



Evaluierung/ Monitoring des Projekts „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“

Einstellungsjahrgang:
Einstellungsbehörden:

2017
Kreis Gütersloh, Stadt Gütersloh,
Stadt Rheda-Wiedenbrück

Abgabedatum:

17.06.2019

Betreut wurde diese Projekt von

Frau Prof. Dr. Nicole Reese

Dozentin an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW

Frau Kim Nadine Ortmeier

Koordinierungsstelle Energie und Klima des Kreises Gütersloh

Herr Bernhard Riepe

Abteilung Straßenverkehr des Kreises Gütersloh

Frau Pia Coulthard

Verkehrswacht Kreis Gütersloh e.V.

Projektgruppenmitglieder



Theresa Greßmeyer
Kreis Gütersloh



Jennifer Helbling
Stadt Gütersloh



Katharina Hempel
Kreis Gütersloh



Lea Hopmann
Kreis Gütersloh



Jana Kiffmeyer
Kreis Gütersloh



Tina Kohrs
Stadt Gütersloh



Evelyn Minas
Stadt Gütersloh



Nora Möller
Stadt Rheda-Wiedenbrück



Lukas Niehüser
Stadt Gütersloh



Tobias Rosenberg
Kreis Gütersloh

Inhalt

A. Einleitung/ Projektbeschreibung	1
I. Projektbeschreibung „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule... 1	1
1. Hintergrund	1
a. Gefährdung der Kinder	3
b. Beeinträchtigung in der Entwicklung der Kinder.....	4
2. Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule	5
II. Projektarbeit: Evaluierung/ Monitoring des Projektes „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule	9
B. Datenschutz	11
I. Allgemeines.....	11
II. Elternfragebogen	11
1. Sachlicher Anwendungsbereich	12
a. Nicht automatisierte Verarbeitung.....	12
b. Personenbezogene Daten	12
2. Räumlicher Anwendungsbereich	14
3. Einwilligung	14
4. Informationsblatt Datenschutz	15
a. Verantwortliche Stelle.....	15
b. Zweck der Verarbeitung	16
c. Rechte der Betroffenen	17
III. Schülerfragebogen	17
IV. Imagefilm.....	18
1. Videodreh.....	18
2. Einwilligung	19
C. Methodik Fragebögen.....	19
I. Evaluationsbegriff	20
II. Empirische Forschung	20
1. Forschungsbereich.....	21
2. Datenerhebung.....	21
3. Gütekriterien.....	21
a. Validität	21
b. Reliabilität.....	22
c. Objektivität.....	22

III. Forschungsmethoden	22
1. Qualitativ vs. quantitativ	22
2. Angewandte Forschungsmethoden	23
IV. Idealtypischer Ablauf empirischer Forschung	25
1. Forschungsfrage	25
2. Vorbereitung der Datenerhebung	26
a. Stichprobe	26
b. Konkrete Konzeption der Fragebögen	28
aa. Konzeption des Elternfragebogens	28
(1) Zielsetzung der Befragung	28
(2) Rahmenbedingung der Befragung	28
(a) Umfang der Befragung	29
(b) Ablauf der Befragung	29
(c) Teilnehmerkreis	30
(d) Formale Bedingungen	30
(e) Inhaltliche Relevanz von Fragen	31
(f) Reihenfolge der Fragen	32
(3) Erstellung der Fragen und Antworten	32
(a) Übernahme bestehender Fragen	32
(b) Neue Itemformulierung	32
(c) Offene und geschlossene Fragen	34
(d) Fragen zu demographischen Daten	35
(e) Inhaltliche Relevanz von Fragen	36
(f) Antwortvorgaben	36
(g) Kommentare und Anregungen	37
(4) Einzelne Fragen Elternfragebogen	38
(a) Anschreiben	38
(b) 1. Frage: Wohnort	38
(c) 2. Frage: Alter und Klassenstufe	39
(d) 3. Frage: Verkehrsmittelwahl	39
(e) 4. Frage: Nutzung der HuB	40
(f) 5. Frage: anderweitige Nutzung	42
(g) 6. Frage: Verhaltensänderung	42
(h) 7. Frage: Fahr-/Gehgemeinschaften	43
(i) 8. Frage: Stadtplan	43

(j)	9. Frage: Veränderungen	44
(k)	10. Frage: Anregungen und Ideen	44
bb.	Konzeption des Kinderfragebogens	45
(1)	1. Frage: Klassenstufen	47
(2)	2. Frage: Geschlecht.....	48
(3)	3. Frage: Verkehrsmittelwahl.....	48
(4)	4. Frage: Wunsch- Verkehrsmittel.....	50
(5)	5. Frage: Stimmungsbild	51
(6)	6. Frage: Gehgemeinschaft.....	52
(7)	7. Frage: Motivation	52
(8)	8. Frage: Auswirkungen auf den Unterricht	53
c.	Pretest.....	54
3.	Durchführung und Datenerhebung	57
4.	Datenauswertung und Datenanalyse.....	61
5.	Visualisierung und Berichterstattung	62
D.	Imagefilm	63
I.	Drehbuch.....	63
II.	Medienpädagogik	64
1.	Der Imagefilm als Werbung	64
2.	Marktpositionierung	64
3.	Umsetzung und Vorbereitung	66
4.	Zielsetzung in medienpädagogischer Hinsicht.....	69
5.	Fazit des Filmteams	76
III.	Rechtliche Hintergründe bei Filmaufnahmen	76
1.	Anwendbarkeit des Kunsturhebergesetzes (§ 22 Kunsturhebergesetz).....	76
2.	Aufnahmen von Einzelpersonen.....	78
3.	Personenaufnahme von Minderjährigen	80
4.	Aufnahmen in der Öffentlichkeit.....	81
5.	Musikalische Unterlegung des Films	84
IV.	Vorgehen beim Filmen und Kameraeinstellungen.....	84
1.	Filmen mit der Drohne an der GS Harsewinkel – das Vorgehen.....	84
2.	Kameraperspektiven.....	87
a.	Interviews/ Stellungnahmen.....	87
aa.	Polizei und Vater.....	87
bb.	Schulleiterin Heike Neef.....	89

cc.	Schülerinnen und Schüler der GS Kattenstroth	89
b.	Elterntaxihaltezone	90
c.	Im Klassenraum.....	92
d.	Schlusszene mit Banner	94
V.	Erfahrungsbericht	94
1.	Filmen an der Kardinal-von-Galen-Grundschule.....	96
2.	Interview Polizei	96
3.	Elterninterview.....	97
4.	Szenen mit den Kindern	97
a.	Schulwegszene	97
b.	Schülerparlament	98
c.	Aussagen der Kinder	98
d.	Abschluss „Lasst uns laufen“	98
5.	Interview Schulleiterin.....	99
6.	Schneiden und Musik	99
E.	Auswertung	100
I.	Auswertung der Elternfragebögen	100
1.	Ablauf der Auswertung	100
a.	Erstellen der Datenmatrix	101
b.	Kodierung und Eingabe der Daten.....	101
aa.	Zahlen.....	102
bb.	Einfachnennungen.....	102
cc.	Mehrfachnennungen.....	102
dd.	Offene und halboffene Fragen	103
ee.	Fehlerkontrolle	103
ff.	Datenaufbereitung	104
2.	Zusammenfassende Auswertung aller Pilotschulen.....	104
a.	Rücklaufquoten.....	105
b.	Verkehrsmittelwahl	106
aa.	Verkehrsmittelwahl im Sommer.....	107
bb.	Verkehrsmittelwahl im Winter.....	109
c.	Schulweggemeinschaften an den Pilotschulen	111
d.	Nutzung der Haltezonen	112
e.	Verhaltensänderung	115
f.	Veränderungen seit der Einrichtung der HuB.....	117

g.	Fazit	118
h.	Kartografische Darstellung der Schulwegrouten	119
3.	Auswertung der einzelnen Pilotschulen	120
a.	Grundschule Kattenstroth in Gütersloh	120
aa.	Rücklaufquote.....	120
bb.	Verkehrsmittelwahl.....	121
	(1) Verkehrsmittelwahl im Sommer.....	121
	(2) Verkehrsmittelwahl im Winter	122
cc.	Nutzung der Haltezonen	123
dd.	Kartografische Darstellung der Schulwegrouten	125
	(1) Verkehrsstromanalyse zu Fuß und Rad (Sommer)	125
	(2) Verkehrsstromanalyse Auto (Winter).....	126
ee.	Verhaltensänderung.....	127
ff.	Veränderungen seit der Einrichtung der HuB.....	128
gg.	Fazit für die Grundschule Kattenstroth	129
b.	Lindenschule in Halle (Westf.)	130
aa.	Rücklaufquote.....	130
bb.	Verkehrsmittelwahl.....	130
	(1) Verkehrsmittelwahl im Sommer.....	130
	(2) Verkehrsmittelwahl im Winter	131
cc.	Nutzung der Haltezonen	133
dd.	Kartografische Darstellung der Schulwegrouten und Nutzung anderer Haltezonen	135
	(1) Verkehrsstromanalyse zu Fuß und Rad (Sommer)	136
	(2) Verkehrsstromanalyse Auto (Winter).....	137
	(3) Nutzung anderer Haltezonen	138
ee.	Verhaltensänderung.....	139
ff.	Veränderungen seit der Einrichtung der HuB.....	140
gg.	Fazit für die Lindenschule	141
c.	Brinkmannschule in Langenberg	142
aa.	Rücklaufquote.....	142
bb.	Verkehrsmittelwahl.....	142
	(1) Verkehrsmittelwahl im Sommer.....	142
	(2) Verkehrsmittelwahl im Winter	143
cc.	Nutzung der Haltezonen	145

dd.	Kartografische Darstellung der Schulwegrouten und Nutzung anderer Haltezonen	148
	(1) Verkehrsstromanalyse zu Fuß und Rad (Sommer)	148
	(2) Verkehrsstromanalyse Auto (Winter).....	149
	(3) Nutzung anderer Haltezonen	150
ee.	Verhaltensänderung.....	151
ff.	Veränderungen seit der Einrichtung der HuB.....	152
gg.	Fazit für die Brinkmannschule	154
d.	Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück.....	154
aa.	Rücklaufquote.....	154
bb.	Verkehrsmittelwahl.....	155
	(1) Verkehrsmittelwahl im Sommer.....	155
	(2) Verkehrsmittelwahl im Winter	156
cc.	Nutzung der Haltezonen	157
dd.	Kartografische Darstellung der Schulwegrouten und Nutzung anderer Haltezonen	159
	(1) Verkehrsstromanalyse zu Fuß und Rad (Sommer)	160
	(2) Verkehrsstromanalyse Auto (Winter).....	161
	(3) Nutzung anderer Haltezonen	162
ee.	Verhaltensänderung.....	163
ff.	Veränderungen seit der Einrichtung der HuB.....	164
gg.	Fazit für die Pius-Schule	165
e.	Grauthoff-Elbracht-Schule in Schloß Holte-Stukenbrock.....	166
aa.	Rücklaufquote.....	166
bb.	Verkehrsmittelwahl.....	166
	(1) Verkehrsmittelwahl im Sommer.....	166
	(2) Verkehrsmittelwahl im Winter	167
cc.	Nutzung der Haltezonen	168
dd.	Kartografische Darstellung der Schulwegrouten und Nutzung anderer Haltezonen	170
	(1) Verkehrsstromanalyse zu Fuß und Rad (Sommer)	170
	(2) Verkehrsstromanalyse Auto (Winter).....	172
	(3) Nutzung anderer Haltezonen	173
ee.	Verhaltensänderung.....	174
ff.	Veränderungen seit der Einrichtung der HuB.....	174

gg. Fazit für die Grauthoffschule	175
II. Auswertung der Anregungen und Ideen der Befragten	176
1. Allgemeines.....	176
2. Ideen und Anregungen der Eltern.....	178
a. Kontrollen	179
b. Fußgängerüberwege	180
c. Schülerlotsen.....	181
d. Halteverbote	182
e. Einzelnennungen.....	182
III. Auswertung der Schülerfragebögen.....	185
1. Ablauf der Auswertung	186
a. Erstellen der Datenmatrix	186
b. Kodierung und Eingabe der Daten.....	186
aa. Einfachnennungen.....	187
bb. Mehrfachnennungen	187
cc. Fehlerkontrolle	187
dd. Datenaufbereitung	187
2. Zusammenfassende Auswertung aller Pilotschulen.....	188
a. Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder.....	188
b. Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen	189
c. Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	190
d. Auswirkungen auf den Unterricht.....	190
e. Fazit	191
3. Auswertung der einzelnen Pilotschulen	192
a. Grundschule Kattenstroth in Gütersloh	192
aa. Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder	192
bb. Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen.....	192
cc. Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	193
dd. Auswirkungen auf den Unterricht	194
ee. Fazit für die Grundschule Kattenstroth	194
b. Lindenschule in Halle (Westf.)	194
aa. Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder	194
bb. Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen.....	195

cc.	Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	196
dd.	Auswirkungen auf den Unterricht	197
ee.	Fazit für die Lindenschule in Halle (Westf.)	197
c.	Brinkmannschule in Langenberg	198
aa.	Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder	198
bb.	Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen.....	199
cc.	Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	199
dd.	Auswirkungen auf den Unterricht	200
ee.	Fazit für die Brinkmannschule in Langenberg	200
d.	Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück.....	201
aa.	Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder	201
bb.	Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen.....	202
cc.	Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	202
dd.	Auswirkungen auf den Unterricht	203
ee.	Fazit für die Pius-Schule in Rheda-Wiedenbrück	203
e.	Grauthoff-Elbracht-Schule in Schloß Holte-Stukenbrock.....	204
aa.	Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder	204
bb.	Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen.....	205
cc.	Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	205
dd.	Auswirkungen auf den Unterricht	206
ee.	Fazit für die Grauthoffschule in Schloß Holte-Stukenbrock	207
IV.	Vergleich des Elternfragebogens mit dem Schülerfragebogen.....	207
F.	Handlungsempfehlungen	209
I.	Handlungsempfehlungen bei der Umsetzung an weiteren GS.....	209
1.	Kinder für das Projekt begeistern.....	209
2.	Eltern von dem Projekt überzeugen.....	211
3.	Öffentlichkeitsarbeit steigern	212
4.	Keine Haltestellen an viel befahrenen Straßen	213
5.	„Restaurierung“ der Haltestellen	214
II.	Handlungsempfehlungen für die fünf Pilotschulen des Projektes.....	214
1.	Schülerlotse für die Haltestelle „Lüternweg“	214

2.	Ausweitung der Belohnungssysteme	215
3.	Reflexion einzelner HuB	216
G.	Kritischer Rückblick	216
I.	Organisation und Kommunikation	217
II.	Fragebögen	217
III.	Datenschutz	218
H.	Fazit	219
I.	Danksagung	220
J.	Abkürzungsverzeichnis	XI
K.	Abbildungsverzeichnis	XII
L.	Quellen und Literatur	XVII
M.	Anlagen	IX
I.	Anschreiben zum Fragebogen	IX
1.	Anschreiben GS Kattenstroth in Gütersloh	IX
2.	Anschreiben Lindenschule in Halle (Westf.)	X
3.	Anschreiben Brinkmannschule in Langenberg	XI
4.	Anschreiben Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück	XII
5.	Anschreiben Grauthoff-Elbracht-Schule in Schloß Holte-Stukenbrock	XIII
II.	Elternfragebögen	XIV
1.	Elternfragebogen GS Kattenstroth in Gütersloh	XIV
2.	Elternfragebogen Lindenschule in Halle (Westf.)	XVI
3.	Elternfragebogen Brinkmannschule in Langenberg	XVIII
4.	Elternfragebogen Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück	XX
6.	Elternfragebogen Grauthoff-Elbracht-Schule in Schloß Holte-Stukenbrock	XXII
III.	Schülerfragebogen	XXIV
IV.	Informationsblatt Datenschutz	XXVI
1.	Informationsblatt Datenschutz mit Hinweis auf Schülerbefragung	XXVI
2.	Informationsblatt Datenschutz ohne Hinweis auf Schülerbefragung	XXVII
V.	Einverständniserklärung Foto-/Film-/Tonaufnahmen	XXVIII
1.	Einverständniserklärung Minderjährige	XXVIII
2.	Einverständniserklärung Erwachsene	XXIX
VI.	Drehbuch	XXX
VII.	Einladung zur Projektpräsentation	XXXIV
VIII.	Protokolle	XXXV
1.	Protokolle von den Projekttreffen	XXXV

2.	Protokolle von den Gesprächen mit den Schulleitungen	XLV
3.	Protokolle von den Schülerumfragen	LIII
IX.	Auswertung der Elternfragebögen	LX
1.	Kodeplan	LX
2.	Kategorisierung	LXIII
3.	Datenmatrix	LXIV
X.	Auswertung der Schülerfragebogens	LXX
1.	Kodeplan	LXX
2.	Datenmatrix	LXXI
XI.	Eigenständigkeitserklärung	LXXXIX

A. Einleitung/ Projektbeschreibung

I. Projektbeschreibung „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule



Abbildung 1: Verkehrschaos vor einer Grundschule, verursacht durch Elterntaxis (Foto: Margull, Bernhard, <https://bnn.de/lokales/buehl/bachschloss-schule-buehl-verkehrschaos>, Download: 30.04.2019)

Eltern möchten ihren Kindern einen sicheren Schulweg garantieren, weshalb viele Eltern mit dem Auto direkt vor das Schultor fahren. Sie denken ihr Verhalten würde die Sicherheit ihrer Kinder gewährleisten, allerdings ist das Gegenteil der Fall. Denn durch das ständige Bringen der Eltern herrscht regelmäßig zu Schulbeginn Verkehrschaos vor den Grundschulen: Elterntaxis stauen sich vor der Schule, es entstehen lange Rückstaus und die Verkehrsteilnehmer behindern sich gegenseitig. Viele der Eltern lassen ihre Kinder mitten auf der Straße heraus und ignorieren Parkverbote. Dadurch wird die Sicherheit aller Fußgänger, vor allem aber die der Kinder, gefährdet.¹

1. Hintergrund

Der Anteil der Schülerinnen und Schüler an den Grund- und weiterführenden Schulen, die alltäglich ihren Schulweg mit dem Auto zurücklegen, hat in den letzten drei Jahrzehnten stetig zugenommen. Gleichzeitig hat die selbstständige Mobilität von Schülerinnen und Schülern auf dem Schulweg in den

¹ Zukunftsnetz Mobilität NRW - „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, S. 1; Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule - Auswertung der Elternbefragung, S. 3.

vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen.² Im bundesweiten Durchschnitt werden etwa ein Drittel der Kinder regelmäßig zur Schule gefahren. Tendenz steigend. Zurückzuführen ist dieser Trend häufig auf sich wandelnde Erwerbsbiografien, zunehmende Autoverfügbarkeit, freie Schulwahl und Zeitdruck in den Familien. Viele Eltern bringen aber auch aus Angst vor Unfällen oder Übergriffen, aus Gewohnheit oder Bequemlichkeit ihre Kinder direkt bis vor das Schultor. Auch die Ansprüche der Eltern an die Sicherheit der Schulwege sind deutlich gestiegen. Haben die Eltern das Gefühl der Schulweg weise Mängel auf, so bringen sie ihre Kinder lieber mit dem PKW. Oft überträgt sich dieses Verhaltensmuster dann auch auf die Wege in der Freizeit. Unsicher empfundene Wege verursachen mehr Autoverkehr und dieser erhöhte Autoverkehr wiederum erzeugt objektiv unsichere Wege und ruft somit noch mehr Autoverkehr vor den Schulen hervor. Es entwickelt sich eine Negativspirale. Wege, die subjektiv als unsicher empfunden werden, entwickeln sich zu tatsächlich unsicheren Wegen.³

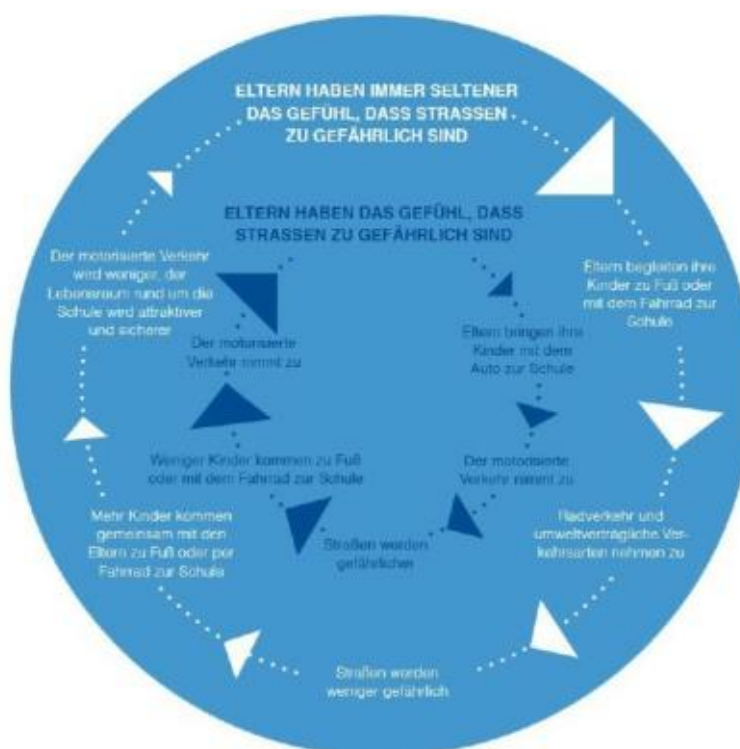


Abbildung 2: Zukunftsnetz Mobilität NRW – „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, S. 2

² ADAC – Das Elterntaxi an Grundschulen, S. 5.

³ bueffee GbR - Mehr Freude am Gehen - ein Beitrag zum Mobilitätsmanagement an Grundschulen, S. 2.

Dieser Elterntaxiverkehr wird zunehmend zu einem Problem, denn der Trend sein Kind jeden Tag zur Schule zu bringen hat schwerwiegende Folgen. Die Elterntaxis gefährden die Schülerinnen und Schüler, beeinträchtigen die Entwicklung der Kinder und belasten die Umwelt.⁴

a. Gefährdung der Kinder

Die Bring- und Holdienste der Eltern erhöhen das Verkehrsaufkommen im direkten Umfeld der Schule und durch das erhöhte Verkehrsaufkommen kommt es zu gefährlichen Verkehrssituationen, wodurch andere, aber auch die eigenen Kinder gefährdet werden. Durch Verkehrsverstöße, wie verbotswidriges Halten, Behinderung von Schulbussen oder riskante Wendemanöver werden alle Verkehrsteilnehmer behindert und vor allem die Kinder in Gefahr gebracht. Die Statistik zeigt, dass besonders Kinder im Straßenverkehr gefährdet sind und einem erhöhten Schutzbedürfnis unterliegen. Im Jahr 2016 verunglückten in Deutschland 7.805 Kinder im Grundschulalter, davon 9 tödlich. Zwar geschieht nur etwa jeder fünfte Unfall auf dem Schulweg und die Anzahl der Kinderunfälle geht langfristig betrachtet zurück, allerdings müssen weiter Anstrengungen unternommen werden, um die immer noch hohe Anzahl an Unfällen auf dem Schulweg weiter zu vermindern. Die Eltern wollen ihr Kind schützen und als Konsequenz bringen viele Eltern, ihr Kind im Auto zur Schule, weil sie denken, das Auto sei das sicherste Verkehrsmittel. Allerdings stellt aus Sicht der Unfallstatistik die Mitfahrt in einem PKW ein größeres Risiko für Kinder im Grundschulalter dar, als die Fortbewegung mit jedem anderen Verkehrsmittel. So kommen jährlich mehr Kinder im PKW der Erziehungsberechtigten zu Schaden, als durch die selbstständige Mobilität zu Fuß. Im Jahr 2016 verunglückten 3.247 Kinder bei der Mitfahrt im Auto der Eltern und im Gegensatz dazu, kam es nur bei 2.328 Kindern, die selbstständig als Fußgänger unterwegs waren, zu Unfällen.⁵

⁴ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule - Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S. 3.

⁵ ADAC – Das Elterntaxi an Grundschulen, S. 5, 6.

b. Beeinträchtigung in der Entwicklung der Kinder

Außerdem beeinträchtigt ein ständiges Bringen und Abholen die Kinder in ihrer Entwicklung, denn viele Schülerinnen und Schüler erleben ihre Umwelt nur noch vom Rücksitz eines PKWs. Wenn Kinder immer und überall hingefahren werden, reduzieren sich Aufenthaltsorte für sie zu „Inseln“ (z. B. Wohnhaus, Schule, Sporthalle, Supermarkt), die kaum einen räumlichen Bezug zueinander haben. Um sich aber zu emotional unabhängigen Erwachsenen entwickeln zu können, müssen sie eine zunehmende Anzahl von Wegen und Situationen erleben und zwar unabhängig von Erwachsenen. Durch das ständige Bringen und Abholen wird ihnen die Chance genommen, eigene Erfahrungen im Straßenverkehr zu machen, wodurch ihr soziales, kognitives und motorisches Wachstum eingeschränkt wird. Kinder wollen auf Ihrem Schulweg etwas erleben, was nicht von der Erwachsenenwelt vorherbestimmt ist. Sie wollen sich mit anderen Kindern treffen, diesen begegnen und selbstbestimmt ihre Umwelt erleben. Der eigenständig gegangene Schulweg wird zu einem wertvollen, persönlichen Erlebnis und ist wesentlicher Teil einer gelungenen Kindheit.⁶

Denn durch zahlreiche Studien konnten positive Effekte auf die kindliche Entwicklung nachgewiesen werden, wenn Kinder den täglichen Schulweg selbstständig bewältigen. Positive Effekte der Studien waren eine höhere Konzentrationsfähigkeit im Unterricht, eine gesteigerte körperliche Fitness, der Abbau von Übergewicht und eine Verbesserung des Sozialverhaltens, falls der Schulweg mit anderen Schülerinnen und Schülern gemeinsam bestritten wurde. Zusätzlich entwickeln Kinder frühzeitig ein Bewusstsein für Gefahrensituationen im Straßenverkehr, das räumliche Denken der Grundschülerinnen und Grundschüler wird begünstigt und ihr Verantwortungsbewusstsein und ihre Eigeninitiative werden gestärkt.⁷ Neben einer erhöhten Orientierungsfähigkeit, lernen die Kinder den eigenen Wohnort besser kennen und entwickeln ein Zugehörigkeitsgefühl zu ihrem Heimatort. Durch das Elterntaxi wird ihnen die Chance genommen, solche Erfahrungen zu machen. Doch nicht nur das Elterntaxi schränkt die Entwicklung des Kindes ein, sondern auch ein ständiges Begleiten der Schulkinder, die zu Fuß zur Schule gehen, ist kontraproduktiv für die Entwicklung des Kindes. Die Schülerinnen

⁶ Zukunftsnetz Mobilität NRW – Verkehrszähler Leitfaden, S. 7, 8.

⁷ ADAC – Das Elterntaxi an Grundschulen, S. 6.

und Schüler müssen selbstständig ihre eigenen Schulwegenerfahrungen machen und diese Erfahrungen dürfen ihnen nicht von den Eltern vorenthalten werden.⁸

Nach einer Befragung von 750 Grundschulen in Nordrhein-Westfalen im Juli 2013 im Auftrag des ADAC e.V. stellte sich heraus, dass Schulen mit einem hohen Anteil an Elterntaxis deutlich häufiger Verkehrssicherheitsprobleme haben als Schulen mit wenigen Elterntaxis. Ist der Anteil der Autokinder über 20% wird dies von den meisten Grundschulen als belastend empfunden. Außerdem zeigte sich, dass je größer die Schule ist, desto größer die Verkehrsprobleme. Meist kommt es erst ab einer Schüleranzahl von etwa 150 Schülerinnen und Schülern zu Problemen mit Elterntaxis.⁹

Der Kreis Gütersloh möchte dem Trend zum Elterntaxi entgegenwirken und die selbstständige Mobilität der Kinder fördern. Appellative Ansprachen von Eltern oder repressive Maßnahmen zeigen nur selten Wirkung.¹⁰ Deshalb hat der Kreis Gütersloh und die Verkehrswacht Gütersloh e.V. im Frühjahr 2018 das Projekt „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ ins Leben gerufen. Zielgruppe des Projektes sind die Grundschulen im Kreisgebiet.

2. Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule

Das Projekt „Lass(t) uns laufen!“ ist ein partizipativer Prozess, in dem gemeinsam mit den Kindern, den Eltern, den Schulen, den beteiligten Kommunen, der Kreispolizei und der Kreisverwaltung die Schulwegsituation nachhaltig verbessert werden soll. Mit Hilfe des sogenannten Verkehrszählerprogramms und der Einrichtung von dezentralen Elterntaxi-Haltezonen soll das Verkehrsaufkommen im Schul- und Wohnumfeld deutlich verringert, die Sicherheit auf den Schulwegen erhöht und mögliche Unfallgefahren minimiert werden.¹¹ Die Eltern sollen ihre Kinder nicht mehr direkt vor der Schule

⁸ Zukunftsnetz Mobilität NRW – Verkehrszähler Leitfaden, S. 7, 8.

⁹ ADAC – Das Elterntaxi an Grundschulen, S. 7.

¹⁰ bueffee GbR - Mehr Freude am Gehen - ein Beitrag zum Mobilitätsmanagement an Grundschulen, S. 2.

¹¹ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule - Auswertung der Elternbefragung, S. 3.

aussteigen lassen, sondern sie zu den eingerichteten Elterntaxi-Haltezonen bringen. Den restlichen Schulweg bewältigen die Kinder dann eigenständig zu Fuß. An den Haltestellen können zusätzlich Laufgemeinschaften (Walking Bus) gegründet werden.¹²

Im ersten Projektschritt wurden aus 23 Bewerbungen fünf motivierte Pilot-schulen aus Gütersloh, Halle (Westf.), Langenberg, Rheda-Wiedenbrück und Schloß Holte-Stukenbrock zur ersten Durchführung des Projektes ausgewählt. Jeweils eine Projektgruppe pro Schule wurde eingerichtet und durch eine Elternbefragung wurde ermittelt, über welche Wege und mit welchen Verkehrsmitteln die Kinder zur Schule kommen. Im Rahmen der Befragung bekamen die Eltern die Gelegenheit, Probleme auf den Schulwegen zu nennen und in eine beigefügte Karte einzutragen. Die Ergebnisse der Elternbefragung wurden durch die Ingenieurbüros verkehrskonzept aus Aachen und Elkmann Klimaschutz & Mobilität aus Dortmund ausgewertet.¹³ Danach wurden die Ergebnisse der Auswertung den Eltern auf Elternabenden und Schulfesten vorgestellt und sie bekamen die Möglichkeit Vorschläge, Kritik oder Anregungen zu äußern. Anschließend wurde mit den Erziehungsberechtigten über mögliche Standorte der Elterntaxi-Haltezonen diskutiert und mit Zustimmung der Eltern wurden die Hol- und Bringzonen zum Schuljahr 2018/2019 festgelegt und eingerichtet. Die Haltezonen wurden von der Kommune, der Kreispolizei und der Straßenverkehrsbehörde geprüft und ausgewählt, dabei wurden die rechtlichen Aspekte (StVO-Konformität) berücksichtigt und potenzielle Gefahrenstellen ausfindig gemacht. Um die Haltezonen sicher zu gestalten und eine größtmögliche Akzeptanz zu erreichen, wurden folgende Kriterien berücksichtigt:¹⁴

¹² Zukunftsnetz Mobilität NRW - „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, S. 4.

¹³ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule - Auswertung der Elternbefragung, S. 3.

¹⁴ ADAC – Das Elterntaxi an Grundschulen, S. 11; Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule - Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S. 6-7.

Kriterium	Empfehlung
Entfernung zur Schule	> 250 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Tempo-30-Zone
Querungsmöglichkeiten	Ampel oder Zebrastreifen
Gehwegbreite	> 2,50 m
Beleuchtung	Beleuchtung des gesamten Restschulweges
Restschulweg	Schulwegegemeinschaften oder Walking Bus vorhanden
Ein- und Ausparken	Vorwärtsausparken möglich
Verkehrsführung	Elterntaxis fahren anschließend nicht an der Schule vorbei

Parallel zum Projekt „Lass(t) uns laufen!“ wurde an den Schulen das Verkehrszählerprogramm integriert. Das Verkehrszählerprogramm ist ein Schulwegkonzept, welches eine dauerhafte Verhaltensänderung anstrebt. Ein detailliert ausgearbeitetes Lehrprogramm vermittelt allen Schülerinnen und Schülern einer Schule den Lehrplänen entsprechend Mobilitätskompetenzen und Empfehlungen zur Mobilitätsbildung. Dadurch soll die gesamte Entwicklung, die Eigeninitiative und das Verantwortungsbewusstsein der Kinder gefördert werden. Kinder können kleine Verkehrszähler werden, wenn sie statt mit dem Auto, mit anderen Verkehrsmitteln zur Schule kommen. Das Konzept spricht aber auch Eltern an, die selbst zu großen Verkehrszählern werden können, indem sie ihr Kind nicht mehr zur Schule fahren, sondern ihr Kind den Schulweg eigenständig bestreiten lassen. Jeder klimafreundlich zurückgelegte Weg wird belohnt, indem ein individuell anpassbares Sammel- bzw. Belohnungssystem parallel zum Programm eingerichtet wird. Zum Beispiel gibt es für jeden klimafreundlich zurückgelegten Weg zur Schule, ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder von der Elterntaxihaltezone aus, einen Zauberstern. Im Klassenverbund werden dann die Zaubersterne gesammelt und wenn die Klasse genügend Sterne gesammelt haben, erhält die Klasse eine Belohnung (z. B. Hausaufgaben frei oder eine verlängerte Pause). Das Konzept kann individuell auf die Bedürfnisse der

Schule angepasst und modifiziert werden. So sind auch andere Belohnungssysteme (z. B. ein Punktesystem statt eines Sternesystems) denkbar.¹⁵

Um das Fortbestehen und die aktive Teilnahme am Projekt weiterhin sicherzustellen, bemüht sich der Kreis Gütersloh um eine gute Kommunikation und ausreichende Öffentlichkeitsarbeit. Denn der Erfolg des Projektes ist von drei Schlüsselkriterien abhängig, die alle erfüllt sein sollen: Motivation, Attraktivität und Sicherheit (MAS-Kriterien). Wichtig ist, dass alle Beteiligten miteinbezogen werden und das Projekt mitgestalten können. Das Projekt kann im Schülerparlament besprochen werden und die Kinder können Dank- und Denkkzettel an ihre Eltern verteilen. Denn der Erfolg des Projektes ist maßgeblich von den Eltern abhängig. Nur durch stetiges Erinnern der Eltern, persönliche Ansprachen, Veranstaltungen der Schulpflegschaft und durch Aktionen der gesamten Schule können dauerhafte Verhaltensänderungen bewirkt werden. So wurden von vielen Schülerinnen und Schülern nach Einweihung der Elterntaxi-Haltezonen gelbe Fußabdrücke auf dem Weg von der Haltezone zur Schule gemalt. Die selbstgemalten Fußabdrücke weisen den Schülerinnen und Schülern den Weg, machen Querungsmöglichkeiten kenntlich und stellen eine persönliche Verbindung zum Schulweg her. Dadurch werden die Kinder motiviert zu Fuß zu laufen und erzählen ihren Eltern zu Hause von dem Projekt, weil sie lieber zu Fuß anstatt mit dem Auto zur Schule kommen wollen. Die Eltern werden sich zwangsläufig mit dem Projekt auseinandersetzen und durch ihre Kinder werden neue Denkanstöße an die Eltern getragen. Weiterhin werden die Eltern durch Elternbefragungen, Besprechungen der Standorte der Elterntaxihaltezonen oder Elternbriefe mit einbezogen und haben die Möglichkeit Vorschläge zu äußern, um an dem Projekt mitzuwirken.¹⁶

Die Erziehungsberechtigten erwarten von den Fußwegen kindgerechte Überquerungshilfen, ausreichende Beleuchtung und eine übersichtliche Verkehrssituation. Denn nur wenn die Eltern die Fußwege ihrer Kinder als kurz (unter einen Kilometer Länge) und sicher empfinden, sind sie bereit ihr Kind

¹⁵ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule - Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S. 8-9.

¹⁶ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule - Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S. 7-9.

laufen zu lassen und nicht jeden Tag bis vor das Schultor zu bringen. Bereits einzelne Problemstellen oder Barrieren auf dem Schulweg sind für die Eltern Grund genug, ihre Kinder mit dem Auto zu bringen.¹⁷ Doch die Eltern dürfen nicht nur Ansprüche an den Schulweg stellen, sondern sind selbst gefordert. Sie müssen ebenfalls einen Beitrag zur Sicherheit der Schulwege leisten. Die Eltern müssen bereit sein mit ihren Kindern den Schulweg zu üben und ihre Kinder zu geeignetem Verhalten im Straßenverkehr anzuleiten. Wenn sie das Gefühl haben, dass ihr Kind durch die Verkehrserziehung sicher im Straßenverkehr unterwegs ist, müssen die Eltern das Kind auch laufen lassen.

Die lokalen Medien und die sozialen Netzwerke werden ebenfalls genutzt, um Werbung für das Projekt zu machen und Aufmerksamkeit zu generieren. Sie dienen zur Information der Bürger, Anwohner und anderer Verkehrsteilnehmer. Es werden Zeitungsartikel verfasst, Interessierte können sich im Internet informieren und die Einweihung der HuB medienwirksam mit Bürgermeister, Vertretern der Schule, Schulkindern, Projektbeteiligung und der Presse. Durch Aufkleber, Logos, Banner oder die gelben Fußabdrücke wird ebenfalls die Aufmerksamkeit der Eltern und Bürger geweckt.¹⁸

II. Projektarbeit: Evaluierung/ Monitoring des Projektes „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule

Um weiterhin den Erfolg des Projektes „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ zu garantieren, ist eine Evaluation notwendig. Nur so können Schwachstellen beseitigt und die Zukunftsfähigkeit des Projektes gewährleistet werden.

Bei der Evaluierung des Pilotprojektes soll herausgefunden werden, ob die Standorte der Haltezonen von den Eltern akzeptiert werden und ausreichend dimensioniert sind. Außerdem muss geprüft werden, ob die Verkehrsprobleme vor der Schule zurückgegangen sind und keine neuen Probleme

¹⁷ bueffee GbR - Mehr Freude am Gehen - ein Beitrag zum Mobilitätsmanagement an Grundschulen, S. 2.

¹⁸ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule - Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S. 9.

entstanden sind (z.B. Beschwerden von Anliegern oder Unfälle im Bereich der HuB).¹⁹

Im Rahmen des praxisbezogenen Projektes des Studium an der FHöV NRW untersucht die Projektgruppe, bestehend aus zehn Studierenden, den Nutzen aller Beteiligten des Pilotprojektes im Kreisgebiet. Aufgabe der Projektgruppe ist es, das Projekt zu evaluieren und herauszufinden, welche Stellen gut genutzt werden und welche nicht. Dabei wird geprüft, ob die Ziele des Projektes erreicht wurden, indem der Soll-Zustand mit dem Ist-Zustand verglichen wird. Außerdem wird beurteilt, wie das Projekt bei den Beteiligten ankommt und ob die Zahl der Elterntaxis gesenkt werden konnte. Mit den Ergebnissen der Projektarbeit können die Lage der Haltezonen modifiziert werden und Anpassungen vorgenommen werden, falls Handlungsbedarf besteht.

Zum Start des Projektes hat sich die Projektgruppe Gedanken darüber gemacht, welche Schritte zur Evaluation des Projektes „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule“ nötig sind und wie eine aussagekräftige Bewertung vorgenommen werden kann. Die Projektgruppe hat sich dazu entschieden die Eltern der Pilotschulen erneut zu befragen, da die Ergebnisse der Befragung konkret mit den Ergebnissen des alten Fragebogens (Frühjahr 2018) verglichen werden können. Zusätzlich hat die Projektgruppe eine Umfrage mit den Schülerinnen und Schülern der Pilotschulen durchgeführt, weil die Kinder im Mittelpunkt des Projektes stehen und ihre Meinung zum Projekt sehr wichtig ist. Hintergrund der Umfragen war es, sich ein Bild von der Schulsituation vor Ort machen zu können, indem wir Informationen sammeln. Dazu zählen nicht nur Zahlen und Daten, sondern auch die subjektiven Positionen und Meinungen der Beteiligten. Damit die Projektgruppe mithilfe der beiden Fragebögen eine umfassende und nachvollziehbare Einschätzung treffen kann, mussten einige Dinge beachtet werden. Vor Durchführung der Befragungen mussten Fragen zum Datenschutz geklärt werden und methodische Grundlagen der empirischen Sozialforschung mussten bei

¹⁹ ADAC – Das Elterntaxi an Grundschulen, S. 13.

der Erstellung der Fragebögen berücksichtigt werden. Anschließend wurden die Umfragen ausgewertet und das Projekt konnte evaluiert werden.

Zusätzlich zur Evaluation ist noch ein Imagefilm über das Projekt entstanden. Dieser dient dazu, Werbung zu machen und Interessierte über das Projekt zu informieren.

B. Datenschutz

I. Allgemeines

Im Rahmen des Projektes „Lass(t) uns laufen! – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ wurden durch die Projektgruppe in allen fünf Pilotschulen die Eltern der Schulkinder sowie die Schulkinder selbst mithilfe von Fragebögen zu den Veränderungen des Hol- und Bringverkehrs, zur tatsächlichen Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen sowie zu einer persönlichen Einschätzung des Projektes befragt. Um solche Datenerhebungen durchführen zu können, müssen datenschutzrechtliche Anforderungen vor dem Hintergrund der am 25. Mai 2018 in Kraft getretenen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) beachtet werden. Die DSGVO soll gewährleisten, dass Grundrechte und Grundfreiheiten der natürlichen Personen gewahrt werden.²⁰ Ein Beispiel für ein Grundrecht, das durch die DSGVO geschützt wird, ist das Recht auf Schutz der eigenen personenbezogenen Daten, welches in Art. 8 Abs. 1 GRCh und in Art. 16 Abs. 1 AEUV normiert ist.²¹ Insbesondere dieses Recht musste bei der Durchführung der Datenerhebungen in Form der Fragebögen beachtet werden.

II. Elternfragebogen

Die erarbeiteten Elternfragebögen sind zeitgleich an allen fünf Pilotschulen an die Schüler verteilt worden und sollten nach Ablauf einer Frist von 1 ½ Wochen an die jeweiligen Klassenlehrer zurückgegeben werden.

Im Folgenden wird die Einhaltung der Datenschutzrichtlinien im Rahmen der Elternbefragung geprüft. Damit die DSGVO auf die vorliegende Datenverarbeitung anwendbar ist, muss sowohl der in Art. 2 DSGVO normierte

²⁰ Gola, Art. 4, Rn. 4.

²¹ Gola, S. 1.

sachliche Anwendungsbereich als auch der räumliche Anwendungsbereich (Art. 3 DSGVO) eröffnet sein.²²

1. Sachlicher Anwendungsbereich

Der sachliche Anwendungsbereich des Art. 2 DSGVO ist eröffnet, wenn es sich entweder um eine ganz oder teilweise automatisierte Verarbeitung personenbezogener Daten oder um eine nicht automatisierte Verarbeitung der Daten handeln, wobei die Daten in einem Dateisystem gespeichert werden müssen.

a. Nicht automatisierte Verarbeitung

Die nicht automatisierte Verarbeitung von Daten bezieht sich allein auf den analogen Bereich, insbesondere auf die Verarbeitung von Papier.²³ Die Fragebögen, und damit die Daten der Eltern, werden von der Projektgruppe in Papierform gesammelt und in einer Excel-Datei zusammengeführt und gespeichert, was bedeutet, dass die Verarbeitung der Daten nicht automatisiert, sondern manuell, erfolgt.

Damit die Verordnung anwendbar ist, müssen die Daten bei manueller Verarbeitung in einem Dateisystem gespeichert werden.²⁴ Gemäß Art. 4 Nr. 6 DSGVO handelt es sich bei einem Dateisystem um eine strukturierte Sammlung personenbezogener Daten, die nach bestimmten Kriterien zugänglich sind. Strukturiert ist eine Sammlung bereits dann, wenn die Daten nach einem einzigen Merkmal geordnet sind.²⁵

Da die erhobenen Daten entweder nach Schule oder nach Klasse des Kindes geordnet werden können, handelt es sich bei der vorliegenden Datenerfassung um eine strukturierte Sammlung von Daten in einem Dateisystem.

b. Personenbezogene Daten

Zusätzlich muss es sich bei den Angaben, die von den Eltern der Schülerinnen und Schüler im vorliegenden Fragebogen gemacht werden, um

²² Zerdick in: Ehmman/Selmayr, Art. 3 Rn. 1.

²³ Ernst in: Paal/Pauly, DS-GVO Art. 2 Rn. 7.

²⁴ Gola, DS-GVO Art. 4, Rn. 43.

²⁵ Ernst in: Paal/Pauly, DS-GVO Art. 4, Rn. 53.

personenbezogene Daten handeln. Artikel 4 Nr. 1 DSGVO definiert personenbezogene Daten folgendermaßen:

„alle Informationen, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare natürliche Person (im Folgenden „betroffene Person“) beziehen; als identifizierbar wird eine natürliche Person angesehen, die direkt oder indirekt, insbesondere mittels Zuordnung zu einer Kennung wie einem Namen, zu einer Kennnummer, zu Standortdaten, zu einer Online-Kennung oder zu einem oder mehreren besonderen Merkmalen identifiziert werden kann, die Ausdruck der physischen, physiologischen, genetischen, psychischen, wirtschaftlichen, kulturellen oder sozialen Identität dieser natürlichen Person sind.“

Personenbezogene Daten sind demnach als diejenigen Informationen zu verstehen, die sich eindeutig auf eine bestimmbare natürliche Person zurückführen lassen²⁶; also Daten, durch die eine Person identifiziert werden kann.²⁷

In dem Fragebogen für die Eltern der Grundschüler wurden u.a. Angaben zum ungefähren Wohnort, zum Alter, zur Klasse sowie zum Schulweg des Kindes gemacht. Bezüglich des Schulweges wurde angegeben, welche Verkehrsmittel genutzt werden. Zusätzlich wurde der Schulweg auf einer Karte eingezeichnet.

Die Identifizierung einer Person muss sich nicht zwingend aus der Hinzuziehung einer einzelnen Information ergeben. Insbesondere die Kombination mehrerer Informationen kann eine Identifizierung ermöglichen.²⁸

Allein durch die Angaben zum Alter und zur Klasse des Kindes kann noch kein Rückschluss auf ein einzelnes Kind gezogen werden, da das Alter der Schulkinder in einer Klasse meist einheitlich ist, bzw. sich auf zwei Jahre verteilt. So sind Kinder in der 1. Klasse meist 6 oder 7 Jahre alt.

Jedoch können die Angaben zu Alter und Klasse des Kindes im Zusammenhang mit der Einzeichnung des individuellen Schulweges zu einer Identifizierung eines Kindes führen, da durch die Kombination dieser Informationen Rückschlüsse auf den genauen Wohnort des Kindes gezogen werden

²⁶ Ernst in: Paal/Pauly, DS-GVO Art. 2, Rn. 3.

²⁷ Schreiber in: Plath, Art. 4, Rn. 6.

²⁸ Eßer in: Eßer/ Kramer/ v. Lewinski, Art. 4, Rn. 19.

können. Demnach könnten die Kinder mittels der Zuordnung zu einer Kennung in Form von Standortdaten identifiziert werden.²⁹

Folglich handelt es sich vorliegend um personenbezogene Daten. Resümierend liegt eine nicht automatisierte Verarbeitung personenbezogener Daten im Sinne der DSGVO vor. Dementsprechend ist der sachliche Anwendungsbereich eröffnet.

2. Räumlicher Anwendungsbereich

Der räumliche Anwendungsbereich des Art. 3 DSGVO ist dann eröffnet, wenn die Verarbeitung der personenbezogenen Daten im Zuge der Tätigkeiten eines Verantwortlichen in der europäischen Union erfolgt.

Die Evaluierung des Projektes erfolgt in Kooperation mit dem Kreis Gütersloh und der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Bielefeld. Da beide Einrichtungen in der europäischen Union niedergelassen sind, ist auch der räumliche Anwendungsbereich eröffnet.

Infolgedessen sind bei der Verarbeitung der Angaben aus den Elternfragebögen die Richtlinien der DSGVO zu beachten.

3. Einwilligung

Damit die Verarbeitung der personenbezogenen Daten rechtmäßig ist, müssen die betroffenen Personen eine Einwilligung zur der Verarbeitung der sie betreffenden personenbezogenen Daten abgegeben haben, vgl. Art. 6 Abs. 1 lit. a DSGVO.

Gemäß Art. 4 Nr. 11 DSGVO ist eine Einwilligung „jede freiwillig [...] und unmissverständlich abgegebene Willensbekundung in Form einer Erklärung oder einer sonstigen eindeutigen bestätigenden Handlung, mit der die betroffene Person zu verstehen gibt, dass sie mit der Verarbeitung der sie betreffenden personenbezogenen Daten einverstanden ist“.

Eine freiwillige Einwilligung setzt voraus, dass die betroffene Person eine tatsächliche Möglichkeit der Wahl hat, ohne dass bei Ablehnung negative Konsequenzen entstehen.³⁰ Mit Austeilung der Fragebögen an den fünf Pilotschulen entstand keine Pflicht zur Rückgabe; die Eltern wurden explizit darauf hingewiesen, dass die Teilnahme an der Umfrage freiwillig ist.

²⁹ Eßer in: Eßer/Kramer/v. Lewinski, Art. 4, Rn. 18.

³⁰ Klabunde in: Ehmann/Selmayr, Art. 4, Rn. 49.

Dem Elternfragebogen wurde zudem eine Erklärung beigefügt, dass durch das Ausfüllen des Fragebogens die Erlaubnis zur Verarbeitung der gemachten Angaben erteilt wird. Mit dem Ausfüllen und der Rückgabe des Fragebogens bestätigen die Eltern der Schülerinnen und Schüler unmissverständlich, dass sie mit der Verarbeitung ihrer im Fragebogen gemachten Angaben einverstanden sind. Weiterhin konnte der Umfang der zur Verfügung gestellten Daten vom Betroffenen durch das Ausfüllen selbst bestimmt werden. Im Weiteren wurde auf das beiliegende Informationsblatt zum Datenschutz verwiesen.

4. Informationsblatt Datenschutz

Art. 13 der DSGVO beschreibt die Informationspflicht des Verantwortlichen der Verarbeitung der Daten gegenüber der betroffenen Person. Um dieser Informationspflicht gerecht zu werden, wurde dem Fragebogen für die Eltern der Schülerinnen und Schüler ein Informationsblatt zum Datenschutz beigefügt.

Das Informationsblatt enthält Namen und Kontaktdaten der Verantwortlichen und der Datenschutzbeauftragten des Kreises Gütersloh, den Zweck und die Rechtsgrundlage der Datenverarbeitung, sowie die Rechte der betroffenen Personen.

a. Verantwortliche Stelle

Im Informationsblatt zum Datenschutz werden die Kontaktdaten der für die Verarbeitung der Daten Verantwortlichen und der Datenschutzbeauftragten der Stadt Gütersloh angegeben.

Verantwortung für die Verarbeitung der personenbezogenen Daten hat die juristische Person, Behörde oder Stelle, die die Entscheidungsgewalt über Zweck und Mittel der Verarbeitung innehat³¹, vgl. Art. 4 Nr. 7 DSGVO. Da das Pilotprojekt „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ vom Kreis Gütersloh, in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht Gütersloh e.V. getragen wird, handelt es sich bei diesen auch um die Verantwortlichen der Evaluierung.

³¹ Klabunde in: Ehmann/Selmayr, Art. 4, Rn. 36.

Die Durchführung der Evaluierung erfolgt jedoch durch die dualen Studierenden des Kreises Gütersloh, der Stadt Gütersloh und der Stadt Rheda-Wiedenbrück im Rahmen der Projektphase als Bestandteil des Bachelorstudiengangs „Kommunaler Verwaltungsdienst - Allgemeine Verwaltung“ an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung (FHöV). Die Studierenden verarbeiten die personenbezogenen Daten im Auftrag des Kreises Gütersloh. Sie sind bei der Verarbeitung involviert, besitzen jedoch keine Entscheidungsgewalt über die Zwecke und Mittel der Verarbeitung.³² Damit handelt es sich bei den Studierenden um die Auftragsverarbeiter i.S.d Art. 4 Nr. 8 DSGVO. Demnach erfolgt die Durchführung des Projektes zwar durch die Studierenden der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, ist aber der Kreisverwaltung Gütersloh und der Verkehrswacht Gütersloh e.V. zuzurechnen.

b. Zweck der Verarbeitung

Gemäß Art. 5 Nr. 1 lit. b) DSGVO dürfen personenbezogene Daten nur für festgelegte, eindeutige und legitime Zwecke erhoben werden. Bereits vor der Datenerhebung müssen die Zwecke der Verarbeitung festgelegt sein und dürfen nicht erst im Anschluss an die Datenerhebung nachgeschoben werden.³³ Deshalb wurden den Eltern der Schülerinnen und Schülern durch das Informationsblatt zum Datenschutz parallel zur Datenerhebung die genauen Zwecke der Verarbeitung mitgeteilt. Die Festlegung von eindeutigen Zwecken für die Verarbeitung dient der Information der betroffenen Person. Dadurch weiß sie, für was die personenbezogenen Daten benötigt werden und für welche Zwecke die Daten verarbeitet werden.³⁴ Die Daten werden ausschließlich für die Evaluation des Pilotprojektes „Lass(t) uns laufen! – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ gespeichert und verarbeitet. Somit liegt ein eindeutiger, zuvor festgelegter Zweck für die Verarbeitung der personenbezogenen Daten vor.

Da die personenbezogenen Daten gem. Art. 5 Abs. 1 lit. c DSGVO dem Zweck angemessen und auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß beschränkt sein müssen, ist das Gebot der Datenminimierung zu beachten.³⁵ Damit kein Überhang an Daten entsteht, sind die Fragen in dem

³² Schreiber in: Plath, Art. 4, Rn. 32.

³³ Heberlein in: Ehmann/Selmayr, Art. 5, Rn. 13.

³⁴ Heberlein in: Ehmann/Selmayr, Art. 5, Rn. 14.

³⁵ Heberlein in: Ehmann/Selmayr, Art. 5, Rn. 22.

Fragebogen so ausgewählt, dass sich der Umfang der Daten lediglich auf das notwendige Minimum für die Verarbeitung beschränkt, das zur Zweckerfüllung erforderlich ist.³⁶

c. Rechte der Betroffenen

Gemäß Art. 7 Abs. 3 DSGVO hat die betroffene Person das Recht, die Einwilligung zur Verarbeitung der Daten jederzeit mit Wirkung für die Zukunft zu widerrufen. Mit Wirkung für die Zukunft bedeutet, dass die Rechtmäßigkeit der Verarbeitung der Daten, welche bis zum Widerruf erfolgt ist, nicht berührt wird.³⁷

Auf dieses Widerrufsrecht muss bereits vor der Einwilligung aufmerksam gemacht werden.³⁸ Deshalb wurden die Eltern der Schülerinnen und Schüler mit dem Informationsblatt zum Datenschutz auf ihr Recht zum Widerruf der Einwilligung zur Verarbeitung und Sammlung der Daten hingewiesen. Es wurden die Kontaktdaten der Studierenden angeführt, an die sich die Eltern im Falle eines Widerrufs wenden können.

III. Schülerfragebogen

Auch bei dem Schülerfragebogen muss geprüft werden, ob es sich bei den Angaben, welche im Fragebogen gemacht werden, um personenbezogene Daten handelt. Da die Schüler jedoch nur Angaben zum Geschlecht, zur Klasse, zur Verkehrsmittelnutzung und zur persönlichen Meinung zum Projekt machen, kann dadurch kein Rückschluss auf einzelne Schüler gezogen werden (siehe II. 1. b).

Somit handelt es sich bei den Angaben der Schüler im Schülerfragebogen nicht um personenbezogene Daten i.S.d. Art. 4 Nr. 1 DSGVO.

Auch wenn keine Einverständniserklärung der Eltern zur Beantwortung der Schülerfragebogen eingeholt werden muss, sind die Eltern selbstverständlich davon in Kenntnis gesetzt worden, dass mit ihren Kindern ein solcher Fragebogen in der Schule ausgefüllt wird. Dazu wurde den Eltern gemeinsam mit dem Elternfragebogen vorab der Schülerfragebogen mit ausgehändigt. Die Eltern wurden außerdem im Informationsblatt darauf hingewiesen,

³⁶ Plath, Art. 5, Rn. 10.

³⁷ Schulz in: Gola, Art. 7, Rn. 54.

³⁸ Schulz in: Gola, Art. 7, Rn. 54.

dass sie eine entsprechende Rückmeldung an die Studierenden geben können, wenn sie nicht damit einverstanden sein sollten, dass ihr Kind an der Schülerumfrage teilnimmt und dass die Meinung des Kindes für die Evaluierung des Pilotprojektes genutzt wird.

IV. Imagefilm

Der Dreh des Imagefilms erfolgt an der Kardinal-von-Galen-Schule in Harsewinkel und der Grundschule Kattenstroth in Gütersloh. Auch bei Bild- und Videoaufnahmen handelt es sich um personenbezogene Daten i.S.d. Art. 4 Nr. 1 DSGVO, wenn die Personen dort eindeutig zu erkennen sind.³⁹

Zusätzlich legt § 22 Kunsturhebergesetzes (KUG/ KunstUrhG) das „Recht am eigenen Bild“ fest. Das Recht am eigenen Bild ist eine besondere Ausprägung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts.⁴⁰ Demnach dürfen Bildnisse, z.B. Fotos und Videomaterial, grundsätzlich nur mit der Einwilligung der abgebildeten Person verbreitet oder öffentlich zur Schau gestellt werden.

1. Videodreh

Die Kardinal-von-Galen-Schule in Harsewinkel ist keine der fünf Pilotschulen des Projektes. Vor Ort erweist sich die Verkehrssituation vor Schulbeginn als sehr kritisch, sodass diese Schule als Beispiel für eine Schule ohne HuB dienen soll. Da es allerdings nicht möglich war, von allen Personen, die auf Videoausschnitten, welche vor Schulbeginn an der Schule gedreht werden sollten, eine Einwilligung einzuholen, wurde an der Kardinal-von-Galen Schule mit einer Drohne von oben gefilmt, sodass weder Gesichter noch Nummernschilder erkannt werden können.

Für ein positives Beispiel der Elterntaxi-Haltzonen wurde die Grundschule Kattenstroth in Gütersloh gefilmt. Hierfür wurden die Schüler des Schülerparlamentes, ein Kindesvater, die Schulleiterin Frau Neef und Herr Stockhecke von der Kreispolizeibehörde Gütersloh hinzugezogen.

³⁹ Eßer in: Eßer/ Kramer/ v. Lewinski, Art. 4, Rn. 29.

⁴⁰ v. Strobl-Albeg in: Wenzel, Rn. 1.

2. Einwilligung

Um die datenschutzrechtlichen Anforderungen einzuhalten, haben alle Beteiligten eine schriftliche Einverständniserklärung zur Verwendung von Foto, Film- und Tonaufnahmen unterschrieben. Durch die schriftliche Einwilligung ist die Verarbeitung der Filmaufnahmen rechtmäßig, vgl. Art. 6 Abs. 1 lit. a DSGVO.

Gemäß Art. 8 Abs. 1 S. 2 DSGVO ist die Verarbeitung personenbezogener Daten eines Kindes, welches das sechzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat, nur rechtmäßig, wenn die Einwilligung von einem Erziehungsberechtigten erteilt wird. Diese Einwilligung kann auf zwei Arten erfolgen. Entweder könnten die Erziehungsberechtigten die Einwilligung selbst für das Kind erteilen oder die Einwilligung erfolgt durch das Kind selbst mit Zustimmung der Eltern.⁴¹

Da die Mitglieder des Schülerparlamentes das sechzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, musste zum Dreh des Imagefilms die Einwilligung der Eltern eingeholt werden. Dazu wurde eine schriftliche Einverständniserklärung für Foto-, Film- und Tonaufnahmen der Kinder über die Schule an die Eltern gegeben, welche vor dem Dreh des Films unterschrieben zurückgegeben wurden.

Eine weitergehende Erläuterung zu den rechtlichen Hintergründen des Imagefilms folgt unter dem Punkt D.III.

C. Methodik Fragebögen

Der Begriff der Methodik beschreibt in der Wissenschaftstheorie die Gesamtheit aller wissenschaftlichen „Hinwege“ zu einem Ziel, also die Wissenschaft von der Verfahrensweise einer Wissenschaft.

Aufgabe im Rahmen des Methodenteils dieser Ausarbeitung ist also die exakte Darstellung der methodischen Vorgehensweise der Projektgruppe. Es soll durch die Erläuterung der Objekte, des Materials und der Durchführung nicht nur ein theoretisches Nachvollziehen, sondern ein Replizieren unserer Untersuchung ermöglicht werden.⁴² Die Projektgruppe hat die Aufgabe erhalten das Projekt „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ zu evaluieren.

⁴¹ Plath, Art. 8 Rn. 9.

⁴² Benesch/Raab-Steiner, S. 164.

I. Evaluationsbegriff

Zu Beginn stellte sich der Projektgruppe also die Frage: Evaluation - was ist das eigentlich? Denn ohne diesen Begriff in seiner Gesamtheit erfasst zu haben, ist auch kein planmäßiges, d.h. methodisches Vorgehen möglich. Evaluationsforschung überprüft den Grad der Wirksamkeit bestimmter Prozesse oder Projekte⁴³ – in unserem konkreten Fall der Maßnahme „Einrichtung von HuB an ausgewählten Pilotschulen“. Als Überbegriff galt es also, sich an der Erforschung der Wirksamkeit zu orientieren und eine Art Methodenplan zu entwickeln.

II. Empirische Forschung

Prägnant auf den Punkt gebracht umfasst der Begriff wissenschaftlicher Forschung die Anwendung von Methoden in der Realität anstelle zufälliger Alltagserfahrungen.⁴⁴ Ziel wissenschaftlichen Forschens ist dabei die Gewinnung neuer Erkenntnisse. Denn die Qualität einer empirischen Untersuchung bemisst sich nach der Wissenserweiterung im konkreten Forschungsfeld.⁴⁵ Um überhaupt forschen zu können, muss dabei zunächst eine eigene Realität festgelegt werden, aus der dann mithilfe der angewandten Methoden bestimmte Forschungsergebnisse abgeleitet werden können. Die Realität, die für unsere Projektarbeit festgelegt wurde, ist die der fünf Pilotschulen als Ausschnitt der Gesamtheit der Grundschulen im Landes- bzw. Bundesgebiet. Aufgabe der Projektgruppe ist neben der Gewinnung neuer Erkenntnisse über die Nutzung der HuB, die angewandten Vorgehensweisen und Ergebnisse zu dokumentieren. Im Anschluss daran soll im Rahmen der Auswertung eine kritische Auseinandersetzung mit den Ergebnissen stattfinden.

Fraglich ist also zunächst, um welche Art der Forschung es sich bei der Aufgabenstellung handelt. Ein empirisches Forschungsprojekt ist bei Erfüllung nachfolgender Voraussetzungen zu bejahen: es muss ein Forschungsfeld vorliegen, eine Datenerhebung muss erfolgen und es müssen bestimmte Gütekriterien eingehalten werden.⁴⁶

⁴³ Benesch/Raab-Steiner, S. 31; Kuckartz, S. 21.

⁴⁴ Häder, S. 109; Hug/Poscheschnik, S. 16.

⁴⁵ Benesch/Raab-Steiner, S. 31.

⁴⁶ Hug/ Poscheschnik, S. 15 ff.

1. Forschungsbereich

Zuallererst muss die Forschung in einem abgegrenzten Feld oder Labor, dem sog. Forschungsbereich, stattfinden. Die Projektgruppe hat die Evaluation an den fünf Pilotschulen in Gütersloh-Kattenstroth, Rheda-Wiedenbrück, Halle/Westfalen, Langenberg und Schloß Holte-Stukenbrock durchgeführt. Dieser Forschungsbereich ist durch die betreffenden Schüler, deren Eltern und die jeweiligen Schulkollegien begrenzt. Es liegt mithin ein abgrenzbarer Forschungsbereich vor.

2. Datenerhebung

Darüber hinaus ist eine wissenschaftlich nachvollziehbare Datenerhebung Voraussetzung empirischer Forschung. Die angewandten Methoden des Fragebogens und des Interviews sind wissenschaftlich anerkannte Methoden. Durch unsere schriftlichen Dokumentationen sind diese auch nachvollziehbar und überprüfbar.

3. Gütekriterien

Zuletzt sind bei der empirischen Forschung drei grundsätzliche sog. Standards als Gütekriterien zu beachten. Diese sind im Einzelnen die Validität, die Reliabilität und die Objektivität.⁴⁷

a. Validität

Die Validität beschäftigt sich mit der Frage, ob die Forschungsergebnisse die Forschungsfrage beantworten können. In anderen Worten ausgedrückt, ob das erforscht wurde, was erforscht werden sollte und somit eine gewisse Gültigkeit vorliegt.⁴⁸ Interne Validität liegt dabei umso mehr vor, je weniger alternative Erklärungen für ein Ergebnis gefunden werden können, und externe Validität, wenn die Ergebnisse auf andere Bedingungen bzw. Personen übertragbar sind.⁴⁹

⁴⁷ Benesch/Raab-Steiner, S. 39; Mayring, S. 124; Barthel/Lorei, S. 296.

⁴⁸ Benesch/Raab-Steiner, S. 39; Mayring, S. 124; Barthel/Lorei, S. 296, 308.

⁴⁹ Benesch/Raab-Steiner, S. 39.

b. Reliabilität

Hinzukommt als zweiter Standard die Reliabilität. Die Reliabilität stellt fest, ob die Forschungsergebnisse zuverlässig sind auch bei einer Wiederholung der Forschung gelten.⁵⁰

c. Objektivität

Den dritten Standard stellt die Objektivität dar. Diese betrifft die Nachprüfbarkeit der Forschungsergebnisse und deren Geltung unabhängig von der Person des Forschenden.⁵¹

Da auch diese Standards angewendet wurden, handelt es sich insgesamt bei der Projektarbeit um eine empirische Forschungsarbeit. Konkretes Ziel der empirischen Forschung im Rahmen der Evaluation ist die Beschreibung der Veränderungen seit Start des Pilotprojektes „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“.

III. Forschungsmethoden

Da die empirische Sozialforschung das Ziel möglichst wahrheitsgemäßer Abbildung der Realität verfolgt, finden auch bestimmte empirische Forschungsmethoden in dieser Projektarbeit Anwendung. Methoden der empirischen (Sozial-)Forschung sind im Sinne eines systematischen Vorgehens „Werkzeuge“ zur Problemlösung theoretischer oder praktischer Art. Es werden grundsätzlich zwei Arten von Forschungsmethoden zur Messung und Auswertung empirischer Forschung unterschieden. Es gibt qualitative und quantitative Methoden.

1. Qualitativ vs. quantitativ

Ziel qualitativer Forschungsmethoden ist die Erhebung möglichst genauer Daten und Fragestellungen gehen mehr in die Tiefe als bei der quantitativen Forschung.⁵²

Quantitative Forschungsmethoden dienen hingegen eher der Erhebung möglichst umfangreicher Daten.⁵³ Empirische Sachverhalte werden

⁵⁰ Mayring, S. 123; Barthel/Lorei, S. 296; Häder, S. 108.

⁵¹ Mayring, S. 124; Barthel/Lorei, S. 296; Häder, S. 108.

⁵² Schirmer, S. 66; Glinka, S. 45.

⁵³ Schirmer, S. 75.

numerisch dargestellt und als Realitätsausschnitte möglichst genau beschrieben und abgebildet.⁵⁴ Es finden eher standardisierte Fragestellungen Anwendung, um eine schnellere Auswertung zu ermöglichen. Sie ermöglicht zudem den Vergleich vieler Ergebnisse miteinander.

Es kommt bei der Auswahl der Forschungsmethode stets auf die Forschungsfrage und die Ausrichtung der jeweiligen Forschungsarbeit an, welche methodisch beispielsweise eine Befragung, Messung oder Beobachtung nahelegt, weil jedes Forschungsinstrument nur begrenzt einsatzfähig ist.⁵⁵

2. Angewandte Forschungsmethoden

Ziel der Projektgruppe war die Auswertung einer großen Datenmenge in kurzer Zeit. Es ging zum einen um einen allgemeinen Entwicklungsstand nach der knapp ein Jahr laufenden Pilotphase. Die Gruppe entschied sich daher neben einer mündlichen Befragung im Rahmen von Experten-Interviews für den zu erstellenden Imagefilm als qualitative Methode - für eine schriftliche Befragung durch die Nutzung von Fragebögen als quantitative Methoden. Dies sollte insbesondere eine Vergleichbarkeit mit den Auswertungsergebnissen des ersten Fragebogens zu Beginn der Projektphase gewährleisten. Der Einsatz von Fragebögen bietet zudem die Möglichkeit leichter Auswertung und ist daher besonders ökonomisch. Die Auswertung erfolgt mangels erforderlicher Interaktion mit den Erhebenden besonders objektiv. Zudem führen insbesondere anonyme Befragungen oftmals zu ehrlicheren Antworten der Befragten.⁵⁶ Die Anonymität wiederum begründet aber im Zusammenspiel mit der Freiwilligkeit auch eine geringere Motivation bezüglich der Teilnahme. Hinzu kommt die schwer kontrollierbare Erhebungssituation bezüglich der per ‚Paper-Pencil-Vorgabe‘ zuhause auszufüllenden Elternfragebögen.⁵⁷ Dem wurde bezüglich einer eventuellen Verfälschung der Kinderfragebögen durch unsere persönliche Anleitung als ‚Face-to-Face‘ Untersuchungsleiter vor Ort in den Schulklassen entgegengewirkt.⁵⁸

⁵⁴ Benesch/Raab-Steiner, S. 43, 44; Rosenthal, S. 13; Barthel/Lorei, S. 284.

⁵⁵ Benesch/Raab-Steiner, S. 44; Glinka, S. 41; Mayring, S. 131; Barthel/Lorei, S. 284.

⁵⁶ Barthel/Lorei, S. 301.

⁵⁷ Benesch/Raab-Steiner, S. 45.

⁵⁸ Benesch/Raab-Steiner, S. 45.

Ein weiteres im Rahmen der Auswertung zu beachtendes Problem stellt die sog. Social Desirability (soziale Erwünschtheit) dar, welche die Tendenz beschreibt Fragen eines Fragebogens in Richtung sozialer Normen zu beantworten.⁵⁹ Hinzu kommt die sog. Akquieszenz, d.h. die Tendenz Fragestellungen eher mit ‚ja‘ als ‚nein‘ zu beantworten und die schwere Überprüfbarkeit hinsichtlich der Ernsthaftigkeit bei der Beantwortung der Fragen.⁶⁰ Probleme waren zudem im Hinblick auf die Rücklaufquote als Ausfallgröße zu erwarten.⁶¹ Hierbei ist weiter zwischen aktiven und passiven Nichtantworten zu unterscheiden.⁶² So wollen sich aktiv diejenigen nicht beteiligen, die sich beispielsweise nicht mit der Thematik der Forschungsarbeit identifizieren können. Passive Nichtantworter hingegen sind u.a. diejenigen, die aufgrund von Urlaubs oder sonstiger Abwesenheit oder in Vergessenheit geraten nicht teilnehmen. Zu beachten ist, dass die Rate dieser passiven Nichtantworter in der Regel viermal so hoch ist wie der aktiven.⁶³ Vorliegend ist das Thema ‚Elterntaxi‘ für die Befragten allerdings von besonders hoher Relevanz, so dass fehlende oder verfälschte Angaben unwahrscheinlicher sind als bei Befragungen ohne Relevanz für die Befragten.⁶⁴

Zum anderen sollte eine detaillierte Analyse der Projektphase u.a. zu Beweggründen der Eltern oder Kinder bezüglich des Nutzungsverhaltens der HuB stattfinden. Dies setzte die Projektgruppe über einzelne Fragen in den Fragebögen quantitativ sowie durch Experten-Interviews im Rahmen des Imagefilms als qualitative Methoden um. In der empirischen Forschung hat sich ein solcher sog. Methoden-Mix als besonders ergiebig erwiesen.⁶⁵

Die Durchführung von Zählungen an den HuB hat die Projektgruppe hingegen als nicht sinnvoll erachtet. Im Elternfragebogen wird dies durch die Frage drei bereits abgefragt. Vor Beginn der Pilotphase wurden Zählungen an den jeweiligen HuB durchgeführt, um abzuklären, wo diese überhaupt

⁵⁹ Benesch/Raab-Steiner, S. 60; Barthel/Lorei, S. 301; Häder, S. 191.

⁶⁰ Benesch/Raab-Steiner, S. 60; Barthel/Lorei, S. 301

⁶¹ Barthel/Lorei, S. 301; Häder, S. 191.

⁶² Rodelberg, S. 189 f.

⁶³ Rodelberg, 2001; Borg 2003, S. 189 f.; Borg, 2015, S. 53 f.

⁶⁴ Benesch/Raab-Steiner, S. 41.

⁶⁵ Benesch/Raab-Steiner, S. 44, 46; Atteslander, S. 13.

sinnvoll sind und genutzt werden. Bezüglich einer erneuten Zählung durch unsere Projektgruppe ist die Relevanz für die Forschungsfrage fraglich. Die Evaluation bezieht sich auf den Gesamtnutzen, d.h. ob überhaupt HuB genutzt werden. Sie dient primär nicht der organisatorischen Erforschung, welche Zone tatsächlich mehr und welche weniger angefahren wird. Insoweit sollen die Angaben in den Fragebögen als wahrheitsgemäß unterstellt und nicht durch grundsätzlich mögliche Zählungen weiter überprüft werden. Durch die Frage fünf im Elternfragebogen wird zudem abgefragt, wo neue „geheime“ HuB entstanden sind. Die Ergebnisse dieser Fragestellung könnten zukünftig nützlich sein, wenn die Errichtung weiterer Haltezonen zur Disposition steht und soll als Handlungsempfehlung bzw. Verbesserungspotential verstanden werden.

IV. Idealtypischer Ablauf empirischer Forschung

Die Projektgruppe hat sich bei ihrem Vorgehen an einem idealtypischen Ablauf empirischer Forschung orientiert, der in den folgenden fünf Phasen erfolgt: nach der Formulierung einer Forschungsfrage wird die Datenerhebung vorbereitet und anschließend durchgeführt, um die Daten danach auswerten und analysieren und in einem letzten Schritt visualisieren zu können.⁶⁶

1. Forschungsfrage

Als erster Schritt war die Frage zu klären: Was soll empirisch erforscht werden? Und warum soll es empirisch erforscht werden? Es muss dabei eine präzise, zentrale Teilfrage festgelegt werden, die konkret eingrenzbar und beantwortbar ist und sich von dem Arbeitstitel „Evaluation“ unterscheidet.⁶⁷ Die Forschungsfrage im Rahmen der Projektarbeit hat sich aus dem Problem rund um die Elterntaxis an Grundschulen und der bereits ein knappes Jahr angelaufenen Pilotphase entwickelt. Es galt zunächst zwischen einer wertneutralen, deskriptiven Forschungsfrage oder einer Hypothese zu unterscheiden.⁶⁸ Die Gruppe hat sich für eine wertneutrale Forschungsfrage entschieden, die lautet: *Welche Veränderungen ergeben sich nach der einjährigen Dauer des Pilotprojektes?*

⁶⁶ Atteslander, S. 21; Beller, S. 21; Barthel/Lorei, S. 286.

⁶⁷ Benesch/Raab-Steiner, S. 34, 41; Schirmer, S. 132; Kuckartz, S. 21; Barthel/Lorei, S. 284, 288.

⁶⁸ Beller, S. 21.

Dabei geht es nicht nur um Veränderungen bei der Nutzung der HuB, sondern insbesondere um die Motivation bzw. Resignation bezüglich der Teilnahme am Projekt. Hieraus sollen vor allem auch Handlungsempfehlungen gezogen werden, um das Projekt „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ zukünftig an weiteren Schulen erfolgreich etablieren zu können.

2. Vorbereitung der Datenerhebung

Danach war zu klären, wie empirisch geforscht werden soll. Es müssen zunächst alle Begriffe definiert und messbar gemacht (operationalisiert) werden.⁶⁹ Es galt somit ein Forschungsdesign im Sinne eines Versuchsplans als Basis unserer empirischen Untersuchung zu erstellen und Erhebungsinstrumente zu konstruieren.⁷⁰ Hilfreich war hierbei die Fragestellung, was wie oft an welchen Objekten erhoben werden soll, um die Forschungsfrage beantworten zu können.⁷¹ Als Untersuchungstyp konnte nur eine Längsschnittstudie zur Anwendung kommen. Zwar sollten verschiedene Personen durch die von uns entwickelten Fragebögen bzw. Interviewfragen zum selben Zeitpunkt durch eine einmalige Durchführung befragt werden, was grundsätzlich eine Querschnittsstudie darstellen würde.⁷² Allerdings sollten unsere Ergebnisse mit den Ergebnissen der identischen Fragestellungen der ersten Befragung verglichen werden, was wiederum eine Längsschnittstudie darstellt.

a. Stichprobe

Es wurden Art und Umfang der Gruppe von Personen festgelegt, die an unserer empirischen Studie teilnehmen sollten. Zur Festlegung dieser sog. Stichprobe sind insbesondere nachfolgende Fragestellungen relevant⁷³: Wer soll befragt werden? Was soll untersucht werden? Was und wie viel soll gemessen werden?

Zunächst einmal wurde festgelegt, dass eine quasi-experimentelle Untersuchung stattfinden sollte.⁷⁴ Wie bereits kurz nach Beginn der Pilotphase sollte

⁶⁹ Beller, S. 25; Schirmer, S. 115; Barthel/Lorei, S. 296, 307.

⁷⁰ Benesch/Raab-Steiner, S. 37, 38; Barthel/Lorei, S. 293.

⁷¹ Benesch/Raab-Steiner, S. 38.

⁷² Benesch/Raab-Steiner, S. 40.

⁷³ Barthel/Lorei, S. 291.

⁷⁴ Benesch/Raab-Steiner, S. 39.

die Gesamtheit der Eltern der betroffenen Schüler durch einen Elternfragebogen als natürlich gewachsene Versuchsgruppe in Form einer Totalerhebung erneut befragt werden.⁷⁵ Eine zufällige Stichprobenerhebung schied für die Projektgruppe aus, da das Projekt erst ein knappes Jahr läuft und ein möglichst umfassendes Meinungsbild erhoben werden soll. Zu beachten war hierbei insbesondere das Gütekriterium der Validität, da eine Zufallsauswahl als sog. Randomisierung eventuellen Störvariablen hätte entgegenwirken können.⁷⁶ Die Projektgruppe entschied sich aus nachfolgenden Überlegungen dennoch gegen eine Zufallsauswahl:

Vorliegend ist die Zahl der Schüler mit 1.177 und die damit zusammenhängende Elternzahl eine eher kleine und überschaubare Grundgesamtheit und war innerhalb der Auswertung von unserer Projektgruppe gut zu bewältigen. Zudem erachtete die Projektgruppe es als wichtig insbesondere auch die Meinungen der betroffenen Schüler durch einen Kinderfragebogen selbst abzufragen. Gerade die Meinungen der Kinder können durch eventuelle Abweichungen von den Antworten ihrer Eltern interessanten Aufschluss über beispielsweise die Motivationswirkung von Belohnungssystemen oder die Nutzung der HuB ermöglichen.

Zu beachten ist, dass seit Beginn der Pilotphase bis zum Projektstart die Gruppe der Befragten eine Änderung aufweist. Ein Jahrgang Viertklässler hat die Pilotschulen verlassen und ein neuer Jahrgang Erstklässler ist hinzugekommen. Im Hinblick auf die Merkmale der Stichprobe erachtet die Projektgruppe dies jedoch nicht als erheblich, da die Gesamtzahl der Gesamtstichprobe sich lediglich von 1.281 auf 1.177 änderte und die Zusammensetzung der Schüler nach der Klassenzugehörigkeit bzw. Altersstruktur dieselbe blieb.

Neben Eltern und Schülern soll die Außensicht der betroffenen Lehrer, die beispielsweise Veränderungen im Verhalten der Schüler in Bezug auf bessere Konzentration nach selbständiger Bewältigung des Schulweges wahrnehmen können, untersucht werden. Zusätzlich sollen die Meinungen der täglich mit der Problematik konfrontierten Schülerlotsen und sonstiger Beteiligter einfließen, etwa die der Bezirkspolizisten. Diese hat die Projektgruppe durch den Einsatz von Experten-Interviews abgefragt.

⁷⁵ Benesch/Raab-Steiner, S. 39; Häder, S. 139.

⁷⁶ Benesch/Raab-Steiner, S. 39.

b. Konkrete Konzeption der Fragebögen

aa. Konzeption des Elternfragebogens

Nach dem das Projekt nun etwa ein halbes Jahr läuft sollte nun durch die Projektgruppe eine Evaluierung des gesamten Projektes stattfinden. Dabei musste eine Form der Datenerhebung gewählt werden. Auf Grundlage der zuvor genannten Abwägung der einzelnen Datenerhebungsmöglichkeiten, wurde sich schließlich für eine Datenerhebung mittels Fragebögen entschieden. Vor der konkreten Erstellung des Fragebogens und der Items mussten zunächst die Rahmenbedingungen der Befragung und das konkrete Forschungsziel der Befragung festgelegt werden. In diesem Zusammenhang galt es den Inhalt, Umfang, Ablauf und Teilnehmerkreis der Befragung festzulegen. Wobei es auf ein ausgewogenes Zusammenspiel der einzelnen Merkmale ankam.

(1) Zielsetzung der Befragung

Nachdem die Art der Datenerhebung festgelegt wurde, musste nun ein konkretes Ziel der Befragung festgelegt werden. Für eine umfassende Evaluierung des Projektes war es in Absprache mit der Projektbetreuerin notwendig einen konkreten Vorher-Nachher-Vergleich zu erstellen. So sollte schließlich deutlich gemacht werden, was sich seit der Einführung des Projektes tatsächlich an den Pilotschulen und der dortigen Verkehrssituation geändert hat. Da sich im Verlauf des Projektes eine tragende Rolle der Schülerinnen und Schüler herausgestellt hat, hat sich die Projektgruppe dazu entschieden, diesmal nicht nur die Eltern, sondern auch die betroffenen Schülerinnen und Schüler der Pilotschulen selbst zu befragen. Die Fragebögen sollten auf den, möglicherweise durch das Projekt, veränderten Schulweg der Schülerinnen und Schüler eingehen und ebenso Daten zu der tatsächlichen Nutzung der eingerichteten Haltezonen erheben.

(2) Rahmenbedingung der Befragung

Nachdem die Zielsetzung der Befragung konkretisiert wurde, mussten die Rahmenbedingungen für die Befragung festgelegt werden. Hierbei galt es sowohl den Umfang, Ablauf als auch den Teilnehmerkreis der Befragung festzulegen.

(a) Umfang der Befragung

Je größer und umfangreicher ein Fragebogen insgesamt gestaltet wird, desto mehr Daten können durch ihn erhoben werden. Allerdings verbirgt sich hinter einem zu umfangreichen Fragebogen die Gefahr abschreckend auf die Befragten zu wirken, da die Bereitschaft viel Zeit für die Beantwortung aufzuwenden bei den meisten Befragten oft nur gering ist.⁷⁷ Bei dem Umfang einer Befragung sollte daher immer darauf geachtet werden, dass alle nötigen Fragen gestellt werden, der Fragebogen jedoch insgesamt so kurz wie möglich gestaltet wird, um die Motivation der Befragten möglichst hoch zu halten. Dementsprechend und aufgrund des geringen Zeitfensters für die Befragung hat sich die Projektgruppe dazu entschieden, wenn möglich, den Umfang der Befragungen auf ein beidseitig bedrucktes DIN A4-Blatt zu beschränken, um so möglichst keinen der Befragten abzuschrecken und damit eine möglichst hohe Rücklaufquote zu erhalten.

(b) Ablauf der Befragung

Essenziell für das Gelingen einer Befragung ist das Zeitmanagement. Schließlich ist die zur Verfügung stehende Zeit sowohl für den Umfang bzw. Inhalt des Fragebogens ausschlaggebend, aber ebenso für die Akzeptanz der Befragten und die damit verbundene Rücklaufquote.⁷⁸ Den Befragten sollte genügend Zeit gegeben werden um den Fragebogen auszufüllen und an die erhebenden Stellenden zurückzugeben. Da die Projektarbeit lediglich auf einen Zeitraum von neun Wochen begrenzt war, in der sowohl der Fragebogen erstellt, beantwortet und ausgewertet werden musste, war die Zeit von Beginn an dementsprechend knapp. In diesem Zusammenhang hat sich die Projektgruppe auf einen relativ kurzen Fragebogen festgelegt, der dennoch alle nötigen Fragen enthalten sollte. Da der Projektstart zudem in die Osterferien fiel konnte diese Zeit zur Erstellung der Fragebögen genutzt werden, welche schließlich erst nach den Osterferien an die Pilotschulen übergeben werden konnten. Aufgrund dieser zeitlich begrenzten Situation musste auch die Rücklaufzeit für die Fragebögen relativ knapp gesetzt werden, umso genügend Zeit für die Auswertung zu gewährleisten. In diesem

⁷⁷ Raab-Steiner/Benesch, S. 55.

⁷⁸ Raab-Steiner/Benesch, S. 55.

Zusammenhang wurde der 10.05.2019 als Rücklauffrist für die Elternbefragung festgelegt, da es jedoch auch nach dieser Frist noch einige Rückläufe gab, wurde die absolute Frist auf den 24.05.2019 erweitert. Die für die Schulen verantwortlichen Projektteilnehmer sollten Termine mit den jeweiligen Schulleitungen vereinbaren, um die Fragebögen zu übergeben und später wieder abzuholen. Aufgrund der persönlichen Übergabe und Abholung der Fragebögen durch die Projektgruppe mussten keine weiteren Verzögerungszeiten durch den Postweg o.ä. eingeplant werden.

(c) Teilnehmerkreis

Um eine aussagekräftige Befragung durchzuführen, ist ein sinnvoller und aussagekräftiger Teilnehmerkreis festzulegen und die Gestaltung des Fragebogens sowie die Formulierung der Items auf diesen Kreis anzupassen. Der hier erwähnte Teilnehmerkreis wurde im zuvor beschriebenen Verfahren ausgewählt. Da sich in diesem Verfahren dazu entschieden wurde sowohl die Eltern als auch die Schülerinnen und Schüler der Pilotschulen zu befragen, lag eine besondere Schwierigkeit in der Gestaltung und Formulierung der Fragebögen. Somit galt es das gesamte Design und die gesamte Formulierung auf zwei völlig verschiedene Befragungsgruppen anzupassen.

Weitergehend war darauf zu achten, dass möglichst alle Fragen von allen Teilnehmern zu beantwortet werden können. Dies war allerdings nicht bei allen Fragen umsetzbar, da durch diese Umfrage auch Daten zu den eingerichteten Elterntaxi-Haltezonen erhoben werden sollten. In diesem Zusammenhang konnte nicht vermieden werden, dass wenige Fragen nur von den tatsächlichen Nutzern der Haltezonen beantwortet werden konnten.

(d) Formale Bedingungen

Weiter galt es einige formale Bedingungen festzulegen, um die Fragebögen übersichtlich und ansprechend zu gestalten. Um die Motivation der Befragten möglichst von Beginn an hoch zu halten, sollten die Fragebögen ansprechend und nicht überladen gestaltet werden. Denn ein zu überladener oder mit einem übermäßig langem Fließtext gestalteter Fragebogen könnte auf

die Befragten abschreckend wirken.⁷⁹ Um einen Fragebogen ansprechend zu gestalten ist jedoch kein aufwendiges Design notwendig, sondern mehr ist der Fragebogen übersichtlich und gut lesbar zu gestalten. Zudem sollte eine einheitliche, gut lesbare und ausreichend große Schriftart verwendet werden und auf ausreichend große Zeilenabstände geachtet werden.⁸⁰

(e) Inhaltliche Relevanz von Fragen

Um den Befragten das Teilnehmen an der Befragung zu erleichtern, sollten ihnen vor Beginn der Befragung einige Informationen, Hinweise und Anweisungen in Form eines Deckblatts o.ä. gegeben werden. Die Einleitung eines Fragebogens ist nicht zu vernachlässigen, da sie wichtig für die Motivation der Befragten sein kann. Zum einen kann sie das Interesse der Befragten wecken oder sich sogar demotivierend auswirken.⁸¹

Auf dem Deckblatt ist sowohl der Zweck der Befragung, sowie die Kontaktdaten der Verantwortlichen für mögliche Rückfragen und den mit der Teilnahme verbundenen Zeitaufwand aufzuführen.⁸² Auf jeden Fall ist auf dem Deckblatt ebenfalls der Abgabetermin anzugeben, um das gegebene Zeitfenster direkt mitzuteilen.⁸³ Handelt es sich um eine anonyme Befragung, sollte es einige Hinweise dazu geben, wie die Anonymität gewahrt werden soll um die Teilnehmer über ihre Datensicherheit aufzuklären.⁸⁴ Sollten in dem Fragebogen für als kompliziert erachtete Fragen enthalten sein, sind ebenso Hinweise zum Ausfüllen und Verständnis dieser Fragen anzugeben, da Unklarheiten bei der Beantwortung zu fehlerhaften Antworten oder zu einem Beantwortungsabbruch führen können.^{85 86} Bei der Abwägung ob Hinweise nötig sind sollte allerdings niemals von eigenen Präferenzen ausgegangen werden, sondern wenn möglich mit Hilfe eines Pretests o.ä. geprüft werden. Auf die Durchführung eines Pretests wird im Folgendem eingegangen.

⁷⁹ Raab-Steiner/Benesch, S. 55.

⁸⁰ Raab-Steiner/Benesch, S. 55.

⁸¹ Raab-Steiner/Benesch, S. 54.

⁸² Raab-Steiner/Benesch, S. 54.

⁸³ Raab-Steiner/Benesch, S. 54.

⁸⁴ Schumann, S. 78.

⁸⁵ Raab-Steiner/ Benesch, S. 54.

⁸⁶ Porst, S. 147.

(f) Reihenfolge der Fragen

Bei der Erstellung des Fragebogens ist die Reihenfolge der gestellten Fragen in einem Fragebogen nicht unerheblich. Es ist wichtig, dass die Reihenfolge der Fragen überlegt und sinnvoll gestaltet wird. Diesem entsprechend gibt es bei der Festlegung der Reihenfolge zwei grundsätzliche Regeln. Zum einen sollten die Fragen im Verlauf der Befragung sich von allgemeinen zu konkreten Fragen steigern.⁸⁷ Zum anderen sollen sich die Fragen von den einfachen zu den abstrakten Fragen bewegen.⁸⁸

(3) Erstellung der Fragen und Antworten

Nachdem das Ziel der Befragung konkretisiert wurde und auch die Rahmenbedingungen festgelegt waren, konnte mit der tatsächlichen Erstellung des Fragebogens begonnen werden. Hierzu galt es zu überprüfen welche Fragen aus vorherigen Arbeiten übernommen werden konnten und welche Items neu zu formulieren waren.

(a) Übernahme bestehender Fragen

Vor der Entwicklung eines neuen Fragebogens ist es sinnvoll auf bereits vorhandene Arbeiten zurückzugreifen, welche jedoch nicht unreflektiert zu übernehmen sind.⁸⁹ Die Projektgruppe hat sich in diesem Zusammenhang dazu entschieden, einige Fragen aus der ersten Befragung der Eltern zu übernehmen. Hierbei galt es jedoch bei jeder direkt übernommenen Frage zu klären, ob die Übernahme nötig ist und welcher Zweck damit verfolgt werden soll.

(b) Neue Itemformulierung

Die Projektgruppe hat sich dazu entschieden, neben den übernommenen Fragen auch neue Items zu formulieren und in die Fragebögen aufzunehmen. Das Wort Item leitet sich aus dem englischen ab und bedeutet „Elemente“. Die Items eines Fragebogens bestehen aus den Fragen bzw. Aussagen (Statements) und den dazugehörigen Antwortmöglichkeiten (Kategorien).⁹⁰

⁸⁷ Raab-Steiner/Benesch, S. 56.

⁸⁸ Raab-Steiner/Benesch, S. 56.

⁸⁹ Raab-Steiner/Benesch, S. 52.

⁹⁰ Raab-Steiner/Benesch S. 47.

Für die Formulierung neuer Items gibt es zwei grundsätzliche Vorgehensweisen. Die Fragen können entweder direkt oder als Thesen formuliert werden. Direkt formulierte Fragen werden genutzt, wenn möglichst klare Antworten erhoben werden sollen. Thesen werden dagegen eher eingesetzt, wenn eine Einschätzung der Befragten meist durch eine Bewertungsskala oder ähnliches erhoben werden soll. Somit eignen sich direkte Fragen eher zur Erhebung von Fakten und die als These formulierten Fragen eher um Wahrnehmungen, Stimmungen und Meinungen zu erheben.⁹¹ Weiter ist bei der Erstellung der Items darauf zu achten, dass diese eindeutig und unmissverständlich formuliert werden, da die Befragten diese selbstständig beantworten sollen und zu dem Beantwortungszeitpunkt meist nur schwer Unklarheiten klären können.⁹² Die Itemformulierung muss zudem, wie zuvor erwähnt, an den ausgewählten Teilnehmerkreis angepasst werden, um auch so mögliche Verständnisprobleme zu vermeiden.⁹³ Ebenso sind die Fragen möglichst kurz zu formulieren, jedoch so lang, dass es zu keinen Missverständnissen ihres Inhalts kommen kann. Dementsprechend sind Fremd- und Fachwörter sowie Abkürzungen möglichst zu vermeiden.⁹⁴ In diesem Zusammenhang ist der eigene Wortschatz nicht als Präferenz für das Verständnis der Befragten zugrunde zu legen. Doppelte Negationen sind bei der Formulierung ebenso in jedem Fall zu vermeiden, da auch diese häufig zu Unklarheiten führen können.⁹⁵ Weiter sollte jedes Item lediglich einen Sachverhalt behandeln, da es sonst zu Irritationen bei der Beantwortung kommen kann.⁹⁶ Suggestivfragen sind besonders zu vermeiden, da sie den Befragten bereits eine Tendenz der erhofften Bewertung vermitteln könnten und dies zu einer Verfälschung der Ergebnisse führen kann, weil sich die Befragten zu einer Antwortmöglichkeit geleitet fühlen könnten.⁹⁷ Ebenso sollte auf absolute Begriffe wie "Nie", "Immer" u.Ä. bei der Itemformulierung verzichtet werden, damit sich die Befragten nicht vor eine absolute Wahl gestellt fühlen. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass bei besonders heiklen Fragen, die

⁹¹ Kromrey, S. 352 ff.

⁹² Schumann, S. 62.

⁹³ Raab-Steiner/Benesch, S. 55.

⁹⁴ Schumann, S. 63.

⁹⁵ Schumann, S. 63.

⁹⁶ Raab-Steiner/Benesch, S. 56.

⁹⁷ Porst, S. 103.

Items nicht zu „hart“ und direkt gestellt werden, da sonst die Gefahr besteht, dass sie niemand wahrheitsgemäß beantwortet, aus Angst vor sozialer Ausgrenzung. Solche Fragen sind viel mehr verharmlost und umschreibend zu formulieren.^{98 99}

(c) Offene und geschlossene Fragen

Weiter ist bereits bei der Formulierung der Fragen darauf zu achten, in welcher Form schlussendlich darauf geantwortet werden soll. Dabei gibt es eine Vielzahl von Fragevarianten sowie Darstellungsmöglichkeiten. Die Auswahl der zur Verfügung stehenden Mitteln hängt vorrangig davon ab, welche Schlussfolgerungen und Ergebnisse aus den erhobenen Daten gezogen werden sollen. Grundsätzlich ist dabei zwischen offen und geschlossen formulierten Fragen zu unterscheiden.

Offen formulierte Fragen beinhalten eine direkt gestellte Frage, die jedoch keine Antwortmöglichkeiten vorgibt. Auf diesen Fragetypen können die Befragten frei antworten.¹⁰⁰ Somit eignet sich diese Art der Fragestellung für Fragen bei denen eine Vielzahl von verschiedenen Meinungen, Einstellungen und Vorschlägen erhoben werden sollen sowie Fragen bei denen die Vielzahl der Antwortmöglichkeiten nicht erfasst bzw. noch nicht bekannt ist. Jedoch eignen sich offen formulierte Fragen für Befragungen mit einer hohen Teilnehmerzahl eher weniger, da es nur schwer möglich ist die Masse an dadurch erhobenen Daten zu bündeln und auszuwerten. Die Auswertung nimmt in diesem Zusammenhang eine Menge Zeit in Anspruch, wobei immer der „Kosten-Nutzen-Faktor“ zu berücksichtigen ist.¹⁰¹ Zudem können offene Fragen die Motivation der Befragten negativ beeinflussen, da sie nur überlegt beantwortet werden können.¹⁰² Ein weiteres Problem der offenen Befragung kann sich bei der Auswertung der Fragebögen ergeben, da sich einige Schwierigkeiten in der Lesbarkeit der handschriftlich gegebenen Antworten

⁹⁸ Schumann, S. 67.

⁹⁹ Porst, S. 124 ff.

¹⁰⁰ Raab-Steiner/Benesch, S. 52.

¹⁰¹ Raab-Steiner/Benesch, S. 53.

¹⁰² Raab-Steiner/Benesch, S. 53.

ergeben könnten.¹⁰³ Zudem ist darauf zu achten, dass ein ausreichend großes Antwortfeld gegeben ist.

Geschlossen formulierte Fragen sind hingegen Fragen, bei denen Antwortmöglichkeiten vorgegeben sind.¹⁰⁴ Auf diesen Fragetypen können die Befragten mit Hilfe der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten antworten.¹⁰⁵ Aufgrund dessen sind die Fragen schnell und leicht zu beantworten. Geschlossene Fragen eignen sich für Befragungen mit einer hohen Teilnehmerzahl, da sich die Masse an erhobenen Daten gut bündeln und zu Gruppen zusammenfassen lassen und so einfach auszuwerten sind. Die geschlossenen Fragen lassen sich in verschiedenen Formen untergliedern. Die einfachste Form einer geschlossenen Frage ist eine dichotome Frage. Dabei hat der Befragte lediglich zwei Antwortmöglichkeiten, oft „ja“ und „nein“.¹⁰⁶ Der Nachteil dieser Beantwortungsmöglichkeit liegt in der erzwungenen totalen Entscheidung der Befragten, die sich selbst sonst nicht absolut in eine Antwortkategorie einordnen würden. Eine weitere Form bietet die Wahl zwischen mehreren Antwortmöglichkeiten, bei dieser Form ist darauf zu achten, dass möglichst alle wesentlichen Antworten umfasst sind, sodass kein Bedarf an nicht zur Verfügung stehenden Antworten entsteht. Sollte eine abschließende Aufstellung aller wichtigen Antwortmöglichkeiten nicht sicher möglich sein, ist auch eine Mischform aus offenen und geschlossenen Fragen möglich. So ist eine Reihe von gegebenen Antwortalternativen und zusätzlich einer offenen Antwortalternative als Freitextfeld eine geeignete Lösung.¹⁰⁷

(d) Fragen zu demographischen Daten

Werden Umfragen anonym durchgeführt, sollte ein besonderes Augenmerk auf Fragen zu demographischen Daten gelegt werden. Schließlich können gerade bei anonymen Umfragen die Frage nach demographischen Daten ein kritisches Anonymität gefährdendes Gefühl auslösen. Diesbezüglich sollten lediglich wirklich benötigte demographische Daten erhoben werden und

¹⁰³ Raab-Steiner/Benesch, S. 53.

¹⁰⁴ Raab-Steiner/Benesch, S. 53.

¹⁰⁵ Atteslander, S. 146.

¹⁰⁶ Raab-Steiner/Benesch, S. 58.

¹⁰⁷ Raab-Steiner/Benesch, S. 53.

der Grund für die Erhebung, wenn möglich, den Befragten mitgeteilt werden.¹⁰⁸ Das Gefühl der Anonymität soll daher niemals angezweifelt werden können, da sonst aus Angst vor sozialem Druck o.ä. das Ergebnis verfälscht werden könnte. Strittig wird hingegen die Platzierung der demographischen Fragen gesehen. Die eine Meinung vertritt die Ansicht, dass sie an den Anfang der Befragung zu stellen sind, da sie einfach und schnell zu beantworten sind.¹⁰⁹ Jedoch kann die direkte Erhebung von persönlichen Daten am Anfang einer anonymen Umfrage auch abschreckend wirken. Die andere Meinung vertritt die Ansicht, dass sie an das Ende der Befragung zu stellen sind, da die Teilnehmer sich am Ende der Befragung schon einen Eindruck über den Sinn und Zweck der Umfrage machen konnten und so eher bereit sind auch persönliche Daten anzugeben. Jedoch können demographische Fragen am Ende eines Fragebogens schnell übersehen werden, obwohl diese für einige Auswertungen sehr essenziell sind.¹¹⁰

(e) Inhaltliche Relevanz von Fragen

Auch die Relevanz der Fragen ist neben der Formulierung der einzelnen Items von hoher Bedeutung. Damit eine Frage von hoher Relevanz ist sollte sie möglichst alle Befragten betreffen und alle Befragten sollten über die nötigen Informationen zur Beantwortung verfügen. Dementsprechend ist bei jedem Item, das dieser Anforderung nicht entspricht abzuwägen, ob das Item tatsächlich essenziell für das zu erhebende Forschungsziel ist. Das Forschungsziel sollte bei jeder Aufnahme eines Items in den Fragebogen Indikator für die tatsächliche Relevanz sein.

(f) Antwortvorgaben

Nachdem die Fragen der einzelnen Items erstellt sind, sind die Antwortkategorien der Fragen zu erstellen. Bei der Erstellung der Antwortmöglichkeiten ist besonders darauf zu achten, dass diese möglichst frei von Antworttendenzen erstellt werden. Unter diesem Aspekt sind vorrangig zwei Antworttypen zu unterscheiden. Zum einen gibt es den „Ja-Sager“, diese Art der Befragten neigt dazu, generell alle Fragen mit ja zu beantworten. Um dieses

¹⁰⁸ Möllers/Spohrer, S. 59.

¹⁰⁹ Reinboth, Abs. 6.

¹¹⁰ Gurr, Abs. 3.4.2.

Problem zu umgehen sollen wenn möglich einige Kontrollfragen semantisch gedreht werden, d.h. negativ formuliert werden.¹¹¹ Bei einer längeren Befragung könnte so sogar eine Frage doppelt gestellt werden, einmal positiv und einmal negativ umso eine konkrete Kontrollfrage zu haben. Sollten beide Fragen von dem Befragten mit "Ja" beantwortet werden spricht man von einer Akquieszenz und die Befragten könnten die Fragen aus reiner Zustimmungstendenz mit "Ja" beantwortet haben.^{112 113} Zum anderen gibt es die „Unentschlossenen“, diese Art der Befragten tendiert immer zu einer relativ nicht aussagekräftigen Antwort. Sie möchten sich nicht festlegen und sind so immer mittelwertorientiert, wobei sie bei keinem Mittelwert eher zu einer positiveren Bewertung tendieren.¹¹⁴ Um solche reinen mittelwertorientierten Antworten zu vermeiden, sind die Antwortmöglichkeiten möglichst, ohne neutralen bzw. mittleren Wert zu erstellen, um so ein aussagekräftiges Ergebnis bei der Auswertung zu erhalten. Bei einer Vermeidung von Mittelwerten könnte die Befragten jedoch Gefahr laufen eine nicht gewollte tendenziöse Aussage von den Befragten zu erzwingen.¹¹⁵ Zudem kann neben der reinen Einfachauswahl auch in geeigneten Items eine Möglichkeit zur Mehrfachauswahl gegeben werden, um den Befragten den Druck zu einer absoluten Entscheidung zu nehmen.

(g) Kommentare und Anregungen

Am Ende eines Fragebogens sollte immer Platz für eigene Kommentare und Anregungen der Befragten gegeben werden. Dies ist wichtig, um sich Anregungen zu holen und zum anderen können so Unklarheiten und Missverständnisse der Befragung aufgedeckt werden, die evtl. sogar für die spätere Auswertung für Bedeutung sein können. Geben Befragte z.B. an eine Frage nicht eindeutig verstanden zu haben, so ist in der Auswertung abzuwägen ob diese Antwort überhaupt in die Gesamtbewertung mit einbezogen werden soll oder ob sie das Ergebnis eher verfälschen würden.

¹¹¹ Raab-Steiner/Benesch, S. 61.

¹¹² Schumann, S. 56.

¹¹³ Raab-Steiner/Benesch, S. 66.

¹¹⁴ Schumann, S. 69.

¹¹⁵ Möllers/Spohrer, S. 61.

(4) Einzelne Fragen Elternfragebogen

Nachdem sich die Projektgruppe in ihren Vorarbeiten ausführlich mit den zu beachtenden Aspekten bei der Erstellung einzelner Items auseinandergesetzt hat, konnte darauf aufbauend mit der tatsächlichen Fragenerstellung und der Erstellung des Anschreibens begonnen werden. Die Projektgruppe hat sich bereits zu Beginn der Fragenerstellung dazu entschieden, den Fragebogen der ersten Umfrage als Referenz einzubeziehen und notwendige und überprüfte Fragen von dort in den neuen Fragebogen zu übernehmen.

(a) Anschreiben

Der Elternfragebogen wurde mit einem Deckblatt als Anschreiben versehen. Das Anschreiben nimmt Bezug auf das Projekt "Elterntaxi-Haltezonen" und die erste Umfrage, um so einen guten Einstieg in das Thema zu finden. Weiter wird erklärt, dass diese erneute Umfrage der Evaluation des gesamten Projektes durch die Studierenden dienen soll. Die Evaluation soll dazu dienen die veränderten Verkehrssituation zu beurteilen. Das Anschreiben beinhaltet zudem die hervorgehobene Rückgabefrist der Fragebögen. Da die Umfrage anonym durchgeführt wird, wird bereits im Anschreiben auf die Richtlinien der Datenschutzgrundverordnung und das angehängte Informationsblatt zum Datenschutz hingewiesen. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass darauf hingewiesen wurde, dass die Teilnahme an dieser Umfrage freiwillig ist. Da einige Eltern mehrere Kinder an einer Schule haben, wurde zudem der Hinweis gegeben, dass der Fragebogen nur einmal für das jüngste Kind auszufüllen ist. Beendet wurde das Anschreiben mit einem Dank für Teilnahme. Schließlich ist eine hohe Rücklaufquote essenziell für eine gelungene Evaluation des Projektes.

(b) 1. Frage: Wohnort

1. In welcher Stadt/Gemeinde und in welchem Stadtteil/Ortsteil wohnt Ihr Kind?

Abbildung 3: Frage 1 des Elternfragebogens

Die erste Frage wurde wörtlich aus dem Fragebogen der ersten Umfrage übernommen und auch wieder an Stelle eins der Befragung gesetzt. Die Frage wurde als Motivationsfaktor an den Anfang der Befragung gestellt, da diese Frage für jeden der Befragten schnell und einfach zu beantworten ist.

Bei der ersten Frage wurde sich als Antwortoption für einen Freitext entschieden, da es in jedem Ort der Pilotschulen einige Orts- und Stadtteile gibt, dessen gesamte Aufzählung die Antwortmöglichkeiten unübersichtlich gestaltet hätten. Inhaltlich soll mit der ersten Frage das Wohngebiet der Schülerinnen und Schülern erhoben werden. Mit Hilfe dieser Frage sollen Veränderungen im eventuellen Zusammenhang zwischen dem Einzugsgebiet der Schülerinnen und Schüler und dessen Schulweg bzw. dessen Fortbewegungsmittel seit Projektstart gezogen werden.

(c) 2. Frage: Alter und Klassenstufe

2. Wie alt ist Ihr Kind? _____ Welche Klasse/Stufe besucht Ihr Kind? _____

Abbildung 4: Frage 2 des Elternfragebogens

Auch die zweite Frage wurde wörtlich aus dem Fragebogen der ersten Umfrage übernommen. Allerdings war die Frage zuvor an Stelle vier der Befragung und wurde nun an Stelle zwei der Befragung gesetzt. Die Frage wurde als weitere Einstiegshilfe weiter vorne an den Anfang der Befragung gestellt, da auch diese Frage für jeden der Befragten schnell und einfach zu beantworten ist. Bei der zweiten Frage wurde sich für zwei Freitextfelder entschieden, da eine Aufzählung aller Alters- und Schulklassen auch hier den Umfang von Antwortmöglichkeiten überdehnt hätte. Inhaltlich soll mit der zweiten Frage sowohl das Alter als auch die Jahrgangsstufe der Schülerinnen und Schüler erhoben werden. Diese Daten können ebenfalls ausschlaggebend für die spätere Datenauswertung sein. Auch in der ersten Befragung gab es nicht außer Acht zu lassende Unterschiede im Bestreiten der Schulwege, die sich im Zusammenhang mit den verschiedenen Altersgruppen ergaben.

(d) 3. Frage: Verkehrsmittelwahl

3. Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?
 (Mehrfachnennungen sind möglich)

im Sommer:

<input type="checkbox"/> Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)	<input type="checkbox"/> Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
<input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Roller	<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____

im Winter:

<input type="checkbox"/> Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)	<input type="checkbox"/> Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
<input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Roller	<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____

Abbildung 5: Frage 3 des Elternfragebogens

Die dritte Frage wurde ebenfalls teilweise aus dem Fragebogen der ersten Umfrage übernommen. Allerdings wurden die Antwortkategorien verändert, die Antwortmöglichkeit "Bahn" wurde durch "Roller" ersetzt, da sich in Bezug auf die Erstbefragung "Bahn" als ein kaum genutztes Verkehrsmittel herausgestellt hat und der Roller hingegen häufig unter sonstiges angegeben wurde. Zudem wurde die Antwortmöglichkeit "Auto" noch einmal aufgeteilt in "Auto mit Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen" und in "Auto ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen", um so einen Anhaltspunkt zur tatsächlichen Nutzung der eingerichteten Haltezonen zu bekommen. Dieses Item wurde relativ weit vorne eingereiht, da diese Frage weiterhin von allen Befragten zu beantworten ist und die Motivation so erhalten bleibt. Es wurde sich für eine Mischform der Antwortkategorien entschieden, zum einen konnte aus den häufig genutzten Verkehrsmitteln gewählt werden und zum anderen wurde ein "Sonstiges" Freitextfeld eingefügt, um dort verbliebene Fortbewegungsmittel eintragen zu können. Zudem wurde sich für eine Mehrfachauswahl entschieden, um den Druck zu einer absoluten Wahl zu nehmen welche das Ergebnis verfälschen könnte. Inhaltlich soll mit der dritten Frage erhoben werden, wie sich die Wahl der Verkehrsmittel seit Projektstart verändert haben. Zudem soll ebenfalls erhoben werden, ob die eingerichteten Elterntaxi-Haltezonen von den weiterhin autofahrenden auch tatsächlich angefahren und genutzt werden.

(e) 4. Frage: Nutzung der HuB

4. Nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?

Ja Nein, weil _____

→ Falls ja, welche Elterntaxi-Haltezone nutzen Sie?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

Diekstraße Ludwigstraße Rhedaer Straße

→ Falls ja, warum nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

auf Wunsch meines Kindes bzw. meiner Kinder

ich erachte es als sinnvoll, weil _____

auf Empfehlung der Schule

Sonstiges _____

Abbildung 6: Frage 4 des Elternfragebogens

Das vierte Item wurde von der Projektgruppe neu erstellt. Die Frage wurde in den mittleren Bereich der Befragung gesetzt, da es nur von tatsächlichen Nutzern der Elterntaxi-Haltezonen vollständig beantwortet werden kann und

somit demotivierend für die “Ausgeschlossenen” wirken kann. Grundsätzlich sind solche Fragen zu vermeiden, allerdings war diese notwendig, um einige Daten zu der tatsächlichen Nutzung und der Motivation zur Nutzung zu erhalten. Das Item wurde in drei Fragenbereiche unterteilt. Im ersten Fragenbereich wird zunächst die tatsächliche Nutzung der Haltezonen abgefragt und ist somit auch noch von allen Befragten zu beantworten. Dabei wurde ein “Ja” als Antwortmöglichkeit zur Wahl gestellt und ein “Nein, weil” mit angehängtem Freitextfeld, um so auch den bisherigen Nicht-Nutzern der Haltezonen die Möglichkeit zur Äußerung und Begründung zu geben und so eventuell zusätzliches Verbesserungspotenzial des Projektes zu erhalten. Für die Nutzer der Haltezonen geht es weiter in den zweiten Fragenbereich, welcher Daten zu den tatsächlich von den Eltern genutzten Haltezonen erhebt. Hier wurde sich für vorgegebene Antwortmöglichkeit entschieden, da zum einen die Auswahl begrenzt war und umso Missverständnisse in der Bezeichnung der eingerichteten Haltezonen zu vermeiden. Diese Frage soll zum einen herausfiltern welche von den Haltezonen tatsächlich häufig benutzt werden, zum anderen aber auch welche Haltezonen eventuell gar nicht genutzt werden. Im dritten Fragenbereich wird nach der Motivation zur aktiven Teilnahme am Projekt und der damit verbundenen Nutzung der Eltern-taxi-Haltezonen gefragt. Auch bei diesen Antwortkategorien wurde sich wieder für eine Mischform aus Auswahl und Freitextfeld entschieden. Die Eltern können sich entscheiden einen motivierenden Dritten, d.h. ihre Kinder oder die Schule anzugeben. Oder sie können angeben, das Projekt selbst sinnvoll zu finden, welches sie zudem mit Hilfe eines Freitextfeldes begründen können. Das Freitextfeld “Sonstiges” wurde zudem eingefügt, um eventuelle weitere Motivationsfaktoren der Eltern angeben zu können, die für die Projektgruppe ggf. gar nicht ersichtlich waren. Diese Antworten sind auch für die Weiterführung des Projektes und das Einführen an weiteren Pilotschulen besonders wichtig, um eine hohe Annahme und aktive Teilnahme am Projekt auch künftig gewährleisten zu können.

(f) 5. Frage: anderweitige Nutzung

5. Nutzen Sie andere Haltemöglichkeiten, als die Elterntaxi-Haltezonen, um Ihr Kind aussteigen zu lassen?

Ja Nein

→ Falls ja, zeichnen Sie diese in die Karte (siehe nächste Seite) ein und benennen Sie diese?

Abbildung 7: Frage 5 des Elternfragebogens

Das fünfte Item wurde ebenfalls von der Projektgruppe erstellt. Das Item wurde hinter die Frage Nummer 4 gestellt, da sie im direkten Zusammenhang mit dieser Frage steht. Auch dieses Item konnte unvermeidbarer Weise wieder nur von den Autofahrern beantwortet werden. Die vierte Frage wurde ebenfalls wieder in Fragenbereiche unterteilt. Im ersten Fragenbereich soll herausgefunden werden, ob neben den eingerichteten Elterntaxi-Haltezonen, weitere Haltemöglichkeiten von den Eltern genutzt werden. Hier wurde sich zunächst für eine dichotome Antwortvorgabe entschieden. Der zweite Fragenbereich richtet sich nur an die, die den ersten Bereich mit "Ja" beantwortet haben. In diesem zweiten Teil werden die befragten Eltern gebeten die "anderen Haltemöglichkeiten" in der Karte einzuzichnen. Mit diesem Item sollen mögliche bisher unbekannte Haltemöglichkeiten aufgezeigt werden, die sich eventuell für eine weitere Elterntaxi-Haltezone eignen könnten.

(g) 6. Frage: Verhaltensänderung

6. Hat sich Ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verändert?

Ja Nein, weil _____

Abbildung 8: Frage 6 des Elternfragebogens

Das sechste Item wurde ebenfalls von der Projektgruppe erstellt. Das Item wurde nach Nummer fünf eingereiht, da diese wieder von allen Teilnehmern zu beantworten ist und die Motivation wieder steigern kann. Zudem wurde die Frage relativ weit hinten in der Befragung gestellt, da eine Begründung eines nicht veränderten Verhaltens den Befragten schwerer fallen könnte. Auch hier wurde sich bei den Antwortmöglichkeiten wieder für eine Mischform entschieden. Es wurde sich für ein vorgegebenes "Ja" entschieden, denn eine weitere Begründung ist an dieser Stelle nicht erforderlich, da bereits zuvor nach motivierenden Faktoren zur Projektteilnahme erfragt wurden. Die andere Antwortoption besteht wieder aus einem "Nein, weil" und

einem angehängten Freitextfeld, da auch hier wieder wichtig ist, was die Beweggründe für ein nicht verändertes Verhalten sind und wie das Projekt eventuell auch hier noch eventuell nicht genutzte Potenziale hat.

(h) 7. Frage: Fahr-/Gehgemeinschaften

7. Kommt Ihr Kind zusammen mit anderen Kindern zur Schule?

Ja Nein

→ Falls nein, hätten Sie grundsätzlich Interesse an einer Fahr-/Gehgemeinschaft?

Ja Nein unter folgenden Bedingungen: _____

Abbildung 9: Frage 7 des Elternfragebogens

Das siebte Item wurde wieder wörtlich aus dem Fragebogen der ersten Umfrage übernommen. Wie auch in der ersten Umfrage steht das Item weiter hinten in der Befragung, da hier ein neuer Themenbereich eröffnet wird. Auch die siebte Frage wurde wieder in zwei Fragenbereiche unterteilt. Im ersten Fragenbereich wird erfragt, ob das eigene Kind bisher an einer Fahr- bzw. Gehgemeinschaft teilnimmt. Die Eltern die mit "Nein" geantwortet haben, werden im zweiten Fragenbereich, nach dem generellen Interesse an einer solchen Gemeinschaft gefragt und welche Bedingungen dazu vorliegen müssten. Die Antworten "Ja" und "Nein" wurden als Antwortmöglichkeiten vorgegeben. Die zur Teilnahme nötigen Bedingungen wurden allerdings als Freitextfeld gewählt, da diese Beantwortung so individuell ausfallen kann, dass eine Auswahl von Antwortvorgaben zu umfangreich gewesen wäre. Dieses Item könnte die Grundlage für weitere auch schuleigene Projekte darstellen, die zur Gründung weiterer Fahr- und Gehgemeinschaften aufrufen umso den gemeinsamen Schulweg sicherer gestalten zu können.

(i) 8. Frage: Stadtplan

Als achter Punkt wurde ein Stadtplan der jeweiligen Schulgebiete eingefügt. Dort sollen die Eltern wie auch in der ersten Umfrage den Schulweg ihrer Kinder eintragen, umso eine mögliche Veränderung der Verkehrsdichte seit Start des Projektes herauszufinden. In dieser Karte sollen ebenfalls die in Frage Nummer fünf erfragten "unbekannten Haltezonen" eingetragen werden.

(j) 9. Frage: Veränderungen

9. Was hat sich seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verändert?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- geringeres Verkehrsaufkommen vor der Schule
- weniger gefährliche Situation für die Kinder
- mehr gefährliche Situation für die Kinder
- höherer Aufwand für mich aufgrund der Nutzung der Haltezonen
- mein Kind kommt öfters zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule
- mein Kind nimmt die Umgebung der Schule und den Verkehr aktiver wahr
- _____

Abbildung 10: Frage 9 des Fragebogens

Das neunte Item wurde von der Projektgruppe neu erstellt. Das Item Nummer neun wurde als generelles Fazit und Ergebnis des Projektes "Elterntaxi-Haltezonen" aus Sicht der Eltern, an das Ende der Befragung gestellt. Auch hier wurde sich wieder für eine Mischform entschieden. Dabei wurden einige naheliegende Antwortvorgaben aufgenommen, wobei darauf geachtet wurde, dass diese sowohl positive wie negative Antwortmöglichkeiten beinhalten, um so Antworttendenzen möglichst zu vermeiden. Zudem wurde am Schluss ein Freitextfeld als Antwortmöglichkeit eingefügt, um individuell festgestellte Veränderungen angeben zu können. Bei der Beantwortung wurde sich zudem für eine Mehrfachauswahl entschieden, da es häufig nicht nur eine Veränderung aus Sicht der Befragten gibt. Diese Frage soll zudem noch einmal klarstellen, ob das Projekt aus Sicht der Eltern erfolgreich an den Pilotschulen durchgeführt wurden und es tatsächlich zu positiven Veränderungen der Verkehrssituation an den Schulen kam.

(k) 10. Frage: Anregungen und Ideen

10. Haben Sie noch Anregungen oder Ideen?

Abbildung 11: Frage 10 des Elternfragebogens

Das zehnte Item wurde ebenfalls durch die Projektgruppe erstellt. Dieses Item wurde an das Ende des Fragebogens gestellt, da dieses in Hinsicht auf Anregungen zum Fragebogen und Überblick über die Themenwahl der Befragung erst vollständig am Ende beantwortet werden kann. Die Frage soll als Abschluss der Befragung stehen und soll den Befragten die Möglichkeit

für Anregungen und Vorschläge geben. Sowohl für Anregungen die das Projekt betreffen aber auch für Ideen zu dem Fragebogen.

bb. Konzeption des Kinderfragebogens

Bei der Erstellung des Elternfragebogen und des Kinderfragebogens wurden gewisse Prinzipien in der Formulierung eingehalten, um die Beantwortung der Fragen schnell, einfach und verständlich zu machen. Allerdings weist der Kinderfragebogen einige Besonderheiten auf, da die Adressaten Grundschul Kinder sind und im Vergleich zu Erwachsenen über geringere Sprachkenntnisse verfügen und die Schwierigkeit der Fragen an das Bildungs- und Sprachniveau eines Grundschul Kindes angepasst werden musste.¹¹⁶ Deshalb wurden die Fragen kindgerecht formuliert und weisen keine hohen sprachlichen Anforderungen auf, weshalb sich die Kinderbefragung stark von der Elternbefragung unterscheidet.

Beim Kinderfragebogen wurde auf komplizierte Formulierungen, Fremdwörter oder Abkürzungen verzichtet, um Missverständnisse oder Irritationen auszuschließen.¹¹⁷ Die Fragen sind kurz gehalten und es wurde eine einfache Sprache verwendet, um Grundschulkindern die Beantwortung der Fragen zu ermöglichen. Neben einer für Kinder angepassten Wortwahl, enthalten die Fragen keine Relativ- oder Nebensätze und sind somit leicht zu verstehen. Um die Verständlichkeiten der Fragen weiter zu erhöhen, wurde auf Negationen, außer bei einer Frage, verzichtet.¹¹⁸ Die Projektgruppe hat die Kinderbefragung sehr kurz gehalten, da bei Grundschülerinnen und Grundschulern die Gefahr besteht, dass bei einem zu langen Fragenkatalog die Konzentration nachlässt und die Schülerinnen und Schüler die Fragen nicht mehr wahrheitsgemäß beantworten. Die Umfrage besteht lediglich aus sieben simpel gestellten Fragen, die in wenigen Minuten zu beantworten sind. Da das Verständnis der Frage essenzielle Voraussetzung für eine sinnvolle Antwort ist¹¹⁹ und Grundschul Kinder, vor allem in den ersten beiden Klassen, nicht oder nicht flüssig lesen können, wurden die Antwortmöglichkeiten nicht in Worten geschrieben, sondern es wurden Piktogramme verwendet.¹²⁰

¹¹⁶ Döring/Bortz, S. 245; Kromrey, S. 304 ff.

¹¹⁷ Frevel, S. 45, 46.

¹¹⁸ Schnell/Hill/Esner, S. 327.

¹¹⁹ Häder, S. 202.

¹²⁰ Porst, S. 183.

Dadurch kann jede Schülerin und jeder Schüler, unabhängig vom Lernstand, den Fragebogen beantworten. Die Projektgruppe hat sich bemüht möglichst eindeutige Bilder zu verwenden. Bei nicht ganz klaren Abbildungen wurde unter das Bild die Antwortmöglichkeit sicherheitshalber ausgeschrieben. Trotzdem kann es bei den Darstellungen oder bei den ausgeschrieben Fragen schnell zu Missverständnissen kommen, weshalb die Projektgruppe in die Klassen der Schülerinnen und Schüler gegangen ist und ihnen beim Ausfüllen des Fragenkatalogs geholfen hat. Dazu wurden mit der Schulleitung Termine abgesprochen, wann zwei Studierende in die Klassen kommen können, um den Schülerinnen und Schülern die Umfrage vorzustellen. Bei diesen Terminen stellten sich die Studierenden vor, erklärten den Kindern, warum sie da sind und was sie mit ihnen vorhaben. Die beiden Studierenden erläuterten vor der Klasse kindgerecht die einzelnen Fragen und die Antwortmöglichkeiten.¹²¹ Falls ein Kind Probleme beim Ausfüllen des Fragenkatalogs hatte oder es Unklarheiten gab, konnte direkt geholfen werden und mit Unterstützung der Studierenden konnten die Kinder den Fragebogen ausfüllen.¹²² Durch die Hilfe wurde gewährleistet, dass die Schülerinnen und Schüler die Fragen richtig verstanden haben und ihre Antworten der Wahrheit entsprechen.

Auf die Möglichkeit eines offenen Antwortformates, durch ein freies Textfeld oder ähnliches, wurde bewusst verzichtet, da Grundschul Kinder über eine geringe Artikulationsfähigkeit verfügen und ein weitsichtiges Verständnis für das Projekt und die Evaluation fehlt.¹²³ Deshalb werden die Antworten vorgegeben und die Kinder müssen nur noch ihre Antwort ankreuzen. Ein Einleitungstext, wo das Vorhaben und die Ziele der Projektgruppe geschildert werden, erübrigt sich, da Studierende vor Ort sind und den Schülerinnen und Schülern mündlich die Rahmenbedingungen erklären und was sie mit ihnen vorhaben. Die Beantwortung erfolgt direkt vor Ort und die Meinungsumfrage wird unmittelbar danach eingesammelt, weshalb auch eine Fristsetzung nicht nötig ist und mit einer hohen Rücklaufquote zu rechnen ist, da es wohl wenige Schülerinnen und Schüler geben wird, die eine Beantwortung vor Ort

¹²¹ Friedrichs, S. 242.

¹²² Friedrichs, S. 236.

¹²³ Kromrey, S. 352.

ablehnen. Außerdem geht die Projektgruppe nicht davon aus, dass viele Eltern der Beantwortung des Kinderfragebogens widersprechen.

(1) 1. Frage: Klassenstufen

<p>1. In welcher Klasse bist du?</p> <p><input type="checkbox"/> 1. Klasse <input type="checkbox"/> 2. Klasse <input type="checkbox"/> 3. Klasse <input type="checkbox"/> 4. Klasse</p>
--

Abbildung 12: Frage 1 des Kinderfragebogens

Die erste Frage des Kinderfragebogens ist eine demographische Frage. Die demographischen Fragen wurden am Anfang der Umfrage gestellt, um den Grundschülerinnen und Grundschülern einen schnellen und unkomplizierten Einstieg in den Fragenkatalog zu bieten und Grundsätzliches zu ihrer Person zu erfahren. Denn durch einfach zu beantwortende Fragen am Anfang der Befragung, wird die Motivation des Kindes erhöht und die Schülerinnen und Schüler werden mit dem Fragebogen vertraut gemacht.¹²⁴ Die Frage zielt darauf ab, das befragte Kind in eine bestimmte Personengruppe einzuordnen, um später die Ergebnisse der Befragung nach diesen Personengruppen filtern und analysieren zu können.¹²⁵ Auf Grundlage dieser Frage können Rückschlüsse auf die Klasse, das Alter und die Reife des Kindes gezogen werden. Dadurch erfährt die Projektgruppe, wie unterschiedlich die Situation, je nach Klasse aussieht und kann die Unterschiede in den Klassen darlegen. So ist es denkbar, dass je älter die Schülerin oder der Schüler, desto weniger Probleme gibt es mit Elterntaxi, da die Kinder vermutlich selbstständiger sind und eher zu Fuß gehen, als bei jüngeren. Außerdem kann überprüft werden, ob die Elterntaxi auf Erstklässler zurückzuführen sind oder es keine Unterschiede je nach Klasse gibt. Um dies darlegen zu können, ist es nötig, die Klasse des Kindes zu erfahren. Durch diese Frage wird dies ermöglicht. Es wäre auch denkbar, nach dem Alter des Kindes zu fragen. Die Ergebnisse würden wahrscheinlich ähnlich ausfallen, da das Alter mit der Klasse korreliert. Die Projektgruppe hat sich allerdings dafür entschieden, nach der Klasse zu fragen, da Bildungsstand und Reife der unterschiedlichen Klassenstufen vergleichbar sind. Dadurch, dass nach der Klasse gefragt wird,

¹²⁴ Schnell/Hill/Esser, S. 335 f.; Frevel, S. 46.

¹²⁵ Schnell/Hill/Esser, S. 320.

wird die Situation klassenabhängig dargestellt und die Projektgruppe kann erkennen werden, in welchen Klassen es Probleme gibt und wo nicht.

(2) 2. Frage: Geschlecht

2. Bist du männlich oder weiblich?



 

Abbildung 13: Frage 2 des Kinderfragebogens

Die zweite Frage ist eine weitere demographische Frage, mit der die Projektgruppe erfahren möchten, ob es bei der Elterntaxi-Problematik Unterschiede zwischen Jungen und Mädchen gibt. Um die Schülerinnen und Schüler in Subgruppen einordnen zu können, werden mehr Informationen benötigt, als nur die jeweilige Klasse der Kinder. Deshalb wurden zwei demographische Fragen gestellt. Aufgrund der beiden Fragen können die Antworten der Umfrage nach Klasse und Geschlecht gefiltert werden, um Unterschiede in der Beantwortung der Fragen zwischen den Personengruppen darlegen zu können. Die Projektgruppe vermutet, dass die Elterntaxi-Problematik nicht alle Schülerinnen und Schüler gleichermaßen betrifft, sondern dies von Kind zu Kind sehr unterschiedlich ist. Ob die Grundschülerinnen und Grundschüler zur Schule gebracht werden, ist wahrscheinlich von Alter und Geschlecht der Person abhängig. So ist die Quote der Mädchen, die direkt vor die Schule gebracht werden, vermutlich höher, als bei Jungen, weil die Eltern bei Mädchen besorgter sind. Auch wäre es denkbar, dass viele Mädchen zur Schule gebracht werden, obwohl sie es nicht wollen, weil ihre Eltern zu besorgt sind. Um diese Vermutungen zu überprüfen, wird die Frage nach dem Geschlecht gestellt.

(3) 3. Frage: Verkehrsmittelwahl

3. Wie kommst du meistens zur Schule?



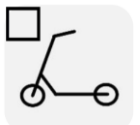



     

Abbildung 14: Frage 3 des Kinderfragebogens

Nachdem die Projektgruppe mithilfe der ersten beiden Fragen Grundsätzliches zum Kind erfährt, behandeln die folgenden Fragen konkret das Thema Elterntaxi. Durch die Verhaltensfragen 3 und 4 erfährt die Projektgruppe, wie die Schülerinnen und Schüler zur Schule kommen und ob sie dabei selbstbestimmt sind oder sich nach ihren Eltern richten müssen. Bei Frage 3 sollen die Kinder zuerst einmal darlegen, wie sie meistens zur Schule kommen. Mehrfachnennungen sind möglich, falls die Kinder nicht jeden Tag mit dem gleichen Verkehrsmittel zur Schule kommen. Sie haben dabei sechs Antwortmöglichkeiten: Zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Roller, mit dem Auto zur Elterntaxi-Haltezone, nur mit dem Auto oder mit dem Bus. Dadurch erfährt die Projektgruppe, wie die Kinder ihren Schulweg beschreiten und es kann überprüft werden, ob sich dies mit den Angaben der Eltern aus dem Elternfragebogen deckt. Bei der Wahl der Antwortmöglichkeiten hat die Projektgruppe das Auto, welches zur Elterntaxi-Haltezone fährt, ganz bewusst in der Reihenfolge weiter links gesetzt, als das Auto, welches direkt zur Schule fährt, da sonst die Gefahr bestünde, dass die Schülerinnen und Schüler beim von links nach rechts lesen, zuerst das Auto sehen und dies sofort ankreuzen, weil sie zur Elterntaxi-Haltezone gebracht werden, obwohl erst danach das Zeichen „Mit dem Auto zur Elterntaxi-Haltezone“ kommt. Deshalb steht dieses Symbol weiter links. Erst, wenn die Schülerinnen und Schüler bewusst das Zeichen „Mit dem Auto zur Elterntaxi-Haltezone“ nicht ankreuzen, lesen sie weiter und können das Zeichen „Nur mit dem Auto“ ankreuzen. Durch diese Reihenfolge der Antwortmöglichkeiten werden Missverständnisse und somit auch Fehlerquellen aufgrund des Autosymbols ausgeschlossen.¹²⁶ Die Frage soll vor allem herausfinden, wie viele Kinder mit dem Auto direkt zur Schule gefahren werden und wie viele Kinder zur Elterntaxi-Haltezone gebracht werden. Auf diese Weise kann ermittelt werden, wie viele Kinder von den Haltezonen profitieren und wie hoch der Anteil der Grundschülerinnen und Grundschüler ist, die weiterhin direkt zur Schule mit dem Auto gebracht werden. Zusätzlich kann die Anzahl der Eltern ermittelt werden, die Probleme verursachen, indem sie ihr Kind zur Schule fahren und die Projektgruppe kann den Nutzen der Haltezonen ermitteln. Der Idealfall wäre selbstverständlich, wenn die Schülerinnen und Schüler die alternativen

¹²⁶ Kromrey, S. 355.

Verkehrsmittel nutzen würden (zu Fuß, Fahrrad, Roller oder Bus), da diese Fortbewegungsmittel keine oder kaum Verkehrsprobleme verursachen und somit als positiv anzusehen sind. Eine Differenzierung der positiven Verkehrsmittel wird weiterhin ermöglicht und auch dieser Wert ist mit den Ergebnissen der Elternbefragung vergleichbar.

(4) 4. Frage: Wunsch- Verkehrsmittel

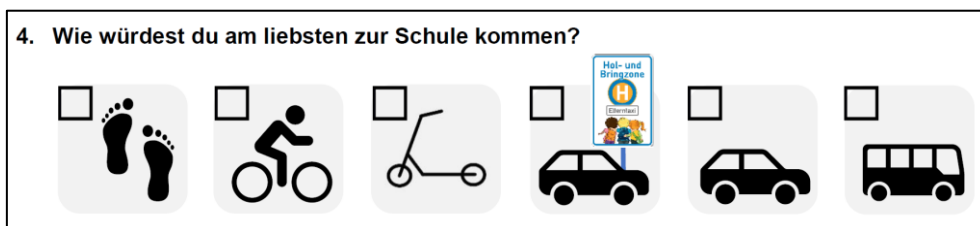


Abbildung 15: Frage 4 des Kinderfragebogens

Die vierte Frage steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der dritten Frage. Bei der dritten Frage erfährt die Projektgruppe die Realität der Schülerinnen und Schüler, wie sie meistens zur Schule kommen und mithilfe der vierten Frage können die Wunschvorstellung der Grundschülerinnen und Grundschüler festgestellt werden, wie bei Frage 3 sind Mehrfachnennungen möglich. Nur weil ein Kind jeden Tag mit dem Auto zur Schule gebracht wird, heißt das nicht, dass das Kind zu faul ist und gebracht werden möchte. Es können sich gravierende Unterschiede ergeben, wie die Schülerinnen und Schüler zur Schule kommen wollen und wie die Eltern sie zur Schule lassen. Viele Grundschülerinnen und Grundschüler wollen nicht mit dem Auto gebracht werden, sondern lieber laufen, dies zeigten bereits mehrere Erfahrungen von Projektbeteiligten. Aufgrund des Vergleichs von Frage 3 und 4 können Rückschlüsse gezogen werden, ob die Schülerinnen und Schüler mit der Art und Weise, wie sie zur Schule kommen, zufrieden sind oder sie andere Vorstellungen, als ihre Eltern haben. Die Frage 3 prüft vor allem, wie die Eltern ihre Kinder zur Schule lassen und die Frage 4, wie die Kinder zur Schule kommen wollen. Die Projektgruppe geht von signifikanten Unterschieden aus und denkt, dass nur ein geringer Bruchteil der Grundschülerinnen und Grundschüler mit dem Auto zur Schule kommen möchte, weshalb vermutlich das Zeichen „Nur mit dem Auto“ bei Frage 3 deutlich häufiger angekreuzt wird, als bei Frage 4. Frage 4 zielt auf die Wünsche der Schülerinnen und Schüler ab und greift die Problematik, dass viele Eltern ihre Kinder nicht selber entscheiden lassen, auf. Wie viele Eltern, gegen den Wunsch

ihres Kindes, es zur Schule bringen, wird durch diese Frage aufgeschlüsselt. Anschließend kann eine Vermutung über die Anzahl der „Problemeltern“ getroffen werden.

(5) 5. Frage: Stimmungsbild

5. Wie findest du, dass viele Kinder nicht mehr mit dem Auto direkt zur Schule gebracht werden?




  

Abbildung 16: Frage 5 des Kinderfragebogens

Da die Kinder im Mittelpunkt des Projektes stehen, denn es geht um ihre Sicherheit, sollen sie auch die Möglichkeit haben sich zu äußern und das Projekt zu bewerten. Es wäre nicht kindgerecht die Frage zu stellen, wie sie das Projekt „Lass(t) uns laufen! – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ bewerten, da von Grundschülerinnen und Grundschulern kein weitgreifendes Verständnis über die Rahmenbedingungen und den Verlauf des Projektes erwartet werden kann. Deswegen hat die Projektgruppe die Frage auf den Kern des Projektes heruntergebrochen. Der Kern ist, dass die Schülerinnen und Schüler mit dem Auto nicht mehr direkt zur Schule gefahren werden sollen. Dieser Kern wurde in die Formulierung der Einstellungsfrage eingegliedert und die Schülerinnen und Schüler sollen bewerten, wie sie dies finden. Möglicherweise empfinden die Kinder das ständige Bringen direkt vor die Schule gar nicht als schlimm oder sie finden es negativ, dass sie zu den Haltezonen gebracht werden, denn sie wollen lieber direkt vor der Schule, aufgrund von Faulheit oder anderen Gründen, aussteigen. Aber auch eine positive Meinung ist denkbar, vielleicht wollen die Kinder gar nicht direkt bis vor die Schule gebracht werden und genießen den Fußweg von der Haltestelle zur Schule, weil sie auch mal ungestört und unabhängig von ihren Eltern mit Klassenkameraden den Schulweg beschreiten können. Aufschluss über die Meinung der Schülerinnen und Schüler, gibt diese Frage.

(6) 6. Frage: Gehgemeinschaft

6. Kommst du alleine oder mit mehreren Kindern zur Schule?



Abbildung 17: Frage 6 des Kinderfragebogens

Damit sich die Projektgruppe weiter ein Bild von dem Schulweg der Schülerinnen und Schüler machen kann, wird die Frage gestellt, ob die Schülerinnen und Schüler alleine oder mit mehreren Personen zur Schule kommen. Im besten Fall kommen die Schülerinnen und Schüler zusammen zur Schule, auch wenn dies nicht immer zu gewährleisten ist. Die Projektgruppe will erfahren, wie hoch der Anteil der Kinder ist, die zusammen zur Schule kommen und wie viele alleine kommen. Möglicherweise lässt sich ein Muster erkennen, wer alles alleine kommt. So ist denkbar, dass die Kinder, die direkt mit dem Auto zur Schule gefahren werden, häufig alleine kommen, weil die Eltern keine Fahrgemeinschaften bilden, sondern nur ihr eigenes Kind fahren. Zusätzlich könnte es sein, dass Kinder, die zur Elterntaxi-Haltezone gebracht werden, häufiger mit mehreren Kindern zur Schule gehen, da sie sich mit anderen Schülerinnen und Schülern an der Haltezone treffen. Dies wäre ein wünschenswerter Effekt und würde die positive Wirkung von dem Projekt unterstreichen. Diese Verhaltensfrage gibt Aufschluss darüber, welche Schülerinnen und Schüler alleine zur Schule kommen und welche nicht und ob ein Zusammenhang zwischen den gewählten Verkehrsmitteln besteht.

(7) 7. Frage: Motivation

7. Warum möchtest du zu den Elterntaxi-Haltezonen gebracht werden?
Warum möchtest du zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gehen bzw. fahren?



Abbildung 18: Frage 7 des Kinderfragebogens

Mit der siebten Frage will die Projektgruppe mehr über die Gründe erfahren, warum die Schülerinnen und Schüler zu den Elterntaxi-Haltezonen gebracht werden wollen oder warum sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen wollen.

Sie können vier Symbole ankreuzen: Freunde treffen, Dinge erleben, Schulweg alleine meistern und Gesundheit/Bewegung. Mehrfachnennungen sind möglich, da mehrere Gründe gleichzeitig denkbar sind.¹²⁷ Zur Erinnerung, es stehen in Frage 3 sechs Verkehrsmittel zur Auswahl und eins davon wird als negativ betrachtet: Mit dem Auto direkt vor die Schule. Die anderen sind als positiv zu bewerten, da sie kein erhöhtes Verkehrsaufkommen vor der Schule verursachen. Die Projektgruppe will erfahren, was die Hauptgründe sind, warum die Schülerinnen und Schüler die positiven Verkehrsmittel benutzen. Die Meinung der Kinder ist sehr wichtig, deshalb will die Projektgruppe erfahren, welche positiven Effekte die Schülerinnen und Schüler in Erfahrung bringen konnten, wenn sie nicht mit dem Auto direkt vor die Schule gefahren werden. Denn die Schülerinnen und Schüler erleben ihre Umwelt auf dem Schulweg ganz anders, wenn sie eigenständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen. So konnten bereits durch mehrere Studien positive Effekte auf die Entwicklung der Kinder festgestellt werden, z.B. steigt das Orientierungsvermögen der Kinder und die Gesundheit wird gefördert.¹²⁸ Bei der Auswertung des Kinderfragebogens wird es für die Evaluation interessant zu sehen sein, ob ein positiver Effekt besonders heraussticht oder die Antworten in etwa gleich verteilt sind. Diese Frage gibt Aufschluss über die Meinung der Kinder über ihren Schulweg und lässt die Gründe, für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen, erkennen.

(8) 8. Frage: Auswirkungen auf den Unterricht

8. Wenn ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß komme, kann ich im Unterricht ...




<input type="checkbox"/>  ... besser mitmachen.	<input type="checkbox"/>  (keinen Unterschied)	<input type="checkbox"/>  ... nicht besser mitmachen.
---	--	---

Abbildung 19: Frage 8 des Kinderfragebogens

Frage 8 ergänzt die vorherige Frage 7, denn mit der abschließenden Überzeugungsfrage 8, wird mehr über die Auswirkungen auf den Unterricht erfahren. Dabei sind die persönliche Wahrnehmung und Einschätzung der

¹²⁷ Schnell/Hill/Esler, S. 326.

¹²⁸ ADAC – Das Elterntaxi an Grundschulen, S. 6.

Realität der Kinder gefragt.¹²⁹ Frage 7 zielt auf den Schulweg ab und Frage 8 auf den Unterricht. Bereits kurz nach Start des Projektes berichteten einige Lehrer, dass die Schülerinnen und Schüler, die nicht mehr mit dem Auto zur Schule kommen, nun aufmerksamer und konzentrierter im Unterricht sind, erzählte Frau Ortmeier. Um zu überprüfen, ob sich die erste Einschätzung der Lehrer mit den Erfahrungen der Kinder deckt, können die Schülerinnen und Schüler anhand von Smileys äußern, ob sie nun besser im Unterricht mitmachen können oder nicht. Dabei haben sie die Wahl zwischen drei Smileys, die bei Ausfüllung des Fragebogens im Klassenzimmer noch einmal erläutert werden. Ein grüner lachender Smiley, falls die Kinder besser im Unterricht mitmachen können, ein gelber neutraler Smiley, wenn die Schülerinnen und Schüler keinen Unterschied verspüren und einen roten traurigen Smiley, falls die Kinder durch das zu Fuß oder Fahrrad fahren nun schlechter im Unterricht mitmachen können. Es wäre sehr verwunderlich, wenn die Kinder den roten Smiley ankreuzen würden, weil dies bedeuten würde, wenn sie mit dem Auto fahren, können sie besser im Unterricht mitmachen. Deshalb geht die Projektgruppe davon aus, dass der rote Smiley kaum verwendet wird. Positiv für das gesamte Projekt, wäre, wenn viele Schülerinnen und Schüler nun besser im Unterricht mitmachen können. Zwar ist das Hauptziel des Projektes „Lass(t) uns laufen! - Weniger Elterntaxi an meiner Schule“ die Zahl der Elterntaxis, die direkt bis vor die Schule fahren zu reduzieren und nicht die Beteiligung im Unterricht zu fördern, aber dies ist ein wünschenswerter Nebeneffekt. Um einen möglichen positiven Nebeneffekt zu überprüfen, können die Kinder dies mit den Smileys bewerten.

c. Pretest

Es wurde anschließend ein Pretest bezüglich der Bruchbarkeit und Verständlichkeit Fragebögen in der Gruppe durchgeführt.¹³⁰ Dieser sollte die Probleme im Zusammenhang mit den Erhebungsinstrumenten verdeutlichen. Innerhalb der Projektgruppe wurde eine Art Vorbefragung durchgeführt, indem Teile der Gruppe jeweils den Eltern- bzw. Kinderfragebogen ausgefüllt haben. Anschließend fand eine gemeinsame Auswertung statt,

¹²⁹ Schnell/Hill/Esser, S. 319.

¹³⁰ Benesch/Raab-Steiner, S. 58; Porst, S. 18 ff.; Barthel/Lorei, S. 300.

wobei jeder seine Probleme im Zusammenhang mit der Beantwortung der Fragen äußern konnte bzw. Verbesserungsvorschläge anbringen konnte. Ziel dieser der eigentlichen Erhebung vorausgehenden Kleingruppenbefragung war es die Funktionsfähigkeit der erstellten Fragebögen zu testen. So konnten unverständliche bzw. überflüssige Fragen im Rahmen der Fragebögen ermittelt werden. Folgende Formulierungen erwiesen sich als unpraktisch:

Einige Antworten waren in den Antwortkategorien nicht eindeutig zuzuordnen.¹³¹ Bei der neunten Frage des Elternfragebogens wurden zur besseren Auswertung deshalb ausführlichere Antwortmöglichkeiten als bei den anderen Fragen vorgegeben. Im Pretest fiel direkt auf, dass es ohne diese Vorgabe schwer war auf einen einheitlichen Nenner zu kommen bzw. im Kern die Veränderungen zu beschreiben. Die Aspekte Sicherheit, Aufwand, Selbständigkeit werden durch die beispielhaften Umschreibungen für die Eltern greifbarer als Antwortkategorien unter bloßer Begriffsbenennung mit beispielsweise dem Schlagwort „Sicherheit“. Zudem wurde bei der zweiten Frage die Antwortmöglichkeit um „Roller“ ergänzt, um jede Art der Fortbewegung zu erfassen und unbeantwortete Fragen mangels passender Antwortmöglichkeit und somit Ergebnisverfälschungen zu verhindern.

Der erstmals neu zu konzipierende Kinderfragebogen musste insbesondere nicht zu lang und ermüdend ausfallen und an die Sprache der Kinder angepasst werden.¹³² Dies wurde durch die letztendliche Beschränkung auf acht statt wie im Elternfragebogen zehn Fragen erreicht. Zudem wurden kindgerechte Bilder bzw. Smileys insbesondere für die noch nicht lesefesten Erstklässler eingesetzt. Zudem wurden sehr kurze, prägnante Satzstellungen formuliert, die für Kinder leicht verständlich sind.

Darüberhinaus mussten die Items beider Fragebögen in ihren Antwortformaten auch den gegebenen Auswertungsmöglichkeiten entsprechen.¹³³ Dies wurde insbesondere durch den weitest gehenden Verzicht auf offene

¹³¹ Benesch/Raab-Steiner, S. 59; Porst, S. 18, 19.

¹³² Benesch/Raab-Steiner, S. 59.

¹³³ Benesch/Raab-Steiner, S. 59.

Antwortmöglichkeiten umgesetzt, die sich nur bei drei Fragen des Elternfragebogens finden. Die Reihenfolge der Fragen wurde ebenfalls innerhalb des Pretest mehrmals geändert, um einen logischen Ablauf zu kreieren. Nach einer organisatorischen Frage bezüglich des Wohnortes und der Verkehrsmittelwahl, wird bei dem Elternfragebogen direkt die erzeugte Aufmerksamkeit genutzt und nach der Nutzung der konkreten Elterntaxizone gefragt. Als Abschluss wird dann in Frage neun nochmals konkret nach den Veränderungen im Verhalten gefragt, welche eventuell erst im Verlauf der Beantwortung der übrigen Fragen deutlicher ins Gedächtnis gerufen wurde. Auch im Kinderfragebogen wird nach einer organisatorischen Öffnungsfrage direkt die Aufmerksamkeit der Kinder genutzt, um in der zweiten Frage deren Wunsch bezüglich der Bewältigung des Schulwegs abzufragen und in der dritten Frage die Motivationswirkung der Belohnungssysteme.

Grundsätzlich dürfen die Personen, die am Pretest teilnehmen nicht an der späteren Erhebung teilnehmen. Daher bot sich die Projektgruppe gut an. Problematisch ist aus methodischer Sicht allerdings, dass kein Mitglied der Projektgruppe der späteren Stichprobe entspricht.¹³⁴ Niemand von uns weist die interessierenden Merkmale der befragten Eltern oder Schüler auf. In Anbetracht der erschwerten Kommunikation mit den Schulleitungen (Projektbeginn Osterferien) und des zeitlich knappen Rahmens, musste jedoch eine Entscheidung getroffen werden. Mangels zur Verfügung stehender methodisch geeigneter Probanden für den Pretest, musste dieser innerhalb der Gruppe simuliert werden. Dies gilt es im Rahmen der späteren Auswertung bei eventuell auftretenden Unklarheiten im Zusammenhang mit einzelnen Items der Fragebögen zu berücksichtigen.

Allein zwei Tage der Projektphase wurden die Fragen der Fragebögen durch die Durchführung mehrerer Pretests in der Gruppe verbessert. Es wurde zudem Rücksprache mit Frau Ortmeier, Frau Prof. Dr. Reese und Frau Prof. Dr. Schilling sowie Frau Schröder, der Datenschutzbeauftragten des Kreises Gütersloh, gehalten. Bei der anschließenden Datenerhebung stand schließlich ein für uns zufriedenstellendes Erhebungsinstrument zur Verfügung. Insgesamt hat diese Überarbeitung bis zum endgültigen Druck vier Tage in

¹³⁴ Diekmann, S. 195.

Anspruch genommen und stellt somit einen erheblichen Vorbereitungsanteil der Evaluation dar, der von vornherein als zeitliche Ressource stets eingeplant werden sollte.¹³⁵ Die Elternfragebögen gingen am 02.05.2019 schließlich in den Druck und wurden am 03.05.2019 an die Schulleitungen übergeben. Am 07.05.2019 wurden zudem die Kinderfragebögen gedruckt. Ab dem 09.05.2019 konnten so die Befragungen in den einzelnen Pilotschulen vor Ort angeleitet durch die jeweiligen Betreuer aus unserer Projektgruppe starten.

3. Durchführung und Datenerhebung

Im Rahmen der Datenerhebung wird zwischen dem Erheben von primären und sekundären Daten unterschieden. Die primären Daten sind die neu zu erhebenden Daten. Die sekundären Daten lagen hingegen schon durch die erste Auswertung des Projektes vor.

Es galt sowohl bezüglich der schriftlichen Befragung per Elternfragebogen als auch der mündlichen Befragung der Kinder die spezifische soziale Situation, d.h. neben den Menschen auch die Umgebung, für die spätere Auswertung zu beachten.¹³⁶

Konkret gestaltete sich die Datenerhebung wie folgt:

Nach Übergabe der Fragebögen an die jeweiligen Schulleitungen koordinierten diese die Weitergabe an die Klassenlehrer und schließlich an die Schüler zur Übermittlung an die Eltern. Es wurde eine Frist bis zum 10.05.2019 zur Beantwortung und Rückgabe gewährt, mithin sieben Tage. Dies entspricht der allgemeinen Ansicht den Befragten einer schriftlichen Befragung nicht zu viel Zeit zur Beantwortung zu gewähren. Üblich sind etwa zwei Wochen zuzüglich einer Pufferwoche für Erinnerungen der Befragten an deren Teilnahme. Innerhalb des Projektes konnte dieser Zeitrahmen nicht eingehalten werden. Erstmals wurde die beabsichtigte Befragung direkt am Tag des Projektstarts, am 20.04.2019, den Schulleitungen mitgeteilt. Aufgrund der Osterferien verzögerte sich die persönliche Kontaktaufnahme jedoch sehr, so dass erste persönliche Gespräche erst am 30.04.2019 bzw. 03.05. und 06.05.2019 stattfinden konnten. Zuvor war die Fragebogenausgabe nicht

¹³⁵ Benesch/Raab-Steiner, S. 59.

¹³⁶ Atteslander, S. 112; Kuckartz, S. 16; Rosenthal, S. 145.

möglich, da insbesondere eine Erlaubnis der Schulleitungen zur Durchführung der Kinderbefragungen erforderlich war und Datenschutzfragen abgeklärt werden mussten.

An der Grauthoff-Ellbracht-Schule in Schloß Holte-Stukenbrock wurde die Kinderbefragung zunächst aufgrund des nicht umsetzbaren organisatorischen Aufwands im Vorfeld abgelehnt. An dieser Schule finden sehr viele Projekte parallel statt. Zudem hat das Projekt dort insgesamt viel Gegenwehr insbesondere in der Elternschaft erzeugt. Für die Projektgruppe bedeutete dies zu erkennen, dass ein Projekt eben auch an gewissen Orten aufgrund der Gesamtumstände scheitern kann, während es sich an anderen Orten sehr gut etablieren lässt. Hier wäre im Nachgang für die Zukunft des Projektes „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ eventuell genauer zu erforschen, wie die Elternschaft im Vorfeld noch besser beteiligt werden kann. Zudem könnten sich hieraus auch Kriterien ergeben, wann der Status als Pilotschule wieder aberkannt wird.

Am 22.05.2019 konnte schließlich doch noch ein Kompromiss gefunden werden. Die Kinderfragebögen wurden am 24.05.2019 von den Projektbetreuern zur Grauthoff-Ellbracht-Schule gebracht. Anschließend führten einzelne Lehrer die Kinderbefragung selbständig in ihren Klassen durch, so dass die Rückläufer am 27.05.2019 von den Projektbetreuern abgeholt werden konnten.

An den übrigen Pilotschulen wurde die Befragung mittels des Kinderfragebogens durch die jeweiligen Betreuer aus unserer Projektgruppe angeleitet. Der Kontext der Befragung stellte sich daher als gewohntes Umfeld der Kinder innerhalb ihrer Schulklassen dar.

Die Projektbetreuer der **Grundschule Kattenstroth** haben die Kinderbefragung am 10.05.2019 durchgeführt.

Es wurde eine ca. 10-minütige Umfrage in den jeweiligen Klassenzimmern durchgeführt. Nach einer Begrüßung und kurzen Erläuterung für die Kinder, um was es konkret geht, wurde die Umfrage durchgeführt. In allen vier Jahrgängen wurden die einzelnen Fragen vorgelesen und erklärt, was die jeweiligen Antwortmöglichkeiten bedeuten. Hierdurch sollte Missverständnissen vorgebeugt werden. Die Schüler und Schülerinnen durften nach der

Erläuterung die Fragen anschließend selbstständig beantworten. Auftretende Unklarheiten wurden individuell mit einzelnen Schülerinnen und Schülern besprochen. Bei Schülerinnen und Schülern mit Migrationshintergrund oder Lese-Rechtschreibproblemen haben die Lehrerinnen und Lehrer zusätzlich beim Ausfüllen des Fragebogens geholfen. Auf das Einsammeln der ausgefüllten Fragebögen folgte zum Abschluss eine Verabschiedung. Die Projektbetreuer konnten an der Grundschule Kattenstroth folgende Auffälligkeiten feststellen:

Die Bilder und Symbole auf dem Fragebogen wurden tatsächlich als hilfreich beim Ausfüllen erachtet und sind bei den Schülerinnen und Schülern sowie den Lehrerinnen und Lehrern gut angekommen. Die Projektbetreuer wurden in vielen Klassen darauf angesprochen und haben ein Lob erhalten.

Problematisch war, dass Kinder bzw. Eltern den Muster-Schüler-Fragebögen allerdings teilweise schon zuhause ausgefüllt und mit den Elternfragebögen abgegeben haben, obwohl im Anschreiben ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass die Umfrage von den Projektbetreuern vor Ort mit den Kindern durchgeführt wird und der Muster-Kinderfragebogen lediglich als ein Beispiel angefügt wird. Die Umfrage wurde trotzdem in allen Klassen mit allen Schülerinnen und Schülern durchgeführt, da nicht sichergestellt werden konnte, dass die Kinder diesen selbstständig zuhause ausgefüllt haben.

An der **Brinkmannschule in Langenberg** wurden die Kinderbefragungen am 09.05.2019 in den Jahrgangsstufen 1 und 2 sowie am 14.05.2019 in den Jahrgangsstufen 3 und 4 mit einem ähnlichen Ablauf wie in Kattenstroth durchgeführt.

In der 1. und 2. Klasse wurden die einzelnen Fragen wieder vorgelesen und erläutert, so dass die Schülerinnen und Schüler die Fragen ebenfalls selbstständig beantworten konnten. Unklarheiten wurden auch hier individuell mit einzelnen Schülerinnen und Schülern besprochen. Die Dritt- und Viertklässler konnten den Fragebogen bereits eigenständig lesen und ausfüllen. Das Vorlesen der Fragen entfiel daher, wobei bei Unklarheiten Hilfestellung angeboten wurde. Ebenso erhielten auch an dieser Grundschule Schülerinnen und Schüler mit Migrationshintergrund oder Lese-Rechtschreibproblemen durch Lehrerinnen und Lehrer Unterstützung. Über die bereits erwähnten Rückmeldungen (Vorteilhaftigkeit der Bildsprache) bzw. Auffälligkeiten

(Vorabausfüllen der Musterfragebögen) an der Grundschule Kattenstroth hinaus, konnte an der Brinkmannschule in Langenberg zusätzlich Folgendes festgestellt werden:

Aufgrund der Nachfragen der Kinder stellte sich heraus, dass diese teilweise auch (anstatt zu den HuB) zu Verwandten nahe der Schule gebracht werden oder an anderen Stellen herausgelassen werden.

Besonders bemerkenswert ist, dass einigen Kindern der Umweltaspekt sehr wichtig gewesen ist (z.B. Anmerkung eines Schülers der 1. Klasse: *„Ich finde es gut, dass nicht mehr so viele Kinder mit dem Auto direkt zur Schule gebracht werden, weil es dadurch weniger Co2-Ausstoß gibt und die Erde nicht noch kränker wird.“*) Dieser Aspekt fehlte bei Frage 7 leider als Auswahlmöglichkeit und sollte zukünftig ergänzt werden.

Die Projektbetreuer der **Pius-Bonifatius-Schule** haben die Kinderbefragung am 27.05.2019 in den Jahrgangsstufen 1 bis 4 nach dem bereits erläuterten Ablauf durchgeführt. Die Dritt- und Viertklässler konnten auch an dieser Grundschule den Fragebogen bereits eigenständig lesen und ausfüllen, so dass auch hier das Vorlesen der Fragen entfiel. Als Besonderheit ergab sich auch an der Pius-Bonifatius-Schule, dass einige Musterfragebögen entgegen des Ziels der anonymen Beantwortung durch die Kinder selbst vor Ort unter Beobachtung der Projektbetreuer bereits zuhause mit den Eltern ausgefüllt wurden. Darüberhinaus wurden wiederum der kindgerechte Einsatz der Bilder positiv bewertet. Auch an dieser Grundschule erwies sich der fehlende Umweltaspekt als Auswahlmöglichkeit bei der Frage 7 des Kinderfragebogens als verbesserungswürdig.

Die Projektbetreuer der **Lindenschule** haben die Kinderbefragung am 20. und 21.05.2019 durchgeführt.

Als Besonderheit durften sich die Projektbetreuer an der Lindenschule vor der eigentlichen Befragung, die in ihrem Ablauf den übrigen Befragungen gleich, sogar dem Schülerparlament vorstellen. Auch an dieser Grundschule waren die Dritt- und Viertklässler zum selbständigen Lesen der Fragebögen in der Lage obgleich es auch hier Unterstützungsangebote gab. Als bemerkenswert fiel den Projektbetreuern zusätzlich zu den bereits erläuterten

Aspekten (Vorabbeantwortung der Musterfragebögen, Lob bezüglich der Bildersprache) insbesondere Folgendes auf:

Die Frage Nummer 7 stellte sich besonders für die Erst- und Zweitklässler als schwer verständlich heraus. Zusätzlich hätte es dort evtl. noch andere Antwortmöglichkeiten geben müssen.

Die Vorstellung beim Schülerparlament und damit allen Klassensprechern erwies sich als fördernd, da die Projektbetreuer somit bereits zwei Kindern in jeder Klasse bekannt waren und sich dadurch auch bei den übrigen Kindern eine größere Aufgeschlossenheit einstellte. Dies sollte gerade bei zukünftigen Befragungen an allen Pilotschulen zumindest berücksichtigt werden.

4. Datenauswertung und Datenanalyse

Ab dem 10.05.2019 bis zum 13.05.2019 wurden die Elternfragebögen - teilweise vor Durchführung der Kinderbefragungen - bei den jeweiligen Schulleitungen abgeholt. Nachträglich eingegangene Fragebögen wurden von der Projektgruppe noch bis zum 24.05.2019 berücksichtigt. Die Rücklaufquote ergibt sich aus der folgenden Formel: $\text{Zahl der Teilnehmer} / \text{Zahl der angesprochenen Personen} * 100$. Die Rücklaufquote der Elternfragebögen lag nach Ergebnis der Auswertungsgruppe je nach Schule zwischen 64,3% (an der Pius-Bonifatius-Schule) und 47,32% (an der Grauthoff-Elbracht-Schule). Am 28.05.2019 wurden der Auswertungsgruppe schließlich die restlichen Kinderfragebögen ausgehändigt.

Im vierten Schritt lagen nach Rücklauf beider Fragebögen also analysefähige Daten vor, sog. Rohdaten. Die Rohdaten wurden auf Fehler überprüft, sodass anschließend eine Datenaufbereitung für die spätere Datenanalyse stattfinden konnte.¹³⁷ Die Datenanalyse ist der entscheidende Schritt im Rahmen der empirischen Forschung. Als Leitlinie zur Auswahl der Vorgehensweise dienen wiederum die Forschungsfrage und die zuvor gewählte Erhebungsmethode. Die gesamte Datenaufbereitung muss dabei stets selbst von Laien als nachvollziehbar wahrgenommen werden.¹³⁸ Bei der Analyse quantitativer Daten wird grundsätzlich zwischen der Deskriptiv- und

¹³⁷ Benesch/Raab-Steiner, S. 64.

¹³⁸ Schirmer, S. 137.

der Inferenzstatistik unterschieden.¹³⁹ Für die Projektarbeit kommt die deskriptive Statistik zum Einsatz indem bei der Datenaufbereitung beschreibend vorgegangen wird und Hauptziel eine Reduktion der Daten auf wesentliche Informationen ist.¹⁴⁰ Durch ausgewählte statistische Methoden soll durch grafische Darstellung lediglich ein Überblick über die Ausprägung einzelner Variablen innerhalb der Stichprobe gegeben werden anstatt im Rahmen einer inferenzstatistischen Analyse durch Hypothesenprüfung allgemein gültige Aussagen über die Stichprobe hinaus treffen zu wollen.¹⁴¹ Im Rahmen der Evaluation soll nämlich nur das Nutzungsverhalten der Stichprobe „Pilotschulen“ untersucht werden und keine Aussage über die Grundgesamtheit „Grundschulen im gesamten Bundesgebiet“ ermöglicht werden.

Zuallererst wurden die Rohdaten für die Datenanalyse aufbereitet. Dies geschah durch eine sog. Kodierung, d.h. die Zuweisung von Zahlen zu jedem Item der Fragebögen unter zu Hilfe Name eines Kodeplans, um anschließend mit der eigentlichen Datenanalyse fortfahren zu können.¹⁴²

Aufgrund der Datenmenge wurde der Einsatz von Software für sinnvoll erachtet. Zum Auswerten von Fragebögen bieten sich grundsätzlich die Programme ‚SPSS‘ oder Excel an und zum Auswerten von Interviews ‚MAXQDA‘.¹⁴³ Die Gruppe hat sich für den Einsatz von Excel entschieden, da dies keine umfangreiche Einarbeitung in unbekannte Programme erforderte und so sehr effizient genutzt werden konnte.

5. Visualisierung und Berichterstattung

Zur Visualisierung und Berichterstattung über die Ergebnisse wird die Darstellung in Grafiken und Diagramme als sinnvoll erachtet.¹⁴⁴ Dies ermöglicht eine bessere Verständlichkeit, weil die Ergebnisse so übersichtlicher werden und Hauptaussagen auf den ersten Blick erkennbar sind.¹⁴⁵

¹³⁹ Benesch/Raab-Steiner, S. 11, 20.

¹⁴⁰ Benesch/Raab-Steiner, S. 20, 82; Barthel/Lorei, S. 284, 308.

¹⁴¹ Benesch/Raab-Steiner, S. 13, 15.

¹⁴² Benesch/Raab-Steiner, S. 64; Häder, S. 83.

¹⁴³ Benesch/Raab-Steiner, S. 64, 65.

¹⁴⁴ Beller, S. 176 ff.; Häder, S. 83.

¹⁴⁵ Benesch/Raab-Steiner, S. 82.

D. Imagefilm

I. Drehbuch

Ein Drehbuch ist die Grundlage, um einen Film herzustellen und wird vor Beginn eines Filmdrehs geschrieben. Es beschreibt die Handlung, die Dialoge und den Spannungsbogen, bzw. Wendepunkt. Die Länge und Art der Ausführlichkeit können je nach Art des Films variieren.¹⁴⁶

Außerdem dient es als roter Faden zur Orientierung bei den Dreharbeiten und vereinfacht einen reibungslosen Ablauf.

Ein Drehbuch sollte eine eindeutige Intention, einen spannenden Wendepunkt und eine klare Aussage beinhalten.¹⁴⁷

Damit all diese Kriterien erfüllt werden können, stellte sich die Filmgruppe im Vorfeld folgende Fragen:

- Was für eine Art von Film soll gedreht werden?
- Welches Ziel soll der Film verfolgen?
- Welche Zielgruppe wird angesprochen?
- Worauf liegt der Schwerpunkt des Films?
- Was ist die Aussage des Films?
- Wann sind Wendepunkte in der Geschichte sinnvoll einzubringen?

Nachdem die Projektgruppe sich über diese Fragen bewusst geworden ist und diese beantwortet hat, wurde das Drehbuch für den Film verfasst. Dieses ist Teil des Anhangs.

Zu beachten ist dabei, dass das Drehbuch des Filmteams vor dem Dreh des Films entstanden ist. Es dient daher lediglich der Orientierung. Die Szenen wurden vor Ort zum Teil abgeändert und der jeweiligen Situation angepasst. Im Hinblick auf die Länge des Filmes wurden bestimmte Szenen auch komplett aus dem Film rausgeschnitten und sind daher nicht mehr Teil des Imagefilms, sondern lediglich des Drehbuches.

¹⁴⁶ Negenborn, Drehbuch schreiben: Wie schreibt man ein gutes Drehbuch?

¹⁴⁷ Negenborn, Drehbuch schreiben: Wie schreibt man ein gutes Drehbuch?

II. Medienpädagogik

Im Folgenden soll geklärt werden, warum die Projektgruppe den Film so gestaltet hat und welche grundsätzlichen Überlegungen getätigt wurden. Der Imagefilm wurde dabei als vergleichbar zu einer Fernsehwerbung gesehen und wurde auch so behandelt. Zielsetzung des Films, war die Attraktivitätssteigerung und Positionierung als Alternative zu anderen gängigen Hol- und Bringangebote. Der Film folgt dabei den im weiteren Verlauf aufgeschlüsselten Grundsätzen der Medienpsychologie und Medienpädagogik.

1. Der Imagefilm als Werbung

Ziel des Imagefilmes ist es, wie auch bei Werbung zu Absatzzwecken, die Beeinflussung der Wahrnehmung von Marken.¹⁴⁸ Werbung hilft also in erster Linie dabei, eine Marke wahrzunehmen und somit das Ziel derer, die diese Werbung entworfen haben, durchzusetzen. Die Einführung der Elterntaxihaltezone ist vergleichbar mit der Einführung eines Produktes auf einen vorhandenen Markt. Es geht also darum, das Angebot zu platzieren und gegenüber allen anderen Angeboten durchzusetzen.

Für den konkreten Fall der Elterntaxihaltezone, geht es also darum, dass wir das Angebot für die Eltern so darstellen, dass es für diese eine relevante Alternative darstellt. Hierzu muss sich die Marke „Elterntaxihaltezone“ erstmals positionieren.

2. Marktpositionierung

Um die „Elterntaxihaltezone“ dauerhaft zu verankern, muss eine strategische Weichenstellung¹⁴⁹ erfolgen. Es sollen möglichst vier Kriterien erfüllt sein, um die Marke etablieren zu können. Die Marke sollte eine Eigenständigkeit und Differenzierung erkennen lassen. Ebenso sollte sie relevant sein für den Abnehmer und glaubwürdig dargestellt werden. Dieses muss dann im Rahmen der Fokussierung, über einen längeren Zeitraum kommuniziert werden.

Eigenständigkeit und Differenzierung lässt sich bei den Elterntaxihaltezone erkennen, denn sie schaffen eine bisher so nicht dagewesene Alternative, um sicher zur Schule zu gelangen. Sie unterscheiden sich von z.B. einer

¹⁴⁸ Heun, S. 20.

¹⁴⁹ Heun, S. 23.

Bushaltestelle schon in ihrer grundlegenden Zielsetzung, den Eltern in ihrem eigenen PKW die Möglichkeit zu eröffnen, ihre Kinder rechtmäßig an einer sicheren Stelle abzusetzen. Vergleichbar wäre hier also nur, dass ein Bereich geschaffen wurde, um einem Transportmittel, eine zeitlich, sowie örtlich abgegrenzte, Anfahrt- und Ausstiegszone bereitzustellen.

Um relevant zu sein, muss eine „Kopplung an die Bedürfnisse“¹⁵⁰ der Eltern vorhanden sein. Diese Kopplung muss von Dauer sein und darf nicht nur kurzfristig dieses Bedürfnis hervorrufen. Im vorliegenden Fall ist der Bedarf an Möglichkeiten für koordinierten Verkehr vor den Schulen, auch anhand der empirischen Auswertung, zu erkennen. Die Verkehrsbehörde, Polizei, Kinder, Eltern und Schulen sind sich darin einig, dass ein Angebot einer Alternative in „Form der Elterntaxihaltezonen“, auch nachweislich zu einer Entspannung des Verkehrs vor den Schulen führt. Der Bedarf von allen Seiten ist also vorhanden.

Eine Marke muss auch glaubwürdig sein, um von den Nutzern anerkannt zu werden. Glaubwürdigkeit wird dadurch kommuniziert, dass die Marke authentisch¹⁵¹ ist. Die Authentizität der „Elterntaxihaltezonen“ wird schon dadurch hervorgerufen, weil die Umsetzung mit großem Aufwand von behördlicher Seite geleitet und durchgeführt wird. Dieses erzeugt ein Vertrauen in die Ernsthaftigkeit des Projekts und Wichtigkeit für die involvierten Behörden. Auch sehen die Nutzer selbst, also die Eltern der Kinder, durch ihre tägliche Erfahrung im Straßenverkehr und mit den bereits aktiven Elterntaxihaltezonen, diese als authentische und glaubwürdige Alternative an.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Elterntaxihaltezonen die Bedürfnisse vieler befriedigen können. Hier vor allem die der Kinder und aller anderen Verkehrsteilnehmer. Den Kindern bietet die Elterntaxihaltezone eine Möglichkeit, sicherer, gesünder und selbstbewusster zur Schule zu gelangen. Sie entschärfen die Gefahren des morgendlichen Staus vor der Schule. Unfällen wird vorgebeugt, was im Interesse aller Verkehrsteilnehmer ist. Auch die Anwohner an den Schulen profitieren von dieser Entzerrung des morgendlichen Verkehrsaufkommens.

Der Imagefilm, rein als Werbung betrachtet, muss also gerade diese Vorteile klar kommunizieren und alle Aspekte aufgreifen. Dabei ist es besonders

¹⁵⁰ Heun, S. 23.

¹⁵¹ Heun, S. 23.

wichtig, dass möglichst alle oben genannten Kriterien im Film dargestellt werden und die Schutzbedürftigsten, also die Kinder, in den Vordergrund gerückt werden. Somit soll der Film das Potenzial der Kinder, zur Beeinflussung ihrer Eltern nutzen, um die Erfolgchancen der Elterntaxihaltezonen zu verbessern.

3. Umsetzung und Vorbereitung

Kreativität ist nicht nur unbedingt notwendig zur Realisierung eines Filmes, sondern muss zuerst einmal auch hervorgebracht werden. Dieses ist, besonders bei mehreren Personen immer eine besondere Herausforderung, da diese kreative Ideenfindung koordiniert und festgehalten werden muss.

Folgende Kreativitätstechniken können zur Anwendung kommen:

- Brainstorming:

Es ergibt Sinn, zuerst einmal die Gedanken aller zu sammeln, um wichtige Ideen nicht einfach zu verlieren und somit ein hohes Maß an Qualitätsverlust zu riskieren. Wichtig ist hierbei, dieses Brainstorming Ergebnis auch direkt festzuhalten und möglichst, im Nachgang, zu kategorisieren. Aus dieser Kategorisierung können dann die wichtigsten Ideen markiert und nochmals nach Priorität geordnet werden.

- Brainwriting:

Einzelner erarbeiten (bis zu sechs) Gruppenmitglieder jeder für sich drei Ideen. Diese werden auf einem Zettel notiert und im Uhrzeigersinn an den Nachbarn weitergegeben.¹⁵² Diese Methode wurde vom Filmteam als ungeeignet betrachtet, da sie erst bei größeren Gruppen wirklich das gewollte Potenzial entfalten kann. Brainstorming ergab hier mehr Sinn. In größeren Gruppen kann mit dieser Methode jedoch durchaus Erfolg erzielt werden, da sich so auch schüchterne Personen besser einbringen können.

- Alienation:

Nach dem Prinzip der künstlichen Verfremdung Überlegungen anstellen, wie in anderen Bereichen oder Warengruppen mit ähnlichen Herausforderungen umgegangen wird („Wo ist Frische auch noch wichtig? Wie wird dort damit

¹⁵² Heun, S. 57.

umgegangen?“).¹⁵³ Im Speziellen soll also darauf geachtet werden, den Blickwinkel über den Tellerrand hinaus zu bewegen und nicht nur bei seinem eigenen Projekt oder direkt vergleichbaren Projekten zu bleiben. Oft werden komplett unterschiedliche Produkte sehr ähnlich beworben. Zum Beispiel Filme und Spiele.

- Perspektivwechsel

Die Variation des Blicks von unterschiedlichen Personen¹⁵⁴, um allen möglichen Protagonisten den Raum geben zu können, der nötig ist, um deren Position, im Hinblick auf das Projekt, korrekt darzustellen. Wie würde sich beispielweise ein Kind fühlen, wenn es den fertigen Film sieht und welche Gefühle sollen erreicht werden. Es darf also keine Zuschauergruppe per se ausgeschlossen werden.

- Humor

Schafft eine lockere Grundstimmung. Dieses schafft eine Atmosphäre, in der sich jeder beteiligen möchte und frei seine Ideen kundtun kann. Auch so wird, gerade im Zusammenhang mit der Methode des Brainstormings, verhindert, dass wichtige Ideen und Fehlerquellen schon vor der Grundkonzeption angesprochen werden. Es wäre fatal, wenn Fehler oder wichtige Ideen, erst kurz vor der Fertigstellung des Imagefilms bekannt werden. Dann ist ein Abändern fast nicht mehr möglich, da technisch und organisatorisch sehr aufwendig (Nachdrehtermine, Perspektivwechsel, Unkenntlichmachung etc.)

Humor macht frei (vor der Angst, Fehler zu machen)¹⁵⁵, was grade zu Beginn noch wichtig ist, denn zu Anfang können grobe Fehler noch besser behoben werden. Außerdem hilft Humor, im Allgemeinen, dabei auf Menschen zu gehen zu können und Kontakte zu knüpfen, was bei einer Tätigkeit, wie dem Vorhaben einen Film zu drehen, von größter Wichtigkeit ist, da man auf die Mitwirkung von vielen verschiedenen Personen angewiesen ist.

Die Projektgruppe hat sich dafür entschieden, ein Team von drei Personen für diese Kreativaufgabe abzustellen. Diese haben in einem ersten

¹⁵³ Heun, S. 58.

¹⁵⁴ Heun, S. 58.

¹⁵⁵ Heun, S. 57.

Brainstorming das Grundkonzept erarbeitet. Hierbei wurde von allen Teilnehmern die Kinder als zentrales Element des Films herausgestellt, sowie die Aufnahme vieler verschiedener Perspektiven auf das Projekt. Im Prinzip der Alienation wurden auch verschiedene Werbefilme, wie z.B. die REWE Weihnachtsspot, die zeigen wie durch Kinder eine Marke besonders positiv beleuchtet werden kann, für die Grundkonzeption herangezogen. Es wurde ebenso der Perspektivwechsel eingebracht, in dem das Team sich in die verschiedenen Beteiligten Gruppierungen versetzt hat, um ein umfassendes Meinungsbild aufgreifen zu können. Es wurden also die Perspektiven der Kinder, Eltern und Schulen ausgewählt, weil diese den größten persuasiven (überredenden) Faktor vorweisen. Auf diesen persuasiven Faktor wird im Folgenden Teil, „Zielsetzung in medienpädagogischer Sicht“, noch genauer eingegangen. Dieses war auch im Hinblick auf die geplante Länge des Filmes, von maximal vier Minuten, die sinnvollste Entscheidung in Bezug auf die maximal zu erzielende persuasive Wirkung. Gemeint ist, dass das Team so versucht hat, die Zielgruppe des Films durch die Wahl der Perspektiven zu überzeugen bzw. zu überreden, die Elterntaxihaltezeiten zu nutzen/einzuführen. Innerhalb des Teams herrschte eine stetig positive Stimmung, welche sich positiv auf humorvolle Herangehensweise an das Filmmaterial auswirkte. Das Team konnte so, gerade im Hinblick auf Musikauswahl, Interviewgestaltung und Auswahl der Drehorte frei agieren und war offen für spontane Einflüsse. Die positive Grundstimmung und die Überzeugung von der Sinnhaftigkeit des Projekts, färbten auch auf die Protagonisten und Protagonistinnen des Films ab. Besonders die Kinder waren im Umgang mit dem Filmteam in keiner Weise schüchtern und konnten so selbst viel zur humorvollen Gestaltung beitragen. Weiterhin zeigte sich diese positive Grundstimmung darin, dass das Filmteam in der Lage war, sehr selbstbewusst auf fremde Personen einzugehen und diese spontan auf ihre Interviewbereitschaft anzusprechen und davon zu überzeugen sich interviewen zu lassen und dieses Interview mit der nötigen Ernsthaftigkeit, jedoch auch mit humorvoller Offenheit anzugehen. Dieses schaffte eine lockere Atmosphäre, in welcher sich auch die Interviewpartner öffnen konnten und so frei ihre Meinung äußerten. Diese kreative Herangehensweise half dem Team und dem Film einen ungetrübten und realistischen Blick auf die Gesamtsituation zu geben.

Es war dem Team von größter Wichtigkeit, dass die Kinder in den Mittelpunkt gerückt werden um somit den größtmöglichen medialen Einfluss auf die Eltern, Schulen sowie auch andere Kommunen auszulösen. Die Marke „Eltern-taxihaltezone“ soll sich als Standardmaßnahme zur Entschlackung des Verkehrs vor den Schulen etablieren. Es ist also von höchster Wichtigkeit die Marke, durch Werbung, wie hier in Form eines Imagefilms, im Verbund mit der Kommunikation über digitale Plattformen aktuell zu halten.

4. Zielsetzung in medienpädagogischer Hinsicht

Es hat sich durch die Kommunikation mit den Schulen, Eltern und Kindern gezeigt, dass es die Kinder sind, die den größten Einfluss auf den Erfolg des Projekts haben. Es stellte sich als für das Team die Frage, welchen pädagogische Wirkung der Film auf die Kinder, aber auch die Eltern hat, also welches Ziel er verfolgen sollte. Dazu musste das Team ihre eigene Grundidee einer medienpädagogischen Analyse unterziehen. Der Analyse des Films folgt die Einschätzung des Films hinsichtlich der besonderen (medienpädagogischen) Einschätzung für Kinder und Jugendliche. Es wird davon ausgegangen, dass die Auswahl der Filme für Kinder von den Medienpädagogen direkt verantwortet wird und möglicherweise nur ein Teil des pädagogischen Programms (Thema – Zielsetzung – Vorbereitung – Film – Nachbereitung) ist, während Jugendliche stärker in die Auswahl einbezogen werden und es hier sehr stark auf eine Kommunikation anregende, dialogstiftende Funktion ankommt. Die Frage nach der Eignung von Filmen für Kinder lässt sich grundsätzlich auf folgende vier Dimensionen beziehen:

- Die emotionale Erlebnisqualität
- Die kognitive Erlebnisqualität
- Die ästhetische Erlebnisqualität
- Der Film als potenzielles Lernfeld für Kinder bzw. als Kommunikations-Angebot für Jugendliche¹⁵⁶

Es ist in diesem Zusammenhang darauf geachtet worden, dass die emotionale Erlebnisqualität in den Vordergrund gerückt wird. Der Film sollte die Gefühlswelt der Kinder repräsentieren und somit auch deren Weg zu einem

¹⁵⁶ Schäfer, Zeitschrift für Medienpädagogik, S. 104.

selbstständigen Erwachsenen. Es wurden bewusst Szenen so ausgewählt, dass die Kinder ohne den Einfluss von Eltern bzw. anderen verantwortlichen Personen gezeigt werden. In keiner Einstellung sollten die Kinder geführt oder in ihrem Verhalten beeinflusst werden. Dieses sollte bei den Kindern, die sich den Film ansehen, den Wunsch erwecken, ebenso selbständig und mit freiem Willen, ihren Schulweg, in sicheren Grenzen, zu bewältigen. Dieser Wunsch nach mehr Selbstständigkeit, sollte durch den gesamten Film hindurch aktiv vermittelt werden. Dieses beginnt schon in den ersten Einstellungen, die in Zusammenhang mit den Aufnahmen einer Elterntaxihaltezone, an der Grundschule Kattenstroth, entstanden sind. Die Kinder steigen selbstständig aus und beginnen ihren Weg zur Schule zu bewältigen. Kein Erwachsener hält ihnen die Tür auf oder reicht ihnen ihre Tasche. Auch beginnt kein Elternteil damit, die Kinder noch bis zur Schule zu begleiten. Das Filmteam wollte so die Selbstständigkeit in der Aufnahme einfangen und es wurde absichtlich mit so wenigen Schnitten wie möglich aufgenommen, um eine glaubwürdige Abfolge von Ereignissen zu präsentieren. Die Auswirkungen auf die Kinder werden im weiteren Verlauf aufgegriffen. In späteren Szenen wurden die Kinder weiterhin immer als zentrales Element präsentiert, auch wenn diese mit ihrer Schulleitung zusammen gefilmt wurden. Immer war es an den Kindern, aktiv den Fortgang des Films zu gestalten. Sei es durch Ausmalen der Belohnungsterne oder durch eine Meinungsäußerungsrunde. Diese Runde wurde weder vom Filmteam, noch von anderen Anwesenden beeinflusst. Den Kindern war es frei ihre Meinung zu äußern, ob nun positiv oder negativ. Die Natürlichkeit der Kinder und deren angeborenes Rechtsverständnis trugen dazu bei, das gesamte Projekt als notwendig und positiv darzustellen. Die Kinder waren das unparteiische und ehrliche Element, welches hier den größten Überzeugungsfaktor und auch emotionalen Faktor des Films ausmachte. Der Wunsch nach Selbstständigkeit sollte noch einmal sehr deutlich in der letzten Szene des Films gezeigt werden. Die Kinder sollten aus voller Kraft ausschreien, was sie wollen. „Lasst uns laufen!“ ist hier also nicht nur ein Motto, sondern als ein Wunsch nach Selbstständigkeit aufzufassen. Genau dieser Wunsch ist das tragende Element des Films und soll andere Kinder und natürlich andere Erwachsene motivieren, sich für die Umsetzung des flächendeckenden Einsatzes der Elterntaxihaltezonen einzusetzen. Der erste Gedanke des Filmteams war es, die Sicherheit der

Kinder in den Vordergrund zu stellen. Dem Filmteam wurde jedoch anhand der Auswertung der Fragebögen klar, dass viele Eltern diesen Faktor als insoweit unwichtig empfinden, da für viele Eltern der Faktor Sicherheit eher dadurch gesteigert wird, wenn sie ihre Kinder direkt vor die Schule bringen. Oft wird der Schulweg als gefährlicher angesehen, wie die möglichen Gefahrensituationen durch den vermehrten Verkehr direkt vor den Schulen. Das Filmteam entschloss sich deshalb dafür, die Meinung der Kinder in den Vordergrund zu stellen, um somit die Eltern von der Projektidee überzeugen zu können.

Um diesen emotionalen Faktor für die erwachsenen Zuschauer noch mehr hervorzuheben, sollten Interviews mit Autoritätspersonen, wie z.B. PHK Stockhecke oder der Schulleitung der GS Kattenstroth, Frau Neef, einfließen. Diese sollten eine Appellwirkung bei den Eltern erzeugen, eben auch dadurch, dass hier zusätzlich der Sicherheitsfaktor miteinfließt. Sie waren, zusammen mit den Kindern und einem Elternteil, die Kommunikatoren. Die Glaubwürdigkeit des Kommunikators steht nach Ansicht vieler Kommunikationspraktiker im Zusammenhang mit der persuasiven Wirkung von Appellen.¹⁵⁷ Laut Fachmeinung kann die Glaubwürdigkeit eines Kommunikators in zwei Komponenten aufgespalten werden: 1. Sachkenntnis, Fähigkeit („Expertness“) und 2. Vertrauenswürdigkeit („Trustworthiness“). Als Faktoren für Sachkenntnis geben sie das Alter des Kommunikators (Erfahrung), seine Position als Führer in einer Gruppe und soziale Ähnlichkeit zum Rezipienten (gleiche Interessen, Werte, Bedürfnisse, Status usw.) an. Vertrauenswürdigkeit machen sie an der möglichen Absicht des Kommunikators fest, andere Leute zu überreden, um dadurch selbst etwas zu gewinnen. Das Filmteam wählte also im Sinne der Glaubwürdigkeit aus und bewertete PHK Stockhecke, besonders wegen seiner Sachkenntnis, Erfahrung und Vertrauenswürdigkeit aus. Als PHK sollten ihm diese auch von keinem Laien abgesprochen werden können. Im Sinne der Vertrauenswürdigkeit, möchte er zwar etwas gewinnen, jedoch uneigennützig im Sinne der Allgemeinheit und vor allem der Kinder. Gleiches gilt für Frau Neef, welche in diesen Kategorien die ebenso glaubwürdig ist, da sie als Schulleitung ebenso Sachkenntnis, Erfahrung und, in Verantwortung für die Kinder, besonders deren körperliches und geistiges Wohl im Sinn hat. Diese Glaubwürdigkeit kann auch dem

¹⁵⁷ Schenk, S. 97.

interviewten Vater nicht abgesprochen werden, denn auch dieser hat täglich Erfahrungen mit der Gesamtsituation gesammelt und mehr als die bisher genannten schafft er eine Interessenverbindung herzustellen, denn er befindet sich im gleichen Status, wie die möglichen erwachsenen Zuschauer. Er ist also als emotionales Bindeglied im Sinne der Glaubwürdigkeit des gesamten Films zu betrachten. Diese Einschätzung gilt auch für die Kinder, denn sie sind täglich betroffen und haben somit, trotz ihres geringen Alters, spezifische Erfahrungen gesammelt.

Das Filmteam sieht die Wahl der vorkommenden Kommunikatoren als glaubwürdig und vertrauenswürdig an, was den Film selbst ebenso als glaubwürdig erscheinen lässt.

Die kognitive Erlebnisqualität koppelt sich häufig an den emotionalen Faktor des Films. Die kognitive Erlebnisqualität findet Einfluss darin, wie die Zuschauer den Film sehen. Es soll ein Denkanstoß vermittelt werden und das in möglichst natürlicher Weise. Die Szenen sollten deshalb nicht gestellt wirken und durch die Aneinanderreihung von Negativbeispiel zu Anfang und Positivbeispiel im restlichen Teil des Filmes, soll eine starke schwarz-weiß Zeichnung entstehen. Die starke Differenzierung soll noch mehr dazu beitragen, dass die Zuschauer über ihr bisheriges Bringverhalten nachdenken und dieses zum gewollten und stark positiv gezeichneten Bild umwandeln. In Kombination mit dem emotionalen Faktor des Filmes, soll so ein nachhaltig erzieherischer Effekt einhergehen. Zusammengefasst soll der Film also ein emotionaler und rationaler Appell sein, denn es ist schwer, emotionale und rationale Appelle voneinander abzugrenzen.¹⁵⁸ Unter emotionalen Appellen fanden vor allem furchterregende Appelle im Gegensatz zu positiven Emotionen, wie Sympathie, Liebe usw. eine besondere Behandlung. Furchterregende Appelle in Kommunikationen werden diejenigen genannt, die ungünstige Konsequenzen beschreiben, die dann eintreten würden, wenn man die Schlussfolgerungen des Kommunikators nicht befolgt.¹⁵⁹

Diese Abfolge sorgt dafür, dass ein Spannungszustand (Angst) erzeugt wird, welcher einen Antrieb („Drive“) liefert, diesen Zustand zu verbessern, also die Spannung zu reduzieren (Beruhigung). Die Erregung führt im

¹⁵⁸ Schenk, S. 91.

¹⁵⁹ Schenk, S. 92.

Allgemeinen zu Anpassungsvorgängen und Informationsbedürfnis.¹⁶⁰ Genau dieses Verhalten soll der Film durch seine, oben erwähnte schwarz-weiß Zeichnung bewirken. Es soll ein Informationsbedürfnis entstehen und dieses dann durch die Schlussfolgerungen im Film befriedigt werden. Die Schlussfolgerung des Films, nämlich dass die Elterntaxihaltstellen ein probates Mittel zur Entspannung der Verkehrslage vor den Schulen sind, wird als Beruhigung der angespannten Situation vermittelt und als Gewinn für die Kinder auf verschiedenen Ebenen gesehen. Das Filmteam konnte so den Appell des Films darstellen.

Ästhetisch sollte der Film insoweit sein, dass er eine dokumentarische Qualität erreicht. Szenen sollten möglichst ohne Unterbrechung ablaufen und harte Schnitte vermieden werden. Perspektiven wurden so gewählt, dass sie, wie z.B. in der Ausstiegsszene aus dem Auto, größtmögliche Varianz bieten. Ästhetik bietet eine Logik des Sinnlichen¹⁶¹ und soll eine ästhetische Empathie speziell in Bezug auf das Filmmedium¹⁶² erschaffen. Erst durch einführende Anteilnahme kann ein filmischer Realitätseindruck¹⁶³ entstehen. Dieser entsteht hauptsächlich durch die Personen, die im Film dargestellt werden oder auch durch z.B. die Musik, Kamerabewegungen, die Farblichkeiten und Atmosphären von Raumgestaltungen, konkreten Objekten und Materialien.¹⁶⁴ Es wurde versucht, durch Perspektivwahl, bestimmte Personen, hier meist einzelne Kinder, zu fokussieren und deren Emotionen einzufangen. Dieses ästhetische Merkmal sollte gerade bei den Eltern Empathie hervorrufen und sie so positiv gegenüber dem Film und der Idee hinter dem Film stimmen. Emotionstheorien konzentrieren sich auf Reaktionen und deren Erleben, welches von Bedingungen hervorgerufen wird, die direkt das Wohlbefinden der Reagierenden beeinflussen.¹⁶⁵ Wenn also Glücks- oder Unglückssituationen zu Stande kommen und Reaktionen darauf erlebt werden, führt das beobachtete affektive Erleben der handelnden zu hedonistisch gleichartigen Gefühlen. Mit anderen Worten: Die Beobachter/innen reagieren empathisch und fühlen sich gut, wenn die Handelnden dies tun¹⁶⁶. Dieses

¹⁶⁰ Schenk S. 92.

¹⁶¹ Voss, S. 195.

¹⁶² Voss, S. 196.

¹⁶³ Voss, S. 197.

¹⁶⁴ Voss, S. 197.

¹⁶⁵ Zillmann, S. 116.

¹⁶⁶ Zillmann, S. 117.

Mitfühlen hängt dabei von der positiv affektiven Disposition der Zuschauer ab. Damit ist gemeint, dass durch die positive Darstellung der Protagonisten, hier der Kinder (fröhlich, ausgelassen, sorgenfrei), diese als grundsätzliche positiv vom Zuschauer wahrgenommen werden. Dieses führt dazu, dass der Zuschauer sich wünscht, dass dieses so bleibt und die Kinder eben nicht in Gefahrensituation gelangen sollen.

Weitere Perspektivwechsel sollten ein Gefühl von Raum erzeugen, in dem z.B. die Straße in ihrer Tiefe gefilmt wurde. Diese Tiefe sollte Interesse durch visuelle Auswahl von verschiedensten Objekten schaffen und auch zeigen, dass der Weg für die Kinder gefahrlos zu bewältigen ist, da die Straße übersichtlich dargestellt wird. Nahaufnahmen von Objekten, wie z.B. der Autotür in Kombination mit der Beschränkung auf die Füße der Kinder, welche zwischen Tür und Asphalt zu sehen sind, soll den mentalen Fokus auf eben den Bringvorgang richten, um direkte Verknüpfung zum Hauptthema des Filmes zu erzeugen. Grundsätzlich wurde ebenso versucht, die Kameraperspektive so zu wählen, dass diese der Augenhöhe der Kinder¹⁶⁷ entspricht. Eine übergeordnete, herabschauende Kamera, hätte die bei den Kindern eher ein Abwehrverhalten ausgelöst, da eine autoritäre Perspektive geschaffen würde. Es war dem Filmteam wichtig eben keine belehrende Position, gegenüber den Kindern, einzunehmen. Die Eltern wiederum verknüpfen das Gezeigte direkt mit ihrem Alltag und bauen so eine Verbindung zu täglich Erlebtem auf. Diese Bindung zum täglichen Leben ist es, die dem Film eben die wichtige Glaubwürdigkeit verleiht und auch eine gefühlte Mitwirkung der Eltern an dem Film selbst. Das Team wollte einen Denkanstoß geben, in dem es durch diese Alltagsszenen ein „das hätte ich sein können“ Gefühl erschafft. Genauso gilt das natürlich auch für die Kinder. Durch deren Verbundenheit mit der Schule, welche sie tagtäglich besuchen, kommt dieses Gefühl noch in höherem Maße zu tragen. Ein weiterer Punkt, der bei den Kindern einen Erinnerungseffekt auslöst.

Die Musikauswahl wurde so gewählt, dass diese die jeweilige Szene illustriert¹⁶⁸, um der Szene die von uns gewollte Stimmung zu geben bzw. zu verstärken. Dieses ist besonders in der ersten Szene (Drohnenansicht) genutzt worden, um eine gewisse Dramatik in die Szene zu legen. Die restliche

¹⁶⁷ Schäfer, Zeitschrift für Medienpädagogik, S. 102.

¹⁶⁸ Schäfer, Zeitschrift für Medienpädagogik, S. 103.

Musikwahl war darauf ausgelegt, eine besonders fröhliche und kindgerechte Stimmung wiederzugeben.

Ein Lernfeld für die Kinder kann der Film sein, da er den Kindern eine Situation präsentiert, die sie in ihrem Wunsch nach Selbstständigkeit unterstützt und ihnen zeigt, wie sie selbstständiger werden können. Denn die Bedürfnisse nach Autonomie und nach sozialer Verbundenheit gehören zur menschlichen Grundausstattung und damit zur universellen Psychologie des Menschen.¹⁶⁹ Unter den Werten, welche Kinder und Jugendliche vertreten, stehen Freiheit, Kontrolle, eigene Erfolge, Selbstbestimmung, Abenteuer und natürlich Autonomiestreben.¹⁷⁰ Im Sinne dessen sollten Erziehungsberechtigte, sowie Organe der sekundären und tertiären Erziehung darauf bedacht sein, Kinder besonders in der Herausbildung ihrer Werte zu unterstützen, gerade weil diese oft mit den Werten der Erziehungsberechtigten korrelieren. Unter diesen Werten finden sich solche wie Schutz, Verbesserung der Potenziale des Kindes, Wertschätzung und Bindung.¹⁷¹ Eine Erfüllung dieser Wertevorstellungen kann durch die Wahrnehmung der Elterntaxihalte-zonen erfüllt werden. Beispielsweise schließen sich Schutz und Selbstbestimmung nicht aus, denn sie können beide durch die Nutzung der Elterntaxihalte-zonen erreicht werden. Den Kindern wird ein sicherer Schulweg ermöglicht, der nicht von Verkehrschaos geprägt ist und dabei haben diese das Gefühl den Weg selbstbestimmt wahrnehmen zu können. Gleiches gilt auch für die Potenzialverbesserung, denn die Kinder werden selbstbewusster durch das Erreichen von Erfolgsmomenten. Diese Zusammenhänge lassen sich so fortführen und zeigen, dass der Film hier eben diese Werte für die Erziehungsberechtigten und die Kinder widerspiegelt. Die Kinder lernen also schon durch den Film, dass sie ihre eigenen Wertevorstellungen umsetzen können. Diese Verbindung zu den Wertevorstellungen der Kinder und Erwachsenen hilft dabei, den Film auf langer Sicht in den Köpfen zu verankern. Genau dieses ist auch das ursprüngliche Ziel, die Marke auch in ferner Zukunft noch als bessere Alternative zu positionieren.

¹⁶⁹ Keller, S. 103.

¹⁷⁰ Grabbe, S. 74.

¹⁷¹ Grabbe, S. 74.

5. Fazit des Filmteams

Die Arbeit an dem Imagefilm war für das Team eine große Herausforderung. Dieses war nicht nur im technischen Sinne der Fall, denn die Einarbeitung, in ein für das Team fremdes und komplexes Programm, war sehr herausfordernd, sondern auch in pädagogischer Hinsicht. Das Team versuchte einen pädagogisch wertvollen Film zu produzieren, welcher gleichzeitig Werbung sein sollte. Durch die Anwendung kreativer Grundtechniken wie Brainstorming, konnte jedoch relativ schnell ein Grundkonzept aufgebaut werden. Dieses Grundkonzept der „negativ zu positiv“ Darstellung war ein ideales Gerüst für ein Drehbuch, welches in Kürze die Idee des Filmes, den Kindern mehr Selbstständigkeit zu geben, und sie in der Umsetzung ihrer Werte zu unterstützen, filmisch möglichst interessant zu gestalten. Das Team ging also nicht in der Prämisse an die Umsetzung, eine möglichst gute Werbung für die Elterntaxihaltezone zu produzieren, sondern in erster Linie einen Appell an die Eltern, Schulen etc. zu richten. Im Sinne der persuasiven Wirkung des Filmes erschien dieses dem Team als weitaus wirkungsfähiger wie eine reine Präsentation von Abläufen an einer Haltezone. Dieses wäre auch wenig reizvoll für den Zuschauer und hätte kaum Unterhaltungswert gebracht, denn darum geht es in einem Film in erster Linie. Es soll eine Befriedigung erbracht werden, die beim Zuschauer einen Wunsch entfacht etwas zu ändern. Dieses wurde durch die emphatische Verknüpfung bewirkt, welche sich hauptsächlich durch die Kinder begründen lässt. Sie haben den Film zu einem humorvollen und fröhlichen Gesamtwerk gemacht und lassen durch ihre Wertevorstellungen und der positiven Einstellung zum Projekt, keinen Zweifel daran aufkommen, dass es sich hierbei grundsätzlich um etwas Gutes und Sinnvolles handelt.

III. Rechtliche Hintergründe bei Filmaufnahmen

1. Anwendbarkeit des Kunsturhebergesetzes (§ 22 Kunsturhebergesetz)

Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Kunsturhebergesetzes (KunstUrhG) ist zunächst, dass es sich bei den erstellten Werken um Bildnisse der bildenden Kunst oder um Fotografien handelt, die verbreitet und öffentlich zur Schau gestellt werden sollen.

Ein Bildnis im Sinne des § 22 KunstUrhG liegt durch die Abbildung von natürlichen Personen vor. Darunter ist die Abbildung von Personen ihrer im Leben entsprechenden Erscheinung zu verstehen.¹⁷² Damit ist die Darstellung der äußeren Erscheinung gemeint, sodass die abgebildete Person dadurch für Dritte erkennbar ist.¹⁷³ Unbeachtlich ist dabei die Anzahl der abgebildeten Personen. Es handelt sich immer um ein Bildnis, egal ob nur eine oder mehrere Personen abgebildet sind.¹⁷⁴ Auch die Art der technischen Wiedergabe ist nicht relevant. Hier kommen alle möglichen Darstellungen, wie z.B. Zeichnungen, Gemälde, etc. in Betracht.¹⁷⁵ Insbesondere werden allerdings Abbildungen, die durch Fotos oder Filme entstanden sind, angesprochen.

Weiterhin muss eine Erkennbarkeit der Person möglich sein. Eine Person gilt als erkennbar, sobald sie einen begründeten Anlass hat, identifiziert zu werden. Dies kann sich nicht nur durch die Gesichtszüge ergeben, sondern auch durch andere auffällige körperliche Merkmale, wie z.B. Tattoos, die Rückschlüsse auf die Person zulassen. Auch begleitende Umstände, wie das eigene Haustier auf dem Bild tragen, können Rückschlüsse auf die Erkennbarkeit zulassen.¹⁷⁶

Fraglich ist jedoch, in welchem Auge des Betrachters eine Person als erkennbar gilt. Hier wird meistens auf die Erkennbarkeit durch den Bekanntenkreis des Abgebildeten abgestellt.¹⁷⁷

Bei den getätigten Filmaufnahmen handelt es sich sowohl um Aufnahmen von Schulgebäuden, die mit den jeweiligen Schulen und auch eventuell mit den Schulträgern in Verbindung gebracht werden, als auch um Personenaufnahmen. Insbesondere bei den Schulwegszenen und den Interviews, wo der Name und die Funktion der Person eingeblendet wird, handelt es sich um Bildnisse, die in den Schutzbereich des KUG fallen.

Das KUG verbietet nur das Verbreiten und öffentliche zur Schau stellen von Bildnissen, wenn die darauf erkennbaren Personen nicht ihre Einwilligung gemäß § 22 S. 1 KunstUrhG gegeben haben. Genauer beachtet werden müssen dabei die Begriffe „Verbreiten“ und „öffentliches Zuschaustellen“.

¹⁷² Hermann, KunstUrhG, § 22, Rn. 2.

¹⁷³ OLG Hmb, Urteil vom 13.1.2004, Az.: 7 U 43/03 (juris).

¹⁷⁴ Specht, KUG, § 22, Rn. 1.

¹⁷⁵ Hermann, KunstUrhG, § 22, Rn. 2.

¹⁷⁶ Specht, KUG, § 22, Rn. 3.

¹⁷⁷ Specht, KUG, § 22, Rn. 4.

Unter Verbreitung ist zunächst grundsätzlich jede Art der Weitergabe gefasst. Hier kommt es nicht auf die Verbreitung an die Öffentlichkeit an, sondern auf die Verbreitung an eine Einzelperson. Denn bereits diese führt zu einer Abgabe der Verfügungsgewalt über das Bildnis und somit zu einer unkontrollierbaren Verbreitung.¹⁷⁸

Dagegen kommt es bei der öffentlichen Zuschaustellung auf das Bekanntmachen gegenüber einem unbegrenzten und nicht bekannten Personenkreis an. Die öffentliche Zuschaustellung geschieht meistens durch das Publizieren durch die Presse, Funk und Fernsehen. Dadurch unterfällt die öffentliche Zuschaustellung auch der öffentlichen Wiedergabe. Aus diesem Grund unterliegt auch eine Einstellung von Bildnissen im Internet § 22 KunstUrhG.¹⁷⁹

Die Videoaufnahmen werden im Rahmen der Projektvorstellung als Imagefilm präsentiert. Dadurch werden die Filmaufnahmen zunächst nur einem bestimmten Personenkreis zugänglich gemacht. Da der Imagefilm, möglicherweise auch auf Webseiten oder auch bei YouTube veröffentlicht wird, wird er für eine unbegrenzte und unbekante Bevölkerung zugänglich. Somit werden die Filmsequenzen insgesamt veröffentlicht und zur Schau gestellt.

Zu differenzieren ist im Weiteren, ob es sich bei den erkennbaren Personen um freiwillige Akteure handelt oder um Personen, die in der Öffentlichkeit aufgenommen wurden.

2. Aufnahmen von Einzelpersonen

Im Rahmen der Interviewsequenzen wurden Personen von der Projektgruppe gefilmt.

Diese Personen sind unzweifelhaft wiederzuerkennen und somit in ihrem Recht am eigenen Bild betroffen.

Gemäß § 22 S. 1 KunstUrhG dürfen Bildnisse nur mit Einwilligung des Abgebildeten veröffentlicht und zur Schau gestellt werden.

Dementsprechend darf das Bildmaterial, das durch die Projektgruppe erstellt wurde, nur mit Einwilligung der abgebildeten Personen verwendet werden.

¹⁷⁸ Specht, KUG, § 22, Rn. 9.

¹⁷⁹ Specht, KUG, § 22, Rn. 10.

Insofern müssten explizite Einwilligungen vorliegen. Diese gilt einerseits als erteilt, wenn ausdrücklich in die Verwendung des Bildnisses eingestimmt wurde, oder aber sich aus den Umständen eine stillschweigende, bzw. konkludente Einwilligung entnehmen lässt.¹⁸⁰

Diese stillschweigende (sog. konkludente) Einwilligung liegt vor, wenn der Betroffene sich so verhält, dass dieses für den objektiven Erklärungsempfänger als Einwilligung verstanden werden kann. Darunter ist z.B. die aktive Mitwirkung des Betroffenen an den Dreharbeiten, wenn zuvor über den Zweck und die geplante Verbreitung informiert wurde.¹⁸¹

Liegt eine Einwilligung vor, darf das Material in dem Umfang verwendet werden, der von der abgebildeten Person umfasst wird.

Die für die Interviews gefilmten Personen haben sich nach Erklärung des Projektziels und -ergebnisses, wie auch die mögliche Weiterverwendung dazu bereiterklärt, am Film mitzuwirken oder haben auf Anfrage zugestimmt. Insofern waren den Betroffenen der Zweck, Art und Umfang vor Beginn des Filmens klar und für diese Szenen liegen jeweils die Einwilligungen der Darsteller vor.

Fraglich ist, ob diese Einwilligung zwingend schriftlich erfolgen muss. Das KunstUrhG regelt nicht, ob die Einwilligung der Schriftform bedarf. Die Rechtsnatur einer Einwilligung in die Verarbeitung und Verbreitung von Bildnissen ist streitig. Ob die Einwilligung als Rechtsgeschäft, rechtsgeschäftsähnliche Handlung oder Realakt betrachtet wird, ist nicht geklärt.¹⁸² Das Oberlandesgericht München erklärte die Einwilligung in die Bildnisveröffentlichung mehrfach als rechtsgeschäftliche Willenserklärung oder zumindest als rechtsgeschäftsähnliche Handlung.¹⁸³ Wird angenommen, dass es sich bei der Einwilligung um eine rechtsgeschäftliche Erklärung handelt und sich diese an dem Grundsatz der Formfreiheit orientiert, besteht kein Schriftformerfordernis.¹⁸⁴

Zudem ist auch nach Art. 6 Abs. 1a DS-GVO i.V.m. § 51 BDSG eine schriftliche Einwilligung nicht mehr zwingend erforderlich. Es wird lediglich nach einer eindeutigen Bestätigung des Betroffenen verlangt.¹⁸⁵

¹⁸⁰ Specht, KUG, § 22, Rn. 17.

¹⁸¹ LG Bielefeld, Urteil vom 18.09.2007, Az.: 6 O 360/07, Rn. 11 (Jurion).

¹⁸² MüKo, BGB § 12, Rn. 71.

¹⁸³ Engels, KunstUrhG, § 22, Rn. 29.

¹⁸⁴ Bundeszentrale für politische Bildung – Formvorschriften.

¹⁸⁵ MüKo, BGB § 12, Rn. 69.

Ausgehend davon, dass es sich bei der Einwilligung um eine rechtsgeschäftliche Willenserklärung handelt, ist das Filmen von Minderjährigen im Folgenden zu problematisieren.

3. Personenaufnahme von Minderjährigen

Insbesondere bei den in der Schule gedrehten Szenen sind Kinder im Bild, deren eigene Einwilligung zur Veröffentlichung und Zurschaustellung des Filmmaterials nicht ausreichend ist.

Grundsätzlich kann in Parallele zur DS-GVO von einer Einwilligungsfähigkeit ab 16 Jahren ausgegangen werden.¹⁸⁶ Da die gefilmten Kinder das 17. Lebensjahr noch nicht erreicht haben, besitzen sie keine Einwilligungsfähigkeit. Wie bereits erwähnt, ist die Einwilligung auch als rechtsgeschäftliche Willenserklärung qualifiziert. Somit sind die §§ 104 ff. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) anzuwenden.¹⁸⁷

Gemäß § 106 BGB gilt ein Minderjähriger ab der Vollendung des siebten Lebensjahres als beschränkt geschäftsfähig. Da die Kinder das siebte Lebensjahr vollendet haben, aber noch nicht das 18. Lebensjahr, trifft dieses auf die Kinder der Schule zu. Somit brauchen die Kinder nach § 107 BGB eine Einwilligung des gesetzlichen Vertreters. Auf diese Einwilligung kann nur verzichtet werden, wenn das Kind eine entsprechende Einsichtsfähigkeit aufweist. Dies bedeutet, dass das Kind die Bedeutung und Tragweite seiner Einwilligung überblicken kann. Eine Einsichtsfähigkeit ist regelmäßig aber erst ab Vollendung des 14. Lebensjahres anzunehmen.¹⁸⁸ Insofern ist die eigene Willenserklärung der Kinder, am Film mitwirke zu wollen, gem. § 108 Abs. 2 BGB nichtig.

Maßgeblich ist somit die Einwilligung des gesetzlichen Vertreters gemäß § 107 BGB. Als gesetzlicher Vertreter agieren grundsätzlich die Eltern eines Kindes (§ 1626 BGB), sodass eine Einwilligung dieser notwendig ist.¹⁸⁹

Die Grundschule Kattenstroth besitzt von den gesetzlichen Vertretern der Kinder eine Zustimmung zur Nutzung von Fotos, die innerhalb der Schule und auf deren Schulhomepage aufgenommen und gezeigt werden. Diese Zustimmung der Eltern erstreckt sich jedoch nicht über den Bereich der

¹⁸⁶ Specht, KUG, § 22, Rn. 24.

¹⁸⁷ BeckOK UrhR/Engels KunstUrhG § 22, Rn. 40.

¹⁸⁸ LG Bielefeld, Urteil vom 18.09.2007, Az.: 6 O 360/07, Rn. 10 (Jurion).

¹⁸⁹ LG Bielefeld, Urteil vom 18.09.2007, Az.: 6 O 360/07 (Jurion).

Veröffentlichung gegenüber einem unbestimmten Personenkreis. Dementsprechend gehen die Filmsequenzen über die vorliegende Einwilligung der Eltern hinaus und eine explizite Zustimmung ist notwendig.

Vor diesem Hintergrund wurde durch die Schulleiterin eine von der Projektgruppe verfasste Einwilligungserklärung an die Eltern gegeben. Auf den Aufnahmen sind somit nur Kinder zu sehen, deren Eltern den Aufnahmen und der Veröffentlichung dieser zugestimmt haben.

4. Aufnahmen in der Öffentlichkeit

Zur Darstellung der Chaosszene an der Kardinal-von-Galen Grundschule wurden verschiedene Verkehrssituationen aus dem Schulalltag aufgenommen und zusammengeschnitten. Unter anderem ist hierbei die Grundschule, die Eltern, die Autos der Eltern und die Schülerinnen und Schüler zu sehen. In der Sequenz sind also Personen zu sehen, die ihren alltäglichen Geschäften nachgehen.

Auch diese Personen sind Teil des Bildnisses, sodass gemäß § 22 KunstUrhG grundsätzlich eine Einwilligung notwendig wäre.

Fraglich ist, inwiefern die einzelnen Personen zu erkennen und zu identifizieren sind.

Erkennbar ist eine Person schon dann, wenn der Betroffene die Möglichkeit oder den Verdacht hat, er könne erkannt werden.¹⁹⁰ Dementsprechend ist der Begriff der Erkennbarkeit weit gefasst.

In der angesprochenen Szene gehen die Personen nur kurz durch das Bild und es wird nicht auf einzelne Personen fokussiert. Jedoch könnte aufgrund der hohen Bildqualität eine Identifizierung der Personen möglich sein.

Demnach sind die Personen erkennbar und es wäre eine Einwilligung gemäß § 22 KunstUrhG notwendig, um die Filmaufnahmen veröffentlichen zu dürfen.

Die Herstellung von Personenaufnahmen in der Öffentlichkeit ist außerhalb des KunstUrhG nicht näher geregelt.

Durch die Rechtsprechung wurde gefestigt, dass die Herstellung von Personenaufnahmen in der Öffentlichkeit nur zulässig ist, wenn eine spätere Veröffentlichung ebenfalls zulässig wäre. Wer eine Person in der Öffentlichkeit

¹⁹⁰ Fricke, KunstUrhG § 22 Rn. 7.

filmt oder fotografiert, benötigt bereits für die Herstellung dieser Aufnahmen deren Einwilligung, es sei denn, es liegt ein Ausnahmetatbestand des § 23 KunstUrhG vor.

Das Gesetz eröffnet mit § 23 KunstUrhG Ausnahmetatbestände von dem Einwilligungserfordernis des § 22 S. 1 KunstUrhG und schränkt insofern das Recht am eigenen Bild ein

Gemäß § 23 Abs. 1 Alt. 2 KunstUrhG dürfen Bilder, auf denen Personen nur als Beiwerk neben einer Landschaft oder sonstigen Öffentlichkeit erscheinen, ohne Zustimmung des Abgebildeten veröffentlicht werden.

Fraglich ist somit, ob die Personen auf den Aufnahmen als Beiwerk einzuschätzen sind. Eine Personenabbildung ist dann als Beiwerk einzuschätzen, wenn hauptsächlich die Landschaft oder sonstige Örtlichkeiten das Bild prägen. Insbesondere ist Voraussetzung dafür, dass Personen als Beiwerk gelten, die Vordergrundigkeit der Darstellung der Landschaft oder sonstigen Örtlichkeit. Diese muss die Aufmerksamkeit des Betrachters einnehmen.¹⁹¹

Dementsprechend müssen die Personen im Hinblick auf die Gestaltung des Bildes eine untergeordnete Rolle einnehmen und dürfen kein Blickfang sein. Somit kommt es auf die Gewichtung der Landschaftsdarstellung im Vergleich zur Personendarstellung im jeweiligen Bildnis an.

Bei der Chaosszene vor der Kardinal-von-Galen Grundschule ist somit zu hinterfragen, ob die abgebildeten Personen insofern noch als Beiwerk zu bemessen sind.

In der aufgenommenen Filmszene sind hauptsächlich Personen, wie z.B. Fahrradfahrer, Fußgänger und Autofahrer zu sehen. Bei den Fußgängern und den Fahrradfahrern könnten spezifische Merkmale der Person zu erkennen sein. Insofern spricht vieles dafür, dass diese Szene nur mit Einwilligung der abgebildeten Personen veröffentlicht werden dürfte.

Dennoch könnten die Personen als Beiwerk zu qualifizieren sein. Ein Beiwerk ist grundsätzlich gekennzeichnet durch Zufälligkeit und Beliebigkeit. Insofern sollte es austauschbar und ersetzbar sein, ohne dass dabei eine Auffälligkeit im Hauptwerk entstehen würde.¹⁹²

¹⁹¹ Specht, KUG, § 23, Rn. 35.

¹⁹² Janke, Personenfotografie und das Recht am eigenen Bild.

Bei der Darstellung der Chaosszene geht es darum, das alltägliche Verkehrschaos vor den Grundschulen aufzunehmen. Dabei geht es um keine der abgebildeten Personen als Individuum, sondern um das Verkehrschaos. Dennoch ist das Verkehrschaos ohne die dargestellten Personen nicht möglich, sodass die Personen nicht aus dem Bild hinweggedacht werden könnten. Die Personen an sich spielen somit trotzdem eine Rolle für die Wirkung der Aufnahme. Allerdings ist anzuführen, dass auch ohne Gesicht dargestellte Menschen diese Wirkung erzielen würden. Es kommt somit nicht auf die einzelne Person an, sondern auf die Gesamtwirkung und somit das Zusammenspiel mehrerer Menschen in Bewegung. Hinweggedacht können somit nicht die Personen an sich, aber ihre jeweilige Individualität. Es geht insofern nur um die Abbildung eines „Durchschnittsbürgers“ ohne identifizierbare Merkmale.¹⁹³

Weiterhin spielt auch die Größe der Person im Verhältnis zur Bildgröße und ihre Position auf dem Bild eine Rolle.¹⁹⁴ Da von der Projektgruppe eine Übersichtsaufnahme mit einer Drohne angestrebt wurde, sind die Menschen nicht in dominierender Position abgebildet worden. Zudem ist bei diesen Aufnahmen im Imagefilm ein Zeitraffer verwendet worden, sodass sich die Personen mit erhöhter Geschwindigkeit durch das Bild bewegen und das Erkennen eines Einzelnen erschwert wird.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass keine einzelne Person im Besonderen dafür ausschlaggebend ist, dass sie Szene als Verkehrschaosszene vor einer Grundschule zu erkennen ist. Einzelne Personen können hinweggedacht werden, ohne dass die Wirkung entfiele, jedoch nicht die gesamten Menschen im Bild.

Somit sind die Personen als Beiwerk zu werten und es wird keine Einwilligung zur Veröffentlichung und zur Zurschaustellung benötigt.

Fraglich ist auch, inwiefern die Gegenorm des § 23 Abs. 2 KunstUrhG Anwendung findet. Demnach ist eine Veröffentlichung oder Zurschaustellung von Aufnahmen im Sinne des § 23 Abs. 1 KunstUrhG unzulässig, wenn dadurch ein berechtigtes Interesse des Betroffenen verletzt wird.

¹⁹³ KG Berlin, Urteil vom 05.09.2006, Az.: 9 W 127/06 (Juris).

¹⁹⁴ Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein, Fotos und Webcams, S. 5.

Das berechnigte Interesse des Einzelnen ist zunächst einmal der Schutz des Rechts am eigenen Bild. Insbesondere bei Aufnahmen, die für den Betroffenen besonders belastend oder peinlich wären (z.B. Schnappschüsse, Bikini-Aufnahmen, Oben-Ohne-Aufzeichnungen), wäre dieses Interesse gegeben.¹⁹⁵

Da im Rahmen des Projektes derartige Aufnahmen nicht entstanden sind und keine Anlässe für anderweitige Interessen von Betroffenen gegeben sind, findet der § 23 Abs. 2 des KunstUrhG keine Anwendung. Und eine Einverständniserklärung ist nicht notwendig.

5. Musikalische Unterlegung des Films

Bei der musikalischen Unterlegung von Filmen ist zu beachten, ob die für die Nutzung vorgesehenen Musikstücke urheberrechtlich geschützt sind und somit eine Lizenz einzuholen ist.¹⁹⁶ Eine Nutzung populärer Musikstücke kam für die Projektgruppe nicht in Frage, da diese der GEMA unterliegen und somit eine Verwendung mit hohen Gebühren verbunden ist.

Auf der Suche nach Musikstücken, die nicht durch die GEMA verwaltet werden, ist die Projektgruppe auf die freie Musik aus dem YouTube Creator gestoßen. Dort hat die Projektgruppe die verwendeten Musikstücke heruntergeladen.

IV. Vorgehen beim Filmen und Kameraeinstellungen

1. Filmen mit der Drohne an der GS Harsewinkel – das Vorgehen



Abbildung 20: Drohnenaufnahme GS Harsewinkel

¹⁹⁵ Solmecke, Fotorecht, S. 18.

¹⁹⁶ Djordjevic, Lizenzen: Klassiker und Alternativen, Bundeszentrale für politische Bildung.

Der Imagefilm beginnt mit einer ca. 30 sekündigen Aufnahme der Kardinal-von-Galen-Grundschule in Harsewinkel, welche mit einer Drohne aus ca. 10 bis 20 Metern Höhe gefilmt wurde. Die rechtliche Situation wurde im Vorfeld mit dem Katasteramt, der Datenschutzbeauftragten des Kreises Gütersloh, der Grundschule Harsewinkel und der Stadt Harsewinkel abgesprochen. Die Erlaubnis für das Filmen mit der Drohne wurde von dem Schulträger, der Stadt Harsewinkel, erteilt.

Zusätzlich ist zum 7. April 2017 die Drohnenverordnung in Deutschland in Kraft getreten. Diese enthält wesentliche Regelungen, welche bei dem Betrieb und der Nutzung einer Drohne beachtet werden müssen. Dazu zählen beispielsweise die Kennzeichnungspflicht, die Erlaubnisfreiheit bzw. Erlaubnispflicht oder auch die Ausweichpflicht.¹⁹⁷ Während des Filmdrehs wurden alle notwendigen Voraussetzungen und Vorgaben der Drohnenverordnung erfüllt. Zusätzlich war das Vorhaben mit allen erforderlichen Behörden abgesprochen und genehmigt worden.

Damit es zu keinen Verstößen gegen die datenschutzrechtlichen Vorgaben kommt, war es für die Projektgruppe die einzige Möglichkeit, die Verkehrssituation aus der Luft zu filmen. Es war den Studenten/innen nicht möglich, von sämtlichen Personen, welche eventuell in dem Film zu sehen sein könnten, eine Einverständniserklärung einzuholen. Durch das Filmen aus der Höhe sind Personen sowie Autokennzeichen nicht mehr eindeutig zu erkennen, so dass das allgemeine Persönlichkeitsrecht nicht verletzt wird und daher kein rechtliches Risiko eingegangen wird (Für nähere Informationen siehe Teil B Punkt IV Datenschutz).

Da die Projektgruppe noch keinerlei Erfahrungen im Umgang mit Drohnen hat, suchten sich die Studenten/innen Unterstützung bei dem Katasteramt des Kreises Gütersloh. Für die dortigen Kollegen sind der Umgang und das Filmen mit einer Drohne Alltag.

Im Hinblick auf den Drohnenflug erklärten die zuständigen Kollegen des Katasteramtes, dass die Sicherheit und Ordnung stets zu gewährleisten ist und keine anderen Personen durch den Drohnenflug gefährdet werden dürfen.

¹⁹⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Klare Regeln für Betrieb von Drohnen“.

Aus diesem Grund wurde die Drohne von dem Flachdach der Schule gestartet und über ein weiteres, höhergelegeneres Schuldach gesteuert. Somit wären zu keiner Zeit Kinder, Eltern oder Lehrer oder sonstige Personen in Gefahr gewesen, falls es zu Komplikationen mit der Technik der Drohne gekommen wäre.

Zusätzlich wurde der Kamerawinkel von der Position des Schuldaches aus sehr sinnvoll gewählt. Die gesamte Schuleinfahrt, in der sich auch eventuelle Wendemöglichkeiten befinden, ist zu überblicken, so dass der ankommende und abfahrende Verkehr aufgenommen werden konnte. Die Drohne wurde so in der Luft platziert, dass sie 20 Minuten lang aus dem gleichen Winkel filmte, was dazu führte, dass die Projektgruppe eine passende Szene aussuchen konnten, auf welcher besonders gefährliche Verkehrssituationen zu sehen sind. Diese Szene wird dann im Zeitraffer abgespielt. Der Zeitraffer lässt Dinge schneller als in der Realität ablaufen, so dass über die Zeit Veränderungen sichtbar werden, die sonst vom Betrachter gar nicht richtig wahrgenommen werden würden.¹⁹⁸

Dies verdeutlicht, dass es sich nicht bei allen Aufnahmen anbietet, diese in Echtzeit darzustellen. Die Bewegungsabläufe können unter Umständen sehr langsam erfolgen, so dass der Film mehrere Stunden dauern würde, wobei dabei die meiste Zeit nur eine sehr geringe Bewegung zu sehen ist.¹⁹⁹ Aus diesem Grund wurde von der Filmgruppe die Darstellung im Zeitraffer für die Verkehrssituation in Harsewinkel gewählt, um mehr Dynamik und Bewegung in dem Film zu sehen. Außerdem wird der Zuschauer so schneller auf die gefährlichen Situationen vor der Grundschule aufmerksam. Des Weiteren wirkt die Szene durch die Verwendung des Zeitraffers bedrohlicher. Schnelle Abläufe sorgen für mehr Hektik und Hektik erzeugt wiederum mehr Stress. Ein Ziel soll es sein, den Betrachter zum Nachdenken zu animieren. Er soll sich die Frage stellen, ob es wirklich eine sinnvolle Lösung ist, die Kinder bis vor die Schule zu fahren oder ob die Elterntaxihaltstellen nicht eine sinnvolle Alternativlösung wären. Insbesondere natürlich, um die

¹⁹⁸ von Gagern, S. 107.

¹⁹⁹ Prevezanos, S. 115.

Eigenständigkeit der Kinder zu fördern und um somit gleichzeitig Gefahren vorzubeugen, die von den Autos vor den Schulen ausgehen.

Außerdem war beim Filmen mit der Drohne zu beachten, dass es zu dem sogenannten „Wobbeln“ kommen kann. Unter Wobbeln versteht man kaum wahrnehmbare Vibrationen, welche ein Video sehr schnell ruinieren können. Gute Kameradrohnen haben jedoch wirkungsvolle Schwingungsdämpfer und werksseitig ausgewuchtete Propeller, so dass bei ruhigem Wetter kein Wobbeln auf dem Video erkennbar sein dürfte.²⁰⁰ Die verwendete Drohne des Kreises Gütersloh gehört zu den qualitativ hochwertigen Drohnen und auch das Wetter spielte an dem Drehtag mit, es war absolut windstill. Dadurch entstanden keine Probleme mit dem Wobbeln und die Aufnahmen bieten sich gut für die Verwendung in dem Imagefilm an.

2. Kameraperspektiven

a. Interviews/ Stellungnahmen

Interviews bzw. Stellungnahmen für den Imagefilm wurden mit dem Hauptkommissar Peter Stockhecke der Kreispolizeibehörde Gütersloh, mit dem Vater eines Schulkindes, mit der Schulleiterin der Grundschule Kattenstroth, Frau Heike Neef und Schülern und Schülerinnen der Grundschule Kattenstroth durchgeführt. Im Folgenden werden die Kameraeinstellungen während der Interviews und Stellungnahmen der einzelnen Personen erläutert und deren Wirkung analysiert.

aa. Polizei und Vater

Für das Interview mit Hauptkommissar Stockhecke sowie mit dem Vater eines Schulkindes wurde die „Halbnahe“ als Kameraperspektive ausgewählt. Diese zeigt das obere Drittel der Person ab der Hüfte



Abbildung 21: PHK Stockhecke

²⁰⁰ Cheng, S. 104.

aufwärts.²⁰¹ Wenn Menschen miteinander kommunizieren, entspricht diese Einstellungsgröße dem menschlichen Blickwinkel. Aus diesem Grund wird diese Kameraperspektive oft für Dialogszenen gewählt.²⁰² Da es sich bei einem Interview bzw. einer Stellungnahme um eben diese handelt, ist die „Halbnahe“ die bevorzugte Kameraperspektive.

Des Weiteren ist es bei der Halbnahen möglich, auch Gestiken filmen zu können.²⁰³

Wenn Menschen kommunizieren, unterstützen sie ihr Gesagtes automatisch durch Gesten. Bedeutsames wird so hervorgehoben, Gefühle können besser verdeutlicht werden und Abstraktes wird nachvollziehbarer. Gesten betonen somit die gesagten Worte, so dass einem Argument mehr Kraft verliehen wird.²⁰⁴ Daher wurde von der Filmgruppe darauf geachtet, dass die Kameraperspektive immer so gewählt wurde, dass die Gestik gut sichtbar ist.

Insbesondere bei der Polizeiszene war es sehr wichtig, dass auch die Handbewegungen des Polizisten zu sehen sind. Er bewegt seine Hände entsprechend des Gesagten und verdeutlicht so die Gefahr, welche von den Autofahrern an den Grundschulen verursacht wird. Beispielsweise zählt er mit seiner Hand mögliche Wetterlagen auf, bei denen die Verkehrssituationen vor den Schulen noch erheblich schlimmer ist, als an dem Drehtag, an welchem die Szene des Films entstand. Diese Aufzählungen werden durch die Handbewegungen gestützt und erhalten die oben angesprochene, verstärkende Wirkung und verleihen dem Gesagten so mehr Kraft.

²⁰¹ von Gagern, S. 94.

²⁰² Redaktion Filmpuls, Filmpuls 2019.

²⁰³ von Gagern, S. 94.

²⁰⁴ Seng, dasgehirn.info 2011.

bb. Schulleiterin Heike Neef

Frau Neef absolvierte das Interview im Vergleich zu Herrn Stockhecke und dem Vater des Schulkindes im Sitzen. Ihr Büro wurde als Drehort ausge-



Abbildung 22: Schulleitung Frau Neef

wählt, um den schulischen Alltag widerzuspiegeln und somit möglichst realitätsnah zu filmen. Für die Kameraperspektive wählte die Filmgruppe hier die „Nahe“.²⁰⁵ Bei der Nahen handelt es sich um eine Steigerung zu der Halbnahen. Die Person wird hierbei oberhalb der Hüfte, ca. ab der Brust

aufwärts, gefilmt. Dadurch entsteht automatisch eine größere Nähe zum Kopf, so dass der Gesichtsausdruck und die Augen nochmal deutlicher zu erkennen sind.²⁰⁶ Diese Perspektive wird insbesondere dann verwendet, wenn die Person über bereits geschehene Dinge berichtet und diese reflektiert. Genau dies war bei dem Interview mit Frau Neef der Fall. Sie reflektierte ihre Erfahrungen, welche sie mit der Elterntaxihaltezone gemacht hat und zieht Vergleiche, wie es noch vor der Einführung des Projektes „Lass(t) uns laufen – weniger Elterntaxi vor meiner Schule“ an der Schule verkehrstechnisch ausgesehen hat.

cc. Schülerinnen und Schüler der GS Kattenstroth

Auch das Schülerinterview erfolgte im Sitzen. Hierfür wählte die Filmgruppe die „Halbtotale“ aus. Diese zeigt eine Person in voller



Abbildung 23: Kinderparlament

²⁰⁵ von Gagern, S. 93.

²⁰⁶ Redaktion Filmpuls, Filmpuls 2019.

Größe, die Umgebung jedoch nur zum Teil.²⁰⁷ Sie wird oft dafür verwendet, um neue Personen vorzustellen.²⁰⁸ Der Filmgruppe war es wichtig, dass alle Schülerinnen und Schüler während des Interviews im Bild zu sehen sind. Außerdem gehen die Kinder zum Teil auf das Gesagte des anderen ein, so dass die verschiedenen Mimiken und Gestiken besser zu erkennen sind. Die Halbtotale lässt mehr von der Umgebung oder den Menschen erkennen, als die vorherigen angesprochenen Kameraeinstellungen. Dies führt dazu, dass unser Blickfeld eingeschränkt wird. Damit ist gemeint, dass der Betrachter zwar grundsätzlich mehr sehen kann, gleichzeitig geht aber auch der Blick für das Detail verloren. Das Auge bzw. das Gehirn kann sich in der vorliegenden Szene beispielsweise nicht auf alle Kinder gleichzeitig konzentrieren. Der Blick wird viel mehr gelenkt. Der Zuschauer fokussiert automatisch das Kind, welches gerade seine Meinung über die Elterntaxihaltezone kundtut. Der Blick lässt sich daher stärker lenken.²⁰⁹ Die anderen Kinder sind zwar zu sehen, rücken jedoch im Auge des Zuschauers automatisch in den Hintergrund.

b. Elterntaxihaltezone



Abbildung 24: Aussteigen der Kinder

Für das Aussteigen der Kinder aus dem Auto wurde von der Filmgruppe die „Großaufnahme“ gewählt. Wie der Name bereits sagt, ist der Zuschauer nochmal näher am Geschehen, als

z.B. bei der Nahen. Es ist nur noch das im Bild zu sehen, was für die Szene wirklich wichtig ist, unwichtige Dinge werden von der Kamera abgeschnitten.²¹⁰ Diese Einstellungsgröße wurde gewählt, weil das Aussteigen der Kinder im Fokus stehen sollte, um diese Szene einzuläuten.

²⁰⁷ von Gagern, S. 93.

²⁰⁸ Schieb, S. 49.

²⁰⁹ Redaktion Filmpuls, Filmpuls 2019.

²¹⁰ Redaktion Filmpuls, Filmpuls 2019.

Im Vorfeld wurde das Schild der Elterntaxihaltezone eingeblendet. Hierdurch soll gezeigt werden, dass die Benutzung der Haltezonen durchaus eine Alternative dazu bietet, als die Kinder bis vor die Schule zu bringen. Es soll gleichzeitig animierend auf die Eltern wirken, auch von der Möglichkeit der HuB Zonen Gebrauch zu machen. Die Kinder verlassen selbstständig das Auto und meistern den restlichen Schulweg allein. Die Großaufnahme der Füße soll verdeutlichen, dass die Kinder den restlichen Weg LAUFEN, was Ziel des Projektes ist.

Nachdem die Kinder ausgestiegen sind, ändert sich die Ansicht. Waren vorher nur die Schuhe der Kinder von vorne bzw. der Seite zu sehen, sieht der Zuschauer die Kinder nun in voller Größe und von hinten. Hierfür wurde erneut die „Halbtotale“ als Einstellungsgröße ausgesucht. Neben den bereits bekannten Informationen wird sie oft auch als Bindeglied zwischen der Motivübersicht und der vorherigen oder anschließenden Handlung verwendet.²¹¹ Optimal für die Verwendung dieser Einstellungsgröße ist es, wenn der Hintergrund eine Verbindung zur vorangegangenen Szene enthält. Der Zuschauer soll Elemente, Umgebungen oder Personen wiedererkennen können.²¹²



Abbildung 25: Beginn des Schulwegs

Genau dieses Ziel wurde durch die Wahl des dargestellten Filmablaufs erreicht. Durch den Perspektivenwechsel erhält der Zuschauer einen Eindruck von der Umgebung.

Gleichzeitig erkennt er aber noch das parkende Auto oder die beiden Mädchen, welche ein paar Sekunden vorher das Auto verlassen haben. Durch den exakten Kameraschnitt wird die Autotür bereits während der Großaufnahme der Füße der Kinder zugestoßen, die wirkliche Einrastung der Tür erfolgt aber erst aus der Kameraperspektive, in welcher die Kinder von hinten zu sehen sind. Somit wird der bereits oben angesprochene Effekt, dass

²¹¹ Klaßen, S. 150.

²¹² Klaßen, S. 150.

ein Bindeglied zwischen aktueller Szene und vorangegangener Szene geschaffen werden soll, verstärkt.

In der Szene war es dem Filmteam wichtig zu zeigen, dass die Kinder ab der Elterntaxihaltezone selbstständig den restlichen Schulweg zurücklegen und so die Eigen-

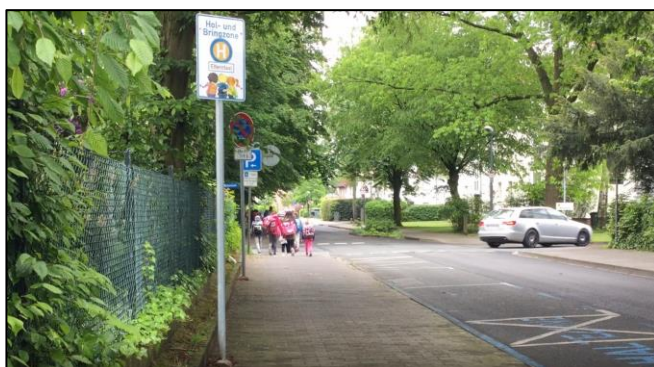


Abbildung 26: Schulweg der Kinder

ständigkeit gefördert wird, was eines der Ziele des gesamten Projektes „Lass(t) uns laufen – weniger Elterntaxis an meiner Schule“ ist. Die Kinder distanzieren sich immer mehr von der Kamera, so dass sich die Kameraperspektive langsam zu der „Totalen“ ändert. Der Betrachter behält weiterhin einen Überblick, Details kann er bei der Totalen aber nicht mehr erkennen. Zwischen den Personen und der Kamera liegt eine große Distanz.²¹³

Genau umgekehrt erfolgen die Kameraperspektiven auf dem Rückweg von der Schule. Die Kinder kommen aus Richtung der Schule auf die HuB Zone zu, das heißt, sie nähern sich langsam der Kamera an und verlassen so die Totale-Einstellung. Auch hier soll wieder gezeigt werden, dass die Kinder selbstständiger sind. Außerdem liegen die Elterntaxihaltezonen so, dass ein gefahrloses Ein- oder Aussteigen den Kindern ermöglicht wird, wie in dem Film gezeigt wird. Die restlichen Kinder gehen ihren Weg nach Hause zu Fuß.

c. Im Klassenraum

Auch für die Szene im Klassenraum wurde die Halbtotale verwendet. Die Wirkung ist vergleichbar mit jener, die auch bei den Interviews der Kinder vorherrschte. Der Zuschauer kann erneut alle Kinder sehen. Dies war gewollt, damit die Szene im Klassenraum möglichst realitätsnah dargestellt wird und der Zuschauer somit so viel es geht miterleben kann. Dadurch

²¹³ Redaktion Filmpuls, Filmpuls 2019.

erhält der Betrachter einen Eindruck von der Umgebung und sieht sehr viel. Gleichzeitig ist das Blickfeld aber erneut eingeschränkt, da nicht alle Details wahrgenommen werden können (Erklärung siehe oben).

Bei dem Ausmalen der Zaubersterne wurde dann erneut die Großaufnahme



Abbildung 27: Belohnungssystem Zaubersterne

von der Filmgruppe gewählt, da hier das Belohnungssystem im Vordergrund steht und der Blick des Zuschauers auch genau darauf gelenkt werden soll.

In diesem Moment

spielten die restlichen Schüler eine untergeordnete Rolle, so dass diese von der Kamera abgeschnitten worden sind (ausführliche Erklärung siehe oben). Dazu wurde die Schulleiterin Frau Neef eingeblendet, die das Prinzip und die Funktion des Belohnungssystems genauer erläutert. Dies erachtet die Filmgruppe als eine günstige Möglichkeit, um den Film nicht unnötig in die Länge zu ziehen und gleichzeitig dem Zuschauer direkt eine Vorstellung zu ermöglichen, was es mit dem Belohnungssystem und den Zaubersternen auf sich hat. Es wäre ungünstig gewesen, hätte die Schulleiterin im Vorfeld alles erklärt, aber der Zuschauer hätte sich nicht vorstellen können, wie ein solches Belohnungssystem aussieht. Andersrum hätte es ebenfalls keinen Sinn ergeben, hätte man erst das Ausmalen der Zaubersterne gezeigt und erst in einer späteren Szene die Erläuterung des Belohnungssystems eingespielt. Denn so hätte der Zuschauer nicht verstanden, dass es sich bei den Zaubersternen um ein Belohnungssystem handelt. Aus diesem Grund wurde Frau Neef in klein eingeblendet, um dem Zuschauer möglichst einfach und verständlich die notwendigen Informationen zu übermitteln und so ein optimales Verständnis des Projektes zu erzeugen.

d. Schlusszene mit Banner

Für die Schlusszene wurde die ebenfalls oben erläuterte Halbtotale benutzt. Alle Kinder sollten in voller Größe auf dem Bild zu sehen sein, die Umgebung spielt jedoch eine untergeordnete Rolle.



Abbildung 28: Schlusszene

Ziel ist es, einen aussagekräftigen Schluss zu gestalten, mit der Aufforderung an die Eltern, ihre Kinder zu fördern und fordern und ihnen mehr zuzutrauen. Der Projektname „Lass(t) uns laufen – weniger Elterntaxis an meiner Schule“ ist Programm. Die Kinder sind selbst von dem Projekt überzeugt, wie aus der Stellungnahme der Kinder deutlich wurde, so dass die gefilmte Szene eine sehr schöne und wirkungsvolle Schlusszene darstellt, mit hoher Aussagekraft und einer Intention. Zugleich wird so noch einmal abschließend der Projektname genannt.

V. Erfahrungsbericht

Zu Beginn der Projektarbeit musste das Drehbuch geschrieben werden und eine der fünf Pilotschulen, die für den Imagefilm in Frage kommt, ausgewählt werden. Um die zur Verfügung stehende Zeit bestmöglich zu nutzen, sind beide Vorgänge zeitgleich abgehandelt worden.

Bei der Auswahl der Pilotschule musste besonders auf die möglichen Drehtage, den Zeitraum, die in Frage kommenden mitwirkenden Personen und das ausreichende Engagement geachtet werden.

Für die Projektgruppe kam die Lindenschule in Halle Westfalen und die Grundschule Kattenstroth in die engere Auswahl, da diese den gewünschten Kriterien entsprachen. Das Vorhandensein eines Schülerparlamentes an diesen beiden Schulen hat die Projektgruppe als besonders vorteilhaft angesehen. Im Schülerparlament sind von jeder an der Schule vorhandenen Klasse, je zwei Klassensprecher vertreten. Darin hat die Projektgruppe den

Vorteil gesehen, ein Meinungsspektrum von Schülerinnen und Schülern unterschiedlichen Alters zu haben. Darüber hinaus sind diese Kinder besonders motiviert, was uns in dieser Projektarbeit besonders zu Gute kam.

Für die Grundschule Kattenstroth hat sich die Projektgruppe entschieden, da diese besonders früh einen Termin für die Dreharbeiten ermöglichen konnten.

Zeitnah wurde mit dem Verfassen einer Einverständniserklärung für das Filmen der Kinder und Erwachsenen verfasst. Um keine formellen Fehler zu machen, wurde Rücksprache mit der Datenschutzbeauftragten des Kreises Gütersloh gehalten. Besonders wurde auf eine mögliche Weiterverwendung des Filmes in der Zukunft geachtet. Nach Fertigstellung wurde diese Einverständniserklärung unmittelbar der Schulleiterin zugesandt. Die Schulleitung kümmerte sich um eine schnelle Weitergabe, sodass die unterschriebenen Exemplare rechtzeitig vor Beginn der Dreharbeiten zur Verfügung standen.

Den Zeitraum zwischen Herausgabe der Einverständniserklärung und der Rücksendung, hat die Projektgruppe genutzt, um das Drehbuch zu verfassen.

Die zentrale Fragestellung lautet: „Wie kann das Projekt „Lass(t) uns laufen – weniger Elterntaxi an meiner Schule!“ möglichst positiv dargestellt werden?“. Vor Ort hat sich das Filmteam einen Eindruck von der Situation verschafft. Besonders wurde auf die HuB geachtet und welche anderen Orte an der Schule für die Dreharbeiten geeignet sind.

Schnell wurde klar, dass sich die HuB am Friedhof eignet, da es sich dort um eine Einbahnstraße handelt und somit nicht viel Verkehr herrscht, der bei den Dreharbeiten stören könnte.

Ein Imagefilm sollte möglichst kurz und präzise sein. So hat sich die Projektgruppe auf eine Filmlänge von drei bis vier Minuten festgelegt.

Nachdem Zeitpunkt, Schule und das Drehbuch feststanden, konnte mit den Dreharbeiten begonnen werden.

1. Filmen an der Kardinal-von-Galen-Grundschule

Um als erstes die Chaosszene an der KVG filmen zu können, musste Rücksprache mit der Schulleiterin und dem Schulträger Stadt Harsewinkel genommen werden. Nachdem das Einverständnis der Stadt Harsewinkel zum Filmen gegeben wurde, konnte eine Terminabsprache mit der Schulleiterin getroffen werden und die Dreharbeiten konnten beginnen.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen, sollte diese Szene des Filmes mit einer Drohne gefilmt werden. Da die Projektgruppe selber damit keine Erfahrung hatte, wurden die Kollegen vom Katasteramt des Kreises Gütersloh hinzugezogen. Sie haben es ermöglicht zu dem vorgegebenen Termin zu kommen, um die Projektgruppe bei dem Filmen mit der Drohne zu unterstützen. Das sehr schöne Wetter an dem Tag führte zu einer Minderung des Autoverkehrs und zu einer Steigerung der Fahrradfahrer. So entstanden weniger gefährliche Situationen, als sich die Projektgruppe für die Chaosszene erhofft hatte. Insgesamt hat die Drohne für 20 Minuten gefilmt, um möglichst viele unterschiedliche kritische Szenen wahrnehmen zu können. Noch am selben Tag hat die Projektgruppe die am besten geeigneten Szenen herausgesucht. Diese Szenen nutze die Projektgruppe für die Analyse und das Interview mit der Polizei.

2. Interview Polizei

Nach dem Vorstellen der ausgesuchten Szenen bei der Polizei, wurde schnell der von der Projektgruppe gewonnene Eindruck bestätigt. Die Aussage des Polizisten war ganz klar, dass die ausgewählten Szenen relativ unkritisch wirken. Bei schlechtem Wetter steigt der Autoverkehr sprunghaft an, erst dann entstehen die richtig gefährlichen Situationen.

Laut Drehbuch wollte die Projektgruppe den Polizisten eine der schlimmsten Szenen auf einem Bildschirm analysieren lassen. Aufgrund der vorherigen genannten Problematik war dieses allerdings nicht möglich und die Projektgruppe musste spontan handeln. Der Polizist erwähnte in seinem Interview somit nur kurz die vorher gezeigte Szene und bezog sich ansonsten nur auf allgemein bekannte Probleme.

Bei dem Interview mit dem Polizisten war der Projektgruppe besonders wichtig, dass deutlich erkennbar ist, dass es sich bei dem Redner um einen Polizisten handelt und dieser als Autoritätsperson dargestellt wird. Somit wird

die Szene und die Gefahr vor den Grundschulen vielleicht etwas ernster genommen. Deshalb musste der Hintergrund genau passen, dass der Zuschauer bei dem Polizeiauto z.B. auch noch das Polizeilogo erkennen kann.

3. Elterninterview

Bevor mit dem Drehen der Szenen mit den Schülerinnen und Schülern begonnen wurde, wurden die Interviews mit den Eltern gefilmt. Bei dem Elterninterview wollten wir ein Elternteil befragen, welches auch die Haltezonen nutzt, da die Projektgruppe so auf der sicheren Seite ist, dass eine positive Aussage über das Projekt getroffen wird. Dieses war für den Film besonders wichtig, da in einem Imagefilm nur mit positiven Aussagen und Meinungen für ein Projekt geworben werden kann.

Aus diesem Grund hat sich die Projektgruppe dazu entschieden vor Schulbeginn eine Elterntaxi-Haltezone aufzusuchen und alle ankommenden Eltern zu befragen. So hätte die Projektgruppe unterschiedliche Interviews zur Auswahl gehabt und hätte sich das beste und aussagekräftigste für den Imagefilm aussuchen können. Dieses stellte sich jedoch als schwierig heraus. Viele Eltern hatten morgens Zeitdruck, da sie weiter zur Arbeit mussten oder Geschwisterkinder z.B. zum Kindergarten bringen mussten. Einige Eltern wollten auch nicht in einem Film (bildlich) auftauchen. So hat die Projektgruppe am Ende des Tages nur ein Elterninterview bekommen, welches allerdings gut gelungen ist. Hier wurde extra an der Elterntaxi-Haltezone gefilmt, sodass verdeutlicht wurde, dass dieser Vater einer Schülerin die Zone selber auch regelmäßig nutzt.

4. Szenen mit den Kindern

a. Schulwegszene

Während der Dreharbeiten mit den Kindern musste besonders auf deren Sicherheit geachtet werden. Aus diesem Grund durfte das an die Elterntaxi-Haltezone heranfahrende Auto während des Fahrens noch keine Kinder bei sich haben. Dieses stellte sich zu Beginn als eine Herausforderung dar, da wir so eine große Szene oft aus unterschiedlichen Perspektiven filmen mussten und nicht eine große an einem Stück filmen konnten.

Über das gute Mitspielen der Kinder waren wir positiv überrascht.

Natürlich musste die Projektgruppe die ein oder andere Szene öfters drehen, da sie vom Timing nicht passte. Dieses war aber eher selten der Fall.

b. Schülerparlament

Bei der Szene im Schülerparlament kam es der Projektgruppe hauptsächlich auf das Belohnungssystem mit den „Zaubersternen“ an. Hier wurde nur eine große Szene am Stück gedreht, die später geschnitten werden musste. So konnte der typische Ablauf am Morgen mit den Zaubersternen gefilmt werden, sodass sowohl die Kinder, als auch die Schulleiterin nichts künstlich darstellen mussten. Nur die Szene mit dem Ausmahlen der Sterne musste ein zweites Mal gefilmt werden, damit diese als Nahaufnahme dargestellt werden konnte.

c. Aussagen der Kinder

Da die Kinder ihre Meinung zu den Elterntaxihaltezonen frei äußern sollten, wurde auf explizit gestellte Fragen verzichtet. Sie wurden nur aufgefordert, ihre eigene Meinung darzustellen. Überwiegend wurden positive Äußerungen zu den Elterntaxi-Haltezonen abgegeben. Die Kinder haben sehr diszipliniert geantwortet; es kam nie zu Situationen, wo Kinder gleichzeitig geredet haben.

Beim Zusammenschneiden der einzelnen Szenen zu dem Film wurde deutlich, dass die Kinder besser lauter geantwortet hätten, um sie beim Ansehen des Filmes besser verstehen zu können. Mit Hilfe eines passenden Scheideprogramms konnte die Lautstärke noch angepasst werden.

d. Abschluss „Lasst uns laufen“

Für einen guten Filmabschluss haben sich die Schülerinnen und Schüler mit einem Banner „Lass(t) uns laufen!“ vor das Schulgebäude gestellt. Während des Films haben die Kinder dann gemeinsam „Lasst uns laufen!“ gerufen. Dabei musste besonders darauf geachtet werden, dass sich alle Kinder der Größe nach aufstellten, sodass alle Schülerinnen und Schüler hinter dem Banner zu sehen sind. Wichtig war, dass alle Kinder gleichzeitig rufen, was nach einigen Anläufen auch möglich war.

Einige Kinderszenen mussten von der Projektgruppe öfters gedreht werden, um diese aus unterschiedlichen Perspektiven zu haben. Hätte die Projektgruppe die Szene aus mehreren Perspektiven gleichzeitig gedreht, wäre oft die zweite Kamera sichtbar geworden. Aus diesem Grund musste sich die Projektgruppe für den aufwändigeren Weg entscheiden und die ein oder andere Szene häufiger drehen. Da die Kinder eine gute Mitarbeit leisteten, wurde dieses nur selten erforderlich der vorgesehene Zeitplan konnte gut eingehalten werden.

5. Interview Schulleiterin

Das Interview mit der Schulleiterin Frau Neef verlief professionell. Sie beantwortete die Fragen zielorientiert und benannte alle wichtigen Punkte des Projektes „Lass(t) uns laufen!“.

Die Dreharbeiten der Projektgruppe wurden mit dem Interview der Schulleiterin abgeschlossen und das Schneiden des Filmes konnte beginnen.

6. Schneiden und Musik

Für das Erreichen einer guten Filmqualität, musste sich die Projektgruppe auf ein Schneideprogramm einigen. Da bei den Dreharbeiten ein I Pad zum Einsatz kam, war das Programm „I Movie“ am naheliegendsten. Jedoch hatte keiner aus der Gruppe Erfahrungen mit einem Apple-Programm und da dieses nicht über so viele Funktionen verfügt, hat sich die Projektgruppe nach einem anderen Programm umgeschaut. Nach Recherchen standen die Programme „Movie Maker“ und „Davinci Resolve“ zur Auswahl. Schnell stellte sich heraus, dass „Davinci Resolve“ noch mehr Möglichkeiten zum Schneiden bietet. So fiel die Entscheidung für dieses Programm sehr schnell.

Nach der Entscheidung hat sich die Projektgruppe über Videotutorials bei YouTube in das Programm eingearbeitet.

Am Anfang gab es noch viel auszuprobieren, nach kurzer Zeit traf die erforderliche Routine ein.

Eine Herausforderung war, die Filmsequenzen mit Musik zu unterlegen. Die verwendete Musik musste lizenzfrei sein und zu der Stimmung der jeweiligen Szene passen.

E. Auswertung

Im Folgenden wird die zusammenfassende Auswertung der Eltern- und Schülerfragebögen zunächst getrennt voneinander betrachtet. Im Anschluss werden beide Auswertungen miteinander in Beziehung gesetzt. Dabei ist zu beachten, dass die Grafiken mit den aktuellen Ergebnissen farblich und strukturell an die Grafiken des Vorjahres angepasst wurden, um einen bildlichen und detaillierten Vergleich zu gewährleisten. Zudem hat die Projektgruppe entschieden, dass die Daten in den Grafiken soweit reduziert werden, dass eine verständliche sowie nachvollziehbare Aussage über die entsprechenden Daten und daraus eine geeignete Schlussfolgerung getroffen werden kann.²¹⁴

I. Auswertung der Elternfragebögen

Bevor mit der Auswertung begonnen werden konnte, mussten einige Vorbereitungen vorgenommen werden. Zunächst musste die Projektgruppe entscheiden, mit welchem Programm sie die erhobenen Daten aus den Fragebögen erfassen wollte. Dabei entschied die Gruppe sich letztlich dafür eine Excel-Datei, die eine übersichtliche Eingabe der Rückläufe darstellt, mit einem dazugehörigen Kodeplan zu erstellen. Mithilfe dieser Datei konnte die Auswertung anhand von gewählten Kriterien erfolgen sowie Diagramme entworfen werden.

1. Ablauf der Auswertung

In diesem Abschnitt wird erläutert, wie die Projektgruppe bei der Auswertung der Elternfragebögen und deren Vorbereitungen vorgegangen ist.

Nachdem die Rückläufe der Fragebögen eingegangen sind, wurden diese im ersten Schritt durchnummeriert. Damit ist jeder Fragebogen eindeutig zuordenbar, sodass mögliche Fehler bei der Dateneingabe einfacher zu überprüfen und dementsprechend zu korrigieren sind.

²¹⁴ Hollenberg, S. 30.

a. Erstellen der Datenmatrix

Für die Dateneingabe sowie der anschließenden Auswertung hat die Gruppe sich, wie zuvor bereits erläutert, für das Tabellenkalkulationsprogramm Microsoft Excel, als geeignetes Programm, entschieden. Dieses Programm bietet einige Vorteile für die Auswertung. Mithilfe von Excel können auch grafische Auswertungen in Form von unterschiedlichen Diagrammen erstellt werden. Dieses ist hilfreich, um eine bessere Vergleichbarkeit zwischen den jeweiligen Daten und Diagrammen des Vorjahres und des aktuellen Jahres herstellen zu können.

Um die Daten aus den Fragebögen zu erfassen, musste ein Teil der Projektgruppe zunächst einen Rahmen für die Eingabe der Daten, die erhoben worden sind, schaffen. Diese stellt die sogenannte Datenmatrix dar (siehe Anlage IX.3.). In der ersten Zeile der Datenmatrix stehen Bezeichnungen für alle Variablen. Diese Variablen sind die Fragebogennummern (FBN), die Schule der Befragten (SDB) sowie die Nummern der jeweiligen Fragen des Fragebogens (F1, F2, ...). Dabei wurden die Fragen, die in mehrere Teilfragen unterteilt wurden, mit zusätzlichen Buchstaben gekennzeichnet, um die Matrix möglichst übersichtlich zu gestalten. In der nächsten Zeile sind entweder Kurztitel der entsprechenden Frage oder die kodierten Antwortmöglichkeiten aufgeführt. Diese kodierten Buchstaben wurden im Kodeplan ausführlich erläutert. In den anderen Zellen der Datenmatrix wurden die Daten für die jeweiligen Variablen eingetragen.

Aufgrund der großen Datenmenge wurde zusätzlich zu der Gesamtauswertung für jede Pilotschule ein eigenes Tabellenblatt angelegt. Dies war für die Projektgruppe eine Erleichterung, da die Werte der einzelnen Pilotschulen mithilfe der einzelnen Tabellenblätter übersichtlich dargestellt und eine erleichterte Auswertung in Form von Diagrammen vorgenommen werden konnten.

b. Kodierung und Eingabe der Daten

Nachdem die Datenmatrix im Grundgerüst erstellt wurde, konnte im nächsten Schritt ein passender Kodeplan erstellt werden. Dazu musste sich die Projektgruppe auf eine Kodierung für die einzelnen Fragen einigen. Bei dieser Kodierung muss klar sein, wie die Daten in das Tabellenkalkulationsprogramm übergeben werden können und ob die Kodierungen für die

anstehende Auswertung angemessen sind.²¹⁵ Eine Kodierung kann sowohl numerisch als auch alphanumerisch erfolgen.²¹⁶ Hier wurde sich für die numerische Codierung entschieden.

Aufgrund der verschiedenen Fragetypen, die in dem Elternfragebogen enthalten sind, wurde bei der Kodierung bzw. Eingabe der Daten zwischen vier Fällen unterschieden.

aa. Zahlen

Bei der Frage nach dem Alter des Kindes wird in der Excel-Datei lediglich das entsprechende Alter als Zahl eingegeben. Gleiches gilt für die Klasse des Kindes. Hierfür werden die Zahlen eins bis vier entsprechend der Jahrgangsstufe verwendet.

bb. Einfachnennungen

Die Antwortmöglichkeiten, die nicht als Zahl vorliegen, müssen durch eine kodierte Zahl ausgedrückt werden. Das ist der Fall, wenn nur eine Antwort vorgesehen ist, wie z.B. bei der Frage nach dem Wohnort des Kindes bzw. die Schule der Befragten. Zunächst wurde für jede Pilotschule eine Zahl von eins bis fünf vergeben (siehe Anlage IX.1.). Die gleichen Zahlen haben auch die jeweiligen Städte der GS erhalten. Jedem einzelnen Stadt- bzw. Ortsteil wurde wiederum eine Unterebene zugeordnet. Beispielsweise wurde für Gütersloh die Zahl 1 vergeben und die beiden Stadtteile Kattenstroth und Pavenstädt wurden demnach mit 1.1 (Kattenstroth) und 1.2 (Pavenstädt) kodiert. Dies hat die Projektgruppe für alle fünf Pilotschulen und deren Stadt-/Ortsteile durchgeführt.

Bei den Fragen, die ausschließlich mit ja oder nein zu beantworten sind, wurden die Antworten durch 1 (= Ja) und 2 (= Nein) codiert. Dies war beispielsweise bei der Frage vier der Fall. Hier wurde nach der Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen gefragt.

cc. Mehrfachnennungen

Unter anderem beinhaltet die Frage 4 des Fragebogens verschiedene vorgegebene Antwortmöglichkeiten. Mehrfachnennungen waren in diesem Fall

²¹⁵ Atteslander, S. 300.

²¹⁶ Atteslander, S. 302.

erlaubt. Deshalb hat sich die Projektgruppe für solche Art von Fragen für die „dichotome Variable“ entschieden.²¹⁷ Dabei wird für eine ausgewählte Antwort die Variable 1 verwendet und für Antwortmöglichkeiten, die nicht angekreuzt wurden, die Variable 0.²¹⁸ Zum Beispiel hat ein Elternteil aus Halle ausschließlich die Elterntaxi-Haltezonen „Lindenbad“ und „Mönchstraße“ angekreuzt. So wird bei diesen beiden Möglichkeiten eine 1 und bei den restlichen HuB eine 0 eingetragen.

dd. Offene und halboffene Fragen

Der Fragebogen beinhaltete auch einige offene und halboffene Fragen. Diese Fragen wurden so gestellt, dass die Befragten selbst eine Antwort formulieren mussten. Für diese Art von Fragen kann nicht wie bei den vorherigen Fällen verfahren werden. Hierfür mussten zunächst die einzelnen Antworten wortgetreu in die Datenmatrix übernommen werden. Danach hat die Projektgruppe aus diesen Antworten Kategorien gebildet. Diese wurden im weiteren Verlauf mit einem Kode versehen. Bei der Frage sechs zum Beispiel, wurden die Antworten von den Eltern aller Pilotschulen in neun Kategorien zusammengefasst, um die Auswertung dieser Frage überhaupt möglich zu machen. Die Zahlen eins bis neun konnten dann in der Spalte neben der entsprechenden Antwort eingetragen werden. Die Kategorien mussten jeweils bei den Fragen vier, sechs, sieben und neun gebildet werden.

Haben die Befragten zu einer Frage keine Angaben gemacht, wird bei allen Fragen die Zahl „99“, als einheitlicher Kode, verwendet. Für die jeweiligen Teilfragen wurde die Zahl „98“ kodiert, wenn keine Angaben gemacht wurden. Diese beiden Zahlen wurden verwendet, um eine eindeutige Abgrenzung zu den Kodes der jeweiligen Kategorien, die mit Zahlen von eins bis zu neun versehen wurden, zu schaffen.²¹⁹

ee. Fehlerkontrolle

Nachdem alle Daten in die Datenmatrix eingegeben wurden, erfolgte eine sorgfältige Fehlerkontrolle.²²⁰ Dabei wurden die eingetragenen Daten nach Werten gefiltert, die außerhalb der vorgesehenen Kodeziffern liegen.

²¹⁷ Häder, S. 408.

²¹⁸ Häder, S. 408.

²¹⁹ Diekmann, S. 665.

²²⁰ Diekmann, S. 666.

Beispielsweise konnten bei der Angabe der Verkehrsmittelwahl für die einzelnen Verkehrsmittel nur die Zahlen 1 und 0 verwendet werden. Lag hier eine andere Zahl in der Datenmatrix vor oder war dieses Feld sogar leer, wurden hier die entsprechenden Fragebögen hinzugenommen und die Eingaben korrigiert. Zudem wurde geprüft, ob die eingetragenen Werte plausibel sind. Auch hier konnten mithilfe von Excel entsprechende Filter gesetzt werden. Es wurde zum Beispiel die Altersangabe, die händisch eingetragen werden musste, geprüft. Hier wäre ein Alter von 13 Jahren unplausibel gewesen, da diese Kinder in der Regel schon eine weiterführende Schule besuchen.

ff. Datenaufbereitung

In einem nächsten Schritt mussten die Daten aufbereitet werden.²²¹ Es wurden, je nach Typ der Frage, Summen der einzelnen Spalten gebildet oder die Anzahl der jeweiligen Codes gezählt. Weiterhin mussten die Verkehrsmittel entsprechend der vorherigen Befragung aufbereitet werden. Dies erfolgte aus dem Grund, dass in der Auswertung der Befragung des Jahres 2018 verschiedene Kategorien aus der Frage gebildet worden sind, wie z.B. die „Wahlfreien“ im Umweltverbund und die „Wahlfreien“ mit Auto. Diese Werte mussten mit unterschiedlichen Formeln (z.B. Wenn-Dann-Funktion) aus den vorhandenen Eingaben der Verkehrsmittelwahl ermittelt werden.

2. Zusammenfassende Auswertung aller Pilotschulen

Im Folgenden werden die Schulwegsituationen an den fünf Pilotschulen gegenübergestellt. Zunächst werden die Rücklaufquoten und im Anschluss die Verkehrsmittelwahl an der jeweiligen Schule im Sommer und im Winter mit den Werten aus der Befragung des Vorjahres verglichen. Des Weiteren wird die Auswertung der einzelnen Fragen des Fragebogens erläutert. Abschließend wird ein Fazit zu der Gesamtauswertung der einzelnen Pilotschulen gebildet.

²²¹ Diekmann, S. 668.

a. Rücklaufquoten

Die Teilnahmemotivation der Eltern an der Befragung zu dem Projekt ist insgesamt positiv ausgefallen. Im Durchschnitt haben über die Hälfte der Eltern einen ausgefüllten Fragebogen abgegeben und damit an der Befragung teilgenommen. Wie in der nachstehenden Abbildung zu erkennen sind, im Vergleich zur Befragung im Vorjahr, vor Einführung des Projektes, die Rücklaufquoten im Durchschnitt leicht gesunken. Dieser Rückgang kann mit unterschiedlichen Gründen in Zusammenhang stehen. Zum einen sinkt erfahrungsgemäß die Motivation bei einer erneuten Befragung zum selben Thema. Zum anderen sind in diesem Jahr neue Erstklässler eingeschult worden, von denen keine Veränderung festgestellt werden kann, da sie die Situation ohne Elterntaxi-Haltezonen nicht kennen. Dennoch zeigen die Rücklaufquoten von über 50 % im Durchschnitt, dass ein Interesse daran besteht seine Meinung zu dem Pilotprojekt zu äußern.

Folglich geben die vorhandenen Rückläufe eine gute Basis für die Evaluation des Elterntaxi-Projektes und der Auswertung die notwendige Repräsentativität.

Insgesamt wurden 664 Fragebögen ausgefüllt an die Projektgruppe zurückgegeben. Die höchste Beteiligung hat es sowohl im letzten Jahr als auch bei der aktuellen Befragung an der Pius-Bonifatius-Schule in Wiedenbrück gegeben (siehe Abbildung 29). Dort haben sich knapp 65 % der Eltern beteiligt. Im Gegensatz dazu, fiel die Beteiligung an der Grauthoffschule in Schloß Holte-Stukenbrock, mit weniger als der Hälfte, am niedrigsten aus. Gründe hierfür können die zum einen die von der Schulleitung angesprochenen Gesamtumstände vor Ort durch viele parallel laufende Projekte und zum anderen die laut der Schulleitung auffällige Ablehnung des Elterntaxi-Projektes vieler Eltern sein.

Bei den Rücklaufquoten ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Eltern, die mehrere schulpflichtige Kinder an den jeweiligen GS haben, nur einen Fragebogen für das jüngere Kind ausfüllen mussten. Die Anzahl der Geschwisterkinder konnten die GS teilweise nicht mitteilen, sodass keine exakte Rücklaufquote unter Berücksichtigung der Geschwisterkinder ermittelt werden kann. Eine Rücklaufquote von 100 % kann damit nicht erreicht werden. Dies ist allerdings nicht als problematisch zu betrachten, da die vorhandenen

Rücklaufquoten aus dem Jahr 2018 die Geschwisterkinder ebenfalls nicht berücksichtigt haben und somit eine bessere Vergleichbarkeit zwischen den beiden Jahren hergestellt werden kann.

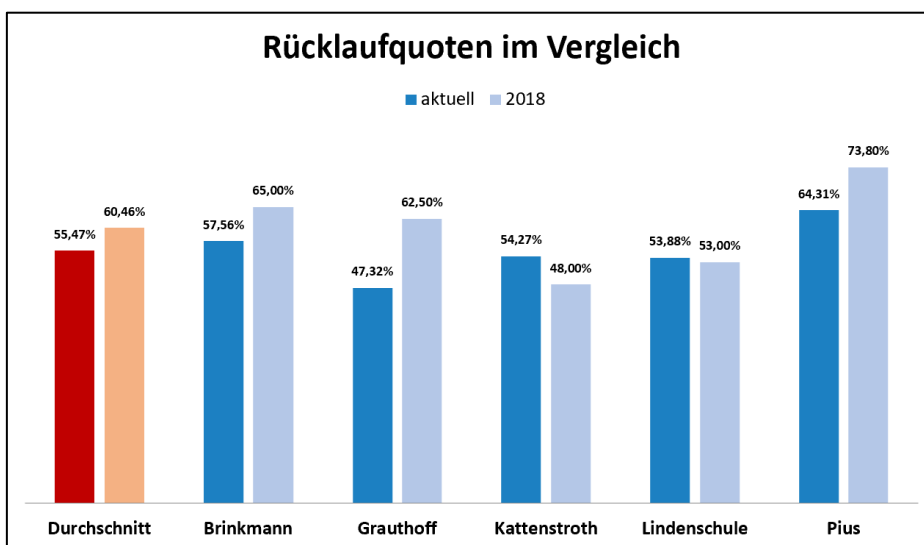


Abbildung 29: Rücklaufquoten im Vergleich

b. Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler wurde mit der dritten Frage des Fragebogens abgefragt. Auch hier werden die aktuellen Ergebnisse der Befragung mit den Ergebnissen der Befragung aus dem Jahr 2018 verglichen, um so Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl und die Auswirkungen der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen feststellen zu können.

Im Durchschnitt (Sommer und Winter) wurden im Vorjahr knapp 25 % der Schülerinnen und Schüler in der Regel mit dem Auto zur GS gebracht. Dieser Wert ist in der aktuellen Befragung auf 8,2 % gesunken. Weitere 22,3 % nutzen nur gelegentlich das Auto für die Fahrt zur Schule. Von diesen 22,3 % haben fast die Hälfte der Autofahrer nur die Elterntaxi-Haltezonen in Verbindung mit dem Fahrrad, Roller, Bus oder zu Fuß genutzt. „Gelegentlich“ bedeutet, dass die Eltern bei der Befragung aufgrund der möglichen Mehrfachnennungen bei Frage drei mehrere Verkehrsarten neben dem Auto angekreuzt haben. Für eine bessere Vergleichbarkeit wurden für diese Mehrfachnennungen die Kategorien „Wahlfreie“ im Umweltverbund und „Wahlfreie“ mit Auto gewählt, da diese Kategorien ebenfalls im Vorjahr für die Auswertung genutzt wurden. Die Bezeichnung **„Wahlfreie“ im Umweltverbund** bedeutet in diesem Fall, dass die Kinder mehrere Verkehrsarten für den

Schulweg nutzen, ausgenommen dem Auto. Wenn Eltern ihre Kinder manchmal mit dem Auto zur Schule bringen, sind diese unter der Bezeichnung „**Wahlfreie**“ mit **Auto** erfasst. Das heißt, dass neben dem Auto ein oder mehrere Verkehrsarten, wie z.B. zu Fuß oder mit Rad, gewählt wurden. Hierunter fallen sowohl die Fahrten zu den HuB als auch die Fahrten direkt zur Schule.

Mit den vorhandenen Werten aus den beiden Umfragen kann festgestellt werden in welcher Höhe das Verkehrsaufkommen gesunken ist. Hierzu werden die Differenzen der Kriterien „Auto (ohne HuB)“ und der „Wahlfreien mit Auto“ zusammengerechnet. Außerdem wird der Anteil der Personen, die nur die HuB sowie die Verkehrsmittel im Umweltverbund nutzen, aus den „Wahlfreien“ mit Auto hinzugerechnet. Die Summe dieser Werte ergibt den annähernden Rückgang des Verkehrsaufkommens vor der Schule.

aa. Verkehrsmittelwahl im Sommer

Im Vergleich zur Befragung aus dem Vorjahr hat sich der Anteil derer, die den Schulweg im Sommer in der Regel zu Fuß bewältigen, an allen Pilot-schulen verringert. Im Gesamtdurchschnitt bedeutet dies, dass der Prozentwert von 25,3 % auf 18,1 % gesunken ist. Der Radverkehrsanteil ist hingegen an jeder Schule, wie zu erkennen, deutlich gestiegen. Der Durchschnittswert steigt hier von 13,6 % auf 19,9 % an. Die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, wie Rad, Roller, Bus, zu Fuß aber auch Wahlfreie im Umweltverbund, lagen im Vorjahr bei rund 60 %. In der aktuellen Befragung liegt dieser Wert schon zwischen ca. 60 % und 70 %. Hierbei gab es lediglich eine Verlagerung vom Fußgängeranteil auf den Radverkehrsanteil (siehe Abbildungen 30 bis 32). Der Anteil des Busverkehrs ist hierbei etwas gesunken. Dies kann sich aufgrund der neu eingeschulten Erstklässler ergeben haben, die gegebenenfalls nicht im Busgebiet der Schule wohnen und somit von dem Schulbusangebot kein Gebrauch gemacht haben. Der Anteil der „Wahlfreien“ im Umweltverbund ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen und beträgt aktuell 19,3 % im Durchschnitt. Das bedeutet knapp ein Fünftel der Kinder bzw. Eltern wählen mehrere der umweltfreundlichen Verkehrsarten. Die „Wahlfreien“ mit Auto sind hingegen im Durchschnitt konstant geblieben. Auffällig ist, dass der Anteil derjenigen, die in der Regel immer mit dem Auto zur Schule gefahren werden, sehr deutlich

gesunken ist. Im Vorjahr wählen rund 17,1 % das Auto für den Schulweg. Aktuell sind es nur noch 5 %. Auch wenn man die Summe der Autofahrer bis zur HuB und die Autofahrten bis direkt vor die Schule betrachtet, ist diese noch immer geringer als im Vorjahr. Dieses Ergebnis zeigt die Auswirkungen der Einrichtung der HuB und damit auch die positiven Veränderungen auf die Verkehrsmittelwahl. Das Verkehrsaufkommen im Sommer ist im Durchschnitt gesunken. Die Berechnung, wie oben beschrieben, ergibt, dass das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr um ein Fünftel (12,1 % + 1,0 % + 8,14 %) gesunken ist.

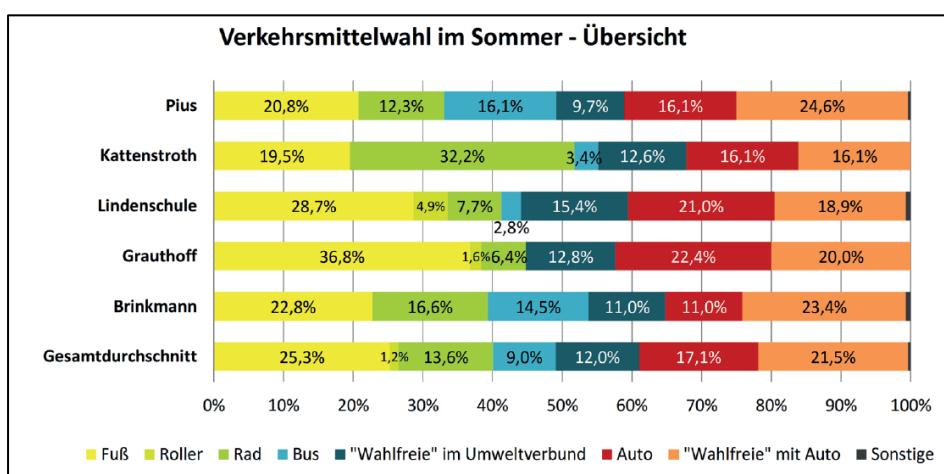


Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl im Sommer - Überblick²²²

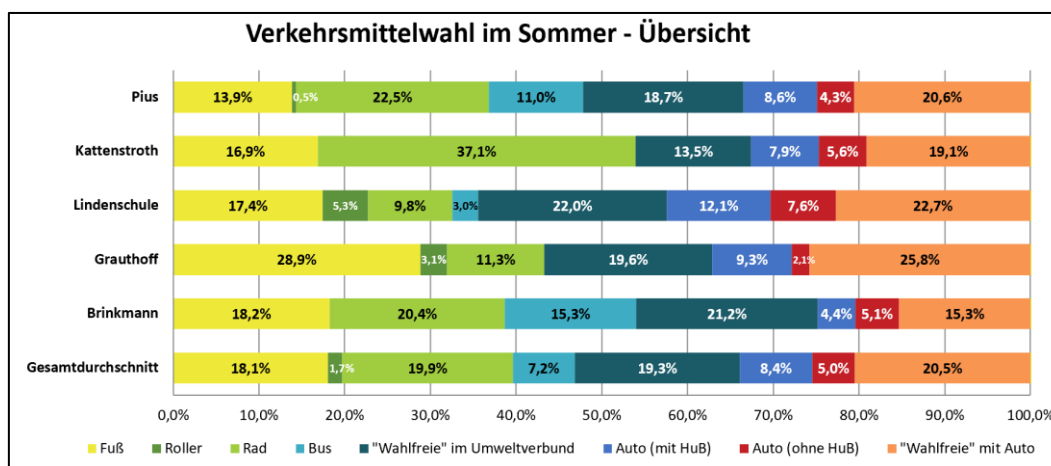


Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl im Sommer - Übersicht (2019)

²²² Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 14.

Zur besseren Veranschaulichung und Vergleichbarkeit werden die beiden Balkendiagramme aus dem Vorjahr sowie aus der aktuellen Befragung nachfolgend in einem Diagramm dargestellt.

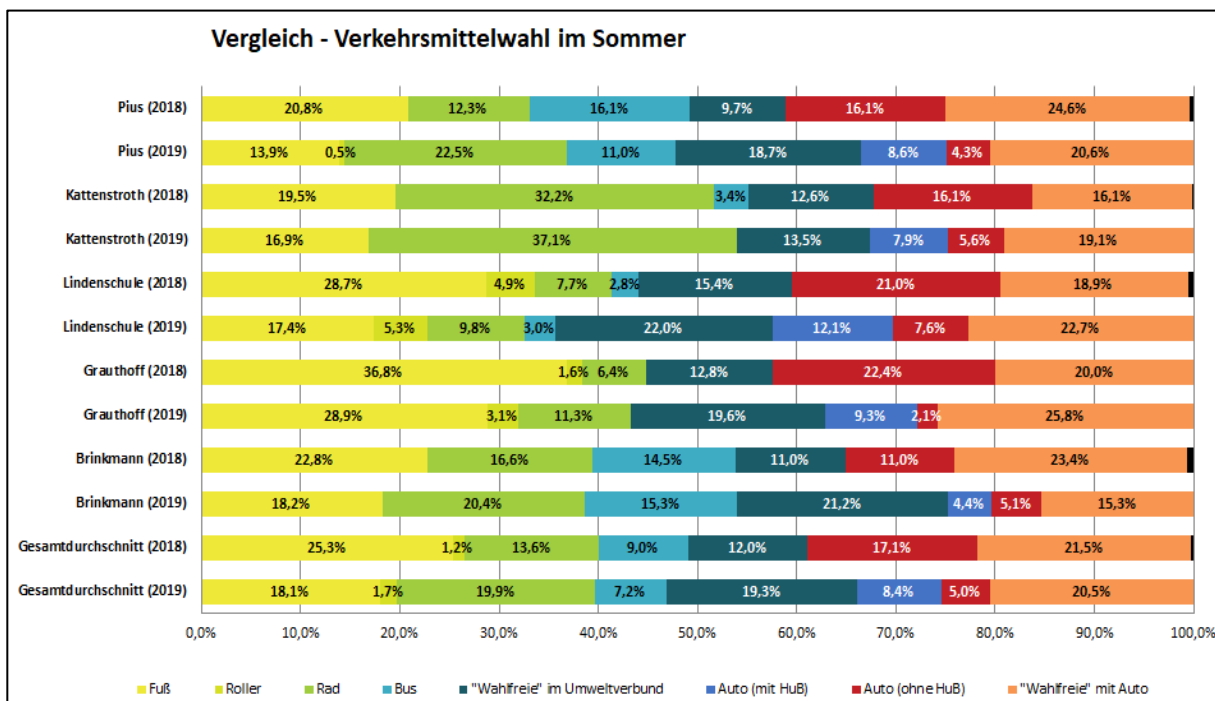


Abbildung 32: Vergleich - Verkehrsmittelwahl im Sommer

bb. Verkehrsmittelwahl im Winter

Im Winter hat sich der Fußgängeranteil leicht verringert, was bei schlechtem Wetter in dieser Jahreszeit völlig normal ist. An der Brinkmannschule hat sich der Anteil der zu Fuß gehenden Schülerinnen und Schüler leicht erhöht und an allen anderen Schulen verringert. Der Radverkehr hingegen ist, wie in den nachstehenden Abbildungen zu erkennen, im Durchschnitt etwas gestiegen. Dieser hat sich an jeder Schule erhöht und nur an der GS Kattenstroth leicht verringert. Somit ist eine Verlagerung vom Fußgängeranteil auf den Radverkehr deutlich zu erkennen. Auch die Quote der „Wahlfreien“ im Umweltverbund hat sich an allen GS deutlich erhöht. Im Vergleich zum Vorjahr ist auch der Anteil derer, die in der Regel das Auto nutzen, stark gesunken. Im Durchschnitt bedeutet dies eine Senkung auf 11,4 %. Im Unterschied dazu lag der Durchschnitt der Autofahrer im Jahr 2018 bei 31,7 %. Auch wenn die Fahrten zu den HuB mit einbezogen werden, liegt der Wert deutlich unter dem Wert des Vorjahres.

Zudem ist das Verkehrsaufkommen im Winter ebenfalls deutlich gesunken. Die Berechnung ergibt, dass der Verkehr vor der Schule im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 30 Prozentpunkte (20,3 % + (-1,3 %) + 11,15 %) gesunken ist.

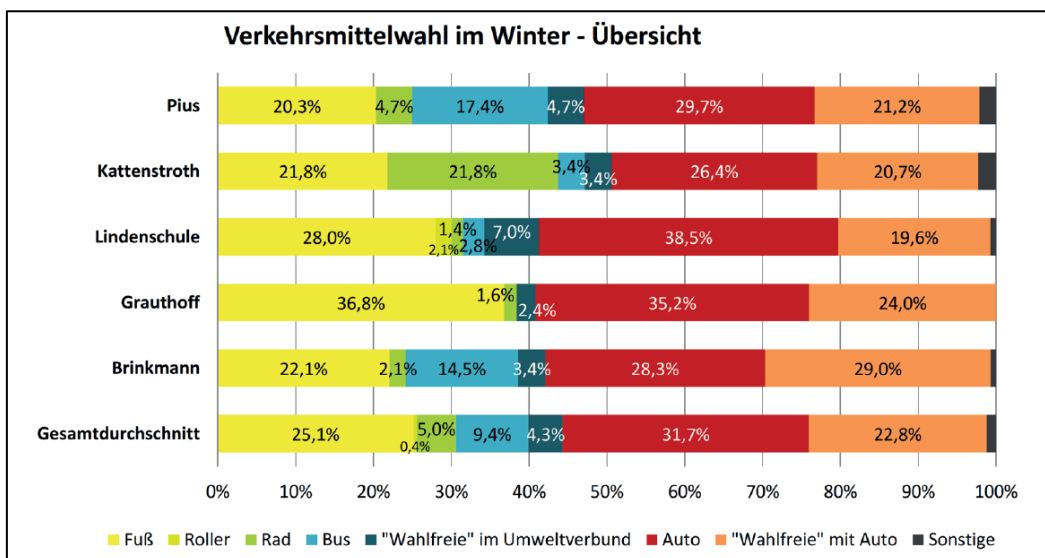


Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl im Winter - Übersicht (2018)²²³

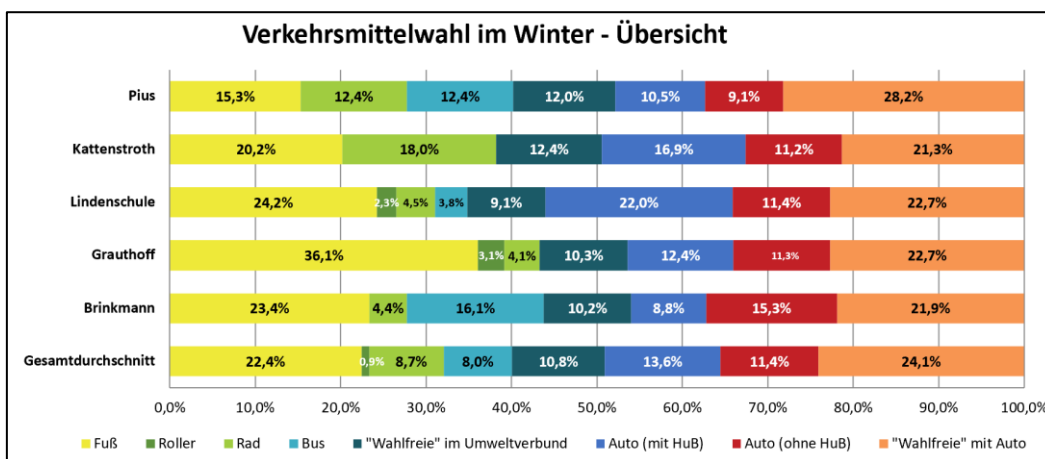


Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl im Winter - Übersicht (2019)

Zur besseren Veranschaulichung und Vergleichbarkeit werden die beiden Balkendiagramme aus dem Vorjahr sowie aus der aktuellen Befragung nachfolgend in einem Diagramm dargestellt.

²²³ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 14.

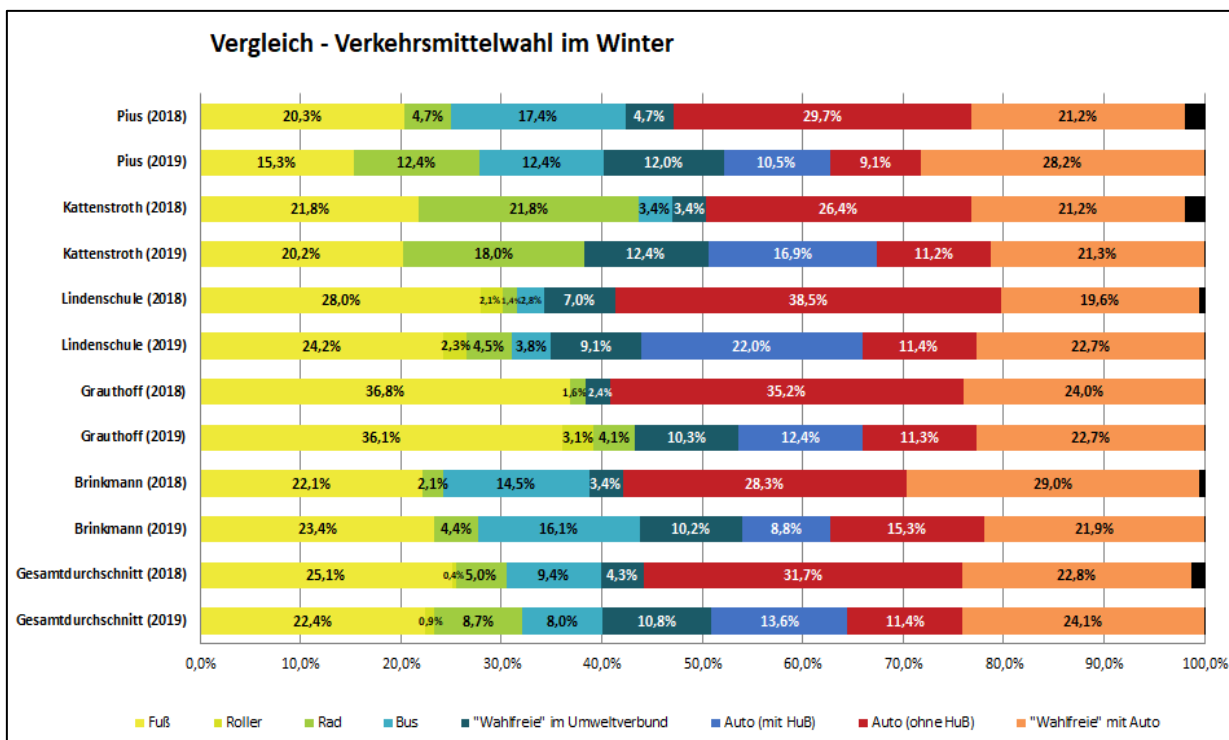


Abbildung 35: Vergleich - Verkehrsmittelwahl im Winter

c. Schulweggemeinschaften an den Pilotschulen

Die Schulweggemeinschaften an den verschiedenen Schulen fallen sehr unterschiedlich aus. An der Grauthoff-Elbracht-Schule in Schloß Holte-Stukenbrock gehen knapp zwei Drittel der Schülerinnen und Schüler mit anderen Kindern gemeinsam zur Schule. In Langenberg und Kattenstroth geht weniger als die Hälfte der Kinder in Gruppen zur Schule. Mit mehr als 50 % werden an der Brinkmannschule in Langenberg und an der Pius-Bonifatius-Schule in Wiedenbrück die Schulwege gemeinsam gemeistert.

Das größte Interesse an einer Schulweggemeinschaft wird mit rund 13 % an der Pius-Schule begründet. Es stellten 17,6 % der Interessierten eine Bedingung an eine Schulweggemeinschaft. Häufig wurde erwähnt, dass die Gruppe nicht zu groß sein sollte oder der Schulweg unter Aufsicht eines älteren Kindes bzw. eines Erwachsenen bewältigt werden soll. Auch die passende Uhrzeit und kein entstehender Umweg, wurden als Bedingungen von den interessierten Eltern gestellt.

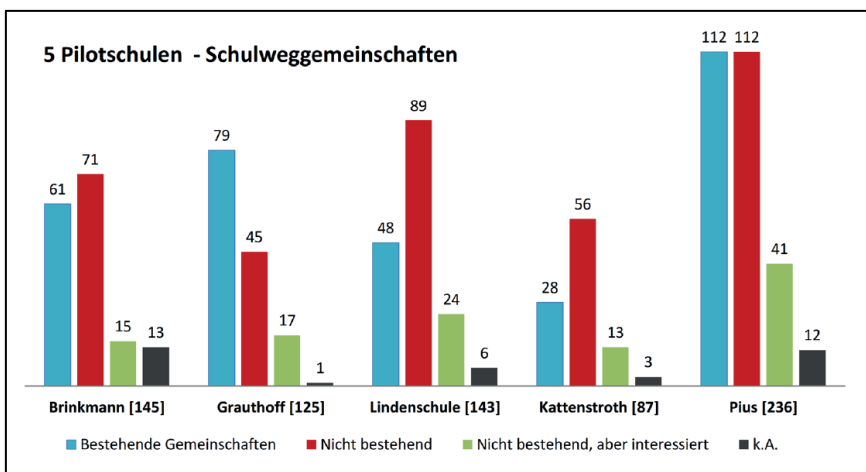


Abbildung 36: Schulweggemeinschaften der Pilot Schulen (2018)²²⁴

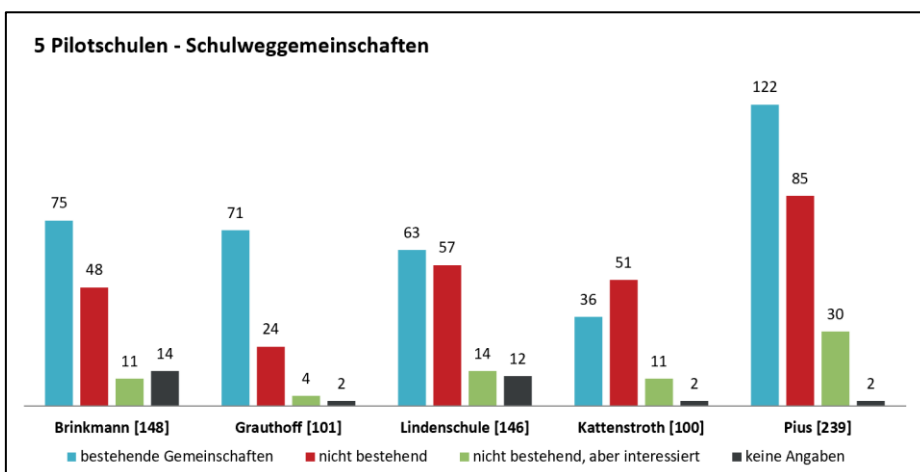


Abbildung 37: Schulweggemeinschaften der Pilot Schulen (2019)

d. Nutzung der Haltezonen

Von insgesamt 664 Rückläufen haben fast ein Drittel aller Eltern angegeben, dass sie die Elterntaxi-Haltezonen nutzen. Wie in der Abbildung zu erkennen haben dagegen ca. 64 % die Frage mit „nein“ beantwortet und nutzen demnach die HuB nicht. Die restlichen Fragebögen haben bei dieser Frage keine Angaben enthalten.

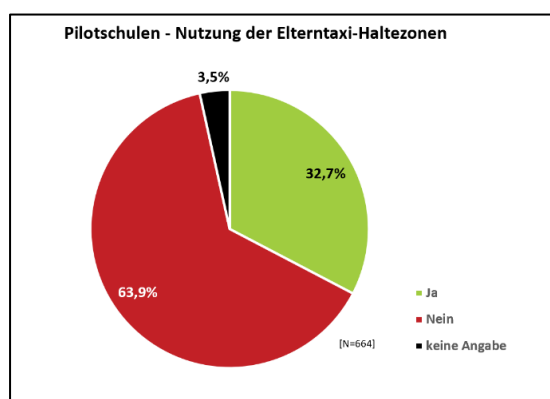


Abbildung 38: Pilot Schulen - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

²²⁴ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 15)

Zusätzlich wurde die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen nach dem Alter ausgewertet. Entgegen der Erwartungen sind bei diesen Ergebnissen keine erheblichen Differenzen festzustellen. Aufgrund dessen kann nicht festgestellt werden, dass Eltern von jüngeren Kindern mehr Angst haben wenn ihre Kinder den Schulweg alleine meistern. Denn, wie das nachstehende Diagramm zeigt, ist bei den zehnjährigen Schülerinnen und Schülern der prozentuale Anteil derer, die die Haltezonen nutzt geringer als bei den sechsjährigen. Es ist ebenfalls keine Struktur in den Ergebnissen der einzelnen Altersstufen zu erkennen. Die Nutzung der HuB liegt bei den unterschiedlichen Altersklassen zwischen 25,5 % und 35,6 %. Der Anteil, der die Zonen nicht nutzt, erstreckt sich von 60,8 % bis hin zu 71,4 %. Daraus folgt, dass das Alter bei der Nutzung der Haltezonen unerheblich ist.

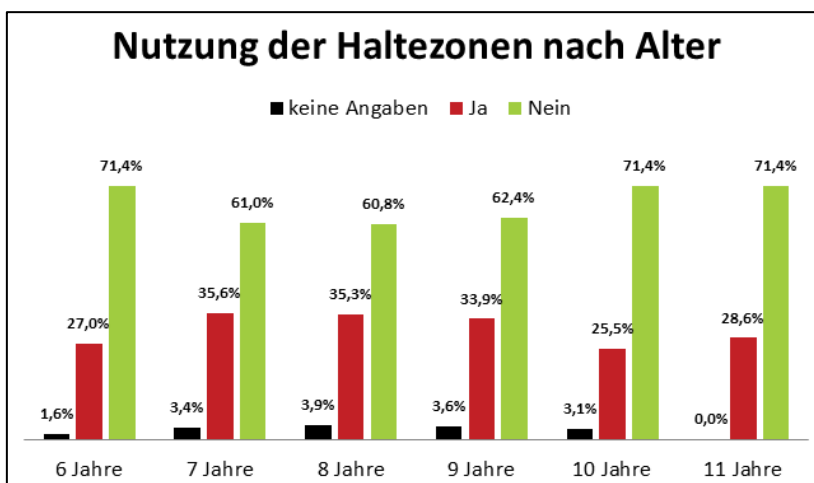


Abbildung 39: Pilotschulen - Nutzung der Haltezonen nach Alter

Im nächsten Schritt wurde abgefragt, welche Gründe es gibt. Die Personengruppe, die die Elterntaxi-Haltezonen nicht nutzen, sollten hierfür eine Begründung abgeben. Diese Begründung ist für die Projektgruppe wichtig, um auch die Beweggründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen herausfinden zu können. Mithilfe dieser Angaben können entsprechende Handlungsempfehlungen getroffen werden, um weitere Eltern von der Nutzung der Haltezonen zu überzeugen. Die Vielzahl der Antworten von den Befragten aller Pilotschulen wurde in Kategorien zusammengefasst, so dass eine Auswertung erfolgen konnte. Insgesamt wurden für diese Frage neun verschiedene Kategorien gebildet (siehe Anlage IX.2.). Der Großteil

der „Nichtnutzer“ gibt an, dass sie die Zonen nicht nutzen, da ihr Kind nicht mit dem Auto, sondern zu Fuß/ mit dem Bus/ Fahrrad/ Roller zur Schule kommt. Das sind von den 63,9 % rund 37 %. Ein Fünftel hat hierzu keine Angaben gemacht. Der restliche Anteil verteilt sich auf die anderen Kategorien.

Hierbei fällt auf, dass gegen die Nutzung der Haltezonen nur sprechen könnte, dass der Schulweg von der HuB zu gefährlich oder die Haltestelle an ungünstiger Stelle gelegen ist. Jedoch nennt nur ein kleiner Anteil von 1,42 % aller „Nichtnutzer“ als Begründung, dass die HuB zu gefährlich sind (siehe Abbildung 40). Dieser Prozentwert stellt damit kein relevantes Ergebnis dar. Diejenigen, die angegeben haben, dass die HuB an ungünstigen Stellen liegt, müssen dagegen an den jeweiligen Pilotschulen detailliert betrachtet werden, um dort eine genauere Aussage treffen zu können. Demnach wird dies bei der Auswertung der einzelnen Pilotschulen erfolgen.

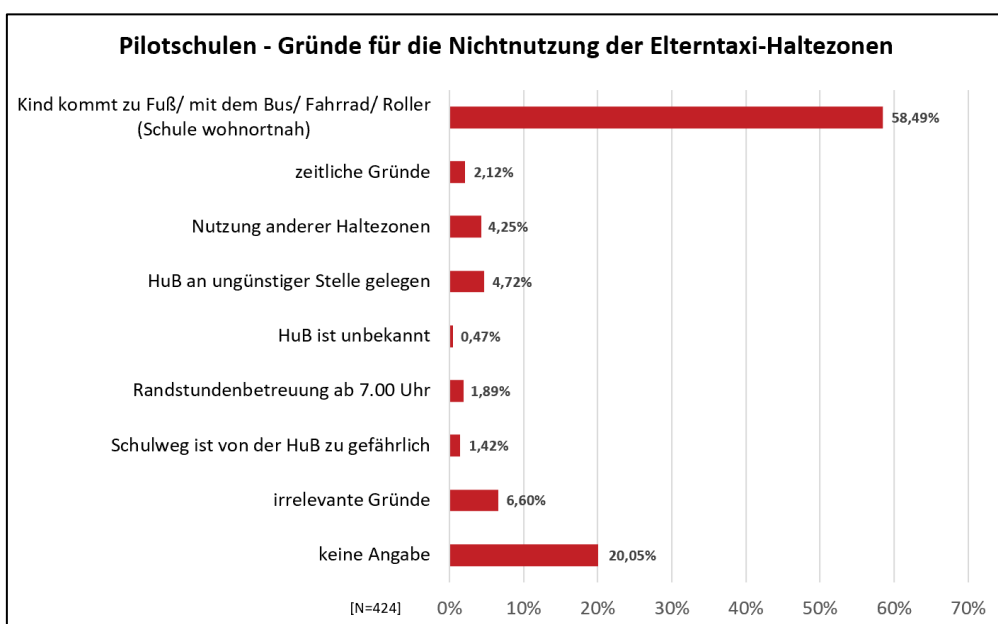


Abbildung 40: Pilotschulen - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Weiterhin wurde von den Eltern abgefragt aus welchen Gründen sie die Elterntaxi-Haltezonen nutzen. Die Auswertung hat ergeben, dass über 50 % der Eltern, die die HuB nutzen, als Grund hierfür angeben, dass sie diese Zonen als sinnvoll erachten (siehe Abbildung 41). Sofern die Eltern diesen Grund ausgewählt haben, sollten sie in einem weiteren Schritt eine Begründung hierzu abgeben. Diese Begründung wurde von der Projektgruppe kategorisiert. Hierbei wurden fünf Kategorien gebildet (siehe

Anhang IX.2.). Von 115 Eltern haben 48 Eltern und damit über 40 % angegeben, dass nur so der Verkehr vor den GS weniger wird und demnach der Schulweg für die Kinder sicherer wird. Weiterhin erachten 29 der Befragten (53,00 %) die HuB als sinnvoll, da dies die Selbstständigkeit der Kinder fördert. Zugleich lernen die Kinder so den sicheren Umgang im Straßenverkehr. Außerdem wird von 12,17 % der Eltern als Begründung angegeben, dass sie als sinnvoll erachten, dass die Kinder so auch vor der Schule schon frische Luft und Bewegung bekommen. Mit ähnlichen Prozentwerten wurde von den Eltern genannt, dass ihr Kind so in Gruppen zur Schule gehen kann und dass es auch Zeit erspart, da die HuB auf dem Arbeitsweg liegen oder näher an dem Zuhause, als der Standort der GS.

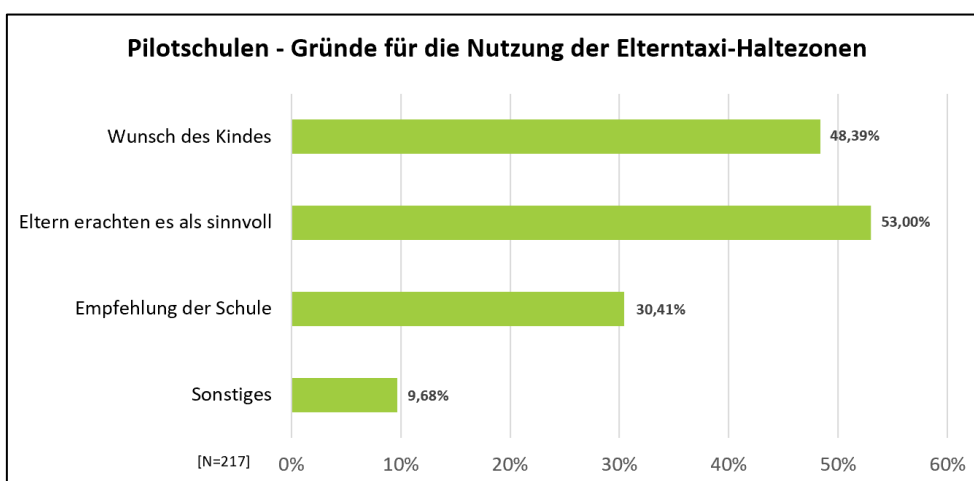


Abbildung 41: Pilotschulen - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

e. Verhaltensänderung

Mit der Frage sechs wurde von allen Beteiligten abgefragt, ob sich ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen geändert hat. Hierbei haben mehr als ein Viertel (27,56 %) der Befragten angegeben, dass sie ihr Verhalten geändert haben. Im Unterschied dazu hat ein Anteil von ca. 50 % die Aussage getroffen, dass ihr Verhalten gleich geblieben ist. 148 Eltern und damit rund 22 % haben zu dieser Frage keine Angabe gemacht, sodass diese in dieser Auswertung keine Berücksichtigung finden.

Zusätzlich sollten die Umfrageteilnehmer, die ihr Verhalten nicht geändert haben, eine kurze Begründung abgeben. Hierbei wurden von den befragten Eltern unterschiedliche Erklärungen dargelegt. Nach Durchblick der Antworten von den Eltern aller Pilotschulen wurden neun Kategorien gebildet. Im Anschluss daran wurden die Antworten den Kategorien zugeordnet, damit

eine prozentuale Auswertung erfolgen konnte. Diese Auswertung hat, wie in der nachfolgenden Abbildung zu sehen, ergeben, dass der größte Teil der „Nichtnutzer“ keine Angabe gemacht hat. Der zweitgrößte Teil von 34,53 % hat die Aussage getroffen, dass ihr Kind weiterhin zu Fuß bzw. mit den Bus bzw. Fahrrad bzw. Roller fährt. Demnach kamen die Kinder schon vorher nicht mit dem Auto und damit war keine Verhaltensänderung notwendig. Rund 10 % gaben an, dass sie ihr Kind schon vor der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen nicht direkt zur Schule gebracht haben. Danach folgte die Aussage, dass die Eltern ihr Verhalten nicht geändert haben, da diese die Elterntaxi-Haltezonen selten bzw. gar nicht nutzen. Weitere 4,5 % nannten den Grund, dass die Elterntaxi-Haltezonen schon bei Schulbeginn ihres Kindes vorhanden waren und damit die Situation ohne HuB nicht kennen. Ein Anteil von jeweils 1,2 % begründeten ihr Verhalten damit, dass der Schulweg von der HuB zu gefährlich ist bzw. aufgrund der Randstundenbetreuung ab 7.00 Uhr. Zudem wurden von den Befragten „sinnlose“ Gründe abgegeben. Diese werden als „sinnlos“ bezeichnet, da sie in keinem direkten Zusammenhang zu dem Verhalten stehen. Beispiele für diese Gründe werden in der Auswertung der einzelnen Pilotschulen genannt. Wenige Eltern haben damit argumentiert, dass Förderung der Selbstständigkeit der Kinder ihnen schon vorher wichtig war und deshalb ihr Verhalten nicht ändern mussten. Der geringste Prozentanteil von 0,3 % erklärt dies mit zeitlichen Gründen.

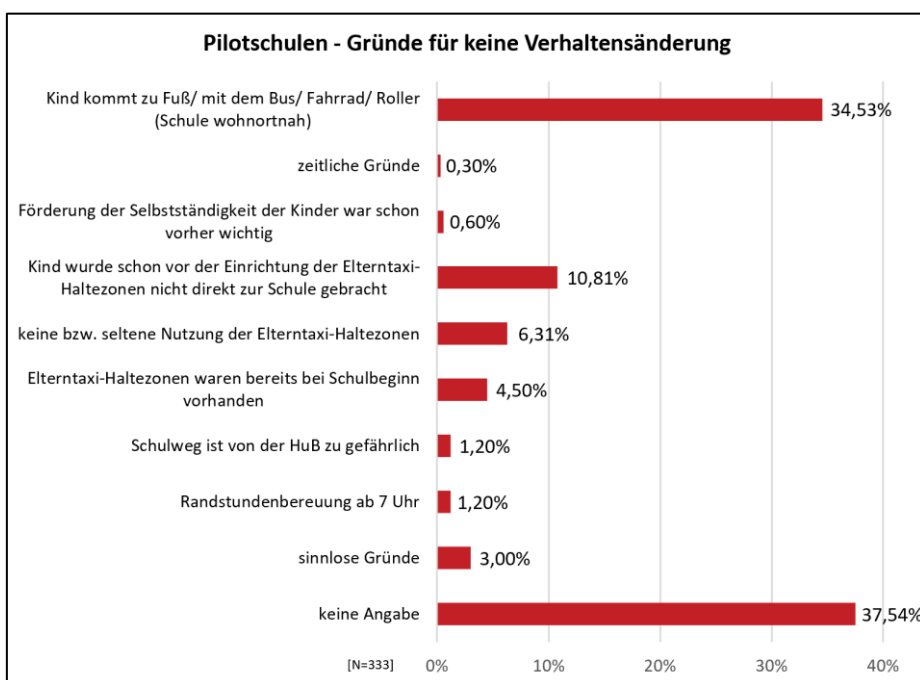


Abbildung 42: Pilotschulen - Gründe für keine Verhaltensänderung

f. Veränderungen seit der Einrichtung der HuB

Die neunte Frage des Fragebogens beinhaltet die Veränderungen, die seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen passiert sind. Bei dieser Frage waren fünf Antwortmöglichkeiten vorgegeben, die jeweils angekreuzt werden konnten. Bei dieser Frage ist zu berücksichtigen, dass Mehrfachnennungen möglich waren. Die Befragten hatten die Möglichkeit zusätzlich in einem freien Feld weitere Veränderungen einzutragen, die die Projektgruppe nicht in den vorgegebenen Antworten berücksichtigt hat. Für dieses Feld wurden, wie bei den anderen halboffenen Fragen, die Antworten der Eltern aller Pilotschulen durchgeschaut und daraus entsprechende Kategorien gebildet. Hierbei sind neun Kategorien entstanden. Im nächsten Schritt konnten die Veränderungen den Kategorien zugeordnet werden.

In der nachstehenden Grafik ist zu erkennen, dass der größte Anteil der Befragten (42,77 %) als Veränderung angegeben hat, dass seit der Einrichtungen der HuB ein geringeres Verkehrsaufkommen vor der Schule besteht. Auf fast ein Drittel der ausgefüllten Fragebögen wurde angekreuzt, dass es weniger gefährliche Situationen für die Kinder gibt. Im Unterschied dazu wurde die gegensätzliche Aussage nur von 2,11 % der Umfrageteilnehmer ausgewählt. Weiterhin nannten ein Fünftel der Eltern, dass ihre Kinder häufiger zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen und ein weiterer ähnlicher Anteil, dass ihr Kind die Umgebung sowie den Verkehr aktiver wahrnimmt. Eine geringer Prozentwert von ca. 2 % aller Eltern der Grundschüler empfindet, dass die Nutzung der Haltezonen einen höheren Aufwand darstellt. Außerdem wurden von ca. 10 % sonstige Veränderungen genannt. Diese Veränderungen werden in der Auswertung der einzelnen Pilotschulen näher erläutert. In dem Balkendiagramm hat die Projektgruppe für die Auswertung dieser Frage die Veränderungen in drei Farben unterteilt, um die jeweiligen Effekte bzw. Auswirkungen hervorzuheben. Dabei stellen die grün hinterlegten Balken die positiven Effekte seit der Einrichtung der HuB und die rot gefärbten Veränderungen im Gegensatz dazu die negativen Auswirkungen dar. Die sonstigen Veränderungen, die als Freitext genannt werden konnten, werden gelb markiert, da diese sowohl positive als auch negative Effekte beinhalten

können. In diesem Balkendiagramm ist deutlich zu erkennen, dass die positiven Effekte überwiegen.

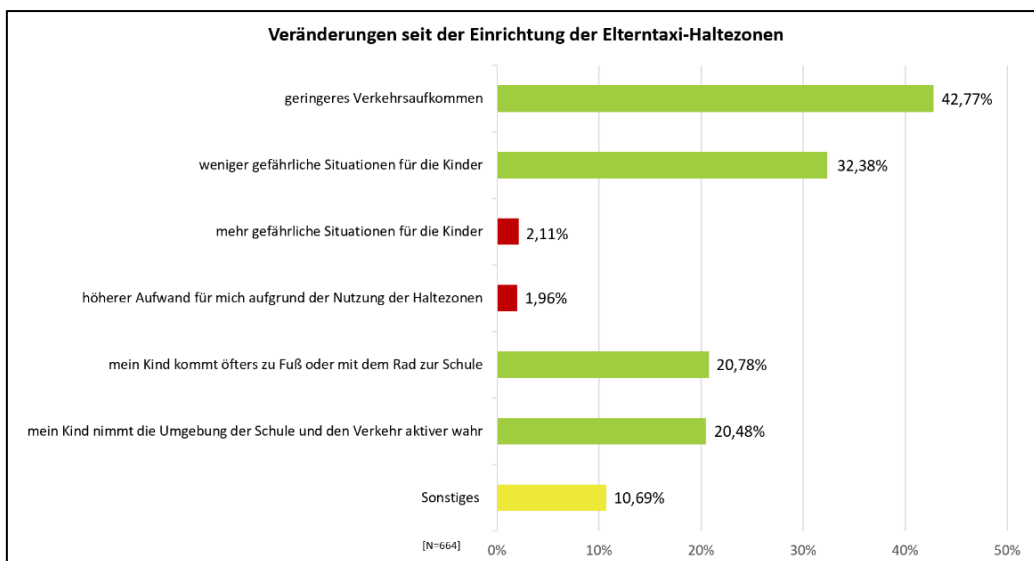


Abbildung 43: Pilotschulen - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen

g. Fazit

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen zu positiven Effekten in der Verkehrsmittelwahl geführt hat. Die hohen Rücklaufquoten lassen erkennen, dass viele Eltern der Pilotschulen etwas gegen das Verkehrschaos vor den GS unternehmen bzw. ihre Meinung zu dem Projekt äußern möchten. Somit soll ein sicherer sowie nachhaltiger Schulweg für die Kinder gewährleistet werden. Die Auswertung zeigt weiterhin, dass der Anteil der Befragten, die in der Regel mit dem Auto ohne Nutzung der HuB kommen, enorm gesunken ist. Auch der Anteil der Nutzer, die in der Regel mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zur Schule kommen ist in Summe sowohl im Sommer als auch im Winter erfreulicherweise angestiegen. Der Anstieg der Kinder, die mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln sowie der entsprechenden Rückgang der Kinder, die mit dem Auto direkt zur Schule gebracht werden, ist auch den Eltern nicht unbemerkt geblieben. Über 40 % der 664 Umfrageteilnehmer ist aufgefallen, dass das Verkehrsaufkommen vor den GS gesunken ist. Bei diesem Prozentwert ist zu berücksichtigen, dass einige Eltern die Situation vor der Schule nicht beurteilen konnten, da ihr Kind bzw. ihre Kinder selbstständig zur Schule gehen oder fahren und deshalb zu dieser Frage keine Aussage treffen konnten. Weiterhin wird die Verlagerung bei den Verkehrsmitteln auch dadurch

bestätigt, dass rund ein Fünftel der Umfrageteilnehmer angegeben haben, dass sie ihr Verhalten diesbezüglich geändert haben.

h. Kartografische Darstellung der Schulwegrouten

Beim Ausfüllen des Elternfragebogen wurden den Eltern die Möglichkeit gegeben, den Schulweg ihres Kindes in die beigefügte Karte einzuzeichnen und falls sie eine andere Haltemöglichkeit, als die Elterntaxi-Haltezonen, nutzen, diese kenntlich zu machen. Die Eltern haben zahlreiche Schulwege eingezeichnet und die Schulwege von insgesamt 303 Karten konnten ausgewertet werden. Bei einem gesamten Rücklauf von 664 Fragebögen, entspricht dies einer Ausfüllquote von 47,14 %. Aufgrund dieser hohen Quote können die Verkehrswege der Kinder nachvollzogen werden und ein verlässliches Bild von der Verkehrssituation vor Ort wird abgegeben.

Um eine Analyse der Schulwegverläufe vornehmen zu können, hat die Projektgruppe die Karten der einzelnen Schulen in DIN A0 ausgedruckt, Kreuze für die Standorte der Elterntaxi-Haltezone gemacht und per Hand die einzelnen Eintragungen der Eltern nachgezeichnet. Dabei wurden drei verschiedene Farben für die Verkehrsmittel benutzt: Blau für Rad und Roller, Grün für Fußgänger und Rot für Autos. Die Zuordnung des gewählten Verkehrsmittels fand durch Frage 3 des Fragebogens statt. Bei der Eintragung der Schulwege wurde sich auf den Sommer bezogen und bei Mehrfachnennungen von Verkehrsmitteln alle Nennungen in die Karte eingetragen. Teilweise wurden je nach Verkehrsart unterschiedliche Schulwege benutzt, dies wurde aber in der Regel von den Eltern kenntlich gemacht. Allerdings waren einige Fragebögen trotz Karteneintragung nicht nutzbar, da teilweise nur vereinzelte Kreuze in die Karte eingetragen wurde und nicht ersichtlich war, ob dies eine „geheime Haltezone“ oder der Wohnort ist und die Projektgruppe hätte sich einen Weg ausdenken müssen, da keine exakte Wegeeintragung vorgenommen wurde. Um die Gefahr einer falschen Eintragung zu beseitigen, wurden diese Fragebögen als unbrauchbar eingestuft und nicht berücksichtigt.

Durch Anfahren einer Elterntaxi-Haltezone nutzen die Kinder für einen Schulweg zwei verschiedene Verkehrsmittel (Auto und zu Fuß). Dies wurde ebenfalls durch die entsprechenden Farben berücksichtigt, so wurde bis zur

Elterntaxi-Haltezone den Weg in Rot eingezeichnet und nach der Haltezone mit Grün weiter gezeichnet.

Bei der Auswertung der Karten wurde darüber hinaus Frage 5 (Ob „geheime Haltezonen“ benutzt werden) einbezogen. Entweder wurde die genutzte „geheime Haltezone“ im Textfeld unter der Frage benannt oder direkt in die beigefügte Karte von den Eltern eingetragen. Die Kreuze wurden dann ebenfalls übernommen. Nachdem die Projektgruppe alle Linien und jede weitere eingetragene Haltezone in die ausgedruckten Karten eingezeichnet hatten, wurden diese digitalisiert. Dazu wurde eine Linie auf jeder benutzten Straße digital nachgezogen und die Dicke der Linie angepasst, je nachdem wie oft die Straße befahren wurde. Um eine gute Übersicht zu bieten, wurde bei der Digitalisierung die Verkehrsmittel „Rad/ Roller“ und „zu Fuß“ zu einem Verkehrsmittel zusammengefügt und es wurde wieder die Farbe Grün verwendet. In der zusammenfassenden kartografischen Darstellung sind drei Verkehrsstromkarten pro Schule entstanden, die es ermöglichen die Schulwege nachzuvollziehen und mögliche Veränderungen, seit Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen, zu erkennen.

Die Analyse der Verkehrsstromkarten wird in den nachfolgenden Auswertungen zu jeder einzelnen Pilotschule näher erläutert.

3. Auswertung der einzelnen Pilotschulen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Eltern-Fragebögen nach Schulen differenziert vorgestellt.

a. Grundschule Kattenstroth in Gütersloh

Zunächst hat sich die Projektgruppe mit der Auswertung der Fragebögen der GS Kattenstroth beschäftigt.

aa. Rücklaufquote

Die Teilnahme an der Elternbefragung ist im Vergleich zu der Befragung im Vorjahr um 6,72 Prozentpunkte auf 54,27 % gestiegen. Die Rücklaufquote an der GS Kattenstroth ist aufgrund der Steigerung sehr positiv zu beurteilen. Laut Aussage der Schulleitung ist der Migrationshintergrund an dieser GS höher als an den anderen Pilotschulen. Aufgrund dessen war im Vorfeld davon auszugehen, dass mögliche Sprachbarrieren beim Ausfüllen des

Fragebogens vorkommen oder diese sogar das Ausfüllen verhindern könnten. Dennoch wird dieses in Kattenstroth durch die positive und sogar gestiegene Rücklaufquote, welche sogar fast den Durchschnittswert von 55,47 % erreicht, widerlegt.

bb. Verkehrsmittelwahl

Im Folgenden wird die Wahl der Verkehrsmittel im Sommer und im Winter gegenübergestellt. Auch hier werden wieder die Werte aus dem Vorjahr mit den aktuellen Ergebnissen verglichen.

(1) Verkehrsmittelwahl im Sommer

Im Sommer bleibt die Verkehrsmittelwahl, wie in den untenstehenden Kreisdiagrammen ersichtlich, im Vergleich zur vorherigen Befragung relativ konstant. Lediglich die Fahrten mit dem Auto ohne Nutzung der HuB sind deutlich gesunken. Dieser Wert fällt um mehr als 10 Prozentpunkte auf 5,6 %. Dies kann auf die Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen zurückgeführt werden. Ein Anteil von 7,9 % der Kinder wird in der Regel mit dem Auto zu den HuB gebracht, um von da aus den Schulweg allein zu meistern. Des Weiteren ist der Prozentwert der „Wahlfreie“ mit Auto um 3 Prozentpunkte leicht angestiegen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass in dieser Kategorie alle Autofahrer inbegriffen sind. Damit das Verkehrsaufkommen vor der Schule annähernd ermittelt werden kann, wird diese Kategorie nochmals unterteilt. Von den 19,1 % nutzen 41,18 % der Eltern nur die Elterntaxi-Haltezonen sowie die Verkehrsmittel im Umweltverbund (Fuß, Roller, Rad, Bus). Ebenso nutzen 41,18 % von 19,1 % nicht die Elterntaxi-Haltezonen, da die Kinder direkt zur Schule oder zu einem anderen Ort gebracht werden. Die übrigen 17,64 % bringen ihre Kinder sowohl mit als auch ohne Nutzung der HuB zur Schule. Folglich kann festgehalten werden, dass 7,87 Prozentpunkte (41,18 % von 19,1 %) von den 22,7 % nicht direkt zur Schule fahren. Damit belastet fast die Hälfte der „Wahlfreien“ mit Auto das Verkehrsaufkommen vor der Schule nicht. Zudem ist zu erkennen, dass das Verkehrsaufkommen im Sommer ebenfalls etwas gesunken ist.

Die Berechnung, die im vorherigen Abschnitt erläutert wird, ergibt, dass der Verkehr vor der Schule im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 15 % (10,05 % + (-3,0 %) + 7,87 %) gesunken ist.

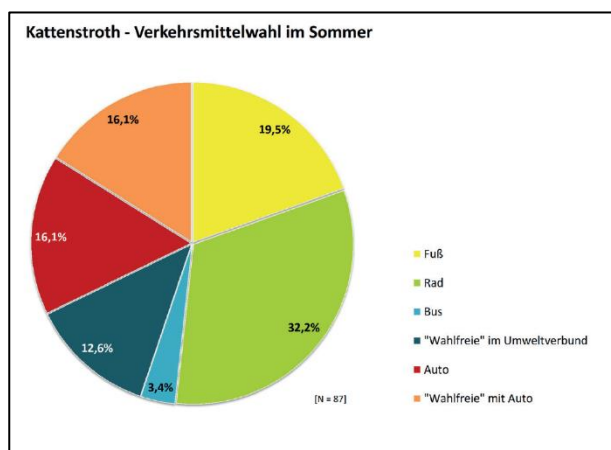


Abbildung 45: Kattenstroth - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2018)²²⁵

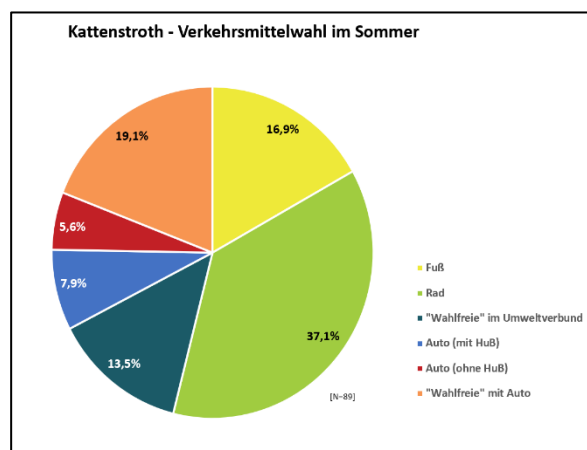


Abbildung 44: Kattenstroth - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2019)

(2) Verkehrsmittelwahl im Winter

In der kalten Jahreszeit bleibt der Gesamtanteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten im Vergleich zum Vorjahr konstant. Hier haben sich die einzelnen Verkehrsmittel lediglich anders verteilt. Die Fahrten mit dem Auto haben sich deutlich verringert. Der Anteil der Eltern, die die Haltezonen nicht nutzen ist von 26,4 % auf 11 % gesunken.

In Kattenstroth liegt der Anteil der „Wahlfreien“ mit Auto bei 21,3 %. Von diesen 21,3 % nutzen 31,58 % der Eltern nur die HuB sowie die umweltfreundlichen Verkehrsarten. Dagegen nutzen 42,11 % nicht die Elterntaxi-Haltezonen, da die Kinder direkt zur Schule gebracht werden. Die übrigen 26,31 % der Befragten bringen ihre Kinder sowohl mit als auch ohne Nutzung der HuB zur Schule. Daraus folgt, dass 6,73 Prozentpunkte (31,58 % von 21,3 %) von den 21,3 % nicht direkt zur Schule fahren. Damit belastet fast ein Drittel der „Wahlfreien“ mit Auto das Verkehrsaufkommen vor der Schule nicht.

Des Weiteren ist das Verkehrsaufkommen vor der Schule enorm gesunken. Die Berechnung ergibt, dass der Verkehr im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 21 % (15,2 % + (-0,6 %) + 6,73 %) gesunken ist.

²²⁵ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 31.

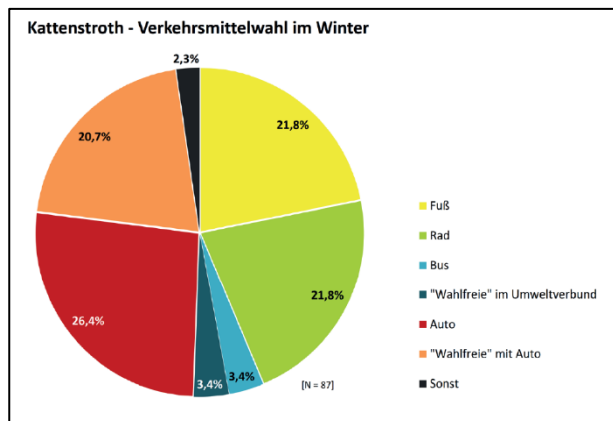


Abbildung 47: Kattenstroth – Verkehrsmittelwahl im Winter (2018)²²⁶

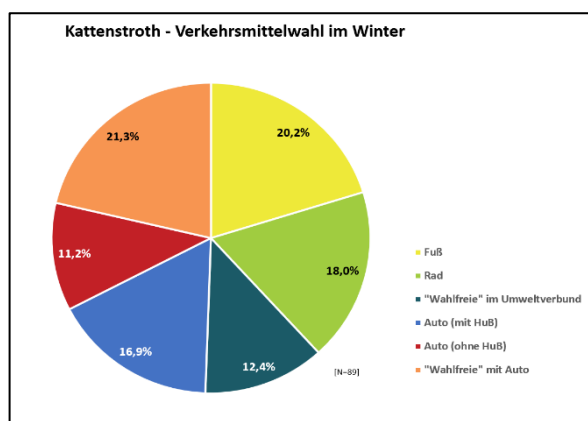


Abbildung 46: Kattenstroth – Verkehrsmittelwahl im Winter (2019)

cc. Nutzung der Haltezonen

Mit der vierten Frage des Fragebogens wurde unter anderem abgefragt, ob die Elterntaxi-Haltezonen von den Eltern der Schüler und Schülerinnen der GS Kattenstroth genutzt werden. Von 89 Rückmeldungen, haben fast 30 % angegeben, dass sie eine der drei HuB nutzen. In dem Kreisdiagramm ist weiterhin zu sehen, dass 65,2 %

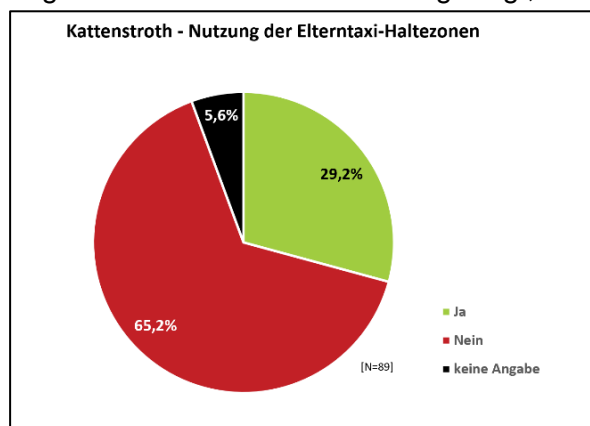


Abbildung 48: Kattenstroth - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

keine der Haltezonen nutzen. Im Vergleich zu den anderen Pilotschulen liegt diese Nutzung im guten Mittelfeld. Die Eltern, welche die HuB nicht nutzen, sollten in einem weiteren Schritt eine Begründung dazu abgeben.

Als positiv zu bewerten ist, dass die Hälfte der 65,2 % die Haltezonen nicht nutzen, da die Kinder zu Fuß/ mit dem Bus/ Fahrrad/ Roller zur Schule kommen. Jeweils 5 % der Befragten gaben an, dass die HuB an einer für sie ungünstigen Stelle gelegen sind bzw. der Schulweg von dort aus zu gefährlich sei. Weitere 4 Personen von den 58 „Nicht-Nutzern“ gaben einen irrelevanten Grund an. Unter der Kategorie der irrelevanten Gründe versteht die Projektgruppe die Gründe, die nicht direkt einen Beweggrund für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen darstellen. Hierunter wurde

²²⁶ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 30.

beispielsweise an der GS Kattenstroth als Grund für die Nicht-Nutzung angegeben, dass „es im Winter kalt ist“. Die restlichen Kategorien wurden von keinem der Befragten genannt.

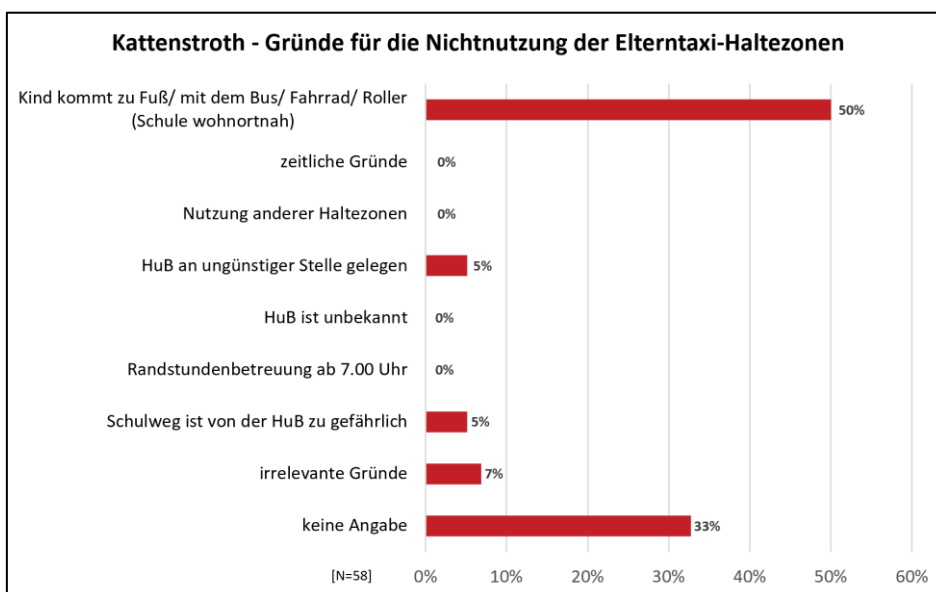


Abbildung 49: Kattenstroth - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Sofern, die Befragten angegeben haben, dass sie die HuB nutzen, sollten

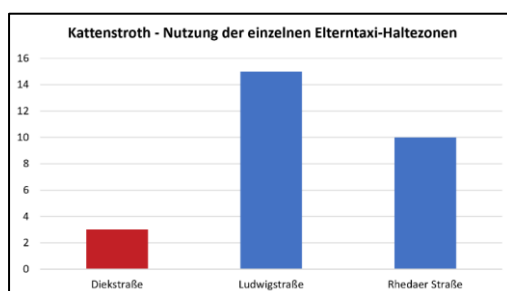


Abbildung 50: Kattenstroth - Nutzung der einzelnen Elterntaxi-Haltezonen

diese benennen, welche Zone bzw. Zonen sie nutzen. Die Haltezone „Ludwigstraße“ wird von den meisten Eltern genutzt. Danach folgt mit 10 Personen die Rhedaer Straße. Am wenigsten genutzt wird die Zone in der Diekstraße. Hier haben lediglich 3 Personen angegeben,

dass sie diese HuB nutzen. Daraus folgt, dass alle Elterntaxi-Haltezonen von den Eltern genutzt werden, jedoch die Diekstraße nur eine sehr geringe Auslastung hat.

Weiterhin haben die Eltern auch Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen genannt. In Kattenstroth lag der Wunsch der Kinder mit 61,54 % deutlich vorne. Zudem haben mit jeweils rund 46 % der Eltern angegeben, dass sie die Zone nutzen, da sie die HuB als sinnvoll erachten oder die Schule es empfiehlt. Als Begründung haben über die Hälfte der Eltern genannt, dass sie es als sinnvoll erachten, da nur so der Verkehr vor der Schule

abnimmt. Als weitere Begründung wurde die Zeitersparnis (16,67 %) sowie die Nutzung nur in Ausnahmefällen (8,33 %) genannt. Weiterhin haben 16,67 % keine Angabe zu dieser Frage gemacht. Ein Anteil von ca. 7 % hat einen freien Text hinzugefügt. Dieser Prozentwert teilt sich in zwei Kategorien auf. Zum einen wurde die Zeitersparnis genannt und zum anderen wurde erläutert, dass ihr Kind in Gruppen zur Schule gehen kann und damit der Weg zur Schule sicherer ist.

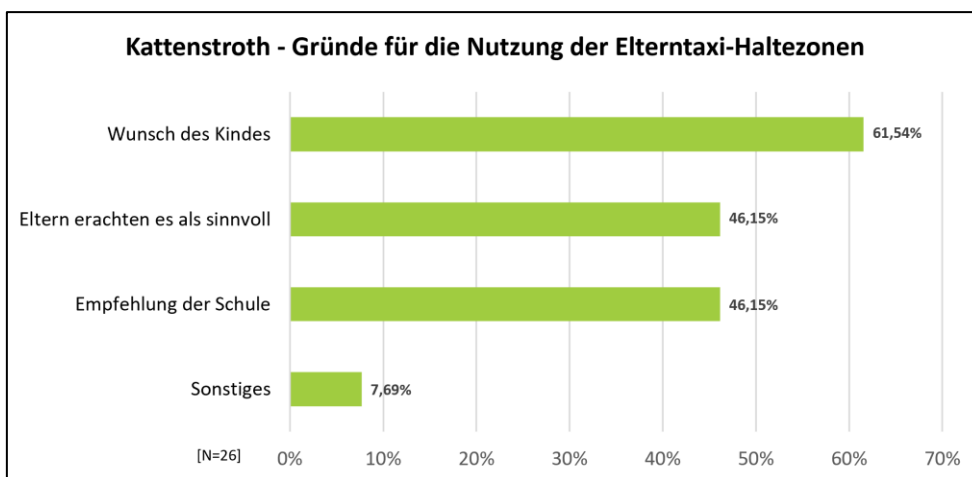


Abbildung 51: Kattenstroth - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

dd. Kartografische Darstellung der Schulwegrouten

Im Folgenden werden die Verkehrsstromkarten von den Verkehrsmitteln „Rad“ und „zu Fuß“ im Sommer sowie „Auto“ im Winter näher analysiert. Die Eltern aus Kattenstroth haben zahlreiche Schulwege eingezeichnet und die Schulwege von insgesamt 35 Karten konnten ausgewertet werden. Bei einem Rücklauf von 89 Fragebögen von der GS Kattenstroth, entspricht dies einer Ausfüllquote von 39,33 %.

(1) Verkehrsstromanalyse zu Fuß und Rad (Sommer)

Auch beim Vergleich der beiden Verkehrsstromkarten der GS Kattenstroth sind Veränderungen im Fußgängerverhalten sichtbar. Bei der alten Karte kamen die Schülerinnen und Schüler aus allen Richtungen zur Schule und es gab viele vereinzelte Wege, die von wenigen Schülerinnen und Schülern genutzt wurden. Hauptverkehrsströme waren, außer auf der Diekstraße (westlich der Schule) kaum erkennbar. Nach Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen hat sich die Situation verändert. Es sind nun drei Hauptverkehrsströme zu erkennen. An der Ludwigstraße (nördlich der Schule), an der Diekstraße

(westlich der Schule) und an Rhedaer Straße (südlich der Schule). Es fällt sofort auf, dass diese Verkehrsströme von den Elterntaxi-Haltezonen ausgehen und dies die Ursache für den erhöhten Fußgängerverkehr auf den Straßen ist. Dies zeigt, dass die Elterntaxi-Haltezonen genutzt werden und für eine Veränderung der Fußgängerverkehrsströme gesorgt haben.

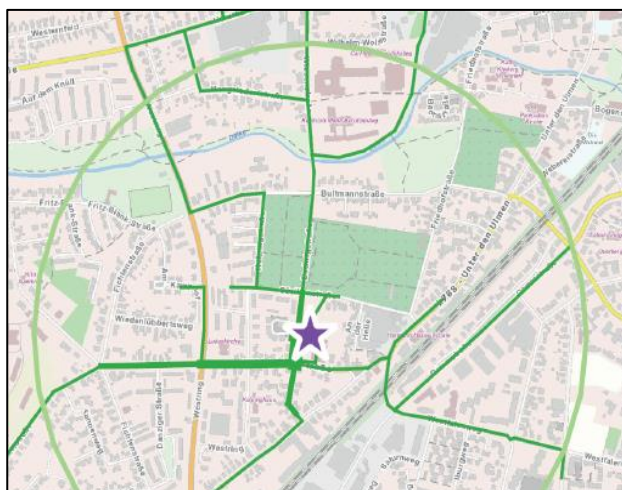


Abbildung 53: Kattenstroth - Verkehrsstromkarte Fuß im Sommer (2018)²²⁷



Abbildung 52: Kattenstroth - Verkehrsstromkarte Fuß/Rad im Sommer (2019)

(2) Verkehrsstromanalyse Auto (Winter)

Eine Analyse der Auto-Verkehrsstromkarten bestätigt die Ergebnisse aus der vorherigen Fußgänger-Analyse. Bei der Elterntaxi-Haltezone Diekstraße (Norden) endet die rote Linie bei der Haltezone. Somit verwenden die Eltern die Zone, setzen ihr Kind dort ab und fahren nicht mehr direkt vor die Schule. Dies hat zur Folge, dass der Autoverkehr vor der Schule stark abgenommen hat. Das gleiche Bild ergibt sich bei den Haltezonen Ludwigstraße (Osten) und Rhedaer Straße (Süden). Zwar können die beiden Haltezonen nicht alle Autofahrer abfangen, allerdings beenden sie viele Autofahrten, weil sie die letzte Station der Autofahrt sind. Nach der Zone, reduziert sich der Autoverkehr auf der nachfolgenden Straße, die zur Schule führt, stark und meist fahren nur noch einzelne Autos weiter zur Schule, aber der Großteil stoppt an den Haltezonen. Dadurch konnte der Verkehr vor der Schule stark reduziert werden und die Haltezonen werden angenommen.

²²⁷ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 67.

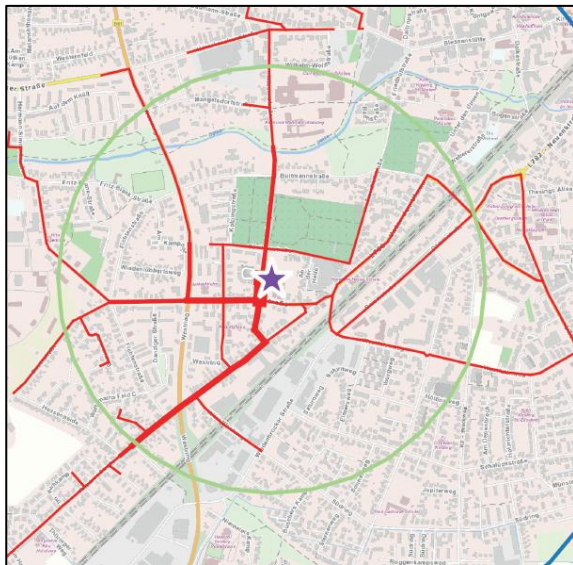


Abbildung 55: Kattenstroth - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2018)²²⁸

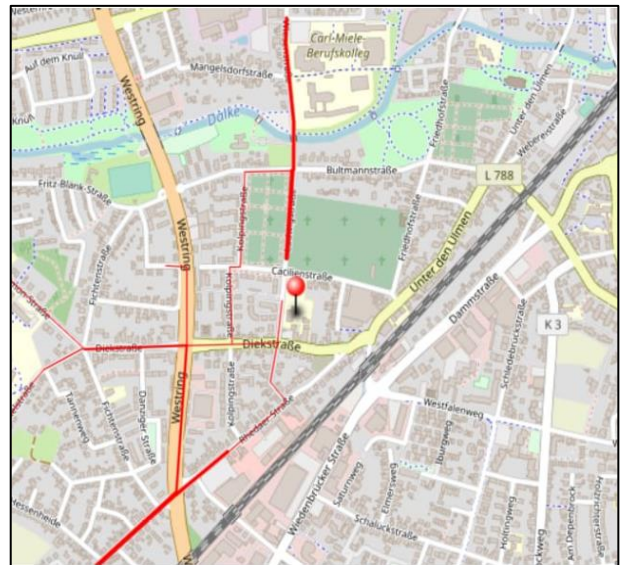


Abbildung 54: Kattenstroth - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2019)

ee. Verhaltensänderung

Mit der Frage sechs wurde die Frage gestellt, ob die Eltern ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen geändert haben. Von 89 Personen haben 21 Personen diese Frage bejaht. Dies bedeutet, dass fast jeder Vierte das Verhalten seit der Einrichtung verändert hat. Keine Verhaltensänderung gaben 45 Personen an. Die restlichen 23 Personen haben zu dieser Frage keine Angaben gemacht. Auch bei dieser Frage sollten die Befragten eine Begründung abgeben, sofern sie angegeben haben, dass sie ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen nicht geändert haben. Auch diese Antworten hat die Projektgruppe in neun Kategorien zusammengefasst. Von den 45 Personen, die ihr Verhalten nicht geändert haben, kommen ein Drittel wie zuvor zu Fuß/ mit dem Bus/ Fahrrad/ Roller zur Schule. Weitere 11 % von den 45 Personen haben ihr Kind schon vor der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen nicht direkt zur Schule gebracht und mussten somit ihr Verhalten nicht verändern. Jeweils 2 % nutzen die HuB selten oder gar nicht bzw. erachten den Schulweg von den Zonen als zu gefährlich. Die Elterntaxi-Haltezonen sind im letzten Jahr vor dem Schuljahr 2018/2019 eingeführt worden. Daher gaben 7 % der Befragten als Begründung an, dass die Elterntaxi-Haltezonen schon vor Schulbeginn ihres Kindes vorhanden

²²⁸ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 66.

waren, sodass sie die Situation ohne HuB nicht kennen und damit ihr Verhalten auch nicht ändern konnten. Auffällig war, dass 40 % keinen Grund dafür genannt haben, warum sie ihr Verhalten nicht geändert haben.

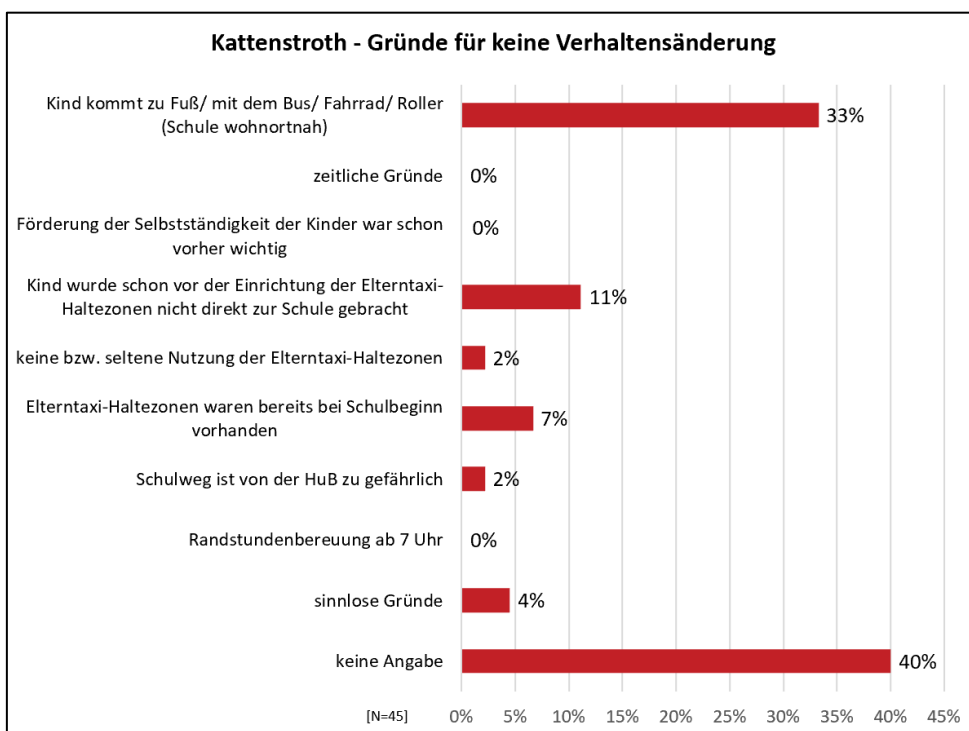


Abbildung 56: Kattenstroth - Gründe für keine Verhaltensänderung

ff. Veränderungen seit der Einrichtung der HuB

Mit der Frage neun des Fragebogens wurde die Veränderungen seit der Einrichtung der HuB abgefragt. Von 89 Personen waren 38 Personen der Meinung, dass sich das Verkehrsaufkommen vor der Schule verringert hat. Zudem haben rund ein Drittel der Eltern angegeben, dass sich weniger gefährliche Situationen für die Kinder ergeben. Hingegen hat keiner der Befragten angegeben, dass es mehr gefährliche Situationen gibt (siehe Abbildung 57). Lediglich 4,49 % haben der Aussage zugestimmt, dass sie einen höheren Aufwand aufgrund der Nutzung der Haltezonen haben. Jeder Fünfte gibt an, dass das Kind seit der Einrichtung häufiger zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommt. Ein Anteil von 8,99 % der Befragten ist der Meinung, dass die Kinder die Umgebung der Schule und den Verkehr aktiver wahrnehmen. Wie in der Grafik zur Befragung von der GS Kattenstroth zu sehen ist, überwiegen eindeutig die positiven Veränderungen seit der Einrichtung der HuB.

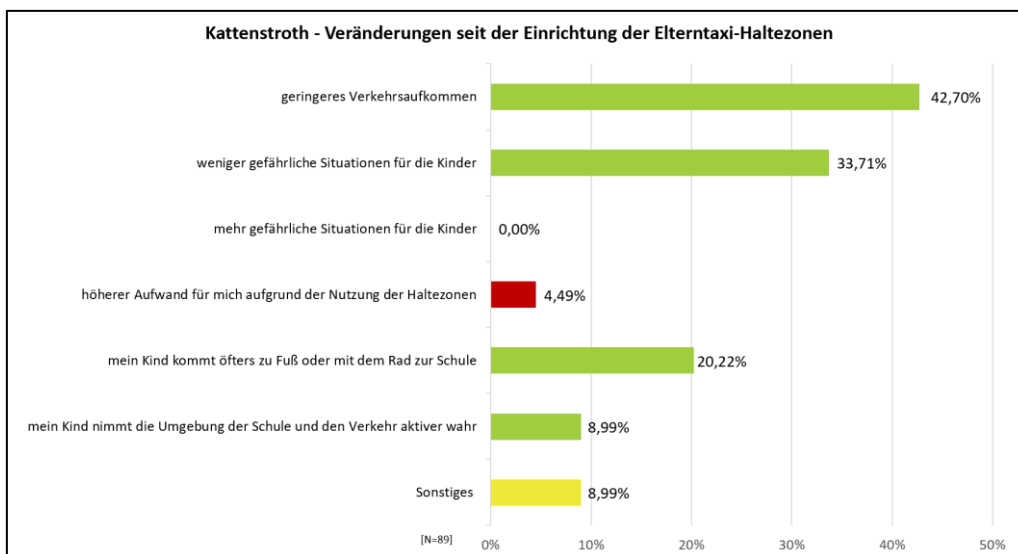


Abbildung 57: Kattenstroth - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen

gg. Fazit für die Grundschule Kattenstroth

Insgesamt kann für die GS Kattenstroth festgehalten werden, dass fast 30 % der Eltern, die Elterntaxi-Haltezonen nutzen. Damit liegt diese Schule nur knapp unter dem Durchschnitt.

Bei den genannten Gründen für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen ist besonders auffällig, dass fast 50 % der Eltern angegeben haben, dass sie die HuB aufgrund der Empfehlung der Schule nutzen. Damit ist dieser Prozentwert im Vergleich zu den anderen Pilotschulen deutlich am höchsten. Grund hierfür könnte sein, dass die Schulleitung und die Lehrerinnen und Lehrer der GS den Eltern die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen auf besonders guter Art und Weise empfohlen haben. Damit ist festzuhalten, dass auch das Engagement der Schule einen wichtigen Aspekt zum Erfolg des Projektes beiträgt. Zudem wurde mit dem gleichen Prozentwert angegeben, dass die Eltern es selbst als sinnvoll erachten. Zu vernachlässigen ist auch nicht, dass von mehr als 60 % der Eltern genannt worden ist, dass die Nutzung auf Wunsch der Kinder erfolgt.

Des Weiteren könnte darüber nachgedacht werden, ob die kaum bis gar nicht genutzte HuB an der Diekstraße erhalten bleiben sollte oder ob es eventuell Sinn ergibt, diese Haltezone an eine andere Stelle zu verlagern. In den Schulwegkarten des Fragebogens wurde für die GS Kattenstroth von keinem Elternteil eine „geheime“ Haltezone eingezeichnet, die sich als besser gelegene und somit eventuell häufiger genutzte Zone eignen würde.

Somit müsste zunächst umfänglich geprüft werden, an welche Stelle sich eine andere HuB anbieten würde.

b. Lindenschule in Halle (Westf.)

Im nächsten Abschnitt werden die Ergebnisse der Elternbefragung an der Lindenschule in Halle (Westf.) dargestellt.

aa. Rücklaufquote

Von den 245 Eltern der Schüler und Schülerinnen der Lindenschule, die einen Fragebogen erhalten haben, gaben 132 Eltern den Fragebogen ausgefüllt zurück. Somit beträgt die Rücklaufquote der Befragung per Fragebogen 53,88 %. Damit haben über die Hälfte der Befragten an der Umfrage teilgenommen. Dementsprechend ist die Rücklaufquote von 53,88 % positiv zu beurteilen. Zudem ist die Rücklaufquote im Vergleich zum Vorjahr von 53,00 % auf 53,88 % leicht angestiegen, sodass sogar eine minimale Steigerung der Beteiligung vorliegt.

bb. Verkehrsmittelwahl

Im Folgenden wird die Verkehrsmittelwahl sowohl im Sommer als auch im Winter gegenübergestellt. Die Projektgruppe hat auch bei dieser GS die Werte aus dem Vorjahr mit den aktuellen Ergebnisse verglichen.

(1) Verkehrsmittelwahl im Sommer

Die Auswertung hat ergeben, dass von 134 Personen 23 Personen zu Fuß zur Schule kommen. Dies ergibt einen prozentualen Anteil von 17,4 % der zurück erhaltenen Fragebögen. Wie in den nachfolgenden Kreisdiagrammen zu sehen, liegt dieser Prozentwert deutlich unter dem Wert aus der Befragung des Jahres 2018. Im Vorjahr gaben nämlich 28,9 % der Eltern an, dass ihr Kind in der Regel zu Fuß zur Schule kommt. Damit ergibt sich eine Differenz in Höhe von 11,5 Prozentpunkten. Im Gegenzug ist der Prozentwert der „Wahlfreie“ im Umweltverbund um fast 7 Prozentpunkte angestiegen. Somit wird der Rückgang der Fußgänger hierdurch ausgeglichen. Die Angabe Roller, Rad und Bus ist dagegen nahezu unverändert geblieben. Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel sind insgesamt von 59,8 % auf 57,5 % minimal gesunken und damit relativ konstant geblieben. Weitere 12,1 % geben an,

dass sie in der Regel die Elterntaxi-Haltezonen nutzen. Aus diesem Grund nutzen nur noch 7,6 % das Auto ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen. Damit ist der Anteil der Autofahrer, die nicht die Elterntaxi-Haltezonen nutzen, um 13,5 Prozentpunkte gesunken. Dies ist eine deutliche Reduzierung und dementsprechend sieht man hier die positive Entwicklung aufgrund der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen. Weiterhin ist der Prozentwert der „Wahlfreien“ mit Auto um 3,7 % leicht angestiegen. Von den 22,7 % nutzen über die Hälfte der Eltern (56,67 %) nur die Elterntaxi-Haltezonen sowie die Verkehrsmittel im Umweltverbund. Dagegen nutzen 30,00 % von 22,7 % nicht die Elterntaxi-Haltezonen, da die Kinder direkt zur Schule oder zu einem anderen Ort gebracht werden. Die übrigen 13,33 % bringen ihre Kinder sowohl mit als auch ohne Nutzung der HuB zur Schule. Folglich kann festgehalten werden, dass 12,86 Prozentpunkte (56,67 % von 22,7 %) von den 22,7 % und damit über die Hälfte ebenfalls nicht direkt zur Schule fahren und damit das Verkehrsaufkommen vor der Schule nicht belasten.

Die Reduzierung des Verkehrsaufkommens wird nach der zuvor beschriebenen Berechnung ermittelt. Demnach ist das Verkehrsaufkommen vor der Lindenschule im Sommer um insgesamt 22,66 % (13,50 % + (-3,70 %) + 12,86 %) gesunken.

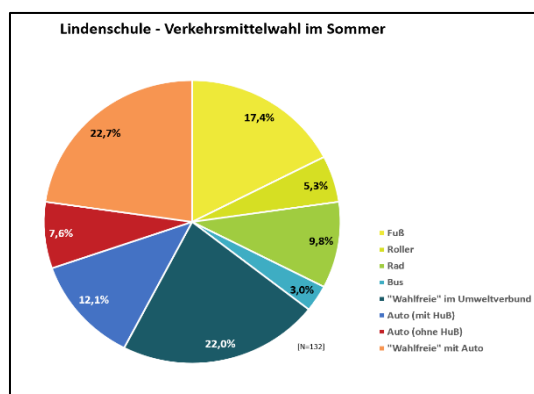
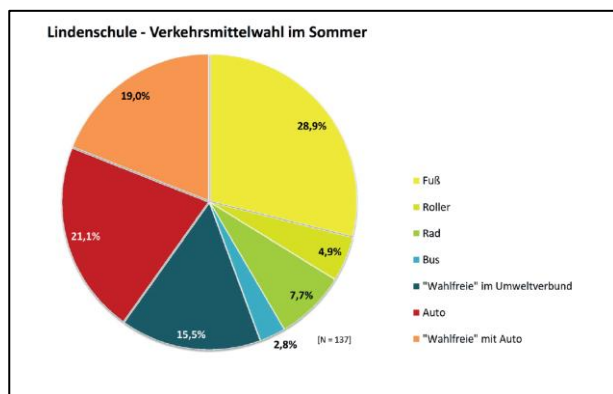


Abbildung 59: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2018)²²⁹ Abbildung 58: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2019)

(2) Verkehrsmittelwahl im Winter

Auch im Winter hat sich der Prozentwert der Kinder, die zu Fuß zur Schule kommen, verringert. Der Anteil der zu Fuß kommenden Kinder, beträgt im Jahr 2018 noch 28 % und im Jahr 2019 nur noch 24,2 %. Die Kategorien

²²⁹ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 37.

Roller, Rad, Bus und „Wahlfreie“ im Umweltverbund haben sich dagegen, wie in den Kreisdiagrammen erkennbar, jeweils leicht erhöht. Demzufolge sind die gesamten Verkehrsmittel im Umweltverbund von 41,3 % auf 43,9 % angestiegen und sind damit, wie auch im Sommer, relativ konstant geblieben.

Weiterhin ist der Anteil der Personen, die mit dem Auto zur Schule kommen, von 38,5 % auf 11,4 % deutlich gesunken. Hier ist eine sehr starke Veränderung ersichtlich, denn es liegt eine Differenz von 27,1 Prozentpunkten vor. Das sind über ein Viertel der Eltern, die an der Umfrage teilgenommen haben. Ein Anteil von 22 % fällt auf die Personen, die nun die Elterntaxi-Haltezonen nutzen. Das bedeutet, dass jedes fünfte Kind zu eine HuB gebracht wird. Der Prozentanteil der auf die „Wahlfreien“ mit Auto fällt ist leicht auf 22,7 % angestiegen. Diese Kategorie teilt sich nochmals in diejenigen Personen, die die Elterntaxi-Haltezonen nutzen und in diejenigen, die diese nicht benutzen. Von den 22,7 % nutzen die Hälfte (50 %) nur die Elterntaxi-Haltezonen und die Verkehrsmittel im Umweltverbund. Die restlichen 50 % teilen sich in die Personen, die die Haltezone nie nutzen (30 %) und in die Personen, die angegeben haben, dass sie ihr Kind mit Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen sowie ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen zur Schule bringen. Auch hier kann die Reduzierung des Verkehrsaufkommens rechnerisch ermittelt werden. Das Verkehrsaufkommen vor der Schule im Winter ist um insgesamt 35,37 % (27,10 % + (- 3,10 %) + 11,37 %) gesunken.

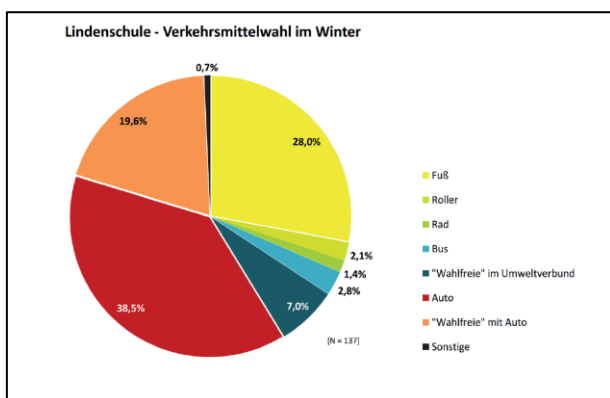


Abbildung 61: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2018)²³⁰

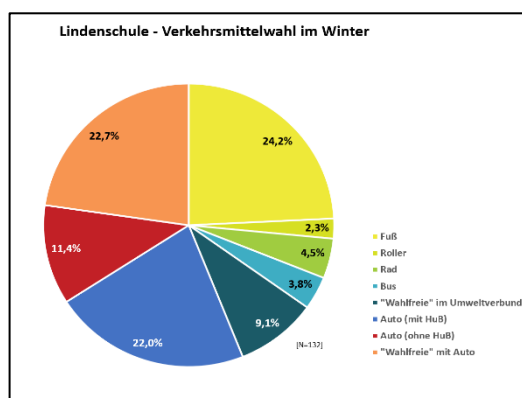


Abbildung 60: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2019)

²³⁰ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 37.

cc. Nutzung der Haltezonen

Von 132 zurück erhaltenen Fragebögen, haben 56 Personen angegeben, dass sie die Elterntaxi-Haltezonen nutzen. Das sind 42,4 % aller Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben. Damit hat die Lindenschule im Vergleich zu den anderen Pilot-schulen den höchsten prozentualen Wert erreicht. 73 Personen haben dagegen angegeben, dass sie die Elterntaxi-Haltezonen nicht nutzen. Dies entspricht einem Prozentanteil von 55,3 %. Die restlichen drei Personen haben zu dieser Frage keine An-

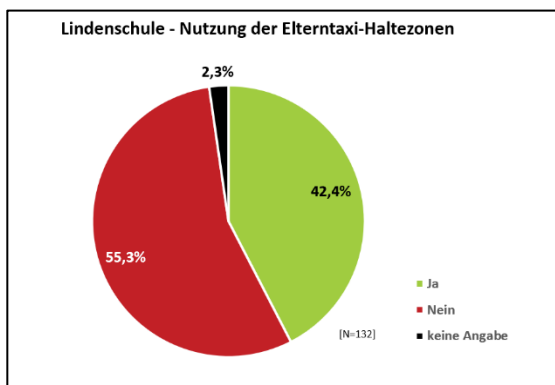


Abbildung 62: Lindenschule - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

gabe gemacht.

Von den 134 befragten Eltern, haben 73 Eltern angegeben, dass sie die Elterntaxi-Haltezonen nicht nutzen. Die Nichtnutzung begründen 43 Personen damit, dass ihr Kind zu Fuß, mit dem Bus, Fahrrad oder Roller zur Schule kommt. Dies entspricht einem prozentualen Wert von 59 %. Der zweitgrößte Anteil (22 %) hat zu dieser Frage keine Angabe gemacht. Vier Personen und damit 5 % der gesamten Befragten, die die Elterntaxi-Haltezonen nicht nutzen, haben angegeben, dass sie andere Haltezonen nutzen. Weiterhin wurde vereinzelt genannt, dass die Nichtnutzung aus zeitlichen Gründen und aufgrund der Randstundenbetreuung erfolgt. Lediglich 3 % der Befragten haben als Grund angegeben, dass die Elterntaxi-Haltezonen an ungünstige Stellen gelegen sind. Zudem nennen sechs Personen irrelevante Gründe, die nicht direkt einen Beweggrund für die Nichtnutzung der Elterntax-Haltezonen darstellen. Beispielweise wurde die Nichtnutzung damit begründet, dass sie die Elterntaxi-Haltezonen nicht benötigen, kein Bedarf besteht oder die Haltezonen zum Teil zum „Quatschen“ der Eltern benutzt werden. Die restlichen Kategorien hat kein Elternteil angekreuzt.

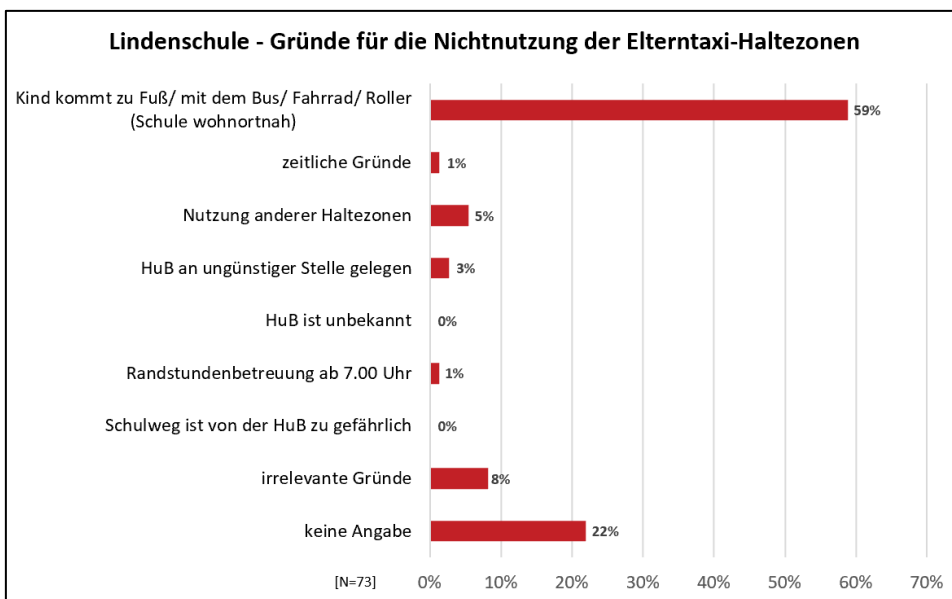


Abbildung 63: Lindenschule - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Von den Befragten, die angegeben haben, dass sie die Elterntaxi-Haltezonen nutzen, haben die meisten Personen (27 Personen) die Zone in der Mönchstraße ausgewählt. Danach folgt mit 24 Personen die Gartenstraße. Neun Eltern haben angegeben, dass sie die El-

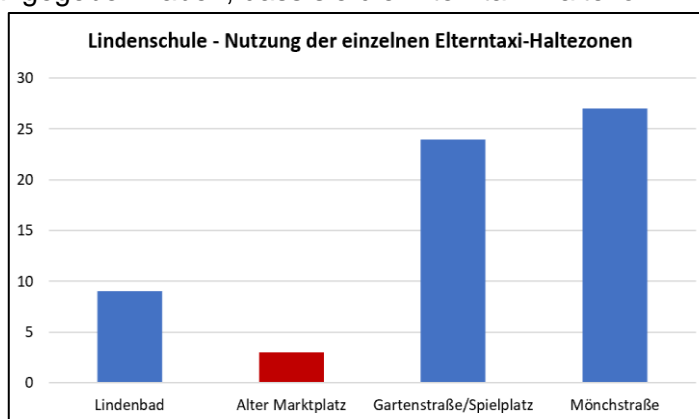


Abbildung 64: Lindenschule - Nutzung der einzelnen Elterntaxi-Haltezonen

terntaxi-Haltezone am Lindenbad nutzen. Die geringste Auslastung hat mit lediglich drei Personen die HuB am Alten Marktplatz. Damit kann festgestellt werden, dass alle Elterntaxi-Haltezonen von den Eltern genutzt werden.

Auch die Eltern der Lindenschule nannten Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen, indem sie die Gründe ankreuzten, denen sie zustimmten. Wie im nachfolgenden Balkendiagramm zu erkennen, gaben fast 60 % aller Nutzer an, dass sie die HuB als sinnvoll erachteten. Dieser Grund erreichte dabei den höchsten Prozentwert, auch vergleichsweise mit anderen Schulen. Es wurden alle Kategorien bei der Begründung, warum sie es als sinnvoll erachteten, genannt. Ein Drittel nannte dabei die Förderung der

Selbstständigkeit und damit das Erlernen des sicheren Umgangs im Straßenverkehr. Fast 30 % gaben an, dass es sinnvoll ist, da das Verkehrsaufkommen vor der Schule dadurch abnimmt. Zudem haben ca. 15 % die Bewegung und frische Luft als Begründung genannt. Die restlichen haben Antworten aus den Kategorien Zeitersparnis und dem Gang in der Gruppe gegeben. Keine Angaben machten weitere 15 % der Eltern. Ca. 57 % der Eltern stimmten der Aussage zu, dass sie die HuB auf Wunsch der Kinder nutzen. Ein Teil von 26,79 % gab an, dass sie die Zonen auf Empfehlung der Schule nutzen. Weitere 12,5 % haben sonstige Gründe in ihrem Fragebogen angegeben. Fast die Hälfte dieser sonstigen Gründe beinhaltet Beweggründe der Zeitersparnis. Einzelne Eltern gaben zudem an, dass die Kinder dadurch frische Luft und Bewegung bekommen bzw. die Förderung der Selbstständigkeit der Kinder und die Nutzung nur in Ausnahmefällen.

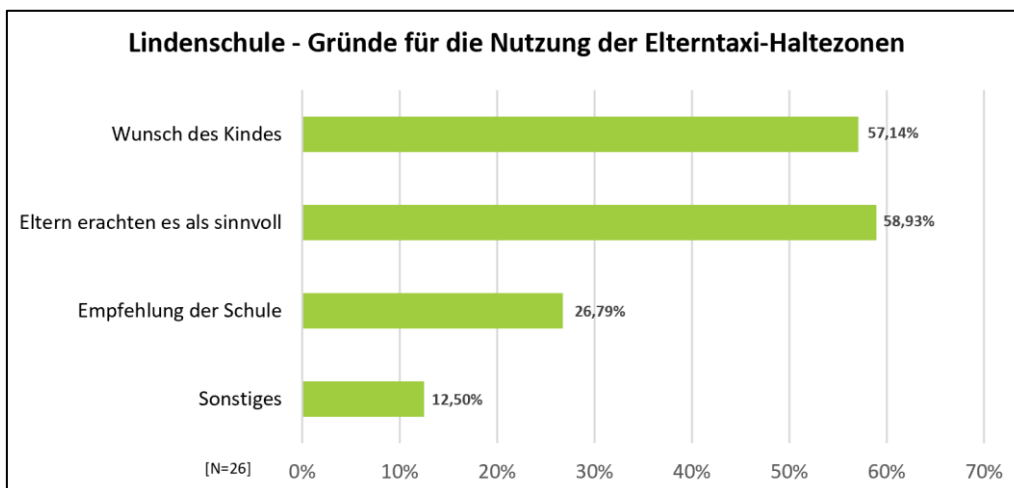


Abbildung 65: Lindenschule - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

dd. Kartografische Darstellung der Schulwegrouten und Nutzung anderer Haltezonen

In diesem Abschnitt folgt die Analyse der Verkehrsstromkarten von den Verkehrsmitteln „Rad“ und „zu Fuß“ im Sommer sowie „Auto“ im Winter. Des Weiteren wird die Nutzung weiterer Haltezonen erläutert. Die Eltern aus Halle (Westf.) haben zahlreiche Schulwege eingezeichnet und die Schulwege von insgesamt 58 Karten konnten ausgewertet werden. Bei einem Rücklauf von 132 Fragebögen von der Lindenschule, entspricht dies einer Ausfüllquote von 43,94 %.

(1) Verkehrsstromanalyse zu Fuß und Rad (Sommer)

Beim Vergleich der beiden Verkehrsstromkarten der Lindenschule in Halle sind signifikante Unterschiede in den Verkehrsströmen der Fußgänger sichtbar. Bei den alten Karten kamen die Schülerinnen und Schüler über viele verschiedene Wege zur Schule, kaum ein Weg blieb unbenutzt und es gab nur drei kleinere Hauptverkehrsströme. An der Bismarckstraße (nördlich der Schule), an der Mönchstraße (südlich der Schule) und an der Kaiserstraße (östlich der Schule). Nach Einrichtung der Elterntaxi-Haltezone hat sich dies geändert. Der Fußgängerverkehr an der Bismarckstraße und an der Mönchstraße hat sehr stark zugenommen und die anderen vereinzelt Wege haben im Gegenzug an Bedeutung verloren. Die Nutzung der Kaiserstraße hat ebenfalls leicht zugenommen. Der Großteil der Schülerinnen und Schüler geht nicht mehr vereinzelt Wege, sondern nutzt in der Regel eine der drei oben genannten Straßen. An den drei Straßen befinden sich Elterntaxi-Haltezonen. Dies würde für den Erfolg des Elterntaxi-Projektes sprechen und erklären warum, der Verkehr gerade an dieser Straße so stark zugenommen hat. Allerdings fällt auf, dass die Haltezone am Lindenbad im Nord-Westen nicht zu einer Zunahme des Fußgängerverkehrs geführt hat. Die Projektgruppe geht davon aus, dass diese Haltezone nicht oder kaum genutzt wird.

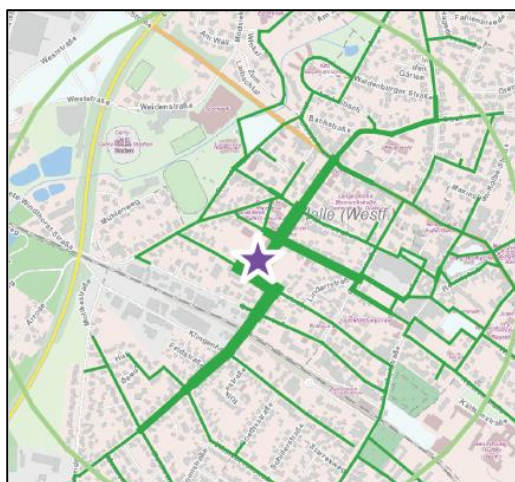


Abbildung 67: Lindenschule – Verkehrsstromkarte Fuß im Sommer (2018)²³¹

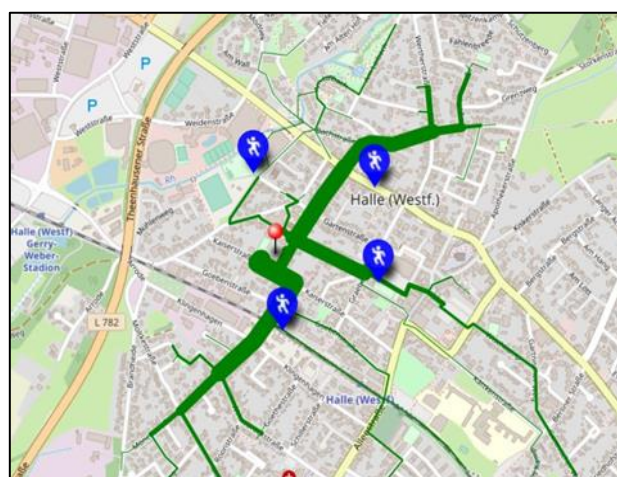


Abbildung 66: Lindenschule - Verkehrsstromkarte Fuß/Rad im Sommer (2019)

²³¹ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 74)

(2) Verkehrsstromanalyse Auto (Winter)

Ein Vergleich der beiden Auto-Verkehrsstromkarten bestätigt die Ergebnisse der Fußgänger-Verkehrsstromanalyse. Nach den Haltezonen, mit Ausnahme der Haltezone Lindenbad, nimmt der Autoverkehr stark ab. Es ist klar zu erkennen, dass die Haltezonen von den Autos angesteuert werden und die Schülerinnen und Schüler nicht mehr direkt vor die Schule gefahren werden. Einzelne Autos fahren zwar weiterhin an den Haltezonen vorbei und direkt zur Schule, aber die Karten zeigen eine deutliche Reduktion der Autofahrten bis vor die Schule. Die Haltezone Lindenbad allerdings wird schlecht genutzt. Es ist keine rote Linie zu finden, die zu den Haltezonen führt. Dabei muss bedacht werden, dass der Autoverkehr im Umfeld der Zone generell deutlich geringer ist, als bei den anderen Zonen und es dadurch weniger potenzielle Nutzer der Haltezone gibt. Es lässt sich darüber diskutieren, ob die Haltezone Lindenbad beibehalten werden sollte. Die Projektgruppe ist der Meinung, dass der Standort der Zonen trotzdem Sinn macht, da es einige Autofahrten gibt, die nahe der Haltemöglichkeit vorbei führen. Die Eltern könnten problemlos, statt direkt zur Schule zu fahren über einen kleinen Umweg die Haltezone ansteuern. Warum sie dies nicht tun, ist nicht ersichtlich. Die Möglichkeit besteht allerdings, weshalb die Haltezone Lindenbad beibehalten werden sollte. Insgesamt ist die Nutzung der Elterntaxi-Haltestellen bei der Lindenschule als sehr positiv zu bewerten.



Abbildung 69: Lindenschule - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2018)²³²

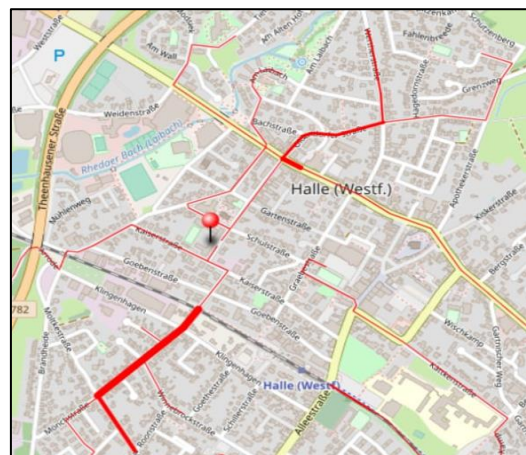


Abbildung 68: Lindenschule - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2019)

²³² Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 73)

(3) Nutzung anderer Haltezonen

Auch bei der Lindenschule in Halle befinden sich viele „geheime Haltezonen“ zwischen Schule und Elterntaxi-Haltezone. Wieder ist das ein Hinweis darauf, dass die Eltern den Weg zwischen Elterntaxi-Haltezone und Schule als zu weit empfinden, weil sie ihr Kind näher an die Schule bringen. Bei der Lindenschule betrachtet die Projektgruppe es ebenfalls als nicht sinnvoll die Haltezonen näher an die Schule zu verschieben, weil eine Verschiebung der Haltezonen zur Schule hin, den Verkehr in der unmittelbaren Umgebung der Schule erhöhen würde. Zusätzlich ist Ziel des Projektes die Kinder zum Laufen zu bringen und eine Entfernung von unter 800 m ist problemlos von einem Grundschulkind zu beschreiten. Eine Verschiebung der Zonen näher an die Schule, würden gegenläufig zu den Zielen des Projektes sein und ist deshalb nicht sinnvoll. Der Großteil der „geheimen Haltezonen“, wäre vermeidbar, wenn die Eltern stattdessen die Elterntaxi-Haltezone nutzen würden. Das dies nicht passiert liegt nicht an der Platzierung der Elterntaxi-Haltezonen, sondern an der Einstellung der Eltern.

Bei der Lindenschule ist außerdem zu beachten, dass es einige „geheime Haltezonen“ gibt, die weiter entfernt, als die Elterntaxi-Haltezonen, liegen. Vor allem die beiden Haltezonen im Westen sind auffallend. Fraglich ist, wie dies zu bewerten ist. Sollten weiter außerhalb zusätzliche Haltezonen errichtet werden? Die Projektgruppe hält dies nicht für sinnvoll, da diese vereinzelt „geheimen Haltezonen“ vermutlich auf verschiedene Hindernisse (z.B. Überquerung einer Hauptstraße, hier die Theenhausener Straße) auf dem Schulweg zurückzuführen ist. Das wird auch der Grund sein, warum die Eltern ihr Kind einige hundert Meter vor der Elterntaxi-Haltezone rauslassen und es nicht zur Haltezonen bringen. Eine Anpassung der Haltezonen aufgrund einzelner Eltern, die ihre Kinder die ersten Meter mit dem Auto bringen, da sich eine gefährliche Stelle auf dem Schulweg befindet, wird als nicht sinnvoll erachtet. Es handelt sich um Einzelfälle und eine weitere Einrichtung einer Zone ist nicht nötig.

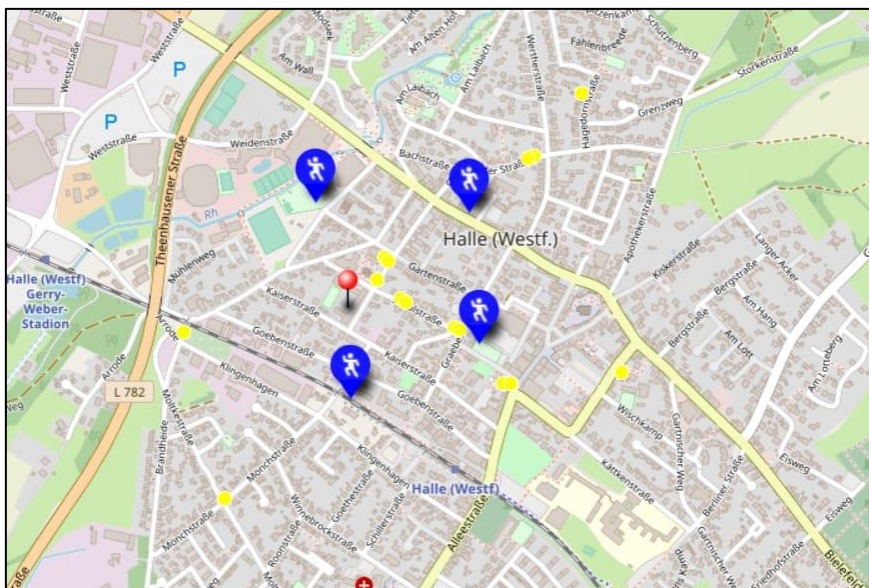


Abbildung 70: Lindenschule - "geheime Haltezone"

ee. Verhaltensänderung

Von 132 Personen haben 47 Personen die sechste Frage mit „ja“ und 55 Personen die Frage mit „nein“ beantwortet. Die restlichen 30 Personen haben zu dieser Frage keine Angabe gemacht. Damit haben über ein Drittel (35,60 %) der Befragten ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezone geändert.

Auch bei dieser Frage sollten die Befragten eine Begründung abgeben, sofern sie angegeben haben, dass sie ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezone nicht geändert haben. Hierbei haben 21 Personen keine Angabe gemacht, welches einen Anteil von 38 % ausmacht und damit, wie die Grafik erkennen lässt, den größten prozentualen Anteil an Gründen ergibt. Ein weiterer großer Anteil von 33 % hat angegeben, dass ihr Verhalten gleich geblieben ist, da ihr Kind wie zuvor zu Fuß, mit dem Bus, Fahrrad oder Roller zur Schule kommt. Außerdem haben 11 % der Eltern angegeben, dass sich ihr Verhalten nicht geändert hat, da sie die Elterntaxi-Haltezone nicht nutzen. 7 % gaben als Begründung an, dass sie ihr Kind auch vor der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezone nicht direkt zur Schule gebracht haben und deswegen ihr Verhalten nicht ändern mussten. Da die Errichtung der Elterntaxi-Haltezone im letzten Jahr vor der dem Schuljahr 2018/2019 eingeführt worden sind, nannten 5 % der Befragten als Begründung, dass die Elterntaxi-Haltezone schon vor Schulbeginn ihres Kindes vorhanden war,

sodass sie die Situation ohne Elterntaxi-Haltezonen nicht kennen und damit ihr Verhalten auch nicht ändern konnten. Zudem haben wenige Personen ihr Verhalten damit begründet, dass sie aufgrund der Randstundenbetreuung ihrer Kinder diese direkt um 7.00 Uhr zur Schule bringen, da zu diesem Zeitpunkt noch kein Verkehrschaos vor der Schule besteht. Weitere 2 % haben ihr Verhalten nicht geändert, da ihnen schon vorher die Selbstständigkeit ihrer Kinder wichtig war.

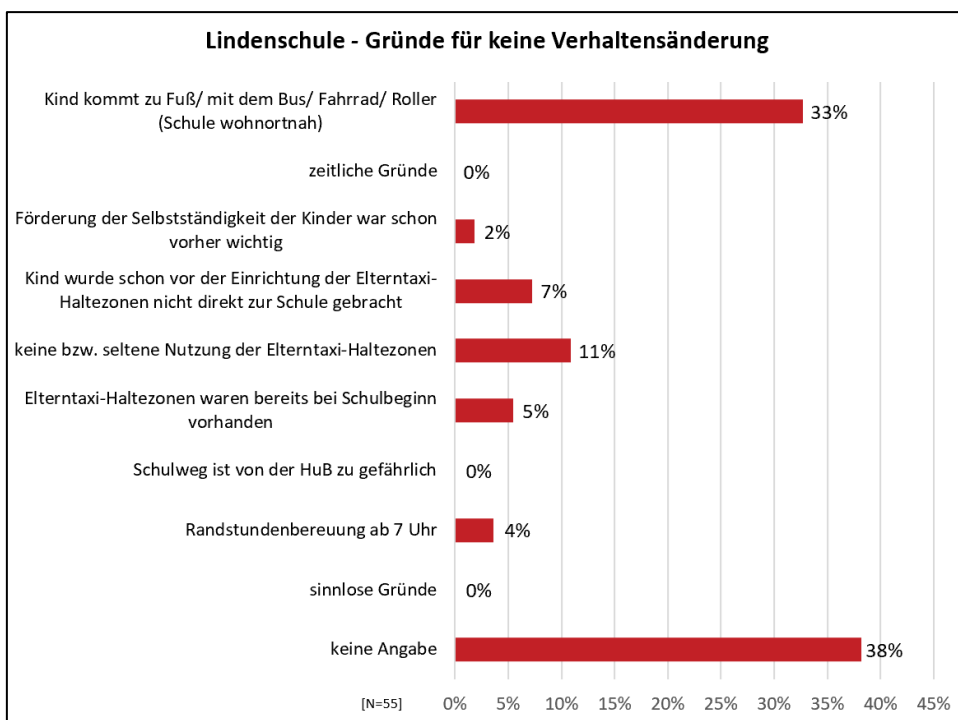


Abbildung 71: Lindenschule - Gründe für keine Verhaltensänderung

ff. Veränderungen seit der Einrichtung der HuB

Von 134 Personen gaben 66 Personen und damit fast die Hälfte der Rückmeldungen an, dass sich das Verkehrsaufkommen verringert hat. Weitere 37,12 % waren der Meinung, dass es weniger gefährliche Situation für die Kinder gibt. Im Gegensatz dazu waren vier Personen der Meinung, dass es mehr gefährliche Situationen für die Kinder gibt. Einen höheren Aufwand aufgrund der Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen sahen keine der 132 Befragten. Weiterhin gaben 30 Eltern an, dass ihr Kind öfters zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommt, das entspricht 22,73 %. 37 Personen nannten, dass ihr Kind die Umgebung er Schule und den Verkehr aktiver wahrnimmt. Außerdem führten rund 9 % der Befragten sonstige Gründe aus. Hiervon nannten wiederum fünf Personen, dass eine Beurteilung nicht möglich ist, da sie die Lage an der Schule nicht kennen, weil sie nicht vor Ort sind. Jeweils drei

Personen gaben an, dass ihr Kind nun mit anderen Kindern zur Schule gehen kann bzw. es keine Änderung gibt.

Wie man an der unten folgenden Grafik offensichtlich erkennen kann, überwiegen die positiven Effekte deutlich gegenüber den negativen Effekten.

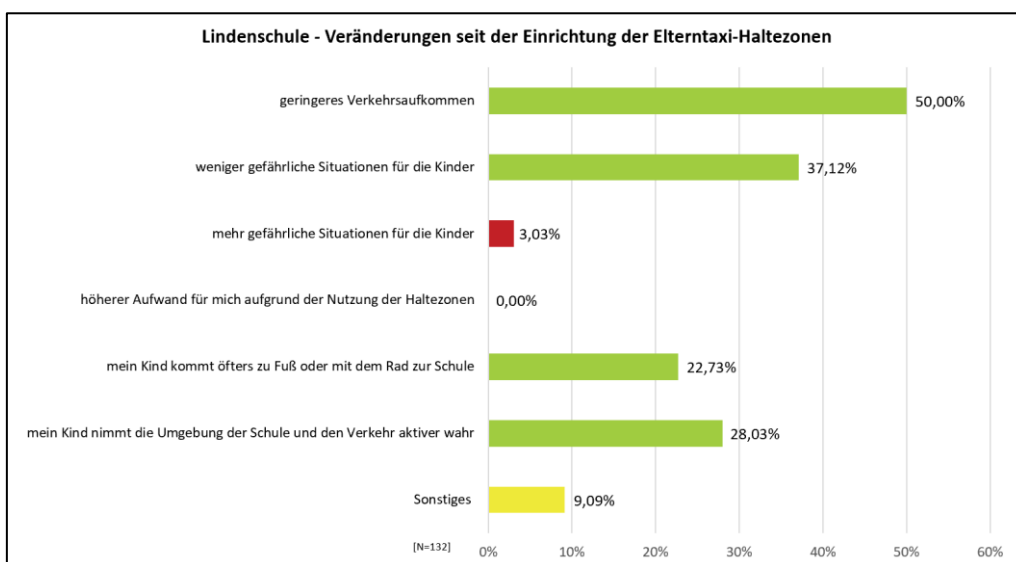


Abbildung 72: Lindenschule - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen

gg. Fazit für die Lindenschule

Abschließend kann festgestellt werden, dass die Elterntaxi-Haltezonen in Halle, im Vergleich zu den anderen Pilotschulen, von den Eltern mit dem höchsten Prozentwert benutzt werden. Dieses Resultat geben ebenfalls die Auswertungen zu der Wahl der Verkehrsmittel im Sommer und im Winter wieder. Denn auch dort wird deutlich die höchste prozentuale Anzahl in der Kategorie Auto mit Nutzung der HuB erreicht. Auch den Eltern ist dieses nicht unbemerkt geblieben, sodass die Hälfte der Umfrageteilnehmer angegeben haben, dass sich das Verkehrsaufkommen verringert hat. Zudem wird überdurchschnittlich genannt, dass es weniger gefährliche Situationen für die Kinder gibt. Diese Veränderungen lassen sich mit der offenbaren Verlagerung in der Wahl der Verkehrsmittel erklären.

Besonders positiv ist bei dieser Schule aufgefallen, dass bei der Begründung für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen mit einem Prozentwert von fast 60 % angegeben worden ist, dass die Eltern die Zonen selbst als sinnvoll erachten. Das ist im Vergleich zu den anderen Schulen der höchste Prozentwert. Die Einstellung der Eltern ist für die Wirksamkeit des Projektes sehr wichtig. Dies erklärt die überdurchschnittlich guten Ergebnisse der

Auswertung. Aufgrund der geringen Nutzung der Haltezone „Alter Markplatz“ muss geschaut werden, ob diese weiterhin als Elterntaxi-Haltezone angeboten werden soll oder ob eventuell ein anderer Standort gewählt werden sollte, um eventuell eine noch höhere Quote der Nutzung erreichen zu können. Dafür könnte man die Eltern erneut nach einer für sie günstigeren Haltemöglichkeit befragen.

c. Brinkmannschule in Langenberg

Es folgt die Auswertung der Fragebögen von der Brinkmannschule in Langenberg.

aa. Rücklaufquote

Die Rücklaufquote an der Brinkmannschule beträgt 57,56 %. Damit fällt die Beteiligung der Eltern im Vergleich zum Vorjahr (65,00 %) etwas geringer aus. Dennoch liegt die Rücklaufquote im Vergleich zu den anderen Pilot-schulen knapp über dem Durchschnitt von 55,47 %.

bb. Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl im Sommer und im Winter wird im Folgenden gegenübergestellt. Die Projektgruppe hat hier ebenfalls die Vorjahresergebnisse mit den aktuellen Werten verglichen.

(1) Verkehrsmittelwahl im Sommer

Von 137 zurück erhaltenen Fragebögen haben 25 Eltern angegeben, dass ihre Kinder im Sommer in der Regel zu Fuß zur Schule kommen. Dies macht einen prozentualen Anteil von 18,2 % der Befragten aus. Dieser Wert ist im Vergleich zum Vorjahr um 4,7 Prozentpunkte gesunken. Im Unterschied dazu haben die Radfahrer im Vergleich zu 2018 um fast 4 Prozentpunkte zugenommen, sodass davon auszugehen ist, dass sich die Fußgänger auf den Radverkehr verlagert haben. Die Kinder, die in der Regel mit dem Bus zur Schule kommen, machen einen Gesamtanteil von 15,3 % aus und sind somit minimal angestiegen. Die restlichen Kategorien haben sich dagegen stark verändert. Die „Wahlfreien“ im Umweltverbund sind um fast 10 % auf 21,2 % angestiegen. Demzufolge kommen nun rund drei Viertel der Kinder ohne Auto im Sommer zur Schule. Das sind 10,1 Prozentpunkte mehr als

noch im Jahr 2018. Die Elterntaxi-Haltezonen werden in der Regel von 4,4 % der Eltern genutzt. Auch die Kinder, die mit dem Auto ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen zur Schule gefahren werden, sind in Langenberg seit der Einrichtung der HuB um 5 Prozentpunkte gesunken. Damit beträgt die Anzahl der Autofahrer ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen 5,1 %. Auch der Anteil der „Wahlfreien“ mit Auto ist um 8,3 Prozentpunkte auf 15,3 % gefallen. Hierbei ist jedoch zusätzlich zu berücksichtigen, dass in dieser Kategorie die Eltern teilweise auch die Elterntaxi-Haltezonen nutzen. Von den 15,3 % nutzen 28,57 % der Kinder nur die Elterntaxi-Haltezonen sowie die Verkehrsmittel im Umweltverbund. Dagegen nutzen 47,62 % von 15,3 % nicht die Elterntaxi-Haltezonen, da die Kinder direkt zur Schule oder zu einem anderen Ort gebracht werden. Die restlichen 26,81 % benutzen beide Varianten. Mit den Auswertungen aus den Jahren 2018 und 2019 kann die Reduzierung des Verkehrsaufkommens ermittelt werden. Hierzu werden, wie bei den vorherigen GS beschrieben, die Differenzen der Kategorien „Auto (ohne HuB)“ und „Wahlfreie mit Auto“ zusammengerechnet. Zusätzlich wird zu dieser Summe der Anteil der Personen, die nur die Elterntaxi-Haltezonen sowie die Verkehrsmittel im Umweltverband nutzen aus den „Wahlfreien“ mit Auto hinzugeaddiert. Folglich ergibt sich das Verkehrsaufkommen vor der Schule im Sommer um insgesamt 18,67 % (6 % + 8,3 % + 4,37 %) gesunken.

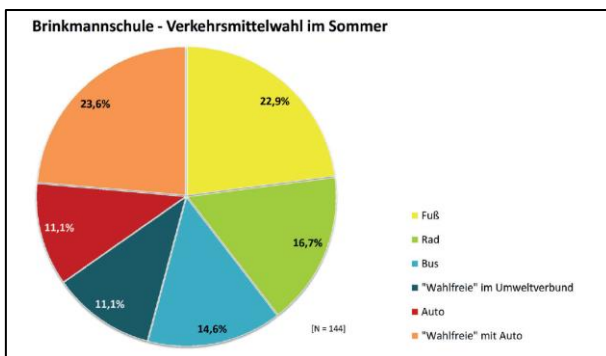


Abbildung 74: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2018)²³³

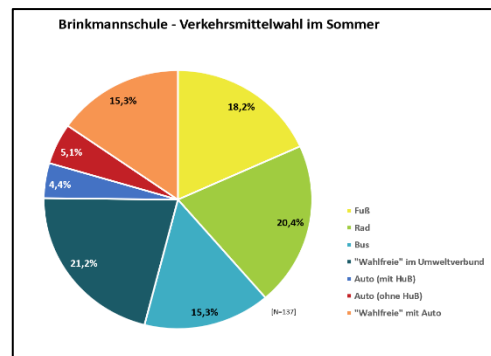


Abbildung 73: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2019)

(2) Verkehrsmittelwahl im Winter

Die Anzahl der Fußgänger im Winter hat sich, wie die Kreisdiagramme erkennen lassen, leicht erhöht und ist auf 23,4 % angestiegen. Ebenfalls ist zu

²³³ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 17.

erkennen, dass die Anzahl der Kinder, die mit dem Rad und dem Bus zur Schule kommen, leicht angestiegen ist. Die Anzahl der „Wahlfreien“ im Umweltverbund hat sich wie auch im Sommer erhöht, sodass diese von 3,5 % auf 10,2 % angestiegen sind. Es lässt sich feststellen, dass insgesamt 54,1 % der Kinder nicht mit dem Auto gebracht werden. Hiermit liegt im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von 11,7 Prozentpunkten vor. Der Prozentanteil an Kinder, die mit dem Auto, ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen, gebracht werden, beträgt 15,3 %. Dieser Wert ist damit um 13,2 Prozentpunkte gesunken und stellt damit ein erfreuliches Ergebnis dar. 8,8 % der Befragten haben angegeben, dass sie im Winter in der Regel die Elterntaxi-Haltezonen nutzen. Weitere 21,9 % haben in ihrem Fragebogen angekreuzt, dass ihre Kinder wahlweise mit dem Auto oder anderen Verkehrsmittel zur Schule kommen. Auch hierbei ist zu berücksichtigen, dass in dieser Kategorie alle Autofahrer und Nutzer der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zugehören. Daher muss diese Kategorie nochmals unterteilt werden, in diejenigen die ausschließlich die HuB sowie die umweltfreundlichen Verkehrsmittel nutzen und in diejenigen, die die Elterntaxi-Haltezonen nicht nutzen. Von den 21,9 % nutzen 36,67 % der Kinder nur die Elterntaxi-Haltezonen sowie die Verkehrsmittel im Umweltverbund. Dagegen nutzen 43,33 % von 21,9 % nicht die Elterntaxi-Haltezonen, da die Kinder direkt zur Schule oder zu einem anderen Ort gebracht werden. Der restliche Anteil von 20 % benutzt beide Varianten.

Mit den vorhandenen Werten aus den beiden Umfragen kann festgestellt werden in welcher Höhe das Verkehrsaufkommen gesunken ist. Hierzu werden die Rückgänge der Nutzung des Autos ohne Nutzung der HuB sowie der Rückgang der „Wahlfreien“ mit Auto zusammengerechnet. Außerdem wird der Anteil der Personen, die nur die Halte- und Bringzonen sowie die Verkehrsmittel im Umweltverbund nutzen, aus den „Wahlfreien“ mit Auto hinzugerechnet. Die Summe dieser Werte ergibt den Rückgang des Verkehrsaufkommens im Winter. Der Rückgang im Winter beträgt damit 28,53 % (13,2 % + 7,3 % + 8,03 %).

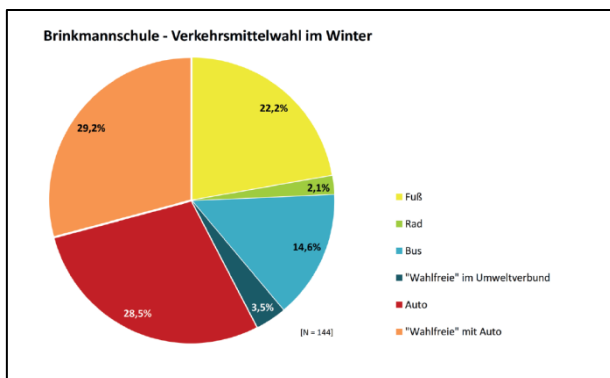


Abbildung 76: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2018)²³⁴

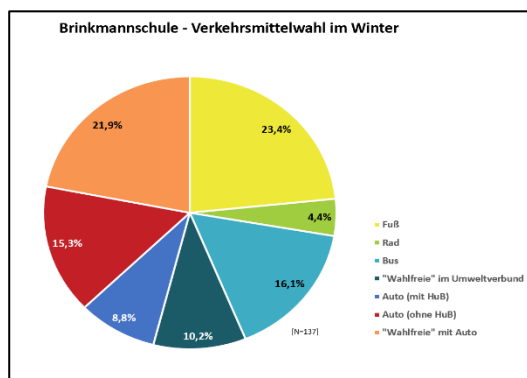


Abbildung 75: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2019)

cc. Nutzung der Haltezonen

Im nächsten Schritt gilt es herauszufinden, mit welchem Anteil die Elterntaxi-Haltezonen genutzt werden. Dieses wurde mit der vierten Frage des Fragebogens abgefragt. Von 137 Personen haben 30 Personen angegeben, dass sie die Elterntaxi-Haltezonen nutzen. Dies ergibt einen prozentualen Anteil von 21,9

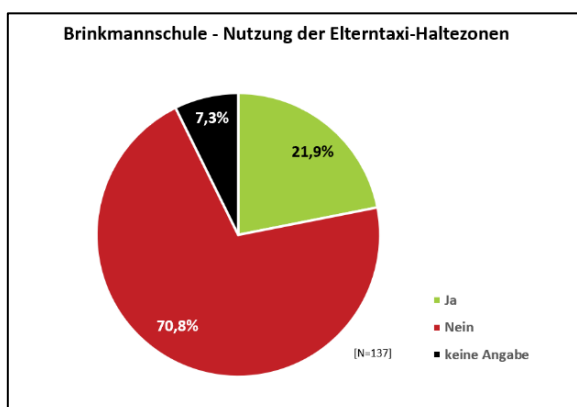


Abbildung 77: Brinkmannschule - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

%. Wie in der Grafik zu erkennen haben weitere 70,8 % und damit 97 Personen angegeben, dass sie die Elterntaxi-Haltezonen nicht nutzen. Die restlichen 7,3 % haben zu dieser Frage keine Angabe gemacht. Von 137 Eltern haben 97 Eltern angegeben, dass sie die Elterntaxi-Haltezonen nicht nutzen. Der größte Anteil mit 54 % begründet diese Nichtnutzung, wie bei den anderen Schulen, damit, dass ihr Kind zu Fuß, mit dem Bus, Fahrrad oder Roller zur Schule kommt. Der zweitgrößte Anteil mit 21 % hat zu dieser Frage keine Angabe gemacht. Vier Personen und damit 4 % aller Befragten, die die Elterntaxi-Haltezonen nicht nutzen, haben angegeben, dass sie andere Haltezonen nutzen. Weiterhin haben 6 % der Befragte angegeben, dass die HuB an ungünstiger Stelle gelegen sind. Zudem begründen 5 % die Nichtnutzung mit zeitlichen Gründen und weitere 4 % geben an, dass ihr Kind die Randstundenbetreuung besucht, die bereits um 7.00 Uhr beginnt. Für eine Person

²³⁴ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 18.

sind die Elterntaxi-Haltezonen unbekannt. Auch in dieser Schule wurden von fünf Personen irrelevante Gründe abgegeben. Beispielsweise wurde die Nichtnutzung damit begründet, dass sie gerade frisch zugezogen sind, der Weg weit zur Schule ist oder ein schwerbehindertes Kind in der Familie ist.

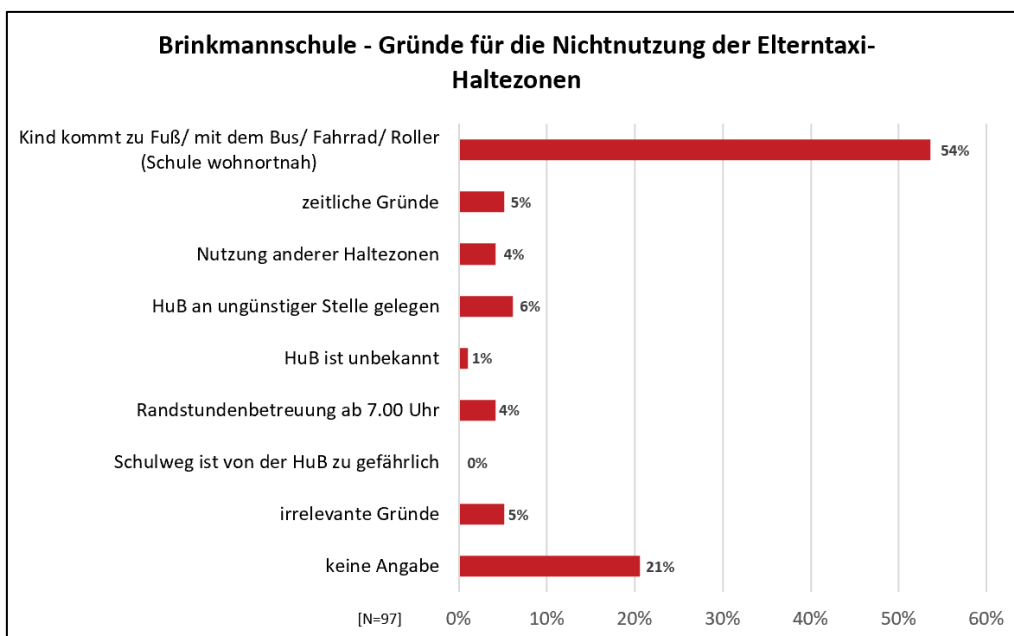
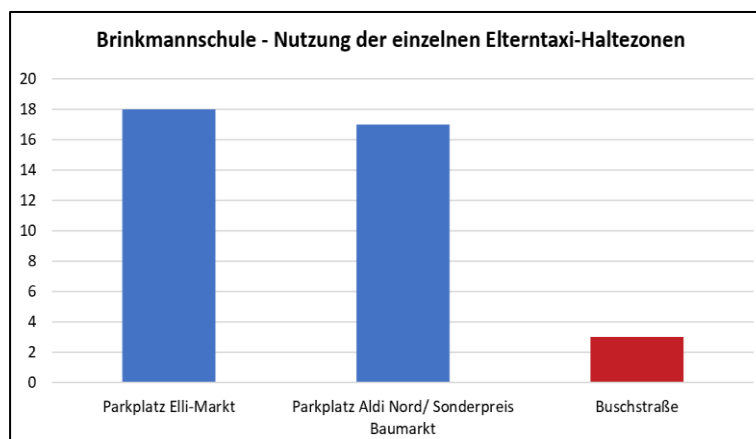


Abbildung 78: Brinkmannschule - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Weiterhin soll mit der Auswertung ermittelt werden, welche Elterntaxi-Haltezonen mit welcher Auslastung genutzt werden. Dabei besteht zwischen dem Park-



platz Elli-Markt und dem Parkplatz Aldi Nord/ Sonderpreis Baumarkt kein großer Unterschied. Die HuB auf dem Parkplatz Elli-Markt wird von 18 Personen genutzt und die Zone auf dem Parkplatz Aldi Nord/ Sonderpreis Baumarkt wird von einer Person weniger, also 17 Personen, genutzt. Hingegen gaben nur drei

Personen an, dass sie die Elterntaxi-Haltezone an der Buschstraße nutzen (siehe Abbildung 79).

Die Nutzung der HuB erfolgt laut Aussage der Eltern mit 50 % der Nutzern aufgrund dessen, dass sie es selbst als sinnvoll erachten. Dies begründet ein Drittel der Eltern damit, dass die Kinder mit Nutzung der HuB frische Luft und Bewegung bereits vor der Schule bekommen. Ein weiterer Anteil von einem Drittel erklärt die Nutzung damit, dass so das Verkehrsaufkommen vor der Schule reduziert wird. Die restlichen Eltern beantworten diese Fragen mit Antworten aus den Kategorien der Förderung der Selbstständigkeit der Kinder sowie dass ihr Kind mit mehreren Kindern zur Schule gehen kann. Außerdem geben über 40 % der Eltern an, dass die Nutzung auf Wunsch des Kindes erfolgt. Fast ein Viertel der Nutzer der Elterntaxi-Haltezonen geben an, dass die Nutzung auf Empfehlung der Schule erfolgt. Mit einem Prozentwert von ca. 13 % werden sonstige Gründe genannt. Auch hier werden ähnliche Gründe, wie bei der Begründung, weshalb die HuB sinnvoll sind, genannt. Demnach begründen Eltern ihre Nutzung mit drei unterschiedlichen Kategorien. Es werden Antworten aus den Kategorien „geringeres Verkehrsaufkommen vor der Schule“, „Förderung der Selbstständigkeit“ und „Kind geht in Gruppen zur Schule“ genannt.

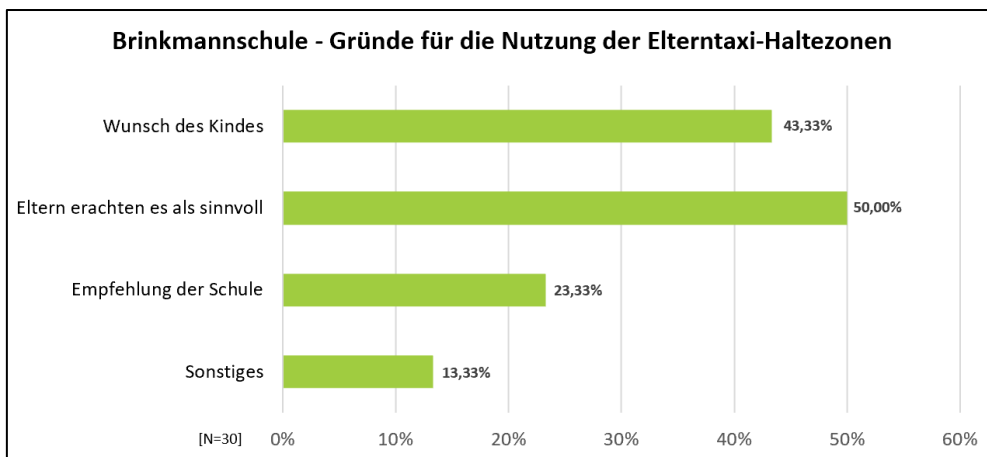


Abbildung 80: Brinkmannschule - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

dd. Kartografische Darstellung der Schulwegrouten und Nutzung anderer Haltezonen

Es folgt nun die Analyse der Verkehrsstromkarten der Verkehrsmittel „Rad“ und „zu Fuß“ im Sommer sowie „Auto“ im Winter an der Brinkmannschule in Langenberg. Des Weiteren wird die Nutzung weiterer Haltezonen erläutert. Die Eltern aus Langenberg haben zahlreiche Schulwege eingezeichnet und die Schulwege von insgesamt 60 Karten konnten ausgewertet werden. Bei einem Rücklauf von 137 Fragebögen von der Brinkmannschule, entspricht dies einer Ausfüllquote von 43,80 %.

(1) Verkehrsstromanalyse zu Fuß und Rad (Sommer)

Beim Vergleich zwischen der alten Verkehrsstromkarte bezüglich der Fußgänger und der neu erstellten Karte der Brinkmannschule, fällt auf, dass die Verkehrsströme immer noch sehr ähnlich sind und es auf den ersten Blick keine gravierenden Veränderungen gibt. Die beiden Hauptverkehrsströme sind weiterhin auf der Klutenbrinkstraße (südlich der Schule) und auf Hauptstraße und Mühlenstraße (nördlich der Schule) vorzufinden. Allerdings lassen sich bei genauerer Betrachtung kleine, aber wichtige Unterschiede zwischen den Karten feststellen. Denn dort wo sich die Elterntaxi-Haltezonen befinden, nimmt der Fußgängerverkehr zu. Bei genauer Betrachtung sind die Linien nahe der Haltezone dicker als vorher. Dies ist auf ein verändertes Verhalten im Hol- und Bringverkehr zurückzuführen. Denn die Eltern fahren ihre Kinder nicht mehr mit dem Auto direkt vor die Schule, sondern bringen sie zur Haltezone und lassen ihr Kind den restlichen Schulweg zu Fuß laufen. Deshalb ist der Fußgängerverkehr nahe der Haltezonen erhöht und dies zeigt, dass das Projekt angenommen wird und die Zonen genutzt werden.



Abbildung 82: Brinkmannschule - Verkehrstromkarte Fuß im Sommer (2018)²³⁵

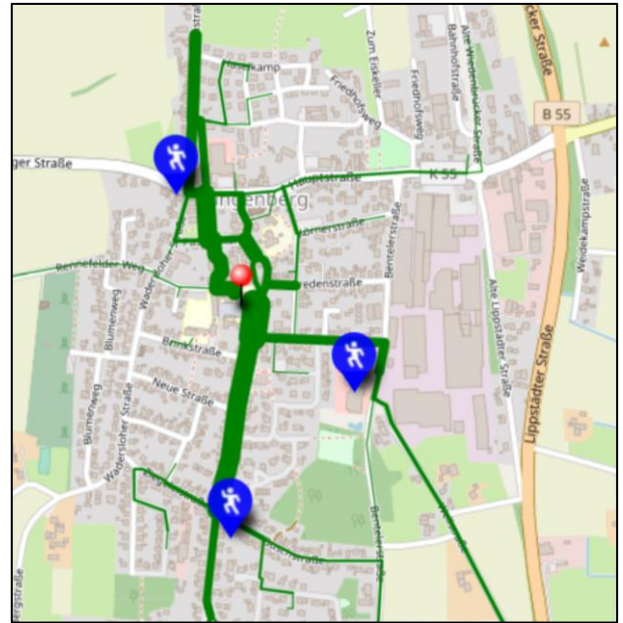


Abbildung 81: Brinkmannschule - Verkehrstromkarte Fuß/Rad im Sommer (2019)

(2) Verkehrstromanalyse Auto (Winter)

Eine Analyse der Auto-Verkehrstromkarten bestätigt die Ergebnisse der Fußgängerkartenanalyse. Dort wo sich Haltezonen befinden nimmt der Autoverkehr stark ab. Die Eltern steuern die Haltezone an und lassen ihr Kind danach zu Fuß laufen, weshalb die roten Linien an der Haltezone enden. Dies ist bei allen Haltezonen in Langenberg ersichtlich. Vor allem bei der Haltezone Parkplatz Elli (nördlich der Schule) wird dies deutlich. Ein Autostrom von circa 4-6 Autos wird von der Haltezone abgefangen und nur einzelne Autos fahren weiterhin bis vor die Schule. Aber auch bei den Haltezonen Parkplatz ALDI Nord/ Sonderpreis Baumarkt (östlich der Schule) und Buschstraße (südlich der Schule) ist dieser Effekt zu beobachten. Durch die Haltezonen hat der Autoverkehr vor der Brinkmannschule stark abgenommen und nur noch wenige Autos fahren bis vor die Schule. Deshalb ist die Nutzung der Zonen an der Brinkmannschule als sehr positiv zu bewerten.

²³⁵ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 52.



Abbildung 84: Brinkmannschule - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2018)²³⁶



Abbildung 83: Brinkmannschule - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2019)

(3) Nutzung anderer Haltezonen

Bei Betrachtung der „geheimen Haltezonen“ fällt auf, dass sich nahezu alle Stellen zwischen Schule und Elterntaxi-Haltezone befinden. Dies weist darauf hin, dass die Eltern den Weg zwischen Elterntaxi-Haltezone und Schule als zu weit empfinden, da sie ihr Kind näher an die Schule bringen. Es könnte überlegt werden, die Haltezonen zu verschieben und näher an der Schule zu platzieren. Allerdings erachtet dies die Projektgruppe nicht für sinnvoll, da eine Verschiebung der Haltezonen zur Schule hin, den Verkehr in der unmittelbaren Umgebung der Schule erhöht. Außerdem ist Ziel des Projektes die Kinder zum Laufen zu bringen und eine Entfernung von unter 800 m kann problemlos von einem Grundschulkind zu beschreiten werden. Eine Verschiebung der Zonen näher an die Schule, würden gegenläufig zu den Zielen des Projektes sein und ist deshalb nicht sinnvoll. Viele der geheimen Haltezonen, wären vermeidbar, wenn die Eltern stattdessen die Elterntaxi-Haltezone nutzen würden. Das dies nicht passiert liegt nicht an der Platzierung der Elterntaxi-Haltezonen, sondern an der Einstellung der Eltern. Deshalb ist eine Verschiebung der Haltezonen nicht notwendig und die Positionen der Elterntaxi-Haltezonen sind gut gewählt.

²³⁶ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 51.

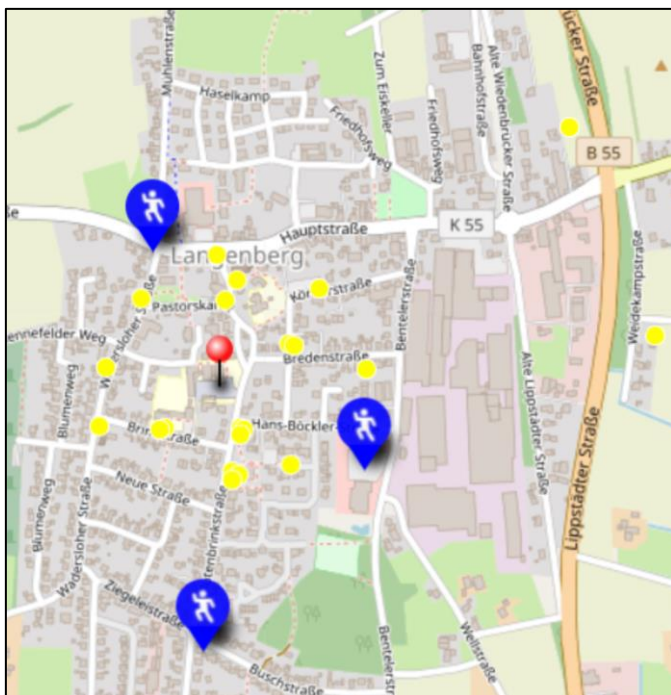


Abbildung 85: Brinkmannschule - "geheime Haltezone"

ee. Verhaltensänderung

Von 137 Personen haben lediglich 20 Personen die sechste Frage mit „ja“ und 72 Personen die Frage mit „nein“ beantwortet. Die restlichen 40 Personen haben zu dieser Frage keine Angabe gemacht. Damit haben lediglich 14,6 % der Befragten ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezone geändert. Jedoch ist hier mit nahezu 30 % ein sehr hoher Anteil an denjenigen, die zu dieser Frage keine Angabe gemacht haben.

Bei dieser Frage sollten die Befragten eine Begründung abgeben, falls sie die Frage über die Verhaltensänderung mit „nein“ beantwortet haben. In diesem Fall wurde von 28 Personen keine Angabe zu dieser Frage gemacht, welches einen Anteil von 39 % ausmacht und damit, wie nachfolgend zu erkennen, den größten prozentualen Anteil an Gründen ergibt. Der nächsthöhere Wert mit 28 % hat angegeben, dass die Kinder wie zuvor zu Fuß, mit dem Bus, mit dem Fahrrad oder mit dem Roller zur Schule kommen. Weitere 14 % begründen ihr gleich bleibendes Verhalten in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl damit, dass sie ihr Kind auch schon vor der Einrichtung der HuB nicht direkt zur Schule gebracht haben. Außerdem haben 8 % angegeben, dass sie ihr Verhalten nicht geändert habe, da sie die Elterntaxi-Haltezone

nicht nutzen. Da die Errichtung der Elterntaxi-Haltezonen im letzten Jahr vor der dem neuen Schuljahr eingeführt worden sind, gaben 1 % der Befragten an, dass die Elterntaxi-Haltezonen schon vor Schulbeginn ihres Kindes vorhanden war, sodass sie die Situation ohne Elterntaxi-Haltezonen nicht kennen und damit ihr Verhalten auch nicht ändern konnten. Zudem haben wenige Personen ihr Verhalten damit begründet, dass ihr Kind die Randstundenbetreuung ab 7.00 Uhr besucht und zu dieser Uhrzeit noch kein Verkehrschaos vor der Schule herrscht. Mit jeweils 1 % haben die Eltern die Frage damit begründet, dass sie ihr Verhalten aus zeitlichen Gründen nicht geändert haben, die Förderung der Selbstständigkeit ihres Kindes war ihnen schon vorher wichtig und der Schulweg ist von der HuB zu gefährlich. Die übrigen 6 % sind „sinnlose“ Gründe. Diese werden als „sinnlos“ bezeichnet, da sie in keinem direkten Zusammenhang zu dem Verhalten stehen. Beispielsweise wurde genannt, dass diese Haltezonen unsinnig seien oder nicht nötig sind. Damit bleiben die „sinnlosen“ Gründe außer Betracht.

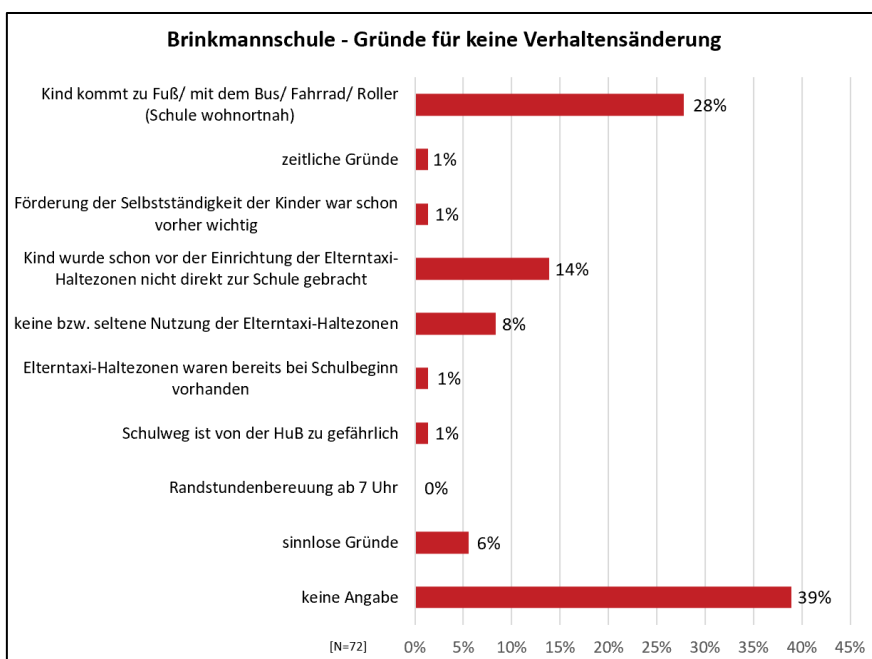


Abbildung 86: Brinkmannschule - Gründe für keine Verhaltensänderung

ff. Veränderungen seit der Einrichtung der HuB

Von 137 Personen gaben 30 Personen an, dass sich das Verkehrsaufkommen verringert hat. Dies entspricht einem Prozentwert von 21,90 %. Weitere 29 Personen gaben an, dass es weniger gefährliche Situation für die Kinder gibt. Dagegen 2,19 % der Eltern der Meinung, dass die Nutzung der

Elterntaxi-Haltezonen einen größeren Aufwand mit sich bringt. Wie auch die nachstehende Abbildung zeigt, sahen keine der 137 Befragten mehr gefährliche Situationen für die Kinder. Weiterhin gaben 19 Eltern an, dass ihr Kind öfters zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommt. 12 Personen (8,76 %) gaben an, dass ihr Kind die Umgebung der Schule und den Verkehr aktiver wahrnimmt. Außerdem nannten 20 Personen sonstige Gründe, das entspricht knapp 15 % der befragten Eltern. Diese sonstigen Gründe wurden dabei in neun Kategorien zusammengefasst. Hiervon gaben sieben Personen an, dass eine Beurteilung nicht möglich ist, da sie die Lage an der Schule nicht kennen, weil sie morgens nicht vor Ort sind. Weitere neun Personen haben keine Änderung seit der Einrichtung der HuB wahrnehmen können. Jeweils eine Person gab an, dass die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen weniger aufwendig ist bzw. dass die Kinder so mit anderen Kindern zur Schule gehen können bzw. eine Person gab an, dass ihr Kind sich nun im Straßenverkehr sicherer fühlt. Zwei Personen von den 20 Personen haben die Veränderung angekreuzt, dass ihr Kind seit der Einrichtung der HuB zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zur Schule kommt.

Wie man an der folgenden Grafik erkennen kann, überwiegen auch in diesem Fall die positiven Effekte.

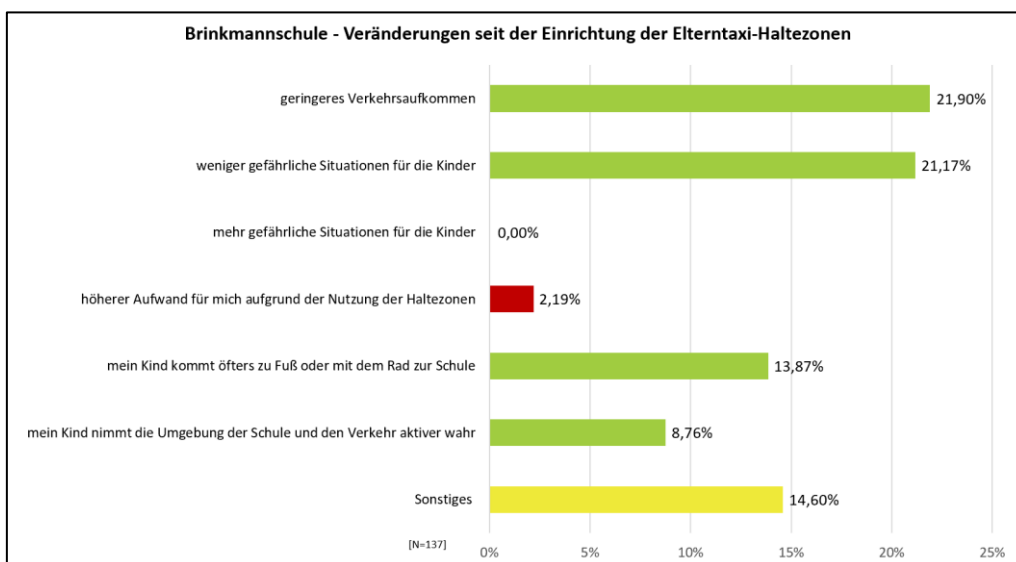


Abbildung 87: Brinkmannschule - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen

gg. Fazit für die Brinkmannschule

Es ist festzustellen, dass die GS in Langenberg bei den Veränderungen seit der Einrichtung bei den positiven Auswirkungen der Einrichtung der Eltern-taxi-Haltezonen deutlich die geringsten Prozentwerte im Vergleich zu den anderen Pilotschulen erreicht hat. Diese Angaben stimmen mit der Auswahl der Verkehrsmittel überein, da dort bei der Nutzung des Autos ohne HuB sowie bei der Nutzung des Autos mit HuB die geringsten Differenzen der Prozentwerte im Vergleich zu den anderen Pilotschulen erreicht worden sind. Ein Anteil von etwas mehr als 20 % gab an die Elterntaxi-Haltezonen zu nutzen, dieser Wert liegt auch deutlich unter dem Durchschnitt, aber ist dennoch im Vergleich zu den anderen Pilotschulen nicht die geringste Nutzung. Zudem ist dabei zu beachten, dass die Gründe für die „Nichtnutzung“ hauptsächlich im Rad- bzw. Fußgängerverkehr liegen. Denn über die Hälfte derer, die die Haltezonen nicht nutzen fahren mit dem Fahrrad oder kommen zu Fuß zur Schule. Das zeigt, dass den Eltern die Effekte des Pilotprojektes bewusst sind und viele die umweltfreundlichen Verkehrsmittel anstelle des Autos für den Schulweg nutzen. Auch die Auswertung der Frage, warum die Eltern die Haltezonen nutzen, zeigt, dass die Hälfte davon das Elterntaxi-Projekt als sinnvoll erachtet. Es wird damit begründet, dass die Kinder vor Schulbeginn noch frische Luft und Bewegung erhalten und das Verkehrsaufkommen vor der GS sinkt. Daran wird deutlich, dass auch viele Eltern an der Brinkmannschule etwas gegen das Verkehrschaos unternehmen sowie ihre Meinung zu dem Projekt äußern möchten.

Die Nutzung der HuB in der Buschstraße ist im Vergleich zu den anderen Zonen am geringsten, sodass geprüft werden könnte, ob diese Haltezone durch einen anderen geeigneteren Ort ersetzt werden sollte.

d. Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück

Im diesem Abschnitt werden die Ergebnisse der Elternbefragung an der Pius-Schule in Rheda-Wiedenbrück dargestellt.

aa. Rücklaufquote

Die Rücklaufquote ist im Vergleich zum Jahr 2018 von 73,8 % auf 64,31 % gesunken. Dennoch hat die Pius-Bonifatius-Schule, wie bereits im Vorjahr, verglichen mit den anderen Pilotschulen die höchste Rücklaufquote erzielt.

Sie liegt somit deutlich über dem Durchschnitt von 55,47 %. Unter Berücksichtigung der Geschwisterkinder (19) an der Pius-Schule steigt die Rücklaufquote sogar auf 68,30 % an.

bb. Verkehrsmittelwahl

Im Folgenden wird die Wahl der Verkehrsarten im Sommer wie auch im Winter gegenübergestellt. Die Ergebnisse aus dem Vorjahr werden mit denen der aktuellen Befragung verglichen.

(1) Verkehrsmittelwahl im Sommer

An der Pius-Schule in Wiedenbrück ist im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Veränderung in der Verkehrsmittelwahl erkennbar. Der Anteil derer, die im Sommer in der Regel immer mit dem Auto zur Schule fahren, ist, wie man den nachfolgenden Diagrammen entnehmen kann, von 16,1 % auf nur 4,3 % gesunken. Bezieht man die 8,7 % der Autofahrten zu den HuB mit ein, liegt auch dieser Wert noch unter dem des Vorjahres.

Sehr stark erkennbar ist, dass deutlich über die Hälfte, fast ein Drittel der Schülerinnen und Schüler, ein umweltfreundliches Verkehrsmittel wählen. Der Fußgängeranteil ist zwar auf 13,9 % gesunken, dafür hat der Radverkehr deutlich zugenommen. Die „Wahlfreien“ im Umweltverbund, die mit Rad, Roller, Bus oder zu Fuß kommen, haben sich im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt. Der Anteil, der „Wahlfreien“ mit Auto hat sich hingegen kaum verändert. Hierbei ist wieder zu berücksichtigen, dass in dieser Rubrik alle Autofahrer mit einbezogen werden. Von den 20,7 % „Wahlfreie“ mit Auto nutzen 55,81 % die Elterntaxi-Haltezonen sowie die umweltfreundlichen Verkehrsarten. Dahingegen nutzen lediglich 18,60 % von 20,7 % keine der HuB, weil sie ihre Kinder direkt zur Schule oder zu anderen Haltemöglichkeiten bringen. Rund ein Viertel der Befragten nutzen beide Varianten. Daraus folgt, dass 11,55 % von 20,7 % und damit mehr als die Hälfte von den „Wahlfreien“ mit Auto ebenfalls nicht direkt zur Schule fahren und damit auch das Verkehrschaos vor der Pius-Schule entlastet. Die Berechnung der Reduzierung des Verkehrsaufkommens hat ergeben, dass es in Rheda-Wiedenbrück im Sommer um insgesamt 27,25 % (11,8 % + 3,9 % + 11,55 %) gesunken ist.

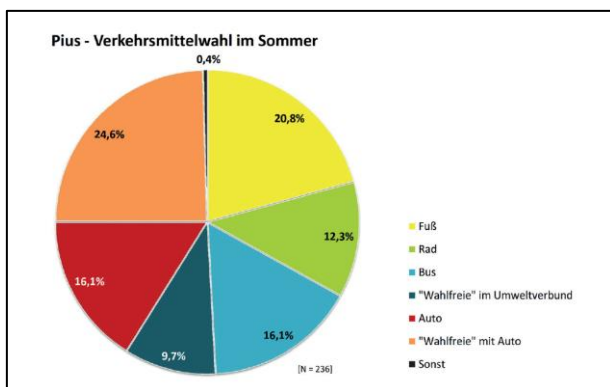


Abbildung 89: Pius - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2018)²³⁷

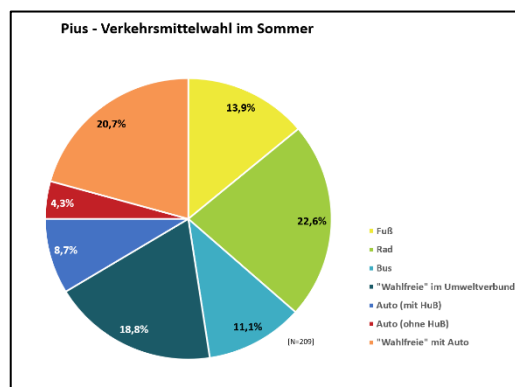


Abbildung 88: Pius - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2019)

(2) Verkehrsmittelwahl im Winter

Im Winter ist der Anteil der zu Fuß gehenden im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben. Dafür sind viel mehr Kinder mit dem Fahrrad zur Schule gefahren. Der Radverkehr hat sich auf 12,4 % deutlich erhöht. Die Zahl der Buskinder ist ebenfalls relativ konstant geblieben und hat sich kaum verändert. Die „Wahlfreien“ im Umweltverbund sind jedoch von 4,7 % auf 12 % sehr stark angestiegen. Vergleicht man die die Autofahrten von 2018 mit den aktuellen Autofahrten direkt zur Schule inklusive der Fahrten zu den HuB, lässt sich auch hier eine Veränderung feststellen. Im Vorjahr wurden noch rund 30 % mit dem Auto gebracht und in diesem Jahr sind es nur noch 20 %. Davon sind sogar nur 9,1 %, die direkt zur Schule fahren und keine Elterntaxihaltezone nutzen und 10,5 %, die das neue Angebot der Haltezone annehmen. Die „Wahlfreien“ mit Auto sind jedoch leicht angestiegen. Von 21,2 % aus dem Vorjahr steigt dieser Anteil auf rund 28,2 %. Hier kann jedoch wieder zwischen den Fahrten zu den Haltezone und den Fahrten direkt zur Schule differenziert werden. Von den 28,2 % nutzen 64,40 % die HuB und die Verkehrsmittel im Umweltverbund. Nur 15,25 % der Eltern fahren ihre Kinder direkt zur Schule. Weitere 16,94 % haben angegeben, dass sie ihr Kind sowohl zu den Haltezone als auch ohne Nutzung der HuB direkt zur Schule bringen. Dies zeigt, dass 18,16 Prozentpunkte von den 28,2 % und damit deutlich über der Hälfte von den „Wahlfreien“ mit Auto, nicht direkt zur Schule fahren und damit den Verkehr entlasten. Auch hier wurde die Reduzierung des Verkehrsaufkommens vor der Schule rechnerisch ermittelt. Im

²³⁷ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 43.

Winter ist dies an der Pius-Schule um 31,76 % (20,6 % + (- 7,00 %) + 18,16 %) gesunken.

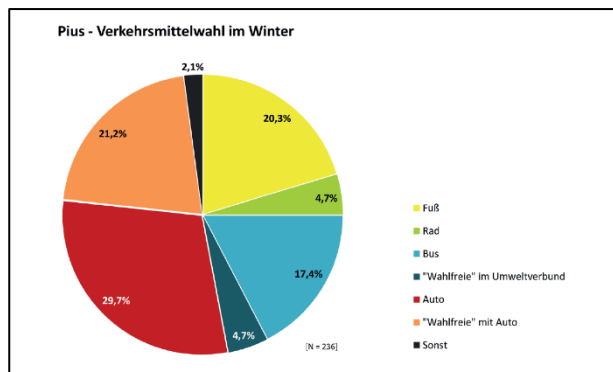


Abbildung 91: Pius - Verkehrsmittelwahl im Winter (2018)²³⁸

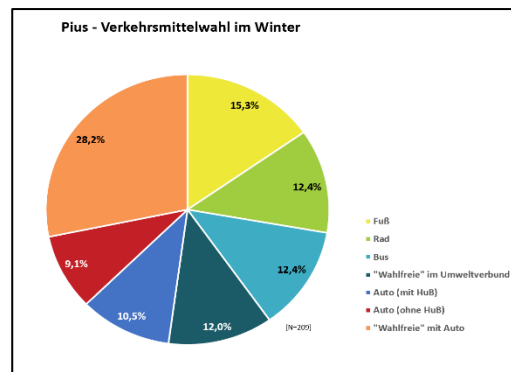


Abbildung 90: Pius - Verkehrsmittelwahl im Winter (2019)

cc. Nutzung der Haltezonen

Die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen fällt in Rheda-Wiedenbrück an der

Piusschule im Vergleich zu den anderen Pilotschulen relativ gut aus. Wie die Grafik zeigt, nutzen rund 42 % die HuB und 55,5 % machen von den Haltezonen keinen Gebrauch. Nur 2,4 % der Befragten machen hierzu keine Angaben. Jedoch

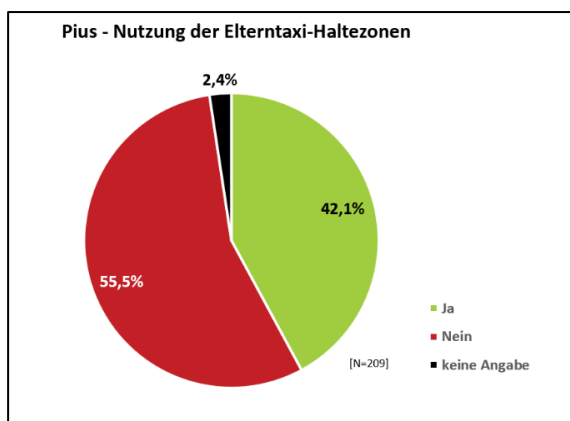


Abbildung 92: Pius - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

sind hierbei die Gründe für die Nichtnutzung zu beachten. Denn von den 55,5 %, die die Haltezonen nicht nutzen, fahren wiederum 63 % mit dem Fahrrad oder Roller, mit dem Bus oder kommen zu Fuß, weil sie sehr nah an der Schule wohnen. Nur jeweils 1 % gab an, dass sie die HuB aus zeitlichen Gründen nicht nutzen oder den Schulweg von den Haltezonen zu gefährlich finden. Ein Anteil von 11 % begründet ihre Nichtnutzung damit, dass die Elterntaxihaltezonen an einer für sie ungünstigen Stelle liegen. Nur 6 % der Befragten gaben an, dass sie eine andere Haltezone nutzen. Ein kleiner Anteil von 3 % bringt ihre Kinder direkt zur Schule, da diese schon ab 7.00 Uhr die Randstundenbetreuung besuchen. Zudem nennen 9 Personen irrelevante Gründe, die nicht direkt einen

²³⁸ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 43.

Beweggrund für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen darstellen. Beispielweise wurde die Nichtnutzung damit begründet, dass ein großes Instrument transportiert werden muss, oder die Eltern nicht wissen wann sie ihr Kind abholen müssen.

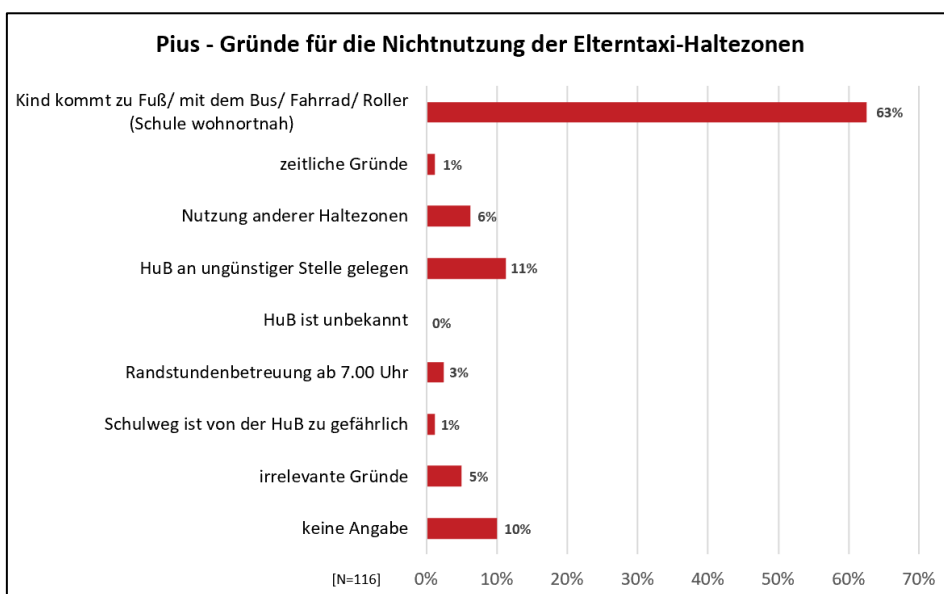


Abbildung 93: Pius - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Die Nutzung der einzelnen Haltezonen rund um die Pius-Schule ist relativ ausgeglichen, sodass alle Zonen ausreichend genutzt werden. Die HuB am Südring ist, mit 49 Nutzern, die meist genutzte Haltezone. An der Heinrich-Püts Straße werden 35 Kinder rausgelassen und am Lüernweg steigen 20 Schülerinnen und Schüler aus, um den weiteren Schulweg alleine zu meistern.

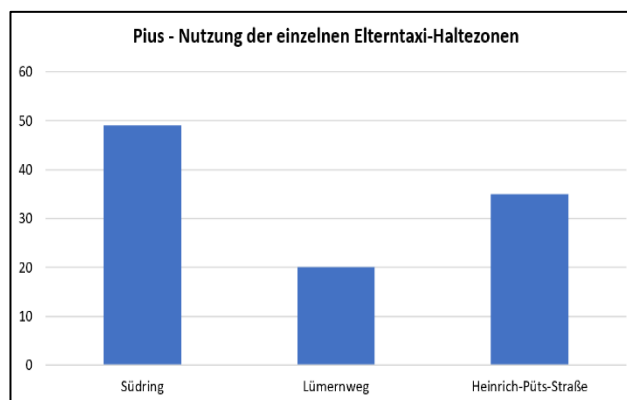


Abbildung 94: Pius - Nutzung der einzelnen Elterntaxi-Haltezonen

Zudem sollten die Eltern benennen aus welcher Motivation sie die Elterntaxi-Haltezonen nutzen. Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass ca. 53 % der Nutzer der HuB der Aussage zustimmten, dass sie es selbst als sinnvoll erachten. Hierzu sollten die Elternteile zusätzlich eine kurze Erläuterung

abgeben, da diese Aussage sehr weit verstanden werden kann. Über die Hälfte begründete ihre Aussage damit, dass sie diese Zone nutzen, um den Verkehr vor der Schule zu reduzieren. Ein Viertel der Personen erachten es als sinnvoll, da die Selbstständigkeit der Kinder gefördert wird und sie im Straßenverkehr sicherer werden. Rund 10 % der Eltern gaben an, dass sie hierdurch Zeit sparen oder die HuB auf dem Arbeitsweg liegt. Mit 8,51 % der Eltern werden Antworten aus der Kategorie frische Luft und Bewegung genannt. Lediglich 4,26 % machten keine Angabe zu dieser Frage.

Mit rund 37 % wurde der Wunsch des Kindes genannt. Dieser Wert ist vergleichsweise gegenüber den anderen Pilotschulen sehr gering. Ein Teil von 35,23 % benutzt die HuB aufgrund der Empfehlung der Schule. Weitere 6,82 % der Nutzer erläuterten sonstige Gründe. Von diesen sechs Personen nannten zwei Personen Antworten aus der Kategorie Zeitersparnis/ Arbeitsweg. Weitere zwei Personen gaben an, dass sie die Zonen nur in Ausnahmefällen nutzen. Die restlichen Personen haben die Bewegung und frische Luft vor Schulbeginn als Begründung für die Nutzung der HuB genannt.

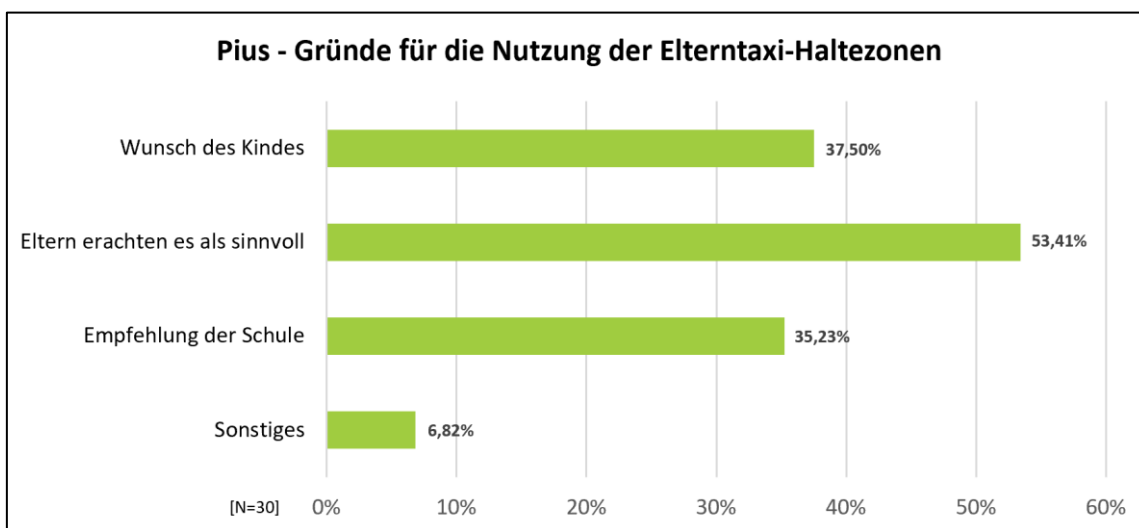


Abbildung 95: Pius - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

dd. Kartografische Darstellung der Schulwegrouten und Nutzung anderer Haltezonen

In diesem Abschnitt wird die Analyse der Verkehrsstromkarten von den Verkehrsmitteln „Rad“ und „zu Fuß“ im Sommer sowie „Auto“ im Winter an der Pius-Schule näher analysiert. Des Weiteren wird die Nutzung weiterer Haltezonen erläutert. Die Eltern aus Rheda-Wiedenbrück haben zahlreiche

Schulwege eingezeichnet und die Schulwege von insgesamt 103 Karten konnten ausgewertet werden. Bei einem Rücklauf von 209 Fragebögen von der Pius-Schule, entspricht dies einer Ausfüllquote von 49,28 %.

(1) Verkehrsstromanalyse zu Fuß und Rad (Sommer)

Beim Vergleich zwischen der alten Verkehrsstromkarte und der neuen Karte fällt auf, dass sich die Verkehrsströme kaum verändert haben. Einzelne Wege haben sich verschoben, aber der Großteil der Routen der neuen Karte stimmt mit den Wegen der alten Karten überein. Die beiden Hauptverkehrsströme auf dem Südring (südlich der Schule) und an der Schulstraße (nördlich der Schule) sind geblieben. Zusätzlich hat die Nutzung beider Straßen leicht zugenommen. Eine Erklärung dafür ist nicht erkennbar, denn zwei der Elterntaxi-Haltezonen befinden sich nicht an diesen Straßen, sondern in den Nebenstraßen. Erwartungsgemäß hätte der Fußgängerverkehr, durch die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen, in den Nebenstraßen stark zunehmen müssen, dies ist aber nicht geschehen. Eine Elterntaxi-Haltestation befindet sich zwar am Südring, allerdings werden die Kinder an einer Kreuzung am Südring rausgelassen und benutzen danach die Heidbrinkstraße. Deshalb kann eine gesteigerte Fußgängernutzung des Südrings nicht auf die Elterntaxi-Haltestation am Südring zurückgeführt werden. Der Fußgängerverkehr im Lüernweg (Norden) hat sich nicht verändert und an der Heinrich-Püts-Straße (Nord-Osten) hat er kaum zugenommen, deshalb ist davon auszugehen, dass die beiden Haltestationen nördlich der Schule nur selten genutzt werden. Lediglich die Haltestation am Südring wird viel genutzt, weil der Verkehr auf der Heidbrinkstraße zugenommen hat.



Abbildung 97: Pius - Verkehrsstromkarte Fuß im Sommer (2018)²³⁹

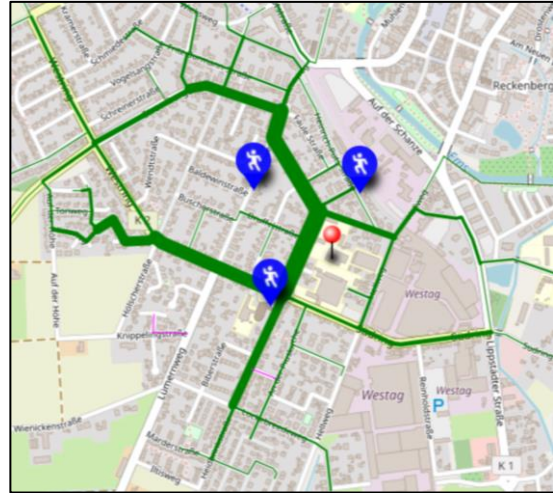


Abbildung 96: Pius - Verkehrsstromkarte Fuß/ Rad im Sommer (2019)

(2) Verkehrsstromanalyse Auto (Winter)

Bei Betrachtung der Veränderung des Autoverkehrs wird die Situation deutlicher. Der Autoverkehr hat im Lüernweg nicht zugenommen, nur vereinzelt nutzen Autos diese Straße, weshalb auch die HuB kaum genutzt wird. Allerdings wird die HuB Heinrich-Püts-Straße von einigen Eltern genutzt, denn dort, wo sich die Haltezone befindet, endet die rote Linie und somit auch der Autoverkehr. Ohne die Haltezone, würden die Autos weiter bis vor die Schule fahren. Der Autoverkehr in der Heidbrinkstraße hat im Vergleich zu 2018 stark abgenommen. Vorher war auf der Heidbrinkstraße die dickste Linie der Karte vorzufinden, jetzt nicht mehr. Dies liegt daran, dass die Eltern die HuB am Südring benutzen und ihr Kind nicht mehr direkt vor die Schule fahren. Deshalb wird der Südring stark befahren und die Heidbrinkstraße aufgrund dessen nicht mehr so stark. Ohne Einrichtung der Haltezonen, würden die Eltern auf die Heidbrinkstraße abbiegen, vor die Schule fahren und ihr Kind dort rauslassen, wie in der alten Verkehrsstromkarte zu sehen ist. Nach Einrichtung der HuB ist dies nicht mehr der Fall, denn die Heidbrinkstraße wird deutlich weniger befahren, als vorher. Somit wird die Haltezone Südring von den Eltern angenommen. Die Position der HuB Südring ist gut gewählt. Allerdings wäre eine Verschiebung der Haltezonen Lüernweg und Heinrich-Püts-Straße auf die Kreuzung Lüernweg/ Faule Straße/ Stromberger

²³⁹ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 82.

Straße denkbar, da sich dort bereits eine der Hauptverkehrsströme befindet und die Haltezonen vermutlich häufiger angesteuert werden, als wenn sie sich in Nebenstraßen befinden.

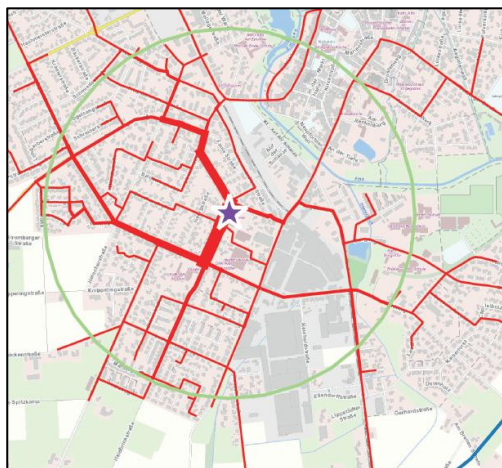


Abbildung 99: Pius - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2018)²⁴⁰

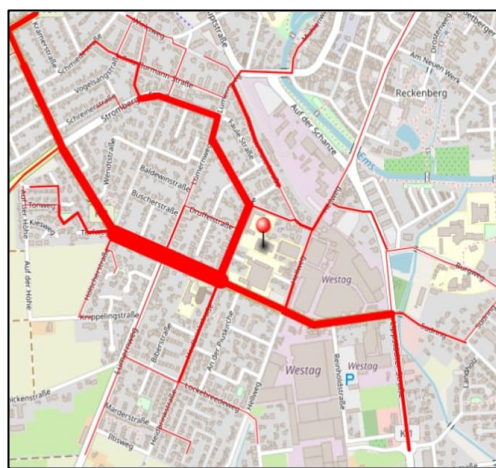


Abbildung 98: Pius - Verkehrsstromkarte Auto im Winter 2019

(3) Nutzung anderer Haltezonen

Bei der Piuschule sind im Gegensatz zu den anderen Schulen die „geheimen Haltezonen“ nicht verstreut, sondern konzentrieren sich auf zwei Standorte. Einmal nördlich und einmal südlich der Schule. Warum diese Standorte genutzt werden ist nicht ersichtlich, da sich nur wenige Meter von diesen Standorten Elterntaxi-Haltezonen befinden. Vielleicht haben die Eltern keine Kenntnis von der Haltezone oder empfinden ihren Standort als besser. Die Eltern könnten problemlos statt ihrer „geheimen Zone“ eine Elterntaxi-Haltezone benutzen, da sie sich in unmittelbarer Nähe befinden. Wie bereits oben in der Verkehrsstromanalyse erwähnt, wäre eine Verschiebung der Haltezonen Lümernweg und Heinrich-Püts-Straße auf die Kreuzung Lümernweg/ Faule Straße/ Stromberger Straße denkbar. Eine Nutzung der Kreuzung als „geheime Haltezone“ zeigt, dass Bedarf besteht und durch eine Verschiebung mehr Elterntaxis abgefangen werden könnten. Dadurch würde den Eltern entgegengekommen werden und die Nutzung von Elterntaxi-Haltezonen könnte gesteigert werden. Die kartografische Betrachtung der „geheimen Haltezonen“ in Rheda-Wiedenbrück zeigt ebenfalls, dass eine Verschiebung denkbar wäre.

²⁴⁰ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 81.

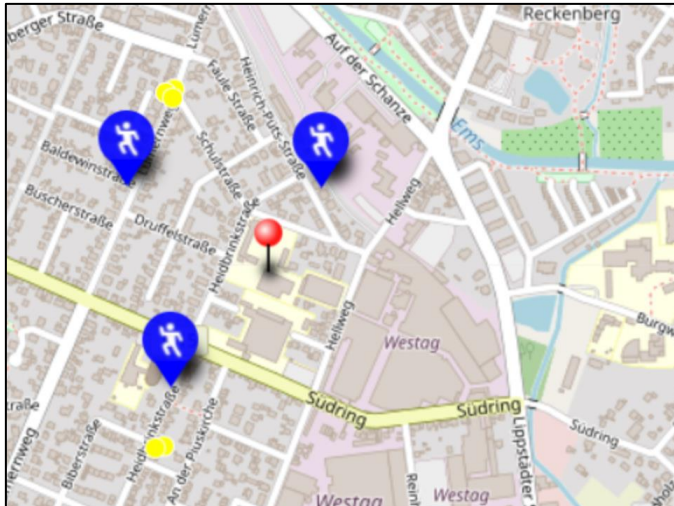


Abbildung 100: Pius - "geheime" Haltezeiten

ee. Verhaltensänderung

Rund 33 % gaben bei der Frage sechs an, dass sich ihr Verhalten seit der Einrichtung der Haltezeiten verändert hat. Ein Fünftel der Befragten machten hierzu keine Angaben und 47% der Eltern haben ihr Verhalten seit der Einrichtung nicht verändert. Jedoch müssen hierbei die Gründe dafür beachtet werden. Denn 36 % der Befragten, die keine Verhaltensveränderung verspüren, wohnen in Schulnähe und fuhrten auch schon vor der Einrichtung mit Fahrrad, Roller, Bus oder kamen zu Fuß. Wie die Abbildung zeigt hat ein Anteil von 7 % ihr Kind auch schon vor der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezeiten nicht direkt zur Schule gebracht und hat somit ihr Verhalten auch nicht verändert. Nur 1 % gab an, dass der Schulweg von den HuB zu gefährlich sei. Ein sehr hoher Anteil von 38 % gab keinen Grund an, warum sie ihr Verhalten nicht geändert haben.

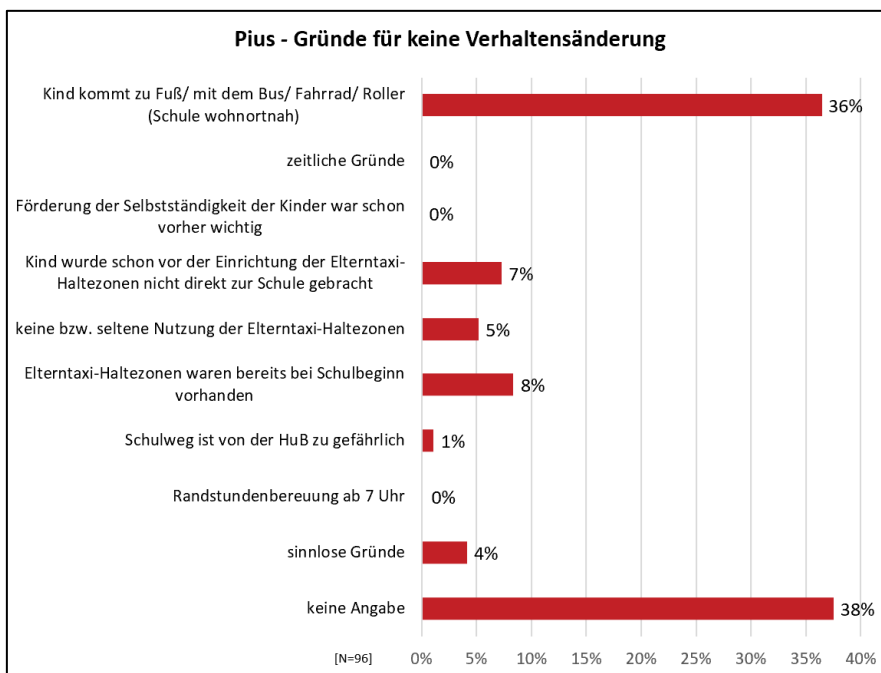


Abbildung 101: Pius - Gründe für keine Verhaltensänderung

ff. Veränderungen seit der Einrichtung der HuB

Bei den Veränderungen seit der Einrichtung der HuB gaben rund ein Drittel der Befragten an, dass sich das Verkehrsaufkommen vor der Schule verringert hat. Ein Anteil von 38,28 % finden, dass es seither weniger gefährliche Situationen für die Kinder gibt. Zwischen 24 und 28% gaben an, dass ihre Kinder nun häufiger mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen bzw. die Kinder die Umgebung der Schule und den Verkehr aktiver wahrnehmen. Nur ein minimaler Anteil von 2,39 % bzw. 1,91 % gab an, dass es seit der Einrichtung mehr gefährliche Situationen für die Kinder gibt oder ein höherer Aufwand für die Eltern entsteht aufgrund der Nutzung der Haltezonen.

Sonstige Veränderungen gaben 9,09 % der Befragten an. Diese sonstigen Veränderungen wurden in Kategorien zusammengefasst. Hierunter fiel zum Beispiel häufig das Argument, dass die Eltern die Veränderungen nicht beurteilen können, da sie die Situation an der Schule oder an den Haltezonen nicht selbst miterleben. Diesen Grund gaben rund 36 % an. Knapp 32 % haben dagegen keine Veränderung wahrgenommen.

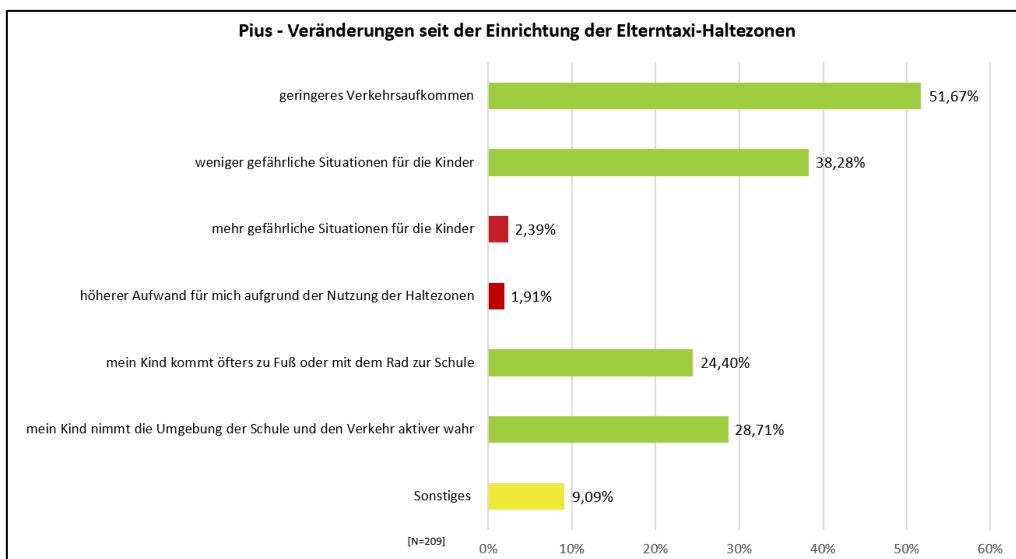


Abbildung 102: Pius - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen

gg. Fazit für die Pius-Schule

Ähnlich wie die Lindenschule in Halle (Westf.) hat die Pius-Bonifatius-Schule eine hohe Quote für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen erreicht. Zudem ist eine deutliche Veränderung in dem Anteil der Autofahrten zu erkennen, sodass das Verkehrsaufkommen im Sommer wie auch im Winter um fast ein Drittel reduziert wurde. Dieser Wert ist im Vergleich zu den anderen Pilot-schulen sehr positiv. Des Weiteren ist auffällig, dass über die Hälfte derer, die die Haltezonen nutzen, das Elterntaxi-Projekt als sinnvoll erachten. Das zeigt, dass auch viele Eltern der Pius-Schule etwas gegen das Verkehrschaos unternehmen möchten und sich für Veränderungen einsetzen bzw. mitwirken. Dies wird auch darin bestärkt, dass über die Hälfte der Befragten eine Veränderung, im Hinblick auf ein geringeres Verkehrsaufkommen, spüren.

Auffällig ist in Rheda-Wiedenbrück jedoch, dass 11 % der Nichtnutzer die HuB nicht nutzen können, weil sie an ungünstiger Stelle gelegen sind. Hier könnte es sinnvoll sein zu prüfen, ob die Haltezonen verlagert bzw. eine weitere HuB hinzu gebracht werden sollte. Dabei wäre, wie bereits in der Verkehrsstromanalyse erwähnt, eine Verschiebung der Haltezonen Lümernweg und Heinrich-Püts-Straße auf die Kreuzung Lümernweg/ Faule Straße/ Stromberger Straße denkbar.

e. Grauthoff-Elbracht-Schule in Schloß Holte-Stukenbrock

Schließlich wird die Auswertung der Elternumfrage an der Grauthoffschule in Schloß Holte- Stukenbrock erläutert.

aa. Rücklaufquote

Die Teilnahme an der Elternbefragung ist an der Grauthoff-Elbracht-Schule im Vergleich zu den anderen Pilotschulen am geringsten ausgefallen. Im Vergleich zum Vorjahr ist hier der größte Unterschied zu erkennen. Mit nur 97 Rückläufen liegt die Quote bei 47,32 % und somit rund 15 % unter dem Vorjahreswert. Dennoch liefern die Antworten der Eltern eine hinreichende Basis für die Auswertung an der GS in Schloß Holte-Stukenbrock.

bb. Verkehrsmittelwahl

Der Verkehrsmittelwahl im Sommer und im Winter wird im Folgenden gegenübergestellt. Die Vorjahresergebnisse wurden, wie bei den anderen Pilotschulen auch, mit den aktuellen Werten verglichen.

(1) Verkehrsmittelwahl im Sommer

An der Grauthoffschule in Schloß Holte-Stukenbrock ist der Fußgängeranteil im letzten Jahr sowie auch in diesem Jahr im Vergleich zu den anderen Pilotschulen am größten. Dennoch ist, wie in den nachfolgenden Kreisdiagrammen zu erkennen, der Anteil von 37 % auf 28,9 % gefallen. Der Radverkehr ist hingegen auf 11,3 % gestiegen. Eine sehr deutliche Veränderung gibt es auch im Bereich der Autofahrer. Im Vorjahr wurden noch 22 % mit dem Auto direkt zur Schule gefahren. Im aktuellen Jahr sind es nur noch 2,1 %. Auch wenn man die Fahrten zu den HuB, die einen Anteil von 9,7 % ausmachen, bei dem Vergleich mit einbezieht, liegt die Summe immer noch deutlich unter den 22 % aus dem Vorjahr. Die „Wahlfreien“ im Umweltverbund sind erkennbar um 7 % auf rund 20 % gestiegen. Im Sommer nutzen 62,9 % der Befragten eine oder mehrere umweltfreundliche Verkehrsarten für den Schulweg. Wenn man die Nutzer der Elterntaxihaltezone zusätzlich mit einbezieht sind es sogar 72,2 %. Der Anteil der „Wahlfreien“ mit Auto ist von 20 % auf 25,8 % gestiegen. Dabei ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass hierunter alle Autofahrten gezählt werden. Von den 25,8 % nutzen 12 % die Elterntaxi-Haltezone und rund 87,5 % bringen ihr Kind direkt zur Schule.

Lediglich 4 % wählen im Sommer sowohl die eine als auch die andere Alternative. Auch in Schloß Holte-Stukenbrock hat die Projektgruppe die Reduzierung des Verkehrsaufkommens vor der Schule rechnerisch ermittelt. Demnach ist es um 17,2 % (19,9 % + (- 5,8 %) + 3,1 %) gesunken.

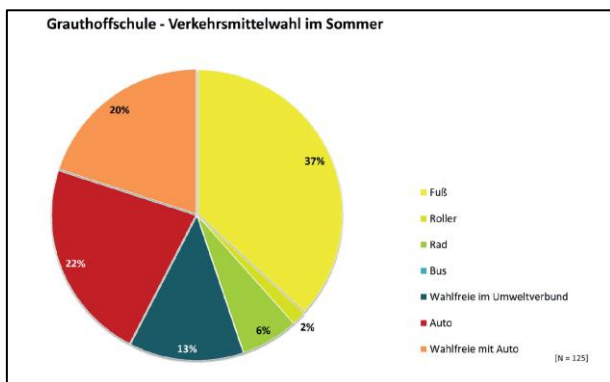


Abbildung 104: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2018)²⁴¹

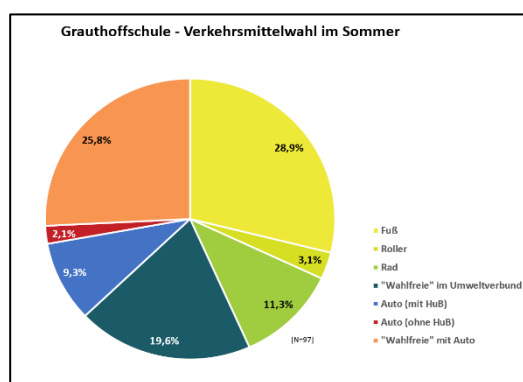


Abbildung 103: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2019)

(2) Verkehrsmittelwahl im Winter

Im Winter ist der Fußgängeranteil mit 36,1 % auch sehr hoch und im Vergleich zum Vorjahr nur um knapp 1 % gesunken. Der Radverkehr hingegen ist deutlich angestiegen. Während im Vorjahr nur 2 % das Fahrrad für den Schulweg nutzen, sind es in diesem Jahr schon 7,2 % (Roller mit einbezogen). Wie in den Abbildungen zu sehen, sind auch die „Wahlfreien“ im Umweltverbund stark gestiegen. Dieser Anteil ist von 2 % auf 10,3 % angestiegen. Auch der Anteil der Autofahrer ist sehr deutlich gesunken. Rund 35 % wurden im Vorjahr mit dem Auto direkt zur Schule gebracht und in der aktuellen Umfrage sind es nur noch 11,3 %. Wenn die Fahrten zu den HuB hier zusätzlich berücksichtigt werden, liegt die Summe von ca. 24 % immer noch deutlich unter den 35 % des Vorjahres. Die „Wahlfreien“ mit Auto sind mit 22,7 % relativ konstant geblieben und haben sich im Vergleich zum Vorjahr kaum verringert. Dennoch ist hier ebenfalls zu erwähnen, dass von den 22,7 % ein Teil von 18,18 % die HuB nutzen und 72,72 % ihre Kinder direkt zur Schule fahren. Weitere 9,09 % wählen beide Varianten. Das Verkehrsaufkommen wurde im Winter an der Grauthoffschule um 29,13 % (23,7 % + 1,3 % + 4,13 %) reduziert.

²⁴¹ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 24.

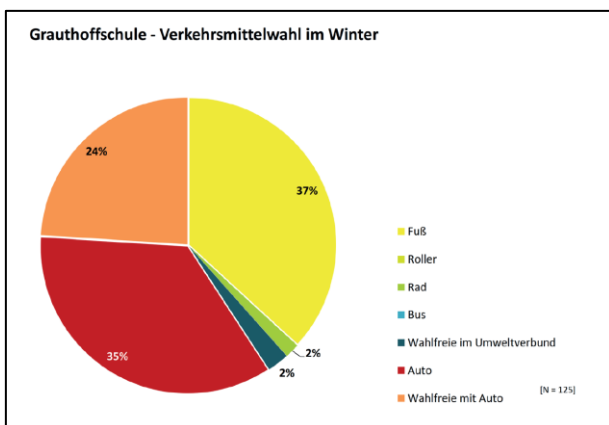


Abbildung 106: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2018)²⁴²

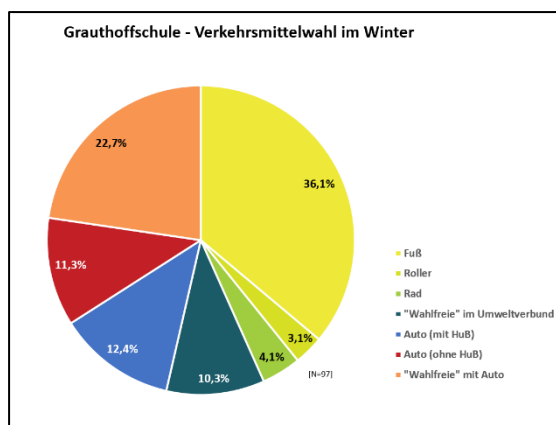


Abbildung 105: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2019)

cc. Nutzung der Haltezonen

Rund um die Grauthoffschule gibt es insgesamt vier Haltezonen. Der Grafik ist zu entnehmen, dass ein sehr hoher Anteil von 82,5 % keine dieser Haltezonen nutzt. Nur 17,5 % nehmen das Angebot der HuB an. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass von den 82,5 %, die die Zonen nicht nutzen, deutlich

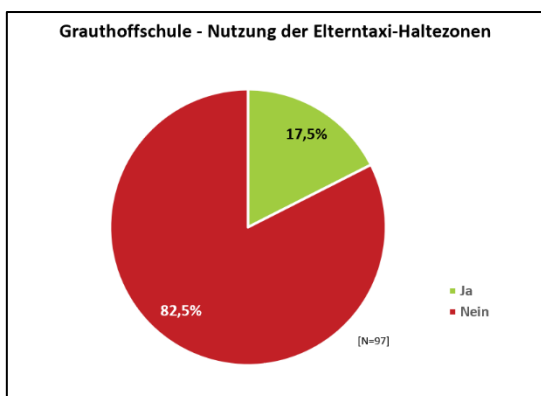


Abbildung 107: Grauthoffschule - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

über die Hälfte (63 %), wie zuvor auch schon, zu Fuß, mit dem Bus, Fahrrad oder Rolle zur Schule kommen. Ein Anteil von 6 % gibt an, dass sie eine andere Haltemöglichkeit nutzen und für 11 % sind die HuB an einer ungünstigen Stelle gelegen. Lediglich 1 % der Befragten sieht den Schulweg von den Elterntaxi-Haltezonen als zu gefährlich an. Auch an dieser Schule wurden von fünf Personen irrelevante Gründe angegeben. Beispielsweise wurde die Nichtnutzung damit begründet, dass das Kind schon in der 4. Klasse ist, kein Auto vorhanden ist oder dann „Kontaktlosigkeit“ mit anderen Eltern herrscht.

²⁴² Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 24.

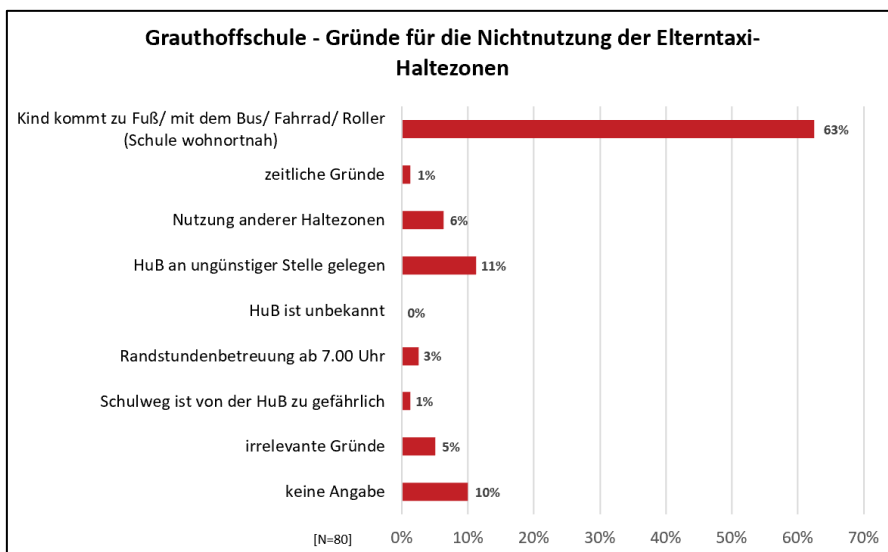


Abbildung 108: Grauthoffschule - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Die Auswertung der Auslastung der Haltezonen hat ergeben, dass die Haltezone Dopheide/ Grauthoffweg mit einer Angabe, kaum genutzt wird. Diese Anzahl ist nicht zufriedenstellend. Die anderen drei sind, wie in der Abbildung zu erkennen, in der Nutzung relativ ähnlich. Die Zone Dopheide

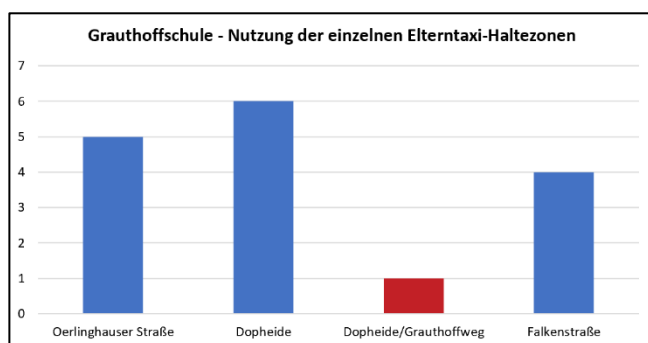


Abbildung 109: Grauthoffschule - Nutzung der einzelnen Elterntaxi-Haltezonen

wird mit sechs Angaben am meisten genutzt, gefolgt von fünf Angaben der Haltezone an der Oerlinghauser Straße. Die HuB in der Falkenstraße wird von vier der Befragten genannt.

Des Weiteren haben die Nutzer der Elterntaxi-Haltezonen Gründe für die Nutzung angegeben. Hierfür waren verschiedene Antwortmöglichkeiten im Fragebogen vorgegeben. Das nachstehende Balkendiagramm zeigt, dass fast 65 % der Eltern der Aussage zugestimmt haben, dass Nutzung auf Wunsch des Kindes erfolgt. Hier wurde im Vergleich zu den anderen Pilot-schulen der höchste Prozentwert erreicht. Fast die Hälfte der Nutzer geben an, dass sie die HuB selbst als sinnvoll erachten. Hiervon haben wiederum 37,5 % ihre Aussage damit begründet, dass sich das Verkehrsaufkommen vor der Schule verringert. Jeweils 25 % der Eltern gaben Antworten aus den

Kategorien drei (Kind geht in Gruppen zur Schule) und vier (Förderung der Selbstständigkeit der Kinder). Der restliche Prozentanteil machte hierzu keine Angaben.

Lediglich 17,65 % nannten den Grund der Schulempfehlung. Weitere 11,76 % haben sonstige Gründe ausgeführt. Diese Ausführungen beinhalten alle Gründe der Zeitersparnis, sodass nur diese Kategorie in Frage gekommen ist.

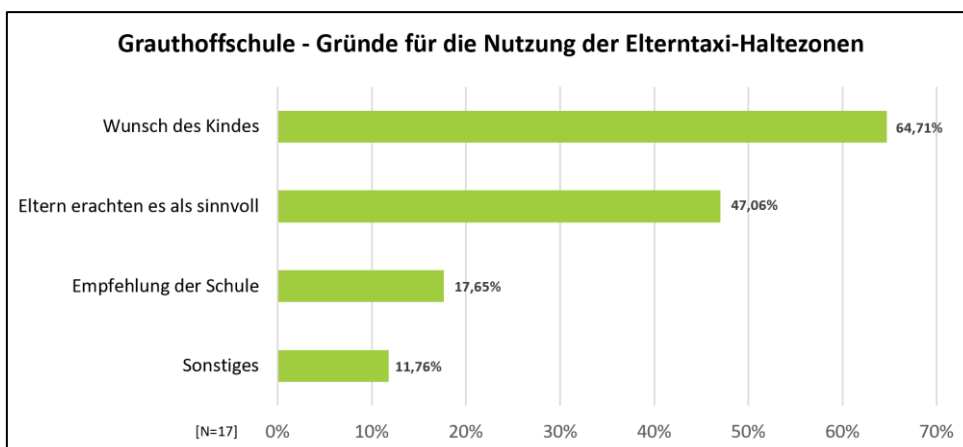


Abbildung 110: Grauthoffschule - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

dd. Kartografische Darstellung der Schulwegrouten und Nutzung anderer Haltezonen

Nachstehend folgt die Analyse der Verkehrsstromkarten von den Verkehrsmitteln „Rad“ und „zu Fuß“ im Sommer sowie „Auto“ im Winter an der Grauthoffschule. Des Weiteren wird die Nutzung weiterer Haltezonen erläutert. Die Eltern aus Schloß Holte-Stukenbrock haben zahlreiche Schulwege eingezeichnet und die Schulwege von insgesamt 57 Karten konnten ausgewertet werden. Bei einem Rücklauf von 97 Fragebögen von der Grauthoffschule, entspricht dies einer Ausfüllquote von 58,76 %.

(1) Verkehrsstromanalyse zu Fuß und Rad (Sommer)

Beim Vergleich der beiden Verkehrsstromkarten fällt auf, wie schon bei der Brinkmannschule, dass die Verkehrsströme sehr ähnlich sind. Die Hauptverkehrsrouten sind weiterhin die Falkenstraße (nördlich der Schule), die Adlerstraße (östlich der Schule) und Grüner Weg (südlich der Schule). Bei genauerer Betrachtung sind ebenfalls einige kleine Unterschiede zwischen den Karten festzustellen. So nimmt auch bei der Grauthoff-Elbracht-Schule der

Fußgängerverkehr in der Nähe der Elterntaxi-Haltezonen zu. Vor allem bei der Elterntaxi-Haltezone Dopheide/ Grauthoffweg (Nord-Westen) ist dies deutlich erkennbar. Vorher wurden die Straßen Grauthoffweg und Zur Wanderhütte nur von einzelnen Schülerinnen und Schülern benutzt. Nach Einrichtung der Haltezonen werden die beiden Straßen von mehreren Grundschülerinnen und Grundschulern (circa 5-8) benutzt. Daraus lässt sich eine gute Nutzung der Haltezone ableiten. Der gleiche Effekt ist nicht nur bei der Haltezone Oerlinghauser Straße (Süd-Osten) zu erkennen, sondern auch bei der Haltezone Dopheide (Süd-Westen). Die Anzahl der Fußgänger, die die Dopheide und den Habichtweg (Fußweg nach der Haltezone) nutzen, ist stark gestiegen. Diese Wirkung ist nicht auf die Schülerinnen und Schüler zurückzuführen, die bereits zu Fuß gehen und diesen Fußweg nutzen wollen, sondern auf Schülerinnen und Schüler, die zusätzlich diesen Fußweg nutzen, weil sie an der Elterntaxi-Haltezone abgesetzt werden. Vor Einrichtung der Zonen, wären diese Kinder mit dem Auto direkt vor die Schule gebracht worden, jetzt laufen sie, wie aus der Karte abzulesen ist, den restlichen Schulweg zu Fuß. Die Haltezonen zeigen Wirkung und werden von den Eltern angenommen.

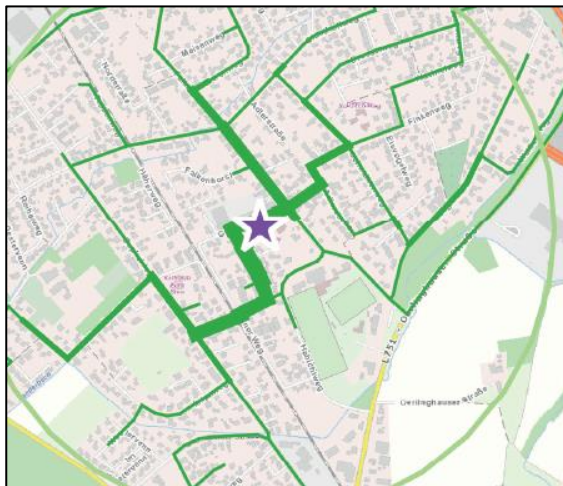


Abbildung 112: Grauthoff - Verkehrsstromkarte Fuß im Sommer (2018)²⁴³



Abbildung 111: Grauthoff - Verkehrsstromkarte Fuß/Rad im Sommer (2019)

²⁴³ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 59.

(2) Verkehrsstromanalyse Auto (Winter)

Beim Vergleich der beiden Karten fällt sofort auf, dass es bei der neuen Karte deutlich weniger Autofahrten gibt. Eine Analyse der Auto-Verkehrsströme bestätigt die Ergebnisse der Fußgänger-Analyse. Die Haltezone Dopheide/ Grauthoffweg (Nord-Westen) wird von den Eltern sehr gut angenommen. Auf der Karte ist zu sehen, dass die rote Linie an der HuB endet und die Autos nicht weiter zur Schule fahren. Durch Einrichtung der Zone wurde der Autoverkehr aufgehalten und fährt nur noch bis zur HuB. Dadurch konnte die Anzahl der Autos vor der Schule gesenkt werden. Ähnliche Auswirkungen zeigen die Haltezonen Oerlinghauser Straße (Süd-Osten) und Dopheide (Süd-Westen). Zwar konnte der Autoverkehr nicht komplett aufgehalten werden, allerdings verringert sich der Autoverkehr nach der Haltezone sichtbar, da die Dicke der Linien danach abnimmt. Vereinzelt fahren immer noch Autos an den HuB vorbei und direkt vor die Schule, im Vergleich zu 2018 hat sich die Anzahl aber deutlich verringert. Wünschenswert wäre es, wenn das Projekt auch diese Eltern erreichen könnte, aber einige Eltern weigern sich das Projekt anzunehmen und deshalb wird es weiterhin Autos geben, die direkt bis vor das Schultor fahren. Aber die Karten zeigen deutlich, dass die Zahl der Elterntaxis gesenkt werden konnten und das Projekt in Schloß Holte-Stukenbrock erfolgreich ist.

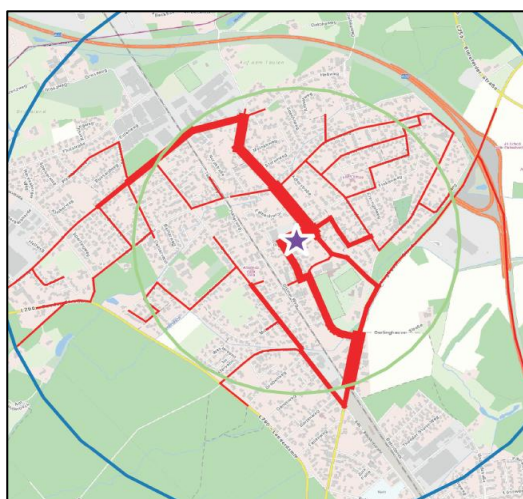


Abbildung 114: Grauthoff - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2018)²⁴⁴

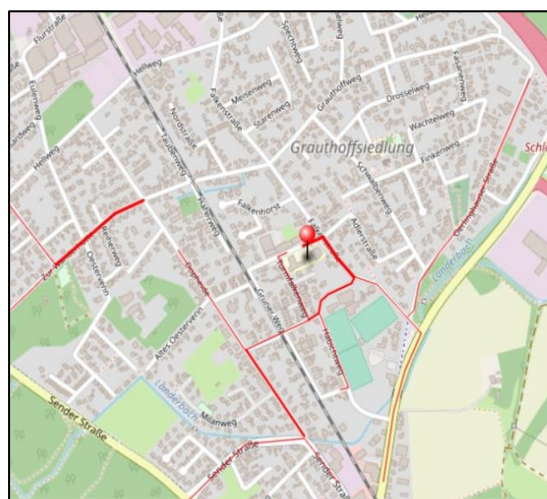


Abbildung 113: Grauthoff - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2019)

²⁴⁴ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Auswertung der Elternbefragung, S. 58.

(3) Nutzung anderer Haltezonen

An der Grauthoff-Elbracht-Schule gibt es ebenfalls einige „geheime Haltezonen“. Diese befinden sich, wie auch bei anderen Schule, zwischen Schule und Elterntaxi-Haltezone. Dies ist ein Hinweis darauf, dass die Eltern den Weg zwischen Elterntaxi-Haltezone und Schule als zu weit empfinden, da sie ihr Kind näher an die Schule bringen. Es könnte überlegt werden, die Haltezonen zu verschieben und näher an der Schule zu platzieren. Allerdings erachtet dies die Projektgruppe nicht für sinnvoll, da eine Verschiebung der Haltezonen zur Schule hin, den Verkehr in der unmittelbaren Umgebung der Schule erhöht. Außerdem ist Ziel des Projektes die Kinder zum Laufen zu bringen und eine Entfernung von unter 800 m kann problemlos von einem Grundschulkind zu beschreiten werden. Eine Verschiebung der Zonen näher an die Schule, würden gegenläufig zu den Zielen des Projektes sein und ist deshalb nicht sinnvoll. Viele der geheimen Haltezonen, wären vermeidbar, wenn die Eltern stattdessen die Elterntaxi-Haltezone nutzen würden. Das dies nicht passiert liegt nicht an der Platzierung der Elterntaxi-Haltezonen, sondern an der Einstellung der Eltern. Über eine Verschiebung könnte trotzdem diskutiert werden. Es könnte überlegt werden die Haltezone an der Oerlinghauser Straße (südöstlich der Schule) an die Kreuzung Falkenstraße/ Habichtweg zu verschieben. Da einige Eltern nicht die Haltezone Oerlinghauser Straße ansteuern, sondern die Straßen Falkenstraße oder Habichtweg benutzen und die Elterntaxi-Haltezone für einige Eltern nur über Umwege zu erreichen ist. Ein Gegenargument

wäre allerdings, dass sich die verschobene Haltezone dann sehr nahe an Schule befinden würde. Nach Abwägung beider Argumente, erachtet die Projektgruppe es für möglich die Position dieser Haltezone anzupassen, aber nicht für zwingend notwendig.

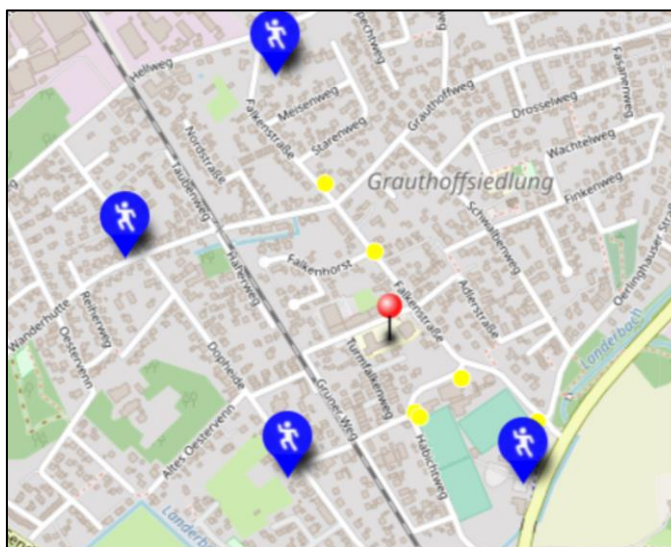


Abbildung 115: Grauthoff - "geheime" Haltezonen

ee. Verhaltensänderung

Das Verhalten seit der Einrichtung der Haltezonen hat sich bei knapp 22 % verändert. Über die Hälfte gaben an, dass sich ihr Verhalten nicht verändert hat und 13 % machten hierzu keine Angaben. Auch hier muss erneut beachtet werden, dass rund 43% zu den Fußgängern, Radfahrern bzw. Buskindern gehören. Diese müssen von den Haltezonen keinen Gebrauch machen und haben somit auch keine Verhaltensveränderung seit der Einrichtung der Haltezonen. 16 % der Befragten haben ihr Kind auch schon vor der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen nicht direkt zur Schule gebracht. Auch in Schloß Holte-Stukenbrock ist der Anteil derer, die den Schulweg von den HuB als zu gefährlich erachten, mit nur 2 % sehr gering. 32 %, also fast ein Drittel, hat keinen Grund genannt, warum sich ihr Verhalten nicht verändert hat.

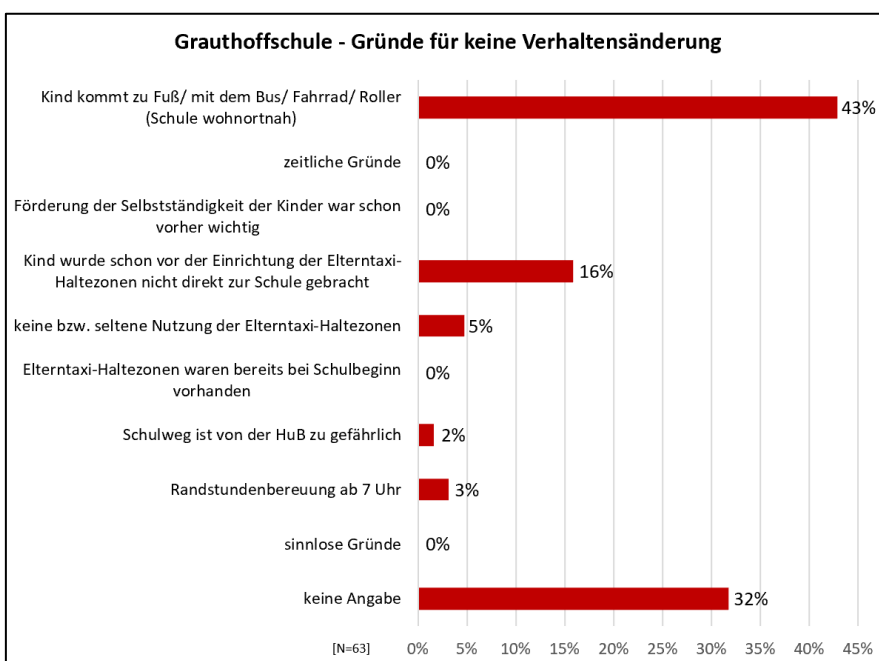


Abbildung 116: Grauthoffschule - Gründe für keine Verhaltensänderung

ff. Veränderungen seit der Einrichtung der HuB

Von 127 Personen, gaben 27 Personen an, dass sich das Verkehrsaufkommen direkt an der Schule verringert hat. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 43,3 %. Weitere 27,84 % sind der Meinung, dass sich seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen weniger gefährliche Situationen für die Kinder ergeben. Nur 5 Personen und damit nur 5,15 % gaben an, dass es mehr gefährliche Situationen gibt. Für 2 Elternteile dagegen hat sich der Aufwand aufgrund der Nutzung der Haltezonen erhöht. 20,62 % der Befragten

gaben an, dass deren Kind seit der Einrichtung öfters mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommt. 19 von 127 Personen haben bemerkt, dass ihr Kind die Umgebung der Schule und den Verkehr aktiver wahrnimmt. Weitere 12,37 % gaben sonstige Gründe an. Diese wurden in Kategorien zusammengefasst. Ein Drittel davon können die Veränderungen vor der Schule nicht beurteilen, da sie morgens nicht vor Ort sind. Weitere 4 Personen gaben dort an, dass sich die Gefahren nun auf andere Stellen rund um die Schule verteilt hätten und es somit nur eine Verschiebung der gefährlichen Situationen gibt.

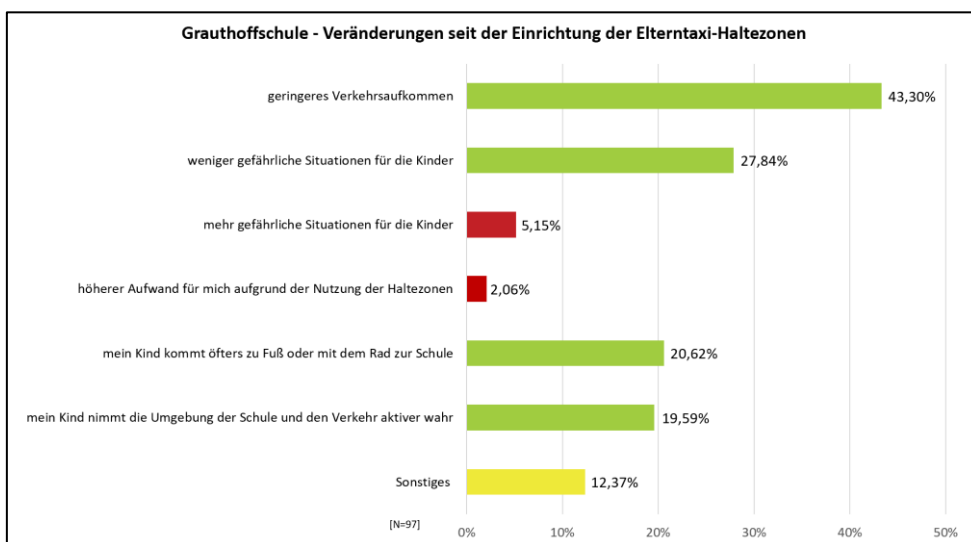


Abbildung 117: Grauthoffschule - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen

gg. Fazit für die Grauthoffschule

Insgesamt kann für die Grauthoffschule in Schloß Holte-Stukenbrock festgehalten werden, dass mit knapp 20 % der Eltern, die Elterntaxi-Haltezonen im Vergleich zu den anderen Pilotschulen am wenigsten genutzt werden.

Bei den genannten Gründen, warum die Eltern die HuB nutzen, ist besonders auffällig, dass weit über die Hälfte (64,71 %) der Befragten angegeben haben, dass sie die HuB auf Wunsch des Kindes nutzen. Damit ist dieser Prozentwert im Vergleich zu den anderen Pilotschulen deutlich am höchsten. Das zeigt, dass die Eltern auf ihre Kinder eingehen und auch, wenn sie selbst ggfs. sogar anderer Meinung sind, das Kind das Verkehrsmittel für den Schulweg wählen lassen. Dahingegen ist die Empfehlung der Schule als Grund für die Nutzung der Haltezonen im Vergleich am wenigsten angegeben worden. Damit ist festzuhalten, dass die Schulleitung und die Lehrenden

der Grauthoffschule noch mehr auf die Eltern zugehen könnten und ihnen die positiven Effekte des Projektes nahe zu bringen, denn auch das Engagement der Schule trägt einen wichtigen Aspekt zum Erfolg des Projektes bei. Erwähnenswert ist weiterhin, dass die Nutzung der Haltezone Dopheide/ Grauthoffweg mit nur einer Angabe, sehr gering ist. Zudem haben 11 % bei den Gründen der Nichtnutzung angegeben, dass die HuB an ungünstigen Stellen liegen. Es könnte daher geprüft werden, ob es sinnvoll ist, die Haltezone an eine andere Stelle zu verlagern. Dabei wäre, wie bereits in der Verkehrsstromanalyse erwähnt, die Verlagerung an die Kreuzung Falkenstraße/ Habichtweg denkbar.

II. Auswertung der Anregungen und Ideen der Befragten

Im folgenden Abschnitt wird die Auswertung der Frage 10 des Elternfragebogens näher erläutert, in der die Befragten Anregungen und Ideen zu dem Pilotprojekt mitteilen konnten.

1. Allgemeines

Die Evaluierung des Pilotprojektes „Lass(t) uns laufen! – Weniger Elterntaxi an meiner Schule“ soll vor allem dem Nutzen dienen, Schwachstellen des Projekts aufzuzeigen, sodass eine Optimierung des Projekts an den fünf Pilotschulen vorgenommen werden kann. Zudem ist geplant, das Projekt auf weitere GS im Umkreis zu erweitern. Mithilfe von Verbesserungsvorschlägen seitens der Eltern der Schulkinder können im Zusammenhang mit den Ergebnissen der Fragebogenauswertung wichtige Erkenntnisse für die Weiterführung des Projektes gewonnen werden.

Zu diesem Zweck wurden mit der Frage 10 des Fragebogens neue Ideen und Anregungen seitens der Eltern ermittelt. Da die Eltern der Schülerinnen und Schüler unmittelbar von dem Pilotprojekt betroffen sind, erkennen sie Schwachstellen des Projektes und Bereiche, an denen Handlungsbedarf besteht, besser als Außenstehende. Insgesamt haben von 664 rückläufigen Fragebögen 17,32 % der Eltern das freie Feld von Frage 10 für ihre Anmerkungen in Bezug auf das laufende Elterntaxi-Projekt genutzt. Unter der Frage 10 haben einige Eltern nicht nur Verbesserungsvorschläge und Anregungen mitgeteilt, sondern auch ihre grundlegende Meinung zu dem Projekt geäußert. Der Anteil an reinen Meinungsäußerungen liegt bei 21,74 %.

Im Folgenden werden zunächst einige Meinungsäußerungen der Eltern aller fünf Pilotschulen in einem Schaubild dargestellt, positive Rückmeldungen in Grün, negative in Rot.



Der Großteil der Eltern empfindet das Projekt als wichtig und notwendig. So sind 76 % der ausschließlichen Meinungsäußerungen positiv ausgefallen. Selbst Eltern, die die Elterntaxi-Haltezonen selbst nicht nutzen, befürworten die Idee und Umsetzung des Projektes. Auch diente das Projekt diversen Eltern als Anstoß, um das eigene Verhalten zu ändern und das Kind den Schulweg – egal, ob ganz oder teilweise – allein beschreiten zu lassen. Einige Eltern merkten zusätzlich deutliche Veränderungen des Verkehrsaufkommens an den Schulen und dadurch eine Minimierung der Gefahren für

die Schülerinnen und Schüler an. Insbesondere haben einzelne Eltern die gut sichtbaren gelben Fußspuren gelobt, die von den Haltezonen bis zur jeweiligen Schule führen.

Jedoch sehen nicht alle Eltern das Projekt als überwiegend positiv an. Von den Eltern wird angemerkt, dass einige Haltezonen teilweise nicht durchdacht oder schlecht gelegen sind, was dazu führt, dass die Haltezonen weniger bis gar nicht genutzt werden. Obwohl einige Eltern erwähnen, dass sich das Verkehrsaufkommen an der Schule durch Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verringert hat und der Schulweg der Kinder dadurch sicherer gestaltet wird, schätzen einzelne die Verkehrssituation weiterhin als kritisch an; noch immer seien zu viele Autos vor den Schulen, die vor allem durch zu schnelles Fahren für Gefahren sorgen.

Nach Rücksprache mit der Kreispolizeibehörde Gütersloh wurde deutlich, dass von Seiten der Polizei fast täglich, wechselnd an allen fünf Pilotschulen, bereits vor Beginn der ersten Stunde eine Schulwegsicherung durchgeführt wird. Durch diesen Einsatz der Bezirksbeamten wird die Situation vor den Schulen bereits so sicher wie möglich gestaltet. Hinzu kommt, dass es seit der Einführung der Elterntaxi-Haltezonen bloß einen Schulwegunfall gegeben hat. Dieser ereignete sich Mitte Mai 2019 an der Lindenschule in Halle. Dort kam es zu einem Zusammenstoß zwischen einem Radfahrer und einem Schulkind, welches mit dem Roller auf dem Weg zur Schule war. Diese äußerst geringe Anzahl an Schulwegunfällen seit der Einrichtung der Hol- und Bringzonen und der Umstand, dass sich der Unfall mit einem Radfahrer und nicht mit einem Autofahrer ereignete, spricht für ein verringertes Verkehrsaufkommen vor den Schulen und einer Steigerung der Sicherheit.

2. Ideen und Anregungen der Eltern

Rund 78 % der 115 Antworten unter Frage 10 des Fragebogens beinhalten eigene Ideen, Anregungen und Verbesserungsvorschläge bezüglich des Elterntaxi-Projektes. Neben wenigen Einzelnennungen gab es einige Anregungen, die mehrere Eltern von verschiedenen Schulen zu dem Projekt anzu merken hatten.

An der Lindenschule in Halle haben 20 % der Eltern unter Frage 10 ihre Anregungen und Ideen hinsichtlich des Pilotprojektes mitgeteilt. Die höchste Anzahl an Rückmeldungen zu Frage 10 gab es an der Pius-Bonifatius

Schule in Rheda-Wiedenbrück. Dort gaben 25,56 % der Eltern ihre Verbesserungsvorschläge an. An der GS in Schloß Holte-Stukenbrock waren es rund 24,44 %, an der Brinkmannschule in Langenberg waren es 20 %. Am wenigsten Rückmeldungen gaben die Eltern der GS Kattenstroth in Gütersloh mit 10 %.

a. Kontrollen

Fast jede 5. Anmerkung von den Eltern beinhaltete den Wunsch nach mehr Kontrollen vor den Schulen. Der Grund dafür ist fast immer derselbe – zu schnelles und rücksichtsloses Fahren.

An der Lindenschule in Halle führten 16,67 % der Eltern an, dass eine stärkere Kontrolle sowohl an den beiden direkt an der Schule liegenden Zebrastreifen (Bismarkstr./Schulstr.), als auch an dem Kreisel an der Haltestelle „Mönchstraße“ wünschenswert ist. Die Situation an den Zebrastreifen neben der Schule beschreiben die Eltern als unübersichtlich und daraus folgend dadurch gefährlich, da unmittelbar vor und nach dem Zebrastreifen parkende Autos stehen. Weiterhin wird laut Aussagen der Eltern an den Zebrastreifen kaum gestoppt, wodurch eine zusätzliche Vorsichtnahme durch die Kinder geboten ist. Kontrollen sollen in der Hinsicht eingeführt werden, dass keine Autos im Parkverbot rund um die Zebrastreifen stehen und dadurch die Sicht auf den Verkehr und vor allem auf die Schulkinder versperren. In Langenberg wünschen sich ebenfalls 16,67 % der Eltern, dass die Polizei diejenigen Eltern, die ihre Kinder noch immer bis vor die Schule bringen, zurechtweist und diese an die dafür vorgesehenen Elterntaxi-Haltezonen verweist.

An der Pius-Bonifatius GS in Rheda-Wiedenbrück regen die Eltern der Schülerinnen und Schüler vor allem an, eine Geschwindigkeitskontrolle am Südring, welcher direkt an die Elterntaxi-Haltestelle „Lüternweg“ grenzt, vorzunehmen. Diese Kreuzung sei gerade morgens viel befahren und stellt damit eine Gefahr für die Schulkinder dar. Zudem wird angeführt, dass eine polizeiliche Aufsicht vor der GS sich förderlich auf den Verkehr auswirken würde. Insgesamt haben sich in Rheda-Wiedenbrück 6 von 23 Eltern für mehr Kontrollen ausgesprochen.

Die Eltern der GS Kattenstroth sprechen sich unter der Frage 10 nicht ausdrücklich für stärkere Kontrollen vor der Schule aus. Inwiefern zusätzliche Kontrollen jeglicher Art durch die Polizei möglich sind, ist fraglich. Auch an

dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die Polizei bereits vor Beginn der ersten Stunde Schulwegsicherungen an den GS durchführt und somit die Verkehrssituation vor Ort im Blick behält.

b. Fußgängerüberwege

Ein häufiger Vorschlag der Eltern ist die Errichtung neuer Fußgängerüberwege bzw. teilweise auch lediglich eine bessere Kenntlichmachung von bereits bestehenden Zebrastreifen.

Auffällig ist, dass vor allem Eltern der Kinder der Lindenschule in Halle Anregungen zum Thema Fußgängerüberwege gegeben haben. 38,89 % der Eltern der Lindenschulkinder gaben hierzu Anmerkungen ab. Auch an der Lindenschule ist der Vorschlag entstanden, den Zebrastreifen an der Grabenstraße Richtung Schulstraße besser kenntlich zu machen, da Autofahrer diesen laut Eltern oft ohne zu stoppen überfahren. Ein Fußgängerüberweg vor dem Herz-Jesu-Kindergarten wurde ebenfalls empfohlen. Auch wird eine Markierung vor und nach dem Zebrastreifen an der Bismarkstraße und Schulstraße angeregt, damit dort keine Autos mehr halten und so die Sicht versperren. Insgesamt sprachen 16,67% der Eltern der Lindenschule gefährliche Situationen an den vorhandenen Straßenübergängen bzw. Zebrastreifen an, da diese von Autos teilweise ignoriert oder aber zu spät erkannt werden, da parkende Autos die Sicht versperren. Diese Problemstellen können laut Eltern allerdings durch zusätzliche Maßnahmen wie z.B. durch mehr Kontrollen oder eine bessere Beschilderung verbessert werden.

Erkennbar ist, dass sich die Eltern der Piußschule in Rheda-Wiedenbrück kaum für Fußgängerüberwege aussprechen, sondern eher eine Unterstützung für das Überqueren von viel befahrenden Straßen in Form von Schülerlotsen befürworten würden. Nur zwei von 23 Rückmeldungen befassten sich mit dem Thema der Fußgängerüberwege. Lediglich für den Lümernweg wird ein Zebrastreifen vorgeschlagen; dies jedoch in Kombination mit Verkehrskontrollen. Als Grund hierfür wird die starke Auslastung der Straße, vor allem zu Zeiten des Berufsverkehrs, aufgeführt. In Schloß Holte-Stukenbrock sprachen sich drei Eltern der Grauthoff-Elbracht Schule für mehr Zebrastreifen aus. Konkrete Vorschläge für Orte, an denen neue Fußgängerüberwege

geschaffen werden sollen werden jedoch nicht genannt, lediglich am Grauthoffweg bzw. auf der Höhe der Bushaltestelle des Grauthoffweges wird explizit eine Querungshilfe befürwortet.

Auffallend ist ebenfalls, dass die Eltern der GS Kattenstroth in Gütersloh und der Brinkmannschule in Langenberg keine Rückmeldung zum Thema Fußgängerüberwege bzw. an der Verbesserung vorhandener Querungshilfen gegeben haben.

c. Schülerlotsen

Ein Großteil der Eltern wünschte sich zusätzliche Unterstützung für die Kinder beim Überqueren der Straßen in Form von Schülerlotsen.

Insbesondere von den Eltern der Pius-Bonifatius GS in Rheda-Wiedenbrück wurden Schülerlotsen im Bereich der Elterntaxi-Haltestelle „Lüernerweg“, Ecke Süd- und Westring gewünscht. 26 % der Rückmeldungen zu Frage 10 von Eltern der GS in Rheda-Wiedenbrück thematisierten die Situation an der Haltestelle „Lüernerweg“. Sie beschrieben die Gegebenheiten an und um die Haltestelle als gefährlich, da die anliegende Kreuzung gerade morgens stark befahren sei. Aus diesem Grund werden an dieser Haltestelle zusätzliche Schülerlotsen gewünscht, mit dem Ziel, dass die Schulkinder sicher die Kreuzung überqueren können.

Acht von 22 Rückmeldungen von Eltern der Grauthoffschule in Schloß Holte-Stukenbrock beschrieben die Umstände an der Haltezone „Falkenstraße“ als gefährlich, da die Haltezone in einer Kurve und im Kreuzungsbereich liegt. Wie der Südring in Rheda-Wiedenbrück ist auch die Kreuzung an der Falkenstraße vorwiegend morgens zu Zeiten des Berufsverkehrs viel befahren. Demzufolge wird sich von den Eltern über die aktuelle Anzahl an Schülerlotsen hinaus ein weiterer Schülerlotse im Bereich der Haltestelle „Falkenstraße“ gewünscht, um die Kinder beim Überqueren der Kreuzung zu unterstützen. Von Eltern der Schülerinnen und Schüler der Brinkmannschule in Langenberg und der GS Kattenstroth wurden unter Frage 10 nicht explizit zusätzliche Schülerlotsen gewünscht. Auch die Eltern der Lindenschule in Halle erwähnten unter Frage 10 nicht den Wunsch nach ergänzenden Schülerlotsen. Jedoch sprach sich hier die klare Mehrheit für weitere Zebrastreifen rund um die Schule aus (s.o.).

Ungeachtet dessen, dass sich bloß die Eltern der Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück und der Grauthoffschule in Schloß Holte-Stukenbrock für zusätzliche Schülerlotsen aussprachen, regen insgesamt 13,33 % der Eltern, welche die Frage nach Ideen und Anregungen zum Projekt beantwortet haben, an, mehr Schülerlotsen an gefährlichen Straßenüberquerungen einzusetzen.

d. Halteverbote

Insgesamt 7,78 % der Eltern, welche die Frage 10 des Fragebogens ausgefüllt haben, sprachen sich für ein Halteverbot an und um die GS herum aus. Auffällig ist, dass überwiegend die Eltern der Brinkmannschule in Langenberg ein konsequentes Park- und Halteverbot im direkten Umfeld der Schule forderten. Hier sprachen sich 5 von 18 Eltern für ein Halteverbot aus. Ein konkretes Halteverbot wird zum Beispiel an der Heßelerstraße gefordert. Vereinzelt wird auch der Vorschlag eines Durchfahrtsverbotes vor der Brinkmannschule vorgeschlagen.

Bei den Eltern der Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück wird ein solcher Vorschlag in allen Fragebögen, welche die Frage 10 beantwortet haben, nur einmal unterbreitet. Der Vorschlag bezieht sich dabei auf ein Halteverbot an der Heidbrinkstraße, vor dem Eingang der Schule seitlich über die angrenzende Wiese zur Schule hin. Als Grund hierfür wird die schlechte Sicht auf die Straße für die Kinder angegeben, da die Eltern dort mit ihren Autos an der Straße auf ihre Kinder warten und den Kindern damit die Sicht auf die Straße erschwert wird.

Das Thema Halteverbote an und um die Schule herum wird bei den Eltern der GS Kattenstroth in Gütersloh, der Lindenschule in Halle und der Grauhoff-Elbracht Schule in Schloß Holte-Stukenbrock nicht konkret angeführt.

e. Einzelnennungen

Nebst zuvor erläuteter Mehrfachnennungen in Bezug auf Ideen und Anregungen zum Elterntaxi-Projekt kamen auch einige Einzelnennungen auf. Diese machen einen Anteil von 20 % aus.

In Schloß Holte-Stukenbrock wurde angemerkt, den Kindern bereits früher die Möglichkeit zu geben, mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen und dass

dies nicht erst in der 4. Klasse nach Erwerb des Fahrradführerscheins möglich sein sollte. Nach Rücksprache mit der Kreispolizeibehörde Gütersloh wurde deutlich, dass es keine rechtliche Grundlage gibt, welche regelt, ab wann ein Kind alleine mit Fahrrad fahren darf. Die Fahrradprüfung in der 4. Klasse ist lediglich eine Empfehlung sein Kind erst ab einem Alter von etwa 8 Jahren alleine fahren zu lassen, da Kinder in einem jüngeren Alter die Gefahren im Straßenverkehr meist noch nicht vollständig einschätzen können. Die Prüfung dient lediglich als Unterstützung für die Eltern das elementare Wissen zur Verkehrserziehung zu vermitteln. Sind Eltern der Meinung, dass ihr Kind auch vor der Fahrradprüfung sicher genug Fahrrad fahren kann, ist es die Entscheidung der Eltern, ob sie ihr Kind bereits zu einem früheren Zeitpunkt alleine fahren lassen.

Des Weiteren kam an der GS Kattenstroth in Gütersloh der Wunsch nach einer Verbesserung der Sicherheit für die Radfahrer auf. Es wird angeregt, Hinweisschilder zur Einhaltung des Sicherheitsabstandes zu Radfahrern wie beispielsweise an der Kahlerstraße aufzustellen. Auch wird eine rote Markierung der Radwege vorgeschlagen. Diese Anregung bezieht sich insbesondere auf die Kreuzung B61/ Diekstraße.

Aus Langeberg wurde einmalig der Wunsch geäußert, die Motivation der Kinder durch Sammeln von Sternen oder Punkten zu steigern, wie es bereits an den anderen Pilotschulen der Fall ist. Punkte oder Sterne erhalten diejenigen Kinder, die entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Roller zur Schule kommen oder von ihren Eltern zu einer Elterntaxi-Haltestelle gebracht werden. Die weitere Verwirklichung ist je nach Schule unterschiedlich und stellt verschiedene Belohnungen für die Kinder zur Verfügung, so können die Punkte z.B. individuell, als Klasse oder als gesamte Schule gesammelt werden.

Zwei Eltern aus Langeberg merkten an, dass die Motivation der Eltern weiter gesteigert werden muss und somit mehr auf die Nutzung der Haltezonen hingewirkt werden müsse. Zusätzlich wird einmalig angemerkt, dass die Haltestelle Buschstraße schlecht gewählt sei, da die Ecke Klutenbrink/ Buschstraße schlecht einsehbar und damit vor allem für Fußgänger gefährlich ist.

Auffallend ist, dass sich besonders Eltern der Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück die Frage stellen wie die Abholung der Kinder an den HuB erfolgen sollen, da sich dann, sowohl durch die wartenden Kinder, als auch die wartenden Autos ein Rückstau bildet. Diese Frage trat von drei Eltern auf, weshalb vorgeschlagen wird den Rückweg zu den Haltezonen ebenfalls zu fördern.

Ebenso kam aus Rheda-Wiedenbrück der Vorschlag die Schulbusse auf dem Parkplatz an der Regenbogenschule halten zu lassen und die Kinder den restlichen Weg von der Regenbogenschule, über das Hallenbad, zur Piusschule alleine gehen zu lassen, um auch diesen Kindern die Teilnahme am Elterntaxi-Projekt zu ermöglichen.

Zwei Elternteile der Pius-Bonifatius-Schule sprechen sich für die Anregung von Fahrgemeinschaften aus, da den Eltern mehr „Antrieb“ und Initiative aufgezeigt werden sollte, damit den Kindern der Weg zur Schule allein zugetraut wird.

Aus der Lindenschule in Halle wurde explizit der Wunsch nach einer Elterntaxi-Haltestelle am Gartnischen Weg/ Friedhofstraße geäußert. In dem für den Kreis Gütersloh erstellten Leitfaden zum Projekt „Lass(t) uns laufen! – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ wird beschrieben, dass ein Indikator für eine gute HuB beispielsweise eine Entfernung der Haltestelle bis zur Schule von über 250m ist. Laut Google Maps liegt die Entfernung zwischen der vorgeschlagenen Haltestelle am Gartnischen Weg und der Lindenschule bei ca. 1.300 m. Damit wäre die Haltestelle zu weit von der GS entfernt.

Ebenfalls aus Halle wird angemerkt, dass die Lage der Haltezone „Alter Marktplatz“ schlecht gewählt sei, da sie nicht gut zu erreichen sei. Die 30 km/h Zone im Bereich der Wertherstraße sei ein weiteres Problem, da diese nicht klar erkennbar sei und somit Unsicherheit bei den Autofahrern hervorruft. Deshalb wird eine Verbesserung der Beschilderung vorgeschlagen. Ebenso wird der Übergang an der Alleestraße in Halle, insbesondere am Kreisgymnasium Halle, von einem Elternteil als zu gefährlich angemerkt, da dort ein hohes Verkehrsaufkommen herrsche.

Aus Schloß Holte-Stukenbrock kam der Vorschlag die Eltern, welche ihre Kinder mit dem Auto bis vor die Schule fahren, in gelegentlichen Zeitabständen anzusprechen und damit anzuregen, die Kinder zu Fuß gehen zu lassen bzw. die Elterntaxi-Haltezonen zu nutzen.

Ein Elternteil der GS Kattenstroth in Gütersloh nutzte die Frage zehn, um sich für die Verlegung der Haltezone Rhedaer Straße auszusprechen. Diese sollte auf den Parkplatz des Getränkemarktes bzw. der Sparkasse verlegt werden. Auch die Haltezone Ludwigstraße solle auf den Grünstreifen an der Cäcilinstraße verlegt werden. Ebenfalls von diesem Elternteil wird der Vorschlag für mehrsprachige Infoflyer für die Eltern der Schülerinnen und Schüler und für Werbebanner an jeder Haltezone unterbreitet.

Diese Einzel- und teilweise Zweifachnennungen weisen zwar einen Bezug zum Elterntaxi-Projekt auf, haben aber aufgrund ihrer seltenen Nennung keine ausreichende Aussagekraft, weshalb keine weitere Auswertung dieser Stellungnahmen erfolgen kann. Hinzu kommen zudem einige nicht weiter relevante Einzelnennungen, die insgesamt einen Anteil von 18,89 % ausmachen. Diese hatten keinen realen Bezug zu dem Pilotprojekt und wurden aufgrund dessen nicht weiter beachtet.

III. Auswertung der Schülerfragebögen

Anders als im letzten Jahr hat sich die Projektgruppe bei der Evaluation des Elterntaxi-Projektes dazu entschieden auch die Schülerinnen und Schüler an den Pilotschulen zu befragen. Hierzu wurde von den Studierenden die Befragung mithilfe der Schülerfragebögen in den einzelnen Klassen durchgeführt. Bevor mit der Auswertung der Ergebnisse begonnen werden konnte, mussten auch hier wie bei den Elternfragebögen entsprechende Vorbereitungen getroffen werden. Die Projektgruppe entschied sich ebenfalls dafür eine Excel-Datei zur übersichtlichen Eingabe der Antworten mit einem dazugehörigen Kodeplan zu erstellen. Diese hat einen ähnlichen Aufbau wie die Auswertungsdatei der Elternfragebögen, um eine einheitliche Struktur zu gewährleisten. Mithilfe dieser Datei konnte die Auswertung anhand verschiedener Kriterien erfolgen sowie Diagramme entworfen werden.

1. Ablauf der Auswertung

In diesem Abschnitt wird zunächst wieder erläutert, wie die Studierenden bei der Auswertung der Schülerfragebögen. Nachdem die Umfragen in den einzelnen Klassen an allen Pilotschulen durchgeführt wurden, konnten diese durchnummeriert werden. Somit ist auch hier jeder Fragebogen eindeutig zuordenbar, sodass mögliche Fehler bei der Eingabe in die Datenmatrix einfacher zu überprüfen und dementsprechend zu korrigieren sind.

a. Erstellen der Datenmatrix

Um auch die Daten aus den Schülerfragebögen zu erfassen, musste zunächst einen Rahmen für die Eingabe der Daten, die erhoben worden sind, geschaffen werden. Die Grundstruktur der Datenmatrix wurde weitestgehend von der des Elternfragebogens übernommen.

In der ersten Zeile der Datenmatrix stehen Bezeichnungen für alle Variablen. Diese Variablen sind die Fragebogennummern (FBN), die Schule der Befragten (SDB) sowie die Nummern der jeweiligen Fragen des Fragebogens (F1, F2, ...). In der nächsten Zeile sind entweder Kurztitel der entsprechenden Frage bzw. die kodierten Antwortmöglichkeiten aufgeführt und wurden im Kodeplan ausführlich erläutert. In den Spalten darunter wurden die Daten für die jeweiligen Variablen eingetragen.

Aufgrund der großen Datenmenge wurde zusätzlich zu der Gesamtauswertung für jede Pilotschule ein eigenes Tabellenblatt angelegt. So konnten eine übersichtliche Darstellung der Werte und eine erleichterte Auswertung in Form von Diagrammen erfolgen.

b. Kodierung und Eingabe der Daten

Ähnlich wie bei der Auswertung der Elternfragebögen, musste sich die Projektgruppe auch hier auf eine Kodierung für die einzelnen Fragen einigen. Aufgrund der Einheitlichkeit wurde sich ebenfalls für die numerische Kodierung entschieden²⁴⁵. Für die einzelnen Pilotschulen werden die gleichen Kodes (1-5) wie bei dem Elternfragebogen verwendet.

Aufgrund des Alters der Schülerinnen und Schüler wurden nur zwei verschiedene Fragetypen verwendet. Dementsprechend wird bei der Kodierung bzw. Eingabe der Daten zwischen zwei Fällen unterschieden.

²⁴⁵ Atteslander, S. 302.

aa. Einfachnennungen

Bei Einfachnennungen müssen die Antwortmöglichkeiten durch eine kodierte Zahl ausgedrückt werden. Das ist beispielsweise bei Frage nach der Klasse und dem Geschlecht der Fall. Das Geschlecht der Schülerinnen und Schüler wurde durch 1 (= männlich) und 2 (= weiblich) kodiert.

Die Kodierung der Meinungsfragen wurde anhand der Farben der Smileys vorgenommen. Hierbei wird für den grünen Smiley die Zahl 1, für den gelben Smiley die Zahl 2 und für den roten Smiley die Zahl 3 verwendet.

bb. Mehrfachnennungen

Mehrfachnennungen waren bei den Fragen drei, vier und sieben erlaubt. Deshalb wird für solche Art von Fragen wieder die „dichotome Variable“ verwendet. Dabei wird für eine ausgewählte Antwort die Variable 1 verwendet und für Antwortmöglichkeiten, die nicht angekreuzt wurden, die Variable 0.²⁴⁶

cc. Fehlerkontrolle

Nachdem alle Daten in die Datenmatrix eingegeben wurden, erfolgte auch hier eine sorgfältige Fehlerkontrolle.²⁴⁷ Dabei wurden die eingetragenen Daten, die außerhalb der vorgesehenen Kodeziffern liegen, nach Werten gefiltert. Beispielsweise konnten bei der Angabe der Verkehrsmittelwahl für die einzelnen Verkehrsmittel nur die Zahlen 1 und 0 verwendet werden. Lag hier eine andere Zahl in der Datenmatrix vor oder war dieses Feld sogar leer, wurden hier die entsprechenden Fragebögen hinzugenommen und die Eingaben korrigiert.

dd. Datenaufbereitung

In einem nächsten Schritt mussten die Daten aufbereitet werden.²⁴⁸ Es wurden die Summen der einzelnen Spalten gebildet. Weiterhin hat die Projektgruppe die Verkehrsmittel entsprechend der vorherigen Befragung

²⁴⁶ Häder, S. 408.

²⁴⁷ Diekmann, S. 666.

²⁴⁸ Diekmann, S. 668.

aufbereitet, damit diese im späteren Verlauf mit den Ergebnissen der Elternfragebögen verglichen werden können.

2. Zusammenfassende Auswertung aller Pilotschulen

In diesem Abschnitt erfolgt eine Auswertung mithilfe von Diagrammen der Ergebnisse aller Pilotschulen.

a. Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder

Die beiden Ergebnisse der 3. und 4. Frage aus der Befragung von den Schülerfragebögen werden miteinander verglichen, um erkennen zu können, ob Unterschiede vorliegen. Aus den Diagrammen ist zu erkennen, dass aktuell mehr als zwei Drittel aller Kinder in der Regel mit „umweltfreundlichen“ Verkehrsmitteln zur Schule kommen oder zu einer HuB gebracht werden. Der restliche Prozentwert in Höhe von ca. 30 % benennt als aktuelles Verkehrsmittel die Gruppen „Auto (ohne Nutzung HuB)“ und „Wahlfreie mit Auto“. Die aktuelle Situation weicht von den Wünschen der Schülerinnen und Schüler ab. Demnach wünscht sich der größte Teil der Kinder mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Das sind 20 Prozentpunkte mehr, als die aktuelle Situation aufweist. Auch die anderen umweltfreundlichen Verkehrsmittel sind leicht angestiegen. Lediglich die Kategorie „zu Fuß“ ist gesunken. Zudem ist auffällig, dass weniger als ein Fünftel der Schülerinnen und Schüler mit dem Auto gebracht werden möchten. Damit liegt hier eine Differenz von 16,9 Prozentpunkten vor. Diese Ergebnisse zeigen, dass die befragten Kinder lieber mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zur Schule kommen. Zudem ist zu erkennen, dass auch viele Kinder nicht von ihren derzeitigen Verkehrsmitteln überzeugt sind, denn 721 von 1.104 befragten Schülerinnen und Schülern haben abweichende Angaben gemacht.

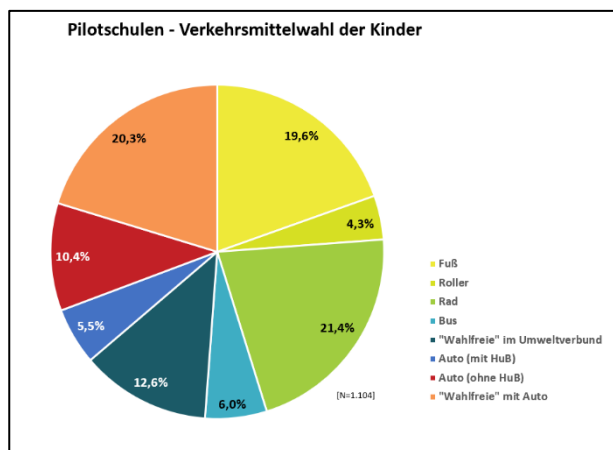


Abbildung 119: Pilotschulen - Verkehrsmittelwahl der Kinder

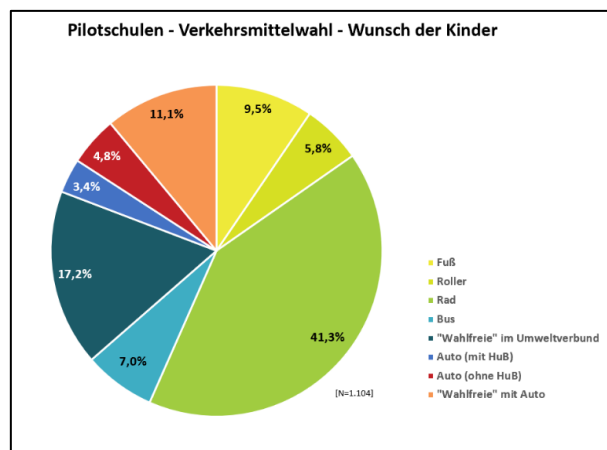


Abbildung 118: Pilotschulen - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder

Zusätzlich wurde bei der Verkehrsmittelwahl zwischen dem Geschlecht der Kinder unterschieden. Hierbei sind jedoch sowohl bei der aktuellen Situation der Verkehrsmittelwahl als auch bei den jeweiligen Wünschen zwischen den Geschlechtern nur wenige und kleine Differenzen festzustellen. Demnach ist für die Verkehrsmittelwahl das Geschlecht unerheblich.

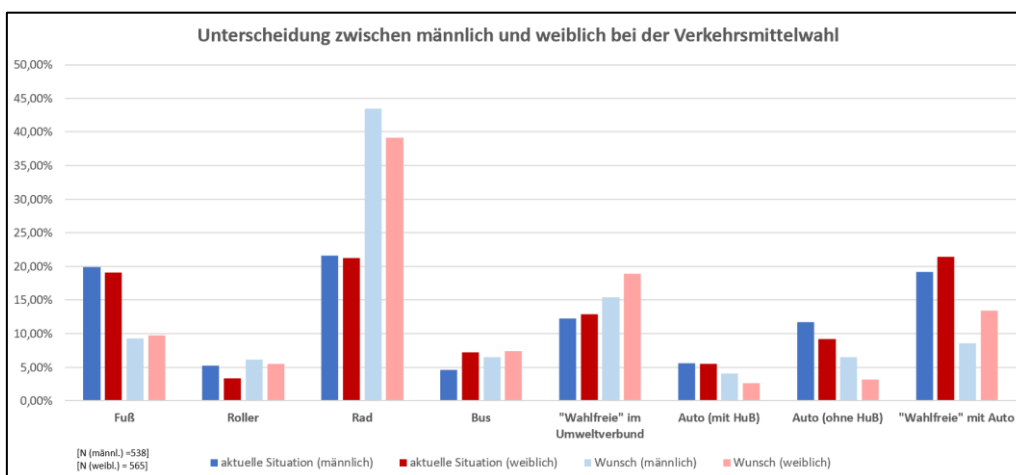


Abbildung 120: Unterscheidung zwischen männlich und weiblich bei der Verkehrsmittelwahl

b. Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen

Mit der Frage 5 des Fragebogens wurde die Meinung von den Schülerinnen und Schülern abgefragt, wie sie es finden, dass viele Kindern nicht mehr direkt zur Schule gebracht werden. In dem Balkendiagramm ist zu erkennen, dass über drei Viertel der Kinder das sehr gut finden, indem sie den grünen Smiley angekreuzt haben. Hieraus lässt sich auch ableiten, dass sie das Projekt der Elterntaxi-Haltestellen als gut empfinden.

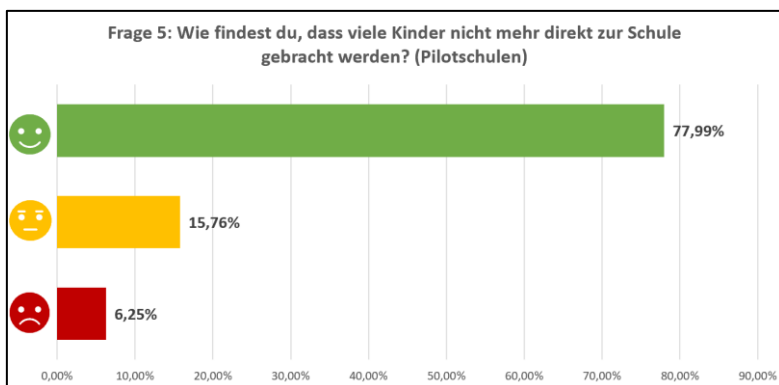


Abbildung 121: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen (Pilotschulen)

c. Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Ein weiterer wichtiger Schritt war es herauszufinden, welche Anreize die Kinder haben, um unter Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen zur Schule gebracht zu werden/ bzw. zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. Knapp über die Hälfte gehen gerne ein Teil zu Fuß oder fahren mit dem Rad, da sie so mit Freunden den Schulweg gehen können. Fast 70 % aller Befragten finden es gut sich zu bewegen und sehen das auch als positiv für Ihre Gesundheit. Ein Fünftel der Kinder ist der Meinung, dass es dadurch den Schulweg alleine meistern kann und ca. 40 % finden es gut, da sie dadurch Dinge erleben können, die in der Umwelt passieren.

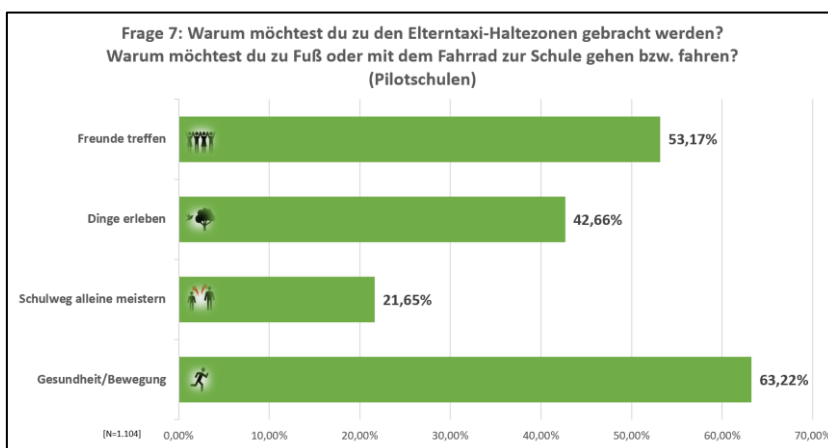


Abbildung 122: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Pilotschulen)

d. Auswirkungen auf den Unterricht

Mit der 8. Frage wird die Auswirkung des Verkehrsmittels auf den Unterricht abgefragt. Wie im nachstehenden Balkendiagramm zu erkennen, empfinden fast 70 % der Schülerinnen und Schüler aller Pilotschulen, dass sie bei der

Wahl der Verkehrsmittel Fahrrad und zu Fuß, besser im Unterricht mitmachen können. Knapp über 30 % bemerken keinen Unterschied. Ein geringer Teil von ca. 1 % macht die Angabe, dass sie nicht besser mitmachen können. Mit diesem Ergebnis kann festgehalten, dass Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen, nicht nur zusätzlich bewegen und das wiederum die Gesundheit fördert, sondern sogar auch die Lernfähigkeit im Unterricht höher ist.

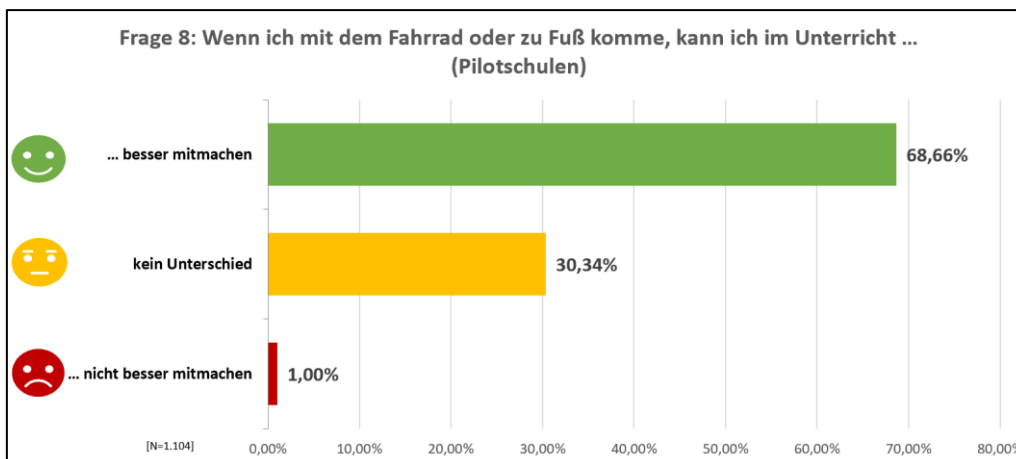


Abbildung 123: Auswirkungen auf den Unterricht (Pilotschulen)

e. Fazit

Nach der Betrachtung des gesamten Fragebogens ist festzustellen, dass die Kinder sich vermehrt wünschen mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. Der Wunsch mit dem Auto zur Schule gebracht zu werden ist mit einem Prozentwert von ca. 15 % der befragten Kinder sehr gering. Sodass als Ergebnis festgehalten werden kann, dass der größte Anteil der Kinder lieber mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zur Schule kommt. Dies wird auch durch die Aussage der Kinder bestätigt, dass fast 80 % aller Befragten es gut finden, dass viele Kinder nicht mehr direkt zur Schule gebracht werden. Zudem haben fast zwei Drittel aller Schülerinnen und Schüler Bewegung und Gesundheit als Begründung für die Frage sieben abgegeben. Durch Vermittlung dieser Argumente für die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, könnten weitere Kinder motiviert werden diese Art von Verkehrsmitteln zu verwenden.

Weiterhin bleibt festzuhalten, dass die Wahl des Verkehrsmittels Auswirkungen auf den Unterricht hat. Dies ist eine weitere wichtige Erkenntnis und sollte nicht unbeachtet bleiben.

3. Auswertung der einzelnen Pilotschulen

In diesem Abschnitt werden die Auswertungen der einzelnen Pilotschulen dargestellt und besondere Auffälligkeiten erläutert.

a. Grundschule Kattenstroth in Gütersloh

Zunächst wird mit der GS in Kattenstroth begonnen. Hier waren es 157 Kinder, die an der Umfrage teilgenommen haben. Die restlichen 7 Schülerinnen und Schüler waren an dem Tag der Umfrage nicht in der Schule.

aa. Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder

In Kattenstroth ist auf dem ersten Blick zu erkennen, dass die aktuellen Verkehrsmittel relativ mit den Wünschen der Kinder übereinstimmen. Lediglich alle Kategorien, die das Auto beinhalten, wurden von den Schülerinnen und Schüler weniger als Wunsch angegeben, als es die aktuelle Situation hergibt. Auch ist zu erkennen, dass anders als in der Gesamtübersicht die Radfahrer mit 28,7 % über den Durchschnitt liegen und der Wunsch mit der aktuellen Situation übereinstimmt. Jedoch ist hier der Bedarf vor allem an der Kategorie „Wahlfreie“ im Umweltverband mit 22,3 % sehr hoch. Insgesamt möchten zwei Drittel der Kinder nicht mit dem Auto zur Schule kommen, dies entspricht dem Durchschnitt aller Pilotschule.

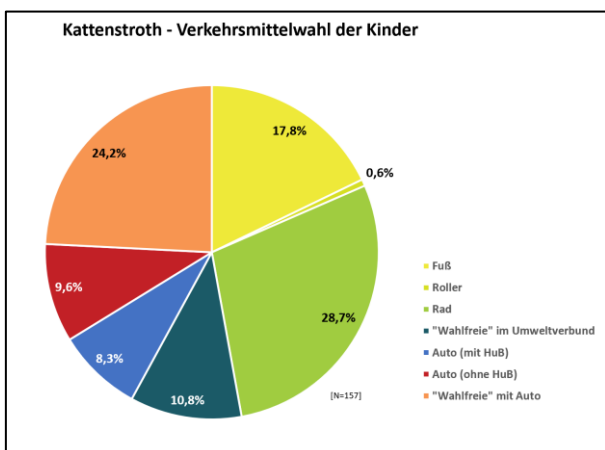


Abbildung 125: Kattenstroth - Verkehrsmittelwahl der Kinder

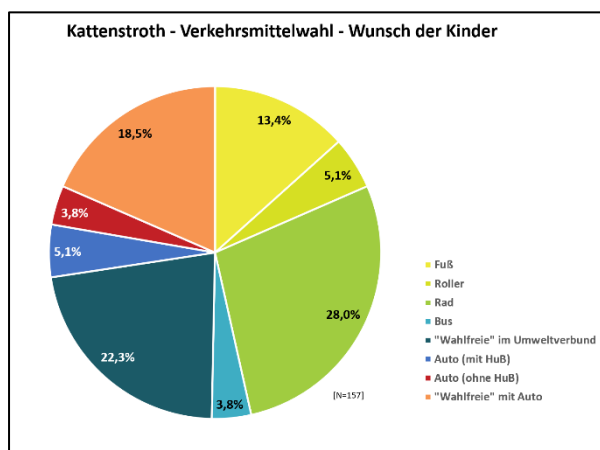


Abbildung 124: Kattenstroth - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder

bb. Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen

Die Frage 5 wurde von 113 Schülerinnen und Schüler damit beantwortet, dass sie es gut finden, dass viele Kinder nicht mehr direkt zur Schule

gebracht werden. Dieser Wert liegt leicht unter dem Durchschnitt von ca. 78 %. Dennoch ist dies auch ein positives Ergebnis. Die Befragten, die den gelben Smiley ausgewählt haben, betragen knapp über 20 %. Die restlichen Kinder fanden es nicht gut, dass weniger Kinder direkt zur Schule gebracht werden.

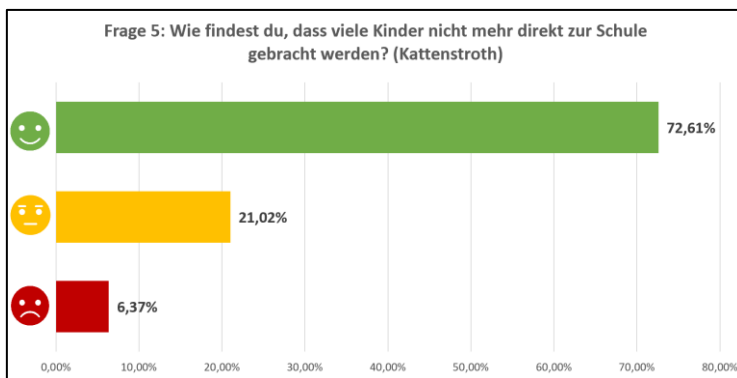


Abbildung 126: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltestellen (Kattenstroth)

cc. Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Bei der Frage sieben konnten die Kinder entsprechende Gründe ankreuzen, warum sie gerne mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen bzw. zu den Elterntaxi-Haltezonen gebracht werden. Die Reihenfolge der am meisten ausgewählten Gründe entspricht der Reihenfolge des Durchschnitts, sodass auch hier am häufigsten die Gesundheit bzw. Bewegung genannt worden ist.

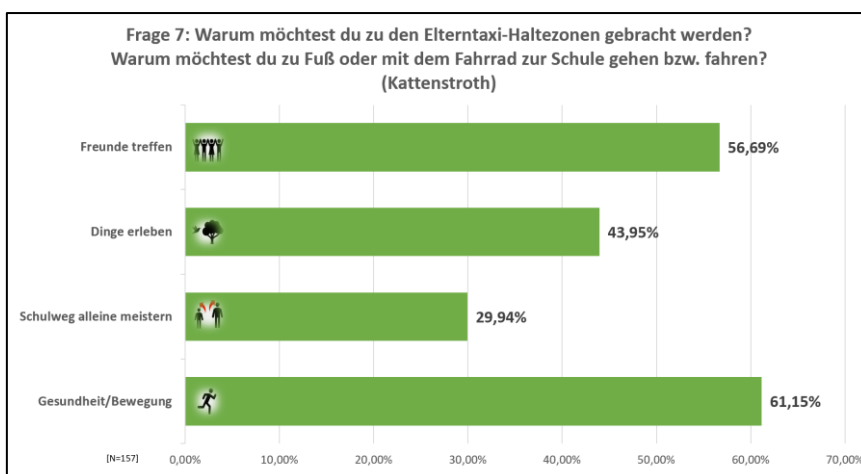


Abbildung 127: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Kattenstroth)

dd. Auswirkungen auf den Unterricht

Auch bei der Frage acht sind mit über 70 % die meisten Kinder der Ansicht, dass sie, wenn sie zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen, besser im Unterricht mitmachen können.

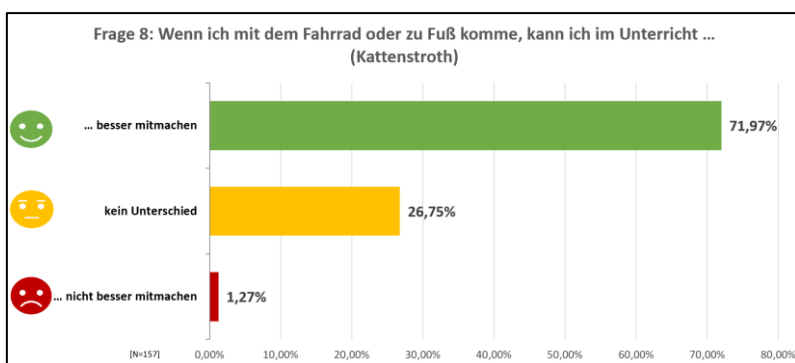


Abbildung 128: Auswirkungen auf den Unterricht (Kattenstroth)

ee. Fazit für die Grundschule Kattenstroth

Das Ergebnis der Schülerumfrage in Kattenstroth ist durchweg positiv. Insgesamt ist zu erkennen, dass viele Kinder an der GS in Kattenstroth lieber mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu Schule kommen möchten, anstatt mit dem Auto. Dies kann den Grund haben, dass in Kattenstroth ein motivierendes Belohnungssystem für einen Schulweg ohne Auto ausgeführt wird. Zudem können über 70 % der Kinder besser im Unterricht mitmachen, wenn Sie mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen. Wenn diese Argumente von der Schule weiter unterstützt und auch an die Eltern vermittelt werden, könnten noch mehr Kinder und deren Eltern dazu motiviert werden die Elterntaxi-Haltezonen bzw. die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu nutzen.

b. Lindenschule in Halle (Westf.)

Von den 245 Schülerinnen und Schüler der Lindenschule in Halle (Westf.) haben 226 Kinder an der Umfrage teilgenommen.

aa. Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder

Sehr auffällig ist bei der aktuellen Verkehrsmittelwahl der Kinder, dass mehr als ein Drittel der Schülerinnen und Schüler der Lindenschule die Kategorie

„Wahlfreie“ mit Auto angegeben. Zusammen mit den Kategorien Auto (ohne HuB) und „Wahlfreie“ mit Auto machen diese Kategorien fast 50 % aller Befragten der Lindenschule aus. Die andere Hälfte der Befragten hat zu fast einem Viertel angegeben, dass sie zu Fuß zur Schule kommen. Der Rest verteilt sich auf die restlichen umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Bei den Wünschen der Kinder ist zu erkennen, dass die Zahl der Fußgänger sich im Vergleich zu der aktuellen Lage um mehr als 10 Prozentpunkte reduziert hat. Dagegen sind die Radfahrer um fast 20 Prozentpunkte angestiegen. Zudem fällt auch der Prozentwert der Kategorie „Wahlfreie“ im Umweltverbund deutlich höher aus. Sodass davon auszugehen ist, dass sich die Fußgänger auf diese beiden Kategorien verlagert haben. Positiv ist zu beurteilen, dass die Kategorie „Wahlfreie“ im Umweltverbund in der aktuellen Situation nicht den Wünschen der Schülerinnen und Schüler entspricht, da dieser Wert sich um fast die Hälfte reduziert hat. Auch haben weniger den Wunsch mit dem Auto direkt zur Schule zu kommen. Damit ergibt sich, dass drei Viertel der Kinder nicht mit dem Auto direkt zur GS fahren möchten.

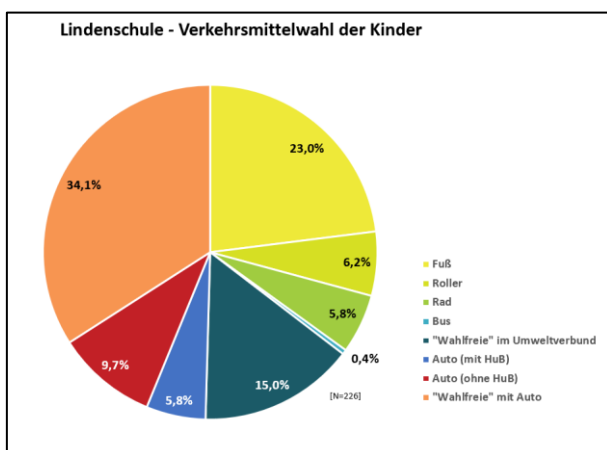


Abbildung 130: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl der Kinder

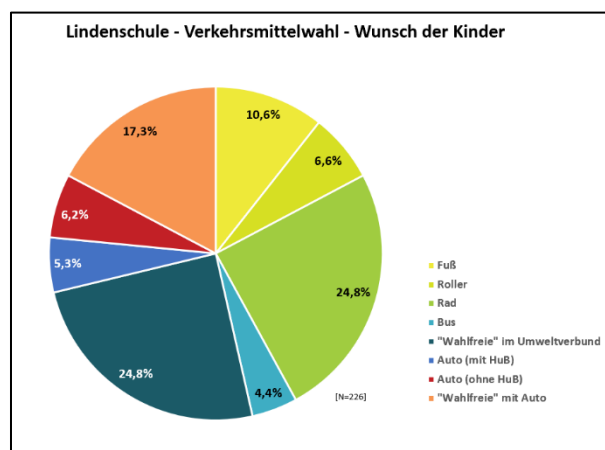


Abbildung 129: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder

bb. Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen

Die Antworten der Frage fünf entsprechen nahezu den Durchschnitt, sodass fast 77 % der Kinder angegeben haben, dass sie es gut finden, dass nun viele Kinder nicht mehr direkt zur Schule gebracht werden. Weitere 13,72 % finden es weder gut noch schlecht. Die restlichen Befragten finden es schlecht, dass weniger Kinder direkt zur Schule gebracht werden.

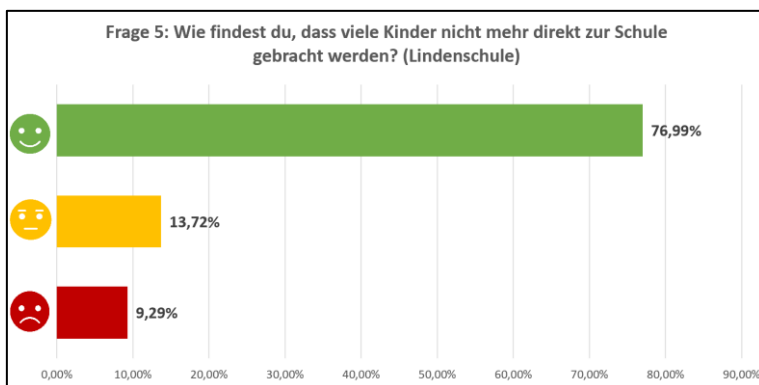


Abbildung 131: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen (Lindenschule)

cc. Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Die Frage sieben sollte den Kindern die Möglichkeit geben, Gründe für die Nutzung des Fahrrades oder der Elterntaxi-Haltezonen bzw. den Gang zu Fuß zur Schule zu nennen. Hierbei wurden alle Antwortmöglichkeiten mit unterschiedlicher Häufigkeit ausgewählt. Das Ergebnis des Balkendiagramms zeigt, dass die Bewegung bzw. die Gesundheit den größten Prozentwert erreicht hat. Zudem wird von knapp über die Hälfte der Kinder genannt, dass ein Grund für diese Verkehrsmittel ist, dass sie so Freunde auf dem Schulweg treffen können und zusammen zur Schule gehen können. Auch die Dinge erleben wurde von mehr als ein Drittel der Befragten ausgewählt. Das Schlusslicht bildet die Antwortmöglichkeit den Schulweg alleine zu meistern. Jedoch ist zu beachten, dass auch dieser Grund mit ca. 25 % ein Motivationsgrund ist, der nicht unerheblich ist.

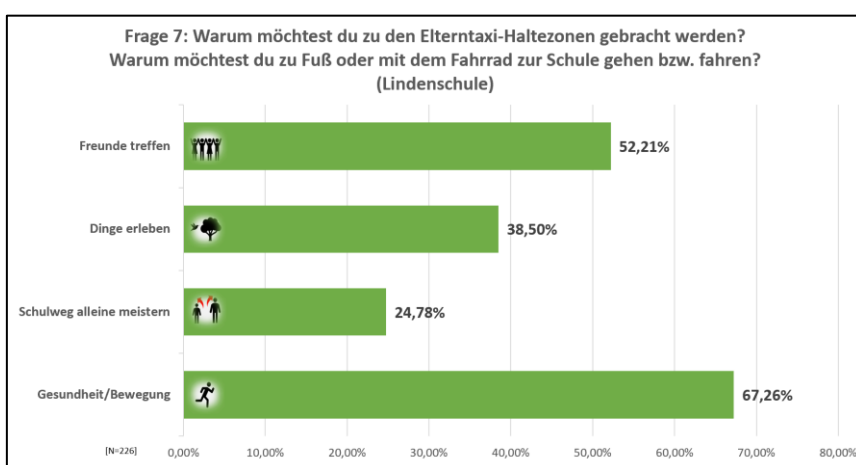


Abbildung 132: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Lindenschule)

dd. Auswirkungen auf den Unterricht

Die Schülerinnen und Schüler haben bei der Frage acht die mit 57,08 % den Smiley ausgewählt, der besagt, dass man besser im Unterricht mitmachen kann, wenn man mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommt. Dies ist im Vergleich zu den anderen GS der geringste Prozentwert. Dennoch ist es die häufigste Antwort gewesen, denn knapp über 41 % haben hierzu keine Angaben gemacht. Der Anteil, derjenigen, die angekreuzt haben, dass sie nicht besser mitmachen können fällt ähnlich gering aus, wie bei den anderen Pilotenschulen.

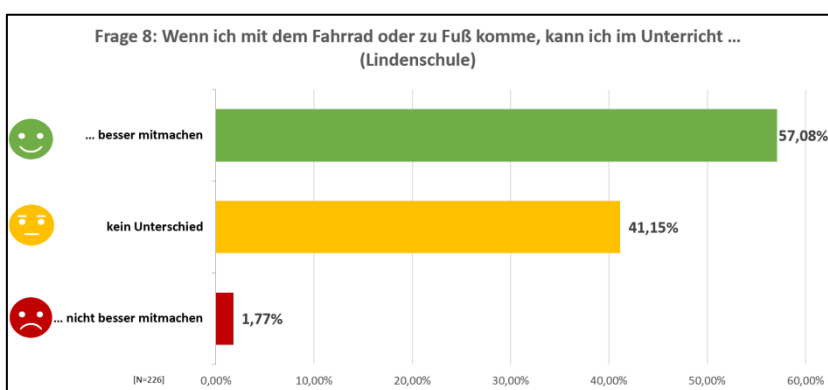


Abbildung 133: Auswirkungen auf den Unterricht (Lindenschule)

ee. Fazit für die Lindenschule in Halle (Westf.)

Auch an der Lindenschule in Halle hat die Kinderumfrage in Halle zu einer positiven Auswertung geführt. Es ist erfreulich festzustellen, dass drei Viertel der Kinder nicht mit dem Auto direkt zur Schule gebracht werden möchten. Im Vergleich zu der aktuellen Verkehrsmittelwahl ist jedoch hierbei ein Unterschied zu erkennen, sodass die Eltern noch mehr auf die Kinder eingehen bzw. die Wünsche der Kinder beachten sollten. Denn über drei Viertel der Schülerinnen und Schüler finden es gut, dass viele Kinder nicht mehr direkt zur Schule gebracht werden und somit das Verkehrschaos abnimmt. Ebenfalls sollten hier auch die Auswirkungen auf den Unterricht nicht außer Acht gelassen werden, denn über die Hälfte der Befragten kann besser im Unterricht mitmachen, wenn sie den Schulweg oder einen Teil davon mit dem Fahrrad oder zu Fuß bestreiten. Das sollte viele weitere Eltern davon überzeugen ihr Kind nicht mehr mit dem Auto direkt zur Schule zu bringen, sondern die HuB zu nutzen oder ein umweltfreundliches Verkehrsmittel zu wählen. Mithin freuen sich auch rund 67 % der befragten Schülerinnen und

Schüler darüber, dass sie vor Schulbeginn somit noch etwas Bewegung haben und etwas für ihre Gesundheit tun.

c. Brinkmannschule in Langenberg

Die Brinkmannschule in Langenberg hat derzeit 238 Schülerinnen und Schüler, die diese Schule besuchen. Hiervon haben alle Klassen an der Umfrage teilgenommen und 234 Fragebögen wurden von den Kindern ausgefüllt. Die fehlenden vier Kinder waren an diesem Tag nicht in der Schule.

aa. Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder

Die derzeitige Wahl der Verkehrsmittel der Kinder sind ziemlich ausgeglichen. Sodass die meisten Kinder zu Fuß zur Schule kommen. Der geringste Prozentwert fällt auf die Rollerfahrer. Die Wünsche der Schülerinnen und Schüler weichen hier von der aktuellen Situation ab, sodass nur die Hälfte der Kinder als Wunsch zu Fuß angegeben hat. Jedoch ist der Prozentwert der „Wahlfreien“ im Umweltverbund von 12,4 auf 24,8 % angestiegen. So dass sich hieraus ergibt, dass die Kinder gerne mit unterschiedlichen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zur Schule kommen würden. Zudem ist auch bei dieser GS zu erkennen, dass weniger Kinder sich wünschen mit dem Auto direkt zur Schule gebracht zu werden, als es die aktuelle Situation hergibt. Weiterhin ist hier sogar der Wunsch größer die Elterntaxi-Haltezonen zu nutzen.

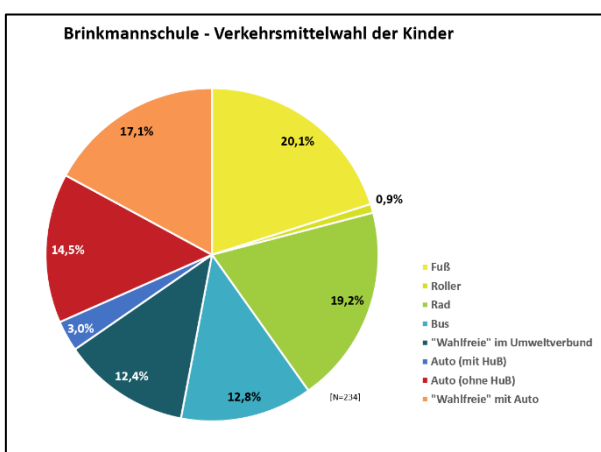


Abbildung 135: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl der Kinder

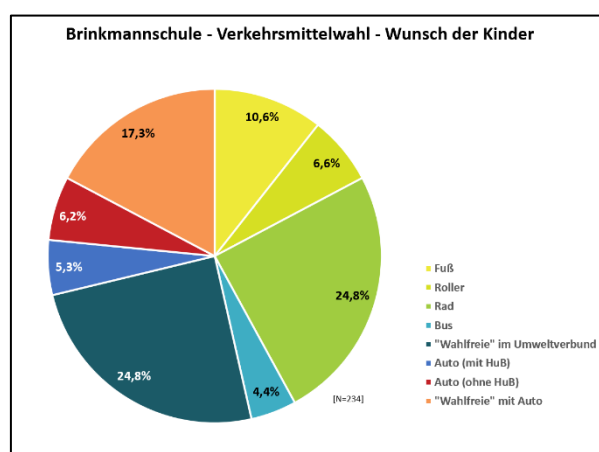


Abbildung 134: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder

bb. Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen

Die Frage 5 wurde von 113 Schülerinnen und Schüler damit beantwortet, dass sie es gut finden, dass viele Kinder nicht mehr direkt zur Schule gebracht werden. Dieser Wert liegt leicht unter dem Durchschnitt von ca. 78 %. Dennoch ist dies auch ein positives Ergebnis. Die Befragten, die den gelben Smiley ausgewählt haben, betragen knapp über 20 %. Die restlichen Kinder fanden es nicht gut, dass weniger Kinder direkt zur Schule gebracht werden.

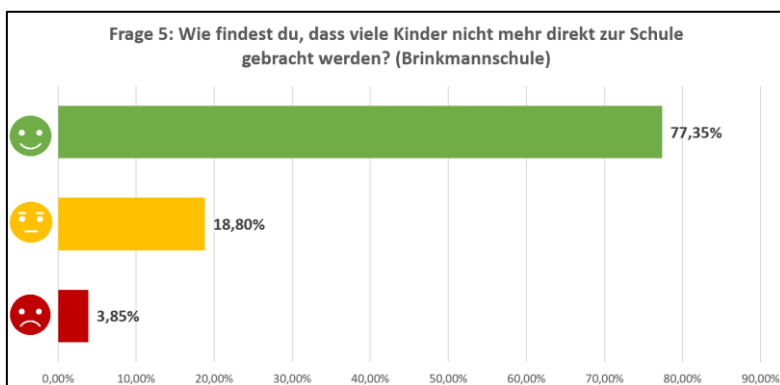


Abbildung 136: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen (Brinkmannschule)

cc. Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Bei der Frage 7 konnten die Kinder entsprechende Gründe ankreuzen, warum sie gerne mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen bzw. zu den Elterntaxi-Haltezonen gebracht werden. Die Reihenfolge der am meisten ausgewählten Gründe entspricht der Reihenfolge des Durchschnitts, sodass auch hier am häufigsten die Gesundheit bzw. Bewegung genannt worden ist.

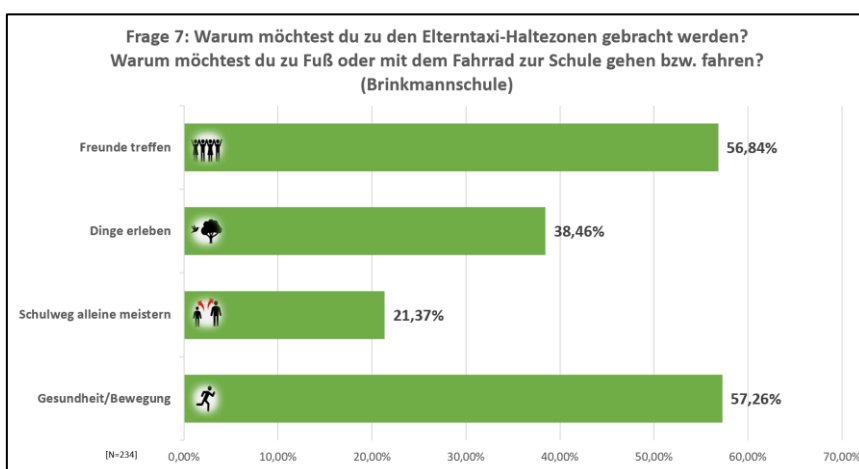


Abbildung 137: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Brinkmannschule)

dd. Auswirkungen auf den Unterricht

Bei der letzten Frage des Fragebogens haben rund 70 % aller Schülerinnen und Schüler der Brinkmannschule der Aussage zugestimmt, dass sie besser mitmachen können, wenn sie mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen. Dieser Prozentwert liegt im Vergleich zu den anderen Pilotschulen im Mittelfeld. Fast 30 % der Kinder ist der Meinung, dass die Verkehrsmittelwahl keinen Einfluss auf den Unterricht hat, da sie keinen Unterschied bemerken. Ein minimaler Prozentanteil von 0,43 % hat angegeben, dass sie nicht besser mitmachen können, wenn sie mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen. Demnach zeigt das Ergebnis dieser Frage die zusätzlichen positiven Effekte, die bei entsprechender Wahl des Verkehrsmittels eintreten.

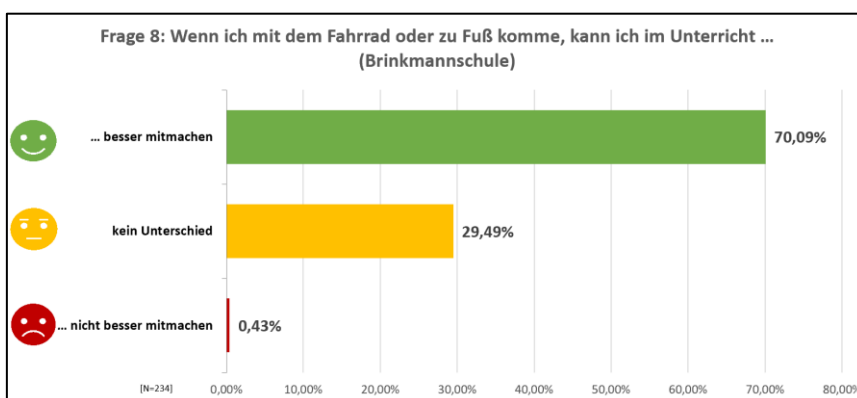


Abbildung 138: Auswirkungen auf den Unterricht (Brinkmannschule)

ee. Fazit für die Brinkmannschule in Langenberg

Die Wünsche der Kinder bezogen auf die Verkehrsmittelwahl weichen in vielen Fällen von der aktuellen Situation ab. Auffällig ist, dass jedes vierte Kind (24,8 %) am liebsten mit unterschiedlichen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zur Schule kommen möchte. Jedoch liegt die tatsächliche Verkehrsmittelwahl der „Wahlfreien“ im Umweltverbund nur bei 12,4 %. Genau wie bei den anderen Pilotschulen ist auch an der Brinkmannschule erfreulich, dass weniger Kinder sich wünschen mit dem Auto gebracht zu werden, als es die momentane Situation hergibt. Dies zeigt, dass die Meinungen der Kinder von den Eltern häufig vernachlässigt werden. Somit ist es an der Zeit die Eltern umfassend über die Chancen des Elterntaxi-Projektes aufzuklären, denn nicht unerheblich ist es, dass rund 70 % der Kinder besser im Unterricht mitmachen können, wenn sie mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß zur Schule kommen.

d. Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück

An der Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück waren es 308 Kinder, die an der Umfrage teilgenommen haben. An dem Tag der Umfrage waren 17 Schülerinnen und Schüler nicht in der Schule.

aa. Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder

An der Pius-Schule ist bei dem Vergleich der Verkehrsmittelwahl und der Verkehrsmittelwahl auf Wunsch der Kinder deutliche Unterschiede zu erkennen (siehe Abbildung 139 und 140). Der Anteil der Schülerinnen und Schüler, die meistens mit dem Fahrrad zur Schule kommen liegt 29,9 %. Dahingegen haben aber über die Hälfte, knapp 55 %, angegeben, dass sie gerne mit dem Fahrrad kommen würden. Bei den Fußgängern ist der Prozentwert wieder gesunken. 13,3 % bestreiten ihren Schulweg in der Regel zu Fuß, jedoch wollen nur 4,9 % wirklich zu Fuß gehen. Auffällig ist auch, dass 9,7 % angegeben haben, nur mit dem Auto zur Schule gebracht zu werden und der Prozentwert bei dem Wunsch der Kinder nur bei 3,6 % liegt. Der Anteil der „Wahlfreien“ im Umweltverbund ist mit nur ca. 2 Prozentpunkten Unterschied relativ gleich. Jedoch fällt der Wert der „Wahlfreien“ mit Auto wieder etwas auseinander. 14,9 % haben angegeben, dass sie sowohl mit Auto als auch mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zur Schule fahren. Beim Wunsch des Kindes liegt diese Verkehrsmittelwahl bei nur 8,1 %.

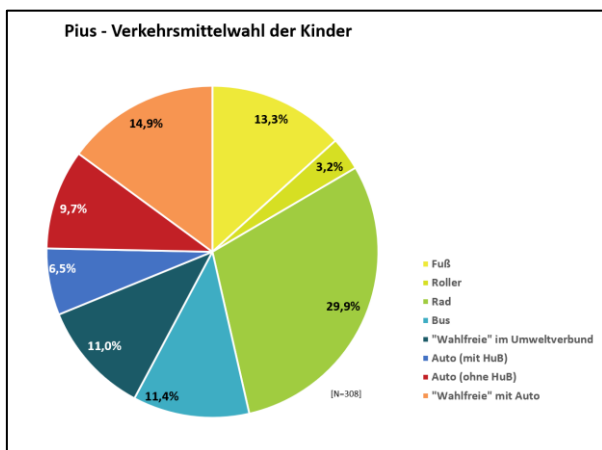


Abbildung 140: Pius - Verkehrsmittelwahl der Kinder

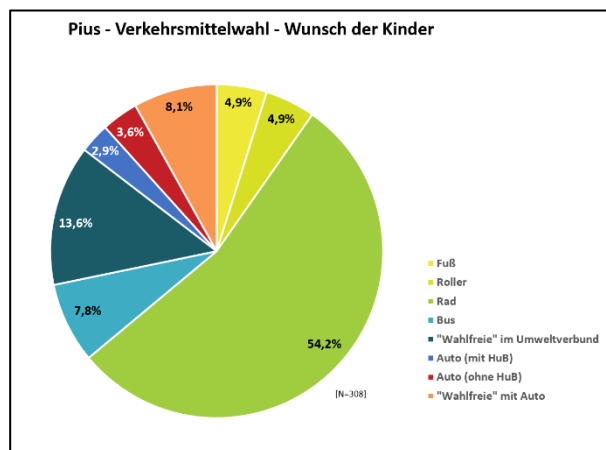


Abbildung 139: Pius - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder

bb. Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen

Insgesamt 308 Kinder haben an der Schülerumfrage in Rheda-Wiedenbrück teilgenommen. 249 davon finden es gut, dass viele Kinder jetzt nicht mehr direkt zur Schule gebracht werden und sich das Verkehrschaos vor der Schule verringert hat. Das entspricht stolzen 80,84 %. Nur 3,57 % finden es nicht so gut, dass viele Kinder nicht mehr zur Schule gebracht werden. Weitere 15,58 % enthalten sich bei dieser Meinungsfrage mit Angabe des gelben Smileys. Das zeigt dennoch sehr deutlich, dass die Schülerinnen und Schüler an der Pius-Schule eine Veränderung wahrnehmen und dieses auch weitestgehend als positiv bewerten.

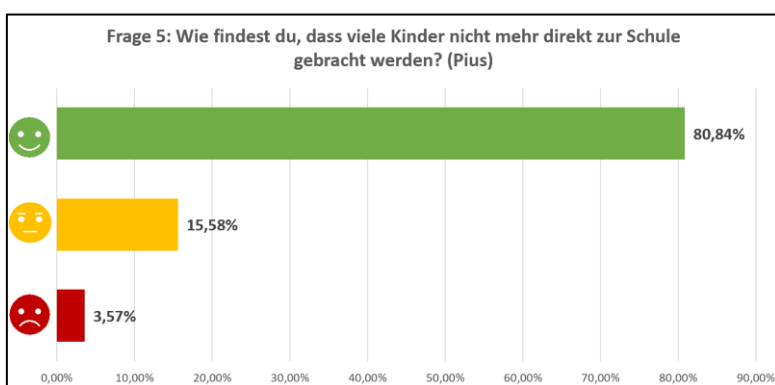


Abbildung 141: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen (Pius)

cc. Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Als Gründe, warum die Kinder gerne zu den HuB gebracht werden bzw. zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen möchten, gaben die Schülerinnen und Schüler bei der Umfrage überwiegend den Grund der Gesundheit und der Bewegung an. Dieses haben 64,94 % der Kinder angekreuzt. Fast die Hälfte gab an, dass sie vor der Schule noch ihre Freunde treffen können. Rund 45 % gaben an, dass sie gerne zu Fuß bzw. mit dem Rad zur Schule kommen, weil sie so noch viele Dinge auf dem Schulweg erleben. Dass sie den Schulweg ganz allein ohne ihre Eltern meistern können, haben 18,83 % der Schülerinnen und Schüler als Grund angegeben.

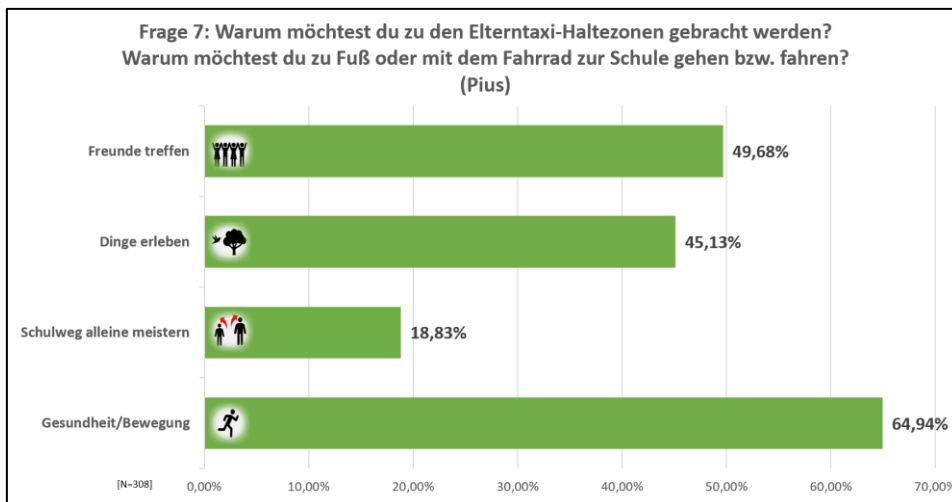


Abbildung 142: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Pius)

dd. Auswirkungen auf den Unterricht

Bei der achten Frage gaben 69,16 % der Kinder an, dass sie im Unterricht besser mitmachen können, wenn sie mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen. Wie das Balkendiagramm zeigt, kann nur ein minimaler Anteil von 0,97 % schlechter mitmachen. Weitere 29,87 % gaben an, dass es kein Unterschied im Unterricht für sie macht. Somit hat auch an der Pius-Schule das Elterntaxi-Projekt eine positive Auswirkung auf die Kinder.

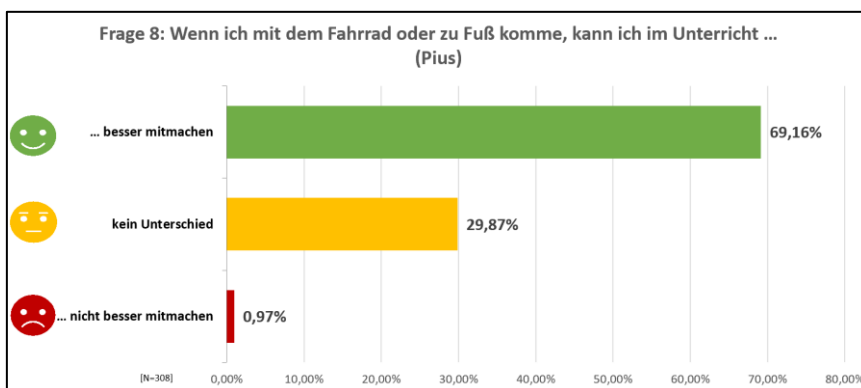


Abbildung 143: Auswirkungen auf den Unterricht (Pius)

ee. Fazit für die Pius-Schule in Rheda-Wiedenbrück

Die Ergebnisse der Schülerumfrage an der Pius-Schule sind durchweg positiv. Bei der Auswertung ist auffällig, dass die tatsächliche Verkehrsmittelwahl stark von den Wünschen der Schülerinnen und Schüler abweicht. Das zeigt, dass viele Kinder mit der Verkehrsmittelwahl der Eltern nicht zufrieden sind. Erfreulicherweise wollen von den rund 10 %, die mit dem Auto direkt

zur Schule gebracht werden nur rund 3 % wirklich mit dem Auto fahren. Diese starken Abweichungen können damit zusammen hängen, dass knapp 70 % besser im Unterricht mitmachen können und auch über die Hälfte es als wichtig erachten, vor Schulbeginn noch Bewegung zu bekommen. Daraus folgt, dass noch mehrere Eltern die Wünsche der Kinder wahrnehmen sollten bzw. die positiven Effekte vom Elterntaxi-Projekt vermittelt bekommen müssen. Denn die Ergebnisse aus den Schüler-Fragebögen zeigen, dass viele Kinder das Projekt gut finden und daraus für ihren Schulalltag und auch für ihre Zukunft profitieren können.

e. Grauthoff-Elbracht-Schule in Schloß Holte-Stukenbrock

Zuletzt folgt die Auswertung der Kinderumfrage an der Grauthoffschule. Hier haben von 205 Schülerinnen und Schülern 179 Kinder an der Befragung teilgenommen. Es ist zu beachten, dass an dieser Schule die Umfrage von den Lehrenden durchgeführt wurde und nicht, wie an den anderen Pilotschulen, von der Projektgruppe.

aa. Aktuelle Verkehrsmittelwahl und Wunsch der Kinder

An der GS in Schloß Holte-Stukenbrock sind bei der Verkehrsmittelwahl verglichen mit den Wünschen der Kinder, wie sie gerne zur Schule kommen würden, gravierende Unterschiede zu erkennen (siehe Abbildung 144 und 145). Der Anteil der Schülerinnen und Schüler, die in der Regel mit dem Fahrrad zur Schule kommen liegt bei 22,9 %. Dahingegen wünschen sich aber über die Hälfte, knapp 57 %, mit dem Rad zur Schule zu fahren.

Bei den Fußgängern ist der Prozentwert im Vergleich deutlich geringer. 26,8 % bestreiten on Schloß Holte-Stukenbrock ihren Schulweg in der Regel zu Fuß, jedoch wollen nur 10,1 % wirklich zu Fuß gehen. Deutlich erkennbare Unterschiede gibt es auch bei den Autofahrten. Rechnet man die Autofahrten ohne Nutzung der HuB und mit Nutzung der HuB sowie die „Wahlfreien“ mit Auto zusammen, liegt der Prozentwert bei rund 25 %. Jedoch geben diese Verkehrsmittel nur 5,6 % der Kinder als Wunsch an. Das bedeutet, dass nur ein Fünftel der Kinder wirklich mit dem Auto gebracht werden möchte. Der Anteil der „Wahlfreien“ im Umweltverbund bleibt mit 14 % bei beiden Fragen gleich.

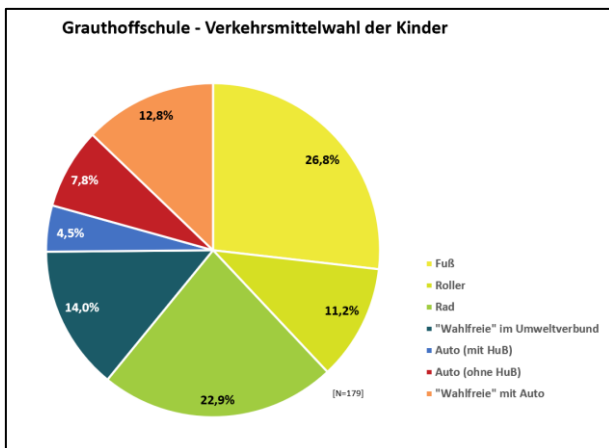


Abbildung 145: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl der Kinder

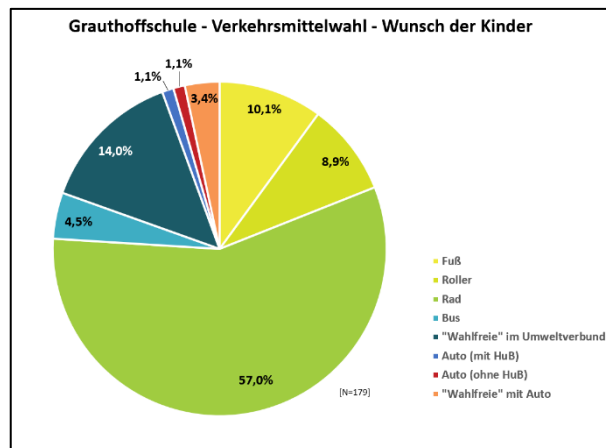


Abbildung 144: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder

bb. Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen

Insgesamt 179 Kinder haben an der Schülerumfrage in Schloß Holte-Stukenbrock teilgenommen. Fast 80 % davon finden es gut, dass viele Kinder jetzt nicht mehr direkt zur Schule gebracht werden und sich das Verkehrschaos vor der Grauthoff-Schule verringert hat. Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass nur jeweils 10,06 % es nicht so gut finden, bzw. keine Meinung zu der Frage haben und den gelben bzw. den roten Smiley ankreuzten. Das zeigt dennoch sehr deutlich, dass die Schülerinnen und Schüler die Veränderungen wahrnehmen und dieses auch überwiegend als positiv bewerten.

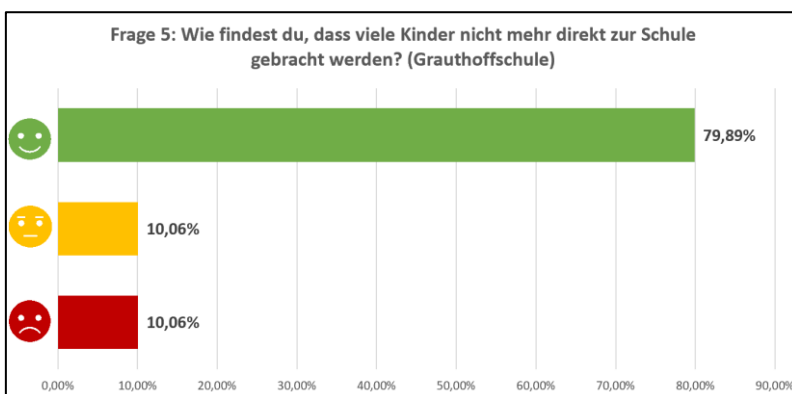


Abbildung 146: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen (Grauthoffschule)

cc. Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen

Als Gründe, warum die Kinder in Schloß Holte-Stukenbrock gerne zu den Elterntaxi-Haltezonen gebracht werden bzw. zu Fuß oder mit dem Fahrrad

zur Schule kommen möchten, gaben die Befragten an dass sie somit vor der Schule noch ihre Freunde treffen können. Dieser Anteil entspricht 64,80 %. 15,64 % der Schülerinnen und Schüler gaben an, dass sie gerne zu Fuß bzw. mit dem Rad zur Schule kommen, weil sie dann noch viele Dinge auf dem Schulweg erleben. Dass sie den Schulweg ganz allein ohne ihre Eltern meistern können, haben 45,04 % der Kinder als Grund angegeben.

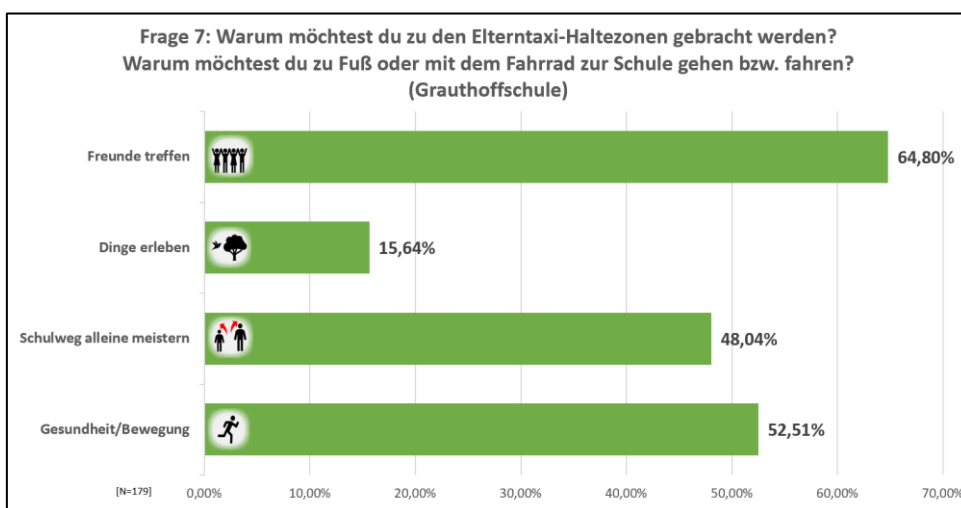


Abbildung 147: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Grauthoffschule)

dd. Auswirkungen auf den Unterricht

Bei der letzten Frage gaben 77,65 % der Kinder an, dass sie im Unterricht besser mitmachen können, wenn sie mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen. Nur ein geringer Anteil von 0,56 % kann nicht besser mitmachen. Weitere 21,79 % gaben an, dass es kein Unterschied für sie macht. Somit hat auch an der Grauthoffschule das Elterntaxi-Projekt eine positive Auswirkung auf die Kinder und ihre Konzentration im Unterricht.

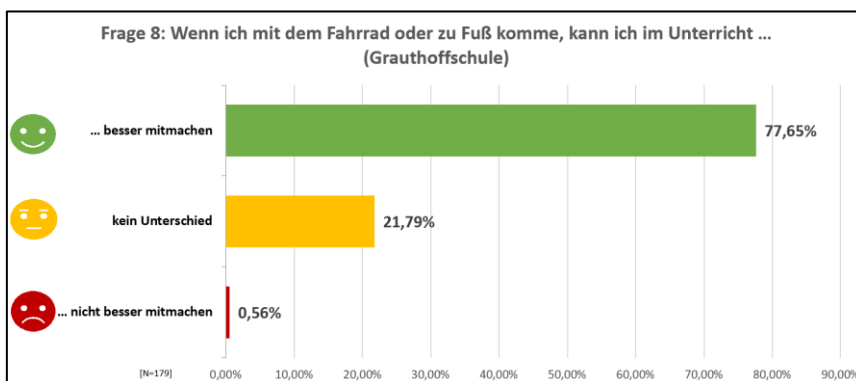


Abbildung 148: Auswirkungen auf den Unterricht (Grauthoffschule)

ee. Fazit für die Grauthoffschule in Schloß Holte-Stukenbrock

Unter Berücksichtigung der anfänglichen Schwierigkeiten bezüglich der Schülerumfrage an der Grauthoff-Schule sind die Ergebnisse dennoch sehr positiv. Hier ist es ebenfalls auffällig, dass die tatsächliche Verkehrsmittelwahl sehr stark von den Wünschen der Kinder abweicht. Am deutlichsten ist der Unterschied beim Radverkehr. Das bedeutet, dass viel mehr Kinder mit dem Fahrrad zur Schule kommen würden. Was auch durch das Argument verstärkt wird, dass fast 78 % dadurch besser im Unterricht mitmachen können. Auffällig und erfreulich zu sehen ist auch, dass sich in Summe nur 5,6 % (Auto (mit HuB), Auto (ohne HuB), „Wahlfreie“ mit Auto) ein Verkehrsmittel mit Auto wünschen. Verdeutlicht wird dies auch mit dem Aspekt, dass über die Hälfte gerne noch auf dem Schulweg die Gemeinschaft mit den Freunden genießt. Das Ergebnis sollte viele weitere Eltern in Schloß Holte-Stukenbrock davon überzeugen ihr Kind nicht mehr mit dem Auto direkt zur Schule zu bringen, sondern die HuB oder ein umweltfreundliches Verkehrsmittel zu nutzen.

IV. Vergleich des Elternfragebogens mit dem Schülerfragebogen

Es folgt nun ein Vergleich der Auswertungen des Elternfragebogens mit denen des Schülerfragebogens. Dabei werden zunächst die Angaben der Eltern, die sie im Fragebogen zu der Verkehrsmittelwahl im Sommer gemacht haben, mit den entsprechenden Angaben der Kinder verglichen. Der Schülerfragebogen hat aus Vereinfachungsgründen lediglich die aktuelle Verkehrsmittelwahl abgefragt. Die Umfragen in den Pilotschulen haben im Mai dieses Jahres stattgefunden, sodass bei den Kindern nur die Verkehrsmittelwahl im Sommer abgefragt wurde. Demnach können ausschließlich diese Angaben miteinander verglichen werden. Vergleicht man den Gesamtdurchschnitt der Verkehrsmittelwahl, die von den Eltern angegeben wurden, mit der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl von den Kindern, sind keine gravierenden Unterschiede zu erkennen. Das deutet darauf hin, dass die Kinder hier richtige Angaben gemacht haben, die mit denen der Eltern übereinstimmen. Jedoch fällt bei der Auswahl „Auto (ohne HuB)“ der Prozentwert auseinander. Bei den Elternfragebögen wurde diese Verkehrsmittelart von 5 % im Durchschnitt ausgewählt und bei den Kindern waren es 10,4 %. Zudem liegt ebenfalls ein großer Unterschied bei der Kategorie „Wahlfreie“ im

Umweltverbund vor. Diese Kategorie haben 19,3 % der Eltern genannt. Im Gegensatz dazu sind es bei den Schülerinnen und Schülern nur 12,6 % aller Befragten. Dies könnte daran liegen, dass die Beteiligung fast aller Kinder bei den jeweiligen Schulen erreicht werden konnte. Im Unterschied dazu beträgt die Rücklaufquote der Elternfragebögen im Durchschnitt ca. 55 %. Dies kann zu den vorliegenden geringen Verschiebungen in der Verkehrsmittelwahl führen.

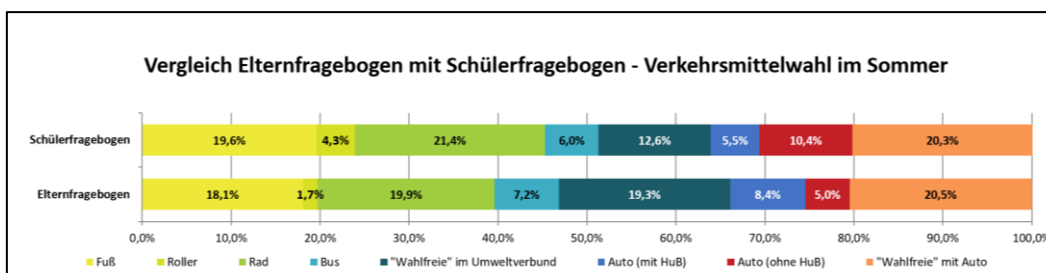


Abbildung 149: Vergleich Elternfragebogen mit Schülerfragebogen - Verkehrsmittelwahl im Sommer

Zudem ist an dieser Stelle wieder zu erwähnen, dass die Verkehrsmittelwahl der Eltern nicht mit den Wünschen der Kinder übereinstimmen. Das zeigt, dass viele Kinder mit der Art wie sie den Schulweg bestreiten nicht zufrieden sind. Folglich ist es an der Zeit die Eltern darüber aufzuklären und dafür zu sensibilisieren, was es für die Kinder bedeutet mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zur Schule zu kommen. Denn die Auswertungen sowohl von den Elternfragebögen als auch von den Schülerfragebögen zeigen, dass es sinnvoll für die Kinder ist noch einen Teil oder den gesamten Schulweg alleine zu meistern. Sie können besser im Unterricht mitmachen, haben mehr Bewegung und zudem frische Luft vor Schulbeginn und können gemeinsam mit ihren Freunden Dinge auf dem Schulweg erleben sowie den Straßenverkehr besser kennenlernen.

Die Meinungen der Eltern, verglichen mit denen der Kinder fallen ebenfalls in Bezug auf die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen deutlich auseinander. In der Gesamtbetrachtung aller Pilotschulen nutzen nur 32,7 % die HuB. Im Vergleich dazu erachten es aber rund 78 % der Schülerinnen und Schüler für positiv, dass die Kinder nicht mehr direkt zur Schule gebracht werden. Das bedeutet, dass über drei Viertel der befragten Kinder es gut finden, wenn die HuB genutzt werden. Somit könnten noch weitere Eltern von den 63 %, die

die die Zonen nicht nutzen, davon überzeugt und dazu motiviert werden die Elterntaxi-Haltezonen zu nutzen.

F. Handlungsempfehlungen

Im Rahmen der Projektarbeit zeigte sich vor allem durch die Auswertung der Eltern- und Kinderfragebögen, dass das Projekt „Lass(t) uns laufen! – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ zu einem hohen Grad positiv bewertet wird. Auch wurde sowohl durch die Einzeichnungen des Schulweges der Kinder in den Fragebögen als auch durch Beobachtungen an den Schulen nachgewiesen, dass sich das Verkehrsaufkommen vor den Grundschulen deutlich verringert hat. Nichtsdestotrotz nahm die Projektgruppe die im Rahmen der schriftlichen Befragung geäußerten Anregungen und Ideen zum Anlass, nach Bereichen zu suchen, in denen möglicherweise durch gezielte Maßnahmen eine Optimierung zu erreichen ist.

Auf der Basis des vom Kreis Gütersloh erstellen Leitfadens zur Umsetzung von Elterntaxi-Haltezonen, den geäußerten Verbesserungsvorschlägen seitens der Eltern der Schülerinnen und Schüler der fünf Pilotschulen, sowie eigenen Ideen und Überlegungen wurden schließlich folgende Handlungsempfehlungen entwickelt.

I. Handlungsempfehlungen bei der Umsetzung an weiteren GS

Bezüglich der Handlungsempfehlungen für die Umsetzung an weiteren Grundschulen kann sich, neben geäußerten Verbesserungsvorschlägen und eigenen Überlegungen, grob an dem für das Projekt „Lass(t) uns laufen! – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ gestalteten Leitfaden für den Kreis Gütersloh orientiert werden.

1. Kinder für das Projekt begeistern

Mit Frage vier des Elternfragebogens wurde abgefragt, ob die Eltern die eingerichteten Elterntaxi-Haltezonen von den Eltern der fünf Pilotschulen genutzt werden. Weiterhin sollten, im Falle einer Nutzung der Haltestellen, Gründe hierfür angegeben werden. Hierbei konnte zwischen drei Auswahlmöglichkeiten gewählt werden; zusätzlich gab es noch die Möglichkeit, einen individuellen Grund für die Nutzung aufzuführen. 48,39 % der Eltern, welche die Elterntaxi-Haltezonen benutzen, gaben an, dass sie diese auf Wunsch

des Kindes hin beanspruchen. Dies zeigt, dass die Kinder einen großen Teil dazu beitragen, dass das Elterntaxi-Projekt einen so großen Erfolg zu verzeichnet hat. Demnach bestärkt der Wunsch der Kinder, an dem Projekt teilzunehmen auch die Einsatzbereitschaft der Eltern. Aufgrund dessen ist es wichtig, die Kinder für das Projekt zu begeistern und sie zu motivieren, an dem Projekt teilzunehmen.

Mit diesem Ziel haben bereits vier der fünf Pilotschulen das Sammeln von Sternen oder Punkten als Belohnungssystem für die Schulkinder eingeführt. Bei diesem System bekommt ein Kind für jeden Tag, an dem es entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Roller zur Schule kommt oder alternativ mit dem Auto zu einer Elterntaxi-Haltestelle gefahren wird und vor dort aus zu Fuß zur Schule geht, einen Stern oder einen Punkt. Die genaue weitere Ausführung des Belohnungssystems ist an den verschiedenen Schulen unterschiedlich. Entweder werden die Punkte individuell von jedem Kind einzeln gesammelt oder gemeinsam als Klasse oder sogar als gesamte Schule. Bei einem bestimmten Punktestand erhält man eine Belohnung – sei es einmal Hausaufgaben-frei, eine Urkunde für die gesamte Klasse oder Schule oder eine verlängerte Hofpause mit Musik, Tanz und Bewegungsspielen, wie sie beispielsweise an der Lindenschule in Halle stattgefunden hat.

Weiterhin wurde im Zuge des Projektes von den Kindern der Weg von den Haltezonen bis zur Schule mit kleinen gelben Fußabdrücken auf dem Gehweg gekennzeichnet. Diese durften ausgewählte Schülerinnen und Schüler selbst bemalen. Auch wurden gelbe Streifen am Ende der Fußgängerwege abgebildet, wenn die Straßenseite gewechselt werden sollte oder das Überqueren einer Straße bevorstand. Dadurch wird den Kindern der sichere Weg zur Schule verdeutlicht und anschaulich dargestellt.

Mit all diesen Mitteln ist es möglich, die Kinder aktiv an dem Projekt „Elterntaxi“ mitgestalten zu lassen und sie zu motivieren, den Schulweg ganz oder teilweise allein zu beschreiten.

2. Eltern von dem Projekt überzeugen

Als Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltestellen gaben 53 % der Eltern unter Frage vier an, dass sie selbst das Projekt für sinnvoll erachten. Demnach ist es wichtig, dass nicht nur die Kinder sich für das Projekt begeistern, sondern ebenfalls die Eltern selbst das Projekt als nützlich und förderlich empfinden und sich deshalb auch an dessen Umsetzung beteiligen.

Daher ist es notwendig, dass den Eltern ihr eigenes Verhalten aufgezeigt wird und sie somit zum Umdenken angeregt werden. Die Eltern müssen von Seiten der Schule gut über das Projekt und dessen Ziele informiert werden und an sie appelliert wird, ihre Kinder den Schulweg alleine bestreiten zu lassen. Dies zeigt, dass auch die Schulen einen großen Beitrag zur Akzeptanz und Befürwortung der Einrichtung von HuB leisten und das Projekt somit in Bewegung setzen können. Hierbei sollten die Eltern sowohl in der Planung der Standorte für die Elterntaxi-Haltezonen als auch bei der Thematisierung von Problemen beteiligt und miteinbezogen werden.²⁴⁹

Wie die Auswertung des Schülerfragebogens gezeigt hat, nutzen aktuell zwei Drittel aller Kinder in der Regel ein „umweltfreundliches“ Verkehrsmittel für den Schulweg oder werden an einer HuB abgesetzt. Rund 30 % werden mit dem Auto ohne die Nutzung der HuB zur Schule gebracht. Diese gegenwärtige Sachlage weicht jedoch, wie erläutert, von den Wünschen der Schülerinnen und Schüler ab. Auch die übrigen umweltfreundlichen Verkehrsmittel erfahren einen Wertezuwachs. Diese Abweichungen zeigen, dass viele Kinder lieber mit einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel zur Schule kommen würden, die Eltern dies aber aus unterschiedlichen Gründen, sei es aus Sorge und Angst um die Sicherheit der Kinder oder auch lediglich aus Bequemlichkeit oder sonstigen Motiven, nicht ermöglichen. Diese Feststellung verdeutlicht, wie wichtig auch die Überzeugung der Eltern selbst von diesem Projekt und dessen Nutzen ist.

Um die Eltern über die Vorteile und Zielsetzungen des Projektes in Kenntnis zu setzen und somit eine dauerhafte Verhaltensänderung zu erzielen, ist ein Informationsabend vor Einführung der Haltezonen, an dem Eltern, die Schulleitung, Vertreter der Kommune und evtl. Beamte der

²⁴⁹ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S. 9

Verkehrsunfallprävention der Kreispolizei zusammenkommen²⁵⁰, eine sinnvolles Instrument. Auch Schulfeste eignen sich dafür, die Eltern und Kinder mit den Elterntaxi-Haltezonen in Kontakt zu bringen. In diesem Zuge könnten die Wege von den HuB bis zur Schule gemeinsam mit den Eltern und Kindern abgegangen und noch einmal überprüft werden. Dadurch kann den Eltern gezeigt werden, dass es sich für die Kinder von der Elterntaxi-Haltezone bis zur Grundschule um einen sicheren Schulweg handelt und ihnen der Weg somit durchaus alleine zugetraut werden kann. Zudem kann eine zusätzliche Option zur Aufklärung der Eltern über das Projekt die Überlegung sein, sämtliche Flyer und Informationsbroschüren für die Eltern der Schülerinnen und Schüler in unterschiedliche Sprachen zu übersetzen. Diese Überlegung stellt sich vor allem für Schulen, an denen ein hoher Migrationshintergrund besteht.

Eine weitere Möglichkeit, die Eltern der Schülerinnen und Schüler zur Beteiligung an dem Projekt zu motivieren, ist eine Vernetzung innerhalb der Elterngemeinschaft aller Klassen. Dadurch können sowohl Elternfahrgemeinschaften für die Fahrten zur Elterntaxi-Haltezone gegründet werden, als auch Geh- und Radfahrgemeinschaften für die Kinder. Ebenso können „Projekttag oder -wochen“, an denen nicht nur die Schülerinnen und Schüler, sondern auch die Eltern und Lehrer mit dem Fahrrad oder zu Fuß, also ohne Auto zur Schule kommen.

3. Öffentlichkeitsarbeit steigern

Eine gute Öffentlichkeitsarbeit ist wesentlich für das Gelingen des Projektes, Demnach müssen die lokalen Medien in die Verbreitung der inhaltlichen Kernaussagen Projektes integriert werden, sodass die Projektziele und Beweggründe an die Bürgerinnen und Bürger der jeweiligen Kommune weitergetragen werden können. Denn nicht nur die Eltern der fünf Pilotschulen sollen von dem Elterntaxi-Projekt überzeugt werden, sondern auch weitere Grundschulen, Eltern und Anwohner, denn das Elterntaxi-Projekt wird noch lange nicht von allen Grundschulen im Kreis Gütersloh durchgeführt. Dennoch soll eine dauerhafte Verhaltensänderung aller Eltern erzielt werden, damit immer mehr Schulkinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule

²⁵⁰ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S. 4

kommen. Zusätzlich sollen die Ziele des Projektes den Bürgerinnen und Bürgern einen Impuls geben, gerade im Bereich von Grundschulen besonders auf den Verkehr zu achten, um Gefahrensituationen für die Schulkinder zu verringern.

Um die Beweggründe des Projektes also an möglichst viele Bürgerinnen und Bürger heranzutragen sollte ~~also~~ auf Druckmedien, sprich die Zeitung, aber gerade im Zeitalter der Digitalisierung auch auf digitale Medien wie die Internetseiten der Schulen und Kommunen und die Plattformen Facebook und Instagram zurückgegriffen werden.²⁵¹ Zudem sollte auf diesen Medien nicht nur vereinzelt sondern regelmäßig über die Beweggründe und die Fortschritte des Projektes berichtet werden, damit das Elterntaxi-Projekt, seine Ziele und Erfolge in der Bevölkerung präsent sind.

Um die Erfahrungen der Kinder mit den HuB an nachfolgende Klassen weitergeben zu können stellen Patenschaften zwischen der vierten und der ersten Klasse, welche gegründet werden können, eine mögliche Option dar. In diesem Zuge können die vierten Klassen für die neuen Erstklässler eine Liste erstellen, mit der sie auf verschiedene Einzelheiten im Schulalltag hinweisen können, wie z.B. die Nutzung der Elterntaxi-Haltestellen.

4. Keine Haltestellen an viel befahrenen Straßen

Die Auswertung der Frage 10 des Elternfragebogens, die sich mit Ideen, Anregungen und Verbesserungsvorschlägen für das Projekt seitens der Eltern beschäftigt, führte zu dem Ergebnis, dass viele Eltern bei Haltestellen, die an viel befahrenen Straßen gelegen sind, anmerken, dass die Situation vor Ort zu gefährlich für die Schulkinder sei. Deutlich wurde diese Kritik unter Frage 10 beispielsweise am Lüernweg in Rheda-Wiedenbrück und an der Falkenstraße in Schloß Holte-Stukenbrock.

Ziel des Projektes ist u.a. die Gestaltung eines sicheren Schulweges, welcher den Schülerinnen und Schüler einen selbständig, sicheren und erlebnisreich zurückgelegten Schulweg ermöglichen soll.²⁵² Um diese Sicherheit gewährleisten zu können, ist es von hoher Bedeutung, dass die Standorte für die HuB passend gewählt werden. Kommt eine Haltezone an einer stark

²⁵¹ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S. 9

²⁵² Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule – Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S. 3.

befahrenen Straße aufgrund ihrer Lage zur Schule dennoch als eine Haltezone in Betracht, sollten hier weitere Maßnahmen erfolgen, um für die Sicherheit der Kinder zu sorgen. Dies macht z.B. der Wunsch der Eltern nach Schülerlostern, die die Überquerung am Lümernweg in Rheda-Wiedenbrück sichern sollen, deutlich. Demgemäß sollten im Vorhinein verschiedene Überlegungen zur sicheren Gestaltung des Schulweges angestellt werden, wenn sich für eine HuB an einer viel befahrenen Straße entschieden wird.

5. „Restaurierung“ der Haltestellen

Ebenfalls wichtig, ist die Instandhaltung der bereits vorhandenen Elterntaxi-Haltestellen, die in gewissen Zeitabständen, vor allem an den Haltestellen mit der höchsten Nutzungsrate, erfolgen sollte. Besonders dort nutzen sich die blauen Markierungen der Hol- und Bringzonen, sowie die gelben Fußabdrücke, welche den Kindern den Weg weisen, schnell ab. Allerdings ist eine deutliche Markierung und Beschilderung wichtig für die Sicherheit der Schulkinder, damit jeder die Haltezonen unmittelbar erkennt und diese nicht als reguläre Parkfläche genutzt werden und die Kinder den sicheren Weg zur Schule erkennen können. Somit trägt die Markierung auch einen Teil dazu bei, das Konzept der Elterntaxi-Haltestellen an die Bürgerinnen und Bürger der Stadt heranzutragen. Des Weiteren lässt die deutliche blaue Markierung die Haltestellen ansprechend aussehen und sorgt damit möglicherweise für eine stärkere Nutzung dieser HuB.

II. Handlungsempfehlungen für die fünf Pilotschulen des Projektes

1. Schülerlotse für die Haltestelle „Lümernweg“

Die Elterntaxi-Haltestelle „Lümernweg“ in Rheda-Wiedenbrück ist mit einer Anzahl von 20 Eltern eine viel genutzte Hol- und Bringzone. Nichtsdestotrotz kam unter der Frage zehn des Elternfragebogens, bei welcher individuelle Ideen und Anregungen für das Projekt angegeben werden konnten, vermehrt Kritik zu dieser Haltestelle auf. Da an dieser Haltestelle eine Kreuzung anliegt, an welcher gerade zu Zeiten des morgendlichen Berufsverkehrs eine hohe Verkehrsauslastung herrscht, beschreiben viele Eltern die Situation an der Haltestelle als gefährlich.

Die Errichtung der Elterntaxi-Haltestellen soll insbesondere dafür sorgen, dass ein sicherer Schulweg für die Kinder gewährleistet wird.²⁵³ Durch die vielen Anmerkungen, dass die Situation an der Haltestelle „Lüernweg“ zu gefährlich für die Kinder sei, wird klar, dass die Gegebenheiten an dieser Haltestelle optimiert werden sollten. Der Vorschlag der Projektgruppe zur Umgestaltung der zuvor genannten Haltestelle ist das Einsetzen eines zusätzlichen Schülerlotsen zur Unterstützung der Schulkinder bei der Überquerung der anliegenden Kreuzung. Aufgrund der vielen negativen Anmerkungen zu der Haltestelle seitens der Eltern hätte auch über die Entfernung der Haltestelle nachgedacht werden können. Da jedoch die Auswertung der rückläufigen Fragebögen ergab, dass die Elterntaxi-Haltestelle „Lüernweg“ von 20 Eltern genutzt wird, wäre eine Entfernung der Haltestelle nicht sinnvoll. Dementsprechend ist die Schaffung einer Maßnahme, die vor Ort für Sicherheit sorgt, mehr im Sinne des Elterntaxi-Projektes.

2. Ausweitung der Belohnungssysteme

Wie bereits unter dem Punkt I.A. unterbreitet, wurde an vier der fünf Pilot-schulen im Zuge des Elterntaxi-Projektes ein Belohnungssystem für die Schulkinder eingeführt. Lediglich die Brinkmannschule in Langenberg setzt kein Belohnungssystem für die Schülerinnen und Schüler ein, weshalb dieser Punkt auch in der Frage zehn des Elternfragebogens angemerkt wurde. Wie an den übrigen vier Pilot-schulen deutlich wird, kann mit dem Belohnungssystem in Form von Sammeln von Sternen oder Punkten eine große Motivation der Kinder für die Nutzung der Haltezonen bzw. für die Nutzung von Fahrrad oder Roller, erzielt werden, weshalb auch in Langenberg über die Einführung eines solchen Belohnungssystems nachgedacht werden sollte. Dieses System kann, wie oben erläutert, in unterschiedlicher Form erfolgen, steigert aber in jeder Form die Motivation der Kinder. Sind die Kinder motiviert überzeugen sie wiederum möglicherweise die Eltern von der Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen und bestärken sie somit an der Beteiligung an diesem Projekt.

²⁵³ Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule - Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S. 3.

3. Reflexion einzelner HuB

Die Auswertung der Elternfragebögen ergab, dass einige eingerichtete Elterntaxi-Haltezonen nur von sehr wenigen Eltern genutzt werden. Hierzu zählen die Haltestelle „Diekstraße“ in Gütersloh und die Haltestelle „Alter Marktplatz“ in Halle mit jeweils drei Benutzern. Auch die Haltestelle „Buschstraße“ wird von den Eltern der Brinkmannschule in Langenberg nur vereinzelt genutzt. In Schloß Holte-Stukenbrock wird die Haltestelle „Dopheide/ Grauthoffweg“ den Elternfragebögen nach sogar nur von einem Elternteil genutzt.

Die Rücklaufquote der Fragebögen lag im Durchschnitt bei 55,47 %, weshalb es sich vorliegend nicht um die abschließende Anzahl an Benutzern der Haltestellen handelt. Demnach kann durch die Angaben in den rückläufigen Fragebögen nicht nur eine Tendenz der Auslastung der Haltezonen erfasst werden. Auch wenn die Anzahl der Nutzer der Haltestellen zur Zeit niedrig ist, kann sich die Nutzung der einzelnen HuB im nächsten Schuljahr stark verändern oder verschieben, wenn dann Schüler aus anderen Einzugsgebieten der Stadt an den Grundschulen eingeschult werden. Zudem verlassen auch jedes Jahr eine große Anzahl an Kindern die Grundschulen, sodass sich erst im Laufe einiger Jahre zeigen wird, welche Haltestellen eine konstant hohe Auslastung aufweisen und welche dahingegen von den Eltern der Schülerinnen und Schüler kaum genutzt werden.

Daher ist die Empfehlung der Projektgruppe bereits jetzt die Lage der zuvor genannten Haltestellen zu reflektieren, allerdings die Nutzung der Haltestellen, welche eine geringe Nutzung aufweisen, zuerst über einen längeren Zeitraum von einigen Jahren zu beobachten bis weitere Maßnahmen zur Optimierung getroffen werden. Gegebenenfalls kann anschließend in Zusammenarbeit mit den Eltern und der Kommune ein anderer, passenderer Standort für eine weitere Haltestelle erarbeitet werden.

G. Kritischer Rückblick

Nach Abschluss der Projektarbeit, hat die Projektgruppe ihre gesamte Projektarbeit reflektiert und nach Verbesserungspotenzialen untersucht. Da sich die Projektgruppe das erste Mal mit empirischen Befragungen sowie dem Dreh eines Imagefilms auseinandersetzen musste, galt es sich während des

gesamten Projektes immer wieder in neue komplexe Themengebiete einzu-
arbeiten und Probleme zu lösen.

I. Organisation und Kommunikation

Die erste Schwierigkeit ergab sich bereits zu Projektstart. Der vorgegebene
Startzeitpunkt der Projektarbeit lag in den Osterferien der Pilotschulen und
erschwerte so die Kontaktaufnahme mit den Schulen. Ebenso konnten
dadurch sowohl die Schüler- als auch die Elternbefragung erst verzögert
durchgeführt werden. Dies hatte zur Folge, dass die festzulegende Rücklauf-
zeit für die Elternbefragung relativ kurz gesetzt werden musste, da die an-
schließende Auswertung sehr zeitaufwendig war. Positiv ist in diesem Zu-
sammenhang zu bemerken, dass die Rücklaufquote trotz der begrenzten
Zeit durchschnittlich hoch ausgefallen ist.

Der gesamte organisatorische Aufwand war in diesem Projekt sehr hoch, da
alle Änderungen und Abstimmungen, die im Zusammenhang mit den be-
troffenen Schulen standen, auch immer mit allen der fünf Pilotschulen abge-
stimmt werden mussten. Zudem mussten ebenso alle Grafiken, Fragebögen
und Auswertungen an die Erstbefragung angepasst werden, umso einen
besseren Vorher-Nachher-Vergleich aufzeigen zu können. Durch diese nöti-
gen Anpassungen war die Projektgruppe in ihrer Arbeit teilweise einge-
schränkt.

Am Ende der Projektarbeit waren noch einige umfangreiche Aufgaben zu
erledigen. Dies hätte durch ein besseres Zeitmanagement verhindert werden
können. Die von Anfang an bekannten Themengebiete hätten von Beginn an
konkreten Bearbeitern zugeordnet werden sollen und mit einer zeitlichen
Frist abgestimmt werden sollen. Allerdings war dies zu Projektstart auch nur
schwer umsetzbar, da es sich fast ausschließlich um bisher unbekannte The-
mengebiete handelte, dessen tatsächlicher Arbeitsumfang bis dahin kaum
absehbar war.

II. Fragebögen

Bei der Gestaltung der Fragebögen galt es ebenso einige Hürden zu über-
winden, da die Projektgruppe vor Projektstart noch nicht über das nötige

Wissen zur empirischen Sozialforschung verfügte. Die Projektgruppe hatte zwar im zweiten Semester das Modul „4.4.2 Empirische Sozialforschung in der Verwaltung“, jedoch hat der Umfang und das vermittelte Wissen nicht einmal annähernd dazu ausgereicht eine solch komplexe Umfrage inklusive der Auswertung durchführen zu können.

Bei dem Entwurf der Fragebögen musste auf zwei sehr verschiedene Teilnehmerkreise eingegangen werden. Der Projektgruppe ist diese Anpassung im ganzem sehr gut gelungen. Dies wurde besonders deutlich bei der persönlichen Durchführung der Schülerbefragung. Im Verlauf der Befragung wurde jedoch klar, dass eine den Schülerinnen und Schülern sehr wichtige Antwortmöglichkeit jedoch nicht bedacht wurde. Ein paar der Schülerinnen und Schüler gaben als Hauptbeweggrund zur Projektteilnahme den Umweltschutz an. Da die Antwortmöglichkeiten jedoch abschließend waren und der Umweltschutz nicht darunter war konnte diese Antwort leider nicht in die Auswertung aufgenommen werden.

Einige Schülerinnen und Schüler bzw. deren Eltern haben den Muster-Schüler-Fragebogen teilweise schon zuhause ausgefüllt und mit den Elternfragebogen abgegeben, obwohl im Anschreiben ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass die Umfrage von uns mit den Kindern durchgeführt wird und lediglich ein Beispiel angefügt wird. Aufgrund des ausdrücklichen Hinweises sieht die Projektgruppe hier jedoch kein Verbesserungspotenzial.

III. Datenschutz

Ebenso schwierig und komplex gestaltete sich die Ausarbeitung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Da die Datenschutzgrundverordnung erst am 25. Mai 2018 verbindlich für alle in Kraft getreten ist, gab es nur wenig Literatur und kaum Urteile zu dieser Verordnung. In Anbetracht dieser neuen datenschutzrechtlichen Situation, die auch gerade im Bereich der öffentlichen Verwaltung häufig Auswirkung zeigt, sollte über eine Aufnahme in die an der Fachhochschule angebotenen Module gedacht werden. Vielleicht wäre aber auch eine Verbindung mit der Praxis möglich und sinnvoll.

H. Fazit

Im Rahmen der Ausarbeitung der Projektgruppe ist deutlich geworden, dass die Eltern und Schülerinnen und Schüler der fünf Pilotschulen das Projekt „Lass(t) uns laufen! - Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ überwiegend als positiv bewerten. Das Projekt wird von einem Großteil der Beteiligten gut angenommen und umgesetzt. Unterstützend zeigt die Auswertung der Eltern- und Schülerfragebögen, dass sich die Verkehrsmittelwahl der Eltern tatsächlich bedeutend geändert hat. Nur noch ein geringer Anteil an Eltern fährt ihre Kinder aus verschiedenen Gründen bis vor die Schule. Im Gegensatz dazu kommt eine Vielzahl der Schülerinnen und Schüler nun zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule oder wird alternativ mit dem Auto zu einer Elterntaxi-Haltestelle gefahren, wodurch sich das Verkehrsaufkommen vor den Grundschulen nachweislich verringert hat. Damit zeigt die Evaluierung, dass das Ziel der Verringerung des motorisierten Verkehrs im Bereich der Grundschulen erreicht wurde. Einhergehend mit dem Rückgang des Verkehrs wurde durch die Einrichtung der HuB ein sicherer Schulweg für die Schülerinnen und Schüler geschaffen.

Die Evaluierung des Projektes ist ein wichtiger Bestandteil für die Weiterführung an den Pilotschulen, da hierdurch Bereiche aufgedeckt werden konnten, in denen durch gezielte Maßnahmen eine Optimierung des Projektes zu erreichen ist. Auch eignet sich die Evaluierung als Anlass zur Umsetzung der Elterntaxi-Haltezonen an weiteren Grundschulen, da die Ergebnisse einen großen Erfolg des Projektes verzeichnen, was den Eltern und weiteren Grundschulen zeigt, dass das Projekt tatsächlich Veränderungen mit sich bringt. Hierbei kann auch der gedrehte Imagefilm weitere Schulen und Eltern für das Thema „Elterntaxi“ sensibilisieren.

Weiterhin wurde deutlich, dass das Projekt zu einem großen Teil von den Schülerinnen und Schüler getragen wird, da durch sie auch die Elternteile zur Teilnahme an dem Elterntaxi-Projekt bestärkt werden. Die Motivation der Schulkinder, an dem Projekt teilzunehmen, wird insbesondere durch die Einführung verschiedener Belohnungssysteme und die Möglichkeit der Mitwirkung am Projekt gesteigert.

Zusammenfassend zeigt das Projekt „Lass(t) uns laufen!“ große Erfolge, auch wenn selbstverständlich noch Ansätze zur Optimierung bestehen.

Gerade die Motivation der Schulkinder spielt bei der Verwirklichung der HuB eine entscheidende Rolle. Vor allem aber erfordert die erfolgreiche Umsetzung des Elterntaxi-Projektes eine aktive und kontinuierliche Zusammenarbeit der drei Komponenten Eltern, Schülerinnen und Schüler und Grundschulen.

I. Danksagung

Wir möchten uns als Projektgruppe recht herzlich bei allen Beteiligten bedanken, die es uns ermöglicht haben, diese Projektarbeit zu realisieren.

Ein besonderer Dank gilt unseren Projektbetreuern. Seitens der FHöV Bielefeld war Frau Prof. Dr. Reese unsere ständige Ansprechpartnerin und hat uns stets bei jeglichen Rückfragen zuverlässig und konstruktiv unterstützt. Ergänzend hat Frau Prof. Dr. Schilling uns in Bezug auf die methodischen Anteile der Projektarbeit inhaltlich unterstützt.

Von Seiten des Kreises Gütersloh haben wir von Frau Kim Nadine Ortmeier von der Koordinierungsstelle Klima und Umwelt eine umfangreiche Unterstützung erhalten. Sie stand uns mit Rat und Tat in jeder Phase des Projektes zur Seite und hat uns nicht nur bei inhaltlichen, sondern vor allem auch organisatorischen Unklarheiten sehr weiter geholfen. Unser Dank richtet sich zudem an Herrn Riepe von der Abteilung Straßenverkehr des Kreises Gütersloh und an Frau Pia Coulthard von der Verkehrswacht des Kreis Gütersloh e.V., die uns zu Beginn des Projektes bereits durch einen Einführungsworkshop zusammen mit Frau Ortmeier unterstützt haben und die ganze Zeit über für Rückfragen zur Verfügung standen.

Wir möchten auch allen anderen Beteiligten danken. Hierzu zählen neben den Schulleitungen, die es uns ermöglicht haben, die Projektevaluation in ihren Schulen durchzuführen, vor allem alle Eltern und Kinder, die sich die Zeit genommen haben, unsere Fragebögen auszufüllen und Interviews mit uns zu führen. Vielen herzlichen Dank an Frau Neef (Schulleitung der Grundschule Kattenstroth), Frau Masjosthusmann (Schulleitung der Brinkmannschule in Langenberg), Frau Johannsmann und Frau Kelker (Schulleitungen der Grundschule Pius-Bonifatius), Frau Edzards und Frau Becker

(Schulleitungen der Grauthoff-Elbracht-Schule) und Herrn Evers (Schulleiter der Lindenschule).

Allen Beteiligten im Rahmen des Imagefilmdrehs gilt ein ganz besonderer Dank. Dieser richtet sich insbesondere an Frau Scharf, die Schulleitung der Kardinal-von-Galen-Grundschule in Harsewinkel, welche uns die Drohnen-aufnahmen ermöglichte. Zudem durften wir die Einschätzung von Frau Neef, Schulleitung der Grundschule Kattenstroth, sowie einzelner Mitglieder ihres Schülerparlaments dokumentieren. Darüber hinaus möchten wir uns bei der Kreispolizeibehörde Gütersloh und insbesondere Herrn Polizeihauptkommissar Peter Stockhecke für seine Kommentierung der Gefahrenlage bedanken. Aus all den Gesprächen im Rahmen der Projektarbeit ergaben sich für uns Handlungsempfehlungen, welche das Projekt „Lasst uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule!“ zukünftig noch stärker voranbringen werden.

Für jedes Mitglied unserer Projektgruppe war die Projektzeit eine interessante Erfahrung. Wir wollten nicht nur das Projektziel erreichen, sondern vor allem Teamarbeit zeigen, Herausforderungen angehen und gemeinsam Lösungen finden. Es war dabei nicht immer einfach zwischen zehn Projektteilnehmern eine Koordination und gegenseitige Abstimmung zu leisten, aber es gelang uns schließlich durch eine strukturierte Aufgabenverteilung und das Festlegen von Verantwortlichkeiten. Uns alle freut es diese Erfahrung gemacht haben zu dürfen.

Die Thematik rund um die Elterntaxis vor unseren Schulen wird in Zukunft nicht nur für den Kreis Gütersloh ein relevantes Thema sein. Unser aller Aufgabe wird es bleiben, die Entwicklungen zu beobachten und eigene Schlüsse zu ziehen, um durch Projekte wie das vorliegende rechtzeitig aktiv zu werden und einen positiven Beitrag zu leisten.

Ihre Projektgruppe



J. Abkürzungsverzeichnis

FHöV	Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Bielefeld
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
bzw.	beziehungsweise
ggf.	gegebenfalls
GS	Grundschule
HuB	Hol- und Bringzonen
i.S.d.	Im Sinne dessen
KunstUrhG	Kunsturhebergesetz
PHK	Polizeihauptkommissar
S.	Seite
sog.	sogenannt/e/r/s
u.Ä.	und Ähnliches
z.B.	zum Beispiel

K. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrschaos vor einer Grundschule, verursacht durch Elterntaxi (Foto: Margull, Bernhard, https://bnn.de/lokales/buehl/bachschloss-schule-buehl-verkehrschaos , Download: 30.04.2019).....	1
Abbildung 2: Zukunftsnetz Mobilität NRW – „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, S. 2.....	2
Abbildung 3: Frage 1 des Elternfragebogens	38
Abbildung 4: Frage 2 des Elternfragebogens	39
Abbildung 5: Frage 3 des Elternfragebogens	39
Abbildung 6: Frage 4 des Elternfragebogens	40
Abbildung 7: Frage 5 des Elternfragebogens	42
Abbildung 8: Frage 6 des Elternfragebogens	42
Abbildung 9: Frage 7 des Elternfragebogens	43
Abbildung 10: Frage 9 des Fragebogens	44
Abbildung 11: Frage 10 des Elternfragebogens	44
Abbildung 12: Frage 1 des Kinderfragebogens	47
Abbildung 13: Frage 2 des Kinderfragebogens	48
Abbildung 14: Frage 3 des Kinderfragebogens	48
Abbildung 15: Frage 4 des Kinderfragebogens	50
Abbildung 16: Frage 5 des Kinderfragebogens	51
Abbildung 17: Frage 6 des Kinderfragebogens	52
Abbildung 18: Frage 7 des Kinderfragebogens	52
Abbildung 19: Frage 8 des Kinderfragebogens	53
Abbildung 20: Drohnenaufnahme GS Harsewinkel	84
Abbildung 21: PHK Stockhecke	87
Abbildung 22: Schulleitung Frau Neef.....	89
Abbildung 23: Kinderparlament.....	89
Abbildung 24: Aussteigen der Kinder	90
Abbildung 25: Beginn des Schulwegs	91
Abbildung 26: Schulweg der Kinder	92
Abbildung 27: Belohnungssystem Zaubersterne	93
Abbildung 28: Schlusszene	94
Abbildung 29: Rücklaufquoten im Vergleich.....	106
Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl im Sommer - Überblick	108
Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl im Sommer - Übersicht (2019).....	108
Abbildung 32: Vergleich - Verkehrsmittelwahl im Sommer	109

Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl im Winter - Übersicht (2018).....	110
Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl im Winter - Übersicht (2019).....	110
Abbildung 35: Vergleich - Verkehrsmittelwahl im Winter	111
Abbildung 36: Schulweggemeinschaften der Pilotschulen (2018)	112
Abbildung 37: Schulweggemeinschaften der Pilotschulen (2019)	112
Abbildung 38: Pilotschulen - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen.....	112
Abbildung 39: Pilotschulen - Nutzung der Haltezonen nach Alter.....	113
Abbildung 40: Pilotschulen - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen	114
Abbildung 41: Pilotschulen - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	115
Abbildung 42: Pilotschulen - Gründe für keine Verhaltensänderung.....	116
Abbildung 43: Pilotschulen - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi- Haltezonen	118
Abbildung 44: Kattenstroth - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2019).....	122
Abbildung 45: Kattenstroth - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2018).....	122
Abbildung 46: Kattenstroth – Verkehrsmittelwahl im Winter (2019).....	123
Abbildung 47: Kattenstroth – Verkehrsmittelwahl im Winter (2018).....	123
Abbildung 48: Kattenstroth - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen.....	123
Abbildung 49: Kattenstroth - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen	124
Abbildung 50: Kattenstroth - Nutzung der einzelnen Elterntaxi-Haltezonen.....	124
Abbildung 51: Kattenstroth - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	125
Abbildung 52: Kattenstroth - Verkehrsstromkarte Fuß/Rad im Sommer (2019).....	126
Abbildung 53: Kattenstroth - Verkehrsstromkarte Fuß im Sommer (2018)	126
Abbildung 54: Kattenstroth - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2019).....	127
Abbildung 55: Kattenstroth - Verkehrsstromkarte Auto im Winter.....	127
Abbildung 56: Kattenstroth - Gründe für keine Verhaltensänderung.....	128
Abbildung 57: Kattenstroth - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi- Haltezonen	129
Abbildung 58: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2019).....	131
Abbildung 59: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2018).....	131
Abbildung 60: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2019).....	132
Abbildung 61: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2018).....	132
Abbildung 62: Lindenschule - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen.....	133
Abbildung 63: Lindenschule - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen	134
Abbildung 64: Lindenschule - Nutzung der einzelnen Elterntaxi-Haltezonen.....	134

Abbildung 65: Lindenschule - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	135
Abbildung 66: Lindenschule - Verkehrsstromkarte Fuß/Rad im Sommer (2019)	136
Abbildung 67: Lindenschule – Verkehrsstromkarte Fuß	136
Abbildung 68: Lindenschule - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2019).....	137
Abbildung 69: Lindenschule - Verkehrsstromkarte Auto im	137
Abbildung 70: Lindenschule - "geheime Haltezonen"	139
Abbildung 71: Lindenschule - Gründe für keine Verhaltensänderung	140
Abbildung 72: Lindenschule - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi- Haltezonen	141
Abbildung 73: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2019).....	143
Abbildung 74: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer.....	143
Abbildung 75: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2019).....	145
Abbildung 76: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2018).....	145
Abbildung 77: Brinkmannschule - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen.....	145
Abbildung 78: Brinkmannschule - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi- Haltezonen	146
Abbildung 79: Brinkmannschule - Nutzung der einzelnen Elterntaxi-Haltezonen.....	146
Abbildung 80: Brinkmannschule - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	147
Abbildung 81: Brinkmannschule - Verkehrsstromkarte Fuß/Rad im Sommer (2019) .	149
Abbildung 82: Brinkmannschule - Verkehrsstromkarte Fuß im	149
Abbildung 83: Brinkmannschule - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2019).....	150
Abbildung 84: Brinkmannschule - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2018).....	150
Abbildung 85: Brinkmannschule - "geheime Haltezonen"	151
Abbildung 86: Brinkmannschule - Gründe für keine Verhaltensänderung.....	152
Abbildung 87: Brinkmannschule - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi- Haltezonen	153
Abbildung 89: Pius - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2018).....	156
Abbildung 88: Pius - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2019).....	156
Abbildung 90: Pius - Verkehrsmittelwahl im Winter (2019)	157
Abbildung 91: Pius - Verkehrsmittelwahl im Winter (2018)	157
Abbildung 92: Pius - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen.....	157
Abbildung 93: Pius - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi-Haltezonen.....	158
Abbildung 94: Pius - Nutzung der einzelnen Elterntaxi-Haltezonen.....	158
Abbildung 95: Pius - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	159
Abbildung 96: Pius - Verkehrsstromkarte Fuß/ Rad im Sommer (2019)	161

Abbildung 97: Pius - Verkehrsstromkarte Fuß im Sommer (2018).....	161
Abbildung 99: Pius - Verkehrsstromkarte Auto im Winter.....	162
Abbildung 98: Pius - Verkehrsstromkarte Auto im Winter 2019.....	162
Abbildung 100: Pius - "geheime" Haltezonen.....	163
Abbildung 101: Pius - Gründe für keine Verhaltensänderung.....	164
Abbildung 102: Pius - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen	165
Abbildung 103: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2019).....	167
Abbildung 104: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl im Sommer (2018).....	167
Abbildung 105: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2019).....	168
Abbildung 106: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl im Winter (2018).....	168
Abbildung 107: Grauthoffschule - Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen.....	168
Abbildung 108: Grauthoffschule - Gründe für die Nichtnutzung der Elterntaxi- Haltezonen.....	169
Abbildung 109: Grauthoffschule - Nutzung der einzelnen Elterntaxi-Haltezonen.....	169
Abbildung 110: Grauthoffschule - Gründe für die Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen	170
Abbildung 111: Grauthoff - Verkehrsstromkarte Fuß/Rad im Sommer (2019).....	171
Abbildung 112: Grauthoff - Verkehrsstromkarte Fuß im Sommer (2018).....	171
Abbildung 113: Grauthoff - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2019).....	172
Abbildung 114: Grauthoff - Verkehrsstromkarte Auto im Winter (2018).....	172
Abbildung 115: Grauthoff - "geheime" Haltezonen.....	173
Abbildung 116: Grauthoffschule - Gründe für keine Verhaltensänderung.....	174
Abbildung 117: Grauthoffschule - Veränderungen seit der Einrichtung der Elterntaxi- Haltezonen.....	175
Abbildung 118: Pilotschulen - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder.....	189
Abbildung 119: Pilotschulen - Verkehrsmittelwahl der Kinder.....	189
Abbildung 120: Unterscheidung zwischen männlich und weiblich bei der Verkehrsmittelwahl.....	189
Abbildung 121: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen (Pilotschulen).....	190
Abbildung 122: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Pilotschulen).....	190
Abbildung 123: Auswirkungen auf den Unterricht (Pilotschulen).....	191
Abbildung 124: Kattenstroth – Verkehrsmittelwahl – Wunsch der Kinder.....	192
Abbildung 125: Kattenstroth - Verkehrsmittelwahl der Kinder.....	192
Abbildung 126: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltestellen (Kattenstroth).....	193

Abbildung 127: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Kattenstroth)	193
Abbildung 128: Auswirkungen auf den Unterricht (Kattenstroth)	194
Abbildung 130: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl der Kinder.....	195
Abbildung 129: Lindenschule - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder	195
Abbildung 131: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen (Lindenschule)	196
Abbildung 132: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Lindenschule)	196
Abbildung 133: Auswirkungen auf den Unterricht (Lindenschule)	197
Abbildung 135: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl der Kinder.....	198
Abbildung 134: Brinkmannschule - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder.....	198
Abbildung 136: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen (Brinkmannschule).....	199
Abbildung 137: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Brinkmannschule)	199
Abbildung 138: Auswirkungen auf den Unterricht (Brinkmannschule)	200
Abbildung 139: Pius - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder.....	201
Abbildung 140: Pius - Verkehrsmittelwahl der Kinder.....	201
Abbildung 141: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen (Pius).....	202
Abbildung 142: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Pius)	203
Abbildung 143: Auswirkungen auf den Unterricht (Pius)	203
Abbildung 145: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl der Kinder.....	205
Abbildung 144: Grauthoffschule - Verkehrsmittelwahl - Wunsch der Kinder.....	205
Abbildung 146: Meinungen zu den Elterntaxi-Haltezonen (Grauthoffschule).....	205
Abbildung 147: Gründe für die Verkehrsmittel zu Fuß bzw. Fahrrad oder Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen (Grauthoffschule)	206
Abbildung 148: Auswirkungen auf den Unterricht (Grauthoffschule)	206
Abbildung 149: Vergleich Elternfragebogen mit Schülerfragebogen - Verkehrsmittelwahl im Sommer	208

L. Quellen und Literatur

- Ahlbert, Hartwig/ Götting, Horst-Peter KunstUrhG § 22, 24. Ed., 15.10.2018 (zit. Engels, KunstUrhG, §, Rn.)
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr (ADAC) (Hrsg.) Das Elterntaxi an Grundschulen, URL: https://www.adac.de/_mmm/pdf/elterntaxi_grundschulen_238767.pdf?fbclid=war1bBDT9ETWM_Ttr5moKsC6N-8BSJSjEDJDBrQOIX7HaNG5mLOI06e-KcVQ (Stand: 12.05.2019) (zit.: ADAC – Das Elterntaxi an Grundschulen, S.)
- Atteslander, Peter Methoden der empirischen Sozialforschung, 13. Auflage Berlin 2010 (zit.: Atteslander, S.)
- Barthel, Christian/ Lorei, Clemens (Hrsg.) Empirische Forschungsmethoden – Eine praxisorientierte Einführung für die Bachelor- und Masterstudiengänge der Polizei, 1. Auflage Frankfurt 2010 (zit.: Barthel/Lorei, S.)
- Benesch, Michael/Raab-Steiner, Elisabeth Der Fragebogen – Von der Forschungsidee zur SPSS/PASW-Auswertung, 2. Auflage Wien 2010 (zit.: Benesch/Raab-Steiner, S.), 4. Auflage Wien 2015 (zit.: Raab-Steiner/ Benesch, S.)
- Beller, Sieghard Empirisch forschen lernen – Konzepte, Methoden, Fallbeispiele, Tipps; 3. Auflage Bern 2016 (zit.: Beller, S.)
- Bortz, J./ Döring, N. Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler, 3. Auflage Berlin Heidelberg New York 2002 (zit.: Döring/ Bortz, S.)
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Artikel: Klare Regeln für Betrieb von Drohnen (zit.: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)
- Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.) Formvorschriften, URL: <http://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/recht-a-z/22188/formvorschriften> (Stand: 06.06.2019)
- Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.) Lizenzen, Klassiker und Alternativen, URL: <http://www.bpb.de/themen/OIIDUA,1,0,Lizenzen.html> (Stand: 01.06.2019) (zit.: Djordjevic, Lizenzen: Klassiker und Alternativen, Bundeszentrale für politische Bildung.)
- Cheng, Eric Mit Drohnen fotografieren und filmen, 1. Auflage Heidelberg 2016 (zit.: Cheng, S.)
- Diekmann, Andreas Empirische Sozialforschung - Grundlagen, Methoden, Anwendungen, 10. Auflage Hamburg 2016 (zit.: Diekmann, S.), 11. Auflage Hamburg 2017 (zit.: Diekmann, S.)
- Dreier, Thomas/ Schulze, Gernot KUG, 6. Auflage München 2018 (zit. Specht, KUG, §, Rn.)

- Ehmann, Eugen/ Selmayr, Martin DS-GVO, 2. Auflage München 2018 (zit.: Zerdick, Klabunde, Heberlein, S.)
- epubli GmbH Berlin (Hrsg.) Fotorecht, 2012, URL: <https://www.wbs-law.de/wpcontent/uploads/2012/07/Fotorecht-Handbuch-WILDE-BEUGER-SOLMECKE.pdf> (Stand: 10.06.2019) (zit.: Solmecke, Fotorecht, S.)
- Eßer, Martin/ Kramer, Phillip/ v. Lewinski, Kai DSGVO BDSG, 6. Auflage Köln 2018 (zit.: Eßer, S.)
- Frevel, Bernhard Grundzüge der empirischen Sozialforschung, 1. Auflage Greven 1999 (zit.: Frevel, S.)
- Friedrichs, Jürgen Methoden empirischer Sozialforschung, 14. Auflage Opladen 1990 (zit.: Friedrichs, S.)
- Gersdorf, Hubertus/ Paal, Boris KunstUrhG § 22, 23. Ed., 01.02.2019 (zit. Hermann, KunstUrhG, §, Rn.)
- Gola, Peter DS-GVO, 2. Auflage München 2018 (zit.: Gola, Schulz, S.)
- Glinka, Hans-Jürgen Das narrative Interview – Eine Einführung für Sozialpädagogen, 2. Auflage Weinheim und München 2003 (zit.: Glinka, S.)
- Gurr Techniken der schriftlichen Befragung, URL: <https://www.fragebogen.de/grundlegender-aufbau-umfrage.htm> (Stand: 03.06.2019) (zit.: Gurr, Abs.)
- Häder, Michael Empirische Sozialforschung – Eine Einführung, Lehrbuch, 2. Auflage Wiesbaden 2010 (zit.: Häder, S.)
- Hagener, Malte/ Vendrell Ferran, Ingrid/ Voss, Christiane Empathie im Film, Bielefeld 2017 (zit.: Voss, S.)
- Heidemann, Simone (verkehrskonzept)/ Braun, Walter (verkehrskonzept)/ Elkmann, Carsten (Elkmann – Klimaschutz & Mobilität) Auswertung der Elternbefragung an den Pilotschulen des Kreises Gütersloh im Rahmen des Projektes „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“, Dortmund 2018 (zit.: Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule - Auswertung der Elternbefragung, S.)
- Heun, Thomas Werbung, Wiesbaden 2017 (zit.: Heun, S.)
- Hollenberg, Stefan Fragebögen Fundierte Konstruktion, sachgerechte Anwendung und aussagekräftige Auswertung, Wiesbaden 2016 (zit.: Hollenberg, S.)

- Hug, Theo/ Poscheschnik, Gerald Empirisch forschen, Die Planung und Umsetzung von Projekten im Studium, 2. Auflage Wien 2015 (zit.: Hug/Poscheschnik, S.)
- Janke, Marion Personenfotografie und das Recht am eigenen Bild, URL: <http://www.medienrechturheberrecht.de/fotorecht-bildrecht/158-recht-am-eigenen-bild-personenfoto.html> (Stand: 12.06.2019) (zit.: Janke, S.)
- Klaßen, Robert Grundkurs digitales Video, 2. Auflage Bonn 2014 (zit.: Klaßen, S.)
- Kreis Gütersloh (Hrsg.) Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule, Leitfaden für den Kreis Gütersloh, Gütersloh 2019 (zit.: Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule - Leitfaden für den Kreis Gütersloh, S.)
- Kromrey, Helmut Empirische Sozialforschung, 12. Auflage Stuttgart 2009 (zit.: Kromrey, S.)
- Leven, Tanja/ Leven, Jens (Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation GbR) Mehr Freude am Gehen - ein Beitrag zum Mobilitätsmanagement an Grundschulen, URL: https://www.verkehrswachthesen.de/files/vwh_ordner/pdf/2017/elterntaxi/1-Allgemein/1.5.pdf (Stand: 29.05.2019) (zit.: bueffee GbR - Mehr Freude am Gehen - ein Beitrag zum Mobilitätsmanagement an Grundschulen, S.)
- Mangold, Roland (Hrsg.) Lehrbuch der Medienpsychologie, Göttingen 2004 (zit.: Autor, S.)
- Mayring, Philipp Qualitative Inhaltsanalyse – Grundlagen und Techniken, 12. Auflage Weinheim und Basel 2015 (zit.: Mayring, S.)
- Möllers, Martin/ Spohrer, Thomas Fragebogen und Experteninterview in Studien der Polizei, 1. Auflage Frankfurt 2016 (zit.: Möllers/Spohrer, S.)
- Säcker, Franz Jürgen (Hrsg.) Münchener Kommentar, BGB, §12, 8. Auflage 2018 (zit. MüKo, BGB § 12, Rn.)
- Paal, Boris/ Pauly, Daniel DS-GVO BDSG, 2. Auflage München 2018 (zit.: Ernst, S.)
- Plath, Kai-Uwe DSGVO BDSG, 3. Auflage Köln 2018 (zit.: Schreiber, Plath, S.)
- Porst, Rolf Fragebogen – Ein Arbeitsbuch, Lehrbuch, Studienskripten zur Soziologie, 3. Auflage Wiesbaden 2011 (zit.: Porst, S.)
- Prevezanos, Christoph Die kleine Videoschule, Düsseldorf 2008 (zit.: Prevezanos, S.)
- Redaktion Filmpuls Alles über Einstellungen, Bildausschnitte und Einstellungsgrößen, Filmpuls 2019, URL: <https://filmpuls.info/einstellungen-einstellungsgroessen-bildausschnitt/> (Stand: 26.05.2019) (zit.: Redaktion Filmpuls, Filmpuls 2019)

- Reinboth, Christian 10 Fehler, die man bei der Erstellung von Fragebögen unbedingt vermeiden sollte, URL: <https://wissenschaftsturm.de/10-fehler-die-man-bei-der-erstellung-von-frageboegen-unbedingt-vermeiden-sollte/> (Stand: 01.06.2019) (zit.: Reinboth, Abs.)
- Rosenthal, Gabriele Interpretative Sozialforschung - Eine Einführung, 4. Auflage Weinheim und Basel 2014 (zit.: Rosenthal, S.)
- Schäfer, Horst Medienwelten in: Zeitschrift für Medienpädagogik 3/2014, S. 104 (zit.: Schäfer, Zeitschrift für Medienpädagogik, S.)
- Schenk, Michael Medienwirkungsforschung, 3. Auflage Tübingen 2007 (zit.: Schenk, S.)
- Schieb, Jörg Videos filmen und bearbeiten, 1. Auflage Berlin 2008 (zit.: Schieb, S.)
- Schirmer, Dominique Empirische Methoden der Sozialforschung - Grundlagen und Techniken, 1. Auflage Paderborn 2009 (zit.: Schirmer, S.)
- Schnell, Rainer/ Hill, Paul B./ Esser Elke Methoden der empirischen Sozialforschung, 10. Auflage Oldenburg 2013 (zit.: Schnell/ Hill/ Esser, S.)
- Schumann, Siegfried Repräsentative Umfrage - Praxisorientierte Einführung in empirische Methoden und statistische Analyseverfahren, 5. Auflage München 2011 (Schumann, S. 78)
- Seng, Leonie Die Sprache der Hände, dasgehirn.info, 15.08.2011 <https://www.dasgehirn.info/handeln/mimik-koerpersprache/die-sprache-der-haende> Download: 27.05.2019 (zit.: Seng, dasgehirn.info 2011)
- Simitis, Spiros/ Hornung, Gerrit/ Spiecker, Indra (Hrsg.) Datenschutzrecht, 1. Auflage Baden-Baden 2019 (zit.: Roßnagel, S.)
- Tsirigotis, Cornelia (Hrsg.) Autorität, Autonomie und Bindung, Göttingen 2013 (zit.: Autor, S.)
- Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein (Hrsg.) Fotos und Webcams, URL: <https://www.datenschutzzentrum.de/uploads/praxisreihe/Praxisreihe-6-Fotos-und-Webcams.pdf> (Stand: 09.06.2019) (zit.: Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein, Fotos und Webcams, S.)
- von Gagern, Stefan Videos mit iPhone und iPad, Berlin 2016 (zit.: von Gargen, S.)
- Wandtke, Artur-Axel /Bulliger, Winfried KunstUrhG, 4. Auflage 2014 (zit. Fricke, KunstUrhG, §, Rn.)



Wenzel, Karl Egbert

Das Recht der Wort- und Bildberichterstattung, 6. Auflage
Köln 2018 (zit.: v. Strobl-Albeg, S.)

Zukunftsnetz Mobilität
NRW (Hrsg.)

„Geh-Spaß statt Elterntaxi“, https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/geh-spass_statt_elterntaxi_1.pdf (Download: 10.05.2019) (zit.: Zukunftsnetz Mobilität NRW - „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, S.)

Zukunftsnetz Mobilität
NRW (Hrsg.)

Verkehrszähler Leitfaden, https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/leitfaden_verkehrszaehler_webversion.pdf (Download 29.05.2019) (zit.: Zukunftsnetz Mobilität NRW – Verkehrszähler Leitfaden, S.)

M. Anlagen

I. Anschreiben zum Fragebogen

1. Anschreiben GS Kattenstroth in Gütersloh



Sehr geehrte Eltern!

Im letzten Jahr startete an unserer Schule das Pilotprojekt „Lass(t) uns laufen – Weniger Elterntaxi an meiner Schule“.

Bereits zu Beginn des Projektes haben Sie an einer Umfrage zu der Nutzung der Verkehrsmittel und –wege Ihrer Kinder teilgenommen. Ein Jahr später soll das Projekt von den dualen Studierenden des Kreises Gütersloh und der Städte Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück evaluiert werden.

Gemeinsam mit dem Kreis Gütersloh möchten wir die Veränderungen bei dem Hol- und Bringverkehr, die Nutzung der Haltezonen sowie Ihre Einschätzung zu dem Projekt abfragen. Daher bitten wir Sie, den angehängten Elternfragebogen auszufüllen und **bis spätestens zum 10.05.2019** an den/die Klassenlehrer/in zurückzugeben.

Zudem ist geplant in nächster Zeit gemeinsam mit Ihren Kindern den angehängten Schülerfragebogen zu beantworten. Die Meinung der Schüler und Schülerinnen ist uns ebenfalls wichtig und soll für die Evaluierung des Projektes genutzt werden. Anhand der Angaben im Schülerfragebogen können keine direkten Rückschlüsse auf Ihre Kinder gezogen werden.

(Nähere Informationen zum Datenschutz entnehmen Sie dem beiliegenden Informationsblatt.)

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Ihre Angaben werden gemäß der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) nur im Rahmen der Evaluierung des Projektes verwendet und nach der Auswertung unmittelbar vernichtet.

Hinweis:

Sollten Sie diesen Fragebogen aufgrund mehrerer Kinder mehrfach erhalten, füllen Sie den Fragebogen bitte nur einmal komplett für das jüngere Kind aus.

Für Ihre Hilfe möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

Heike Neef
Ihre Schulleitung

Die Studierenden der FHöV

2. Anschreiben Lindenschule in Halle (Westf.)



Sehr geehrte Eltern!

Im letzten Jahr startete an unserer Schule das Pilotprojekt „Lass(t) uns laufen – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“.

Bereits zu Beginn des Projektes haben Sie an einer Umfrage zu der Nutzung der Verkehrsmittel und –wege Ihrer Kinder teilgenommen. Ein Jahr später soll das Projekt von den dualen Studierenden des Kreises Gütersloh und der Städte Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück evaluiert werden.

Gemeinsam mit dem Kreis Gütersloh möchten wir die Veränderungen bei dem Hol- und Bringverkehr, die Nutzung der Haltezonen sowie Ihre Einschätzung zu dem Projekt abfragen. Daher bitten wir Sie, den angehängten Elternfragebogen auszufüllen und **bis spätestens zum 10.05.2019** an den/die Klassenlehrer/in zurückzugeben.

Zudem ist geplant am 20.05.2019 bzw. 21.05.2019 gemeinsam mit Ihren Kindern den angehängten Schülerfragebogen zu beantworten. Die Meinung der Schüler und Schülerinnen ist uns ebenfalls wichtig und soll für die Evaluierung des Projektes genutzt werden. Anhand der Angaben im Schülerfragebogen können keine direkten Rückschlüsse auf Ihre Kinder gezogen werden.

(Nähere Informationen zum Datenschutz entnehmen Sie dem beiliegenden Informationsblatt.)

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Ihre Angaben werden gemäß der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) nur im Rahmen der Evaluierung des Projektes verwendet und nach der Auswertung unmittelbar vernichtet.

Hinweis:

Sollten Sie diesen Fragebogen aufgrund mehrerer Kinder mehrfach erhalten, füllen Sie den Fragebogen bitte nur einmal komplett für das jüngere Kind aus.

Für Ihre Hilfe möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

Maik Evers
Ihre Schulleitung

Die Studierenden der FHöV

3. Anschreiben Brinkmannschule in Langenberg



Fachhochschule
für öffentliche Verwaltung
NRW

Sehr geehrte Eltern!

Im letzten Jahr startete an unserer Schule das Pilotprojekt „Lass(t) uns laufen – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“.

Bereits zu Beginn des Projektes haben Sie an einer Umfrage zu der Nutzung der Verkehrsmittel und –wege Ihrer Kinder teilgenommen. Ein Jahr später soll das Projekt von den dualen Studierenden des Kreises Gütersloh und der Städte Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück evaluiert werden.

Gemeinsam mit dem Kreis Gütersloh möchten wir die Veränderungen bei dem Hol- und Bringverkehr, die Nutzung der Haltezonen sowie Ihre Einschätzung zu dem Projekt abfragen. Daher bitten wir Sie, den angehängten Elternfragebogen auszufüllen und **bis spätestens zum 10.05.2019** an den/die Klassenlehrer/in zurückzugeben.

Zudem ist geplant in nächster Zeit gemeinsam mit Ihren Kindern den angehängten Schülerfragebogen zu beantworten. Die Meinung der Schüler und Schülerinnen ist uns ebenfalls wichtig und soll für die Evaluierung des Projektes genutzt werden. Anhand der Angaben im Schülerfragebogen können keine direkten Rückschlüsse auf Ihre Kinder gezogen werden.

(Nähere Informationen zum Datenschutz entnehmen Sie dem beiliegenden Informationsblatt.)

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Ihre Angaben werden gemäß der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) nur im Rahmen der Evaluierung des Projektes verwendet und nach der Auswertung unmittelbar vernichtet.

Hinweis:

Sollten Sie diesen Fragebogen aufgrund mehrerer Kinder mehrfach erhalten, füllen Sie den Fragebogen bitte nur einmal komplett für das jüngere Kind aus.

Für Ihre Hilfe möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

Berna Masjosthusmann
Ihre Schulleitung

Die Studierenden der FHöV

4. Anschreiben Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück



Sehr geehrte Eltern!

Im letzten Jahr startete an unserer Schule das Pilotprojekt „Lass(t) uns laufen – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“.

Bereits zu Beginn des Projektes haben Sie an einer Umfrage zu der Nutzung der Verkehrsmittel und –wege Ihrer Kinder teilgenommen. Ein Jahr später soll das Projekt von den dualen Studierenden des Kreises Gütersloh und der Städte Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück evaluiert werden.

Gemeinsam mit dem Kreis Gütersloh möchten wir die Veränderungen bei dem Hol- und Bringverkehr, die Nutzung der Haltezonen sowie Ihre Einschätzung zu dem Projekt abfragen. Daher bitten wir Sie, den angehängten Elternfragebogen auszufüllen und **bis spätestens zum 10.05.2019** an den/die Klassenlehrer/in zurückzugeben.

Zudem ist geplant in nächster Zeit gemeinsam mit Ihren Kindern den angehängten Schülerfragebogen zu beantworten. Die Meinung der Schüler und Schülerinnen ist uns ebenfalls wichtig und soll für die Evaluierung des Projektes genutzt werden. Anhand der Angaben im Schülerfragebogen können keine direkten Rückschlüsse auf Ihre Kinder gezogen werden.

(Nähere Informationen zum Datenschutz entnehmen Sie dem beiliegenden Informationsblatt.)

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Ihre Angaben werden gemäß der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) nur im Rahmen der Evaluierung des Projektes verwendet und nach der Auswertung unmittelbar vernichtet.

Hinweis:

Sollten Sie diesen Fragebogen aufgrund mehrerer Kinder mehrfach erhalten, füllen Sie den Fragebogen bitte nur einmal komplett für das jüngere Kind aus.

Für Ihre Hilfe möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

Katja Kelker
Ihre Schulleitung

Die Studierenden der FHöV

5. Anschreiben Grauthoff-Elbracht-Schule in Schloß Holte-Stukenbrock



Fachhochschule
für öffentliche Verwaltung
NRW

Sehr geehrte Eltern!

Im letzten Jahr startete an unserer Schule das Pilotprojekt „Lass(t) uns laufen – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“.

Bereits zu Beginn des Projektes haben Sie an einer Umfrage zu der Nutzung der Verkehrsmittel und –wege Ihrer Kinder teilgenommen. Ein Jahr später soll das Projekt von den dualen Studierenden des Kreises Gütersloh und der Städte Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück evaluiert werden.

Gemeinsam mit dem Kreis Gütersloh möchten wir die Veränderungen bei den Hol- und Bringverkehren, die Nutzung der Haltezonen sowie Ihre Einschätzung zu dem Projekt abfragen. Daher bitten wir Sie, den angehängten Elternfragebogen auszufüllen und **bis spätestens zum 10.05.2019** an den/die Klassenlehrer/in zurückzugeben.

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Ihre Angaben werden gemäß der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) nur im Rahmen der Evaluierung des Projektes verwendet und nach der Auswertung unmittelbar vernichtet.

(Nähere Informationen zum Datenschutz entnehmen Sie dem beiliegenden Informationsblatt.)

Hinweis:

Sollten Sie diesen Fragebogen aufgrund mehrerer Kinder mehrfach erhalten, füllen Sie den Fragebogen bitte nur einmal komplett für das jüngere Kind aus.

Für Ihre Hilfe möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

T. Edzards
Ihre Schulleitung

Die Studierenden der FHöV

II. Elternfragebögen

1. Elternfragebogen GS Kattenstroth in Gütersloh

Fragebogen für die Eltern der Schülerinnen und Schüler



Mit dem Ausfüllen dieses Fragebogens erteile ich/ erteilen wir den Studierenden der FHöV die Erlaubnis, die Angaben zur Evaluierung des Projektes nutzen zu dürfen. (siehe beiliegendes Informationsblatt)

1. In welcher Stadt/Gemeinde und in welchem Stadtteil/Ortsteil wohnt Ihr Kind?

2. Wie alt ist Ihr Kind? _____ Welche Klasse/Stufe besucht Ihr Kind? _____

3. Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

im Sommer:

- Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen) Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
 zu Fuß Fahrrad Bus Roller Sonstiges: _____

im Winter:

- Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen) Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
 zu Fuß Fahrrad Bus Roller Sonstiges: _____

4. Nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?

- Ja Nein, weil _____

→ Falls ja, welche Elterntaxi-Haltestelle nutzen Sie?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- Diekstraße Ludwigstraße Rhedaer Straße

→ Falls ja, warum nutzen Sie die Elterntaxi-Haltestellen?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- auf Wunsch meines Kindes bzw. meiner Kinder
 ich erachte es als sinnvoll, weil _____
 auf Empfehlung der Schule
 Sonstiges _____

5. Nutzen Sie andere Haltemöglichkeiten, als die Elterntaxi-Haltestellen, um Ihr Kind aussteigen zu lassen?

- Ja Nein

→ Falls ja, zeichnen Sie diese in die Karte (siehe nächste Seite) ein und benennen Sie diese?

6. Hat sich Ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltestellen verändert?

- Ja Nein, weil _____

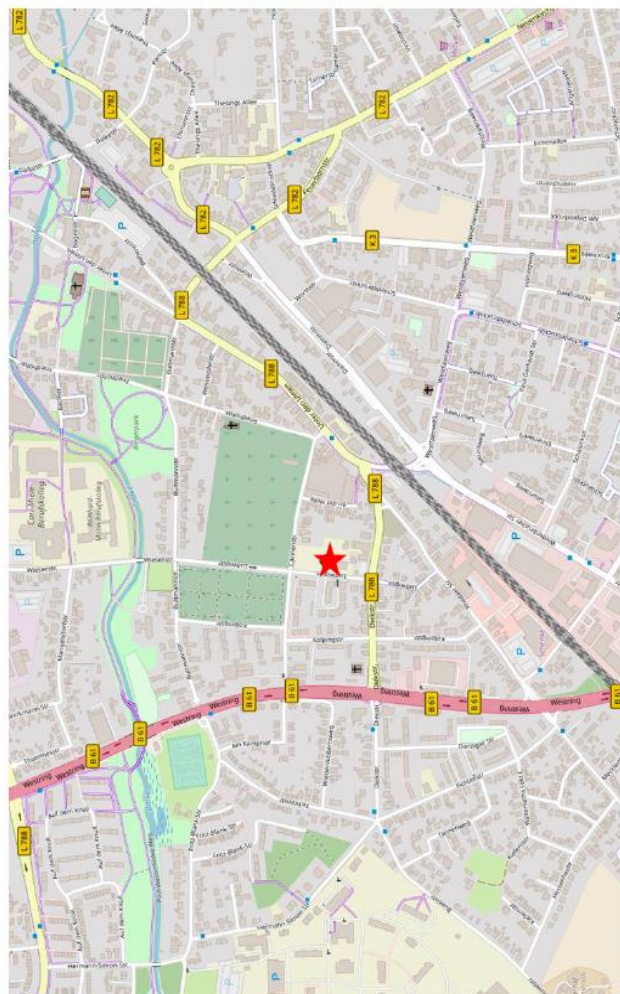
7. Kommt Ihr Kind zusammen mit anderen Kindern zur Schule?

- Ja Nein

→ Falls nein, hätten Sie grundsätzlich Interesse an einer Fahr-/Gehgemeinschaft?

- Ja Nein unter folgenden Bedingungen: _____

8. Tragen Sie in die Karte bitte den Schulweg Ihres Kindes ein.



9. Was hat sich seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verändert?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- geringeres Verkehrsaufkommen vor der Schule
- weniger gefährliche Situation für die Kinder
- mehr gefährliche Situation für die Kinder
- höherer Aufwand für mich aufgrund der Nutzung der Haltezonen
- mein Kind kommt öfters zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule
- mein Kind nimmt die Umgebung der Schule und den Verkehr aktiver wahr
- _____

10. Haben Sie noch Anregungen oder Ideen?

2. Elternfragebogen Lindenschule in Halle (Westf.)

Fragebogen für die Eltern der Schülerinnen und Schüler



Mit dem Ausfüllen dieses Fragebogens erteile ich/ erteilen wir den Studierenden der FHöV die Erlaubnis, die Angaben zur Evaluierung des Projektes nutzen zu dürfen. (siehe beiliegendes Informationsblatt)

1. In welcher Stadt/Gemeinde und in welchem Stadtteil/Ortsteil wohnt Ihr Kind?

2. Wie alt ist Ihr Kind? _____ Welche Klasse/Stufe besucht Ihr Kind? _____

3. Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

im Sommer:

- Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen) Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
 zu Fuß Fahrrad Bus Roller Sonstiges: _____

im Winter:

- Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen) Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
 zu Fuß Fahrrad Bus Roller Sonstiges: _____

4. Nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?

- Ja Nein, weil _____

→ Falls ja, welche Elterntaxi-Haltestelle nutzen Sie?

(Mehrfachnennungen sind möglich)

- Lindenbad Alter Marktplatz Gartenstraße/Spielplatz Mönchstraße

→ Falls ja, warum nutzen Sie die Elterntaxi-Haltestellen?

(Mehrfachnennungen sind möglich)

- auf Wunsch meines Kindes bzw. meiner Kinder
 ich erachte es als sinnvoll, weil _____
 auf Empfehlung der Schule
 Sonstiges _____

5. Nutzen Sie andere Haltemöglichkeiten, als die Elterntaxi-Haltestellen, um Ihr Kind aussteigen zu lassen?

- Ja Nein

→ Falls ja, zeichnen Sie diese in die Karte (siehe nächste Seite) ein und benennen Sie diese?

6. Hat sich Ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltestellen verändert?

- Ja Nein, weil _____

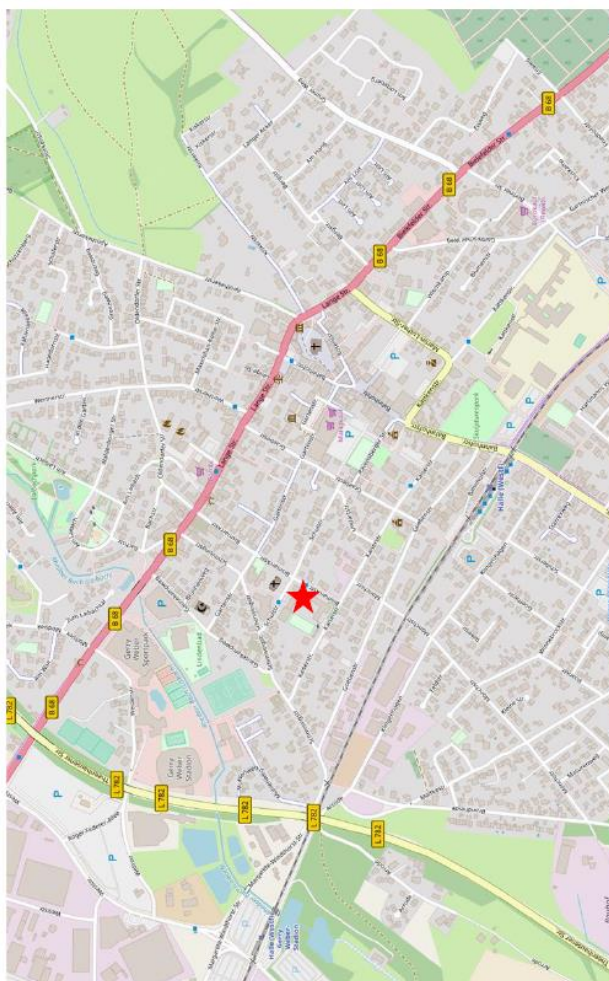
7. Kommt Ihr Kind zusammen mit anderen Kindern zur Schule?

- Ja Nein

→ Falls nein, hätten Sie grundsätzlich Interesse an einer Fahr-/Gehgemeinschaft?

- Ja Nein unter folgenden Bedingungen: _____

8. Tragen Sie in die Karte bitte den Schulweg Ihres Kindes ein.



Quelle: OpenStreetMap, www.openstreetmap.org

9. Was hat sich seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verändert? (Mehrfachnennungen sind möglich)

- geringeres Verkehrsaufkommen vor der Schule
- weniger gefährliche Situation für die Kinder
- mehr gefährliche Situation für die Kinder
- höherer Aufwand für mich aufgrund der Nutzung der Haltezonen
- mein Kind kommt öfters zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule
- mein Kind nimmt die Umgebung der Schule und den Verkehr aktiver wahr
- _____

10. Haben Sie noch Anregungen oder Ideen?

3. Elternfragebogen Brinkmannschule in Langenberg

Fragebogen für die Eltern der Schülerinnen und Schüler



Mit dem Ausfüllen dieses Fragebogens erteile ich/ erteilen wir den Studierenden der FHÖV die Erlaubnis, die Angaben zur Evaluierung des Projektes nutzen zu dürfen. (siehe beiliegendes Informationsblatt)

1. In welcher Stadt/Gemeinde und in welchem Stadtteil/Ortsteil wohnt Ihr Kind?

2. Wie alt ist Ihr Kind? _____ Welche Klasse/Stufe besucht Ihr Kind? _____

3. Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

im Sommer:

- Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen) Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
 zu Fuß Fahrrad Bus Roller Sonstiges: _____

im Winter:

- Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen) Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
 zu Fuß Fahrrad Bus Roller Sonstiges: _____

4. Nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?

- Ja Nein, weil _____

→ Falls ja, welche Elterntaxi-Haltestelle nutzen Sie?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- Parkplatz Elli-Markt Parkplatz ALDI Nord/Sonderpreis Baumarkt Buschstraße

→ Falls ja, warum nutzen Sie die Elterntaxi-Haltestellen?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- auf Wunsch meines Kindes bzw. meiner Kinder
 ich erachte es als sinnvoll, weil _____
 auf Empfehlung der Schule
 Sonstiges _____

5. Nutzen Sie andere Haltemöglichkeiten, als die Elterntaxi-Haltestellen, um Ihr Kind aussteigen zu lassen?

- Ja Nein

→ Falls ja, zeichnen Sie diese in die Karte (siehe nächste Seite) ein und benennen Sie diese?

6. Hat sich Ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltestellen verändert?

- Ja Nein, weil _____

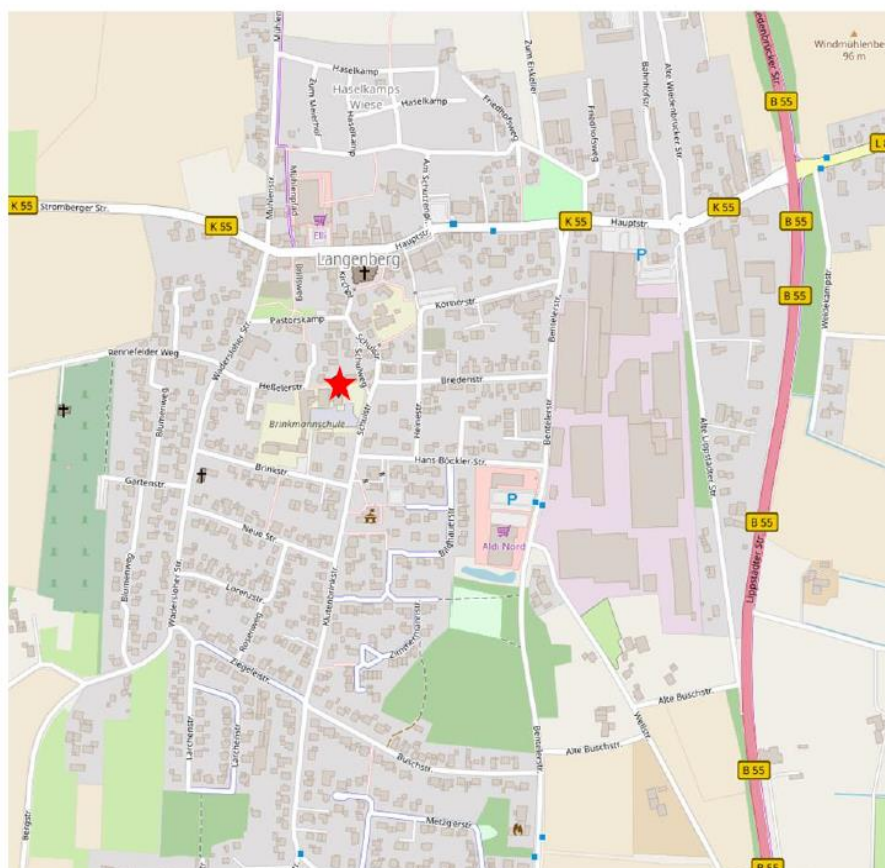
7. Kommt Ihr Kind zusammen mit anderen Kindern zur Schule?

- Ja Nein

→ Falls nein, hätten Sie grundsätzlich Interesse an einer Fahr-/Gehgemeinschaft?

- Ja Nein unter folgenden Bedingungen: _____

8. Tragen Sie in die Karte bitte den Schulweg Ihres Kindes ein.



9. Was hat sich seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verändert?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- geringeres Verkehrsaufkommen vor der Schule
- weniger gefährliche Situation für die Kinder
- mehr gefährliche Situation für die Kinder
- höherer Aufwand für mich aufgrund der Nutzung der Haltezonen
- mein Kind kommt öfters zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule
- mein Kind nimmt die Umgebung der Schule und den Verkehr aktiver wahr
- _____

10. Haben Sie noch Anregungen oder Ideen?

4. Elternfragebogen Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück

Fragebogen für die Eltern der Schülerinnen und Schüler



Mit dem Ausfüllen dieses Fragebogens erteile ich/ erteilen wir den Studierenden der FHöV die Erlaubnis, die Angaben zur Evaluierung des Projektes nutzen zu dürfen. (siehe beiliegendes Informationsblatt)

1. In welcher Stadt/Gemeinde und in welchem Stadtteil/Ortsteil wohnt Ihr Kind?

2. Wie alt ist Ihr Kind? _____ Welche Klasse/Stufe besucht Ihr Kind? _____

3. Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

im Sommer:

- Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen) Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
 zu Fuß Fahrrad Bus Roller Sonstiges: _____

im Winter:

- Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen) Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
 zu Fuß Fahrrad Bus Roller Sonstiges: _____

4. Nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?

- Ja Nein, weil _____

→ Falls ja, welche Elterntaxi-Haltezone nutzen Sie?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- Südring Lüernerweg Heinrich-Püts-Straße

→ Falls ja, warum nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- auf Wunsch meines Kindes bzw. meiner Kinder
 ich erachte es als sinnvoll, weil _____
 auf Empfehlung der Schule
 Sonstiges _____

5. Nutzen Sie andere Haltemöglichkeiten, als die Elterntaxi-Haltezonen, um Ihr Kind aussteigen zu lassen?

- Ja Nein

→ Falls ja, zeichnen Sie diese in die Karte (siehe nächste Seite) ein und benennen Sie diese?

6. Hat sich Ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verändert?

- Ja Nein, weil _____

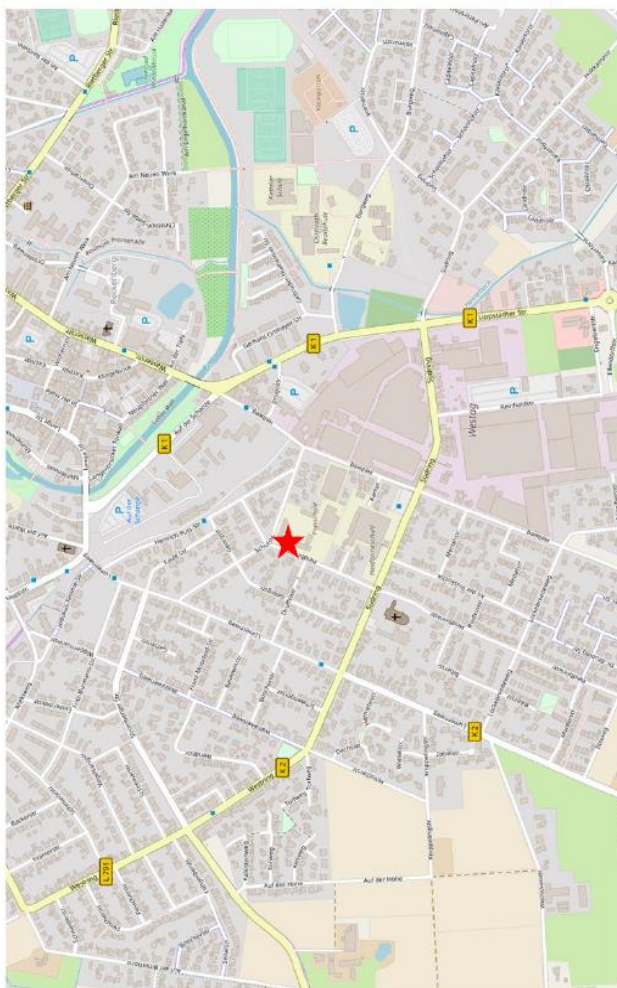
7. Kommt Ihr Kind zusammen mit anderen Kindern zur Schule?

- Ja Nein

→ Falls nein, hätten Sie grundsätzlich Interesse an einer Fahr-/Gehgemeinschaft?

- Ja Nein unter folgenden Bedingungen: _____

8. Tragen Sie in die Karte bitte den Schulweg Ihres Kindes ein.



Quelle: OpenStreetMap, www.openstreetmap.org

9. Was hat sich seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezone verändert? (Mehrfachnennungen sind möglich)

- geringeres Verkehrsaufkommen vor der Schule
- weniger gefährliche Situation für die Kinder
- mehr gefährliche Situation für die Kinder
- höherer Aufwand für mich aufgrund der Nutzung der Haltezone
- mein Kind kommt öfters zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule
- mein Kind nimmt die Umgebung der Schule und den Verkehr aktiver wahr
- _____

10. Haben Sie noch Anregungen oder Ideen?

6. Elternfragebogen Grauthoff-Elbracht-Schule in Schloß Holte-Stukenbrock

Fragebogen für die Eltern der Schülerinnen und Schüler



Mit dem Ausfüllen dieses Fragebogens erteile ich/ erteilen wir den Studierenden der FHöV die Erlaubnis, die Angaben zur Evaluierung des Projektes nutzen zu dürfen. (siehe beiliegendes Informationsblatt)

1. In welcher Stadt/Gemeinde und in welchem Stadtteil/Ortsteil wohnt Ihr Kind?

2. Wie alt ist Ihr Kind? _____ Welche Klasse/Stufe besucht Ihr Kind? _____

3. Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

im Sommer:

- Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen) Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
 zu Fuß Fahrrad Bus Roller Sonstiges: _____

im Winter:

- Auto (Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen) Auto (ohne Nutzung der Elterntaxi-Haltezonen)
 zu Fuß Fahrrad Bus Roller Sonstiges: _____

4. Nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?

- Ja Nein, weil _____

→ Falls ja, welche Elterntaxi-Haltezone nutzen Sie?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- Oerlinghauser Straße Dopheide Dopheide/Grauthoffweg Falkenstraße

→ Falls ja, warum nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- auf Wunsch meines Kindes bzw. meiner Kinder
 ich erachte es als sinnvoll, weil _____
 auf Empfehlung der Schule
 Sonstiges _____

5. Nutzen Sie andere Haltemöglichkeiten, als die Elterntaxi-Haltezonen, um Ihr Kind aussteigen zu lassen?

- Ja Nein

→ Falls ja, zeichnen Sie diese in die Karte (siehe nächste Seite) ein und benennen Sie diese?

6. Hat sich Ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verändert?

- Ja Nein, weil _____

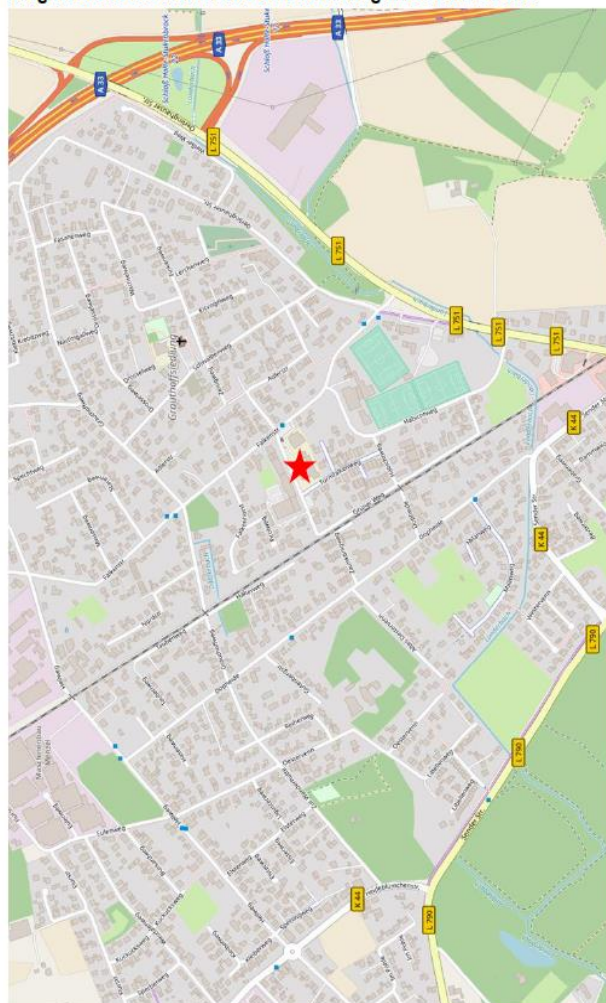
7. Kommt Ihr Kind zusammen mit anderen Kindern zur Schule?

- Ja Nein

→ Falls nein, hätten Sie grundsätzlich Interesse an einer Fahr-/Gehgemeinschaft?

- Ja Nein unter folgenden Bedingungen: _____

8. Tragen Sie in die Karte bitte den Schulweg Ihres Kindes ein.



Quelle: OpenStreetMap, www.openstreetmap.org

9. Was hat sich seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verändert?
(Mehrfachnennungen sind möglich)

- geringeres Verkehrsaufkommen vor der Schule
- weniger gefährliche Situation für die Kinder
- mehr gefährliche Situation für die Kinder
- höherer Aufwand für mich aufgrund der Nutzung der Haltezonen
- mein Kind kommt öfters zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule
- mein Kind nimmt die Umgebung der Schule und den Verkehr aktiver wahr
- _____

10. Haben Sie noch Anregungen oder Ideen?

III. Schülerfragebogen

Fragebogen für Schülerinnen und Schüler



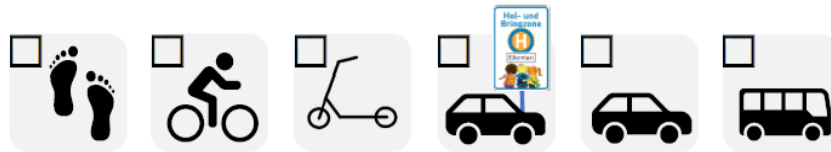
1. In welcher Klasse bist du?

1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 4. Klasse

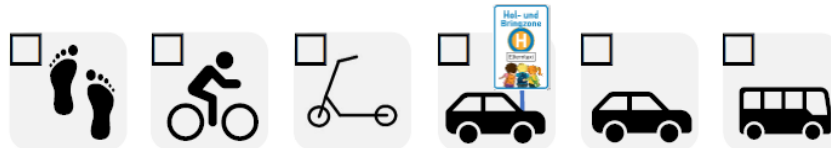
2. Bist du männlich oder weiblich?



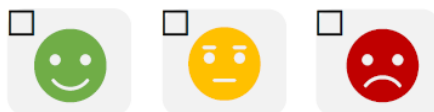
3. Wie kommst du meistens zur Schule?



4. Wie würdest du am liebsten zur Schule kommen?



5. Wie findest du, dass viele Kinder nicht mehr mit dem Auto direkt zur Schule gebracht werden?



6. Kommst du alleine oder mit mehreren Kindern zur Schule?



7. Warum möchtest du zu den Elterntaxi-Haltezonen gebracht werden?
Warum möchtest du zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gehen bzw. fahren?



Freunde treffen



Dinge erleben



Schulweg alleine
meistern

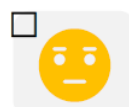


Gesundheit/
Bewegung

8. Wenn ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß komme, kann ich im Unterricht ...



... besser
mitmachen.



(keinen
Unterschied)



... nicht besser
mitmachen.

IV. Informationsblatt Datenschutz

1. Informationsblatt Datenschutz mit Hinweis auf Schülerbefragung

**Informationsblatt Datenschutz nach Art. 13 und 14 DSGVO
Datenschutzhinweise für die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammen-
hang mit der Evaluation des Pilotprojektes „Lass(t) uns laufen – Weniger Elterntaxis
an meiner Schule“.**

Mit den folgenden Informationen möchten wir Ihnen einen Überblick über die Verarbeitung Ihrer perso-
nenbezogenen Daten durch uns und über Ihre Rechte aus dem Datenschutzrecht geben.

❖ **Wer ist für die Datenverarbeitung verantwortlich und an wen können Sie sich wenden?**

Kreis Gütersloh
Der Landrat
Herzebrocker Straße 140
33324 Gütersloh
Tel.: 05241 85 2763

Datenschutzbeauftragte des Kreises Gütersloh:
Tel.: 05241 85 1126
E-Mail: datenschutzbeauftragte@gt-net.de

Die Durchführung der Umfrage wird von den dualen Studierenden des Kreises Gütersloh, der Stadt
Gütersloh und der Stadt Rheda-Wiedenbrück im Rahmen der Projektphase als Bestandteil des Studi-
ums an der Fachhochschule der öffentlichen Verwaltung übernommen.

❖ **Für welche Zwecke werden die Daten verarbeitet?**

Die Daten werden für die Evaluation des Pilotprojektes „Lass(t) uns laufen – Weniger Elterntaxis an
meiner Schule“. Es sollen die Veränderungen bei dem Hol- und Bringverkehr, die Nutzung der Eltern-
taxi-Haltezonen sowie Ihre Einschätzung zu dem Projekt festgestellt werden.

❖ **Auf welcher Rechtsgrundlage werden Ihre Daten verarbeitet?**

Wir verarbeiten personenbezogene Daten im Einklang mit den Bestimmungen der Datenschutzgrund-
verordnung (DSGVO) und der weiteren Datenschutzgesetze auf Grundlage Ihrer Einwilligung (gemäß
Art. 6 Abs. 1 lit. a DSGVO).

❖ **Gibt es eine Pflicht zur Bereitstellung von Daten?**

Ihre Teilnahme an der Umfrage ist freiwillig. Auch den Umfang der zur Verfügung gestellten Daten be-
stimmen Sie durch das Ausfüllen des Fragebogens.

❖ **Welche Datenschutzrechte haben Sie?**

Wenn Sie den ausgefüllten Fragebogen zurück geben, willigen Sie ein, dass diese Daten zur Evaluie-
rung verarbeitet werden dürfen. Nach Auswertung der Umfrage werden die Fragebögen ordnungsge-
mäß vernichtet.

Sie können Ihre Einwilligung jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen. Sofern Sie Ihre Einwilli-
gung widerrufen wollen, teilen Sie dies bitte eine der unten aufgeführte Ansprechperson mit.

❖ **Gibt es eine Pflicht für die Schülerinnen und Schüler an der Kinderumfrage teilzunehmen?**

Die Meinung der Schülerinnen und Schüler ist uns für die Evaluierung des Pilotprojektes wichtig. An-
hand der Angaben im Schülerfragebogen können keine direkten Rückschlüsse auf Ihre Kinder gezogen
werden. Sollten Sie damit jedoch nicht einverstanden sein, geben Sie hierzu eine entsprechende Rück-
meldung an eine der unten aufgeführte Ansprechperson. Ihr Kind bzw. Ihre Kinder werden dann an der
Umfrage nicht teilnehmen.

Ansprechpersonen:

katharina.hempel@studium-fhoev.nrw.de und theresa.gressmeyer@studium-fhoev.nrw.de

2. Informationsblatt Datenschutz ohne Hinweis auf Schülerbefragung

Informationsblatt Datenschutz nach Art. 13 und 14 DSGVO Datenschutzhinweise für die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammen- hang mit der Evaluation des Pilotprojektes „Lass(t) uns laufen – Weniger Elterntaxis an meiner Schule“.

Mit den folgenden Informationen möchten wir Ihnen einen Überblick über die Verarbeitung Ihrer perso-
nenbezogenen Daten durch uns und über Ihre Rechte aus dem Datenschutzrecht geben.

❖ **Wer ist für die Datenverarbeitung verantwortlich und an wen können Sie sich wenden?**

Kreis Gütersloh
Der Landrat
Herzebrocker Straße 140
33324 Gütersloh
Tel.: 05241 85 2763

Datenschutzbeauftragte des Kreises Gütersloh:
Tel.: 05241 85 1126
E-Mail: datenschutzbeauftragte@gt-net.de

Die Durchführung der Umfrage wird von den dualen Studierenden des Kreises Gütersloh, der Stadt
Gütersloh und der Stadt Rheda-Wiedenbrück im Rahmen der Projektphase als Bestandteil des Studi-
ums an der Fachhochschule der öffentlichen Verwaltung übernommen.

❖ **Für welche Zwecke werden die Daten verarbeitet?**

Die Daten werden für die Evaluation des Pilotprojektes „Lass(t) uns laufen – Weniger Elterntaxis an
meiner Schule“. Es sollen die Veränderungen bei dem Hol- und Bringverkehr, die Nutzung der Eltern-
taxi-Haltezonen sowie Ihre Einschätzung zu dem Projekt festgestellt werden.

❖ **Auf welcher Rechtsgrundlage werden Ihre Daten verarbeitet?**

Wir verarbeiten personenbezogene Daten im Einklang mit den Bestimmungen der Datenschutzgrund-
verordnung (DSGVO) und der weiteren Datenschutzgesetze auf Grundlage Ihrer Einwilligung (gemäß
Art. 6 Abs. 1 lit. a DSGVO).

❖ **Gibt es eine Pflicht zur Bereitstellung von Daten?**

Ihre Teilnahme an der Umfrage ist freiwillig. Auch den Umfang der zur Verfügung gestellten Daten be-
stimmen Sie durch das Ausfüllen des Fragebogens.

❖ **Welche Datenschutzrechte haben Sie?**

Wenn Sie den ausgefüllten Fragebogen zurück geben, willigen Sie ein, dass diese Daten zur Evaluie-
rung verarbeitet werden dürfen. Nach Auswertung der Umfrage werden die Fragebögen ordnungsge-
mäß vernichtet.

Sie können Ihre Einwilligung jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen. Sofern Sie Ihre Einwilli-
gung widerrufen wollen, teilen Sie dies bitte eine der unten aufgeführte Ansprechperson mit.

Ansprechpersonen:

tina.kohrs@studium-fhoev.nrw.de und evelyn.minas@studium-fhoev.nrw.de

V. Einverständniserklärung Foto-/Film-/Tonaufnahmen

1. Einverständniserklärung Minderjährige

Einverständniserklärung Foto-/Film-/Tonaufnahmen Kind/er

(Das Recht am eigenen Bild, an Aufnahmen der eigenen Person betreffend)

Hiermit erkläre(n) ich (wir) mich/(uns) damit einverstanden, dass mein(e)/unser(e) Sohn/Söhne/ Tochter/Töchter im Rahmen der Projektarbeit „Lass(t) uns laufen – weniger Elterntaxis an den Grundschulen“ der Studierenden des Kreises Gütersloh und der Städte Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück mit einer Film-, Fotokamera und/oder einem Tonaufnahmegerät aufgenommen wird/werden. Die gemachten Foto-, Film-, Tonaufnahmen dürfen für die Veröffentlichung auf Webseiten des Kreises Gütersloh und der Kommunen, sowie in anderen Publikationen, gemäß der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) genutzt werden. Einen Hinweis auf die allgemeinen Datenschutzrechte finden Sie auf der Internetseite des Kreises Gütersloh oder direkt unter folgender Adresse: www.kreis-gueterloh.de/sh/dsgvo.

Sie haben jederzeit das Recht Ihre Einwilligung zu widerrufen.

Familienname(n):.....

Vorname des Kindes/der Kinder:.....

Straße:.....

PLZ, Ort:.....

X

Datum, Ort

X

Unterschrift

2. Einverständniserklärung Erwachsene

Einverständniserklärung Foto-/Film-/Tonaufnahmen

(Das Recht am eigenen Bild, an Aufnahmen der eigenen Person betreffend)

Hiermit erkläre ich mich damit einverstanden, ich im Rahmen der Projektarbeit „Lass(t) uns laufen – weniger Elterntaxis an den Grundschulen“ der Studierenden des Kreises Gütersloh und der Städte Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück mit einer Film-, Fotokamera und/oder einem Tonaufnahmegerät aufgenommen werde. Die gemachten Foto-, Film-, Tonaufnahmen dürfen für die Veröffentlichung auf Webseiten des Kreises Gütersloh und der Kommunen, sowie in anderen Publikationen, gemäß der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) genutzt werden. Einen Hinweis auf die allgemeinen Datenschutzrechte finden Sie auf der Internetseite des Kreises Gütersloh oder direkt unter folgender Adresse: www.kreis-gueterloh.de/sh/dsgvo.

Sie haben jederzeit das Recht Ihre Einwilligung zu widerrufen.

Familienname:.....

Vorname:.....

Straße:.....

PLZ, Ort:.....

X

Datum, Ort

X

Unterschrift

VI. Drehbuch

Drehbuch für den Imagefilm

1. Draußen - Chaoszene an der Kardinal-von-Galen GS in Harsewinkel - morgens

Draußen - Flachdach der Grundschule - morgens

Eine Drohne wird auf dem Flachdach der Kardinal-von-Galen Grundschule in Harsewinkel von den Mitarbeitern des Katasteramtes des Kreises Gütersloh in die Luft geschickt.

Die Drohne wird dabei so platziert, dass der ankommende und abfahrende Verkehr aus der Luft gut sichtbar gefilmt werden kann.

Darauf zu achten ist, dass die Höhe der Drohne so gewählt wird, dass Autokennzeichen und Gesichter von Personen nicht mehr zu identifizieren sind.

Die Filmzeit wird sich auf ca. 20 Minuten belaufen, da die Stoßzeiten und somit das meiste Verkehrsaufkommen gegen 7:45 Uhr erwartet wird.

Start der Drohne um 7:40 Uhr.

Draußen - Innenhof Polizeistation Gütersloh - Tag

Die ausgewählte Szene von dem Verkehrschaos an der Grundschule in Harsewinkel wurde im Vorfeld von einem Polizisten angeschaut. Der Polizeibeamte positioniert sich im Innenhof der Polizeistation vor einem Streifenwagen, so dass das Auto noch gut im Film zu sehen ist. Insbesondere das „Logo“ und „Polizei“ soll noch zu erkennen sein. Die Kamera wird direkt auf den Polizisten gerichtet. Dieser wird ca. bis zu der Hüfte sichtbar sein, um Gestiken mitfilmen zu können. Er analysiert kurz die ihm im Vorfeld vorgespielte Szene an der Schule (ca. 20 Sekunden). Die Szene an der Grundschule wird im Zeitraffer abgespielt, damit die Bewegungen deutlicher sichtbar sind.

**→ Dauer der gesamten Szene (GS Harsewinkel inklusive Analyse des
Polizeibeamten ca. 40 Sekunden)**

2. Umbruch

Der Bildschirm wird schwarz, es ist beispielsweise ein Blitz oder ein „Stopp-Zeichen“ zu sehen. Somit wird die neue Szene, das Positivbeispiel, an der Grundschule Kattenstroth, eingeläutet.

3. Draußen – GS Kattenstroth – Tag

Draußen – HuB an der Ludwigstraße – morgens

Die Kamera ist auf das Verkehrsschild mit der HuB an der Elterntaxihaltezone in der „XY-Straße“ gerichtet.

Die Kamera filmt nun die Straße hoch, ein Auto fährt auf die Filmgruppe zu und parkt an der Elterntaxihaltezone.

Die Kamera wird nun in Bordsteinhöhe eingestellt. Die Tür des Autos geht auf und die Kamera wird zunächst auf die Füße der aussteigenden Kinder gerichtet.

Alternative 1:

Die Schulkinder (wahrscheinlich 2 Kinder) steigen aus dem Auto aus und winken dem Fahrer zu. Sie machen sich alleine auf den Weg Richtung Schule. Die Kinder werden von hinten gefilmt, wie sie den restlichen Schulweg alleine meistern. Das Auto fährt wieder weg, der Fahrer winkt aus dem Auto den Kindern zu und biegt rechts in die Straße ein.

Alternative 2:

Die Schulkinder (wahrscheinlich 2 Kinder) steigen aus dem Auto aus und winken dem Fahrer zu. Sie machen sich alleine auf den Weg Richtung Schule. Die Kinder werden von hinten gefilmt, wie sie den restlichen Schulweg alleine meistern. Es kommt zu einer Stellungnahme des jeweiligen Elternteils über die Einführung der Elterntaxihaltezonen und den positiven Effekt auf die Verkehrssituation, auf die Auswirkungen auf das Kind etc. Die Person, welche die Stellungnahme abgibt, wird vor dem Schild der Elterntaxihaltezone stehen. Somit soll das Logo des Projektes nochmals genauer in das Auge des Zuschauers fallen.

Drinnen - Im Klassenraum der Schülerinnen und Schüler - morgens

Die Kinder sind wohlbehalten in ihrem Klassenraum angekommen. Sie sitzen in einem Stuhlkreis und beginnen, Sterne in ihrem Belohnungssystem auszumalen.

Alternative 1: Die Filmgruppe stellt Interviewfragen

Filmgruppe: „Wie findet ihr die Einführung der Elterntaxihaltzone?“

Kinder: „Antworten auf die Frage.“

Filmgruppe: „Geht ihr gerne den restlichen Weg alleine zur Schule?“

Kinder: „Antworten auf die Fragen.“

Filmgruppe: „Warum geht ihr so gerne alleine zur Schule?“

Kinder: „Antworten auf die Frage.“

Alternative 2:

Der Unterricht wird von Schulleiterin Heike Neef geleitet und die Kinder erzählen selbstständig etwas zu dem Elterntaxi-projekt und wie sie es finden.

Drinnen - Im Klassenraum der Schülerinnen und Schüler - morgens

Der Unterricht beginnt. Die Kinder sind aufgeweckt und nehmen aktiv und begeistert am Unterricht teil.

Alle Kinder zeigen gleichzeitig auf, die Schulleiterin steht an der Tafel und zeigt auf einen beliebigen Schüler, um diesen dranzunehmen.

Draußen - Kinder spielen auf dem Schulhof - morgens

Die Kinder werden dabei gefilmt, wie sie auf dem Schulhof zusammen spielen.

Drinnen - Im Büro der Direktorin - morgens

Die Schulleiterin berichtet, wie sie persönlich die Einführung der Elterntaxihaltzonen wahrgenommen hat und welche positiven Auswirkungen das Projekt mit sich bringt. Die Kamera wird dabei so auf die Schulleiterin gerichtet, dass ihr Gesicht deutlich zu erkennen ist, um die Mimik zu erfassen. Sie wird bis ca. zur Brust gefilmt, da sie an ihrem Schreibtisch sitzen soll.

Drinnen und Draußen - Schulabschluss, Verlassen der Schule - Tag

Alternative 1:

Die Schulglocke ertönt. Die Kinder laufen glücklich aus ihrem Klassenraum raus auf den Schulhof. Sie verlassen das Schulgelände und werden von hinten gefilmt, wie sie die Elterntaxihaltezone ansteuern. Die Kinder steigen dort in ein bereits wartendes Auto ein und fahren weg.

Alternative 2:

Die Kinder werden gefilmt, wie sie nach Schulschluss den Rückweg antreten. Das Auto wartet bereits an der HuB auf die zwei Kinder, die auch morgens das Auto verlassen haben. Diese verabschieden sich von ihren Freunden und steigen in das wartende Auto ein. Die restlichen Schüler laufen weiter. Die Kameraperspektive wäre bei Alternative 2 identische mit der, wie auf dem Hinweg zur Schule → die Kinder wären diesmal also von vorne zu sehen.

Draußen - An der Elterntaxihaltezone in der Ludwigstraße - Tag

Alternative 1:

Schlusszene → Die Kamera wird auf das Schild der HuB gerichtet. Im Hintergrund werden Kinderstimmen eingespielt die laut im Chor rufen „Lasst uns laufen“.

Alternative 2:

Die Kinder stellen sich gemeinsam auf und halten einen Banner des Projektes in ihren Händen. Im Chor rufen sie laut „Lasst uns laufen“.

→ Dauer der gesamten Szene an der Grundschule Kattenstroth für den Imagefilm ca. 2:30 bis 3 Minuten

VII. Einladung zur Projektpräsentation



Fachhochschule
für öffentliche Verwaltung
NRW



22.05.2019

Einladung zur Projektpräsentation
- Evaluierung/Monitoring des Projekts „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ -

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen unserer Projektarbeit haben wir, die Studierenden der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW, uns mit dem Pilotprojekt „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“ beschäftigt. Eine der Hauptaufgabe unserer Arbeit war die Evaluation bzw. das Monitoring des Projektes. Dafür haben wir sowohl die Eltern als auch die Schüler der fünf Pilotschulen im Kreis Gütersloh befragt und die Antworten ausgewertet. In Kooperation mit der Grundschule Kattenstroth ist zudem ein Imagefilm entstanden. Dieser zeigt die Vorteile des zu Fußgehens und soll die Eltern motivieren, ihre Kinder nicht mehr mit dem Auto bis vor die Schule zu bringen.

Wir möchten Ihnen das Ergebnis unserer Arbeit vorstellen und laden Sie recht herzlich zu unserer Projektpräsentation ein:

Wann? Montag, den 24. Juni 2019
um 14.30 bis ca. 16.30 Uhr

Wo? Kreishaus Gütersloh
Rotunde, 1. OG, Sitzungssaal 2
Herzebrocker Str. 140, 33334 Gütersloh

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch den Landrat Sven-Georg Adenauer
2. Vorstellung des Projekts „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule“
3. Ergebnisse der Eltern- und Schülerfragebögen
4. Handlungsempfehlungen
5. Präsentation Imagefilm

Bitte geben Sie uns eine kurze Rückmeldung **bis zum 14.06.2019**, ob wir Sie an diesem Tag begrüßen dürfen. Ihre Anmeldung nehmen wir per E-Mail an lea.hopmann@studium-fhoev.nrw.de gerne entgegen. Wir freuen uns auf Ihr Kommen.

Mit freundlichen Grüßen

Die Projektgruppe

Projektgruppe
„Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an den Schulen“

E-Mail für die Anmeldung:
lea.hopmann@studium-fhoev.nrw.de

Projektteilnehmer/-innen:

Theresa Großmeyer
(Kreis Gütersloh)

Jennifer Helbling
(Stadt Gütersloh)

Katharina Hempel
(Kreis Gütersloh)

Lea Hopmann
(Kreis Gütersloh)

Jana Kiffmeyer
(Kreis Gütersloh)

Tina Kohrs
(Stadt Gütersloh)

Evelyn Minas
(Stadt Gütersloh)

Nora Möller
(Stadt Rheda-Wiedenbrück)

Lukas Niehüser
(Stadt Gütersloh)

Tobias Rosenberg
(Kreis Gütersloh)

VIII. Protokolle

1. Protokolle von den Projekttreffen

Protokoll vom 24./25.04.2019 (1)

Thema	Einstieg in die Projektarbeit
Projektleitung	Katharina Hempel
Protokollführer*in	Jana Kiffmeyer, Lea Hopmann
Teilnehmer*innen	Tina Kohrs, Evelyn Minas, Jennifer Helbling, Theresa Greßmeyer, Katharina Hempel, Jana Kiffmeyer, Nora Möller, Lea Hopmann, Lukas Niehüser, Tobias Rosenberg

I. Begrüßung

II. Aktueller Stand des Projektes

- Nach dem ersten Vortreffen des Projekts haben wir den Pilotschulen im Kreis Gütersloh jeweils zwei Ansprechpartner der Projektgruppe zugewiesen
- zu Beginn des Projektes wurde von den jeweiligen Ansprechpartnern eine E-Mail an die Schulleiter der Pilotschulen geschickt, um ein Treffen und die Austeilung der Elternfragebögen festzulegen

III. Rückblick/Aktuelles

- Nachbesprechung und Informierung der abwesenden Personen des ersten Treffens mit Fr. Prof. Dr. Reese vom 17.04.2019
- Anschließend an das Projekttreffen mit Fr. Prof. Dr. Reese, ein Besuch der Mitarbeiter im Straßenverkehrsamt (Ansprechpartner: Nikolai Sagemüller)
- Reservierung der Besprechungsräume für die Projekttreffen
- Warten auf eine Rückmeldung der Schulleiter → bisher nur eine E-Mail aus Langenberg erhalten, ein Treffen findet am Montag, den 29.04.2019 statt
- Ziele des Projekts definieren: Was wollen wir mit dem Projekt erreichen?

IV. Organisatorisches

- Aufteilung der Projektgruppe in einzelne Arbeitsgruppen
 - organisatorische Absprachen mit den jeweiligen Ansprechpartnern (Druckerei und Medienzentrum)
 - vorläufige Reservierung der ~~IPads~~ aus dem Medienzentrum vom 13.05 – 20.05.2019 für den Dreh des Imagefilms
 - Absprache mit der Druckerei über den Druck der Fragebögen und Druck der fertigen Projektarbeit
 - Anschreiben für den Fragebogen an die Eltern
 - Erstellung des Elternfragebogens
 - Erstellung des Schülerfragebogens
 - Erstellung der Datenschutzerklärung für den Schülerfragebogen

V. Fragebogen

- Elternfragebogen erstellt
 - Ziele definiert: Was wollen wir mit den Fragen erreichen?
- Schülerfragebogen erstellt → kindergerecht

- Anschreiben an die Eltern zur Information über die Fragebögen formuliert
- Datenschutzerklärung für den Schülerfragebogen verfasst
 - rechtliche Fragen geklärt
 - Rücksprache mit dem Datenschutzbeauftragten der Stadt Gütersloh
- nach Fertigstellung der gesamten Dokumente Rücksprache mit Frau Ortmeier wegen der Schullogos, Formulierungen der Fragen und Antworten

VI. Absprachen/Aufgabenverteilung

- Sofern sich die jeweiligen Schulleiter gemeldet haben und sich für ein Treffen am Montag, den 29.04.2019 bereiterklärt haben, gehen die jeweiligen Ansprechpartner zu den Pilotschulen
- Aufteilung der Aufgaben
 - Einleitung und Projektbeschreibung
 - Lukas Niehüser, Evelyn Minas
 - Auswertung der Fragebögen
 - Theresa Greßmeyer, Katharina Hempel,
 - Methodik
 - Tina Kohrs , Evelyn Minas, Lukas Niehüser
 - Videodreh (Interviews, etc.)
 - Jana Kiffmeyer, Tobias Rosenberg und Lea Hopmann
 - Datenschutz, Schwerpunkt Videodreh und Fragebögen
 - Jennifer Helbling und Nora Müller

→ die Aufgabenverteilung ist nicht fix, sobald eine Person mit ihrem Thema fertig ist, wirkt sie bei einem anderen Thema mit

Protokoll vom 02.05.2019 (2)

Thema	Einstieg in die Projektarbeit
Projektleitung	Katharina Hempel
Protokollführer*in	Katharina Hempel
Teilnehmer*innen	Evelyn Minas, Theresa Greßmeyer, Katharina Hempel, Jana Kiffmeyer, Nora Möller, Lea Hopmann, Lukas Niehüser, Tobias Rosenberg

I. Begrüßung

II. Aktueller Stand des Projektes

1. Projektbeschreibung:

Der Entwurf ist fertig. Nach der Auswertung können die Evaluationsergebnisse mit eingebracht werden.

2. Methodik:

Der Grundaufbau und der Entwurf sind fertig und wurden ausformuliert. Bis zum nächsten Projekttreffen mit der Projektleitung Frau Reese soll im Entwurf die methodische Aufbereitung des Eltern- und Schülerfragebogens erfolgen. Die Gruppe möchte dann Rücksprache hierzu mit Frau Reese halten.

3. Datenschutz:

Es wurde sich in die DSGVO eingearbeitet. Für die Fragebögen wurde nach Absprache mit der Datenschutzbeauftragten des Kreises Gütersloh dem Anschreiben für die Eltern noch ein Informationsblatt zum Datenschutz beigelegt.

4. Fragebögen:

Der Elternfragebogen sowie der Schülerfragebogen wurde erstellt. Frau Ortmeier, Frau Schröder (Datenschutzbeauftragte), Frau Schilling sowie Frau Reese haben den finalen Entwurf abgesegnet.

5. Film:

Das Drehbuch wurde besprochen und in Stichpunkten erfasst. Mit dem Katasteramt ist ein Termin vereinbart worden um das Filmen mit einer Drohne zu besprechen. Es wurde mit der Schulleitung aus Harsewinkel abgestimmt, ob das Verkehrsaufkommen dort an der Schule (Kardinal-von-Galen-Grundschule) mit der Drohne gefilmt werden darf. In diesem Rahmen wurde auch mit der Stadt Harsewinkel gesprochen. Von dessen Seite haben wir das Einverständnis erhalten. Voraussichtlicher Filmtermin mit der Drohne in Harsewinkel ist am 15.05.2019.

III. Rückblick/Aktuelles

- Der aktuelle Stand und aufgetretene Probleme innerhalb der Arbeitsgruppe wurden besprochen

IV. Organisatorisches

- Die Fragebögen sowie das Anschreiben wurden zur Druckerei geschickt.
- Am Freitag, den 03.05.19 werden die Elternbriefe an die Schulleitungen weitergegeben, damit diese an die Klassen verteilt werden können.
- Die nächste Fortschrittsbesprechung mit Frau Reese findet am 07.05.2019 um 10:00 Uhr im Kreishaus statt.

Protokoll vom 07.05.2019 (3)

Thema	Fortschrittsbesprechung mit Frau Reese
Projektleitung	Katharina Hempel
Protokollführer*in	Jennifer Helbling
Teilnehmer*innen	Evelyn Minas, Theresa Greßmeyer, Katharina Hempel, Nora Möller, Jana Kiffmeyer, Lea Hopmann, Lukas Niehüser, Tobias Rosenberg, Tina Kohrs, Jennifer Helbling, Kim Ortmeier, Prof. Dr. Nicole Reese

I. Begrüßung

II. Fortschrittsbesprechung mit Frau Reese

1. Organisatorisches

Katharina Hempel erläutert als Projektleitung Frau Reese, dass die Elternfragebögen am Freitag, den 03.05., in die fünf Schulen gegeben wurden und die beantworteten Fragebögen aller Voraussicht nach am Montag, den 13.05., in den Schulen abgeholt werden. Zudem wurden mit allen Schulleitungen Termine besprochen, an denen die jeweiligen Studierenden an die Schulen in die verschiedenen Klassen kommen und gemeinsam mit den Kindern die Kinderfragebögen ausfüllen. Leider kann in der Grauthoffschule in Schloß-Holte keine Befragung der Kinder stattfinden.

Wegen Raumproblemen müssen zwei Termine neu geplant werden. Der zweite Termin zur Fortschrittsbesprechung, geplant am 28.05. im Kreishaus, wird voraussichtlich in der FHöV in Bielefeld ab 10:00 Uhr stattfinden. Frau Reese klärt dies in der FHöV ab und teilt den Studierenden den Raum und die Zeit über ILIAS mit. Das Kolloquium wurde vom 19.06. auf den 18.06. im Kreishaus in Rheda-Wiedenbrück verlegt. Der Termin war wegen einer begrenzten Verfügbarkeit des Raumes um 10:00 Uhr angesetzt, was sich für Frau Reese jedoch als schwierig darstellt. Nach nachträglicher Absprache konnte der Raum bis 17:00 Uhr reserviert werden, sodass das Kolloquium um 10:30 Uhr im Kreishaus in Rheda-Wiedenbrück starten kann. Katharina Hempel erläutert zusätzlich, dass für die öffentliche Präsentation am 24.06. geplant ist, den Raum mit Elterntaxi-Haltezonenschildern und evtl. kleinen Fußabdrücken auszustatten.

Kim Ortmeier wird noch diese Woche eine „Save the Date“ E-Mail an alle heraus-schicken, die am 24.06. zur öffentlichen Präsentation des Projektes eingeladen werden sollen. Die endgültige Einladung wird ca. vier Wochen vor der Projektpräsentation per E-Mail herausgeschickt. Die Studierenden entwerfen einen Einladungsentwurf und sprechen diesen dann mit Frau Ortmeier ab. Frau Reese bittet darum, sowohl die „Save the Date“ E-Mail als auch das Einladungsschreiben in ILIAS hochzuladen und ihr zur Verfügung zu stellen.

2. Aktueller Stand

Weiterhin wird Frau Reese über den aktuellen Stand der Ausarbeitung des Projektes informiert.

a) Methodik

Bezüglich der Methodik stellt Evelyn Minas Frau Reese das bisherige Grundgerüst vor. Frau Reese merkt an, dass die Ausarbeitung in dieser Form etwas zu breit und allgemein gehalten sei und schlägt vor, die Ausarbeitung zur Methodik projektbezogener zu gestalten. Hierbei kommt sie darauf zurück, dass sich bei Fragen zur Methodik weiterhin gerne bei Frau Schilling gemeldet werden kann.

b) Datenschutz

Frau Reese wird darüber in Kenntnis gesetzt, dass gemeinsam mit der Datenschutzbeauftragten dem Fragebogen für die Eltern ein Infoblatt bezüglich des Datenschutzes beigefügt wurde und es für die Kinderfragebögen keiner Einverständniserklärung der Eltern bedarf. Auch bezüglich des Datenschutzes merkt Frau Reese an, dass dieser projektbezogen gestaltet werden soll und auf Probleme Bezug genommen werden soll und wie diese schlussendlich gelöst wurden. Das allgemeine zum Datenschutz sollte kurz gehalten werden.

c) Film

Lea Hopmann erläutert, dass für den Imagefilm ein Drehbuch in Stichpunkten verfasst wurde wie das Drehen des Filmes idealerweise ablaufen soll. Geplant sind Vorher/Nachher Szenen. Terminlich stellt sich das Drehen des Imagefilms in der Grundschule Kattenstroth am passendsten dar, sodass die Grundschule Kattenstroth im Film als positives Beispiel des Elterntaxiprojektes dargestellt wird und eine Grundschule in Harsewinkel als Negativbeispiel, da dort das Pilotprojekt noch nicht gestartet ist und morgens ein sehr großes Verkehrsaufkommen herrscht. Die Grundschule in Harsewinkel soll von oben mit einer Drohne gefilmt werden, sodass weder Gesichter noch Kennzeichen auf dem Film erkannt werden können. In der Grundschule Kattenstroth gibt es ein Kinderparlament, dessen Teilnehmer in dem Imagefilm auftauchen werden; dadurch werden in dem Film Kinder aller Altersgruppen gezeigt. Geplant sind Szenen in denen die Kinder an der Elterntaxihaltezone aussteigen und alleine oder gemeinsam mit anderen zur Schule gehen. Außerdem sollen sowohl Kinder, Eltern, Lehrer als auch Polizisten interviewt werden.

Zudem wurde vor kurzer Zeit an der Grundschule mit genau diesen Kindern bereits ein Imagefilm mit der Firma Bertelsmann gedreht, sodass bereits eine Einverständniserklärung der Eltern bezüglich des Films vorliegt.

d) Fragebögen

Katharina Hempel erläutert, dass die Auswertung der Fragebögen mit Hilfe von Excel und einer bestimmten Codierung erfolgt, für die ein Codeplan aufgestellt wurde. Frau Reese merkt an, dass Frau Schilling hierzu auch etwas auf ILIAS zur Verfügung gestellt hat und sie bestimmt auch einmal darüber gucken kann.

III. Fragen

Die Studierenden fragen Frau Reese, wie die Zitierweise in der schriftlichen Ausarbeitung sein soll. Frau Reese legt fest, dass Fußnoten benutzt werden; ob juristisch oder sozialwissenschaftlich zitiert wird bleibt den Studierenden überlassen. Die Fußnoten sollen am Ende der jeweiligen Seite erläutert werden. Frau Reese regt an, bereits jetzt zu Beginn abzusprechen, in welcher Weise das Layout bezüglich der Gliederung gestaltet werden soll.

Lea Hopmann fragt, ob das Zeigen des Imagefilms als Redeanteil oder als Extrateil gewertet wird. Frau Reese meint, dass der Imagefilm als Extrateil gilt, es jedoch verständlich ist, dass die Filmgruppe nicht so viel schriftlichen Anteil an der Ausarbeitung haben wie die anderen Mitglieder der Projektgruppe. Sie regt an, den Datenschutz noch schriftlich mit einzubringen und stimmt dem Vorschlag von Tobias Rosenberg zu das Thema der Medienpädagogik mit einfließen zu lassen.

IV. Abschluss der Fortschrittgesprächs mit Frau Reese

Zum Abschluss schlägt Frau Reese vor auch von den Terminen in den Klassen, in denen gemeinsam der Kinderfragebogen ausgefüllt wird Protokoll zu führen. Zudem können sich die Studierenden jederzeit bei Fragen bei ihr melden oder um schnellstmöglichen Rückruf bitten.

V. Nachbesprechung der Studierenden

Auf Anmerkung von Frau Reese sprechen die Studierenden ab, dass die Gliederung für die Projektarbeit folgendermaßen gestaltet wird: 1.1, 1.1.2, 1.2, ...
Zudem wird das Wort „Randnummer“ in der Projektarbeit mit „Rn.“ abgekürzt.

Die Studierenden sprechen mit Frau Ortmeier ab, ob für die öffentliche Präsentation am 24.06. Getränke bestellt werden sollen. Frau Ortmeier schlägt vor, dies spontan zu entscheiden und vorerst abzuwarten, wie viele Personen sich für die Projektvorstellung anmelden.

Die Einladung für die Projektvorstellung soll als Brief gestaltet werden und im Anhang an eine E-Mail verschickt werden. Es soll eine E-Mail-Adresse angegeben werden, unter der sich die Personen für die Projektpräsentation anmelden können. Ob dafür eine E-Mail der Studierenden von der FHÖV benutzt wird oder eine extra E-Mail-Adresse erstellt wird, wird noch geklärt. Lea Hopmann schreibt zum nächsten Termin einen Einladungsentwurf mit grobem Programmablauf.

Es werden die Kinderfragebögen aus der Druckerei abgeholt und auf die fünf Schulen aufgeteilt.

Zuletzt wird eine Gliederung für die Projektausarbeitung erstellt.

Die Studierenden sprechen ab, dass nächste Woche alle ausgefüllten Fragebögen schnellstmöglich an Katharina Hempel und Theresa Greßmeyer gegeben werden, so dass sie mit der Auswertung beginnen können. Das nächste Treffen wird spontan über die sozialen Medien abgesprochen.

Protokoll vom 22.05.2019 (4)

Thema	Fortschrittsbesprechung mit Frau Reese
Projektleitung	Katharina Hempel
Protokollführer*in	Nora Möller
Teilnehmer*innen	Evelyn Minas, Theresa Greßmeyer, Katharina Hempel, Nora Möller, Jana Kiffmeyer, Lea Hopmann, Lukas Niehüser, Tobias Rosenberg, Tina Kohrs, Jennifer Helbling

I. Begrüßung

II. Aktueller Stand des Projektes

1. Organisatorisches

- Das Einladungsschreiben wurde erstellt und von Frau Ortmeier Korrektur gelesen. Ihre Verbesserungsvorschläge wurden bereits umgesetzt.
- Die Ansprache für den Landrat wird von Jana vorbereitet.
- Das Layout für die Präsentation muss noch erstellt und die Materialien für die Präsentation besorgt werden. Jenny gibt Herrn Riepe per Mail Bescheid, dass wir die Materialien (Schilder, Banner, Absperrband etc.) am 24.06.2019 für die Projektvorstellung benötigen.
- Es wurde sich darauf geeinigt, dass erneut versucht wird die Schule in Schloß-Holte für die Befragung der Kinder zu gewinnen. Die Frist hierfür wird auf den 29.05.2019 festgelegt. Ist die Befragung der Kinder bis dahin nicht möglich, wird das Ausscheiden der Schule bezüglich der Kinderfragebögen in der Auswertung und Methodik festgehalten. Zusätzliche Fragebögen wurden in den Druck gegeben.

2. Methodik

Das Grundgerüst zum Elternfragebogen und Kinderfragebögen steht. Die Anmerkungen von Frau Schilling und Frau Reese müssen noch eingepflegt werden.

3. Datenschutz

Das Thema Datenschutz ist ausformuliert und wurde Frau Reese geschickt. Ihre Anmerkungen müssen noch eingearbeitet und Quellen hinzugefügt werden.

4. Film

Die Szenen für den Imagefilm sind alle gedreht, bis auf eine Szene, die Anfang Juni erneut gefilmt wird. Die Gruppe ist bereits dabei den Film zu schneiden und das Drehbuch ist ebenfalls ausformuliert. Die rechtlichen Hintergründe und Informationen zur Medienpädagogik werden noch bearbeitet.

5. Fragebögen

Alle Elternfragebögen wurden mithilfe der Codierung in die Excel-Liste eingegeben. Die Kinderfragebögen von Schloß-Holte Stukenbrock und Rheda- Wiedenbrück fehlen noch, daher sind diese noch nicht in der Excel-Liste aufgeführt. Die „freien“ Antworten aus den Elternfragebögen werden versucht in Kategorien einzuteilen, um die Auswertung und die Statistiken übersichtlicher gestalten zu können.

6. Projektbeschreibung

Die Projektbeschreibung ist größtenteils fertig und wurde Frau Ortmeier zum Korrekturlesen geschickt. Der genaue Vorgang der Evaluation wird anschließend eingefügt.

III. Bearbeitung

Der Schulweg der Kinder, welcher in den Elternfragebögen eingezeichnet werden sollte, werden einzeln auf die großen Karten übertragen und anschließend digitalisiert. Der Film wird geschnitten und die Fragebögen weiterhin in die Excel-Tabelle eingepflegt.

IV. Noch zu erledigen:

- Handlungsempfehlung und Danksagung -> erst nach der Auswertung möglich
- Fotos für die Projektarbeit -> bei der Pressestelle anfragen

Protokoll vom 28.05.2019 (5)

Thema	Zweite Zwischenstandsbesprechung mit Frau Prof. Dr. Reese
Projektleitung	Katharina Hempel
Protokollführer*in	Evelyn Minas
Teilnehmer*innen	Theresa Großmeyer, Katharina Hempel, Nora Möller, Jana Kiffmeyer, Lea Hopmann, Lukas Niehüser, Tobias Rosenberg, Tina Kohrs, Jennifer Helbling, Evelyn Minas

I. Begrüßung

II. Aktueller Stand des Projektes / Organisatorisches

-Es sollen einige Verbesserungen bzgl. der Gliederung vorgenommen werden: Die neunte Gliederungsebene wird mit Alpha, Beta etc. benannt. Überschriften sollen teilweise abgeändert werden und durch ergänzende Stichpunkte verständlicher werden (Fragebogenfragen). Bei dem Gliederungspunkt „Medienpädagogik“ fehlt ein Gliederungspunkt (Römisch 2.).

-Nachfolgende Formalia sind zu beachten:

Die schriftliche Ausarbeitung soll 3 cm Rand nach oben, unten und links haben und 5 cm Rand nach rechts. Der Zeilenabstand beträgt 1,5. Die Schriftgröße 11 ist zu wählen. Es empfiehlt sich zudem ein automatisches Inhaltsverzeichnis zu verwenden. In den Ausformulierungen ist ein neutraler Stil zu verwenden statt unwissenschaftlicher „Ich“/„Wir“-Formulierungen.

Dem schriftlichen Exemplar ist eine Übersicht anzufügen, wer was geschrieben hat bzw. ist dies kenntlich zu machen (z.B. Gliederungspunkt mit Nachnamen).

-Literatur gibt es sehr viel zu Methodik. Bezüglich des Auswertungsteils finden sich Quellen nur betreffend statistischer Größen. Diagramme werden als Abbildung mit in die schriftliche Ausarbeitung aufgenommen, statt diese nur in den Anhang auf zu nehmen. In die Anlage kommt die Komplettauswertung.

-Eine Begrenzung der Gesamtseitenzahl auf 200 Seiten insgesamt ist nicht starr. Im Auswertungsteil wird es weniger Text wegen der Diagramme geben. Dies ist aber insgesamt in Ordnung.

-Präsentation: Im Methodikteil sollen nur die wichtigsten Parameter präsentiert werden (Was wurde überlegt? Wie wurde ausgewertet? Warum wurde das Forschungsdesign gewählt?). Ein Moderator soll Einleitung und Schluss ohne inhaltlichen Anteil übernehmen. Bei der offiziellen Präsentation ist insbesondere wichtig: Was ist der Staus Quo? Welche Schlüsse werden gezogen? Welche Maßnahmen können hergeleitet werden?

-Bewertung Film: Insgesamt wird der Film ca. 3,5 min lang. Die schriftliche Ausarbeitung umfasst neben dem rechtlichen Hintergrund und Datenschutzaspekten einen medienpädagogischen Teil sowie ein schriftlich ausgearbeitetes Drehbuch und Erläuterungen zu Kameraperspektiven. Der Redeanteil der Kameragruppe wird in der Präsentation weniger werden und das ist in Ordnung so. Es sollen die Medienpädagogik, Ziele, Probleme, Erlebnisberichte und andere für das Publikum interessante Aspekte präsentiert werden. Zudem ist die geplante Nachnutzung schriftlich

festzuhalten. Angesprochen wurden bereits die Kreishomepage und die Homepage der Grundschule Kattenstroth für Werbezwecke. Auch eine ‚Creative Comic License‘ unter Namensnennung zur freien Nutzung wäre grundsätzlich möglich.

- Das Kolloquium wird vertieft zur eigenen Ausarbeitung erfolgen und teilweise auf die Präsentation bezogen. Es werden jeweils 5 bis 7 Minuten in der Art eines kleinen Fachgesprächs angesetzt. Dies wird gruppenweise nach Themen oder einzeln erfolgen.

-Rechtschreibung und Zeichensetzung sind besonders zu beachten und die Ausarbeitungen sollen nicht zu hochtrabend, sondern adressatengerecht sein. Es ist zudem auf einheitliche Zitierstandards zu achten. Fachartikel können folgendermaßen zitiert werden: Redaktion, Titel, Seite. Bundesministerien sind als Quelle wie folgt zu zitieren: Bundesministerium, Titel, Erscheinungsort. Nach Fertigstellung der Ausarbeitung sollte ein Zweierteam im Detail alles kontrollieren (z.B. die Abkürzung „ff.“).

- Das Exemplar für Frau Prof. Dr. Reese soll in Ringbindung ausgefertigt werden. Es ist möglich es zweiteilig auszufertigen, indem der Anhang getrennt gebunden wird.

-Falls noch Teile der schriftlichen Ausarbeitung an Frau Prof. Dr. Reese geschickt werden, erfolgt nur eine oberflächliche Rückmeldung zu grundsätzlichen Fragen.

-Datenschutz: Zum Thema Datenschutz konnte bislang kaum Literatur gefunden werden. Bisher wurden nur Gesetzestexte einbezogen. Zusätzlich können Bundestagsdrucksachen genutzt werden. Über Definitionen hinaus können Subsumtionen durch Auswertung der Gesetzesbegründungen erfolgen. Bei Zweifeln soll Literaturauswertung und Gesetzesbegründungsauswertung durch Nutzung der Universitätsbibliothek oder Beck online helfen.

- Ein dritter Termin wird nicht festgesetzt. Bei Fragen besteht jederzeit die Möglichkeit sich an Frau Prof. Dr. Reese zu wenden.

III. Noch zu erledigen:

-Jeder lädt seine Quellen (mit Zitierweise hoch).

-Jeder notiert seine Abkürzungen und lädt sie in Ilias hoch.

-Kritischer Rückblick: Jeder hält Stichpunkte hierzu fest, damit eine Person nachher alles zusammenfügen kann.

-Das Layout für die Präsentation ist fertig. Jeder macht seinen Präsentationsanteil fertig, damit später alles zusammengefügt und final gestaltet werden kann.

-Die angesprochenen Gliederungspunkte sind von jedem selbst zu ändern.

-Alle Texte sind auf Schriftgröße 11 zu ändern und an die besprochenen Formalia anzupassen. Anschließend sind sie aktualisiert in Ilias hoch zu laden.

2. Protokolle von den Gesprächen mit den Schulleitungen

Gespräch mit der Schulleitung der Grundschule Kattenstroth Protokoll vom 03.05.2019

Thema	Absprache Evaluation Elterntaxi-Projekt
Protokollführer*in	Jana Kiffmeyer
Teilnehmer*innen	Frau Heike Neef, Tobias Rosenberg, Jana Kiffmeyer

I. Begrüßung

- Kurze persönliche Vorstellung der Studierenden
- Kurze Erläuterung zum Elternfragebogen, zum Kinderfragebogen und dem Imagefilm

II. Fragebögen

- Wir hatten Frau Neef per Mail und telefonisch bereits über unser Projekt informiert und die Unterlagen vorab zugeschickt.
- Frau Neef findet insbesondere die Beteiligung der Kinder sehr wichtig und unterstützt unseren Kinderfragebogen daher sehr. Sie sagte uns, dass das Projekt ohne die Kinder nicht funktionieren würde, da diese den größten Druck auf ihre Eltern ausüben könnten und daher ein Fragebogen für die Kinder sehr sinnvoll sei.
- Wir haben Frau Neef die ausgedruckten Unterlagen für die Eltern überreicht. Sie wird diese eventuell noch heute (Freitag, der 03.05.) oder spätestens am Montag, den 06.05.2019 in den Klassen verteilen. Die Frist, die wir gesetzt haben (10.05), wird wohl schwer einzuhalten, da die Grundschule Kattenstroth (GSK) nächste Woche noch einen unterrichtsfreien Tag hat. Dennoch sei die Fristsetzung von uns sehr sinnvoll gewesen, da die Rückläufe bei der GSK bei der letzten Umfrage sehr gering waren. Wir dürfen uns daher nicht wundern, wenn auch diesmal die Beteiligung gering sein könnte. Ein Grund dafür könnte darin liegen, dass die GSK einen Migrationsanteil von 60 % hat und daher manche Eltern den Fragebogen nicht verstehen könnten. Die ausgefüllten Fragebögen werden wir dann in der Woche ab dem 13.05 abholen.
- Die Kinderfragebögen werden Tobias und ich am Freitag, den 10.05. mit den Schülern und Schülerinnen ausfüllen.

III. Imagefilm

- Weiterhin fragten wir nach, ob das Interviewen von Kindern, Eltern und Lehrern sowie das Filmen einer Situation an den Elterntaxi-Haltestellen und des Belohnungssystems für unseren Imagefilm möglich sei. Frau Neef stimmte dem sofort zu. Sie persönlich wäre auch zu einem Interview bereit. Freitags biete sich das Filmen insbesondere an, da an dem Tag jeweils in der 1. Stunde das Kinderparlament tagt. Das Drehen mit Kindern aus dem Kinderparlament wird datenschutztechnisch wohl einfacher werden, da eventuell sogar schon Einverständniserklärungen der Eltern vorliegen (dies wird noch geprüft). Außerdem wird ein Kind des Kinderparlamentes jeden Tag zu den HuB-Zonen gebracht, sodass wir hier eventuell schon potenzielle Drehpartner hätten (auch im Hinblick auf die Eltern).

- Des Weiteren würde uns Frau Neef I-Pads zum Dreh des Films in der Schule zur Verfügung stellen können. Somit wären wir zeitlich nicht auf die I-Pads vom Kreis GT angewiesen, da diese bereits an fast allen Tagen anderweitig verplant sind.

IV. Weitere Zeitplan

- Freitag, 10.05.2019: Schülerfragebogen ausfüllen
- Ab Montag, den 13.05.2019: Abholen der Elternfragebögen (genauer Tag noch nicht sicher)
- Dreh des Imagefilms voraussichtlich am 17.05. oder 24.05.2019

Gespräch mit der Schulleitung Lindenschule Halle/Westf. Protokoll vom 30.04.2019

Thema	Absprache Evaluation Elterntaxi-Projekt
Protokollführer*in	Lea Hopmann
Teilnehmer*innen	Herr Maik Evers, Jennifer Helbling, Lea Hopmann

I. Begrüßung

- Persönliche Vorstellung
- Kurze Erläuterung zum Elternschreiben mit Fragebögen und Datenschutz

II. Fragebögen

- Herr Evers wurden die Unterlagen bei dem Gespräch vorgelegt. Er hat uns noch einige Anregungen gegeben und seine Zustimmung erteilt.
- Er sieht unser Vorhaben als positiv an und hat auch nichts dagegen, dass wir die Schülerumfrage gemeinsam mit den Kindern in den Klassen durchführen.
- Wir werden Herrn Evers die fertigen Fragebögen vorab per Mail zuschicken und die ausgedruckten Versionen für die Eltern am 03.05.2019 an der Schule abgeben. Er wird diese am Montag, den 06.05.2019 in den Klassen verteilen. Zudem haben wir mit ihm abgesprochen, dass wir die Rückläufe am Montag, den 13.05.2019 abholen werden. Sofern danach noch weitere Fragebögen abgegeben werden, werden diese von ihm mit der Post versandt.
- Als Termin für die Durchführung der Schülerfragebogen hat Herr Evers uns den 20. und 21.05.2019 vorgeschlagen. Dadurch haben wir die Möglichkeit die Fragebögen vorher mit dem Schülerparlament der Schule zu besprechen. Da die Termine planmäßig gut in unseren Projektablauf passen, haben wir diese Termine zugesagt. An beiden Tagen, können wir in die Klassen gehen und während des Unterrichts die Umfrage mit den Kindern gemeinsam beantworten. Ein genauer Zeitplan, wann wir in welche Klasse gehen, wird Herr Evers uns noch austeilen.
- vor der Beantwortung der Kinderfragebögen soll noch einmal ein erneutes Treffen mit dem Schulleiter stattfinden.

III. Imagefilm

- Weiterhin fragten wir nach, ob das interviewen von Kindern, Eltern und Lehrern sowie das Filmen einer Situation an den Elterntaxi-Haltestellen für unseren Imagefilm möglich ist. Herr Evers zeigte eine positive Rückmeldung und empfiehlt uns Schüler des Schülerparlaments zu filmen.
- Er schlägt sie vor, sich bei einer kommenden Schulkonferenz nach bereitwilligen Eltern und Lehrern umzuhören.
- Das Filmen kann an der Lindenschule jedoch nur zwischen dem 3.06. und 07.06.2019 stattfinden. Da der Termin hinsichtlich der Abgabe der Projektarbeit sehr spät ist, haben wir diesen noch nicht zugesagt.

IV. Weitere Zeitplan

- Montag und Dienstag, 20. und 21.05.2019: Schülerumfrage Klasse 1 - 4
- Montag, 13.05.2019 Abholung Rückläufe der Elternfragebögen

Gespräch mit der Schulleitung Brinkmannschule Langenberg Protokoll vom 03.05.2019

Thema	Absprache Evaluation Elterntaxi-Projekt
Protokollführer*in	Theresa Greßmeyer, Katharina Hempel
Teilnehmer*innen	Frau Berna Masjosthusmann, Theresa Greßmeyer, Katharina Hempel

I. Begrüßung

- Persönliche Vorstellung
- Vorstellung der Aufgaben und Ziele unseres Projektes
- Kurze Erläuterung zum Elternschreiben mit Fragebögen und Informationsblatt Datenschutz

II. Fragebögen

- Frau Masjosthusmann hat vorab die Unterlagen von uns per Mail erhalten und auch bereits Ihre Zustimmung gegeben.
- Sie sieht unser Vorhaben als positiv an und hat auch nichts dagegen, dass wir die Schülerumfrage gemeinsam mit den Kindern in den Klassen durchführen.
- Wir haben Frau Masjosthusmann die ausgedruckten Unterlagen für die Eltern überreicht. Sie wird diese am Montag, den 06.05.2019 in den Klassen verteilen. Zudem haben wir mit ihr abgesprochen, dass wir die Rückläufe am Dienstag, den 14.05.2019 abholen werden. Sofern danach noch weitere Fragebögen abgegeben werden, werden diese von ihr mit der Kreispost versandt.
- Als Termin für die Klassen 1 und 2 schlägt Sie Donnerstag, den 09.05.2019 und für die Klassen 3 und 4 Dienstag, den 14.05.2019 vor. Da die Termine planmäßig gut in unseren Projektablauf passen, haben wir diese Termine zugesagt. Jeweils um 8:00 Uhr an den beiden Tagen, können wir in die Klassen gehen und während des Unterrichts die Umfrage mit den Kindern gemeinsam beantworten.

III. Imagefilm

- Weiterhin fragten wir nach, ob das interviewen von Kindern, Eltern und Lehrern sowie das Filmen einer Situation an den Elterntaxi-Haltestellen für unseren Imagefilm möglich ist. Frau Masjosthusmann stimmte dem grundsätzlich zu. Sie wird dies in der Lehrerkonferenz am 13.05.2019 mit den einzelnen Klassenlehrern abstimmen und gibt uns hierzu eine Rückmeldung.
- Außerdem schlägt sie vor die Schülerlotsen morgens in der Zeit von 7:30 – 8:00 Uhr zu befragen, da diese die tägliche Verkehrssituation jeden Morgen miterleben.

IV. Weitere Zeitplan

- Donnerstag, 09.05.2019: Schülerumfrage Klasse 1 + 2
- Dienstag, 14.05.2019: Schülerumfrage Klasse 3 + 4 / Abholung Rückläufe
- Lehrerkonferenz, 13.05.2019: Rückmeldung von Frau Masjosthusmann bezüglich des Imagefilms

Gespräch mit der Schulleitung Pius-Bonifatius-Schule Rheda-Wiedenbrück Protokoll vom 06.05.2019

Thema	Absprache Evaluation Elterntaxi-Projekt
Protokollführer*in	Lukas Niehüser, Nora Möller
Teilnehmer*innen	Frau Johannsmann, Lukas Niehüser, Nora Möller

I. Begrüßung

- Persönliche Vorstellung
- Vorstellung der Aufgaben und Ziele unseres Projektes
- Kurze Erläuterung zum Elternanschreiben mit Fragebögen und Informationsblatt Datenschutz

II. Fragebögen

- Bereits vorab haben wir mit Frau Johannsmann telefoniert und sie hat ihre Zustimmung und Begeisterung zu den Fragebögen geäußert.
- Sie hat nochmal geäußert, dass es wichtig ist die Kinder in den Fokus zu stellen und gerade dem Kinderfragebogen eine wichtige Bedeutung zukommt
- Wir haben Frau Johannsmann die ausgedruckten Unterlagen für die Eltern überreicht. Sie wird diese noch heute am 06.05.2019 in den Klassen verteilen und merkt an, dass die Frist sehr kurz ist, es aber leider nicht zu ändern sei. Außerdem haben wir über die Rücklaufquote gesprochen. Sie rechnet durch die kurze Frist mit keiner sehr hohen Rücklaufquote. Zusätzlich erwähnte sie, dass Eltern mit Migrationshintergrund den Bogen eher nicht ausfüllen werden. Zudem haben wir mit ihr abgesprochen, dass wir die Rückläufe am Freitag, den 10.05.2019 abholen werden. Sofern danach noch weitere Fragebögen abgegeben werden, gibt sie uns Bescheid.
- Nächste Woche Dienstag am 14.05.2019 spricht sie das Thema in der Lehrerkonferenz an und meldet sich bezüglich eines Termins, an dem wir zusammen mit den Kindern die Fragebögen machen können. Vermutlich wird sich ein Termin erst zwischen dem 20.05. und 29.05.2019 ergeben.

III. Imagefilm

- Weiterhin fragten wir nach, ob das interviewen von Kindern, Eltern und Lehrern sowie das Filmen einer Situation an den Elterntaxi-Haltstellen für unseren Imagefilm möglich ist. Frau Johannsmann stimmte dem grundsätzlich zu. Sie möchte möglichst sowohl Erst- als auch Viertklässler in den Film einbinden, damit deutlich wird, dass sich das Projekt an alle Grundschüler richtet und nicht nur an die Jüngsten.
- Sobald ein konkreter Drehplan steht, sollen wir für einen Termin und weitere Einzelheiten melden.
- Zudem teilte Frau Johannsmann uns mit, dass bei Anmeldung der Kinder bereits eine Datenschutzerklärung von den Eltern unterschrieben wird, in der sie sich damit einverstanden erklären, dass Bilder von ihren Kindern auf der Homepage veröffentlicht werden dürfen. Diese liegen größtenteils vor, sodass es datenschutzrechtlich keine Bedenken gibt.

IV. Weitere Zeitplan

- Freitag, 10.05.2019: Abholung der Rückläufe
- Dienstag, 14.05.2019: Termine für den Kinderfragebogen werden in der Lehrerkonferenz abgesprochen -> Rückmeldung von Frau Johannsmann folgt

Gespräch mit der Konrektorin Grauthoff-Elbracht-Schule Protokoll vom 03.05.2019

Thema	Absprache Evaluation Elterntaxi-Projekt
Protokollführer*in	Tina Kohrs, Evelyn Minas
Teilnehmer*innen	Frau Becker, Tina Kohrs, Evelyn Minas

I. Begrüßung

- Kurze persönliche Vorstellung und Kennenlernen
- Vorstellung der Aufgaben und Ziele unseres Projektes

II. Fragebögen

- Die Elternfragebögen wurden Frau Becker übergeben und noch einmal kurz mit ihr gemeinsam durchgeschaut und besprochen.
- Wie schon in der vorherigen telefonischen Besprechung, konnte Frau Becker aufgrund der zahlreichen anderen Projekte und Verpflichtungen der Schülerinnen und Schüler einer Schülerbefragung leider nicht zustimmen, zugleich sie diese jedoch für sehr sinnvoll erachtet.
- Im weiteren Verlauf des Gespräches teilte sie uns ihre Bedenken bezüglich der sehr kurzen Rücklaufzeit der Fragebögen mit.
- Im gesamten Gespräch vermittelte sie uns, dass sowohl sie als auch die Rektorin Frau Edzards dem gesamten Projekt sehr positiv gegenüberstehen. Einige der Eltern äußern jedoch immer wieder Beschwerden über das Projekt.

III. Imagefilm

- Aufgrund der eben genannten zahlreichen Verpflichtungen der Schülerinnen und Schüler, sowie einige dem Projekt entgegenstehende Eltern, wären Interviews an der Schule nur schwer realisierbar.

IV. Weitere Zeitplan

- Es wurde vereinbart, dass wir die Elternfragebögen am Nachmittag des 13.05.2019 bei Frau Becker abholen.

3. Protokolle von den Schülerumfragen

Schülerumfrage an der Grundschule Kattenstroth in Gütersloh Protokoll vom 10.05.2019

Thema	Schülerumfrage
Protokollführer*in	Jana Kiffmeyer
Teilnehmer*innen	Schüler und Schülerinnen der Klassen 1-4 sowie die jeweiligen Klassen- / Fachlehrerinnen, Tobias Rosenberg, Jana Kiffmeyer

I. Ablauf der Schülerumfrage

Wie zuvor mit der Schulleiterin Frau Neef abgestimmt, haben wir am 10.05.2019 in den Jahrgangsstufen 1 bis 4 die Schülerumfrage durchgeführt. Die ca. 10-minütige Umfrage wurde in den jeweiligen Klassenzimmern unter dem folgenden Ablauf durchgeführt:

1. Begrüßung

Wir haben uns als Auszubildende der Kreisverwaltung Gütersloh namentlich vorgestellt. Wir haben den Schülern und Schülerinnen erklärt, dass das vom Kreis Gütersloh im vorherigen Jahr eingeführte Elterntaxi-Projekt von uns nun evaluiert wird und wir dazu einen Schülerfragebogen mitgebracht haben.

2. Durchführung der Umfrage

In allen vier Jahrgängen haben wir die einzelnen Fragen vorgelesen und erklärt, was die jeweiligen Antwortmöglichkeiten bedeuten. Somit sollten Missverständnisse von vornherein vorgebeugt werden. Die Schüler und Schülerinnen haben nach der Erläuterung die Fragen selbstständig beantwortet. Bei trotzdem auftretenden Unklarheiten wurden diese individuell mit einzelnen Schülern und Schülerinnen besprochen. Bei Schülern und Schülerinnen mit Migrationshintergrund oder Leserechtschreibproblemen haben die Lehrer/ Lehrerinnen ebenfalls beim Ausfüllen des Fragebogens geholfen.

3. Verabschiedung

Nachdem alle Kinder den Fragebogen ausgefüllt haben, wurden diese wieder eingesammelt. Für die Teilnahme an der Umfrage und die kurze Störung des Unterrichts haben wir uns bedankt und wieder verabschiedet.

II. Auffälligkeiten / Anmerkungen

- Die Bilder und Symbole auf dem Fragebogen waren sehr hilfreich beim Ausfüllen und sind bei den Schülern/-innen sowie den Lehrer/-innen gut angekommen. Wir wurden in vielen Klassen darauf angesprochen und haben ein Lob erhalten.
- Kinder bzw. Eltern haben den Muster-Schüler-Fragebögen teilweise schon zuhause ausgefüllt und mit den Elternfragebögen abgegeben, obwohl im Anschreiben ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass die Umfrage von uns mit den Kindern durchgeführt wird und der Muster-Kinderfragebogen lediglich als ein Beispiel angefügt wird. Die Umfrage wurde trotzdem in allen Klassen mit allen Schülern und Schülerinnen durchgeführt, da nicht sichergestellt werden konnte, dass die Kinder diesen selbstständig zuhause ausgefüllt haben.

Schülerumfrage an der Lindenschule in Halle (Westf.) Protokoll vom 20.05. und 21.05.2019

Thema	Schülerumfrage
Protokollführer*in	Jennifer Helbling
Teilnehmer*innen	Schüler und Schülerinnen der Klassen 1-4 sowie die jeweiligen Klassen- / Fachlehrerinnen, Lea Hopmann, Jennifer Helbling

I. Ablauf der Schülerumfrage

Zuvor wurde bei dem persönlichen Gespräch mit dem Schulleiter Herrn Evers besprochen, dass die Schülerumfragen an zwei Tagen stattfinden sollen und pro Schulstunde in zwei Klassen durchgeführt werden. Dazu haben sich die Klassenlehrerinnen in eine Liste eingetragen, wann es ihnen zeitlich passt, dass wir Studierenden für die Schülerumfrage in die jeweilige Klasse kommen.

Bevor wir in die erste Klasse gegangen sind haben wir uns zusätzlich beim Schülerparlament vorgestellt und angekündigt, dass wir in den nächsten zwei Tagen in die Klassen kommen und den Schülerfragebogen ausfüllen wollen.

Die ca. 15-minütige Umfrage wurde in den jeweiligen Klassenzimmern unter dem folgenden Ablauf durchgeführt:

1. Begrüßung

Wir haben uns namentlich vorgestellt und erklärt, dass wir zurzeit in Bielefeld an der FHöV studieren und mit dem Kreis Gütersloh zusammenarbeiten. Wir haben den Schülern und Schülerinnen erklärt, dass das vom Kreis Gütersloh im vorherigen Jahr eingeführte Elterntaxi-Projekt von uns nun evaluiert wird und wir dazu einen Schülerfragebogen mitgebracht haben, da es uns wichtig ist, wie die Schüler das Elterntaxi-Projekt bewerten.

2. Durchführung der Umfrage

In der 1. und 2. Klasse haben wir die einzelnen Fragen vorgelesen und erklärt, was die jeweiligen Antwortmöglichkeiten bedeuten. Die Schüler und Schülerinnen haben nach der Erläuterung die Fragen selbstständig beantwortet. Unklarheiten wurden individuell mit einzelnen Schüler und Schülerinnen besprochen. Die Kinder der 3. und 4. Klassen konnten den Fragebogen bereits eigenständig lesen und ausfüllen. Das Vorlesen der Fragen entfiel hier. Auch hier wurde bei Unklarheiten von uns eine Hilfestellung gegeben. Bei Schüler und Schülerinnen mit Migrationshintergrund oder Les-Rechtschreibproblemen haben die Lehrerinnen ebenfalls beim Ausfüllen des Fragebogens geholfen.

3. Verabschiedung

Nachdem alle Kinder den Fragebogen ausgefüllt haben, wurden diese wieder eingesammelt. Für die Teilnahme an der Umfrage haben wir uns bedankt und wieder verabschiedet.

II. Auffälligkeiten / Anmerkungen

- Die Bilder und Symbole auf dem Fragebogen waren sehr hilfreich beim Ausfüllen und sind besonders bei den Erst- und Zweitklässlern sowie den Lehrerinnen gut angekommen.

- Kinder bzw. Eltern haben den Muster-Schüler-Fragbögen teilweise schon zuhause ausgefüllt und mit den Elternfragebögen abgegeben, obwohl im Anschreiben ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass die Umfrage von uns mit den Kindern durchgeführt ist und lediglich ein Beispiel angefügt wird. Die Umfrage wurde trotzdem in allen Klassen mit allen Schüler und Schülerinnen durchgeführt, da nicht sichergestellt werden konnte, dass die Kinder diesen selbstständig bzw. aufgrund von Anonymität welche Kinder den Fragebogen zuhause ausgefüllt haben.
- Die Frage Nummer 7 stellte sich besonders in den 1. und 2. Klassen als schwer verständlich heraus. Zusätzlich hätte es dort evtl. noch andere Antwortmöglichkeiten geben müssen.
- Dass wir uns vorher in dem Schülerparlament allen Klassensprechern vorgestellt haben erwies sich als fördernd, da uns dann bereits zwei Kinder in jeder Klasse kannten und dadurch auch die anderen Kinder uns gegenüber sehr aufgeschlossen waren.

Schülerumfrage an der Brinkmannschule in Langenberg Protokoll vom 09.05. + 14.05.2019

Thema	Schülerumfrage
Projektleitung	Katharina Hempel
Protokollführer*in	Theresa Greßmeyer, Katharina Hempel
Teilnehmer*innen	Schüler und Schülerinnen der Klassen 1-4 sowie die jeweiligen Klassen- / Fachlehrerinnen, Theresa Greßmeyer, Katharina Hempel

I. Ablauf der Schülerumfrage

Wie zuvor mit der Schulleiterin Frau Masjosthusmann abgestimmt, haben wir am 09.05.2019 in den Jahrgangsstufen 1 und 2 sowie am 14.05.2019 in den Jahrgangsstufen 3 und 4 die Schülerumfrage durchgeführt. Die ca. 10-minütige Umfrage wurde in den jeweiligen Klassenzimmern unter dem folgenden Ablauf durchgeführt:

1. Begrüßung

Wir haben uns als Auszubildende der Kreisverwaltung Gütersloh namentlich vorgestellt. Wir haben den Schülern und Schülerinnen erklärt, dass das vom Kreis Gütersloh im vorherigen Jahr eingeführte Elterntaxi-Projekt von uns nun evaluiert wird und wir dazu einen Schülerfragebogen mitgebracht haben.

2. Durchführung der Umfrage

In der 1. und 2. Stufe haben wir die einzelnen Fragen vorgelesen und erklärt, was die jeweiligen Antwortmöglichkeiten bedeuten. Die Schüler und Schülerinnen haben nach der Erläuterung die Fragen selbstständig beantwortet. Unklarheiten wurden individuell mit einzelnen Schüler und Schülerinnen besprochen. Die Kinder der 3. und 4. Stufe konnten den Fragebogen bereits eigenständig lesen und ausfüllen. Das Vorlesen der Fragen entfiel hier. Auch hier wurde bei Unklarheiten von uns eine Hilfestellung gegeben. Bei Schüler und Schülerinnen mit Migrationshintergrund oder Leserechtschreibproblemen haben die Lehrerinnen ebenfalls beim Ausfüllen des Fragebogens geholfen.

3. Verabschiedung

Nachdem alle Kinder den Fragebogen ausgefüllt haben, wurden diese wieder eingesammelt. Für die Teilnahme an der Umfrage und die kurze Störung des Unterrichts haben wir uns bedankt und wieder verabschiedet.

II. Auffälligkeiten / Anmerkungen

- Die Bilder und Symbole auf dem Fragebogen waren sehr hilfreich beim Ausfüllen und sind besonders bei den Erst- und Zweitklässlern sowie den Lehrerinnen gut angekommen.
- Bei Nachfragen der Kinder stellte sich heraus, dass diese teilweise auch (anstatt zu den HuB) zu Verwandten nahe der Schule gebracht werden oder an anderen Stellen herausgelassen werden.
- Einigen Kindern ist aber auch der Umweltaspekt sehr wichtig gewesen. Jedoch fehlte dieser bei Frage 7 als Auswahlmöglichkeit.

(z.B. Anmerkung eines Schülers der 1. Klasse: „Ich finde es gut, dass nicht mehr so viele Kinder mit dem Auto direkt zur Schule gebracht werden, weil es dadurch weniger Co2-Ausstoß gibt und die Erde nicht noch kränker wird.“)

- Kinder bzw. Eltern haben den Muster-Schüler-Fragbögen teilweise schon zuhause ausgefüllt und mit den Elternfragebögen abgegeben, obwohl im Anschreiben ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass die Umfrage von uns mit den Kindern durchgeführt ist und lediglich ein Beispiel angefügt wird. Die Umfrage wurde trotzdem in allen Klassen mit allen Schüler und Schülerinnen durchgeführt, da nicht sichergestellt werden konnte, dass die Kinder diesen selbstständig bzw. aufgrund von Anonymität welche Kinder den Fragebogen zuhause ausgefüllt haben.

Schülerumfrage an der Pius-Bonifatius-Schule in Rheda-Wiedenbrück Protokoll vom 27.05.2019

Thema	Schülerumfrage
Projektleitung	Katharina Hempel
Protokollführer*in	Lukas Niehüser, Nora Möller
Teilnehmer*innen	Schüler und Schülerinnen der Klassen 1-4 sowie die jeweiligen Klassen- / Fachlehrerinnen, Lukas Niehüser, Nora Möller

I. Ablauf der Schülerumfrage

Wie zuvor mit unserer Ansprechpartnerin Frau Johannsmann abgestimmt, haben wir am 27.05.2019 in den Jahrgangsstufen 1 und 4 die Schülerumfrage durchgeführt. Die ca. 10-minütige Umfrage wurde in den jeweiligen Klassenzimmern unter dem folgenden Ablauf durchgeführt:

1. Begrüßung

Wir haben uns als Studenten der FHöV NRW namentlich vorgestellt. Wir haben den Schülern und Schülerinnen erklärt, dass das vom Kreis Gütersloh im vorherigen Jahr eingeführte Elterntaxi-Projekt von uns nun evaluiert wird und wir dazu einen Schülerfragebogen mitgebracht haben.

2. Durchführung der Umfrage

In der 1. und 2. Stufe haben wir die einzelnen Fragen vorgelesen und erklärt, was die jeweiligen Antwortmöglichkeiten bedeuten. Die Schüler und Schülerinnen haben nach der Erläuterung der jeweiligen Frage sie selbstständig beantwortet. Anschließend sind wir zur nächsten Frage übergegangen. Unklarheiten wurden individuell mit einzelnen Schülern und Schülerinnen besprochen. Die Kinder der 3. und 4. Stufe konnten den Fragebogen bereits eigenständig lesen und ausfüllen. Das Vorlesen der Fragen entfiel hier. Auch hier wurde bei Unklarheiten von uns eine Hilfestellung gegeben. Bei Schüler und Schülerinnen mit Migrationshintergrund oder Lese-Rechtschreibproblemen haben die Lehrerinnen ebenfalls beim Ausfüllen des Fragebogens geholfen.

3. Verabschiedung

Nachdem alle Kinder den Fragebogen ausgefüllt haben, wurden diese wieder eingesammelt. Für die Teilnahme an der Umfrage und die kurze Störung des Unterrichts haben wir uns bedankt und wieder verabschiedet.

II. Auffälligkeiten / Anmerkungen

- Die Bilder und Symbole auf dem Fragebogen waren sehr hilfreich beim Ausfüllen und sind besonders bei den Erst- und Zweitklässlern sowie den Lehrerinnen gut angekommen.
- Einigen Kindern ist aber auch der Umweltaspekt sehr wichtig gewesen. Jedoch fehlte dieser bei Frage 7 als Auswahlmöglichkeit.
- In jeder Klasse haben Kinder bzw. Eltern den Muster-Schüler-Fragebogen bereits zuhause ausgefüllt und mit den Elternfragebögen abgegeben, obwohl im Anschreiben ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass die Umfrage von uns mit den Kindern durchgeführt ist und lediglich ein Beispiel angefügt wird. Die Umfrage wurde trotzdem in allen Klassen mit allen Schüler und Schülerinnen durchgeführt, da nicht

sichergestellt werden konnte, dass die Kinder diesen selbstständig bzw. aufgrund von Anonymität welche Kinder den Fragebogen zuhause ausgefüllt haben.

IX. Auswertung der Elternfragebögen

1. Kodeplan

Variable	Variablenname	Codes	Spalte
FBN	Fragebogennummer		B
SDB	Schule der Befragten		C
	Gütersloh	1	
	Halle	2	
	Langenberg	3	
	Rheda-Wiedenbrück	4	
	Schloß Holte-Stukenbrock	5	
F1	1. In welcher Stadt/Gemeinde und in welchem Stadtteil/Ortsteil wohnt Ihr Kind?		D
	Gütersloh	1	
	Kattenstroth	1.1	
	Pavenstädt	1.2	
	Halle	2	
	Bokel	2.1	
	Hesseln	2.2	
	Hörste	2.3	
	Künsebeck	2.4	
	Borgholzhausen	2.5	
	Langenberg	3	
	Benteler	3.1	
	Mastholte	3.2	
	Rheda-Wiedenbrück	4	
	Wiedenbrück	4.1	
	Rheda	4.2	
	St. Vit	4.3	
	Batenhorst	4.4	
	Schloß Holte-Stukenbrock	5	
	Schloß Holte	5.1	
	Sende	5.2	
	Stukenbrock	5.3	
	Bielefeld - Sennestadt	5.4	
Verl	5.5		
Oerlinghausen	5.6		
Keine Angaben	99		
F2	2a. Wie alt ist Ihr Kind		E
	Alter		
	Keine Angaben	99	
	2b. Welche Klasse/Stufe besucht Ihr Kind?		F
	Klasse 1	1	
	Klasse 2	2	
Klasse 3	3		
Klasse 4	4		
Keine Angaben	99		
F3	3. Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind i.d.R. zur Schule?		G-M
	3a. Im Sommer		
	A - Auto (mit HuB)	1	
	A - nicht mit Auto (mit HuB)	0	
	B - Auto (ohne HuB)	1	
	B - nicht mit Auto (ohne HuB)	0	
	C - zu Fuß	1	
	C - nicht zu Fuß	0	
	D - Fahrrad	1	
	D - nicht mit Fahrrad	0	
	E - Bus	1	
	E - nicht mit Bus	0	
	F - Roller	1	
	F - nicht mit Roller	0	
	G - Sonstiges ja	1	
	G - Sonstiges nein	0	
	3b. Im Winter		N-T
	A - Auto (mit HuB)	1	
	A - nicht mit Auto (mit HuB)	0	
	B - Auto (ohne HuB)	1	
	B - nicht mit Auto (ohne HuB)	0	
	C - zu Fuß	1	
	C - nicht zu Fuß	0	
	D - Fahrrad	1	
	D - nicht mit Fahrrad	0	
	E - Bus	1	
	E - nicht mit Bus	0	
F - Roller	1		
F - nicht mit Roller	0		
G - Sonstiges ja	1		
G - Sonstiges nein	0		

Variable	Variablenname	Codes	Spalte
F4	4a. Nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?		U-V
	Ja	1	
	Nein	2	
	nein, weil...	Grund	
	keine Angabe - Grund	98	
	4b. Falls ja, welche Elterntaxi-Haltezonen nutzen Sie?		W-AM
	A - Diekstraße (GT)	1	
	A - nein	0	
	B - Ludwigstraße (GT)	1	
	B - nein	0	
	C - Rhedaer Str. (GT)	1	
	C - nein	0	
	D - Lindenbad (Halle)	1	
	D - nein	0	
	E - Alter Marktplatz (Halle)	1	
	E - nein	0	
	F - Gartenstr./Spielplatz (Halle)	1	
	F - nein	0	
	G - Mönchstr. (Halle)	1	
	G - nein	0	
	H - Parkplatz Elli-Markt (LB)	1	
	H - nein	0	
	I - Parkplaz Aldi Nord/Sonderpreis Baumarkt (LB)	1	
	I - nein	0	
	J - Buschstraße (LB)	1	
	J - nein	0	
	K - Südring (RDW)	1	
	K - nein	0	
	L - Lümernweg (RDW)	1	
	L - nein	0	
	M - Heinrich-Püts-Straße (RDW)	1	
	M - nein	0	
	N - Oerlinghauser Straße (SHS)	1	
	N - nein	0	
	O - Dopheide (SHS)	1	
	O - nein	0	
	P - Dopheide/Grauthoffweg (SHS)	1	
	P - nein	0	
	Q - Falkenstraße (SHS)	1	
	Q - nein	0	
	4c. Falls ja, warum nutzen Sie die Elterntaxi-Haltezonen?		AN-AS
	A - auf Wunsch meines Kindes bzw. meiner Kinder	1	
A - nicht auf Wunsch meines Kinder bzw. meiner Kinder	0		
B - ich erachte es als sinnvoll, ...	1		
B - nicht - ich erachte es als sinnvoll, ...	0		
... weil	Grund		
keine Angabe - Grund	98		
C - auf Empfehlung der Schule	1		
C - nicht auf Empfehlung der Schule	0		
D - Sonstiges ja	Grund		
D - Sonstiges nein	0		
F5	5. Nutzen Sie andere Haltemöglichkeiten, als die Elterntaxi-Haltezonen, um Ihr Kind aussteigen zu lassen?		AT
	Ja	1	
	Nein	2	
	Keine Angaben	99	
	Benennen der geheimen Haltezonen (GHZ)	GHZ	
keine Angabe - Benennen der Haltemöglichkeit	98		
F6	6. Hat sich Ihr Verhalten seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verändert?		
	Ja	1	
	Nein	2	
	...weil	Grund	
	keine Angabe - Grund	98	
keine Angaben	99		
F7	7a. Kommt Ihr Kind zusammen mit anderen Kindern zur Schule?		
	Ja	1	
	Nein	2	
	Keine Angaben	99	
	7b. Falls nein, hätten Sie grds. Interesse an einer Fahr-/Gehgemeinschaft?		
	Ja	1	
	Nein	2	
unter folgenden Bedingungen (Bed.)	Bed.		
Keine Angaben	99		

Variable	Variablenname	Codes	Spalte
F8	8. Tragen Sie in die Karte bitte den Schulweg Ihres Kindes ein > keine Codierung, da gesonderte Auswertung		
F9	9. Was hat sich seit der Einrichtung der Elterntaxi-Haltezonen verändert?		
	A - geringeres Verkehrsaufkommen	1	
	A - nein	0	
	B - weniger gefährliche Situationen für die Kinder	1	
	B - nein	0	
	C - mehr gefährliche Situationen für die Kinder	1	
	C - nein	0	
	D - höherer Aufwand für mich aufgrund der Nutzung der Haltezonen	1	
	D - nein	0	
	E - mein Kind kommt öfters zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule	1	
	E - nein	0	
	F - mein Kind nimmt die Umgebung der Schule und den Verkehr an	1	
	F - nein	0	
G - Sonstiges Ja	Grund		
G - Sonstiges nein	0		
F10	10. Haben Sie noch Anregungen oder Ideen?		
	Keine Angaben	99	

2. Kategorisierung

Frage 4a	1	Kind kommt mit dem Bus/ zu Fuß/ mit dem Fahrrad/ Roller (Schule wohnortnah)
	2	aus zeitlichen Gründen
	3	andere Haltezonen
	4	HuB an ungünstiger Stelle gelegen
	5	unbekannt
	6	Randstundenbereuung ab 7 Uhr
	7	gefährlich
	8	irrelevante Gründe
Frage 4c_1	1	frische Luft und Bewegung
	2	weniger Verkehr vor der Schule
	3	Kind geht in Gruppen zur Schule
	4	Förderung der Selbstständigkeit der Kinder
	5	Zeitersparnis, Arbeitsweg
Frage 4c_2	1	frische Luft und Bewegung
	2	weniger Verkehr vor der Schule
	3	Kind geht in Gruppen zur Schule
	4	Förderung der Selbstständigkeit der Kinder
	5	Zeitersparnis, Arbeitsweg
	6	nur in Ausnahmefällen (schlechtes Wetter, Verletzung, Wunsch des Kindes)
Frage 6	1	Kind kommt mit dem Bus/ zu Fuß/ mit dem Fahrrad/ Roller (Schule wohnortnah)
	2	zeitliche Gründe
	3	Förderung der Selbstständigkeit der Kinder war schon vorher wichtig
	4	Kind wurde schon vor der Errichtung der Elterntaxi-Haltezone nicht direkt zur Schule gebracht
	5	keine bzw. seltene Nutzung der Elterntaxi-Haltezone
	6	Elterntaxi-Zone war bereits bei Schulbeginn vorhanden
	7	zu gefährlich
	8	Randstundenbereuung ab 7 Uhr
	9	sinnlose Gründe
Frage 7b	1	mehrere Kinder/ Gehgemeinschaft
	2	nicht zur große Gruppe
	3	kein Umweg
	4	passende Uhrzeit
	5	unter Aufsicht
Frage 9	1	Beurteilung nicht möglich
	2	weniger Aufwand, Erleichterung
	3	Kind kann mit anderen Kindern zur Schule gehen
	4	keine Änderung
	5	Kinder fühlen sich sicherer
	6	weniger Angst um die Kinder
	7	Kind kommt seitdem zu Fuß/ mit dem Fahrrad/ mit dem Bus
	8	sinnlose Gründe
	9	Verschiebung der Gefahrenzone

Blank sheet with a grid of small squares for handwriting practice. The grid is composed of horizontal lines and vertical lines, creating a series of small squares. The grid is divided into several sections by horizontal lines. The top section is yellow, the middle section is pink, and the bottom section is yellow. The grid is intended for practicing letter formation and spacing in German handwriting.

Blank handwriting practice sheet with a grid of lines and a central red header area.

Blank sheet with a header and footer, and a large central area containing a grid of small circular patterns.

X. Auswertung der Schülerfragebogens

1. Kodeplan

Variable	Variablenname	Codes	Spalte
FBN	Fragebogensnummer		B
SDB	Schule der Befragten		C
	Gütersloh	1	
	Halle	2	
	Langenberg	3	
	Rheda-Wiedenbrück	4	
	Schloß-Holte-Stukenbrock	5	
F1	1. In welcher Klasse bist du?		D
	Klasse 1	1	
	Klasse 2	2	
	Klasse 3	3	
	Klasse 4	4	
F2	2. Bist du Männlich oder Weiblich?		E
	Männlich	1	
	Weiblich	2	
F3	3. Wie kommst du meistens zur Schule?		F-K
	A - zu Fuß	1	
	A - nicht zu Fuß	0	
	B - Fahrrad	1	
	B - nicht mit Fahrrad	0	
	C - Roller	1	
	C - nicht mit Roller	0	
	D - Auto (mit HuB)	1	
	D - nicht mit Auto (mit HuB)	0	
	E - Auto (ohne HuB)	1	
	E - nicht mit Auto (ohne HuB)	0	
	F - Bus	1	
	F - nicht mit Bus	0	
F4	4. Wie kommst du am liebsten zur Schule?		L-Q
	A - zu Fuß	1	
	A - nicht zu Fuß	0	
	B - Fahrrad	1	
	B - nicht mit Fahrrad	0	
	C - Roller	1	
	C - nicht mit Roller	0	
	D - Auto (mit HuB)	1	
	D - nicht mit Auto (mit HuB)	0	
	E - Auto (ohne HuB)	1	
	E - nicht mit Auto (ohne HuB)	0	
	F - Bus	1	
	F - nicht mit Bus	0	
F5	5. Wie findest du, dass viele Kinder nicht mehr mit dem Auto direkt zur Schule gebracht werden?		R
	Gut	1	
	Mittel	2	
	Schlecht	3	
F6	6. Kommst du alleine oder mit mehreren Kindern zur Schule?		S
	Alleine	1	
	mit mehreren Kindern	2	
F7	7. Warum möchtest du zu den HuB gebracht werden? / Warum möchtest du zu Fuß o. mit dem Rad zur Schule gehen bzw. fahren?		T-W
	A - Freunde treffen	1	
	A - nicht Freunde treffen	0	
	B - Dinge erleben	1	
	B - nicht Dinge erleben	0	
	C - Schulweg alleine meistern	1	
	C - nicht Schulweg alleine meistern	0	
	D - Gesundheit/Bewegung	1	
	D - nicht Gesundheit/Bewegung	0	
F8	8. Wenn ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß komme, kann ich im Unterricht ...		X
	...besser mitmachen	1	
	(kein Unterschied)	2	
	...nicht besser mitmachen	3	

693	2
694	1
695	0
696	0
697	0
698	1
699	1
700	1
701	1
702	2
703	2
704	2
705	2
706	1
707	1
708	1
709	1
710	2
711	1
712	2
713	2
714	2
715	2
716	2
717	2
718	2
719	5
720	1
721	1
722	1
723	1
724	1
725	1
726	1
727	1
728	1
729	1
730	1
731	1
732	1
733	1
734	1
735	1
736	1
737	1
738	1
739	1
740	1
741	1
742	1
743	1
744	1
745	1
746	1
747	1
748	1
749	1
750	1
751	1
752	1
753	1
754	1
755	1
756	1

1013
1014
1015
1016
1017
1018
1019
1020
1021
1022
1023
1024
1025
1026
1027
1028
1029
1030
1031
1032
1033
1034
1035
1036
1037
1038
1039
1040
1041
1042
1043
1044
1045
1046
1047
1048
1049
1050
1051
1052
1053
1054
1055
1056
1057
1058
1059
1060
1061
1062
1063
1064
1065
1066
1067
1068
1069
1070
1071
1072
1073
1074
1075
1076

XI. Eigenständigkeitserklärung

Eigenständigkeitserklärung

1. Wir versichern, dass wir die vorstehende Arbeit eigenständig und ohne fremde Hilfe angefertigt und uns anderer als der in der Arbeit angegebenen Hilfsmittel nicht bedient haben. Alle Stellen, die sinngemäß oder wörtlich aus Veröffentlichungen – auch aus Internetquellen – übernommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht.

Die Arbeit wurde bisher weder in Teilen noch insgesamt von mir oder einer Dritten/einem Dritten als Studienleistung vorgelegt oder veröffentlicht.
Uns ist insofern bekannt, dass es sich insbesondere bei Plagiarismus um ein schweres akademisches Fehlverhalten handelt.

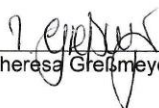
Die Arbeit umfasst 56.137 Wörter.


2. Zutreffendes bitte ankreuzen:

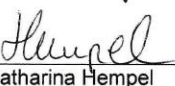
Wir versichern, dass wir bei der Erstellung der Arbeit keine Quellen verwendet haben, die als „Verschlussachen – nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft sind.

Wir haben bei der Erstellung der Arbeit Quellen verwendet, die als "Verschlussache - Nur für den Dienstgebrauch" eingestuft sind. Uns ist bekannt, dass unsere Arbeit daher ebenfalls als "Verschlussache - Nur für den Dienstgebrauch" einzustufen ist. Wir verpflichten uns ausdrücklich, die Arbeit verschlossen aufzubewahren und unbefugten Personen nicht zugänglich zu machen. Uns ist bekannt, dass eine Veröffentlichung der Arbeit ausgeschlossen ist und die Arbeit bei der Einschreibung in einer anderen Hochschule nicht vorgelegt werden kann.


Gütersloh, den 17.06.2019


Theresa Greßmeyer

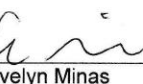

Jennifer Helbling



Katharina Hempel

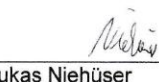

Lea Hopmann

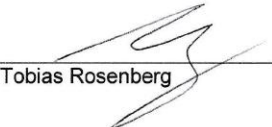

Jana Kiffmeyer


Tina Kohrs


Evelyn Minas


Nora Möller


Lukas Niehüser


Tobias Rosenberg