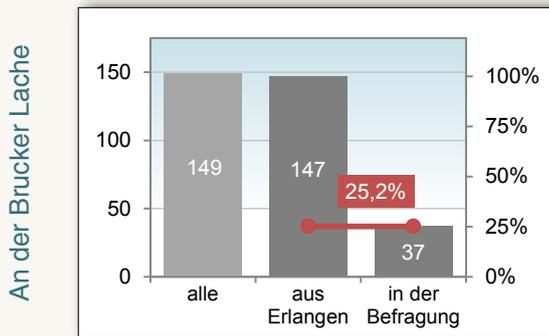
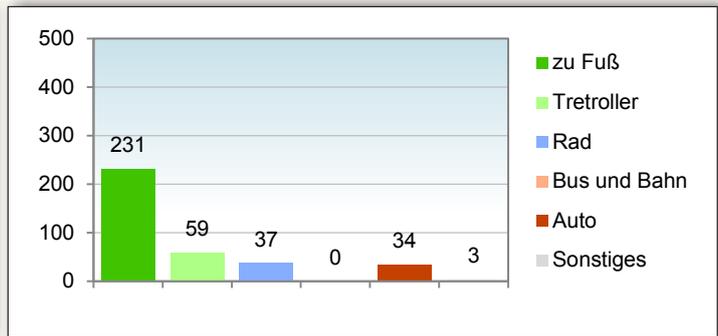
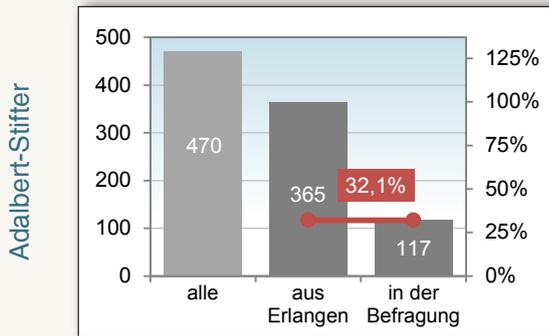
Unten auf jeder Seite ist die prozentuale Verteilung der Erlanger Schülerinnen und Schüler nach der Länge des Schulwegs dargestellt. Diese Grafik bezieht sich jeweils auf die gesamte Schulart und nicht auf die einzelnen Schulen. Sie gibt einen guten Eindruck über die Verteilung der Entfernungen, der über die zusammenfassende Darstellung in Abbildung 6 hinausreicht.

Grundschulen (1)

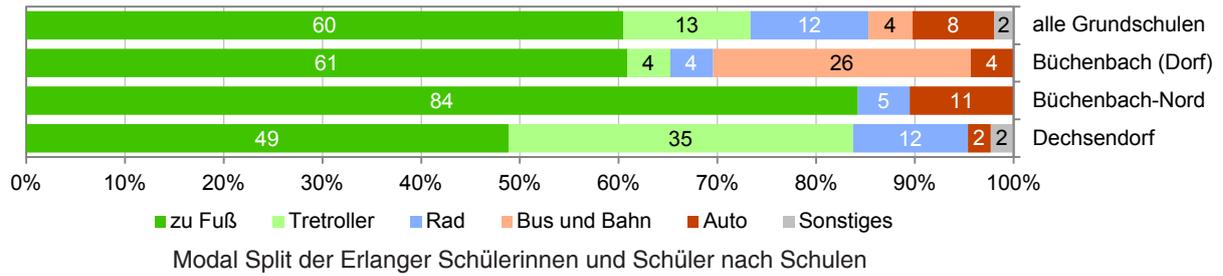


Anzahl der Schülerinnen und Schüler der Schule; Anteil, der in der Befragung erfassten Erlanger Schulkinder in Prozent (rot)

Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Verkehrsmittel auf alle Erlanger Schülerinnen und Schüler der Schule hochgerechnet (ohne auswärtige Kinder und Jugendliche)

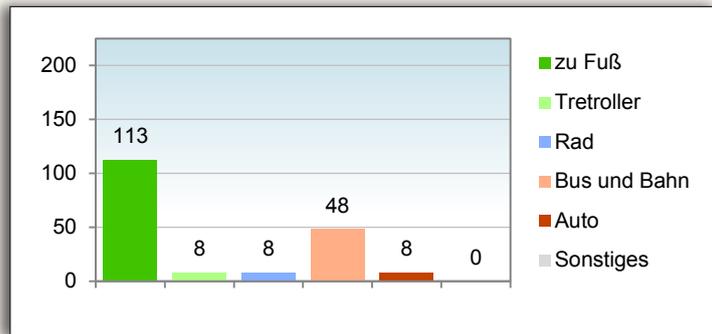
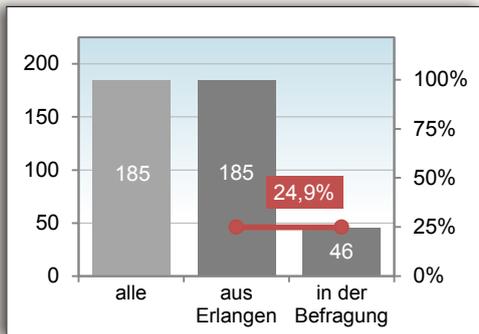


Grundschulen (2)

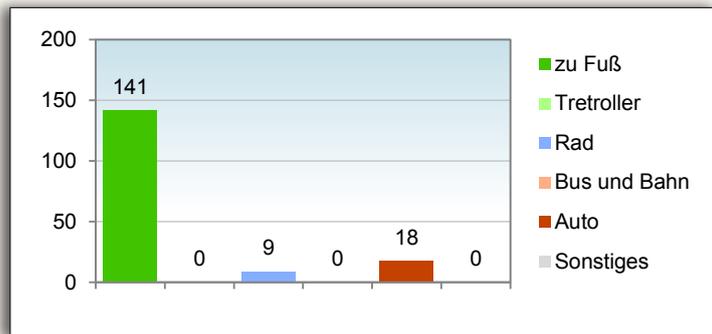
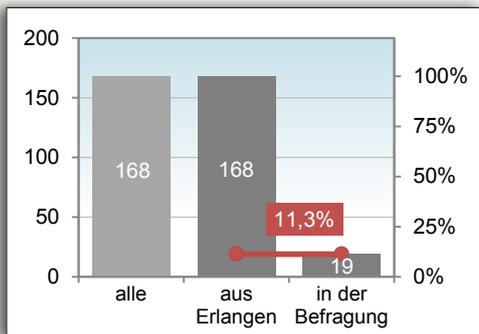


Anzahl der Schülerinnen und Schüler der Schule; Anteil, der in der Befragung erfassten Erlanger Schulkinder in Prozent (rot)

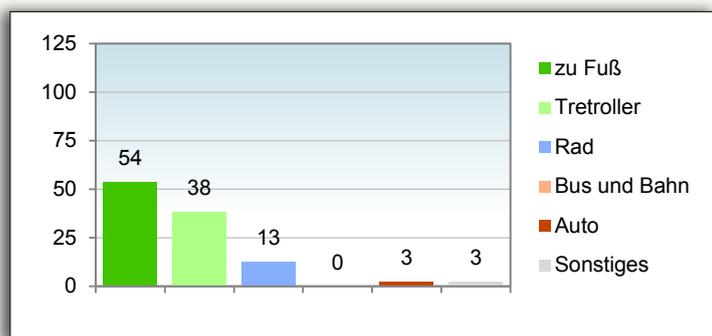
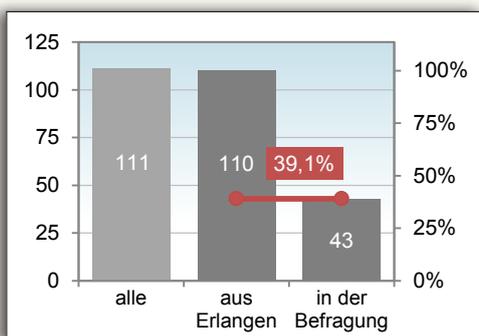
Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Verkehrsmittel auf alle Erlanger Schülerinnen und Schüler der Schule hochgerechnet (ohne auswärtige Kinder und Jugendliche)



Büchenbach (Dorf)

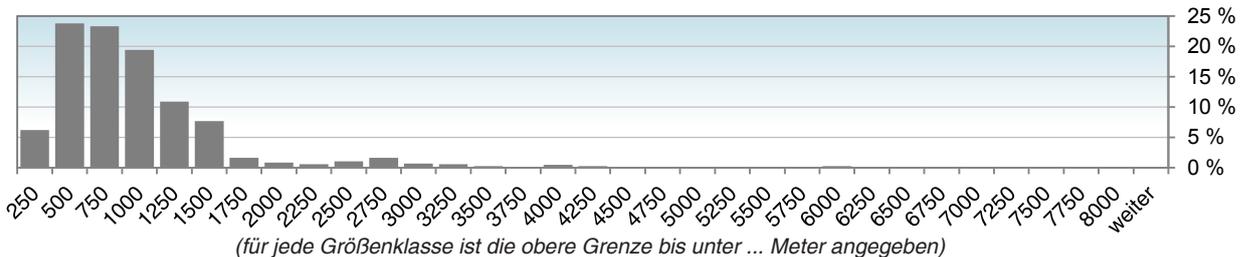


Büchenbach-Nord
Mönaschule

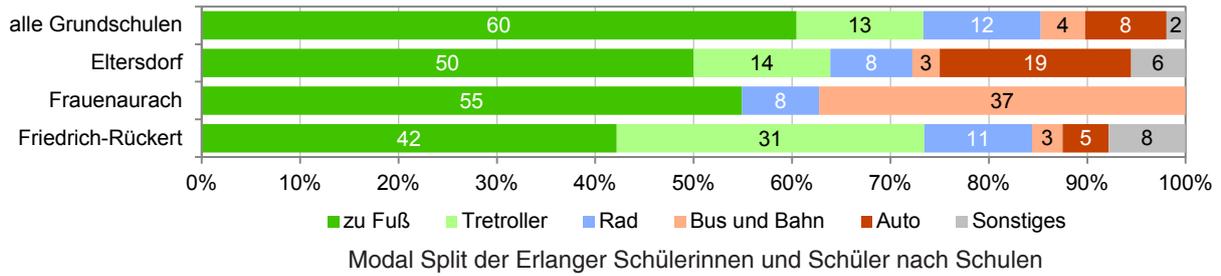


Dechsendorf

Prozentuale Verteilung der Erlanger Schülerinnen und Schüler der Grundschulen nach Schulweglänge in Metern

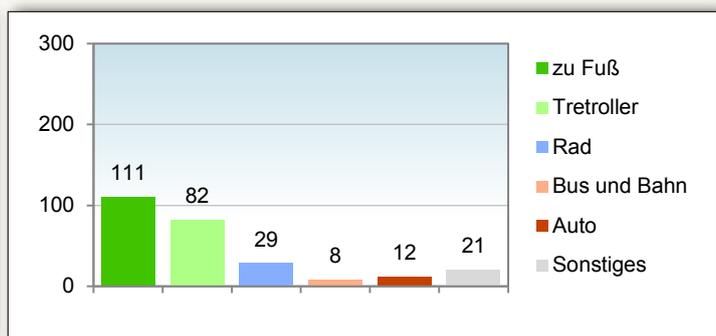
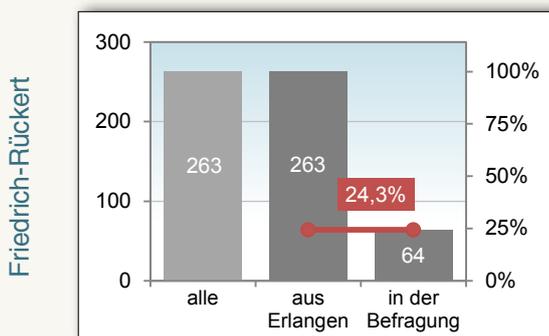
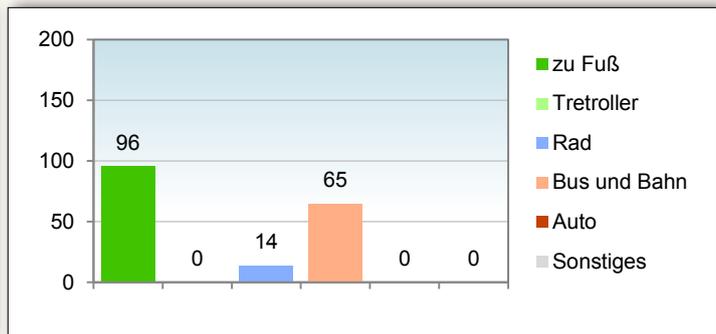
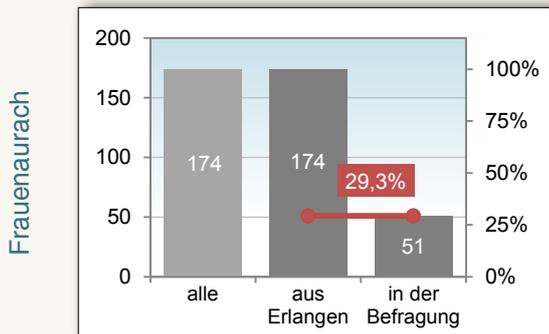
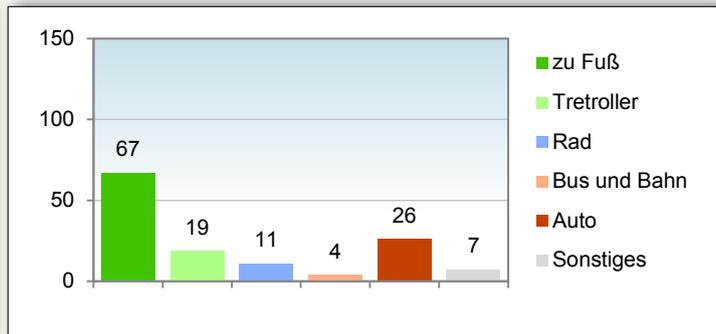
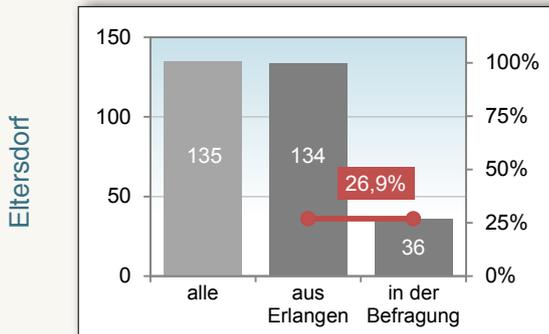


Grundschulen (3)

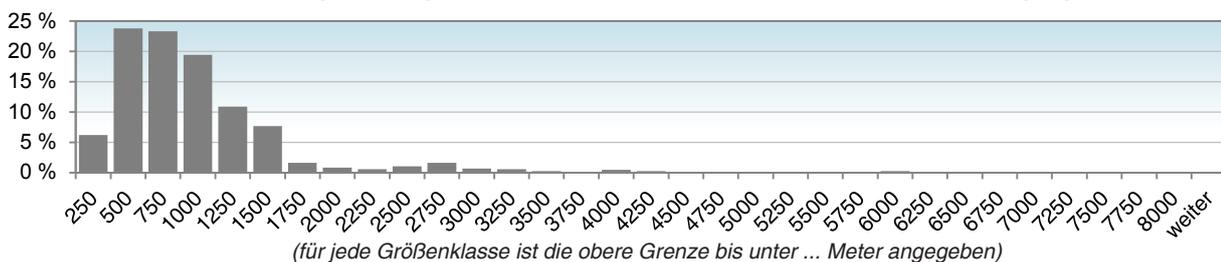


Anzahl der Schülerinnen und Schüler der Schule; Anteil, der in der Befragung erfassten Erlanger Schulkinder in Prozent (rot)

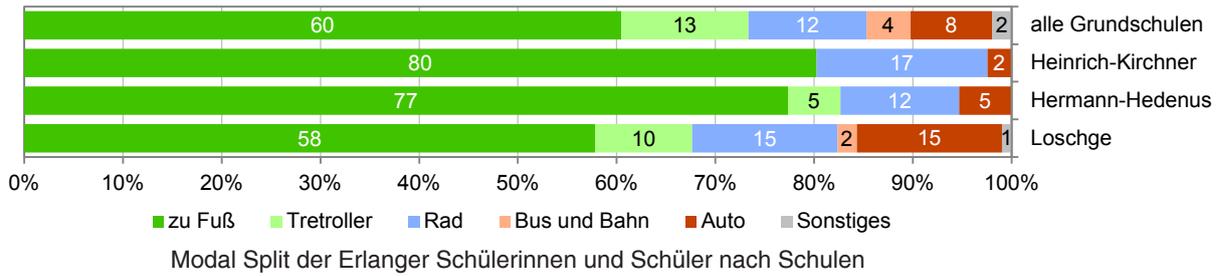
Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Verkehrsmittel auf alle Erlanger Schülerinnen und Schüler der Schule hochgerechnet (ohne auswärtige Kinder und Jugendliche)



Prozentuale Verteilung der Erlanger Schülerinnen und Schüler der Grundschulen nach Schulweglänge in Metern

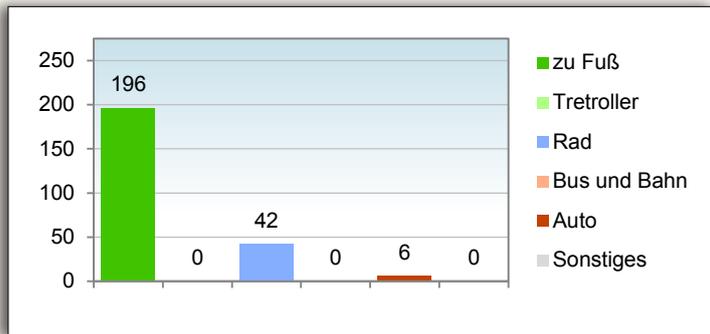
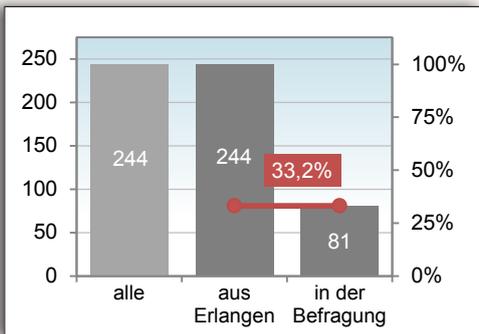


Grundschulen (4)

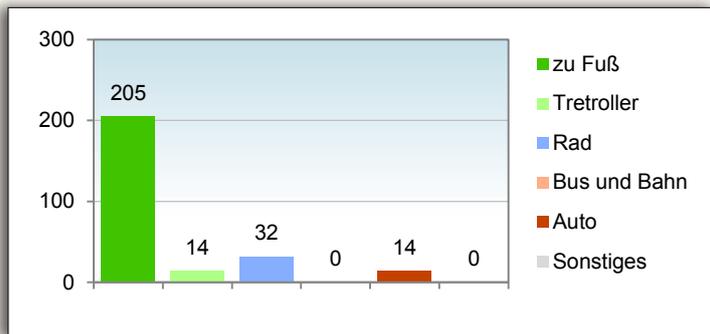
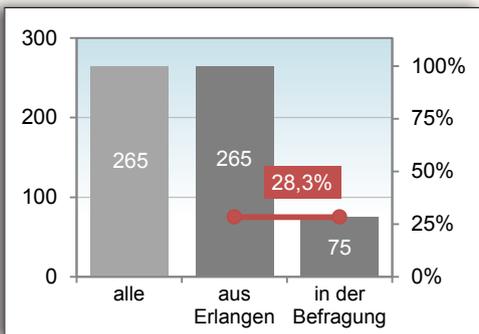


Anzahl der Schülerinnen und Schüler der Schule; Anteil, der in der Befragung erfassten Erlanger Schulkinder in Prozent (rot)

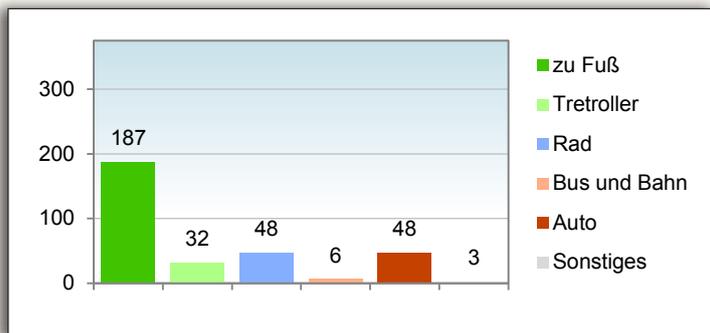
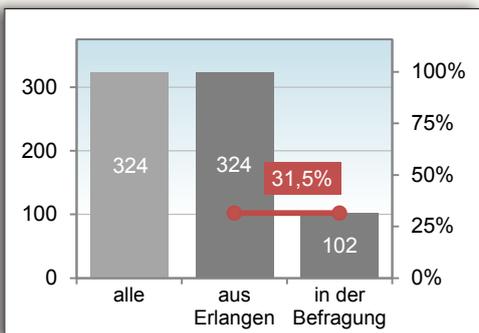
Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Verkehrsmittel auf alle Erlanger Schülerinnen und Schüler der Schule hochgerechnet (ohne auswärtige Kinder und Jugendliche)



Heinrich-Kirchner

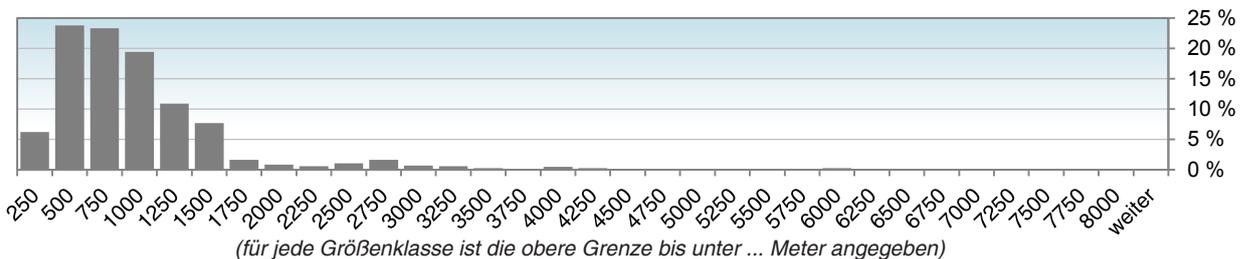


Hermann-Hedenus (Grundschule)

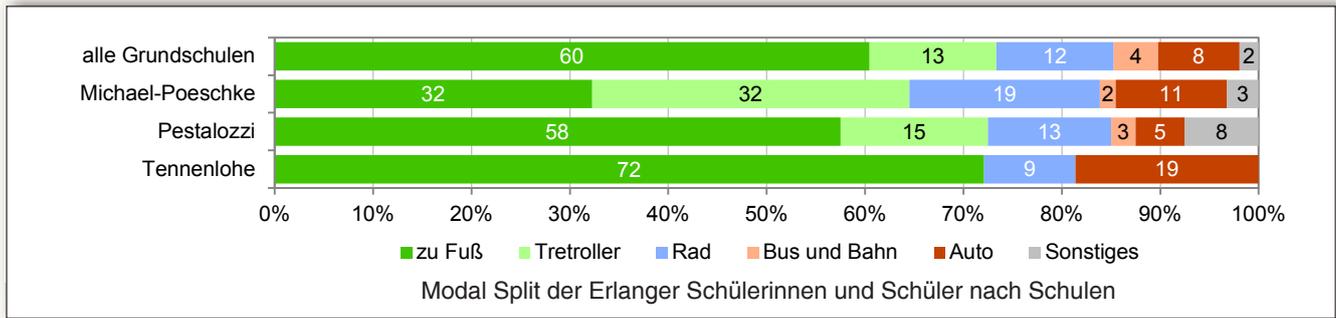


Loschge

Prozentuale Verteilung der Erlanger Schülerinnen und Schüler der Grundschulen nach Schulweglänge in Metern



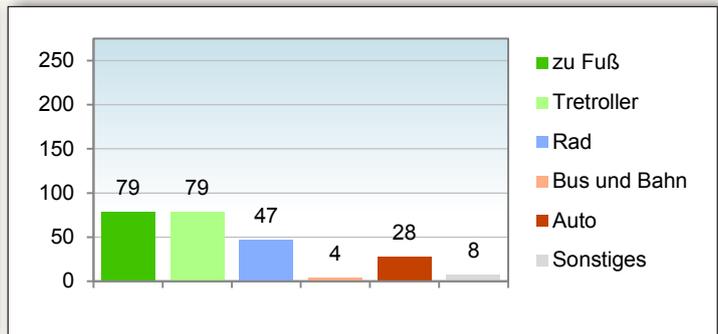
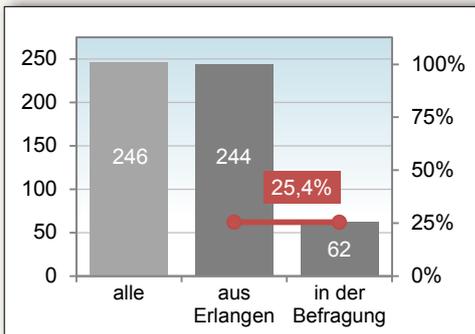
Grundschulen (5)



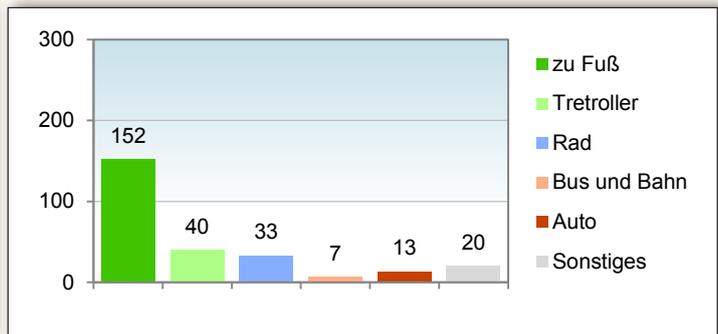
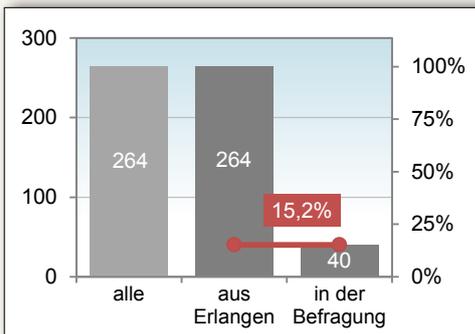
Anzahl der Schülerinnen und Schüler der Schule; Anteil, der in der Befragung erfassten Erlanger Schulkinder in Prozent (rot)

Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Verkehrsmittel auf alle Erlanger Schülerinnen und Schüler der Schule hochgerechnet (ohne auswärtige Kinder und Jugendliche)

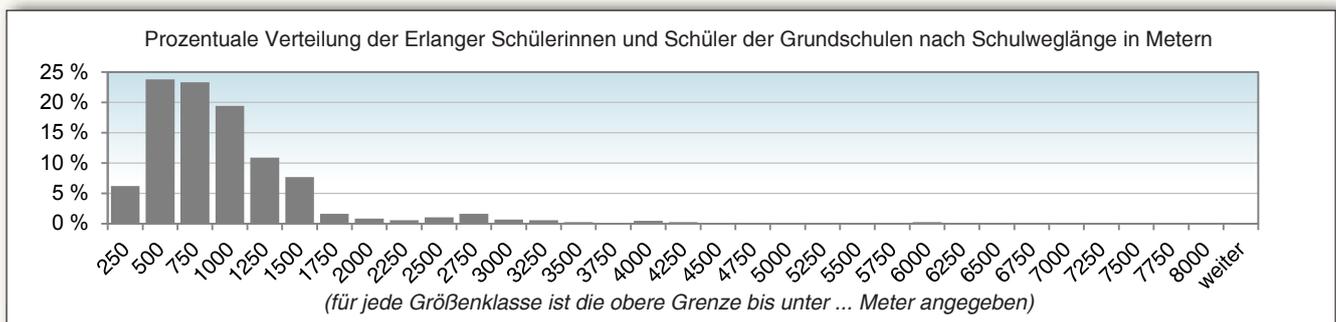
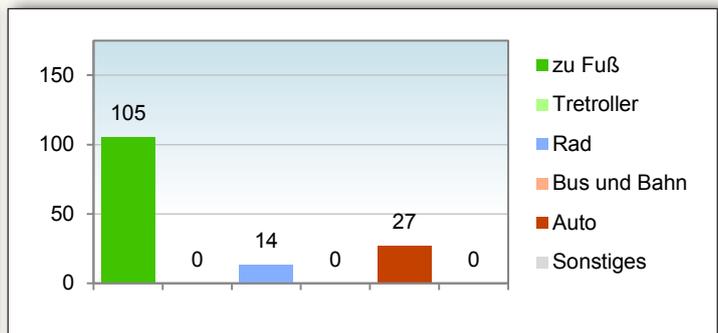
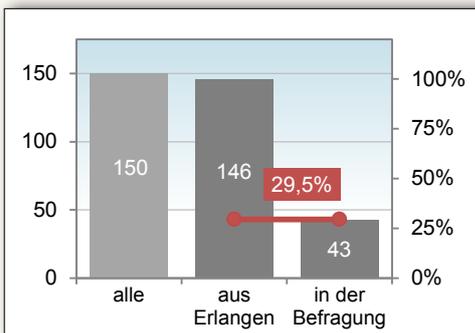
Michael-Poeschke



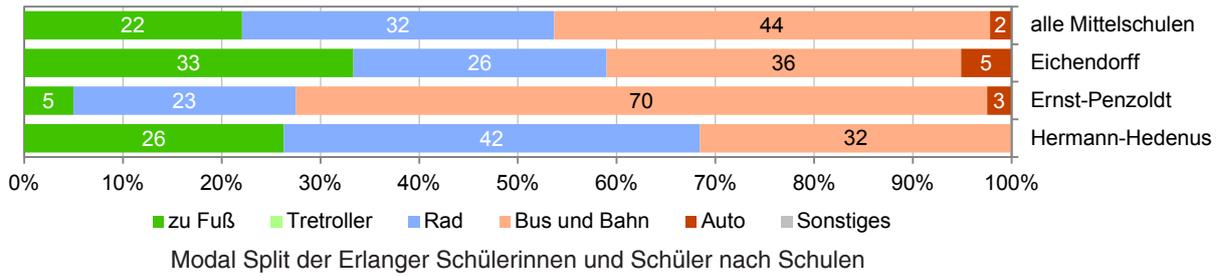
Pestalozzi



Tennenlohe

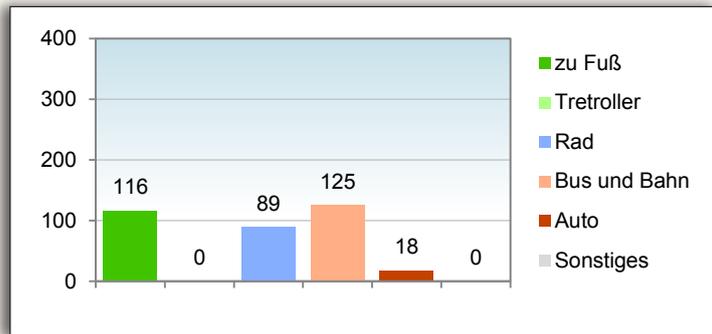
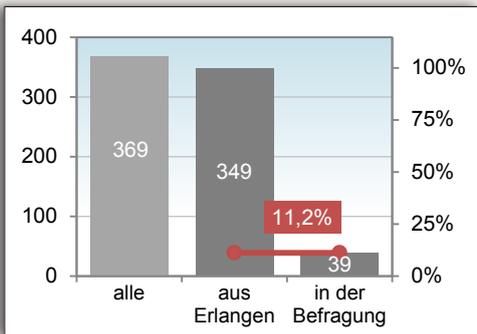


Mittelschulen

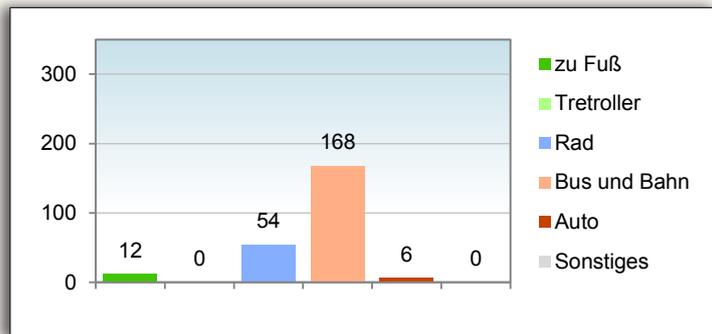
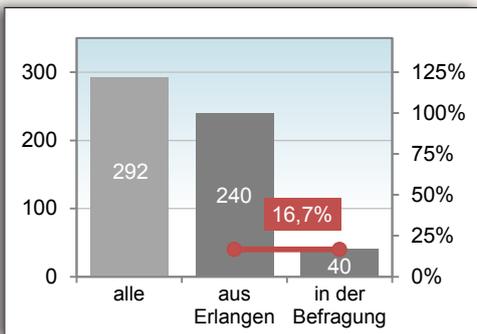


Anzahl der Schülerinnen und Schüler der Schule; Anteil, der in der Befragung erfassten Erlanger Schulkinder in Prozent (rot)

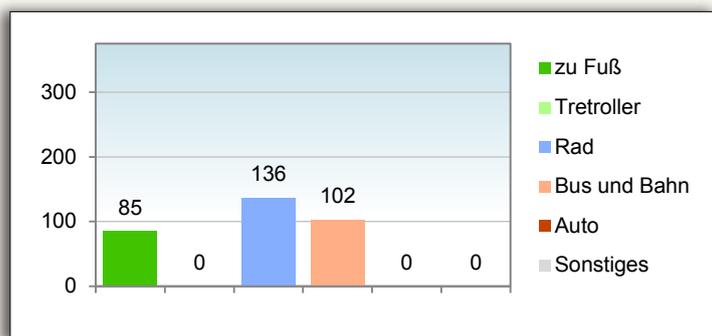
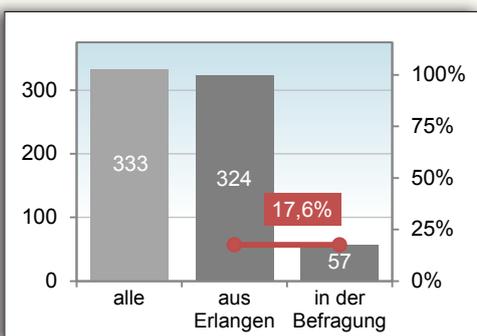
Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Verkehrsmittel auf alle Erlanger Schülerinnen und Schüler der Schule hochgerechnet (ohne auswärtige Kinder und Jugendliche)



Eichendorff

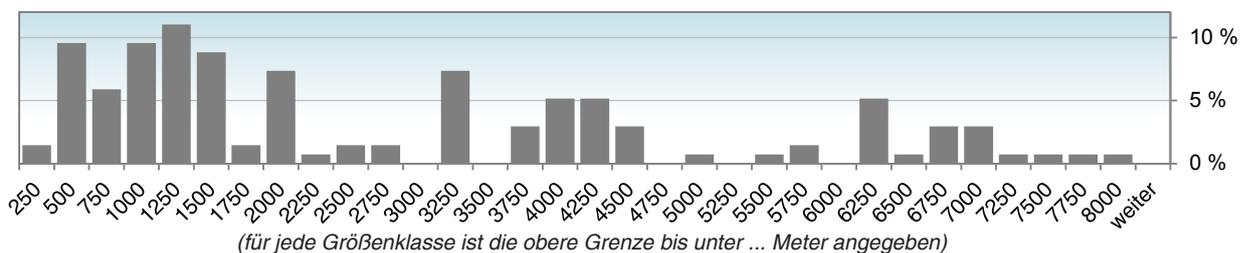


Ernst-Penzoldt

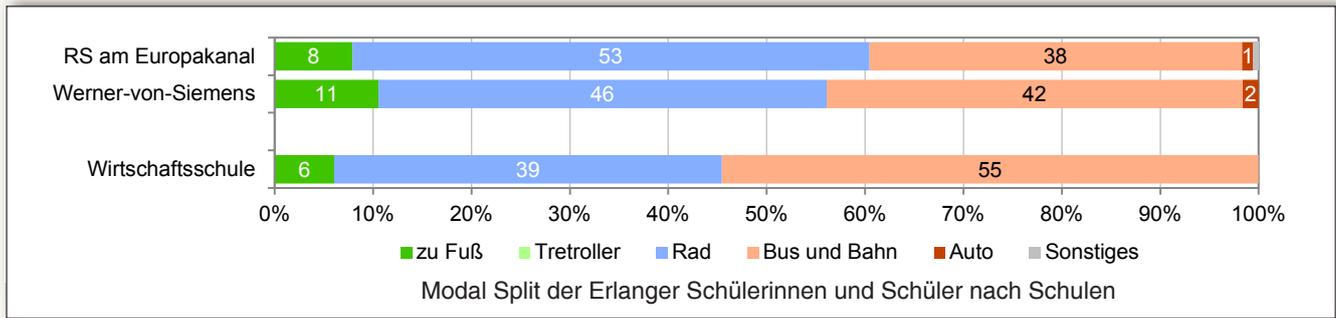


Hermann-Hedenus
(Mittelschule)

Prozentuale Verteilung der Erlanger Schülerinnen und Schüler der Mittelschulen nach Schulweglänge in Metern

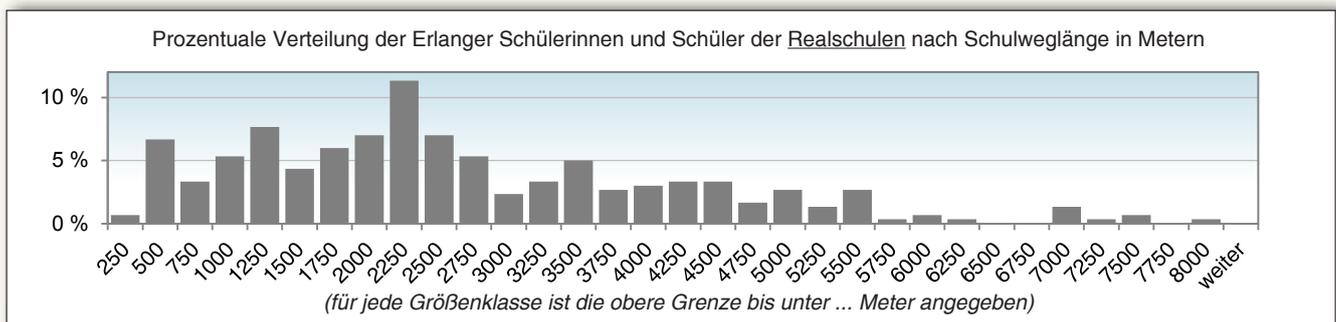
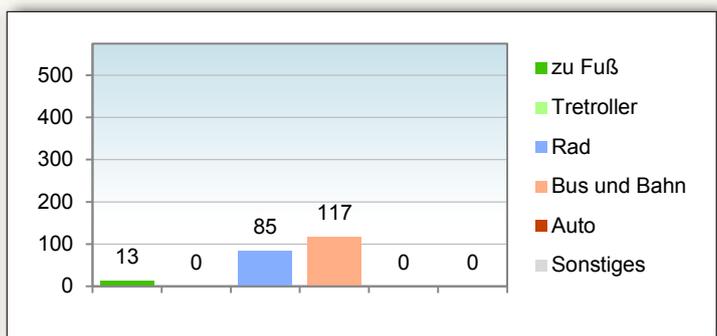
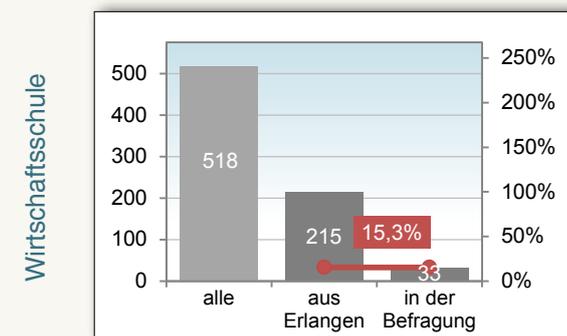
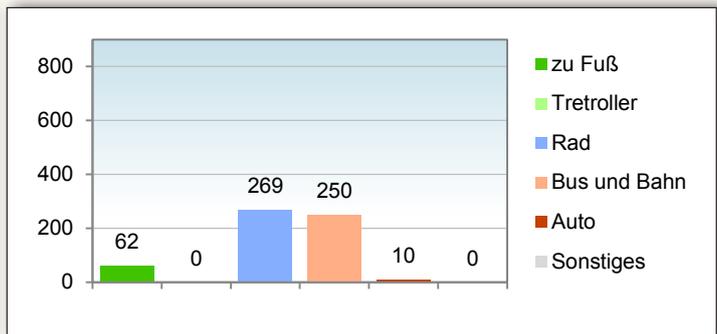
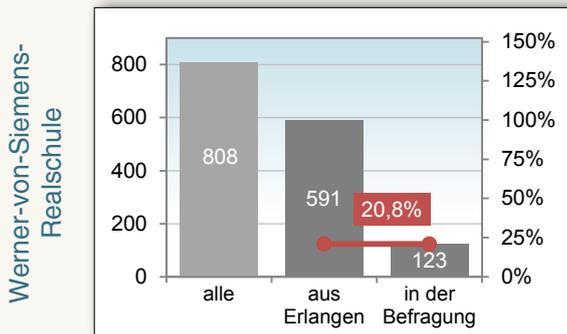
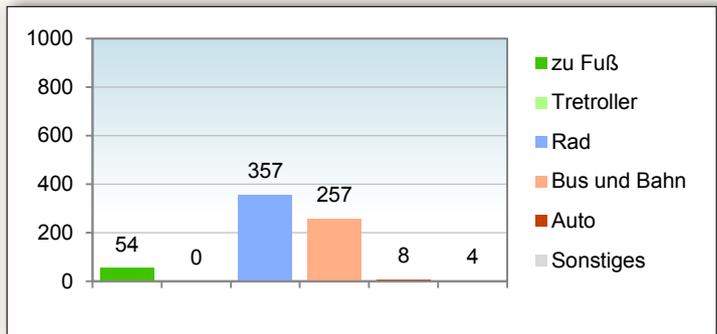
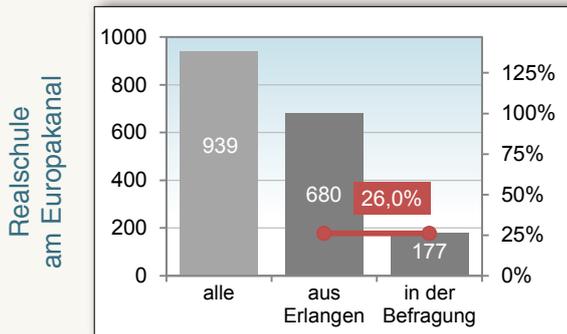


Realschulen und Wirtschaftsschule

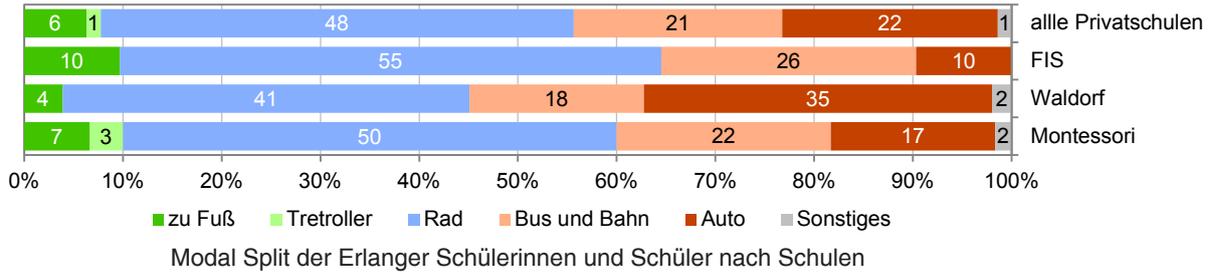


Anzahl der Schülerinnen und Schüler der Schule; Anteil, der in der Befragung erfassten Erlanger Schulkinder in Prozent (rot)

Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Verkehrsmittel auf alle Erlanger Schülerinnen und Schüler der Schule hochgerechnet (ohne auswärtige Kinder und Jugendliche)

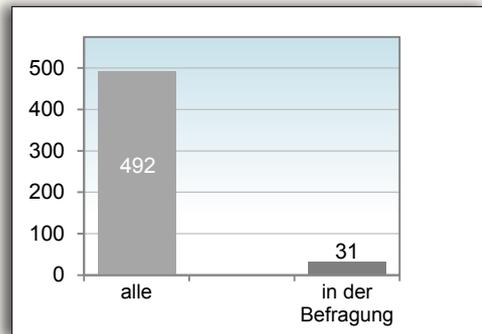


Privatschulen

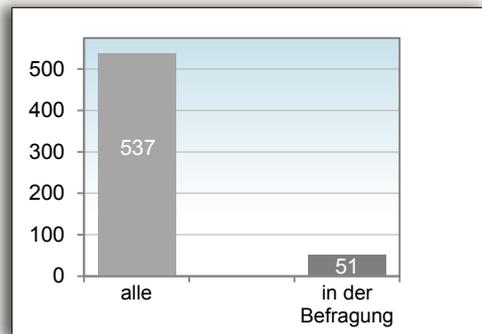
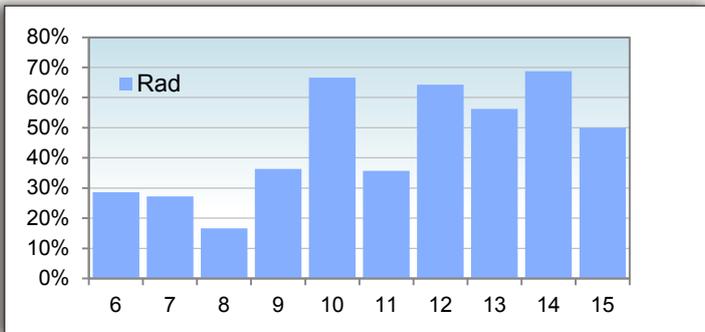


Für die privaten Schulen liegen leider keine Daten zur Gesamtzahl der Erlanger Schülerinnen und Schüler vor. Daher wird hier alternativ die Nutzung der Verkehrsmittel nach dem Alter dargestellt. Es zeigt sich eine ähnliche Tendenz wie bei der Gesamtheit der Erlanger Schülerinnen und Schüler (vgl. Abb. 11 und Abb. 9). Vor allem die Kinder im Grundschulalter werden verstärkt mit dem Auto zur Schule gebracht. Zugleich ist bei diesen Altersklassen eine (im Vergleich zu den öffentlichen Grundschulen) deutlich höhere Fahrradnutzung zu erkennen.

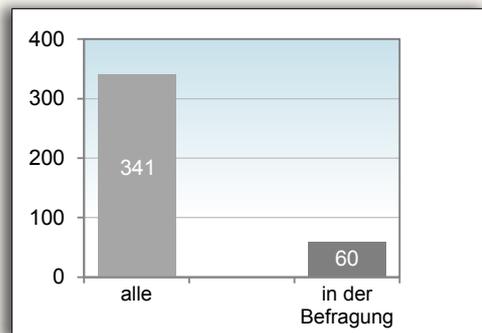
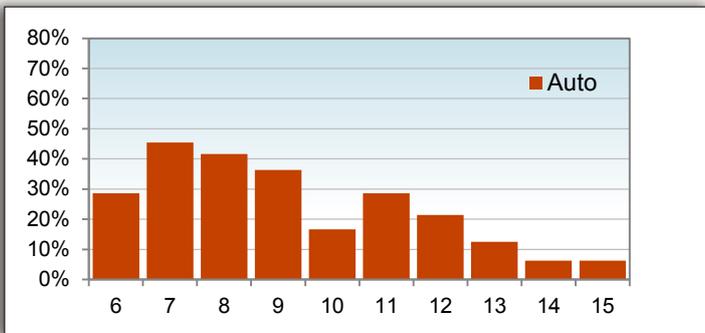
Anzahl der Schülerinnen und Schüler der Schule



Franconian International School



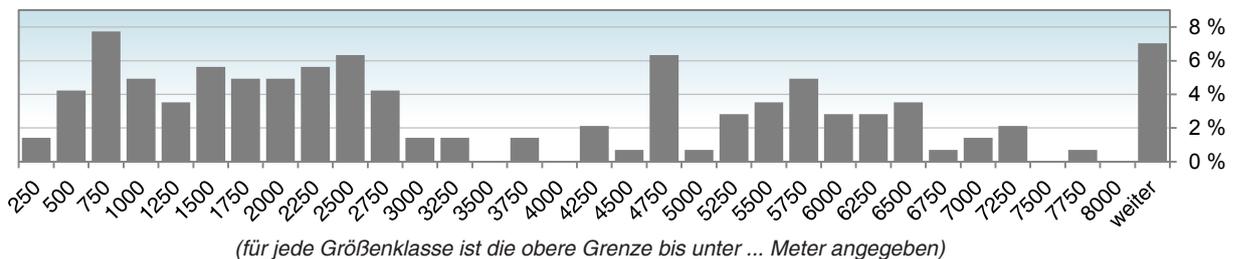
Freie Waldorfschule Erlangen



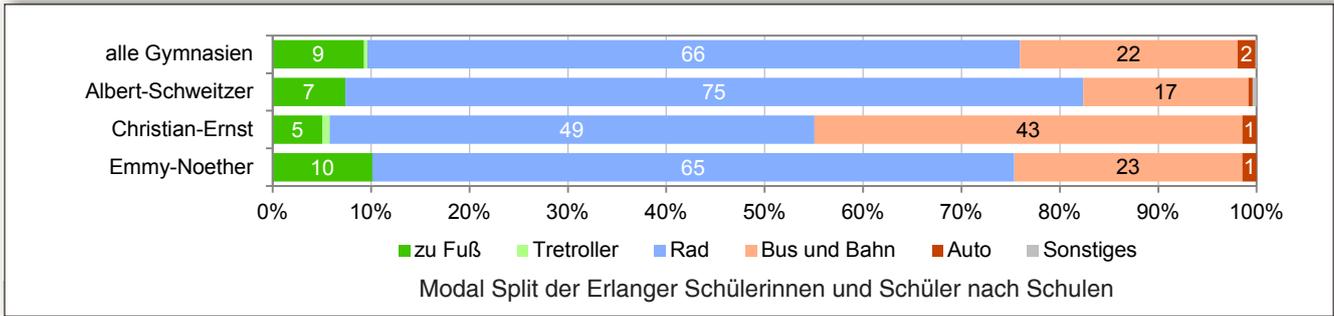
Montessori-Schule Erlangen

Anteil der Nutzung des Autos und des Fahrrads bei den Privatschulen nach dem Alter in Prozent
(Es sind nur die Altersklassen bis 15 Jahre berücksichtigt, da bei den älteren die Fallzahlen zu gering sind.)

Prozentuale Verteilung der Erlanger Schülerinnen und Schüler der Privatschulen nach Schulweglänge in Metern



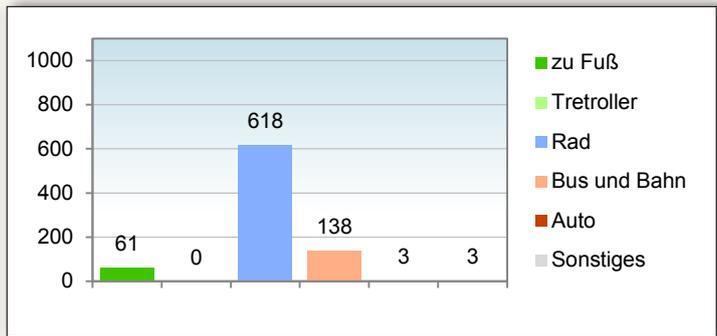
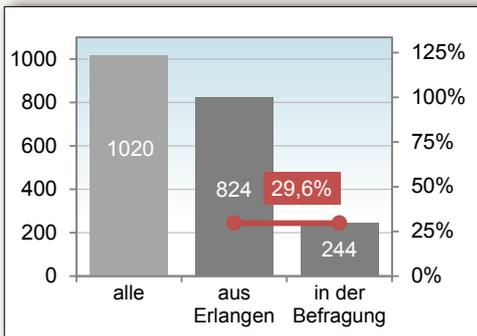
Gymnasien (1)



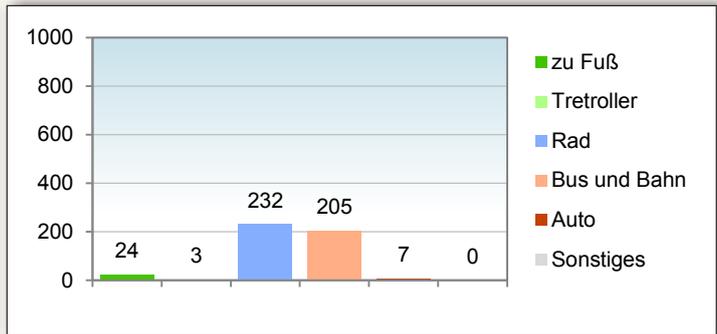
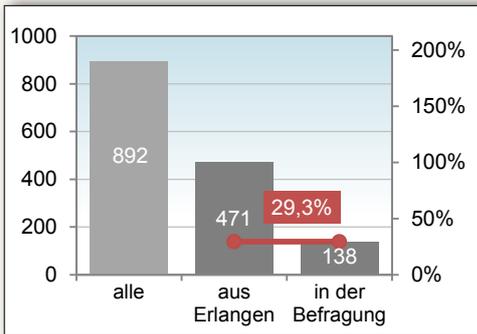
Anzahl der Schülerinnen und Schüler der Schule; Anteil, der in der Befragung erfassten Erlanger Schulkinder in Prozent (rot)

Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Verkehrsmittel auf alle Erlanger Schülerinnen und Schüler der Schule hochgerechnet (ohne auswärtige Kinder und Jugendliche)

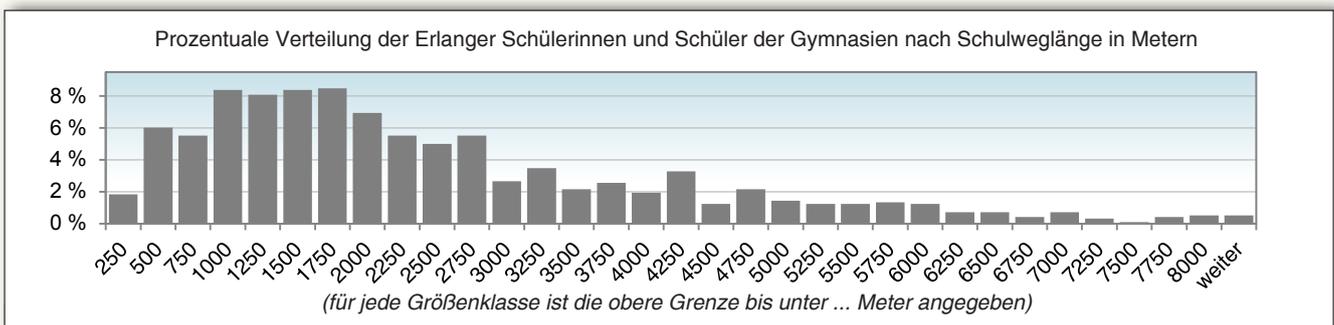
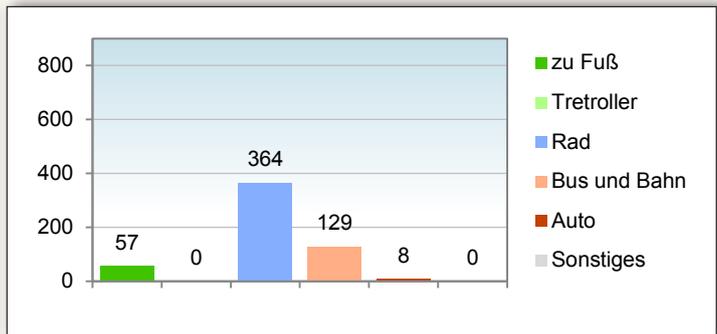
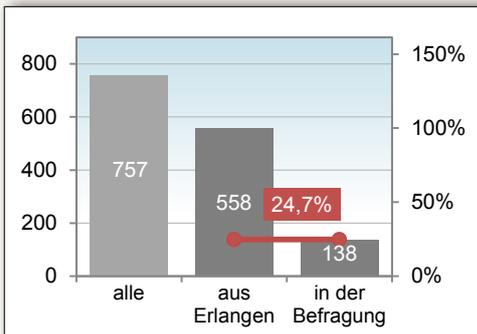
Albert-Schweitzer



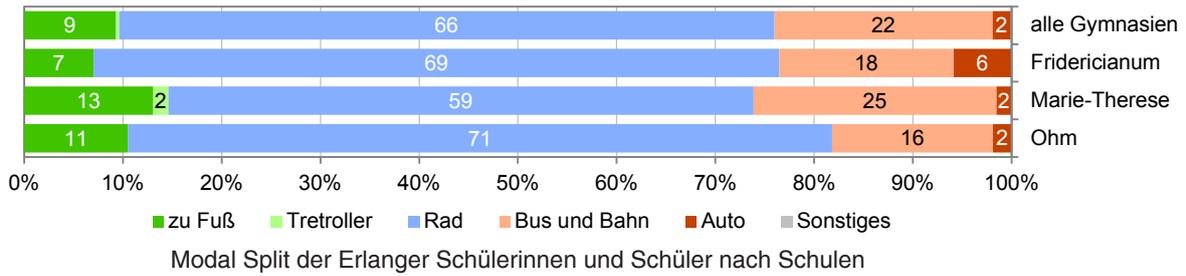
Christian-Ernst



Emmy-Noether

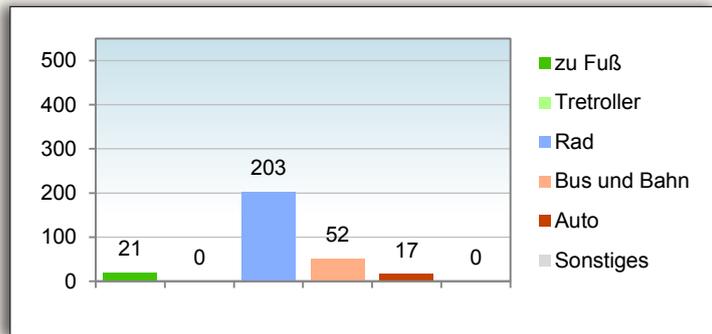
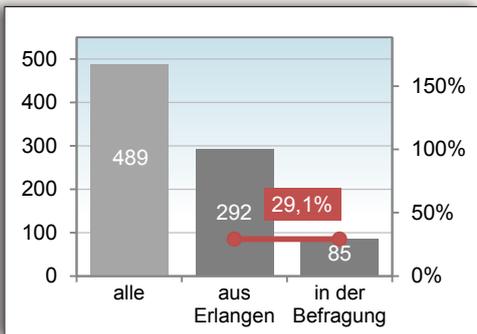


Gymnasien (2)

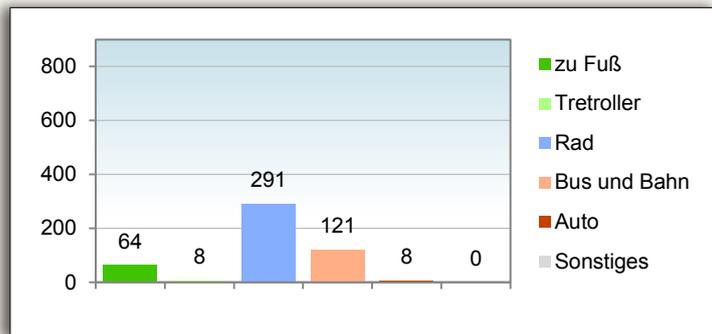
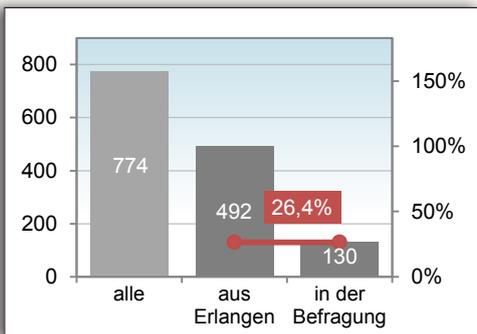


Anzahl der Schülerinnen und Schüler der Schule; Anteil, der in der Befragung erfassten Erlanger Schulkinder in Prozent (rot)

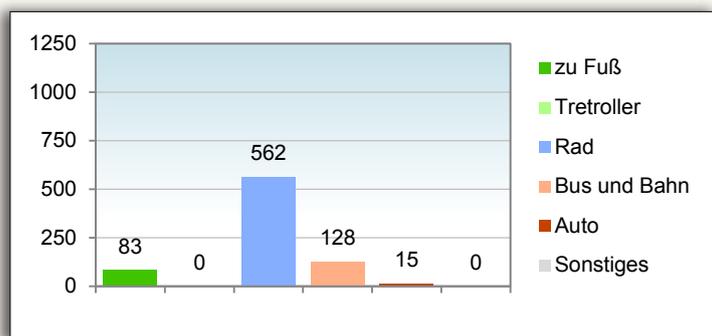
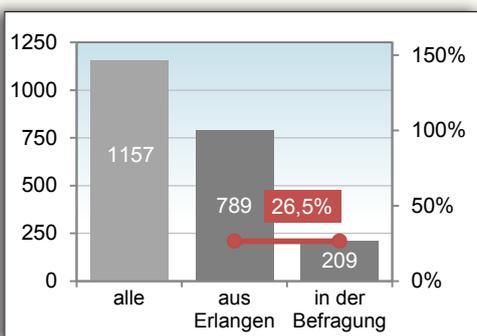
Anzahl der Schülerinnen und Schüler nach Verkehrsmittel auf alle Erlanger Schülerinnen und Schüler der Schule hochgerechnet (ohne auswärtige Kinder und Jugendliche)



Fridericianum

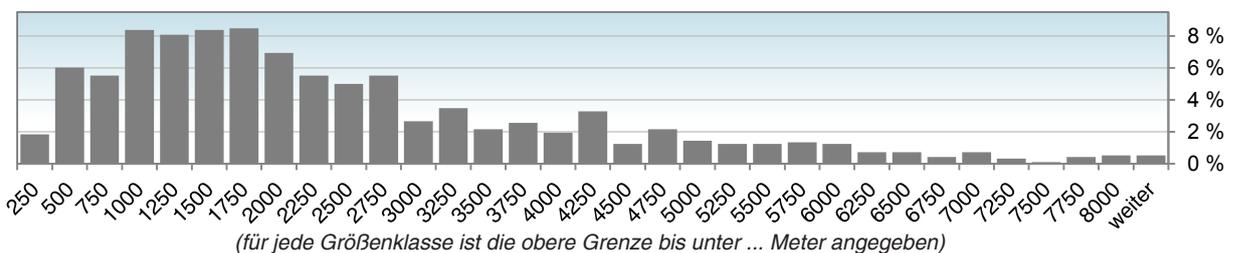


Marie-Therese

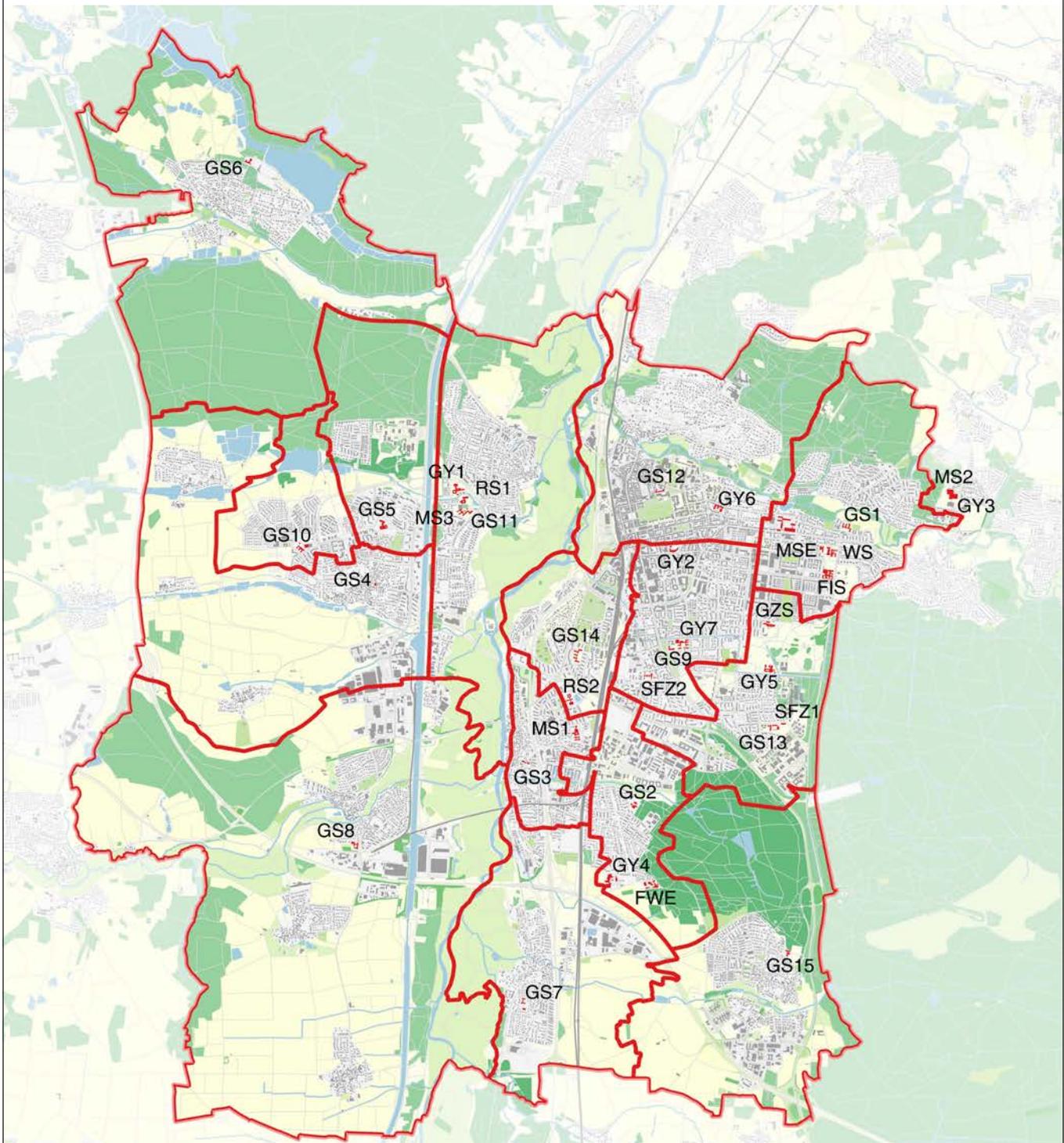


Ohm

Prozentuale Verteilung der Erlanger Schülerinnen und Schüler der Gymnasien nach Schulweglänge in Metern



Schulen und Grundschulsprenkel in Erlangen



Grundschulen:

- GS 1: Adalbert-Stifter-Schule
- GS 2: An der Brucker Lache
- GS 3: Bruck, Max-und-Justine-Elsner-Schule
- GS 4: Büchenbach (Dorf)
- GS 5: Büchenbach-Nord, Mönaschule
- GS 6: Dechsendorf
- GS 7: Eltersdorf
- GS 8: Frauenaarach
- GS 9: Friedrich-Rückert-Schule
- GS 10: Heinrich-Kirchner-Schule
- GS 11: Hermann-Hedenus-Grundschule
- GS 12: Loschgeschule
- GS 13: Michael-Poeschke-Schule
- GS 14: Pestalozzischule
- GS 15: Tennenlohe

Mittelschulen:

- MS 1: Eichendorffschule Mittelschule
- MS 2: Ernst-Penzoldt-Mittelschule
- MS 3: Hermann-Hedenus-Mittelschule

Realschulen:

- RS 1: Realschule am Europakanal
- RS 2: Werner-von-Siemens-Realschule

Gymnasien:

- GY 1: Albert-Schweitzer-Gymnasium
- GY 2: Christian-Ernst-Gymnasium
- GY 3: Emil-von-Behring-Gymnasium
- GY 4: Emmy-Noether-Gymnasium
- GY 5: Gymnasium Fridericianum
- GY 6: Marie-Therese-Gymnasium
- GY 7: Ohm-Gymnasium

Privatschulen:

- FIS: Franconian International School
- FWE: Freie Waldorfschule Erlangen
- MSE: Montessori-Schule Erlangen

Förderschulen:

- GZS: Georg-Zahn-Schule
- Sonderpädagogisches Förderzentrum
- SFZ 1: Teilzentrum 1, Liegnitzer Straße
- SFZ 2: Teilzentrum 2, Stintzingstraße

Wirtschaftsschulen:

- WS: Städtische Wirtschaftsschule im Röthelheimpark Erlangen