

"derstandard.at" gefunden am 08.09.2021 09:21 Uhr

## Mit dem Rad zur Schule – ist das für Kinder eine gute Idee?

**In Wien sollen heuer 10.000 Volksschulkinder radfit gemacht werden. Der Frage, auf welchen Wegen die Kinder denn zur Schule fahren sollen, weicht die Stadt aber lieber aus.**

Natürlich kann man das so auch sagen. Das empfiehlt jeder Kommunikationstrainer: Wo es nichts zu gewinnen gibt, tut man gut daran, Zuständigkeiten zu delegieren. Je weiter weg, desto besser. Erst recht, wenn wirklich andere zuständig sind: Ob man ein Kind mit dem Fahrrad zur Schule fahren lässt, fällt eindeutig in den Verantwortungsbereich der Eltern.

Also gibt es am Satz "Die Entscheidung, wie die Kinder in der Stadt unterwegs sind, liegt natürlich bei den Eltern", der unisono aus dem Büro von Wiens Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SP) und der ihr unterstellten Wiener Mobilitätsagentur kommt, weder inhaltlich noch formal etwas auszusetzen.

Klimaverträglich – sicher?

Auch dann nicht, wenn der Satz die Botschaft des ihm vorausgegangenen Dialoges konterkariert. Da referierte die Mobilitätsagentur – in Absprache mit Sima – nämlich ein Projekt, auf das Wien gerade sehr stolz ist. Zu Recht. Schließlich sollen heuer 10.000 Wiener Volksschulkinder in speziellen Radfahrkursen lernen, sich "gesund, sicher und klimaverträglich in der Stadt zu bewegen". So hatte Ulli Sima es schon im Mai formuliert. Damals präsentierte sie mit Klimaschutzministerin Leonore Gewessler (Grüne) ein großes Radfahrkursprojekt: Österreichweit würden 2021 in rund 7000 Kursen insgesamt fast 126.000 Kinder der dritten und vierten Schulstufe (also Acht- bis Zehnjährige) die "Vorzüge des Radfahrens" (Gewessler) kennenlernen: "Geschulte Radfahrlehrerinnen und -lehrer vermitteln Spaß und Sicherheit beim Radfahren im Alltag", verkündete die Ministerin. Die Kurse sind eine Vorbereitung auf die "Radfahrprüfung". Wer die besteht, darf im Verkehr mitfahren – auch wenn er oder sie noch keine zwölf ist.

Wien war da bereits in "Vorleistung" gegangen: Bis zum Sommer fanden in der Bundeshauptstadt für 125 Volksschulklassen Kurse statt. Ab 6. September gehen die nun wieder los. Zu den 3000 Wiener Kindern, die schon vor den Sommerferien die Kurse absolvierten, sollen nun weitere 7000 kommen. "Insgesamt können am Radfahrkursangebot 2021 etwa 10.000 Kinder der dritten und vierten Volksschulklassen Wiens teilhaben", richtet die Mobilitätsagentur aus. "Das entspricht 25 Prozent der Kinder in diesem Alter in der Bundeshauptstadt."

Alle wollen, keiner fährt

Simas Radbeauftragte treffen damit einen zentralen Punkt urbaner Mobilitätsträume. Das attestiert der Wiener Verkehrsstadträtin sogar einer ihrer schärfsten Kritiker: Ulrich Leth. Der Verkehrsplaner an der TU Wien und Sprecher der Initiative "Platz für Wien" weiß "aus allen Mobilitätsumfragen: Mit dem Rad zur Schule fahren wollen sehr, sehr viele." Aber tun? "Total wenige." Lediglich vier Prozent, sagt Leth. Seine Zahlen sind "unverdächtig". Sie stammen aus der "Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung", die die Stadt selbst (genauer: die MA 18 Stadtplanung und Stadtentwicklung) diesen Jänner veröffentlichte.

Kopenhagen

Leth hat auch Vergleichswerte. In Kopenhagen, Europas unangefochtener Radhauptstadt, führt der Modal Split (die Aufteilung der Wege auf Verkehrsträger) auf dem Schulweg 38 Prozent als Radfahrende an. Weitere sieben Prozent sitzen im Lastenrad der Eltern. Neun weitere Prozent nehmen Scooter oder Skateboard. Mit den Öffis fahren bloß vier von hundert – und jeder Dritte geht. Per Auto, dem "Elterntaxi", werden sieben Prozent der Kopenhagener Schülerinnen und Schüler "angeliefert". Die Zahlen hat Leth vom in Amsterdam ansässigen Urban Cycling Institute,

das bezieht sich auf Zahlen der Kommune Kopenhagen. Und Wien? Laut MA 18 kommen 49 Prozent per Öffi, 38 Prozent gehen, zehn bringt das "Elterntaxi".

Dass das Fahrrad auf Wiens Schulwegen nur eine theoretische Rolle spielt, überrascht Leth nicht. Der Verkehrsaktivist hätte "fast überall Bauchweh", Kinder mit dem Rad zur Schule fahren zu lassen. "Die Rahmenbedingungen passen nicht. Nicht einmal eine von zehn Wiener Schulen hat einen verkehrsfreien Vorplatz. Flächendeckend Tempo 30 ist kein Thema. Ampelschaltungen gefährden speziell Kinder durch Abbiegeverkehr. Und kaum ein Radweg ist baulich von Autospuren getrennt." Statt neuralgische Punkte auf Schul-Radrouten medienwirksam aufzuzeigen, ließen sich Bezirksvorsteher noch immer bei der "Eröffnung" neuer "Elterntaxi-Parkplätze" vor Schulen fotografieren: "Ich sehe seitens der Stadt weder Interesse noch Prioritäten, den Schulweg auf dem Rad zu ermöglichen."

### Der Rad-Schulbus

Dem Urteil schließt sich Roland Romano an. Der Sprecher der "Radlobby Wien" schaut neidvoll zu den von der Stadt Wien seit 2002 mit der AUVA jährlich neu adaptierten "sicheren Schulwegplänen" für Volksschulen. "Wir fordern seit Jahren, dass das auch für sichere Radwege zur Schule geschieht." Bisher ohne Reaktion. Dabei, so Romano, gebe es funktionierende Beispiele: In den Niederlanden fahren fast 50 Prozent der Volksschüler mit dem Rad zur Schule. "Auf wichtigen Achsen mit dem ‚Rad-Schulbus‘. Zu einer bestimmten Zeit fahren alle gemeinsam. Der ‚Schwarm‘ ist sichtbar – das gibt Sicherheit."

Außerdem verändert diese Sichtbarkeit das Autofahrerbewusstsein. Die rechnen nicht mit Kindern auf dem Rad, reagieren aber auf "seine" Kindergruppen "immer zuvorkommend und aufmerksam", betont Alec Hager. Hager ist Gründungsmitglied der Radfahrschule "Fahr Sicher Rad", einer der vom Klimaschutzministerium mit Volksschulkursen betrauten Radfahrschulen. Nach ersten Übungen im "Schonraum" (also den Rad-Mobilitätsparks) geht es da in Kleingruppen immer in den "echten" Verkehr. Aggressionen, über die erwachsene Radfahrerinnen und Radfahrer Bücher schreiben könnten, erlebe man da nie, bestätigt auch Robert Fuchs, der Kopf von "Schulterblick" einer weiteren Radfahrschule. Dennoch räumt er ein: "Die Ängste vieler Eltern, Kinder das Erlernte anwenden zu lassen, sind nicht unberechtigt."

### Kompetenz sucht Alltag

Kinder, wissen Fuchs und Hager, wollen Rad fahren. Viele vor, fast alle nach den Kursen. Die werden ja auch von der Politik vollmundig als "Ermächtigung" zur selbstständigen Mobilität propagiert. Schließlich soll ja jedes vierte Kind der dritten und vierten Schulstufe in Wien bis Ende des Jahres "radfit" sein. Die Frage, die da folgen muss, ist klar: Wie sieht es mit der Integration dieser Kompetenz in den Alltag aus? Empfiehlt Wien, Kinder per Rad zur Schule fahren zu lassen? So jubelnd-ausführlich die Beschreibung der Initiative zuvor war, so knapp ist die Antwort der städtischen Rad-Ermächtiger nun: "Die Entscheidung, wie die Kinder in der Stadt unterwegs sind, liegt natürlich bei den Eltern."

So kann man das natürlich auch sagen. Und nicht einmal Radlobbyist Romano möchte dem widersprechen. Aber eines hinzufügen: "Aufgabe der Politik wäre es, Eltern diese Entscheidung zu erleichtern – aber nur mit Lippenbekenntnissen wird das nicht gehen." (Thomas Rottenberg, 8.9.2021)

*"Mit dem Rad in die Schule fahren wollen sehr, sehr viele. Aber es dann auch wirklich tun? Nur total wenige", sagt Verkehrsplaner Ulrich Leth..*