



Hans-Ehrenberg-Schule

ERGEBNISSE DER SCHÜLERBEFRAGUNG ZUM SCHULWEG

Von: Kathia Roman und Aneeque Javaid

September 2020

INHALT

BILDER	3
GRAFIKEN	3
MOBILISTA UND HANS-EHRENBERG-SCHULE ONLINEBEFRAGUNG	4
A – STICHPROBENERHEBUNG	5
Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule	6
Der Schulweg	7
B - MEINUNGEN	8
Straßenwünsche	9
Wie wollen die Schüler am liebsten zur Schule kommen?	10
Bewertung der verfügbaren Verkehrsmittel.....	12
C - COVID-19-AUSWIRKUNGEN.....	13
Änderung der Transportmittel.....	13
Erwartete Veränderungen nach Beendigung der Coronavirus-Beschränkungen.....	14
Die Coronavirus-Beschränkungen und Wohlbefinden	17
ABSCHLUSS - ÜBERLEGUNGEN	20

BILDER

Bild 1 – Kartierung der Schulwege	7
Bild 2 – Option 1.....	9
Bild 3 – Option 2.....	9

GRAFIKEN

Grafik 1: Geschlecht der Befragten.....	5
Grafik 2: Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule.....	6
Grafik 3: Die beliebtesten Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule	10
Grafik 4: Probleme und Hindernisse auf dem Schulweg	11
Grafik 5: Bewertung der verfügbaren Verkehrsmittel.....	12
Grafik 6: Änderung der Verkehrsmittelnutzung seit dem COVID-19-Ausbruch	14
Grafik 7: Nachdem die Coronavirus-Beschränkungen beendet sind, werde ich mehr Fahrrad fahren ..	15
Grafik 8: Öffentliche Verkehrsmittel meiden.....	16
Grafik 9: Weniger Fahrrad fahren zu können, macht unglücklich	17
Grafik 10: Weniger zu Fuß unterwegs sein, macht unglücklich.....	18
Grafik 11: Weniger oft mit dem Auto befördert zu werden, macht unglücklich.....	19

MOBILISTA UND HANS-EHRENBERG-SCHULE ONLINEBEFRAGUNG

„Mobilista“ ist ein Verbundprojekt von wissenschaftlichen und kommunalen Partnern. Der Schul-Hackathon-Teil wird vom Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) und der Sennestadt GmbH durchgeführt.

Das Hauptziel der Befragung und Kartierung war, die Meinung der Schüler der Hans-Ehrenberg-Schule über ihre Schulwege zu erfahren und herauszufinden, was getan werden kann, um die Entwicklung hin zu aktiven Fortbewegungsmöglichkeiten zu verbessern und zu erleichtern.

Dieser Bericht analysiert und visualisiert die Daten, die durch die Onlinebefragung der Schüler erhoben wurden. Die Befragung enthielt soziodemographische Fragen, die Kartierung der jeweiligen Schulwege sowie Fragen zu den bevorzugten Straßenarten (Straßenwünsche), den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, den Problemen auf dem Weg zur Schule, einer persönlichen Bewertung des Schulwegs und Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Verkehrsmittelwahl. Die quantitativ und qualitativ erhobenen Daten sind anonymisiert.

Die Onlinebefragung stand den Schülern vom 27. Mai bis zum 26. Juni 2020 zur Verfügung. Sie kann unter folgendem Link aufgerufen werden: <https://ee.kobotoolbox.org/x/JvFMF21z>

Zum besseren Verständnis wurden die Ergebnisse drei Kategorien zugeordnet:

- A- Stichprobenerhebung
- B- Meinungen
- C- COVID-19-Auswirkungen

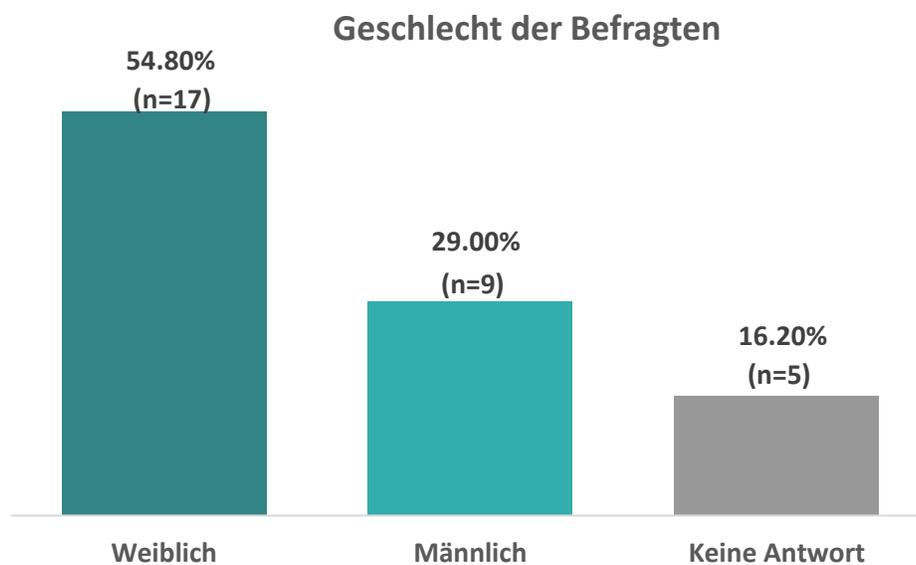
Jede Kategorie enthält Grafiken, die die wesentlichen Ergebnisse darstellen. Diese Ergebnisse werden hauptsächlich in Bezug auf den Geschlechterunterschied analysiert und diskutiert.

A – STICHPROBENERHEBUNG

Insgesamt nahmen 31 Schüler im Alter von 11 bis 17 Jahren an der Onlinebefragung teil. Das Durchschnittsalter beträgt 13,6 Jahre.

Die Schüler mussten angeben, wie lange sie bereits in Sennestadt leben. Dieser Zeitraum reicht von 11 bis 17 Jahren. Das bedeutet, dass fast alle Schüler ihr ganzes Leben in Sennestadt wohnen.

Grafik 1 (Geschlecht der Befragten) zeigt, dass mehr als 50% der Teilnehmer weiblich sind. Die Antwortmöglichkeit „Diverse“ wurde nicht ausgewählt, zudem wurde die Frage von 16% der Teilnehmer nicht beantwortet.



Grafik 1: Geschlecht der Befragten
Quelle: MobiliSta, 2020

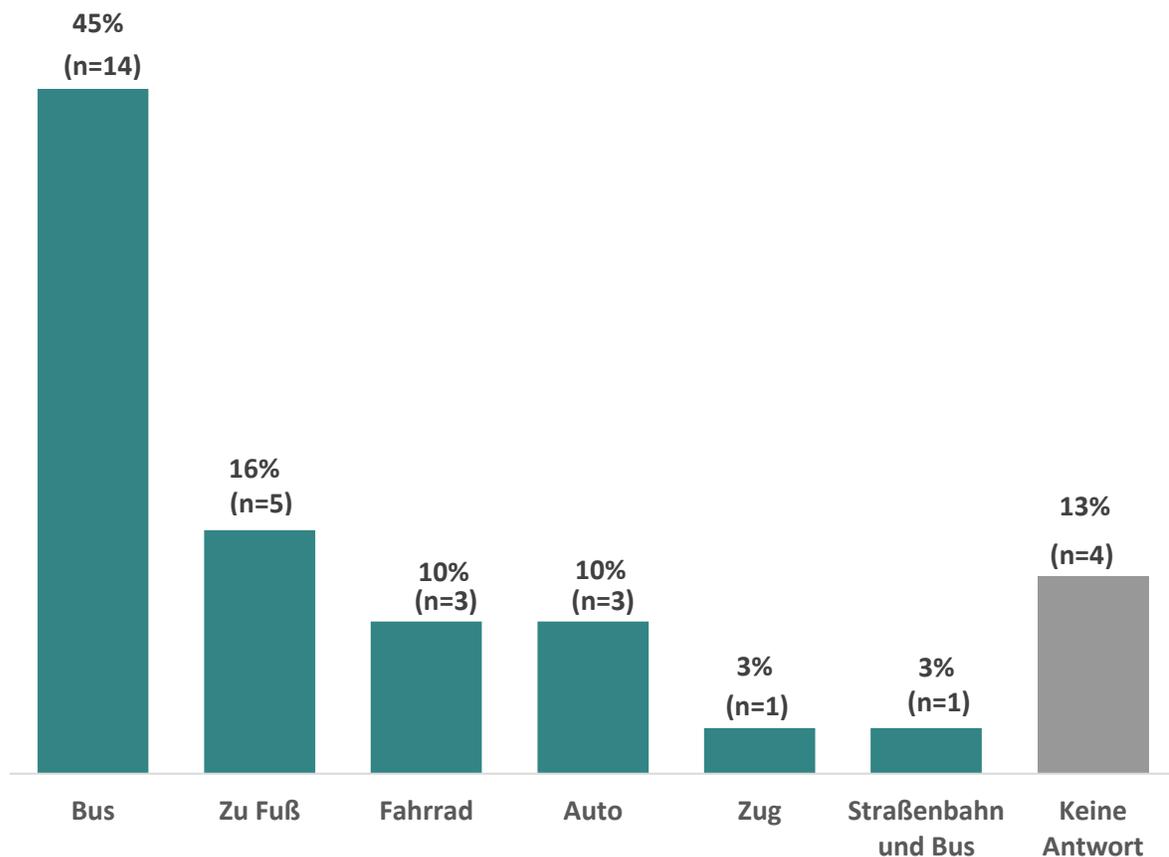
Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule

27 Schüler beantworteten die Frage nach dem gewählten Verkehrsmittel auf ihrem Weg zur Schule. Grafik 2 zeigt, dass der Bus das meistgenutzte Verkehrsmittel ist. Die Bewältigung des Schulwegs zu Fuß oder mit dem Fahrrad landen auf Platz zwei und drei.

Hinsichtlich geschlechterspezifischer Unterschiede lassen sich folgende Aussagen treffen:

- Nur Schüler werden mit dem Auto zur Schule gefahren.
- Der Prozentsatz der Radnutzung ist bei beiden Geschlechtern sehr ähnlich.
- Mädchen fahren häufiger mit dem Bus als die Jungen (63% vs. 44 %)
- Es gibt prozentual mehr weibliche als männliche Fußgänger (19% vs. 11%)

Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule

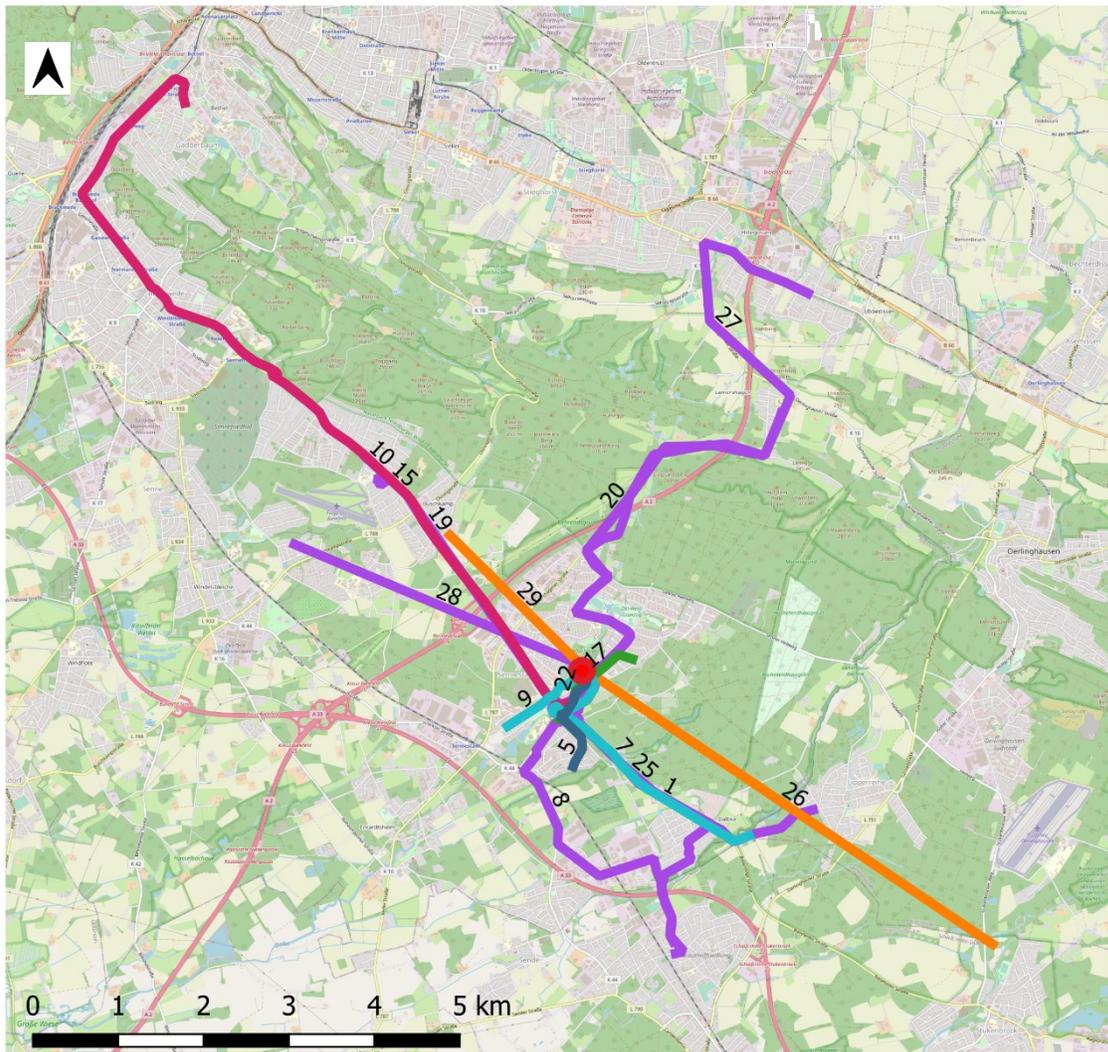


Grafik 2: Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule

Quelle: MobiliSta, 2020

Der Schulweg

Mithilfe der Kartierung konnten die jeweiligen Schulwege der Schüler dokumentiert werden. Bild 1 zeigt die Karte mit den insgesamt 16 angegebenen Schulwegen. Die unterschiedlichen Verkehrsmittel sind in verschiedenen Farben dargestellt.



LEGENDE

- | | |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| ● Hans-Ehrenberg-Schule | — Auto |
| — Bus | — Zug |
| — Zu Fuß | — Straßenbahn und Bus |
| — Fahrrad | |

Nummer: ID der Schulwege generiert auf Basis der chronologischen Eingabereihenfolge

Bild 1 – Kartierung der Schulwege
Quelle: Roman, 2020

B - MEINUNGEN

Dieser Teil umfasst 4 Fragen, deren Antworten die persönliche Wahrnehmung der Schüler wiedergeben. Die Fragestellungen lauteten: Wie soll eine ideale Straße aussehen? Wie wollen die Schüler am liebsten zur Schule kommen? Welchen Schwierigkeiten begegnen die Schüler auf ihrem Schulweg? Wie bewerteten die Schüler die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel für ihren Schulweg?

Es stellte sich heraus, dass verschiedene Gruppen andere Meinungen zu den gestellten Fragen hatten. Ein interessantes Ergebnis liefert die Frage nach der idealen, bevorzugten Straße. Diese Frage war die einzige, deren Antwortoptionen durch Bilder und Erklärungen unterstützt wurden – und wo sich die stärksten Unterschiede zwischen Mädchen und Jungen zeigten: Während sich 71% der Mädchen für eine autofreie Straße aussprachen, plädierten dafür nur 55% der Jungen. Im Umkehrschluss führt dies dazu, dass fast 50% der Jungen eine autogerechte Straße bevorzugen. Diese Gruppe betrachtet außerdem das Auto als zweitbestes Verkehrsmittel, um zur Schule zu kommen. Die starke Fokussierung dieser Gruppe auf das Auto führt uns zu folgenden Fragen: (I) Warum spielt das Auto für die Jungen eine so große Rolle? (II) Wie kann man insbesondere Jungen beeinflussen, um deren Präferenz zu ändern? (III) Was sind die Auswirkungen für unsere Gesellschaft, Städte und Umwelt, wenn die Schüler so stark auf das Auto fokussiert sind?

Der starke Verkehr wird nämlich von 54% der Befragten als Hauptproblem auf dem Weg zur Schule angegeben, wobei diese Einschätzung sogar von 56% der männlichen Befragten geteilt wird. Dies zeigt, dass einige von ihnen sich in der ironischen Situation befinden, dass die hohe Anzahl an Autos ein Problem für sie darstellt, während sie gemäß der Umfrage aber selber das Auto als bevorzugtes Fortbewegungsmittel ansehen.

Straßenwünsche

Um zu verstehen, was für Straßenarten die Schüler bevorzugen, wurden ihnen zwei Möglichkeiten aufgezeigt, die zwei unterschiedliche, urbane Mobilitätskonzepte darstellen. 58% der Schüler wählten Option 2, wobei sich prozentual mehr Mädchen (71%) als Jungen (55%) für diese Möglichkeit entschieden.

Option 1: Eine traditionelle Straße, auf der Autos den Vorzug haben und Bürgersteige schmal sind.



Bild 2 – Option 1
Quelle: Roman, 2020

Option 2: Eine Straße, auf der Autos verboten sind, auf der Fußgänger und Fahrräder den Vorzug haben und die von Grünflächen gesäumt ist.

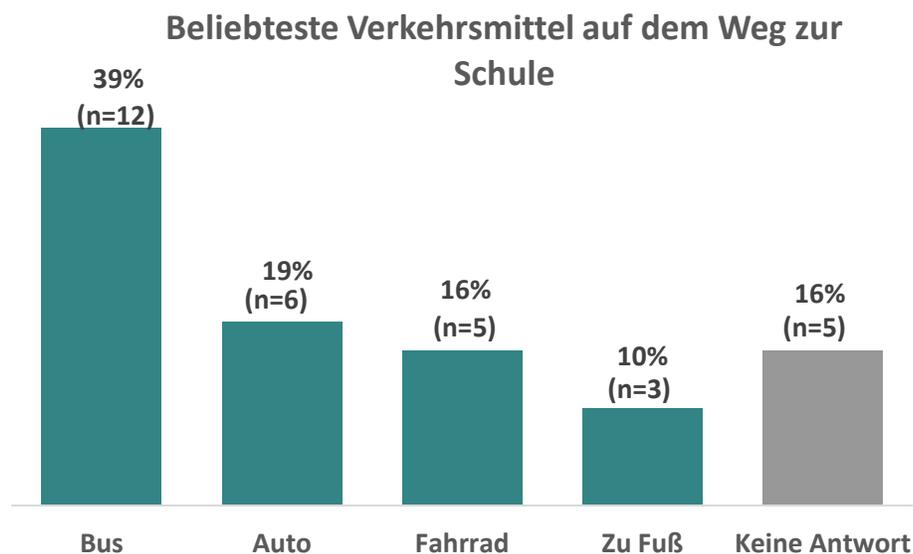


Bild 3 – Option 2
Quelle: Roman, 2020

Wie wollen die Schüler am liebsten zur Schule kommen?

Die Schüler sollten auch beantworten, mit welchem Verkehrsmittel sie am liebsten zur Schule kommen würden. Der Bus ist die beliebteste Möglichkeit und belegt – wie bei der Frage nach dem meistgenutzten Verkehrsmittel – den ersten Platz.

Für beide Geschlechter ist der Bus das beliebteste Verkehrsmittel. Auch der prozentuale Anteil ist in etwa gleich groß (circa 44%). Das zweitbeliebteste Fortbewegungsmittel der männlichen Befragten ist das Auto (33%), das der weiblichen Befragten das Fahrrad (25%).

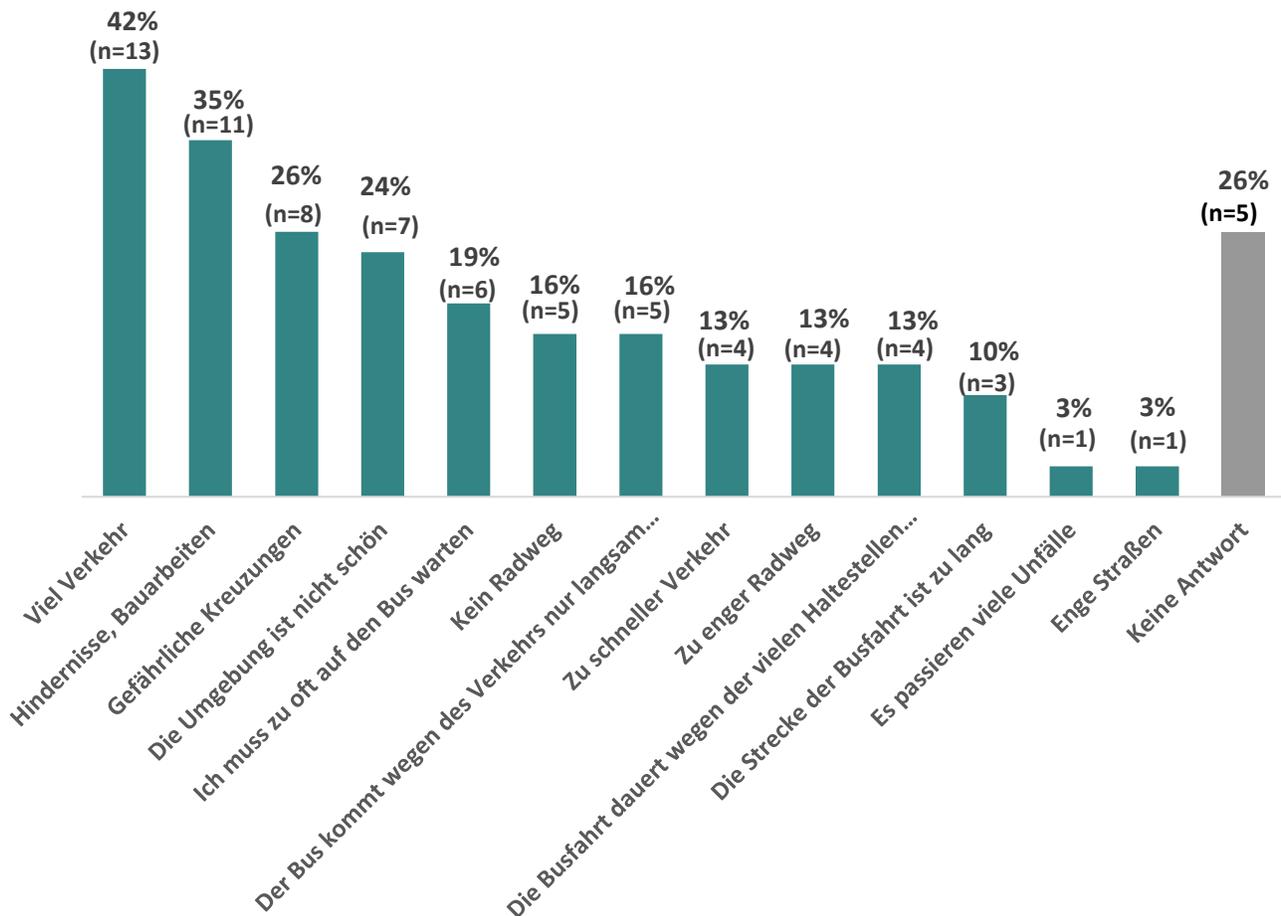


Grafik 3: Die beliebtesten Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule
Quelle: Mobilista, 2020

Problemidentifizierung

Mithilfe einer Multiple-Choice-Frage sollten die Schwierigkeiten und Hindernisse, denen die Schüler auf ihrem Weg zur Schule begegnen, identifiziert werden. Den Schülern wurden 13 Antwortmöglichkeiten angeboten, alle Möglichkeiten wurden ausgewählt. Grafik 4 zeigt, dass das hohe Verkehrsaufkommen das Hauptproblem ist (42%), gefolgt von Hindernissen und Bauarbeiten (35%) sowie gefährlichen Kreuzungen (26%).

Probleme und Hindernisse auf dem Schulweg



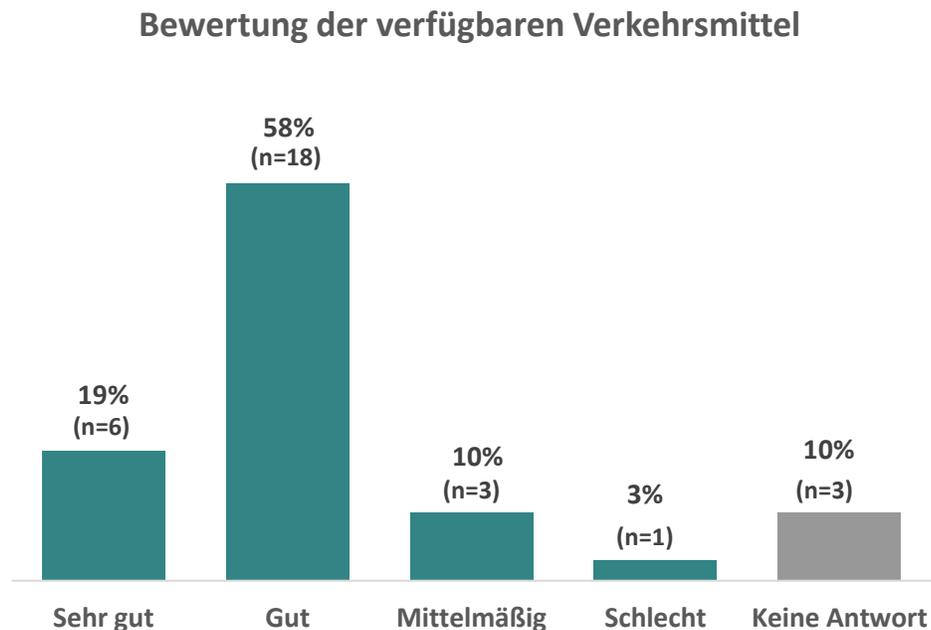
Grafik 4: Probleme und Hindernisse auf dem Schulweg

Quelle: MobiliSta, 2020

Der Vergleich zwischen beiden Geschlechtergruppen demonstriert, dass das hohe Verkehrsaufkommen einen größeren Einfluss auf die Jungen (56%) als auf die Mädchen (35%) hat. Auch die Hindernisse und Bauarbeiten stören die Jungen (44%) mehr als die Mädchen (35%). Position vier (die Umgebung ist nicht schön) stellt für die Jungen (44%) ein erheblich größeres Problem dar als für die Mädchen (18%). Das Problem enger Straßen wurde ausschließlich von Jungen ausgewählt. Der Mangel an Radwegen und der schnelle Verkehr sind laut Umfrage ein größeres Problem für die Mädchen (19%) als für die Jungen (11%).

Bewertung der verfügbaren Verkehrsmittel

Auf die Frage „Wie bewertet ihr insgesamt die verfügbaren Möglichkeiten, euren Schulweg zu bewältigen?“ gab es vier mögliche Antworten: sehr gut, gut, mittelmäßig, schlecht. 58% der Schüler stufen die derzeitigen Möglichkeiten als gut ein.



Grafik 5: Bewertung der verfügbaren Verkehrsmittel
Quelle: Mobilista, 2020

Die Bewertung der Jungen und Mädchen ist, vor allem im oberen Bereich, recht unterschiedlich. Während fast 30% der Mädchen mit „sehr gut“, 58% mit „gut“ und 12% mit „mittelmäßig“ antworteten, bewerteten 11% der Jungen die verfügbaren Verkehrsmittel als „sehr gut“, 78% als „gut“ und 11% als „mittelmäßig“.

C - COVID-19-AUSWIRKUNGEN

Wie fast alle täglichen Aktivitäten werden auch die Gewohnheiten und Einstellungen der Schüler bezüglich der Verkehrsmittelwahl durch die COVID-19 Pandemie beeinflusst. Aus diesem Grund widmete sich ein Teil der Onlinebefragung der COVID-19 Pandemie, den daraus resultierenden Verhaltensänderungen und den eventuellen zukünftigen Auswirkungen auf dem Schulweg zur Hans-Ehrenberg-Schule.

Die Befragung zeigte, dass sich unter den Schülern die generelle Fortbewegung mithilfe von Fahrrädern, Autos oder zu Fuß seit Einführung der Corona-Sicherheitsmaßnahmen und -beschränkungen nicht verändert hat. Allerdings wurden aufgrund des Lockdowns und der damit einhergehenden Sicherheitsmaßnahmen (Abstandsregeln, etc.) die öffentlichen Verkehrsmittel weitaus seltener genutzt. Der Bus - als beliebtestes Verkehrsmittel zur Schule – war davon natürlich auch betroffen.

Zur Nutzung des Fahrrads gab es überraschende Ergebnisse. Bereits bei der Wahl des beliebtesten Verkehrsmittels kam das Fahrrad mit 16% nur auf Platz drei. Immerhin zogen 29% der Befragten in Betracht, die Nutzung des Fahrrads nach Beendigung der Corona-Beschränkungen zu erhöhen.

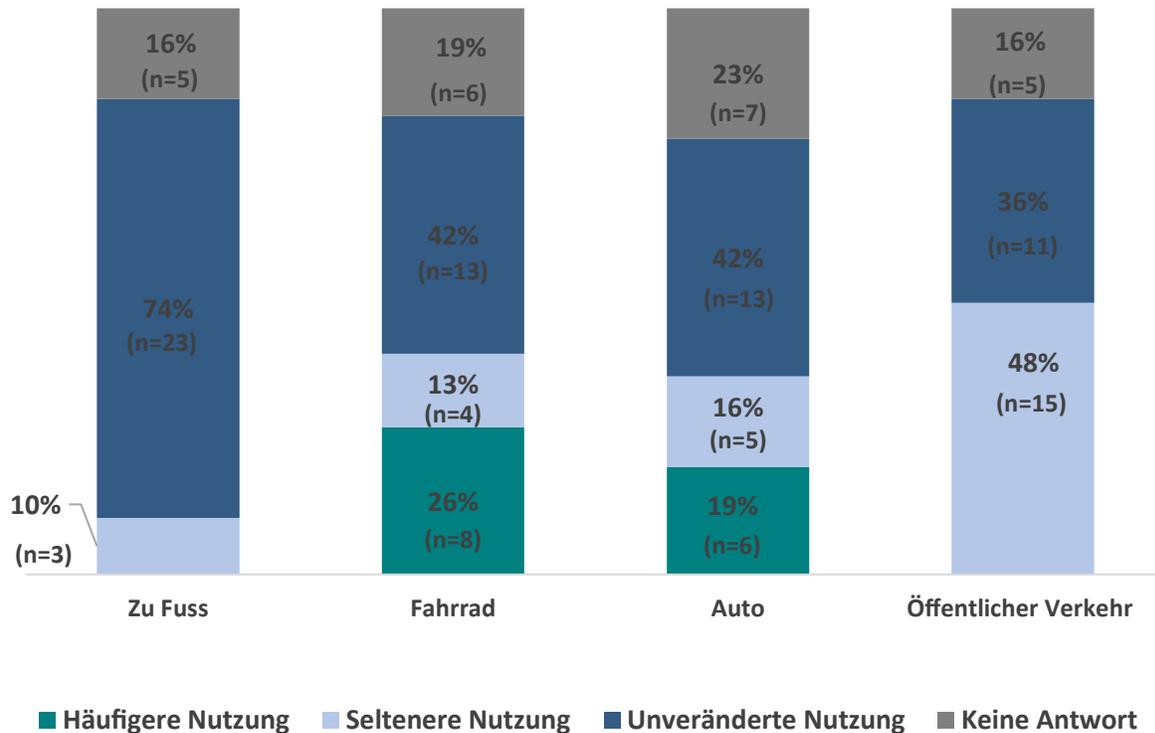
26% der Schüler geben an, dass sie auch nach Aufhebung der Corona-Beschränkungen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel vermeiden werden. Diese Änderung in den Gewohnheiten kann also auch langfristig nachwirken und zeigt wiederum deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern auf, da 44% der Jungen und 23% der Mädchen diese Absicht äußern.

Änderung der Transportmittel

Auf die erste Frage, inwieweit sich die von den Schülern genutzten Verkehrsmittel seit dem Ausbruch der COVID-19 Pandemie geändert haben, gab es vier Antwortmöglichkeiten: zu Fuß, Fahrrad, Auto und öffentlicher Verkehr (Bus, Zug und Straßenbahn) .

Bei der Analyse der geschlechterspezifischen Unterschiede trat der größte Unterschied bezüglich der Nutzung des Fahrrads auf. 60% der befragten Mädchen gaben an, dass sich ihre Fahrradnutzung nicht änderte, während 27% das Rad häufiger und 13% das Rad weniger nutzten. Dagegen änderte sich bei 44% der Jungen Die Radnutzung nicht. Derselbe Prozentsatz gab an, das Fahrrad häufiger genutzt zu haben, 11% verringerten die Nutzung des Fahrrads. 50% der Mädchen sowie 67% der Jungen gaben eine gleichbleibende Autonutzung an. In Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs war die prozentuale Aufteilung der Geschlechter nahezu gleich.

Änderung der Verkehrsmittelnutzung seit dem COVID-19-Ausbruch



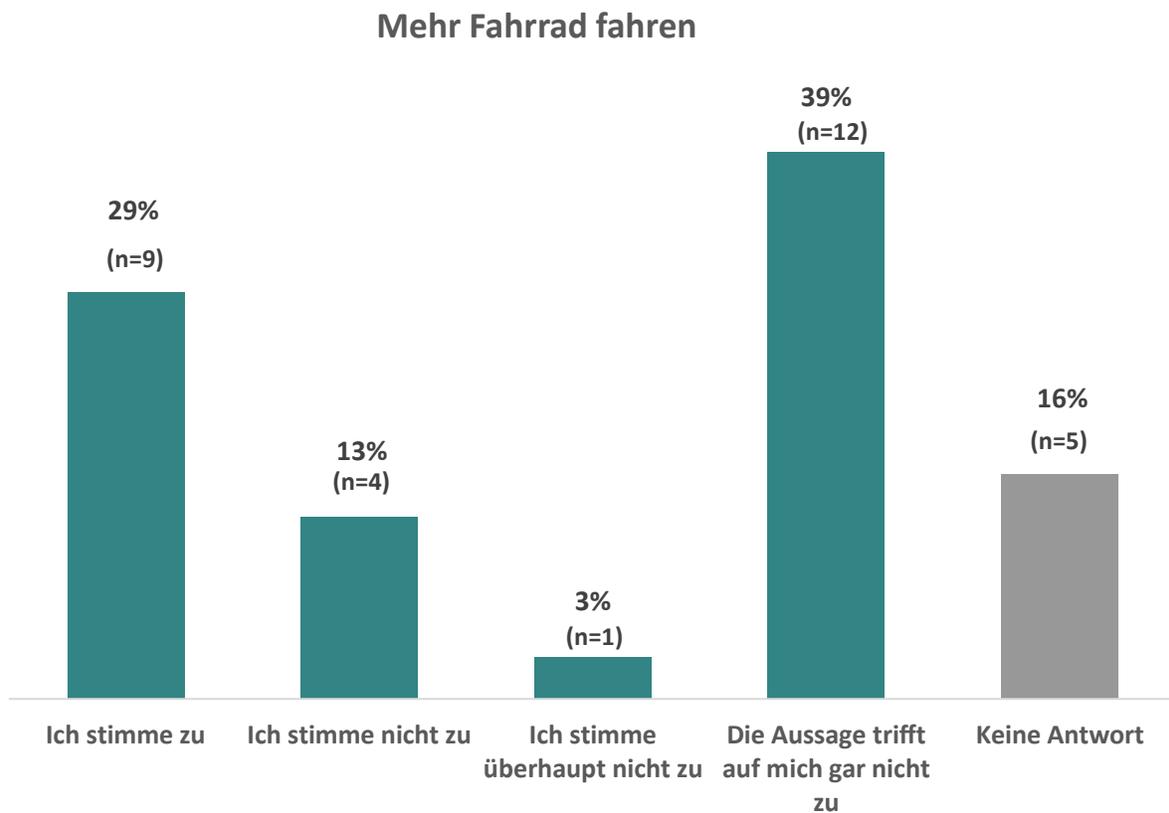
Grafik 6: Änderung der Verkehrsmittelnutzung seit dem COVID-19-Ausbruch
Quelle: MobiliSta, 2020

Erwartete Veränderungen nach Beendigung der Coronavirus-Beschränkungen

Um die zukünftige Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln prognostizieren zu können, sollten die Schüler folgende Aussagen bewerten:

1. Nachdem die Coronavirus-Beschränkungen beendet sind, werde ich mehr Fahrrad fahren als vor dem Ausbruch des Coronavirus.

Die Antwortoption „Ich stimme vollständig zu“ wurde von keinem Schüler gewählt. Die Ergebnisse der getroffenen Aussagen zeigen nochmals die unterschiedliche Bewertung von Mädchen und Jungen: 41% der Mädchen stimmten der Aussage zu und für 53% von ihnen trifft die Aussage gar nicht zu, wohingegen 22% der Jungen der Aussage zustimmten und 44% nicht zustimmten. Für 22% der männlichen Teilnehmer trifft die Aussage gar nicht zu.

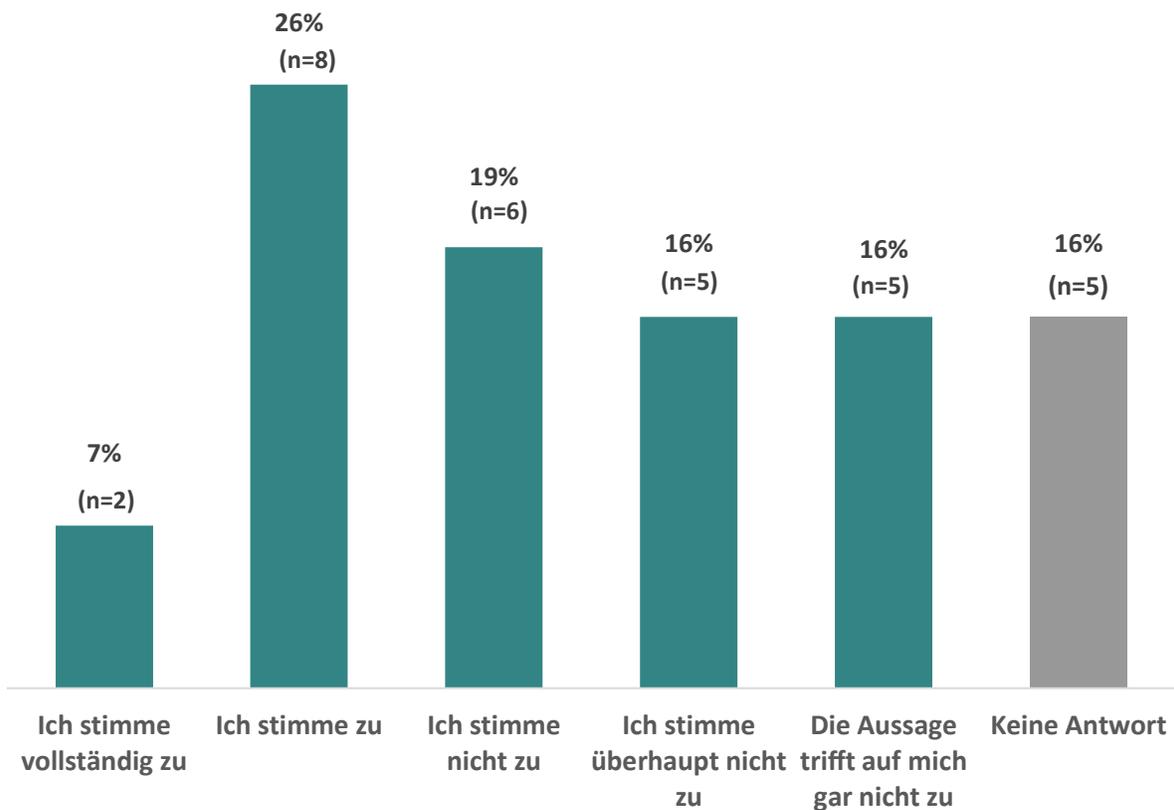


Graphik 7: Nachdem die Coronavirus-Beschränkungen beendet sind, werde ich mehr Fahrrad fahren
Quelle: MobiliSta, 2020

- Nachdem die Coronavirus-Beschränkungen beendet sind, werde ich für eine Weile die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus, Zug, Straßenbahn) meiden

Bei der zweiten Aussage wurden alle 5 Antwortoptionen gewählt. Bei der Auswahlmöglichkeit „Ich stimme zu“ gab es den größten geschlechterspezifischen Bewertungsunterschied (23% der Mädchen, 44% der Jungen).

Öffentliche Verkehrsmittel meiden



Grafik 8: Öffentliche Verkehrsmittel meiden
Quelle: Mobilista, 2020

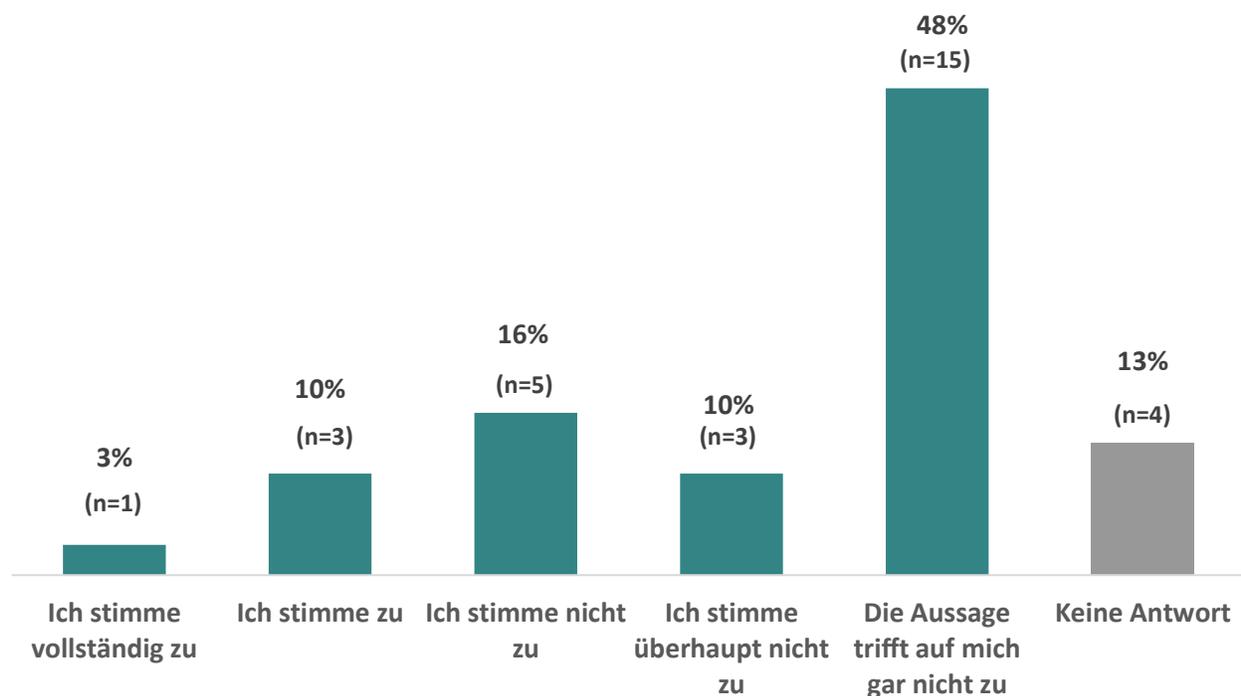
Die Coronavirus-Beschränkungen und Wohlbefinden

Der dritte Teil der COVID-19 Befragung umfasst drei Fragen, die auf die Auswirkungen der Beschränkungen auf das Wohlbefinden der Schüler abzielen.

1. Derzeit weniger Fahrrad fahren zu können, macht mich unglücklich.

Der hohe Anteil der Schüler (49%), die sich mit der Aussage nicht identifizierten, ist für beide Geschlechter ähnlich. Diese Option wurde von 53% der Mädchen und 55% der Jungen ausgewählt. Kein Junge wählte die Antwort „Ich stimme vollständig zu“ aus.

Weniger Fahrrad fahren zu können, macht unglücklich

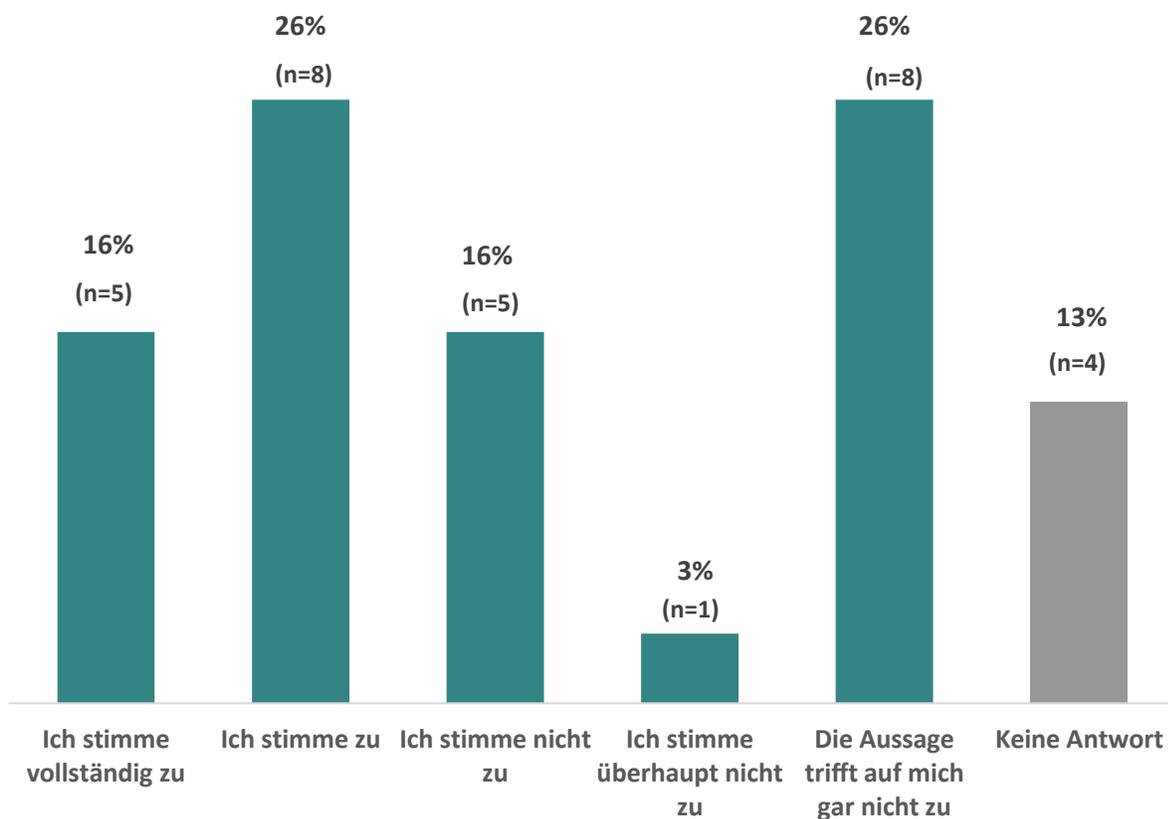


Grafik 9: Weniger Fahrrad fahren zu können, macht unglücklich
Quelle: MobiliSta, 2020

2. Derzeit weniger zu Fuß unterwegs sein zu können, macht mich unglücklich

Am häufigsten wurden Aussagen „Ich stimme zu“ und „Die Aussage trifft auf mich gar nicht zu“ gewählt (26%). Die Aussagen „Ich stimme vollständig zu“ und „Ich stimme nicht zu“ wurde von den Schülern jeweils zu 16% ausgewählt. Den größten geschlechterspezifischen Unterschied gab es bei der Antwort „Die Aussage trifft auf mich gar nicht zu“, den 22% der Mädchen und 55% der Jungen wählten. Niemand der Befragten wählte die Aussage „Ich stimme überhaupt nicht zu“.

Weniger zu Fuß unterwegs sein, macht unglücklich

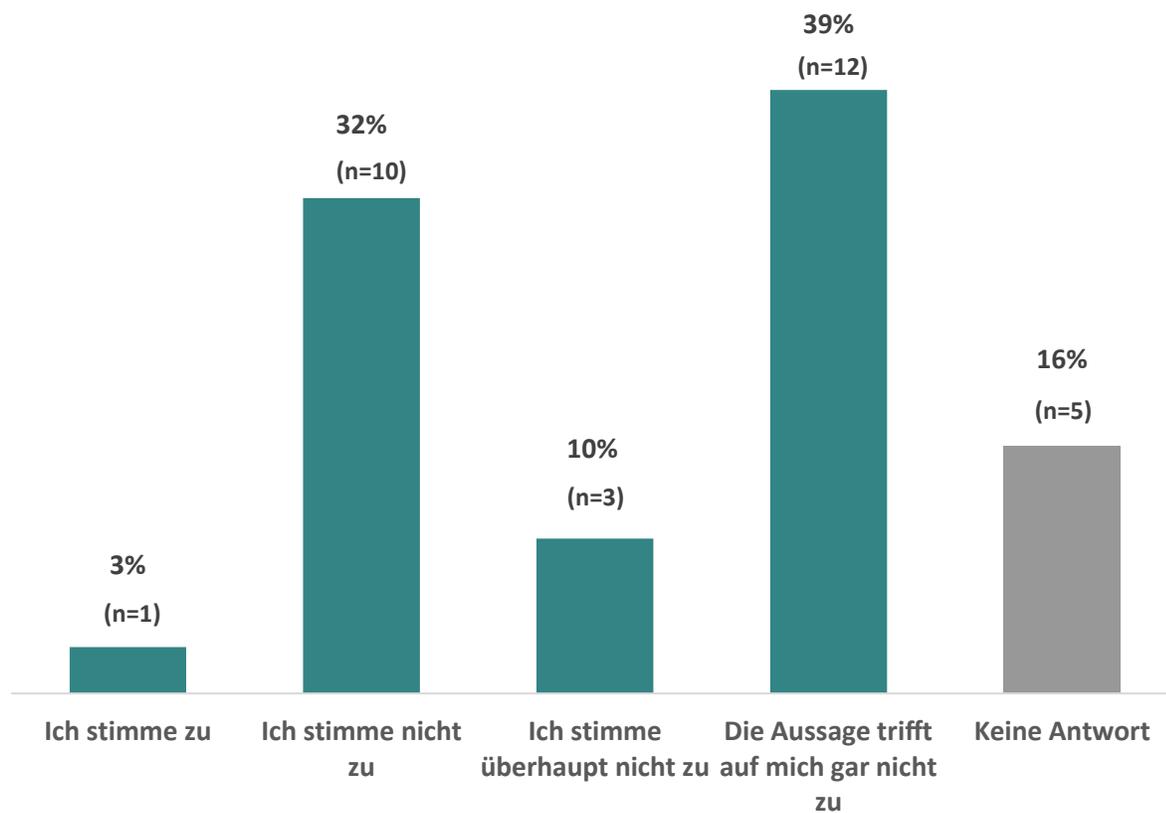


Grafik 10: Weniger zu Fuß unterwegs sein, macht unglücklich
Quelle: Mobilista, 2020

3. Derzeit weniger oft mit dem Auto befördert zu werden, macht mich unglücklich

Im Gegensatz zu den vorherigen Fragen des Abschnitts wurde die Aussage „Ich stimme vollständig zu“ nicht ausgewählt. Die Aussage „Ich stimme zu“ wurde nur von der befragten Mädchen getroffen. Die Antwort „Die Aussage trifft auf mich gar nicht zu“ hatte den größten Prozentsatz in beiden Gruppen (47% bei den Mädchen, 44% bei den Jungen).

Weniger oft mit dem Auto befördert zu werden, macht unglücklich



Grafik 11: Weniger oft mit dem Auto befördert zu werden, macht unglücklich
Quelle: Mobilista, 2020

ABSCHLUSS - ÜBERLEGUNGEN

Da die geschlechterspezifischen Unterschiede bei der Beantwortung der Fragen in den vorherigen Kapiteln ausführlich betrachtet wurden, widmet sich dieser Abschnitt den organisatorischen und operativen Aspekten. Nach Auswertung der Schülerbefragung sollen folgende Aspekte hervorgehoben werden:

- Der erwartete Rücklauf der Befragung lag bei 40-150 ausgefüllten Fragebögen. Allerdings nahmen nur 31 Schüler an der Befragung teil. Aufgrund dieser geringen Stichprobe sinkt die Aussagekraft der erhobenen Ergebnisse. Es ist fraglich, ob die von den Befragten wiedergegebenen Antworten und Meinungen repräsentativ für die gesamte Schülerschaft stehen können.
- Manche Schüler durchliefen zudem die gesamte Befragung, ohne dabei eine Frage zu beantworten. Warum taten sie das? Gründe hierfür können technische Probleme (Internetverbindung, etc.) oder reine Neugier gewesen sein.
- Möglicherweise waren viele Schüler nach drei Monaten Online-Unterricht auch schlichtweg zu ermüdet, um eine weitere Aufgabe online zu bearbeiten.
- Ein weiterer Grund, der zur geringen Beteiligung beigetragen haben könnte, ist der Umfang der Befragung. Wegen des Coronavirus wurde der Befragung ein weiterer Teil hinzugefügt, der sich mit den Auswirkungen der Pandemie beschäftigte. Die ausgedehnte Befragung, für die man mehr Zeit in Anspruch nehmen musste, kann entmutigend auf die Schüler gewirkt haben. Unter normalen Umständen wäre die Befragung persönlich und vor Ort durchgeführt worden. Aufgrund der Pandemie wurde die Befragung jedoch online durchgeführt.
- Obwohl die Befragung für circa 5 Wochen online abrufbar war, partizipierten die Befragten nur während der ersten 2 Wochen. Der Zeitrahmen stellte also keine Teilnahme-Einschränkung dar.
- Eine Kernaufgabe war die Kartierung des Schulwegs. Das dafür benutzte Online-Tool (KOBO Toolbox) wurde aufgrund seiner Benutzerfreundlichkeit ausgewählt. Zusätzlich wurde den Schülern eine Anleitung zur Verfügung gestellt. Trotzdem bearbeiteten nur 26 Schüler die Aufgabe.
- Vielleicht war die Kartierungsaufgabe aufgrund der Länge des einzuzeichnenden Schulwegs zu kompliziert oder die Benutzeroberfläche zu anspruchsvoll. Eventuell hatten die Schüler auch Bedenken, persönliche Daten wie ihren Wohnort näherungsweise preiszugeben.
- Das Hinzufügen eines Feedback-Teils am Ende der Befragung wäre interessant gewesen. Dies hätte den Schülern die Möglichkeit gegeben, ihre Meinungen in Bezug auf die Schwierigkeit der Fragen, die Länge der Befragung und die Benutzerfreundlichkeit der Plattform auszudrücken sowie Gründe für unbeantwortete Fragen zu nennen.

- Keine Aufgabe oder Frage war verpflichtend. Daher variiert die Anzahl der teilnehmenden Schüler bei den Antworten. Deshalb wurde den Grafiken ein Balken hinzugefügt, der die Anzahl nicht gegebener Antworten („Keine Angabe“) aufzeigt.

Die obigen Hypothesen können zurate gezogen werden, um Mobilista-Partner bei der Umsetzung zukünftiger Online-Befragungen zu unterstützen. Obwohl die Online-Befragung verschiedenen Einschränkungen unterlag, konnten aussagekräftige Schlussfolgerungen gezogen werden. Diese umfassen:

- Die Diskrepanz in der Vorliebe zur Nutzung von Autos zwischen den Geschlechtern.
- Risiko der geringeren Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel nach Ende der Pandemie.
- Kreuzungen und Verkehrschaos als Hauptkritikpunkte der aktuellen Situation bei generell hoher Zufriedenheit.
- Geringe Fahrradnutzung.
- Vorzug von Fußgängerstraßen.
- Der Bus ist sowohl das am häufigsten genutzte, als auch das beliebteste Hauptverkehrsmittel.
- Die Wichtigkeit, der Befragung einen Abschnitt bezüglich der COVID-19 Pandemie und deren Konsequenzen hinzugefügt zu haben.

„Mobilista“ ist ein Verbundprojekt folgender wissenschaftlicher und kommunaler Partner:



ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH



Fachhochschule Bielefeld - Fachbereich Sozialwesen



Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change



Sennestadt GmbH

mobilista.sennestadt.de