

Freiwillige Radfahrprüfung für alle Kinder!?

Projekt: FreiRad

Handlungsempfehlungen



Dieses Projekt wird aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen des Programms «Nachhaltige Mobilität in der Praxis» durchgeführt.

Wien, Februar 2023

Zusammenfassung

Kinder sind die Erwachsenen von morgen: Was müssen wir jetzt tun, damit in Zukunft möglichst viele Menschen ab jungen Jahren befähigt sind mit dem Fahrrad im Alltag zu fahren?

46 Empfehlungen zu handeln.

Radfahrprüfung, Radfahr- und Rollerkurse, Tipps für das Laufrad – wie auch Informationen zum verpflichtenden Radfahrkurs für den Autoführerschein: Alles ist an einer Stelle zu finden mit Ansprechpersonen. Alle Verkehrsmittel für Alltagswege sind eingebettet in die Mobilitätsbildung, die bereits im Kindergarten beginnt – finanziert vom Gesundheits-, Bildungs- und Klimaschutzministerium gemeinsam.

Von Montag bis Freitag radeln in zahlreichen Städten Österreichs viele Kinder gemeinsam mit ihren Eltern in die Schule, im Radkonvoi, begleitet von der Polizei, ebenfalls am Rad: Das ist geschützter Raum zum Üben, der aufmerksam macht und Bewusstsein bildet – für nachhaltige Mobilität im Alltag.

So könnte die nahe Zukunft aussehen: Gestalten Sie mit und tragen Sie dazu bei, die Handlungsempfehlungen von »FreiRad« in Ihrem Einflussbereich für Österreich umzusetzen!

Das Projekt

FreiRad – Freiwillige Radfahrprüfung für alle Kinder, ist ein Projekt mit Fokus auf die Freiwillige Radfahrprüfung, im Auftrag des Klima- und Energiefonds. Das Projekt-Team stellte sich den Fragen: Nehmen wir einmal an die Radverkehrsinfrastruktur wäre optimal – würden dann alle Radfahren? Wo liegen die Hindernisse, abseits der oftmals mangelnden Radverkehrsinfrastruktur, ohne die mehr junge Menschen im Alltag Radfahren?

Der Beginn dieses Textes beschreibt umgesetzte Handlungsempfehlungen, die das Projekt-Team priorisiert und als sehr wirksam eingestuft hat, um viele junge Menschen zum Radfahren im Alltag zu begeistern und zu befähigen – denn diese unterstützen die **Vision einer flächendeckenden Radfahrprüfung für alle Kinder mit vielseitigem Übungsangebot**.

Projekt-Team & Arbeitsweise

Das FreiRad-Team: Elisabeth Kampel von »klarFakt«, Tadej Brezina und Lisa Gallian vom »Institut für Verkehrswissenschaften der Technischen Universität Wien« und Beatrice Stude von »stape e.U. URBAN CONSULTING« führten dazu Workshops mit Kindern an Volksschulen; Workshops mit verschiedenen Stakeholdern auf Landes- und Bundesebene; sowie Befragungen von Eltern, Lehrer:innen und Vertreter:innen von Statutarstädten und Bezirkshauptmannschaften durch: Um herauszufinden wie das aktuelle System wirksam weiterentwickelt werden kann.

Dazu haben wir als Projekt-Team recherchiert: Wie funktioniert die Freiwillige Radfahrprüfung in verschiedenen Bundesländern in Österreich? Welche Gesetze gelten für das Radfahren für Kinder? Welche Angebote gibt es zum Lernen, Üben, Prüfen, um Radfahrkompetenz und Regelwissen aufzubauen und anzuwenden? Beides haben wir für die DACH-Region, wie auch die Niederlande und Slowenien recherchiert.

Unsere Recherche und die ersten Workshops flossen in den Entwurf zu den Handlungsempfehlungen ein, diesen haben wir in einer zweiten Workshoprunde den Stakeholdern vorgestellt, gemeinsam diskutiert und priorisiert.

Zudem haben wir einen Auszug unserer Erkenntnisse im Projekt aufgearbeitet und als Stellungnahme in den parallel laufenden Prozess der Begutachtung des neuen Lehrplans eingebracht.

Ergebnisse

Das Ergebnis von FreiRad sind 46 Handlungsempfehlungen (HEs), geclustert in diese 6 **Themenfelder**:

- **Üben & Vorbereiten:** Welche Vorbereitungsangebote erhöhen die Radfahrkompetenz von Kindern?
- **Prüfen:** Wie können die Freiwillige Radfahrprüfung und ihre Rahmenbedingungen optimiert werden?
- **Organisieren:** Welche Strukturen schaffen transparentere Abläufe und fördern den Aufbau von Radfahrkompetenz bei Kindern?
- **Finanzieren:** Wie kann allen Kindern das Ablegen und Bestehen der Radfahrprüfung ermöglicht werden?
- **Bewusstsein bilden:** Wie können viele Menschen für das Radfahren im Alltag begeistert werden?
- **Infrastruktur schaffen:** Welche Begleitmaßnahmen unterstützen die erfolgreiche Teilnahme an der Radfahrprüfung und Radfahrkursen?

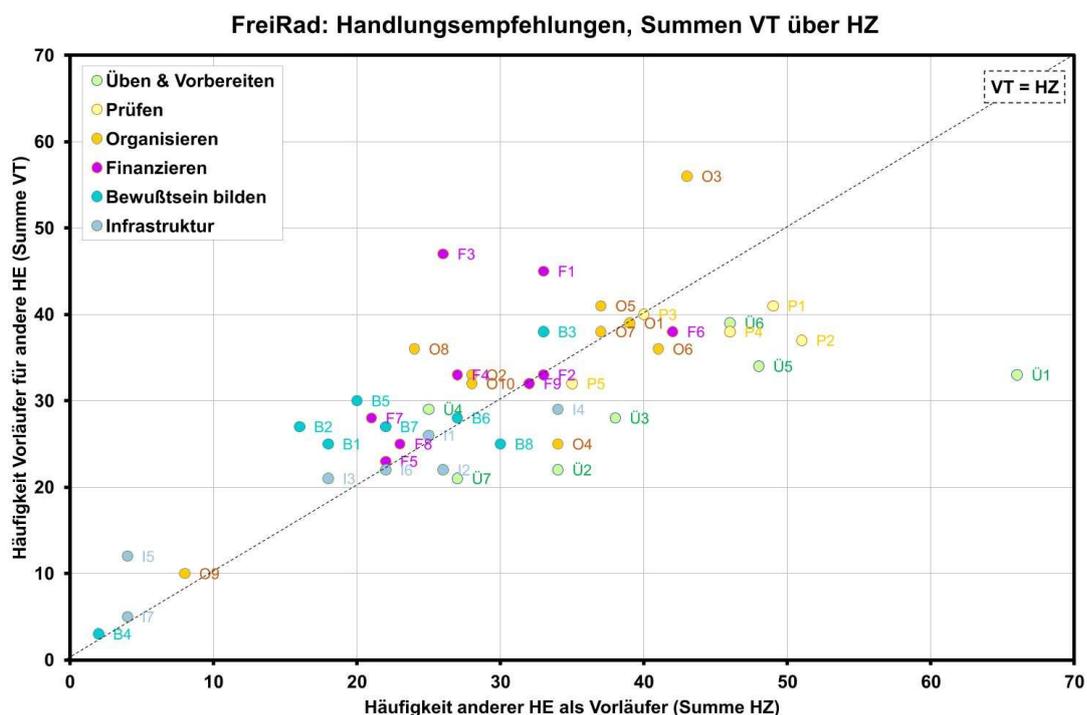


Abbildung Z1: Streudiagramm über alle 46 Handlungsempfehlungen der 6 Themen.

Dazu haben wir eine Prioritäten-Matrix erstellt: Die darstellt, welche Handlungsempfehlungen unabhängig von anderen umgesetzt werden und welche gemeinsam oder aufeinander aufbauend umgesetzt werden sollten. Dies stellen wir als Projekt-Team als Werkzeug bereit, um mögliche Abhängigkeiten schnell zu erfassen und beim Umsetzen ressortübergreifend Austausch oder Allianzen zu bilden sinnvoll sein kann.

Jetzt handeln!

Welche Handlungsempfehlungen fallen in Ihre Zuständigkeit und wo können Sie beitragen diese umzusetzen? Jetzt braucht es Akteur:innen die handeln! Wir freuen uns auch, wenn Sie diese Handlungsempfehlungen verbreiten helfen:

- [FreiRad – Handlungsempfehlungen, Bericht](#)
- [FreiRad – Stimmen aus der Zukunft](#)
- [FreiRad – Radfahren üben & prüfen](#): Angebote zum Lernen, Üben und Prüfen in der DACH-Region, den Niederlanden und Slowenien
- [FreiRad – Kinder dürfen Radfahren](#): Welche Gesetze gelten für das Radfahren für Kinder – in der DACH-Region, den Niederlanden und Slowenien?
- [FreiRad – Stellungnahme zum neuen Lehrplan](#)

Executive Summary

Children are the tomorrow's adults. What needs to be done now, so that in the future as many people as possible ride their bikes in everyday life from an early age on?

46 recommendations for action.

Cycling test, cycling and scooter courses, advices for balance bikes – as well as information on the compulsory cycling course as part of car driver's license. Everything can be found in one place with contact details of responsible persons. All means of transport for everyday journeys are embedded in holistic mobility education, which already starts in kindergarten – jointly financed by the Ministry of Health, the Ministry of Education and the Ministry of Climate Protection.

From Monday to Friday, in numerous cities in Austria, many children cycle to school together with their parents, in a bicycle convoy, accompanied by the police, also on bicycles: This is protected space to practice, which draws attention and builds awareness – for sustainable mobility in everyday life.

This is what the near future could look like: Help shape it and contribute to implementing the recommendations for action of »FreiRad« in your sphere of influence for Austria!

The Project

FreiRad - Voluntary Cycling Test for All Children, is a project focusing on the voluntary cycling test, commissioned by the Climate and Energy Fund. The project team asked itself these questions: Assuming that the cycling infrastructure was optimal, would everyone cycle? What are the obstacles, apart from the often lacking cycling infrastructure, which prevent young people to cycle more in everyday life?

The beginning of this text describes implemented recommendations for action that the project team prioritised and found to be very effective in inspiring and empowering many young people to cycle in everyday life – because these support the **vision of a nationwide cycling test for all children with a versatile range of exercises and courses**.

Project-Team & Working Method

The FreiRad team: Elisabeth Kampel from »klarFakt«, Tadej Brezina and Lisa Gallian from the »Institute of Transport Sciences at the Vienna University of Technology« and Beatrice Stude from »stape e.U. URBAN CONSULTING« conducted workshops with children at primary schools and workshops with various stakeholders at provincial and federal level, and carried out online questionnaires for parents, teachers and representatives of statutory cities and district authorities: To find out how the current system can be effectively developed further.

For this purpose, we researched the following: How does the Voluntary Cycling Test work in different federal states in Austria? Which laws are applicable for cycling children? What are the offers for learning, practising, testing to build up and apply cycling competence and knowledge of rules? We have looked for answers in Austria, Germany, Switzerland, Netherlands and Slovenia.

The results of our research and the outcome of the first workshops were the basis for drafting recommendations for action, which we presented to the stakeholders in a second round of workshops, with the objective to discuss and prioritise them together.

In addition, we provided a written statement based on our preliminary findings in the project to the new school curriculum, which was open for appraisal.

Results

The result of FreiRad is 46 recommendations for action (RAs), clustered into these 6 topics:

- **Practice & Prepare:** Which training offers will increase children's cycling competence?
- **Testing:** How can the Voluntary Cycling Test and its framework be optimised?
- **Organise:** Which organisational structures can create more transparency in procedures and support the development of cycling competence for children?
- **Finance:** What is needed that all children are able to take part and pass the cycling test?
- **Raise awareness:** How can many people be inspired to cycle in everyday life?
- **Create infrastructure:** What accompanying measures support successful participation in the cycling test and cycling courses?

To that, we have created a priority matrix: This matrix shows which recommendations for action can be implemented independently of others and which ones should be implemented together or which ones build on each other. As a project team, we provide this matrix as a tool to quickly identify possible dependencies and to support interdepartmental exchanges or alliances during implementation.

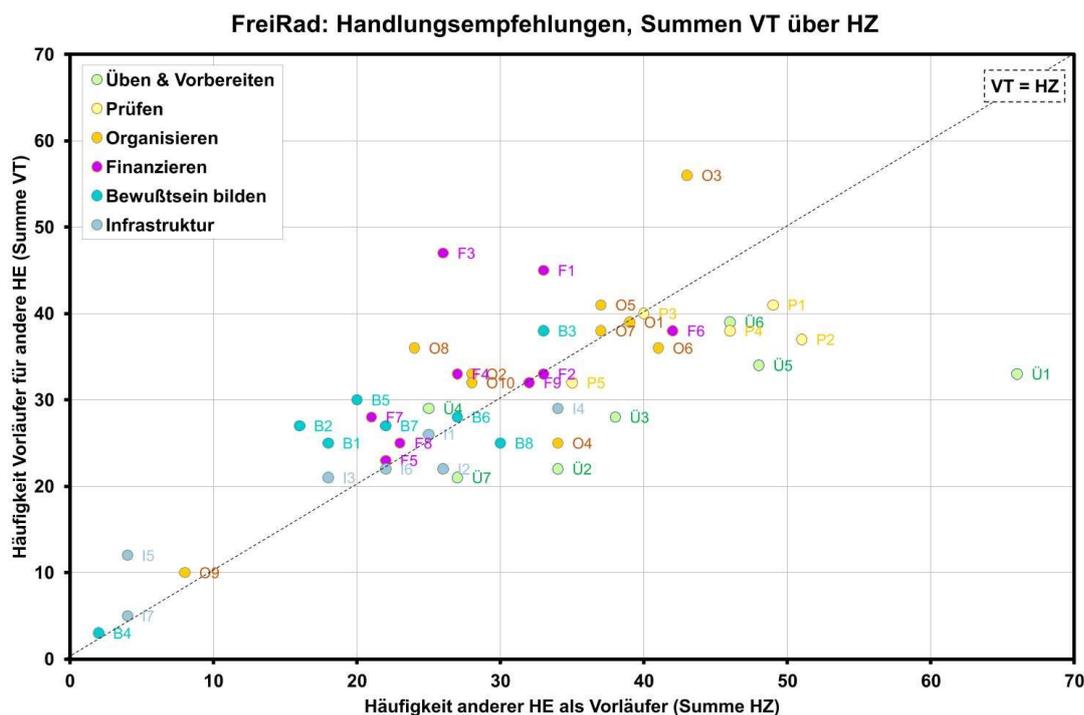


Abbildung Z1: Scatter plot with all 46 recommended actions from six topics

Act now!

Which recommendations for action are within your responsibility and where can you contribute to their implementation? Now we need people to act! We would be pleased if you could help to disseminate these recommendations for actions (only available in German):

- FreiRad – Handlungsempfehlungen, Bericht
- FreiRad – Stimmen aus der Zukunft
- [FreiRad – Radfahren üben & prüfen](#): Angebote zum Lernen, Üben und Prüfen in der DACH-Region, den Niederlanden und Slowenien
- [FreiRad – Kinder dürfen Radfahren](#): Welche Gesetze gelten für das Radfahren für Kinder – in der DACH-Region, den Niederlanden und Slowenien?
- [FreiRad – Stellungnahme zum neuen Lehrplan](#)

Danksagung

An dieser Stelle möchten wir uns bei all jenen bedanken, die unser Projekt mit ihrem Wissen, ihrer Erfahrung und ihren Einschätzungen unterstützt haben. Nur so war es uns möglich, die derzeitige Situation zu erfassen, mögliche Hürden in diversen Bereichen zu identifizieren und gemeinsam mit Stakeholdern Handlungsempfehlungen zu entwickeln.

Unser Dank gilt den Kindern aus den sieben Volksschulklassen aus Sierning, Eisenstadt, Wien und Kleinhöflein und ihren Lehrerinnen, die wir besuchen durften, allen 1.100 Eltern und 211 Volksschullehrer:innen, sowie den 42 Vertreter:innen der Bezirksverwaltungen für das Ausfüllen der Fragebögen.

Für die aktive Teilnahme an unseren Workshops im Juni und November 2022, sowohl online als auch in Präsenz, möchten wir uns bei den Vertreter:innen der folgenden Institutionen sehr herzlich bedanken. Der Austausch mit ihnen bereicherte das Projekt maßgeblich.

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA), Bildungsdirektion Steiermark, Bildungsdirektion Tirol, Bildungsdirektion Wien, BMBWF - Abteilung I/1 – Grundsatzabteilung u. überfachliche Kompetenzen, Schulpartnerschaft, ganztägige Schulformen, BMK - Sektion II/6 – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement, Dachverband der Elternverbände der Pflichtschulen Österreichs, Energieagentur 'klimaaktiv', Kommunal Kredit Public Consulting (KPC), Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Landesverband der Elternvereine öffentlicher Pflichtschulen Oberösterreichs, Landesverband Wien der Elternvereine an verpflichtenden öffentlichen Bildungseinrichtungen, Magistrat St. Pölten – Verkehrsplanung, Mobilitätsagentur Wien GmbH, ÖAMTC, Österreichisches Jugendrotkreuz (ÖJRK), Radfahrschule 'Easy Drivers', Radfahrschule 'Radfahrtraining', Radfahrschule 'Schulterblick', Radland NÖ, Radlobby ARGUS Steiermark, Radlobby Klosterneuburg, Radlobby Österreich/Wien, Regionalmanagement Burgenland, sicher unterwegs' – Verkehrspsychologie, Stadt Graz - Abteilung für Verkehrsplanung, Steirischer Landesverband der Elternvereine an Schulen für Schulpflichtige, Verkehrserziehungskordinatoren des BMI, Verkehrspsychologisches Institut 'sicher unterwegs' und Volksschule Kleinhöflein.

Darüber hinaus möchten wir uns auch für die Finanzierung durch den Klima- und Energiefonds bedanken. Ohne diesen wären viele kleine Projekte, wie dieses, nicht möglich.

Wir hoffen mit diesem Projekt und den entworfenen Handlungsempfehlungen einen Beitrag leisten zu können, damit für die Erwachsenen von morgen das Radfahren im Alltag selbstverständlich ist und damit ein Beitrag zur notwendigen Transformation der Mobilität geleistet werden kann.

Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Elisabeth Kampel
e.kampel@klarfakt.com
klarFakt e.U.

Beatrice Stude
beatrice.stude@stape.eu
stape e.U. – Urban consulting

Tadej Brezina & Lisa Gallian
tadej.brezina@tuwien.ac.at
lisa.gallian@tuwien.ac.at
TU Wien, Forschungsbereich für
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	2
Executive Summary	5
Danksagung	8
1 Einleitung.....	11
2 Projektbeschreibung	12
3 Bestandsaufnahme.....	14
3.1 Workshops in den Volksschulen	14
3.2 Online-Befragungen.....	17
3.2.1 Ergebnisse aus der Befragung der Eltern.....	17
3.2.2 Ergebnisse aus der Befragung der Lehrer:innen.....	26
3.2.3 Ergebnisse aus der Befragung der Verwaltung.....	27
3.3 Regionale Unterschiede in Österreich	28
4 Internationaler Vergleich	31
4.1 Radfahr-Kompetenznachweis.....	31
4.1.1 Österreich: Die Freiwillige Radfahrprüfung	31
4.1.2 Schweiz: Radfahrertest	32
4.1.3 Deutschland: Radfahrausbildung mit Prüfung im Lehrplan.....	32
4.1.4 Niederlande: Mobilitätsbildung beginnt im Kindergarten.....	33
4.1.5 Slowenien: Alle lernen Radfahren	33
4.2 Gesetzlichen Grundlagen.....	34
4.2.1 Österreich: ab 12 Jahren mit Prüfung ab 9 oder 10	34
4.2.2 Schweiz: ab 6 Jahren mit dem Velo auf der Hauptstraße.....	34
4.2.3 Niederlande: Kinder jünger als 12 dürfen überall fahren.....	35
4.2.4 Slowenien: Ab 8 Jahren mit Radfahrausweis eigenständig radeln.....	35
5 Stakeholder-Workshops.....	36
5.1 1. Stakeholder-Workshop	36
5.2 2. Stakeholder-Workshop	39
6 Stellungnahme zu Lehrplanentwurf	41
7 Handlungsempfehlungen	43
7.1 „Kapitel ÜBEN & VORBEREITEN“	43
7.1.1 Überblick.....	43
7.1.2 Handlungsempfehlungen.....	47
7.1.3 Verworfenene Handlungsempfehlungen	50
7.2 „Kapitel PRÜFEN“	50
7.2.1 Überblick.....	50
7.2.2 Handlungsempfehlungen.....	53

7.2.3	Verworfenene Handlungsempfehlungen	58
7.3	„Kapitel ORGANISIEREN“	61
7.3.1	Überblick.....	61
7.3.2	Handlungsempfehlungen.....	64
7.3.3	Verworfenene Handlungsempfehlungen	68
7.4	„Kapitel FINANZIEREN“	70
7.4.1	Überblick.....	70
7.4.2	Handlungsempfehlungen.....	72
7.4.3	Verworfenene Handlungsempfehlungen	77
7.5	„Kapitel BEWUSSTSEIN BILDEN“	77
7.5.1	Überblick.....	77
7.5.2	Handlungsempfehlungen.....	79
7.5.3	Verworfenene Handlungsempfehlungen	83
7.6	„Kapitel INFRASTRUKTUR SCHAFFEN“	84
7.6.1	Überblick.....	84
7.6.2	Handlungsempfehlungen.....	87
7.6.3	Verworfenene Handlungsempfehlungen	93
8	Priorisierung der Handlungsempfehlungen	94
8.1	Prioritätsmatrix	94
8.2	Top 5 des Projekt-Teams.....	98
Annex 1:	Prioritätsmatrix	99

Korrigendum, 27.03.2023: Ergänzung, dass die Radfahrbewilligung auch schon für 9-jährige Kinder ausgestellt werden kann, sofern das Kind die 4.Schulstufe besucht.

1 Einleitung

Das Projekt „*Freiwillige Radfahrprüfung für alle Kinder!?*“ mit dem Akronym *FreiRad* wurde 2021 zur Förderung beim österreichischen Klima- und Energiefonds im Rahmen der Ausschreibung „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ eingereicht und bewilligt. Das Projekt wird von Elisabeth Kampel (klarFakt e.U. – Unternehmensberatung Umweltmanagement) als Projektleiterin, Beatrice Stude (stape e.U. – urban consulting), Tadej Brezina und Lisa Gallian (beide TU Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik) umgesetzt. Damit vereint das Konsortium Kompetenzen und Interessen hinsichtlich Klimaschutz, nachhaltiger Mobilität, partizipativen Prozessen, wissenschaftsbasierter Datenerhebung und Auswertung, sowie Maßnahmenplanung.

Die übergeordnete Vision dieses Projekts ist, dass alle Kinder österreichweit ab dem Alter von 9 bzw. 10 Jahren sich sicher im Straßenverkehr bewegen können, Freude am Bewegen haben und das Fahrrad als Alltags-Fortbewegungsmittel der ersten Wahl begreifen und nutzen. Je besser dies im Kindesalter vermittelt und erfahrbar gemacht wird, umso eher werden sie auch als Jugendliche und Erwachsene, das Fahrrad nutzen und einen kritischeren Umgang zum Autogebrauch entwickeln. Da nachhaltige Transformation Zeit braucht, gilt es schon jetzt die derzeitige junge Generation optimal darauf vorzubereiten. Eine Antwort, wie gut das derzeit gelingt, und wie es besser gelingen könnte, soll dieses Projekt liefern.

Da derzeit die Freiwillige Radfahrprüfung (FRP) der erste Meilenstein in der Mobilitätsentwicklung von Kindern ist, setzt das Projekt hier an. Ziel ist es, die Hürden aufzuzeigen, welche verhindern, dass 9 oder 10-jährige Kinder die FRP ablegen und dafür Lösungsansätze zu identifizieren. Um die Problemlage und Bedürfnisse der Akteur:innen zu verstehen, wurden Workshops mit Kindern, sowie Online-Befragungen von Eltern, Lehrer:innen und Bezirksverwaltungsbehörden, wie auch Statutarstädten durchgeführt. Die Ergebnisse wurden daraufhin in zwei Stakeholder-Workshops diskutiert, Handlungsempfehlungen entwickelt und priorisiert. Und, die erarbeiteten Handlungsempfehlungen erneut in einer zweiten Runde Stakeholder-Workshops zur Diskussion und Priorisierung gestellt. Dieser Endbericht präsentiert die Ergebnisse und weist konkrete Handlungsempfehlungen aus.

Dieser Endbericht, sowie die Zusammenfassung, richtet sich an Entscheidungsträger:innen aus Politik, Behörden, Schulverwaltungen, Elternschaft und Organisationen, die auch derzeit mit der Abwicklung der FRP befasst sind.

Insgesamt trägt dieses Projekt dazu bei, dezentral über Jahrzehnte entstandene Abläufe zu hinterfragen und neue Wege zu entdecken. Denn abgesehen von der erforderlichen Verkehrssicherheit wird es noch mehr brauchen, um die Erwachsenen von morgen für diese nachhaltige Mobilitätsform zu begeistern: Die hier unterstützenden Maßnahmen wurden in diesem Projekt wissenschaftlich fundiert unter Beteiligung aller Akteur:innen als Handlungsempfehlungen herausgearbeitet.

2 Projektbeschreibung

Die FRP wird zumeist in der 4. Klasse Volksschule durchgeführt, wobei sich die Klassenlehrer:innen frei für eine Teilnahme, und damit für die selbständige Organisation der Durchführung entscheiden können. Dies führt zu regional sehr unterschiedlichen Teilnahmezahlen. Auch die Art der Vorbereitung auf die Prüfung, sowie die Prüfung selbst wird je nach Schulstandort sehr individuell gehandhabt. Die Durchfallquote schwankt sehr, und ist mitunter sehr hoch (bis zu 40 % in Wien¹). Es ist anzunehmen, dass Schulort, sozialer Hintergrund und/oder finanzielle Verhältnisse der Eltern hier eine bedeutende Rolle spielen. Dieser Chancenungleichheit sollen die in diesem Projekt entwickelten Handlungsempfehlungen entgegenwirken – bei erfolgreicher Umsetzung, was jedoch nicht mehr Teil dieses Projekts ist.

Das Projekt FreiRad gliederte sich in sechs Arbeitspakete (AP), wobei fünf projektspezifisch sind und eines sich dem Projektmanagement widmete (siehe Abbildung 1).

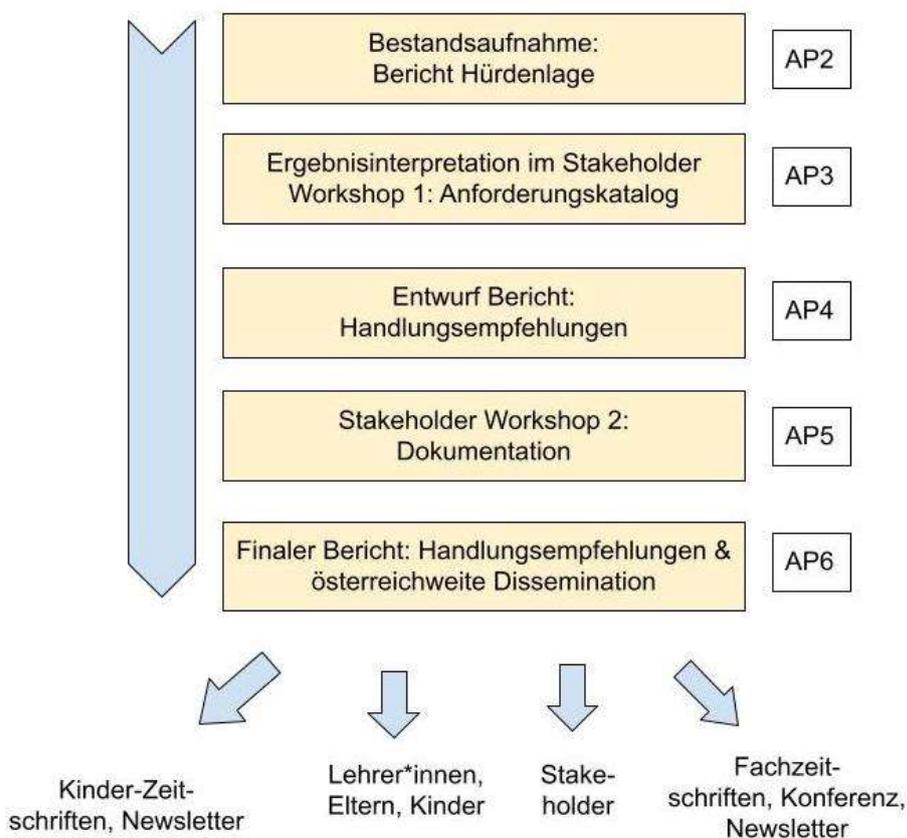


Abbildung 1: Projektstruktur von FreiRad

Die **Identifikation der Hürden erfolgte durch eine Bestandsaufnahme (AP2)**, welche einerseits durch eine Literatur- und Datenrecherche und andererseits durch Befragungen der Schulgemeinschaft erfolgte: Für Eltern und Lehrer:innen, sowie Bezirksverwaltungsbehörden wurden jeweils eigene Fragebögen entwickelt, die online auszufüllen waren. Die Ansichten und Einstellungen der Kinder wurden mithilfe von Workshops durch das Projektteam in den sieben Volksschulklassen auf spielerische Art und Weise erhoben.

¹ Persönliche Auskunft, Verkehrspolizist Wien

Die Ergebnisse der Befragungen wurden im ersten Stakeholder-Workshop (**AP3**) im Juni 2022 vorgestellt, zudem Vertreter:innen von Ministerien (BMK, BMBWF, BMI), LPDs, Verkehrsclubs (ARBÖ, ÖAMTC, VCÖ,...), Radlobby, Radfahrschulen, Verkehrsexpert:innen, etc. geladen waren. Der Workshop wurde einmal in Wien an der TU Wien und einmal als Webmeeting abgehalten, um auch all jenen eine Möglichkeit zur Teilnahme zu bieten, die nicht aus Wien und Umgebung sind. In interaktiven Sessions wurden festgehalten, was bereits gut funktioniert, wo Hürden sind, sowie Lösungsansätze aufgezeigt, und Ziele formuliert.

In der Folge wurden vom Projektteam in einer internen Klausur 54 Handlungsempfehlungen abgeleitet, und diese im ersten Entwurf des Berichts festgehalten, beschrieben und untermauert (**AP4**). Diese Handlungsempfehlungen wurden sechs Themen zugeordnet, und den Stakeholdern beim zweiten Stakeholder-Workshop (**AP5**) im November 2022 vorgestellt: Ziel war es, die Handlungsempfehlungen nach Wirkung und Abhängigkeiten zu priorisieren, und gegebenenfalls auch anzupassen oder zu verwerfen. Auch dieser Workshop wurde in Präsenz als auch online durchgeführt.

Eine umfassende Darstellung des Projekts und dessen Ergebnisse wurde in **AP6** realisiert. Es wurden hier die Zwischenergebnisse, sowie die ausgewählten Handlungsempfehlungen beschrieben und deren Umsetzungsprioritäten dargestellt. Eine Kurzzusammenfassung wurde ebenso erarbeitet, die es Entscheidungsträger:innen ermöglicht sich rasch über die Ergebnisse und daraus folgenden Empfehlungen zu informieren. Über Zwischenergebnisse wurde bereits auf den Webseiten der Projektpartnerin Beatrice Stude informiert, und ein Abstract bei der Velo-city in Leipzig eingereicht – die Entscheidung wird Anfang 2023 bekanntgegeben.

- [Radfahren – üben & prüfen](#): Radfahrkompetenz und Regelwissen: Angebote zum Lernen, Üben und Prüfen in der DACH-Region, Niederlande und Slowenien – eine Recherche.
- [Kinder dürfen Radfahren](#): Welche Gesetze gelten für das Radfahren für Kinder? DACH-Region, Niederlande und Slowenien – ein Vergleich. Letztendlich entscheiden jedoch immer die Eltern und die Kinder mit.
- [FreiRad im Lehrplan](#): Viele Eltern wollen es, viele Lehrer:innen ebenso: Die Freiwillige Radfahrprüfung als fixen Bestandteil im Lehrplan. Das ist ein Ergebnis unserer Befragungen, die wir im Juni 30 Stakeholdern vorgestellt und diskutiert haben – auch hier dazu grundsätzliche Zustimmung.
- [FreiRad: Freiwillige Radfahrprüfung für alle Kinder?](#) Kinder sind die Erwachsenen von morgen: Was müssen wir jetzt tun, damit in Zukunft möglichst viele Menschen ab jungen Jahren befähigt sind mit dem Fahrrad im Alltag zu fahren?

Die Verbreitung der Ergebnisse sind ebenfalls Teil von **AP6**, hier sind folgende Aktivitäten angedacht bzw. in Vorbereitung: Aussendung der Zusammenfassung an die Teilnehmer:innen der Workshops, Verbreitung auf Social Media (LinkedIn, Facebook, Twitter), Verbreitung auf den Webseiten der Projektpartner:innen, Anfrage bei diversen Printmedien, Präsentation bei Konferenzen (z.B. Velo-city), OTS-Meldung, Publikation in einem wissenschaftlichen Journal, Webseiten des Klima- und Energiefonds.

3 Bestandsaufnahme

Unser Projekt basiert auf der Annahme, dass die Möglichkeit die Freiwillige Radfahrprüfung (FRP) abzulegen, in Österreich regional sehr unterschiedlich genutzt und unterstützt wird: Sicheres eigenständiges Radfahren Lernen und Können ist somit nicht selbstverständlich für alle Kinder. Wie die Situation tatsächlich ist, mit welchen Hürden die unterschiedlichen Stakeholder konfrontiert sind, welchen Verbesserungsbedarf sie sehen, haben wir mit Befragungen und Workshops ermittelt.

- Workshops in Schulen: 142 Kinder aus 7 Volksschulklassen aus Oberösterreich, Wien und dem Burgenland
- Österreichweite Online-Befragung von Eltern: 1.100 Rückmeldungen
- Österreichweite Online-Befragung von Lehrer:innen: 211 Rückmeldungen
- Österreichweite Online-Befragung von Bezirksverwaltungsbehörden: 42 Rückmeldungen
- Recherche – International Vergleich: Österreich, Deutschland, Schweiz, Niederlande, Slowenien

In den folgenden Kapiteln werden die Ergebnisse zusammengefasst.

3.1 Workshops in den Volksschulen

Im Rahmen des Projekts hielten wir Workshops in sieben Klassen in vier Volksschulen (Oberösterreich, Wien, Burgenland) ab, mit dem Ziel die Wahrnehmungen, das Wissen und die Wünsche der Kinder zum Thema Radfahren allgemein und zur Radfahrprüfung zu erheben. Dazu besuchten wir sieben Klassen (drei im Burgenland, zwei in Wien und zwei in Oberösterreich) und erreichten damit insgesamt 142 Kinder im Alter von 9 bis 10 Jahren. Mit verschiedenen spielerischen Methoden regten wir die Kinder an sich mit ihrer Mobilität, Verkehrssicherheit, Klimaschutz und Gesundheit auseinanderzusetzen.

Im Folgenden sind die Ergebnisse je Thema zusammengefasst:

- **Eigene Mobilität:** Dazu stellten wir zwei Fragen, (1) wie seid ihr heute in die Schule gekommen, und (2) wie würdet ihr gerne in die Schule kommen?

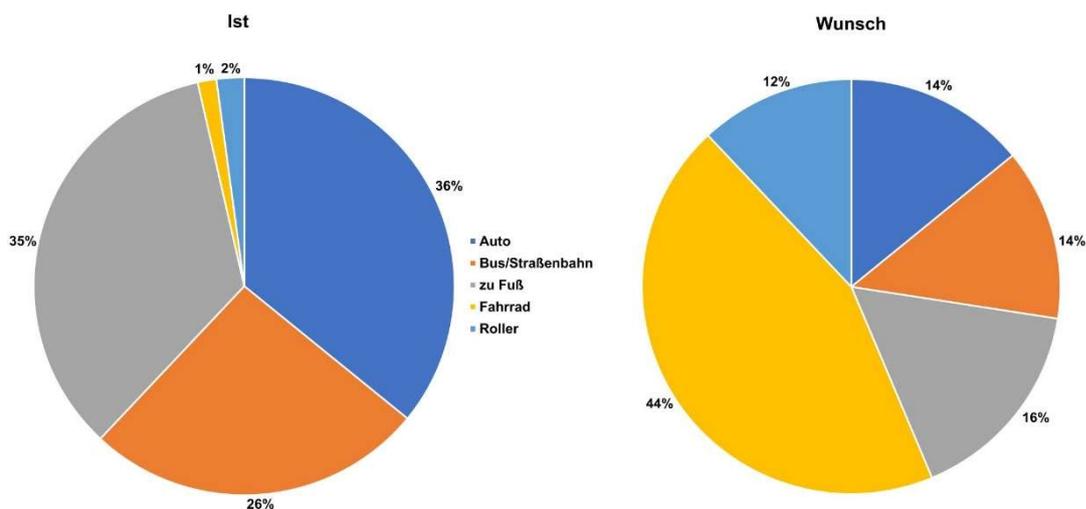


Abbildung 2: Tatsächliche und gewünschte Verkehrsmittelwahl der Kinder

Das Ergebnis zeigt, dass etwas mehr als ein Drittel der Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht wird, ein weiteres Drittel zu Fuß geht, und rund ein Viertel benutzt öffentliche Verkehrsmittel. Wenn die

Kinder die freie Wahl hätten, würden sich 44 % für das Fahrrad entscheiden, während die verbleibenden Möglichkeiten relativ gleich verteilt sind.

93% der Kinder besitzen ein eigenes Fahrrad, und 51 % geben an dieses häufig zu nutzen. Dabei fahren die Kinder zumeist nur in auto-verkehrsberuhigten Zonen in Wohnsiedlungen, Parks, zu Freunden, oder machen Ausflüge mit der Familie. Um ihren Aktionsradius zu erweitern, brauchen die Kinder die Freiwillige Radfahrprüfung, 87 % der Kinder wollen diese auch ablegen. Als Grund warum manche Kinder nicht wollen, gab es verschiedenen Antworten: z. B. „Ich mag keine Prüfungen“, „Es ist mir zu gefährlich.“, „Ich fahre nicht gern Rad“, „Ich kann nicht radfahren“.

- **Verkehrssicherheit**

Uns interessierte auch wie gut die Kinder mit den gesetzlichen Vorschriften und Verkehrsregeln vertraut sind. Daher wollten wir zuerst wissen, was denn ein verkehrstüchtiges Fahrrad alles braucht. Hier konnte in jeder Klasse alles genannt werden, wobei die seitlichen Reflektoren meist zuletzt genannt wurden.

In einem zweiten Schritt zeigten wir den Kindern die Verkehrsschilder „Stopp“ und „Vorrang geben“ von hinten, und ließen sie raten, welche es sind. In allen Klassen wurden die Schilder erkannt, etwas Unsicherheit herrschte nur, ob es noch andere Verkehrsschilder gibt, die von hinten gleich aussehen. Als es um die Erklärung der Bedeutung und den Unterschied ging, bedurfte es in vier Klassen eines längeren Gesprächs, bis wir das Gefühl hatten, das es verstanden wurde.

- **Radfahrkompetenz**

Auf die Frage, wer den Kindern das Radfahren beigebracht hat, waren dies in den meisten Fällen die Eltern und einige gaben an, es allein geschafft zu haben. Da Radfahren können und sich dabei sicher fühlen nicht dasselbe ist, fragten wir auch nach ihrem Sicherheitsgefühl, d. h. habe ich mein Fahrrad im Griff, kann ich auf unvorhergesehene Ereignisse schnell und richtig reagieren? Hier fühlten sich nur etwas mehr als die Hälfte sicher.

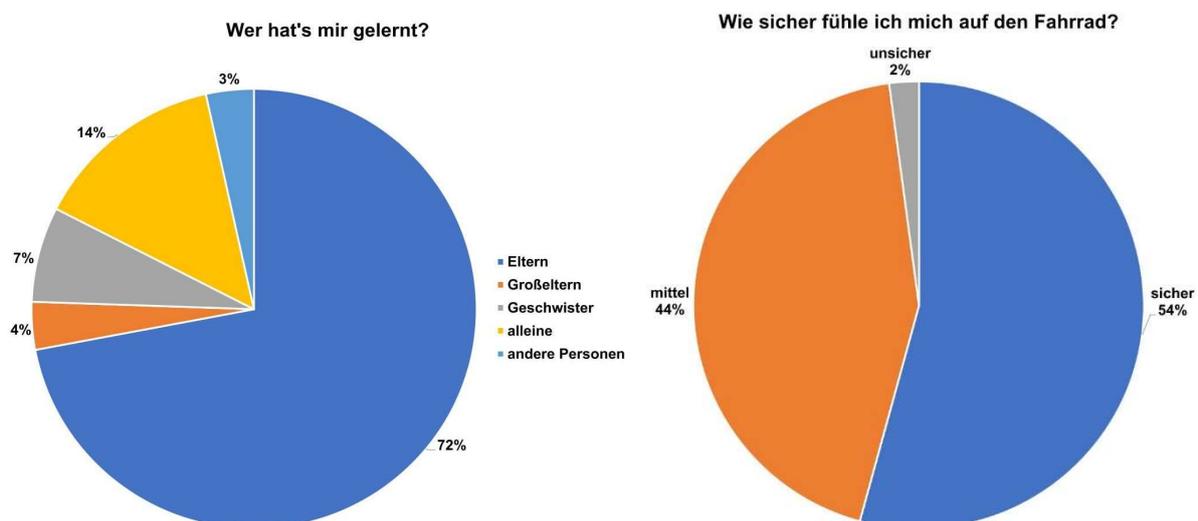


Abbildung 3: Von wem lernen die Kinder Radfahren und wie sicher fühlen sie sich dabei?

Dass in Österreich auch zahlreiche Radfahrerschulen gibt, war nur wenigen Kindern bekannt. Dies spiegelt sich auch in der relativ geringen Zahl (25 %) der Kinder, die schon einen Radfahrkurs besucht hatten. Sechs Kinder hatten einen solchen privat besucht, während die anderen über die Schule daran teilnahmen.

- **Gesundheit**

Um den Kindern die positiven Effekte des Radfahrens auf die Gesundheit bewusst zu machen, stellten wir ihnen verschiedene Aussagen vor, und ließen sie entscheiden, ob es sich dabei um „Fakt oder Fake“ handelt. Hier erfuhren die Kinder, dass Radfahren Muskeln und Gelenke stärkt; die Konzentration, das Gleichgewicht, die Selbständigkeit fördert und auch Einfluss auf die Stimmungslage hat.

- **Klimaschutz**

Dazu hatten wir die CO₂-Emissionen (in kg/100 Personen-km) der verschiedenen Verkehrsmittel mit verschieden langen Seilen dargestellt und die Kinder mussten die Seile den Verkehrsmitteln (Flugzeug, Auto, Bus, Zug, Fahrrad, zu Fuß) zuordnen. Diese Übung bedurfte insofern einer Erklärung, da den meisten Kinder der Zusammenhang zwischen Treibstoffverbrauch und Emissionen und der resultierenden Klimaerhitzung nicht ausreichend bewusst war. In der Zuordnung war für die Kinder schwer zu verstehen, dass ein Bus zwar einen höheren Treibstoffverbrauch als ein Auto hat, aber pro Person dieser wesentlich geringer ist.

- **Feedback**

Zuletzt durften die Kinder uns auch ihr Feedback geben, und schriftlich auf einem Plakat festhalten, was sie Neues gelernt haben bzw. was sie spannend gefunden haben. Hier wurden sehr oft, die CO₂-Emissionen der verschiedenen Verkehrsmittel genannt. Aber die meisten Kommentare sagten uns, dass im Wesentlichen alles spannend war, aber nichts ganz Neues dabei war. Dies deckt sich grundsätzlich auch mit unserem Eindruck, dass sich die Kinder generell schon gut mit den Themen auskennen und damit auch gut ihre eigenen Erfahrungen aktiv einbringen konnten.





Abbildung 4: Impressionen aus den Schul-Workshops

Schlussfolgerung

Die Kinder sind dem Radfahren gegenüber sehr positiv eingestellt, auch wenn laut einigen Aussagen das Autofahren bequemer und schneller ist. Das theoretische Wissen erforderlich für die Freiwillige Radfahrprüfung scheint weitestgehend bekannt zu sein, während es in der Praxis sicher den meisten Kindern helfen würde mehr Übungsmöglichkeiten – auch im realen Straßenverkehr – zu haben. Damit könnte das Sicherheitsgefühl gestärkt und Lust aufs Radfahren gemacht werden. Markante Unterschiede je nach Lage der Schule (Stadt/Land) konnten nicht festgestellt werden. Ganz eindeutig wurde klar: Die Kinder würden gern mehr radfahren als sie es derzeit tun. Die noch nicht abgelegte Radfahrprüfung spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

3.2 Online-Befragungen

Im Rahmen der Online-Befragungen interessierte uns insbesondere, was sich nach der Meinung der Eltern, der Lehrer:innen und auch der Verwaltung kurz- bzw. langfristig ändern müsste, damit die Kinder ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen können: Wo fast die Hälfte der Vertreter:innen der Bezirkshauptmannschaften bzw. Magistrate das derzeitige System als gut empfinden, gaben lediglich 12 % der Eltern und 10,5 % der Lehrer:innen an, dass das System gut ist, so wie es ist. Dagegen ist man sich einig, dass insbesondere die Eltern eine wesentliche Rolle beim zukünftigen Mobilitätsverhalten ihrer Kinder spielen: 46,4 % der Eltern meinen selbst, dass sie zur Bewältigung der Alltagswege ihrer Kinder mit dem Fahrrad mehr tun sollten. Diese Meinung teilen die Verwaltung mit 54,6% und die Lehrer:innen sogar mit bis zu 77,3 %. Großes Potenzial wird auch – zumindest seitens der Eltern und den Lehrer:innen – in der allgemeinen Verkehrsberuhigung (des motorisierten Individualverkehrs) rund um die Schule gesehen.

3.2.1 Ergebnisse aus der Befragung der Eltern

Im vorliegenden Abschnitt werden die Ergebnisse der Online-Befragungen von Eltern mit schulpflichtigen Kindern im Alter von 8 bis 11 Jahren dargestellt. Von den Eltern erhielten wir insgesamt 1.100 Antworten – im Vergleich dazu erhielten wir von den Lehrer:innen 211 Rückmeldungen und aus der Verwaltung insgesamt 42 Rückmeldungen. Abbildung 5 zeigt die räumliche Verteilung der Rückmeldungen: Es zeigt sich, dass Wien, das Wiener Becken und der oberösterreichische Zentralraum ganz besonders stark vertreten sind, während Kärnten und Tirol nur geringen Rücklauf hatten. Die Antwortenden teilten sich in 80,5 % Mütter, 18,5 % Väter und 1,0 % Großeltern etc. auf. Der höchste Bildungsgrad wurde mit 18,6 % Lehre, 21,3 % Matura, 40,8 % Universität und FH angegeben, wobei 86 % der Teilnehmenden als erste Sprache Deutsch nannten. Bei

den Kindern war die geschlechtliche Verteilung gleichmäßig: 49,9 % machten Angaben für Buben, 49,6 % für Mädchen. Bei 85,6 % der Kinder der befragten Eltern stand die FRP noch bevor, 9,2 % hatten sie bereits bestanden und 5,3 % würden keine machen.

In den Befragungen ist nur ein bestimmter Teil der Bevölkerung repräsentiert: Der Großteil der Befragten ist deutschsprachig und hat einen hohen Bildungsabschluss. Damit ist die Repräsentativität der Stichprobe nur bedingt gegeben. Dies liegt auch der Tatsache zugrunde, dass der Fragebogen auf Deutsch ausgesendet wurde und nur online ausgefüllt werden konnte.

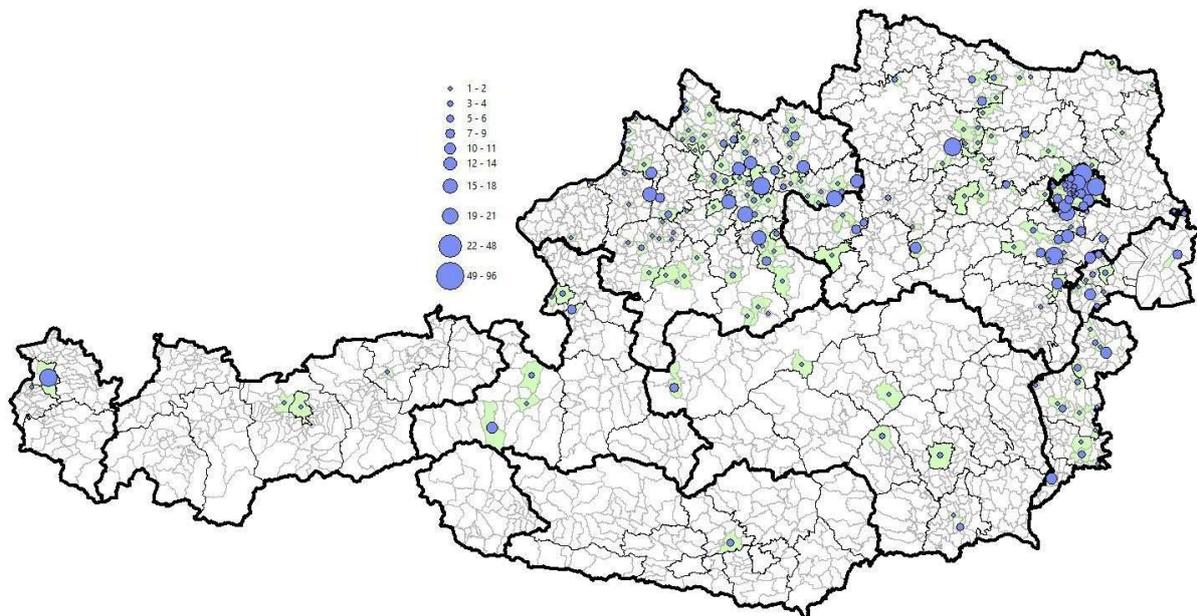


Abbildung 5: Landkarte der an der Online-Befragung teilnehmenden Eltern. Die hellgrün hinterlegten Gemeinden kennzeichnen die Schulstandorte der Befragten (Wien: Gemeindebezirke), die blauen Kreise die Anzahl der Rückmeldungen pro Gemeinde.

Eine Frage, die wir im Rahmen des Fragebogens an die Eltern stellten, war, welche Verkehrsmittel in ihrem Haushalt zur Verfügung stehen: Mehr als die Hälfte (68,6 %) der Befragten gaben an, dass jedes Familienmitglied mindestens ein Fahrrad besitzt. Allerdings gab fast die Hälfte (48,2 %) an, dass zwei oder mehr Autos im Haushalt zur Benutzung zur Verfügung stehen. Lediglich 6,4 % gaben an, dass kein Auto zur Verfügung steht und 1,2 % der Befragten verfügen über keine verkehrstüchtigen Fahrräder.

**Welche Verkehrsmittel stehen in Ihrem Haushalt zur Verfügung?
(Mehrfachnennungen sind möglich!) (n=1.100)**

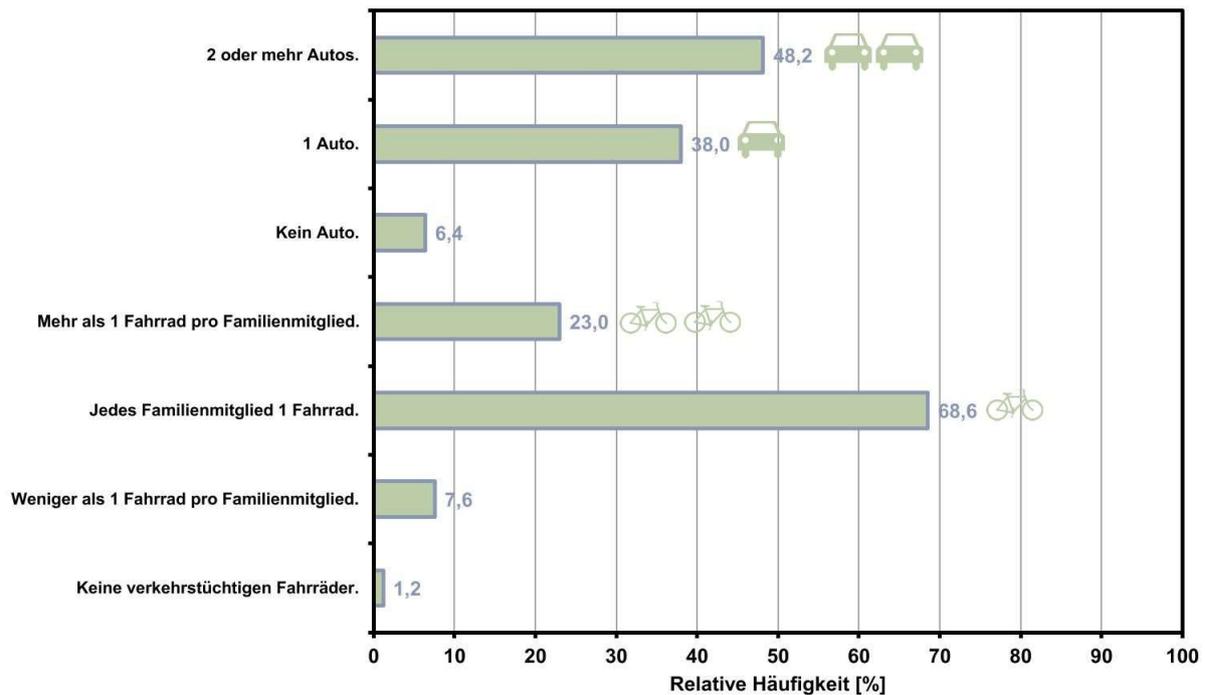


Abbildung 6: In den Haushalten der Befragungsteilnehmer:innen zur Verfügung stehende Verkehrsmittel.

Darüber hinaus lernten wir aus der Befragung, dass 63,8 % der Eltern mehrmals pro Monat oder häufiger (33,2 % mehrmals pro Woche) mit dem Fahrrad (auf Alltagswegen) fahren. Einmal pro Monat oder seltener fahren 36,2 % der Eltern (inkl. 10,7 % nie) mit dem Fahrrad (auf Alltagswegen). Kinder fahren nach bestandener FRP mit dem Fahrrad (auf Alltagswegen) 37,5 % häufiger, 33,7 % gleich viel und 3,9 % weniger als davor.

Abbildung 7: Die Teilnehmer:innen-Zahl von 495 bei „2 oder mehr Autos“ (das sind knapp 50 % der gesamten Stichprobe) weist darauf hin, dass nicht nur „notorische“ Radfahrer:innen auf unsere Befragung geantwortet haben. Dem gegenüber steht der Umstand, dass ca. ein Drittel der Stichprobe aktive Radfahrer:innen sind, n=335 für die linke Säule in Abbildung 8.

Q18 Kind Radfahrkurs besucht vs. Q08 verfügbare Verkehrsmittel im HH (n=1.009)

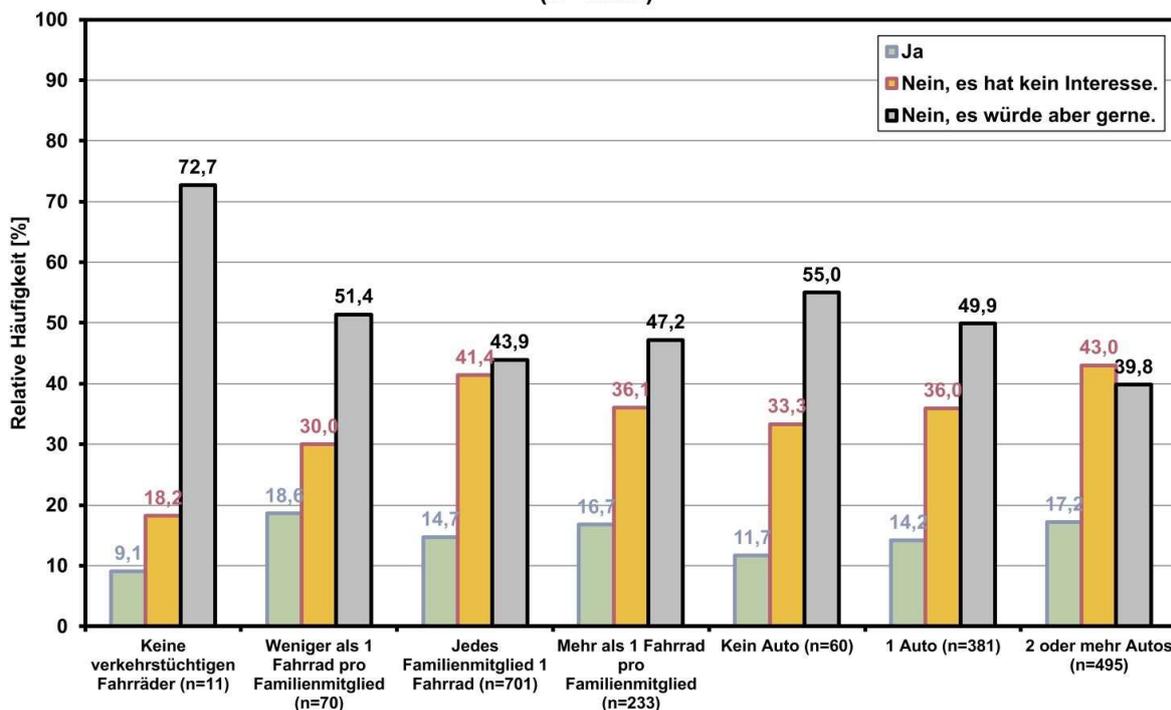


Abbildung 7: Relative Häufigkeit der Antworten auf die Frage, ob das Kind schon einen Radfahrkurs besucht (Q18), aufgeteilt nach der Mobilitätsausrüstung des Elternhaushaltes (Q08).

Q18 Kind Radfahrkurs besucht vs. Q10 Häufigkeit/Farradaffinität (n=1.009)

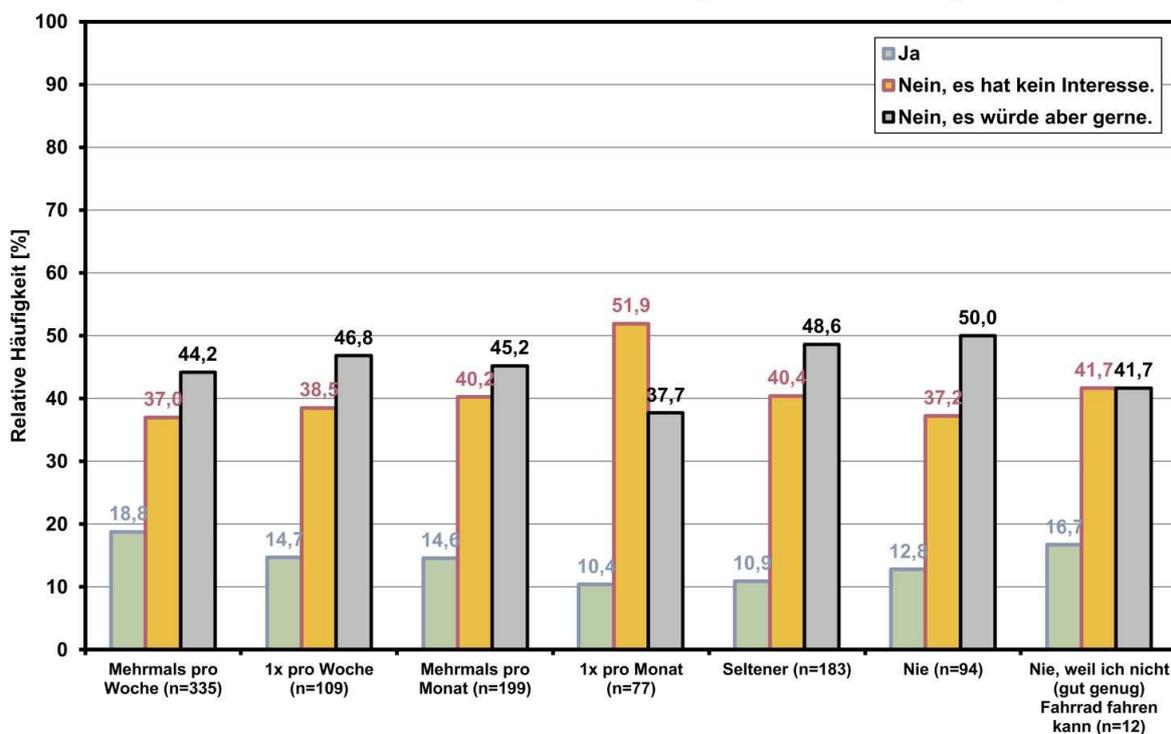


Abbildung 8: Relative Häufigkeit der Antworten auf die Frage, ob das Kind schon einen Radfahrkurs besucht (Q18), aufgeteilt nach der Radfahraffinität der Eltern (Q10).

Wird ihr Kind (im Alter von 8 bis 11 Jahren) zur freiwilligen Radfahrprüfung antreten? (n=1.100)

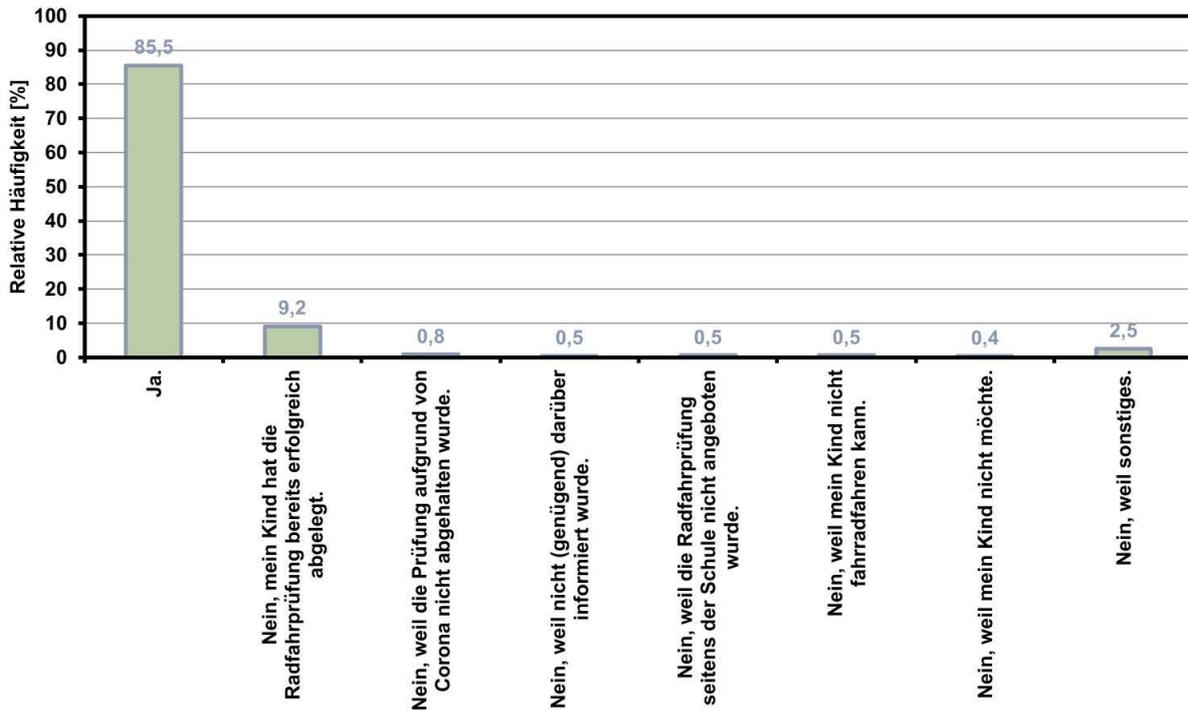


Abbildung 9: Tritt das Kind zur FRP an und wenn nein, welche Gründe liegen dafür vor.

Eine weitere Frage, die wir im Rahmen unserer Befragung stellten, war, wie die Eltern ihr Kind auf die Radfahrprüfung vorbereiten bzw. vorbereitet haben (Abbildung 10): Hier gaben mehr als die Hälfte an, dass sie Familienausflüge mit dem Rad machten bzw. machen (64,1 %), mit ihrem Kind die Verkehrsregeln und -zeichen praktisch erlernen bzw. erlernten (62,6 %) und mit ihrem Kind im Straßenraum fahren (60,7 %). Knapp die Hälfte gab an, mit Ihrem Kind auch die Verkehrsregeln und -zeichen theoretisch zu erlernen bzw. erlernt zu haben (48,5 %). Lediglich 25,8 % der Befragten gaben an, dass sie die Vorbereitung auf die FRP der Schule überlassen würden bzw. haben (25,8 %).

Bei der Frage, was sich nach der Meinung der Eltern kurz- bzw. langfristig ändern müsste (Abbildung 11), damit ihre Kinder die Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen können, wurde festgestellt, dass fast die Hälfte der Befragten das Veränderungspotenzial bei sich selbst sehen: 46,4% gaben somit an, dass die Eltern mehr tun sollten. 48,8% gaben ebenfalls an, dass die Straßen im unmittelbaren Schulumfeld verkehrsberuhigt werden sollten. Bis zu 12% gaben an, dass das derzeitige System gut ist, wie es ist.

Wie bereiten (bereiteten) Sie Ihr Kind, das die Radfahrprüfung vor sich (bereits abgelegt) hat, auf diese vor? (Mehrfachnennungen sind möglich!) (n=1.032)

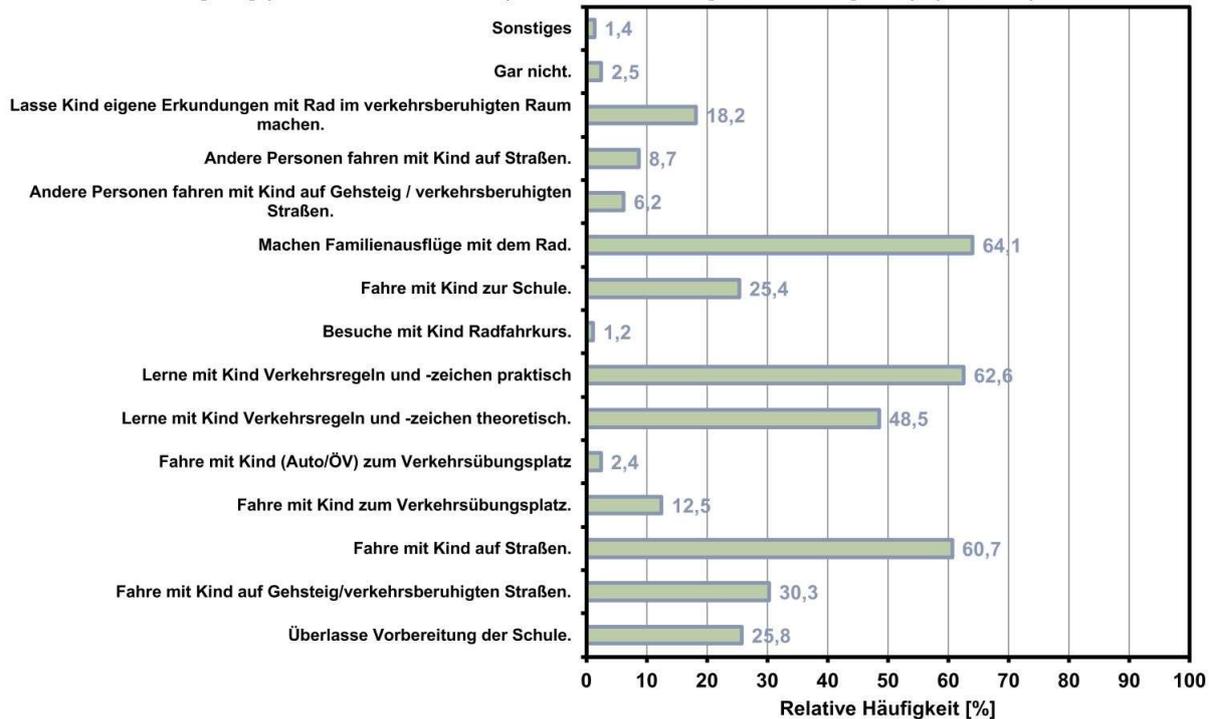


Abbildung 10: Art und Weise der Vorbereitung von Kindern auf die FRP durch ihre Eltern.

Was müsste sich Ihrer Meinung nach kurz- bzw. langfristig ändern, damit Kinder ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen können? (Mehrfachnennungen sind möglich!) (n=994)

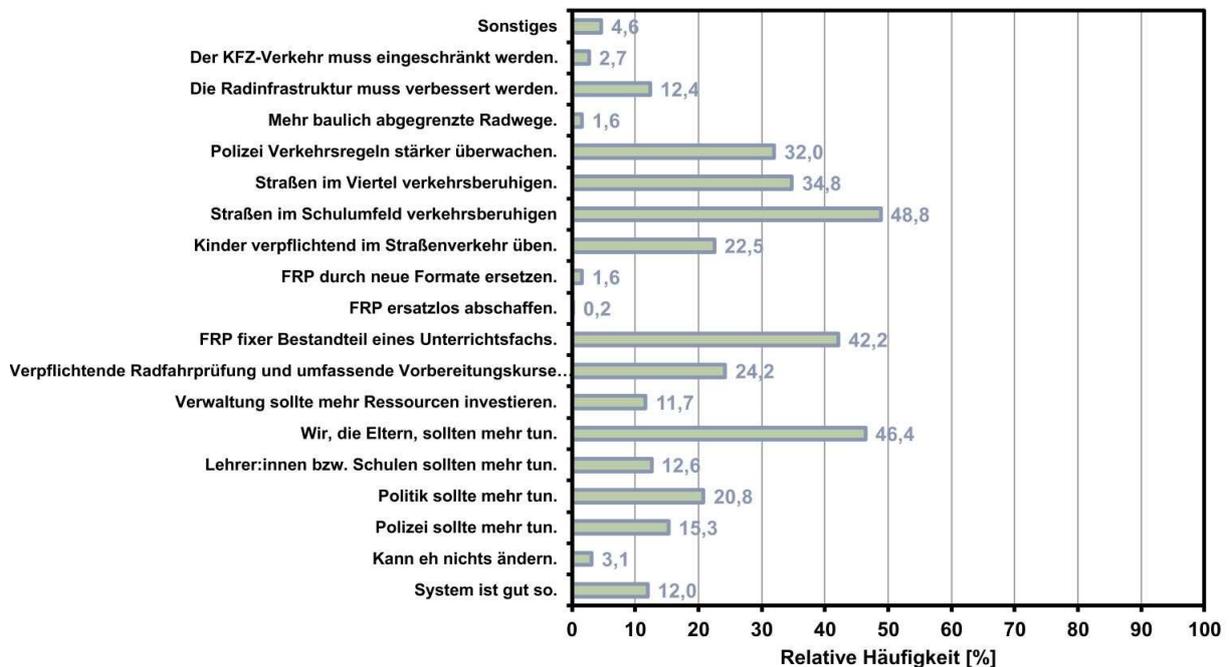


Abbildung 11: Was sich nach Ansicht der Eltern ändern müsste, damit Kinder ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen können.

Die Abbildung 12 – „Kind Radfahrkurs besucht“ vs. „Bildungsabschluss“ – deutet auf einen Trendwechsel (strichlierte vertikale Linien) mit zunehmenden Bildungsstufen hin: Die Antwort „Nein, es würde aber gerne“ ist bei den Bildungsstufen „unterhalb der Matura“ deutlich größer als „Nein, es

hat kein Interesse“. Bei den Bildungsstufen „oberhalb der Matura“ ist die Antwort „Nein, es hat kein Interesse“ leicht größer als oder gleichauf mit „Nein, es würde aber gerne“.

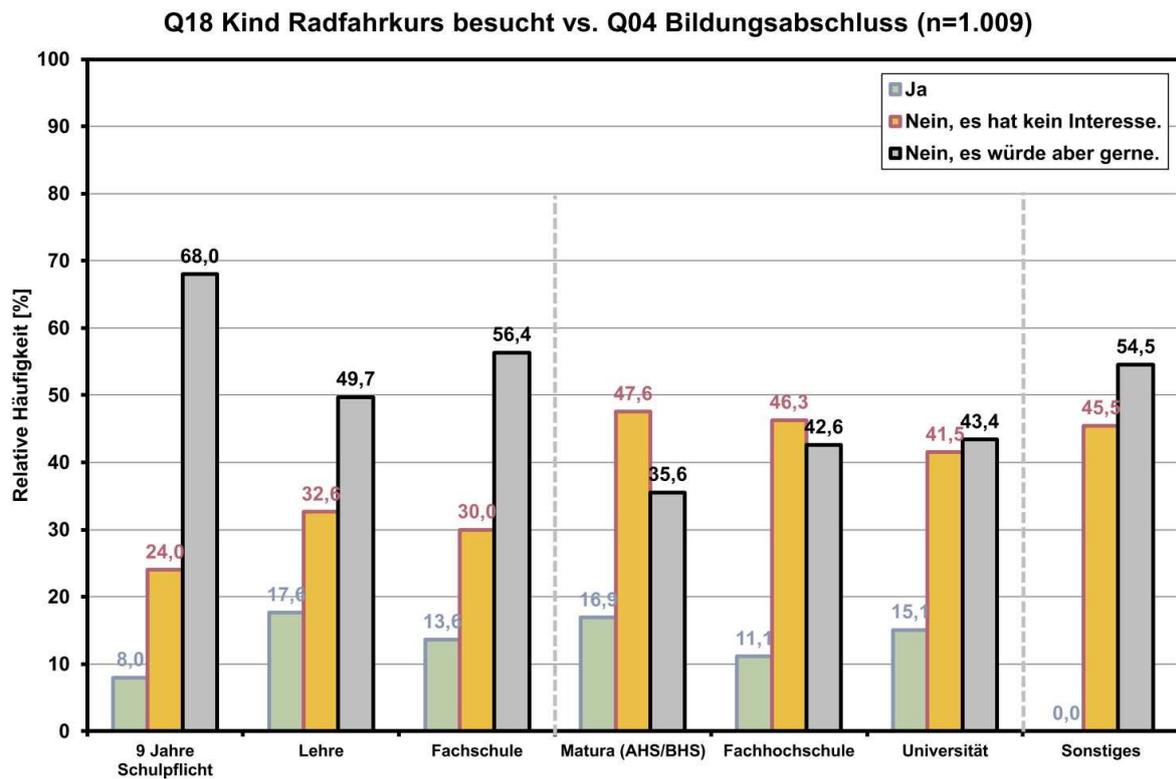


Abbildung 12: Relative Häufigkeit der Antworten auf die Frage, ob das Kind schon einen Radfahrkurs besucht, aufgeteilt nach dem höchsten Bildungsabschluss der Eltern.

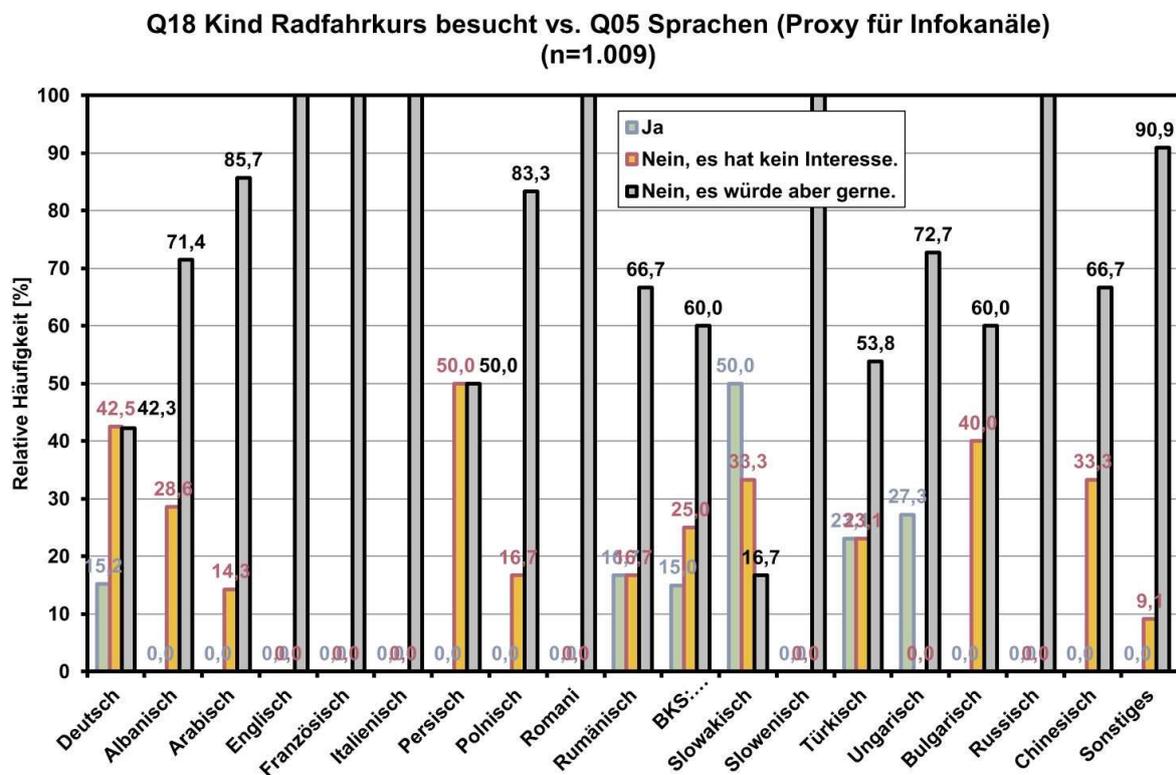


Abbildung 13: Relative Häufigkeit der Antworten auf die Frage, ob das Kind schon einen Radfahrkurs besucht, aufgeteilt nach der ersten Sprache der Eltern.

Splitted man die Antworten zum Radfahrkursbesuch der Kinder nach der ersten Sprache der Eltern (Abbildung 13), so zeigt sich mit von Deutsch und Slowakisch, dass „Nein, würde gerne“ immer größer als „Nein, hat kein Interesse“ ist. Wir folgern daraus, dass sich Eltern, die nicht Deutsch als erste-Sprache haben, mehr Radfahrkurse wünschen als die anderen.

Für die Kreuzanalyse der Fragen, die eine Vielzahl an Antwortmöglichkeiten boten, stellen wir Antworten als Matrix-Heatmaps dar: Darin ist die absolute Zahl an Antworten angegeben. Das relative Verhältnis der Zellenwerte zueinander ist durch eine von weiß (Minimum) bis dunkelorange (Maximum) reichende Farbskala hervorgehoben.

Der Besitz von mindestens einem Fahrrad pro Familienmitglied dient als Türöffner für eine Fahrvorbereitung, vor allem gemeinsame Fahrten auch zu interessanten Zielen stehen hier hervor (Abbildung 14, links). Dabei scheint der Besitz von Autos nicht zu stören, sondern deutet eher auf wohlhabendere Verhältnisse bei jenen hin, die gemeinsame Radfahrten mit ihren Kindern zur Vorbereitung unternehmen. Eine ähnliche Wirkung ist bei jenen abzulesen, die mehrmals pro Woche das Fahrrad für Alltagswege nutzen (Abbildung 14, rechts). Auch bei diesen Familien werden gemeinsame Fahrten zu interessanten Zielen vorgenommen. Bei den niedrigeren Nutzungsfrequenzen werden eher Freizeit- als Alltagswege unternommen. Wir schließen daraus, dass im Sinne des Prinzips „Stärken stärken“, die Nutzung des Rades für Alltagswege gefördert werden soll.

Q19 Ermunterung des Kindes zum Radfahren vs. Q08 verfügbare Verkehrsmittel im HH (n=981)	Keine verkehrsberechtigten Fahrräder	Weniger als 1 Fahrrad pro Familienmitglied	Jedes Familienmitglied 1 Fahrrad	Mehr als 1 Fahrrad pro Familienmitglied	Kein Auto	1 Auto	2 oder mehr Autos	Q19 Ermunterung des Kindes zum Radfahren vs. Q10 Häufigkeit/Farradaffinität (n=970)							
								Mehrmals pro Woche	1x pro Woche	Mehrmals pro Monat	1x pro Monat	Seltener	Nie	Nie, weil ich nicht (gut genug) Fahrrad fahren kann	
Nein.	5	12	97	14	1	53	64	24	17	24	6	37	21	2	
Ich würde gerne, aber ich weiß nicht wie ich das machen soll.	2	17	79	15	11	44	48	20	13	19	7	39	15	5	
Ja: Ausflüge zu interessanten Zielen	0	6	206	70	17	97	148	102	35	60	30	35	15	1	
Ja: verbale Motivation und Lob	0	5	23	12	6	14	18	9	7	7	5	6	7	1	
Ja: Vorbildwirkung (fahre selber Rad)	0	0	19	20	6	23	7	30	1	4	2	0	0	0	
Ja: gemeinsames Fahren	0	10	222	72	20	118	138	127	37	56	30	35	13	0	
Ja: positive Auswirkungen von Sport auf die Gesundheit betonen	0	2	16	10	0	12	16	12	3	8	0	4	1	0	
Ja: selbstständig und alleine fahren lassen	1	0	21	17	1	13	22	10	4	9	3	8	2	0	
Ja: Rad und anderes Equipment zur Verfügung stellen	0	3	14	4	1	8	11	5	2	6	2	2	2	1	
Ja: mein Kind muss nicht motiviert werden, weil es von sich aus gerne/oft Rad fährt	0	6	40	16	1	17	41	15	7	17	2	9	11	0	
Ja: Alltagswege mit dem Rad	0	1	54	33	10	35	36	57	6	11	7	4	0	1	
Ja: sonstiges	1	8	57	24	6	37	40	32	6	16	7	16	10	0	

Abbildung 14: Ermunterung des Kindes zum Radfahren verschnitten mit den im Haushalt verfügbaren Verkehrsmitteln (links) und Ermunterung des Kindes zum Radfahren verschnitten mit der Häufigkeit der eigenen Fahrradbenutzung auf Alltagswegen (rechts).

Verschneidet man die Einschätzung der Eltern bezüglich kurz- und langfristiger Änderungen, so geben Abbildung 15 links (Bildungsabschluss), Abbildung 15 rechts (im Haushalt verfügbare Verkehrsmittel) und Abbildung 16 (Häufigkeit der Fahrradnutzung) nähere Auskunft: Beim Bildungsabschluss stehen auf den ersten Blick die intensiven Orangetöne in der Spalte „Universität hervor“, hier sind die meisten Zustimmungen. Aus der zeilenweisen Betrachtung lesen wir heraus, dass die Eltern um Unterstützung bitten, dass sie beim Ändern des Verhaltens selber aktiv werden können: „Wir, die Eltern, sollten mehr tun“, „Straßen im Schulumfeld verkehrsberuhigen“, „Straßen im Viertel beruhigen“ und „Polizei soll Verkehrsregeln stärker überwachen“. Dem steht gegenüber, dass sich nur verschwindend wenige dafür aussprechen, die FRP ersatzlos abzuschaffen oder durch neue Formate zu ersetzen. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Verschneidung mit den verfügbaren Verkehrsmitteln (Abbildung 15, rechts). Unabhängig von der Haushaltsausstattung mit Verkehrsmitteln wird das Hilfesuch-/der Wunsch an

die öffentliche Hand ausgesprochen, bei der Verhaltensänderung behilflich zu sein. Zudem ist den Eltern auch wichtig, dass die Kinder in Vorbereitung auf die FRP verpflichtend im Straßenraum üben.

Q20 Veränderungswünsche vs. Q04 Bildungsabschluss (n=983)	Bildungsabschluss						
	9 Jahre Schulpflicht	Lehre	Matura (AHS/BHS)	Fachschule	Fachhochschule	Universität	Sonstiges
System ist gut so.	11	31	33	13	9	18	4
Kann eh nichts ändern.	4	11	4	5	4	3	0
Polizei sollte mehr tun.	9	33	36	17	18	38	1
Politik sollte mehr tun.	8	36	44	23	30	65	2
Lehrer:innen bzw. Schulen sollten mehr tun.	4	18	36	11	14	42	0
Wir, die Eltern, sollten mehr tun.	19	81	114	50	49	146	3
Verwaltung sollte mehr Ressourcen investieren.	1	13	25	8	19	49	1
Verpflichtende Radfahrprüfung und umfassende Vorbereitungskurse geben.	14	57	56	19	26	67	2
FRP fixer Bestandteil eines Unterrichtsfachs.	15	74	102	50	48	127	3
FRP ersatzlos abschaffen.	1	0	1	0	0	0	0
FRP durch neue Formate ersetzen.	0	2	3	2	2	7	0
Kinder verpflichtend im Straßenverkehr üben.	8	53	46	23	29	65	0
Straßen im Schulumfeld verkehrsberuhigen	10	56	98	46	63	210	2
Straßen im Viertel verkehrsberuhigen.	8	28	54	27	45	180	4
Polizei Verkehrsregeln stärker überwachen.	13	41	73	32	33	126	0
Mehr baulich abgegrenzte Radwege.	0	0	1	0	1	14	0
Die Radinfrastruktur muss verbessert werden.	2	10	25	7	20	58	1
Der KFZ-Verkehr muss eingeschränkt werden.	0	1	4	1	2	19	0
Sonstiges	2	5	13	4	5	17	0

Q20 Veränderungswünsche vs. Q08 verfügbare Verkehrsmittel im HH (n=994)	Verfügbare Verkehrsmittel im HH						
	Keine verkehrstüchtigen Fahrräder.	Weniger als 1 Fahrrad pro Familienmitglied.	Jedes Familienmitglied 1 Fahrrad.	Mehr als 1 Fahrrad pro Familienmitglied.	Kein Auto.	1 Auto.	2 oder mehr Autos.
System ist gut so.	3	13	79	23	1	44	60
Kann eh nichts ändern.	1	4	22	2	3	7	18
Polizei sollte mehr tun.	1	12	114	26	9	50	77
Politik sollte mehr tun.	2	13	155	47	20	76	94
Lehrer:innen bzw. Schulen sollten mehr tun.	0	8	90	31	9	56	49
Wir, die Eltern, sollten mehr tun.	4	21	328	115	25	167	239
Verwaltung sollte mehr Ressourcen investieren.	1	8	79	32	14	52	43
Verpflichtende Radfahrprüfung und umfassende Vorbereitungskurse geben.	3	8	177	60	12	88	126
FRP fixer Bestandteil eines Unterrichtsfachs.	3	21	301	106	23	167	203
FRP ersatzlos abschaffen.	0	0	1	0	1	1	1
FRP durch neue Formate ersetzen.	0	2	8	6	2	10	3
Kinder verpflichtend im Straßenverkehr üben.	1	20	150	58	17	74	118
Straßen im Schulumfeld verkehrsberuhigen	3	21	328	146	42	190	230
Straßen im Viertel verkehrsberuhigen.	3	13	229	111	37	152	138
Polizei Verkehrsregeln stärker überwachen.	3	17	212	90	27	130	149
Mehr baulich abgegrenzte Radwege.	0	2	7	7	4	7	4
Die Radinfrastruktur muss verbessert werden.	1	2	82	42	14	54	51
Der KFZ-Verkehr muss eingeschränkt werden.	0	1	16	10	5	15	7
Sonstiges	2	3	32	10	2	15	25

Abbildung 15: Veränderungswünsche für Fahrradnutzung von Kindern auf Alltagswegen verschnitten mit dem höchsten Bildungsabschluss (links) und Veränderungswünsche für Fahrradnutzung von Kindern auf Alltagswegen verschnitten mit den im Haushalt verfügbaren Verkehrsmitteln (rechts).

Q20 Veränderungswünsche vs. Q10 Häufigkeit/Farradaffinität (n=994)	Häufigkeit/Farradaffinität						
	Mehrmals pro Woche	1x pro Woche	Mehrmals pro Monat	1x pro Monat	Seltener	Nie	Nie, weil ich nicht (gut genug) Fahrrad fahren kann.
System ist gut so.	32	20	28	9	23	6	1
Kann eh nichts ändern.	3	6	5	3	10	3	1
Polizei sollte mehr tun.	44	17	30	10	31	16	4
Politik sollte mehr tun.	72	18	40	14	44	15	5
Lehrer:innen bzw. Schulen sollten mehr tun.	40	9	23	11	26	14	2
Wir, die Eltern, sollten mehr tun.	161	45	92	45	86	32	1
Verwaltung sollte mehr Ressourcen investieren.	52	12	20	6	14	12	0
Verpflichtende Radfahrprüfung und umfassende Vorbereitungskurse geben.	84	23	51	14	44	20	5
FRP fixer Bestandteil eines Unterrichtsfachs.	155	49	82	35	70	26	2
FRP ersatzlos abschaffen.	1	0	0	0	0	0	1
FRP durch neue Formate ersetzen.	6	0	0	2	4	4	0
Kinder verpflichtend im Straßenverkehr üben.	57	26	55	15	53	16	2
Straßen im Schulumfeld verkehrsberuhigen	213	46	84	34	69	35	4
Straßen im Viertel verkehrsberuhigen.	167	33	53	25	43	24	1
Polizei Verkehrsregeln stärker überwachen.	136	34	49	16	48	31	4
Mehr baulich abgegrenzte Radwege.	9	2	0	0	2	3	0
Die Radinfrastruktur muss verbessert werden.	60	7	21	8	19	8	0
Der KFZ-Verkehr muss eingeschränkt werden.	17	1	3	3	0	3	0
Sonstiges	17	1	8	3	7	9	1

Abbildung 16: Veränderungswünsche für Fahrradnutzung von Kindern auf Alltagswegen verschnitten mit der Häufigkeit der eigenen Fahrradbenutzung auf Alltagswegen.

Die Ergebnisse des Verschnitts der elterlichen Änderungswünsche mit der Häufigkeit der Fahrradnutzung (Abbildung 16) lesen wir so, dass sich die Eltern ihrer eigenen Verantwortung bewusst sind, diese nicht abschieben wollen, sondern um Unterstützung bitten. Auch hier ist die Forderung, die

Kinder mögen verpflichtend im Straßenraum üben wichtig, aber nicht an vorderster Stelle gereiht. Die relative Schwäche dieser Antwortoption deuten wir so, dass aus elterlicher Sicht vor solch verpflichtender Übung im Straßenraum zuerst für Kinder verkehrssichere Straßenräume geschaffen werden müssen.

3.2.2 Ergebnisse aus der Befragung der Lehrer:innen

Im vorliegenden Abschnitt werden die Ergebnisse der Online-Befragung der Lehrer:innen dargestellt. In Summe nahmen 211 Lehrer:innen an unserer Befragung teil. Abbildung 17 zeigt die räumliche Verteilung der Rückmeldungen: Im Osten des Landes ist Wien besonders stark vertreten. Bei der Frage nach der Anreise zur Schule gaben 71,5 % der Lehrer:innen an, dass sie mit Auto kommen. 24,6 % gaben an, dass sie das Fahrrad nutzen. Lediglich 16,9 % benützen öffentliche Verkehrsmittel und 15,5 % kommen zu Fuß zur Schule. Die Antworten zur selbsteingeschätzten Fahrradaffinität besagten: 81,6 % Ja und 19,4 % Nein oder weiß nicht. Der Großteil der befragten Lehrer:innen schätzen sich somit grundsätzlich als fahrradaffin ein, legen aber ihren Schulweg mit dem Auto zurück.

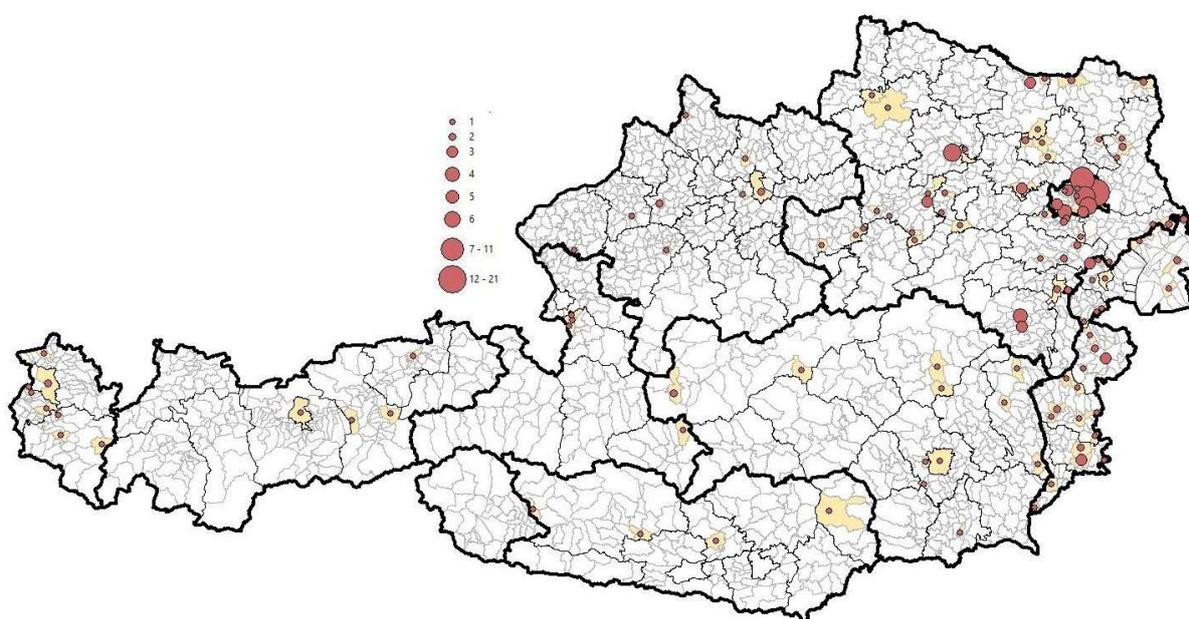


Abbildung 17: Landkarte der an der Online-Befragung teilnehmenden Lehrer:innen. Die ocker hinterlegten Gemeinden kennzeichnen die Schulstandorte der Befragten (Wien: Gemeindebezirke), die Größe der roten Kreise die Anzahl der Rückmeldungen pro Gemeinde.

Bei der Frage, was sich nach Einschätzung der Lehrer:innen kurz- bzw. langfristig ändern müsste, damit Kinder ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen können (Abbildung 18), kam heraus: Auch die Lehrer:innen – weit mehr als die Eltern selbst – sehen das größte Veränderungspotenzial bei den Eltern (77,3 %). Zudem sehen die Lehrer:innen ebenfalls Potenzial in der Verkehrsberuhigung auf den Straßen im Schulumfeld (36,5 %) – etwas weniger als die Eltern. 10,5 % der Lehrer:innen sind der Meinung, dass das derzeitige System gut ist, wie es ist.

Was müsste sich Ihrer Meinung nach kurz- bzw. langfristig ändern, damit Kinder ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen können? (Mehrfachnennungen sind möglich!) (n=181)

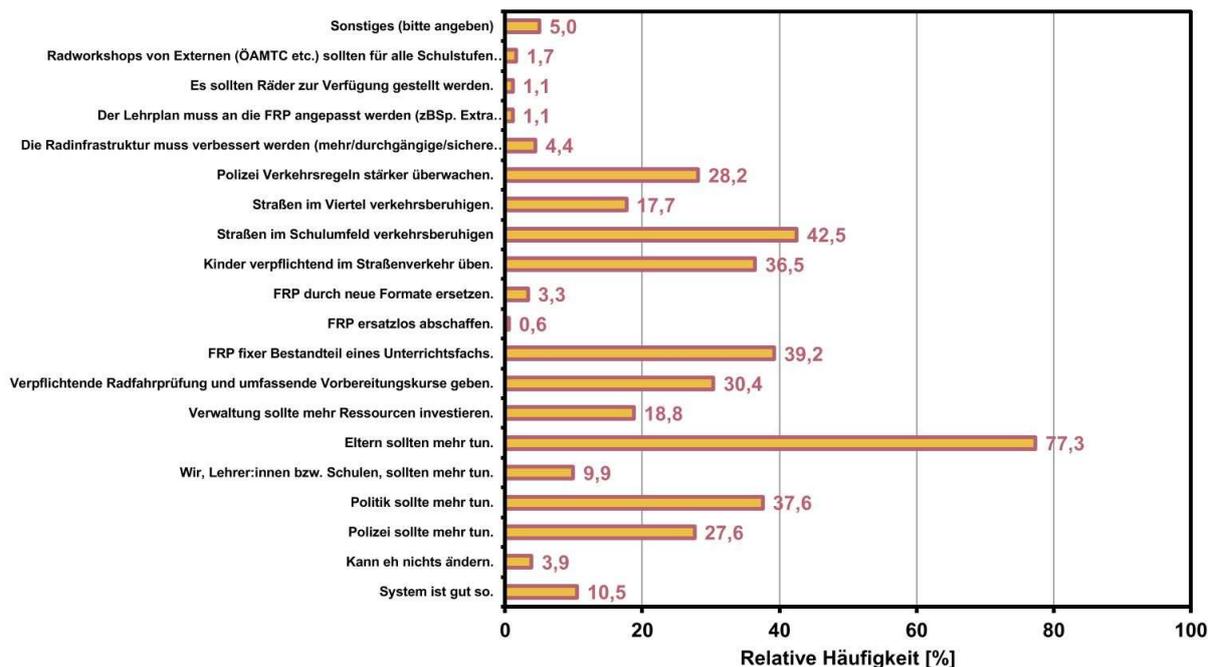


Abbildung 18: Was sich nach Ansicht der Lehrer:innen ändern müsste, damit Kinder ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen können.

3.2.3 Ergebnisse aus der Befragung der Verwaltung

Im vorliegenden Abschnitt werden die Ergebnisse der Online-Befragung die Verwaltung dargestellt. Im Summe nahmen 42 Vertreter:innen aus den Bezirkshauptmannschaften bzw. Statutarstädte an der Befragung teil, allerdings wurden diese nicht immer vollständig ausgefüllt. Abbildung 19 zeigt die räumliche Verteilung der Rückmeldungen. Während die Tiroler Bezirke nicht vertreten sind, ist die Gruppe der Statutarstädte stark vertreten: wie Wien, Wr. Neustadt, Linz, Wels, Salzburg, Innsbruck und Graz.

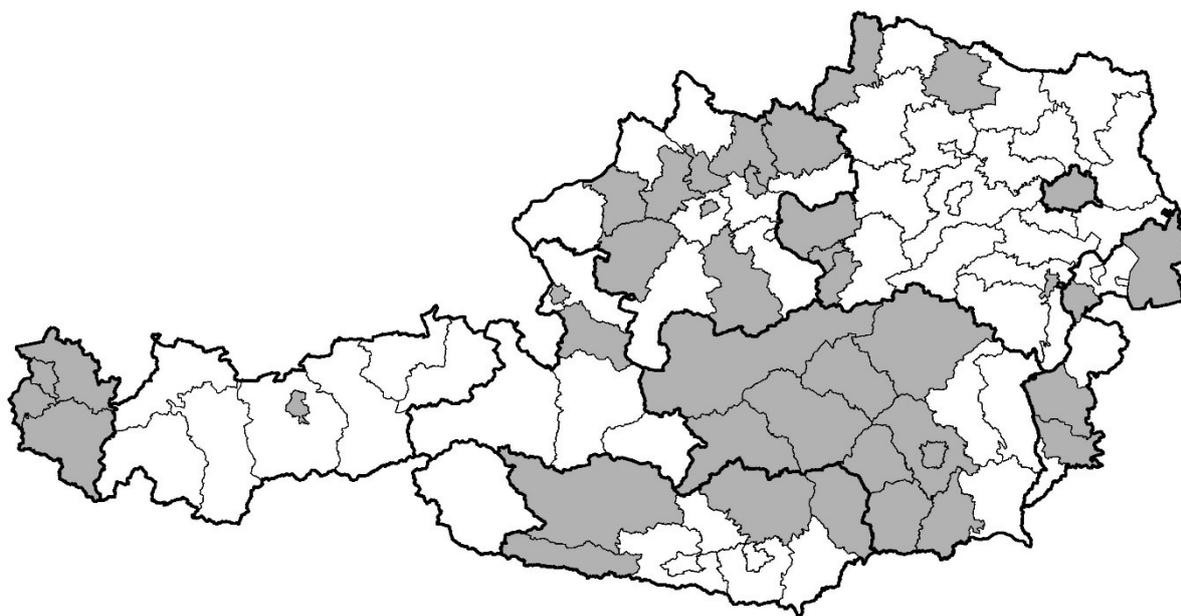


Abbildung 19: Landkarte der Bezirke und Statutarstädte, die an der Befragung teilnahmen.

Bei der Frage, was sich nach Einschätzung der Verwaltung kurz- bzw. langfristig ändern müsste, damit Kinder die Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen können (Abbildung 20), kam heraus, dass auch die Verwaltung – wie auch bei den Eltern und den Lehrer:innen – das größte Veränderungspotenzial wieder bei den Eltern sieht (54,6 %). Lediglich 15,2 % der Befragten gaben an, dass die Straßen im unmittelbaren Schulumfeld verkehrsberuhigender gestaltet werden sollen. Fast die Hälfte gab an, dass das derzeitige System als gut empfunden wird, so wie es aktuell besteht (48,5 %).

**Was müsste sich Ihrer Meinung nach kurz- bzw. langfristig ändern, damit Kinder ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen können?
(Mehrfachnennungen sind möglich!)**

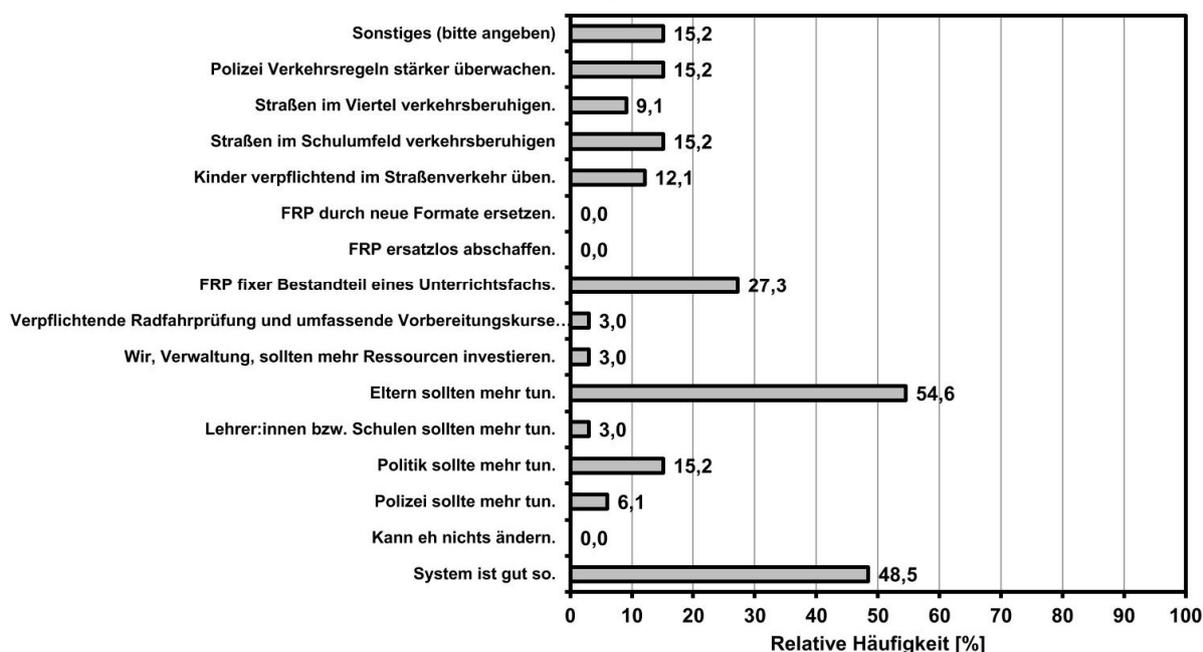


Abbildung 20: Was sich nach Ansicht der Teilnehmer:innen aus der Verwaltung ändern müsste, damit Kinder ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen können.

3.3 Regionale Unterschiede in Österreich

Von Interesse für das Projekt war es auch, herauszufinden, ob es regionale Unterschiede bzw. ein Ost-West Gefälle hinsichtlich der Ablegung der FRP und unterstützenden Aktivitäten gibt.

Daher wurde auch eine Online-Befragung aller Bezirksverwaltungsbehörden und Statutarstädten durchgeführt (siehe Unterkapitel XYZ). Zweck dieser Umfrage war es herauszufinden, welche Daten wie von den Behörden erfasst werden, ob Gebühren für den Radfahrausweis eingehoben werden und wie Prüfungsvorbereitung und die Prüfung selbst stattfinden.

Zwar betrug die Rücklaufquote 53 %, aber die Datenangabe war zum Großteil sehr lückenhaft. Diese Lücken konnten auch durch Nachtelefonieren nicht wesentlich gefüllt werden. Die meisten Rückmeldungen kamen aus der Steiermark (11), gefolgt von Oberösterreich (8) und Niederösterreich und die wenigsten aus Salzburg und Tirol. Ein zentrales Ergebnis der Befragung war, dass die Datenerfassung zur Ausstellung der Radfahrausweise sehr unterschiedlich (z.B. 44% analoge Erfassung der ausgestellten Radfahrausweise) bis gar nicht (5%) erfolgt (siehe Abbildung 21).

Die Befragung der Eltern und Lehrer:innen lässt keine quantitativen Aussagen zu, wie gut das System FRP in den jeweiligen Bundesländern funktioniert. Dennoch könnte man aus den Rückmeldungen auf das Engagement und das Interesse an dem Thema rückschließen, da die Verbreitung der Online-

Befragung österreichweit einheitlich erfolgte: Lehrer:innen aus Wien und Niederösterreich, sowie dem Burgenland antworteten häufiger als Lehrer:innen aus anderen Bundesländern. Bei den Elternbefragungen sticht Oberösterreich hervor, gefolgt von Wien und Niederösterreich. Anzumerken ist, dass die Daten nicht Relation zur Bevölkerung je Bundesland gesetzt wurden.

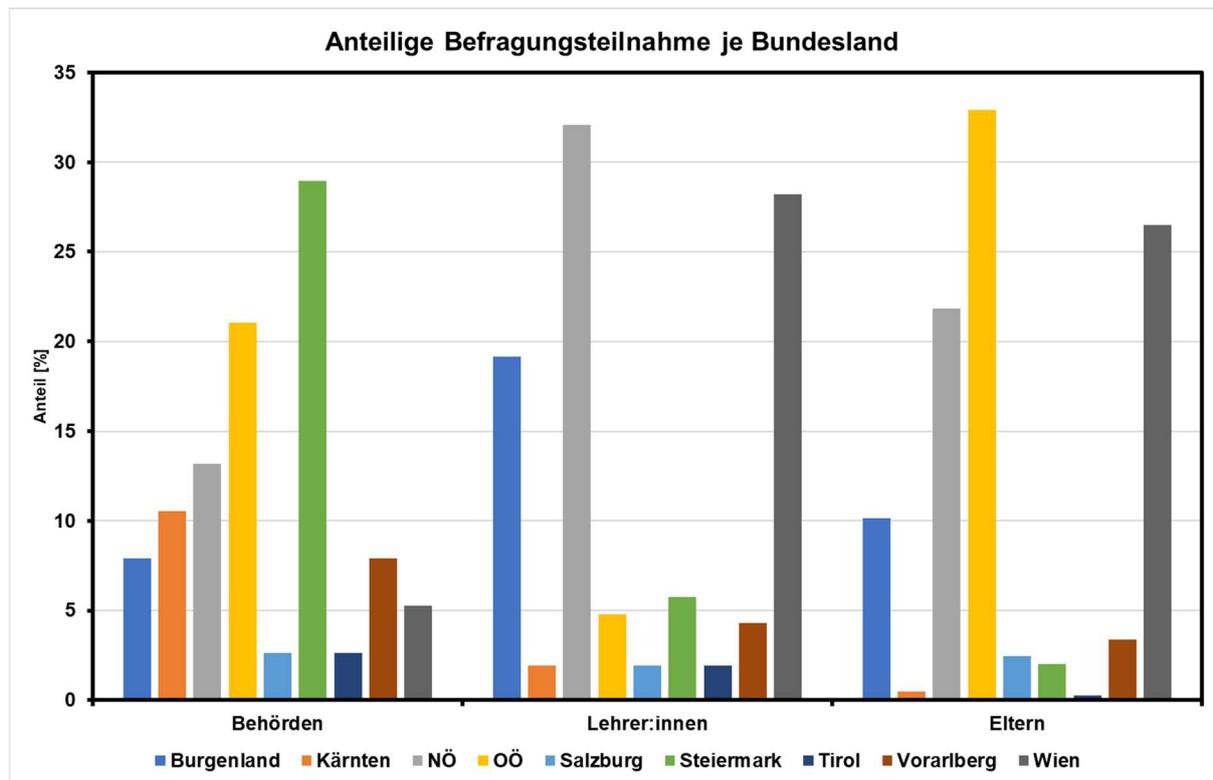


Abbildung 21: Teilnahme Verwaltungsbehörden, Lehrer:innen und Eltern an der Befragung je Bundesland

Damit wurde bestätigt, dass belastbare Daten hinsichtlich der durchgeführten Radfahrprüfungen bzw. bestandenen Prüfungen österreichweit nicht verfügbar sind. Aus diesem Grund wurde «Datenerfassung und Monitoring» als Handlungsempfehlung vorgeschlagen, von den Stakeholdern als sehr sinnvoll erachtet und in die finalen Handlungsempfehlungen (siehe HE F8) aufgenommen. Nur mit einer konsistenten und kontinuierlichen Datenerfassung lassen sich Veränderung über die Zeit abbilden und evaluieren, um herauszufinden warum es regionale Unterschiede gibt – um gezielt weitere Maßnahmen zu setzen.

Des Weiteren wurde anhand der Versandstatistik der Lehrmaterialien zur FRP überprüft, ob es hier ein Indiz für regionale Unterschiede gibt. Herangezogen wurde die Lehrmaterialien, die über das ÖJRK angefordert und versendet werden (siehe Abbildung 22). Hier zeigt sich, dass im Burgenland die meisten Kindern (33) mit Lehrunterlagen auf die FRP vorbereitet werden, während es in Wien nur rund sieben von 100 Kindern sind. Aus dieser Datenlage könnte man schlussfolgern, dass: Je mehr Lehrmaterialien bezogen werden, desto mehr Kinder nehmen an der FRP teil bzw. bereiten sich auf diese vor. Diese Interpretation lässt auf kein Ost-West-Gefälle rückschließen, sondern eher auf ein Stadt-Land-Gefälle.

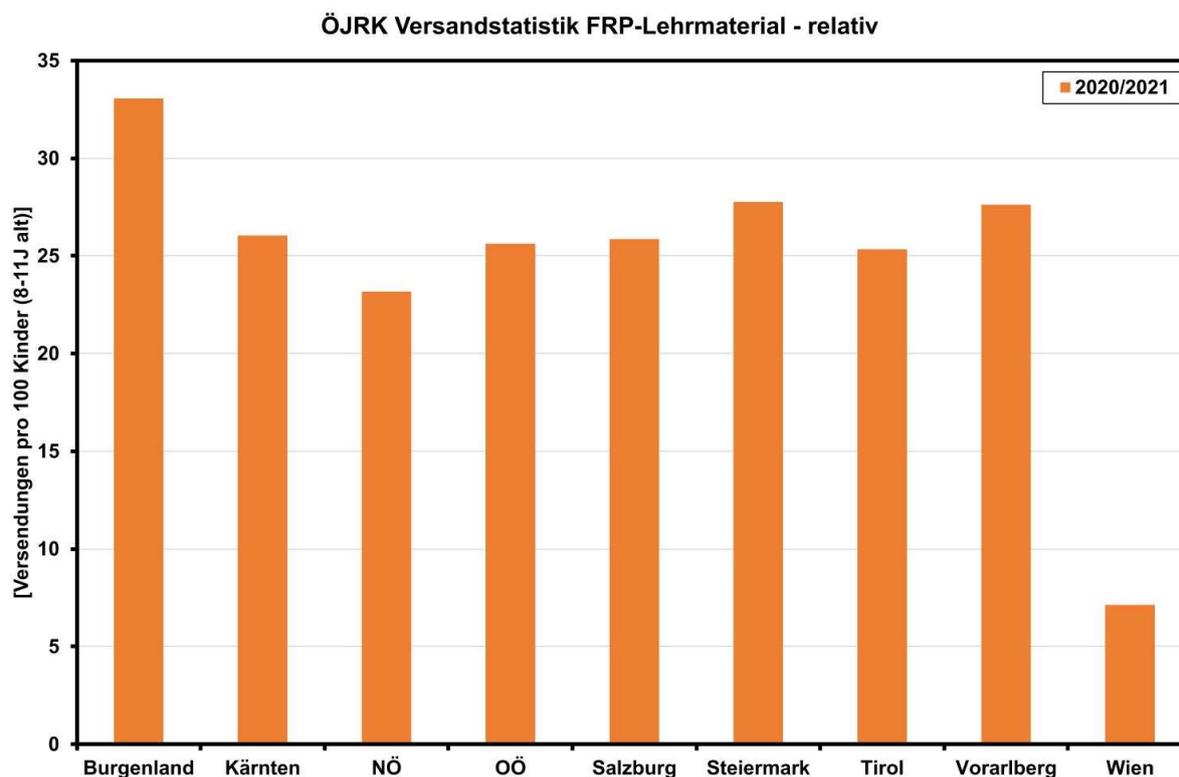


Abbildung 22: FRP-Lehrmaterial je Bundesland (relativ)

Im Rahmen der sieben abgehaltenen Schulworkshops (in Oberösterreich, Burgenland und Wien) zeigte sich, dass der Anteil der Kinder, die kein eigenes Fahrrad besitzen in Wien am größten ist. Auch der Anteil an Kindern, die die FRP nicht machen wollen, ist in Wien am höchsten. Hingegen ist die Anzahl der Kinder, die mit dem Auto zur Schule kommen, in Oberösterreich und Burgenland bedeutend höher.

Um einen weiteren Einblick in regionale Unterschiede zu erhalten, können die Daten zur Anzahl der Radfahrlehrer:innen pro Bundesland herangezogen werden (siehe dazu Abbildung 28 in Kapitel 7.1.1), dies erlaubt Rückschlüsse auf den Versorgungsgrad mit Radfahrkursen. Bei der derzeit verfügbaren Anzahl von 211 Radfahrlehrer:innen kommen 1 606 Kinder auf eine:n Radfahrlehrer:in. Oberösterreich weist hier einen hervorstechend schlechten Versorgungsgrad (6 604) auf. Burgenland, Salzburg, Steiermark, Vorarlberg und Wien liegen unter dem Durchschnitt – zwischen 1 509 und 944 Kindern pro Radfahrlehrer:in.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Daten zu bestehenden Unterschieden in FRP-Erfolgsquoten oder vorbereitenden Aktivitäten nicht flächendeckend erhebbar und verfügbar sind, daher lassen sich auch keine belastbaren Aussagen hierzu treffen. Die gemachten Erfahrungen im Projekt zeigen, dass das Ablegen der FRP weitgehend vom Engagement der Lehrer:in abhängt, welches von Schule zu Schule stark variieren kann.

4 Internationaler Vergleich

In einer Recherche zum Aufbau von Radfahrkompetenz und Regelwissen in Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz und Slowenien bei Kindern wurde den folgenden Fragen nachgegangen: Welche Angebote zum Radfahren gibt es? Wie erfolgt das Lernen, Üben und Prüfen? In welchem gesetzlichen Rahmen findet das Radfahren für Kinder statt?

4.1 Radfahr-Kompetenznachweis

In der Schweiz, Deutschland und den Niederlanden gibt es eine Plattform mit allen Infos und interaktivem Übungsangebot und zusätzlich in den Niederlanden drei nationale Termine für die theoretische Prüfung. In Österreich gibt es verschiedene Broschüren, von diversen Akteur:innen. Zudem findet in der Schweiz, in Slowenien und in den Niederlanden die praktische Prüfung im Straßenverkehr statt – dazu gibt es Pläne, Infos und Videos zur Route zum Vorbereiten auf der bundesweiten Plattform. Bei Bestehen erhalten die Kinder in den Niederlanden ihr Verkehrsdiplom, in Österreich einen Radfahrausweis.

Dieser kurze Abriss zeigt bereits, wie unterschiedlich Kinder beim Radfahren Lernen und Kompetenzaufbau von Regelwissen unterstützt werden: In Österreich und den ausgewählten Ländern. Eine detailliertere Übersicht dazu, findet sich in den folgenden Unterkapiteln.

4.1.1 Österreich: Die Freiwillige Radfahrprüfung

In Österreich ist die Radfahrausbildung und die zugehörige Prüfung freiwillig: Sie wird nicht flächendeckend durchgeführt, teils hängt sie von engagierten Lehrer:innen ab. Übungen stellt das österreichische Jugendrotkreuz bereit, die das Bildungsministerium empfiehlt. Gesetzliche Grundlage für die Freiwillige Radfahrprüfung ist der § 65 Abs. 2 StVO 1960, Straßenverkehrsordnung: Erfolgreich abgelegt dürfen Kinder damit ab 9 bzw. 10 Jahren allein Radfahren – ohne erst mit 12 Jahren.

„Das Ziel der Abnahme der praktischen Radfahrprüfung ist der eindeutige Nachweis, dass der Schüler/die Schülerin im Straßenverkehr unter Anwendung der Verkehrsregeln eigenverantwortlich und situationsangepasst handeln kann.

Daher sollte die praktische Radfahrprüfung unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse in der Verkehrswirklichkeit (bzw. in einer verkehrsberuhigten Zone) abgenommen werden. Das bedingt, dass auch schon die praktische Vorbereitung neben dem Einüben von Verhaltensmustern im Schonraum und auf verkehrsberuhigten Strecken ebenso Übungen in der Verkehrswirklichkeit umfassen sollte.“

RICHTLINIEN ZUR DURCHFÜHRUNG DER FREIWILLIGEN RADFAHRPRÜFUNG AN SCHULEN – Rundschreiben Nr. 24/2016 (BMBWF)]

Die im Oktober 2016 erweiterte Richtlinie des BMBWF hatte auch bereits 2013 den Versicherungsschutz geregelt: Die Schüler:innen sind unfall- und haftpflichtversichert im Rahmen der Freiwilligen Radfahrprüfung.

Klimaaktiv mobil, des Klimaschutzministeriums, bietet in Kooperation mit Radfahrerschulen kostenlose Radfahrkurse für Volksschulklassen an.

Broschüren & Lernmittel:

ÖJRK: Lernplattform Freiwillige Radfahrprüfung

ÖJRK: Lern-App: Freiwillige Radfahrprüfung digital

2022, KfV: App „Risi & Ko Fahrrad-Challenge“ spielerisch Vorrangeregeln üben!

2022, KfV: Kinder radelt! Praktische Übungsanleitung für Eltern und Kinder
2021, ÖJRK: Freiwillige Radfahrprüfung, Schüler:innenheft – 32. Auflage auf Deutsch, Englisch, Ukrainisch, Arabisch und Farsi
2021, Amt der Vorarlberger Landesregierung: Fahrradfit von klein auf, Radfahren mit Kindern – ein Leitfaden für Eltern
2021, Amt der Vorarlberger Landesregierung: Auf den Sattel, fertig, los! – Radfahren ist deine neue Superkraft für dein ganzes Leben
2019, BMVIT: Kleine Radprofis – Der sichere Weg in die Verkehrsrealität, Ein Ratgeber für Eltern
2007, ÖJRK: Freiwillige Radfahrprüfung, Lehrer:innenmappe und Zusatzmaterialien – 1. Auflage

4.1.2 Schweiz: Radfahrertest

In der Schweiz stehen sämtliche Informationen zum Radfahrertest online zur Verfügung (www.radfahrertest.ch): Lernspiel, Lexikon, Prüfungsdatum und Prüfungsrouten, sowie Zugang zum theoretischen Test, erarbeitet von der AG VIN (Arbeitsgruppe Bereich Verkehrsinstruktion), der ACVS (Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein). Beispielsweise wird auf Radfahrertest von der Kantonspolizei Schwyz der Termin für den nächsten Radtest bekannt gegeben, die Prüfungsrouten als Plan und Video bereitgestellt, wie auch Grafik und Video zur Fahrradausrüstung.

Zum Vergleich, in Zürich sind diese Infos auf der Stadt-Webseite zu finden: Bis ins Jahr 2013 wurde die Veloprüfung in Zürich durch eine eigene Kommission durchgeführt. Seit 2014 wird die Veloprüfung durch die Schulinstruktion der Stadtpolizei im Auftrag des städtischen Schulamtes organisiert.

In der Regel absolvieren die Kinder die Veloprüfung in der 5. Klasse. Die Veloprüfung ist schweizweit harmonisiert, sie ist freiwillig, es ist den Polizei-Korps freigestellt, wie sie die Plattform Radfahrertest einsetzen. Wenn Kinder durchfallen, dürfen sie weiter radfahren.

4.1.3 Deutschland: Radfahrausbildung mit Prüfung im Lehrplan

„Die Radfahrausbildung ist in der dritten und vierten Klasse vorgesehen und endet meist mit einer Prüfung: [...] Diese Prüfung sollte aber nicht überschätzt werden. Die Ausbildung ist recht kurz. Oft werden im immer gleichen geschützten Raum – häufig sogar nur auf dem Schulhof oder in einer Halle – dieselben Standardsituationen geübt, die an der Realität des konkreten Schulwegs teilweise vorbeigehen.“ [ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB, ADFC]

In Deutschland wird seit 2015 die Radfahrausbildung mit digitalen Lernmitteln unterstützt, die von der Deutschen Verkehrswacht in einem Portal bereitgestellt werden. Die Radfahrprüfung ist im Lehrplan für Sachunterricht der Länder verankert – in Bayern beispielsweise durch Bekanntmachung vom 1. August 2003.

Beispiel Bayern

Verantwortlich für die Radfahrausbildung ist die Schule, Schule und Polizei arbeiten eng zusammen. Praktische Radfahrübungen im Schonraum sind für die Jahrgangsstufen 2 und 3 vorgeschrieben. Die praktische Radfahrausbildung in der 4. Jahrgangsstufe erfolgt durch Verkehrserzieher:innen der Polizei in mobilen oder stationären Jugendverkehrsschulen – sie umfasst vier Übungseinheiten im Schonraum und eine Übungseinheit im Realverkehr, einschließlich der Prüfungseinheit. Eine Übungseinheit entspricht zwei Unterrichtseinheiten.

„Zusätzlich vermittelt die Radfahrprüfung eine Sicherheitsillusion: Das Kind ist nun „geprüft“ und fit für alle Radfahrsituationen. Darauf bereitet die Radfahrausbildung aber nicht vor. Meist fehlt es an Zeit und Personal für gemeinsame Ausfahrten in kleinen Gruppen – um mit Kindern wichtige, ganz konkrete Verkehrssituationen zu erkunden. Diese Aufgabe ist nur zusammen mit den Eltern zu bewältigen.“ [ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB, ADFC]

4.1.4 Niederlande: Mobilitätsbildung beginnt im Kindergarten

Jedes Jahr im April machen ca. 200.000 12-jährige Kinder die Radfahrprüfung, die es seit 1935 gibt. Für sie ist dies ein wesentlicher Schritt in ihrer Mobilitätsentwicklung, da es durchaus üblich ist, dass Schulwege von bis zu 15 Kilometern zurücklegen. Für die theoretische nationale Verkehrsprüfung gibt der Verein »Veilig Verkeer Nederland«, Sicherer Verkehr Niederlande, drei Termine bekannt. Für die praktische Verkehrsprüfung gibt es keinen nationalen Termin, die Schulen und Organisator:innen legen den Termin in den Wochen nach der theoretischen Verkehrsprüfung fest. Bestehen sie, erhalten sie ihr Verkehrsdiplom.

Die Mobilitätsbildung beginnt bereits spielerisch im Kindergarten und wird in der Volksschule fortgesetzt. Die Kinder werden für gewöhnlich mit 4 Jahren in die Grundschule eingeschult, die Verkehrsprüfung findet in der 7. und 8. Klasse statt.

Bei der praktischen Prüfung absolvieren die Kinder eine circa 6 Kilometer lange Route mit unterschiedlichen Situationen: Einbahnen, Straße mit Autos, Radwege, Kreisverkehr, und so weiter – entlang des Weges stehen Prüfer:innen, die Kinder tragen Signalwesten mit Nummern.

Mit der Fietsenbank werden Menschen mit wenig Geld, also Mindestlohnbezug, unterstützt: Sie erhalten kostenlos Fahrräder. Für Kinder gibt es den Kinderfahrradplan, den Kinderfietsenplan, hier werden alte Fahrräder hergerichtet und gratis an 8- bis 18-Jährige weitergegeben.

4.1.5 Slowenien: Alle lernen Radfahren

Das Nationale Amt für das Schulwesen regelt²:

- die Vorbereitung (theoretisch, praktisch am Geschicklichkeits-/Parcours und praktisch im Verkehrsraum);
- die Prüfung aller (theoretisch, praktisch am Geschicklichkeits-/Parcours und praktisch im Verkehrsraum);
- den detaillierten, fertigkeitbezogenen Punktekatalog für die Prüfung.

Die Vorbereitung und Prüfung erfolgt für alle Grundschüler:innen in der 4. und/oder 5. Schulstufe (Modell der Gesamtschule über 8 Jahre). Dabei sind eigene Vorkehrungen zu treffen, um dies auch Kindern mit besonderen Bedürfnissen zu ermöglichen.

Der Radfahrausweis ist ein amtliches Dokument und von den Kindern zwischen dem 8. und 14. Lebensjahr beim Radfahren bei sich zu tragen. Die zentrale Institution für die Vorbereitung (im Unterricht), Abwicklung, Ausweisausstellung und Unterlagenarchivierung ist die Grundschule. Während das Gesetz ein Ablegen der Prüfung ab dem 8. Lebensjahr erlaubt, empfiehlt das Amt für Schulwesen, dies erst mit dem 10. Lebensjahr zu tun. Vor der praktischen Vorbereitung ist verpflichtend das Rad des Kindes zu überprüfen und die erforderliche Funktionsfähigkeit zu

² B. Žlender, M. Novak, M. Markl et al. (2016): Konzept: usposabljanje za vožnjo kolesa in kolesarski izpit v osnovni šoli; Zavod RS za šolstvo; Ministerstvo za izobraževanje, znanost in šport; Ljubljana; ISBN: 978-961-03-0348-0; https://www.gov.si/assets/ministrstva/MIZS/Dokumenti/Razvoj-solstva/Varna-mobilnost/Usposabljanje_za_voznjo_kolesa_kolesarski_izpit.pdf [Konzept: Qualifizierung für das Radfahren und die Radfahrprüfung in der Volksschule; Amt der Republik Slowenien für das Schulwesen, Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Sport]

protokollieren als auch mit einem Aufkleber auf dem Rad selbst kenntlich zu machen. Bei der Fahrvorbereitung und der praktischen Prüfung müssen die Kinder eine Warnweste tragen. Der Geschicklichkeitsparcours muss den Anforderungen der Nationalen Agentur für Verkehrssicherheit genügen. Der theoretische Prüfungsteil erfolgt zentral auf der Webseite „Kolesar [Radfahrer]“³

4.2 Gesetzlichen Grundlagen

Während Kinder in Österreich erst im Alter von 12 beziehungsweise mit 9 oder 10 Jahren nach bestandener Prüfung allein Radfahren dürfen; ist das in keinem der anderen Länder vorgeschrieben. In Österreich dürfen Kinder auf Spielzeugen am Gehsteig fahren, sind sie älter als 8 auch allein. Bis Kinder in Deutschland 8 Jahre alt sind dürfen auch ihre Eltern am Gehsteig fahren, mit 10 müssen sie auf die Straße. Mit Kindervelos darf in der Schweiz am Gehsteig gefahren werden, bis 12 Jahre, wenn es keinen Radweg gibt. In den Niederlanden dürfen Kinder überall (Gehsteig, Straße, Radweg) Radfahren.

Dieser kurze Abriss der rechtlichen Lage in Österreich und anderen Ländern zeigt bereits, wie unterschiedlich Kinder an das Radfahren im Realverkehr herangeführt werden. Eine detailliertere Übersicht dazu, findet sich in den folgenden Kapiteln.

4.2.1 Österreich: ab 12 Jahren mit Prüfung ab 9 oder 10

Begleitet: Kinder unter zwölf Jahren müssen begleitet werden – die Begleitperson muss mindestens 16 Jahre alt sein. Mit 1. Oktober, dem In-Kraft-Treten der 33. StVO-Novelle, also der Straßenverkehrsordnung dürfen Begleitpersonen auf der Straße neben Kindern fahren, die jünger als 12 Jahre alt sind, gemäß § 68 Abs. 2 StVO.

Am Gehsteig: Kinder dürfen am Gehsteig und Gehwegen auf Spielzeugen fahren: Fahrzeugähnliche Spielzeuge, Kinderfahrräder die als solche gelten, haben einen maximalen Felgendurchmesser von 300 Millimetern und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 5 Kilometer pro Stunde, gemäß § 2 Abs. 1 Z 19 StVO, Straßenverkehrsordnung. Es sei denn, die Kinder sind acht Jahre alt und ihr Spielzeug – Kinderfahrrad – hat keinen Elektromotor, dann dürfen sie allein am Gehsteig fahren, gemäß § 88 Abs. 2 StVO.

Auf der Straße: Kinder dürfen ab 12 Jahren allein auf der Straße fahren. Sind die Kinder 9 Jahre alt und besuchen die 4.Schulstufe oder bereits 10 können sie die Freiwillige Radfahrprüfung ablegen und dürfen damit zwei Jahre früher allein Radfahren, gemäß § 65 Abs. 2 StVO.

Radhelm: Kinder müssen bis zum Alter von 12 Jahren verpflichtend einen Helm tragen, gemäß § 68 Abs. 6 StVO – ohne Helm löst jedoch bei Unfall kein Mitverschulden aus.

4.2.2 Schweiz: ab 6 Jahren mit dem Velo auf der Hauptstraße

Begleitet: Kinder dürfen vor dem vollendeten sechsten Altersjahr auf Hauptstraßen Velo fahren – wenn sie von einer mindestens 16 Jahre alten Person begleitet werden, gemäß Art. 19 Abs. 1 SVG (Straßenverkehrsgesetz).

Am Gehsteig: Kinder dürfen mit Kindervelos auf Trottoirs, Fuß- und Radwegen, sowie in Tempo-30- und Begegnungszonen unterwegs sein. Ein Kindervelo ist fahrzeugähnlichen Geräten gleichgesetzt und nur mit Muskelkraft betrieben, geregelt in der Verkehrsregelordnung, gemäß Art. 1 Abs. 10 VRV (Verkehrsregelverordnung) in Verbindung mit Art. 50 VRV.

³ <https://resitve.sio.si/kolesar/>

Wo es keine Radwege oder -streifen gibt, dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fußwegen und Trottoirs Velo fahren – mit angepasstem Tempo und haben insbesondere auf Fußgänger:innen Rücksicht zu nehmen, gemäß Art. 41 Abs. 4 VRV.

Auf der Straße: Kinder dürfen erst auf sämtlichen Straßen fahren, wenn sie in die Pedale treten können, gemäß Art. 42 VRV.

Velohelm: Keine Pflicht, sondern Empfehlung – nur für schnelle e-Bikes besteht Velohelmtragepflicht, laut Veloplus.

4.2.3 Niederlande: Kinder jünger als 12 dürfen überall fahren

Begleitet: Erlaubt ist generell, dass zwei Personen nebeneinander fahren. Die Begleitung eines Kindes ist nicht geregelt, auch die Benützung eines Fahrrads ist nicht an ein Mindestalter gekoppelt.

Am Gehsteig: Kinder unter 12 Jahren dürfen auch am Gehsteig beziehungsweise Fußweg radfahren. Für ältere Kinder und Erwachsene ist dies nicht erlaubt, Kinder zwischen 12 und 16 Jahren zahlen die halbe Strafe. Ansonsten ist der Radweg zu benützen.

Auf der Straße: Radfahrer:innen dürfen die Straße nur benützen, wenn es keinen vorgeschriebenen Radweg gibt, gemäß Art. 5 Abs. 1 bis 3 Verkehrsregeln und Verkehrszeichenvorschriften.

Radhelm: Es besteht keine Verpflichtung einen Helm zu tragen – weder für Kinder noch für Erwachsene.

4.2.4 Slowenien: Ab 8 Jahren mit Radfahrausweis eigenständig radeln

Begleitet: Kinder bis zum 6. Lebensjahr dürfen in Begleitung Erwachsener lediglich auf Fußgängerflächen radfahren (§ 55 ZVoz-1⁴);

Am Gehsteig: Kinder bis zum 6. Lebensjahr in Begleitung Erwachsener dürfen lediglich auf Fußgängerflächen radfahren (§ 55 ZVoz-1).

Auf der Straße: Ab dem 8. Lebensjahr dürfen Kinder mit Radfahrausweis eigenständig im Straßenverkehr radfahren. Bis zum 14. Lebensjahr dürfen Kinder ohne Radfahrausweis lediglich in Begleitung Erwachsener im Straßenverkehr radfahren. Ab dem 14. Lebensjahr dürfen Kinder eigenständig im Straßenverkehr radfahren (§ 55 ZVoz-1).

Radhelm: Verpflichtend für Kinder und Jugendliche bis zum 18. Lebensjahr (§ 34 ZPrCP⁵)

⁴ Zakon o voznikih (ZVoz-1), Uradni list RS št. 92/22 z dne 8.7.2022;
<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7164>. [Gesetz über die Fahrer, Amtsblatt der Republik Slowenien, Nr. 92/22 vom 8.7.2022].

⁵ Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), Uradni list RS št. 161/2021 z dne 6.10.2021;
<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5793>. [Gesetz über die Regeln des Straßenverkehrs, Amtsblatt der Republik Slowenien, Nr. 161/21 vom 6.10.2021]

5 Stakeholder-Workshops

Arbeitspakete 3 und 5 unseres Projekts widmeten sich den Stakeholder-Workshops. Diese waren wesentliche Meilensteine im Projekt, da es uns überaus wichtig war, die derzeitige Situation und was sich daran ändern sollte oder könnte mit den verschiedenen Stakeholdern zu diskutieren. Hierzu eingeladen waren Eltern(-vertreter:innen), Lehrer:innen, Verkehrskordinatoren der Polizei, Interessensvertretungen, Radfahrschulen, Verwaltungsbehörden sowie Vertreter:innen aus den Ministerien: BMK, BMBWF, BMSGPK und BMKOES. Die Einladungen ergingen auch an alle Personen, der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr. Darüber hinaus haben wir die Stakeholder-Workshops auf stape.eu angekündigt und allgemein eingeladen – darüber kam ein Vertreter der Radlobby Klosterneuburg zum Workshop im November.

Damit auch all jenen, die nicht nach Wien anreisen konnten, eine Teilnahme aus ganz Österreich möglich war, wurden beide Workshops sowohl in Präsenz an der TU Wien als auch als Online-Meeting durchgeführt. Der Online-Workshop war vom Inhalt ident: Dieser wurde nah am Präsenz-Workshop konzipiert, mit digitalem Whiteboard von Miro und Breakout-Sessions in Zoom. So wurde der partizipative Charakter des Präsenz-Workshops an der TU Wien, mit Arbeiten in Kleingruppen, auch für die Stakeholder erlebbar gemacht, die online teilnahmen. Die Dokumentation beider Workshops haben wir zusammengestellt und allen Teilnehmer:innen übermittelt – so haben alle das Gesamtbild erhalten.

5.1 1. Stakeholder-Workshop

Der erste Stakeholder-Workshop fand am 9. Juni 2022 an der TU Wien und online am 15. Juni 2022 statt. Es waren 135 Stakeholder geladen und 32 nahmen teil.



Abbildung 23: Fotos 1. Stakeholder-Workshop und Österreichkarte mit TN nach Arbeitsort

Als Einstieg, nach einer Vorstellungsrunde, gab es persönlichen Austausch zur eigenen Fachexpertise in 3er Gruppen und damit zur Perspektive, aus der im Workshop beigetragen wird. Dies ermöglichte gegenseitiges Kennenlernen, ersten oder vertieften Beziehungsaufbau und schaffte die Basis für die Zusammenarbeit in Kleingruppen.

Im Anschluss stellten wir unsere Bestandsaufnahme inklusive der gefundenen Lücken vor.

Dann ging es bereits in die Kleingruppen, zum Sammeln der Hürden, die daran hindern, dass junge Menschen mehr Rad im Alltag fahren und die Freiwillige Radfahrprüfung machen. Die Stakeholder konnten frei wählen:

- Ob sie »Engerl« sein wollten und sich in der ersten Runde vor allem dem widmen wollen, was schon gut funktioniert, und was beibehalten werden soll und in der zweiten Runde zu schauen 'Was fehlt da noch?', 'Welche Hürden gibt es, die es zu bewältigen gilt?' und 'Welche Ziele sollten verfolgt werden?'.
- Oder ob sie »Teufel« sein wollten und in der ersten Runden spielerisch schauen, wie man die Freiwillige Radfahrprüfung am besten sabotieren könnte, um herauszufinden wo die wichtigsten Hebel sind. In der zweiten Runde wurde die Perspektive gewechselt, und Schlussfolgerungen gezogen: 'Wo sind die größten Hindernisse?', 'Wo die besten Hebel, also Lösungsansätze?'

Alle Arbeitsgruppen, in Präsenz wie online, sammelten ihre Hindernisse, Lösungsansätze, Ziele und alles schon funktioniert auf Karten mit Farbcodierung. Dies war die Basis für das Ausarbeiten eines ersten Entwurfes der Handlungsempfehlungen.

Als Abschluss stellte das einem weiteren Impulsvortrag die Ergebnisse unserer Befragungen mit den Eltern, Lehrer:innen und Statutarstädten und Bezirkshauptmannschaften vor. Bei der anschließenden Diskussion erhielten wir ein Stimmungsbild der Stakeholder zu den Ergebnissen.

Als wesentliche Hürden wurde vor allem genannt:

- Negatives Campaigning
- Hoher Aufwand versus wenig Ressourcen
- Durchfallen durch Prüfung demotivierend
- kaum Daten
- Organisation komplex, Zuständigkeiten unklar
- Rechtliche Situation hemmt eigenständige Kindermobilität

Als wichtige Lösungsansätze wurde vor allem genannt:

- Radfahren sollte im Lehrplan verankert werden
- Radfahrausbildung über die FRP hinaus
- Zeitnahe Ersatztermine
- Zentrale / einheitliche Datenerfassung / Monitoring
- Mehr Übungsplätze zum Radfahren
- Vorbereitende Radfahrkurse
- Mehr Personalressourcen
- Eltern mehr unterstützen und mehr einbinden

Als Ziele sollte vor allem verfolgt werden, dass:

- möglichst alle Kinder die FRP machen sollten
- die FRP bei Schule und Polizei bleiben soll

- ein:e Beauftragte:r pro Schule geschaffen wird (Weiterbildung dieser & Ansprechperson)
- eine stärkere Ausrichtung auf Co-Benefits des Radfahrens: mentale und physische Gesundheit und Klimaschutz

Für 'was schon funktioniert' (& beibehalten werden sollte) wurde vor allem genannt:

- FRP nahezu kostenfrei
- FRP etabliert, soll erhalten und freiwillig bleiben
- FRP Theorie-Teil von Lehrer:innen
- FRP Praxis-Teil von Polizist:innen
- Unterstützung aller Partner im System (in Tirol)
- Vorbereitendes Üben in Kooperation mit Radfahrschulen z. B. Wien, NÖ – in NÖ mit Üben im Straßenverkehr
- Verkehrsgärten, mobiler Radanhänger (Vorarlberg)

Was schon funktioniert bezieht sich zumeist nicht auf ganz Österreich und ist damit oft zugleich als flächendeckendes Ziel zu verstehen. Gleichmaßen sind auch nicht alle Hürden auf alle Teile Österreichs zutreffend.

Immer wieder genannt wurde auch die fehlende oder mangelhafte Radinfrastruktur – vor allem autofreier Schulvorplatz und (auto-)verkehrsberuhigtes Schulumfeld – die aber explizit nicht Ziel des Projektes ist.

5.2 2. Stakeholder-Workshop

Der zweite Stakeholder-Workshop fand am 10. November 2022 an der TU Wien und online am 17. November 2022 statt. Es waren 150 Stakeholder geladen, 27 Teilnehmer:innen nahmen insgesamt teil – 10 in Präsenz und 17 online.

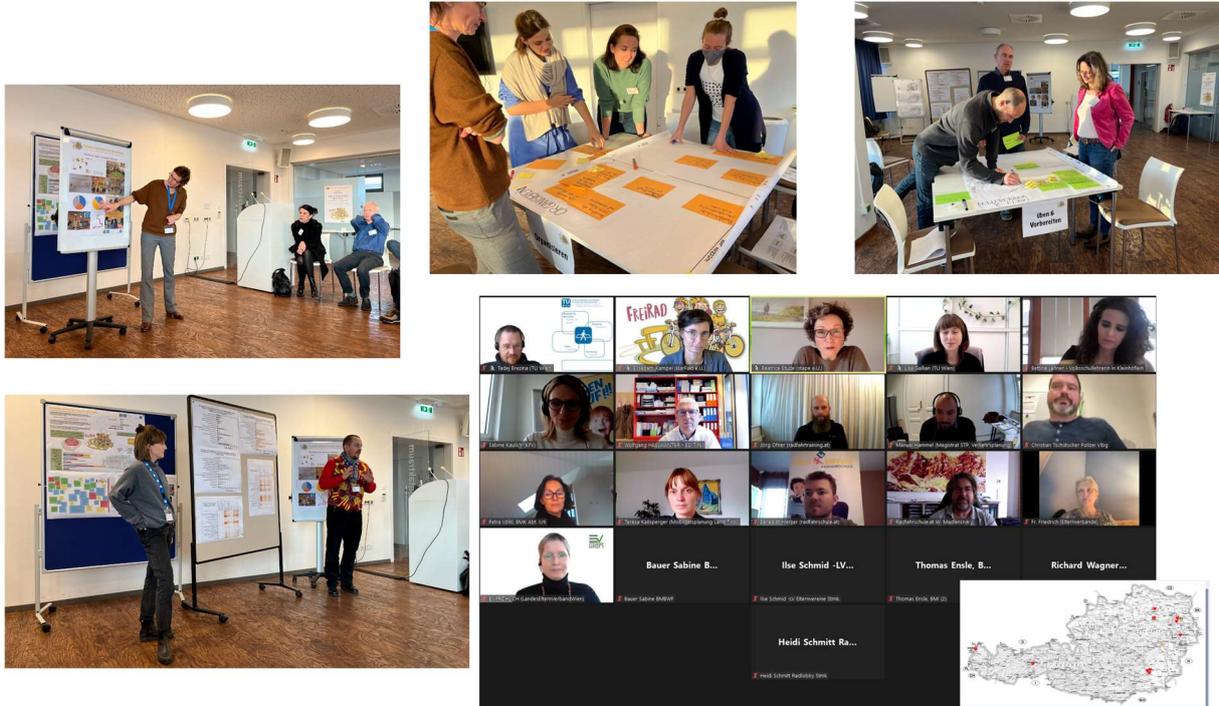


Abbildung 24: Fotos 2. Stakeholder-Workshop und Österreichkarte mit TN nach Arbeitsort

Nach einer Vorstellungsrunde gab es einen Überblick über die sechs Themen, in die wir die 54 entworfenen Handlungsempfehlungen geclustert haben. Nach kurzer Erklärung zu jeder der sechs Themen wurden die Teilnehmer:innen eingeladen sich zuzuordnen, wo sich im beruflichen oder Alltag die meisten Berührungspunkte haben.

Damit war der Rahmen für den 2. Stakeholder-Workshop gesetzt und erfolgte ein Rückblick auf all das was bislang im Projekt erarbeitet worden war: Schulworkshops, Befragungen und 1. Stakeholder-Workshop.

Nach der Pause folgte die Arbeit in Kleingruppen: Zu drei der Themen bildeten sich Arbeitsgruppen, deren Aufgabe es nun war, die für dieses Thema vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen nach ihrer Wirksamkeit und ihrer Abhängigkeit zu anderen Handlungsempfehlungen zu reihen – aussortieren und ergänzen war erlaubt.

Nach dieser ersten Runde in Kleingruppen folgte die zweite Runde zu den verbleibenden drei Themen nach demselben Prinzip. Online, aufgrund der höheren Teilnehmer:innenzahl, wurden in den zwei Runden jeweils vier Themen behandelt – sodass zwei Themen von verschiedenen Arbeitsgruppen erarbeitet wurden.

Abschließend wurden alle Themen im Plenum zusammengefasst vorgestellt und gab Raum für Kommentare und Anregungen – sodass abschließend alle Teilnehmer:innen ein Gesamtüberblick über alle Themen und Handlungsempfehlungen erhielten.

Dokumentiert wurde die Reihung nach Wirksamkeit auf Flipcharts bzw. im Miroboard, diese diente im Anschluss dem Projektteam als Grundlage für das Finalisieren der Handlungsempfehlungen. Die

teils gegensätzlichen Einschätzungen wurden mit der Expertise im Projektteam ergänzt und zusammengeführt (siehe Abbildung 25 und Abbildung 26)

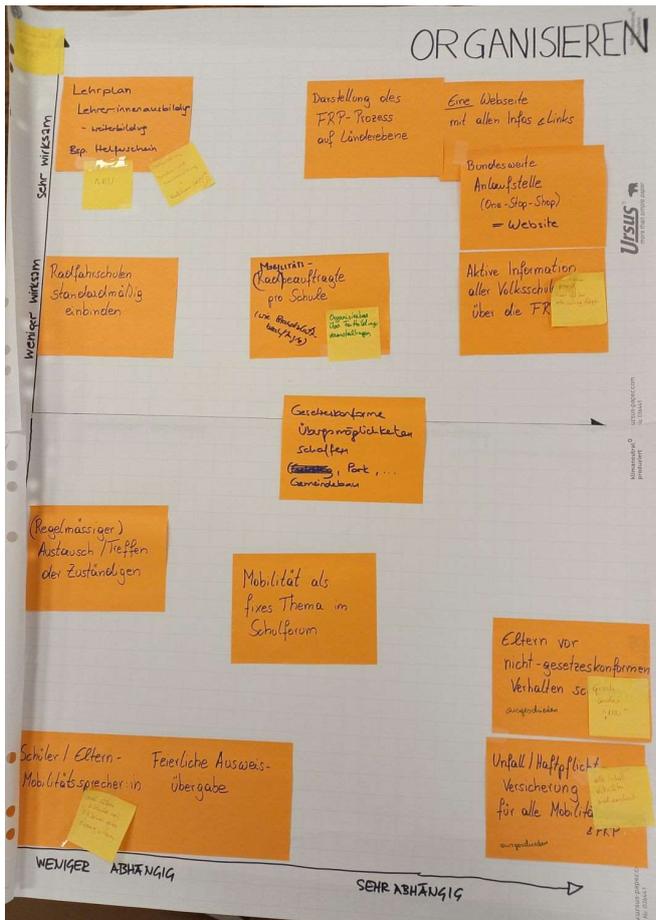


Abbildung 25: Flipchart-Dokumentation 2. Stakeholder-Workshop in Präsenz

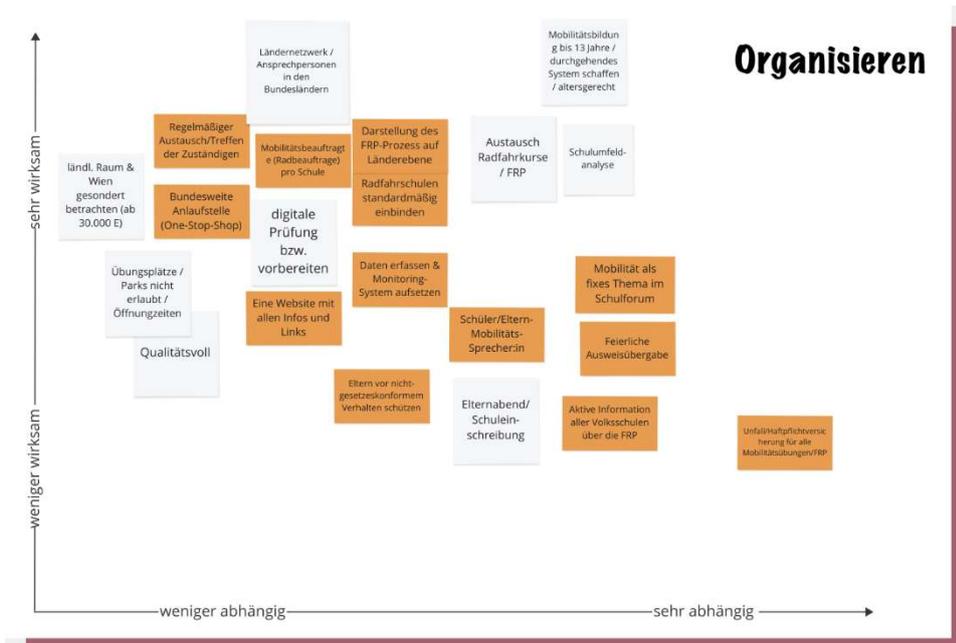


Abbildung 26: Miroboard-Dokumentation 2. Stakeholder-Workshop online

6 Stellungnahme zu Lehrplanentwurf

Die laufenden Begutachtungsfrist zum neuen Lehrplan wurde im Projekt genutzt, um die zwischenzeitlichen Erkenntnisse aus dem Projekt FreiRad – vor allem aus den Befragungen und den 1. Stakeholder-Workshops – als Stellungnahme beim BMBWF einzubringen⁶. Diese Chance wurde genutzt, um auf eine nachhaltige Verbesserung in der theoretischen und praktischen Mobilitätsbildung von Kindern einzuwirken. Siehe auch grafische Darstellung der damaligen Erkenntnisse (siehe Abbildung 27):

Viele Eltern wollen es, viele Lehrer:innen ebenso: Die Freiwillige Radfahrprüfung als fixen Bestandteil im Lehrplan. Das ist ein Ergebnis unserer Befragungen, die wir im Juni 30 Stakeholdern vorgestellt und diskutiert haben – auch hier dazu grundsätzliche Zustimmung.

Über 1.000 Eltern nahmen an der Befragung teil, wie auch über 200 Lehrer:innen. Wenn die Kinder wählen könnten, würden viele mit dem Rad in die Schule fahren – so unsere Stichprobe mit 7 Volksschulklassen im Burgenland, Oberösterreich und Wien.

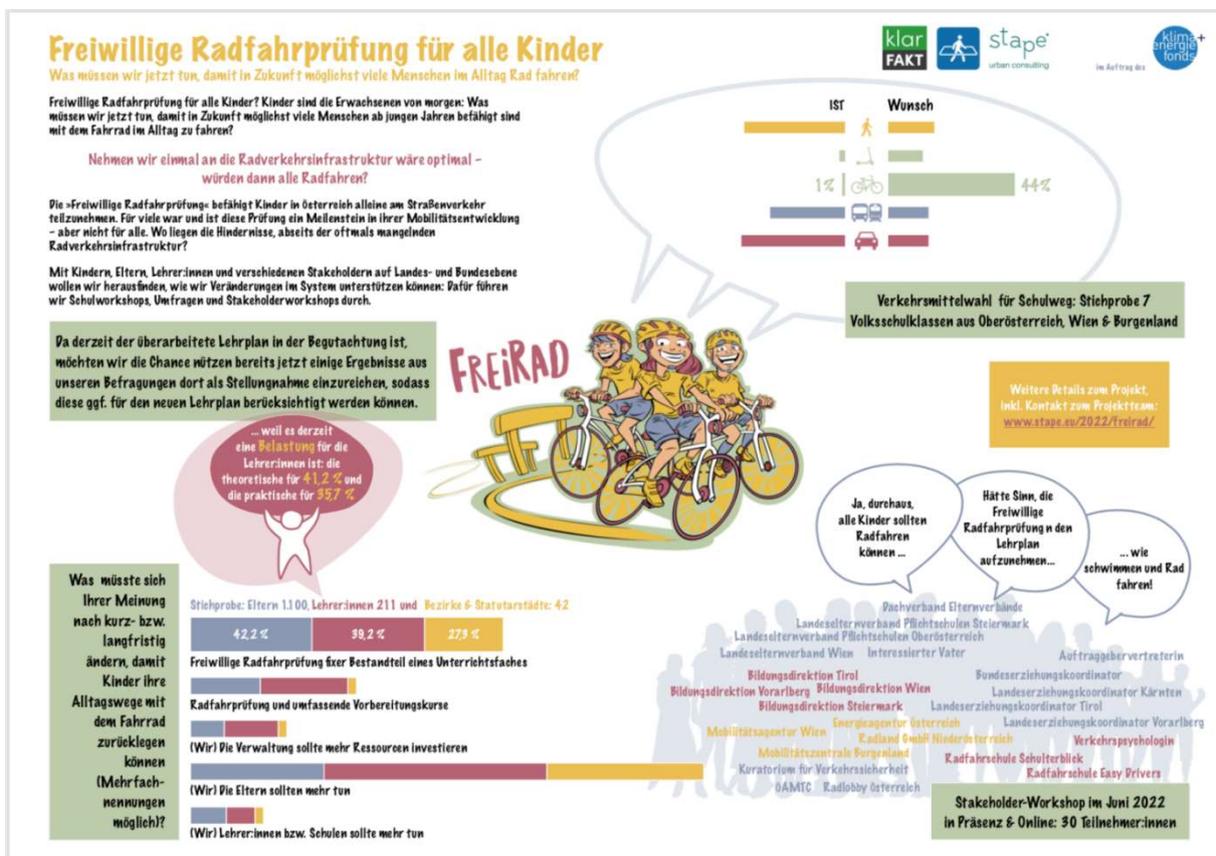


Abbildung 27: Grafische Darstellung der damaligen Erkenntnisse.

Auszug aus der Stellungnahme vom 6. September 2022, übermittelt am 8. September 2022:

Derzeit ist es den Volksschulen freigestellt, ob sie das Ablegen der „Freiwilligen Radfahrprüfung“ ermöglichen oder nicht. Für Lehrer:innen ist dies mit zusätzlichem Aufwand verbunden, der besonderes Engagement verlangt. Vor allem das Radfahren in der Praxis gestaltet sich schwierig, da sowohl funktionstüchtige Fahrräder als auch der entsprechende Rahmen erforderlich sind. Es führt dies dazu, dass Kinder einen sehr unterschiedlichen Zugang zum Radfahren haben und auch ihr

⁶ <https://www.stape.eu/2022/freirad-im-lehrplan>

Können sehr variiert. Sicheres eigenständiges Radfahren ist somit nicht selbstverständlich für alle Kinder.

Daher fordern wir die Verankerung von Radfahren in den Lehrplänen der Volksschule als auch der Sekundarstufen. Wir schlagen hierzu folgende Änderungen/ Erweiterungen/ Ergänzungen vor:

- *Radfahren, Regelwissen und dessen praktisches Anwenden, wird Kompetenzziel – mit derselben Wertigkeit wie Schwimmen.*
- *in der Volksschule 1./2. Klasse findet Mobilitätsbildung & Radfahren in der Praxis statt, unterstützt von außerschulischen Institutionen.*
- *in der Volksschule 3./4. Klasse werden Radfahrtrainings durchgeführt, dazu wird das Ablegen der Freiwilligen Radfahrprüfung angeboten, unterstützt von außerschulischen Institutionen.*
- *in den Volksschulen als auch Sekundarstufen werden Radfahr-Projektwochen oder Radfahr-Projektstage angeboten, nach dem Vorbild der Schikurse oder Sportwochen. Denkbar wären hier zur Praxis im Straßenverkehr auch anzubieten, dass verschiedene Fahrräder ausprobiert werden können (z. B. Mountainbike, Einrad, Lastenrad, etc.) und auf unterschiedlichen Wegen gefahren wird (z.B. Trails, Pump Tracks), sowie Workshops zu kleineren Fahrradreparaturen, etc.*

Die Diskussionen in Stakeholder-Workshops, wie auch die Antworten unserer Befragungen unterstreichen: Das fächerübergreifende Kompetenzziel »Radfahrkompetenz: Regelwissen und praktisches Anwenden« ist in der 4. Klasse Volksschule zu verankern und in den Sekundarstufen weiter auszubauen - sodass Kinder nach der Volksschule eigenständig und sicher radfahren können, mit den positiven Effekten:

- *dass jedes Kind mit Radfahren Bewegung in den Alltag integrieren kann,*
- *dass jedes Kind infolge des Regelwissens auch ohne Rad sich sicherer im Straßenverkehr bewegen kann,*
- *dass es die eigene Motorik verfeinern konnte – beim Ausprobieren verschiedener Fahrradtypen,*
- *dass es die Vorteile für Gesundheit, Eigenständigkeit, Umwelt und Klima erkannt und selbst gespürt hat.*
- *dass es Freude am Radfahren für die eigene Alltagsmobilität (weiter) entwickelt*

Zudem wurden konkrete textliche Änderungsvorschläge unterbreitet. Vollständige Stellungnahme zum [Download](#).

7 Handlungsempfehlungen

In diesem Teil des Berichts werden die finalen Handlungsempfehlungen (HE) präsentiert und beschrieben. Diese stellen dar, welche Maßnahmen empfohlen werden, um das derzeitige System weiterzuentwickeln, damit mehr Kinder im Alltag radfahren. Dies ist insofern von weitreichender Bedeutung als fahrradfahrende Kinder auch im Erwachsenenalter diese Form der nachhaltigen Mobilität vermehrt nutzen. Derzeit stellt die «Freiwilligen Radfahrprüfung (FRP)» den Einstieg in die eigene Mobilität dar, welche zumeist über die Volksschulen organisiert ist, jedoch regional sehr unterschiedlich genutzt und abgehalten wird (siehe Kapitel *Bestandsaufnahme*).

Die im folgenden präsentierten Handlungsempfehlungen sind das Ergebnis der Online-Befragungen von Lehrer:innen, Verwaltungsbehörden und Eltern, der Schul-Workshops, der zwei Stakeholder-Workshops und unserer Expertise.

Insgesamt hatten wir in unserem Erstentwurf 54 HEs, die wir im 2. Stakeholder-Workshop diskutiert und priorisiert haben. In der Folge wurden einige HEs zusammengefasst und manche auch verworfen. Das Ergebnis sind nun 46 HE, die sechs Themen zugeordnet werden können.

- Üben & Vorbereiten: 7 HEs
- Prüfen: 5 HEs
- Organisieren: 10 HEs
- Finanzieren: 9 HEs
- Bewusstsein bilden: 8 HEs
- Infrastruktur: 7 HEs

In den folgenden Unterkapiteln sind die HEs gereiht nach ihrer Wirkung beschrieben, d. h. HE mit der größten erwarteten Wirkung finden sich zu Beginn. Jedes Unterkapitel startet mit einer Definition des Bereichs, einer Beschreibung der Ausgangssituation, Auseinandersetzung mit Wirkung, Vorteilen und Risiken und einer Zusammenfassung der themenspezifischen Ergebnisse aus den Stakeholder-Workshops.

In den Beschreibungen der einzelnen HEs wird die derzeitige Situation qualitativ und/oder quantitativ (je nach verfügbarer Datenlage) beschrieben, die Notwendigkeit, Relevanz und Wirkung der vorgeschlagenen HE begründet, und konkrete Ideen zur Umsetzung gegeben.

7.1 „Kapitel ÜBEN & VORBEREITEN“

7.1.1 Überblick

Das Ablegen der FRP erfordert eine theoretische Vorbereitung wie auch ein praktisches Üben. Welche Möglichkeiten es gibt die Radfahrkompetenz und Verkehrssicherheit für Kinder zu erhöhen, ist Thema dieses Kapitels.

7.1.1.1 Ausgangssituation

Das Antreten für die FRP setzt voraus, dass die Kinder bereits Radfahren können. In den Schul-Workshops zeigte sich, dass 73% der befragten Kinder das Radfahren mit ihren Eltern gelernt zu haben, der Rest alleine oder mit anderen Bezugspersonen. Rund die Hälfte der Kinder gaben an, häufig oder täglich mit dem Fahrrad zu fahren, jedoch zumeist nur in der näheren Wohnumgebung. Bei der Frage, wie gut sie tatsächlich Radfahren können gaben 54% an, sehr sicher zu sein, 44% mittel und 2% fühlten sich unsicher auf dem Fahrrad. Dies weist daraufhin, dass weiterer Übungsbedarf durchaus gegeben ist.

Da die Affinität der Kinder zum Fahrradfahren durch das Verhalten der Eltern mitgeprägt wird, wurden die Eltern befragt, wie oft sie das Fahrrad auf Alltagswegen benutzen. 33% gaben an, ihr Rad

mehrmals pro Woche zu nutzen, und 29% seltener als einmal pro Monat. Die meisten Kinder (56%) kommen zu Fuß in die Schule, 33% werden mit dem Auto gebracht und der Rest fährt öffentlich (32%), mit dem Roller (24%) oder mit dem Rad (16%) -Mehrfachnennungen waren möglich. Die meisten Eltern (60%) üben mit ihren Kindern das Fahrradfahren bei Familienausflügen und lernen mit ihnen die Verkehrsregeln. Damit Kinder das Fahrrad vermehrt im Alltag nutzen, meinen die Eltern, dass eine Verkehrsberuhigung im Schulumfeld hilfreich wäre und dass auch sie – die Eltern – mehr tun sollten.

34% der Lehrer:innen gaben bei der Befragung an lediglich eine theoretische Prüfungsvorbereitung durchzuführen, und 62% sowohl eine theoretische als auch eine praktische, diese meist mit Unterstützung der Polizei. Vor allem die praktische Vorbereitung stellt für die Lehrer:innen einen zusätzlichen organisatorischen Aufwand dar. Die theoretische Vorbereitung stellt für 54% keine zusätzliche Belastung dar. Insgesamt schätzen 15% der Lehrer:innen die zusätzliche Belastung als sehr hoch bis hoch ein, 41% als mäßig, und 43% als gering bis nicht vorhanden.

Die Lehrer:innen können mit ihrer Klasse an Radfahrkursen teilnehmen, doch das Angebot hierzu ist nicht überall bekannt bzw. nicht vorhanden. 47% der Lehrer:innen gaben an, dass es keine Radfahrkurse gibt und 38% wussten es nicht. Ein ähnliches Bild zeigte sich hierzu auch den befragten Eltern: 83% ist es nicht bekannt ob es ein Angebot dazu in der Nähe gibt. 25% der Kinder gaben an, bereits einen Radfahrkurs besucht zu haben, zumeist wurde dieser über die Schule organisiert.

Ausbildungen zum:r Radfahrlehrer:in für Kinder und Jugendliche wird über das klima:aktiv mobil Programm des BMK angeboten. Eine Liste der zertifizierten Radfahrlehrer:innen ist hier abrufbar: https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/radfahrkurse/liste_kamradfahrlehrende.html

Wie in Tabelle 1 ersichtlich ist, hat die Zahl an Radfahrlehrer:innen vom Jahr 2021 auf 2022 stark zugenommen. Im Schnitt kamen 2021 2.473 Kinder (im Alter von 8 bis 11) auf eine:n Radfahrlehrer:in, im Jahr 2022 hat sich dies verbessert auf 1606 Kinder. Klar ersichtlich wird auch, dass es diesbezüglich große Unterschiede im Versorgungsgrad der einzelnen Bundesländer gibt. Allerdings ist auch festzustellen, dass einige nach der Ausbildung nicht als Radfahrlehrer:in arbeiten oder nur für kurze Zeit: Es ist zumeist ein Nebenjob ist, der mit Vollzeitjobs schwer vereinbar ist, da die Radfahrkurse immer vormittags unter der Woche stattfinden.

Damit zeigt sich klar, dass die Zahl der Radfahrlehrer:innen nicht ausreicht, um alle Volksschulkinder in einem Kurs zu betreuen.

Tabelle 1: Anzahl der Radfahrlehrer:innen sowie der Kinder in der Altersklasse 8-11 Jahre und die Anzahl Kinder pro Lehrer:in nach Bundesland für das Jahr 2022. [Quelle: klima:aktiv mobil; Statistik Austria 2022, https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:5816c33a-f797-4b81-b457-c9f8ab6e4832/RadfahrlehrerInnen_nach_Bundesland_Nov.2022.pdf]

Bundesland	2021	Anzahl RF-Lehrer:innen 2022	Anzahl Kinder 8-11	Kinder / RF-Lehrer:in 2021	Kinder / RF-Lehrer:in 2022
Burgenland	9	9	10.765	1.196,1	1.196,1
Kärnten	6	11	20.113	3.352,2	1.828,5
NÖ	15	22	66.092	4.406,1	3.004,2
OÖ	4	9	59.436	14.859,0	6.604,0
Salzburg	5	14	21.122	4.224,4	1.508,7
Steiermark	37	47	44.353	1.198,7	943,7
Tirol	9	13	28.676	3.186,2	2.205,8
Vorarlberg	9	12	16.647	1.849,7	1.387,3

Wien	34	66	71.642	2.107,1	1.085,5
o.A.	9	8	-	-	-
Österreich	137	211	338.846	2.473,3	1.605,9

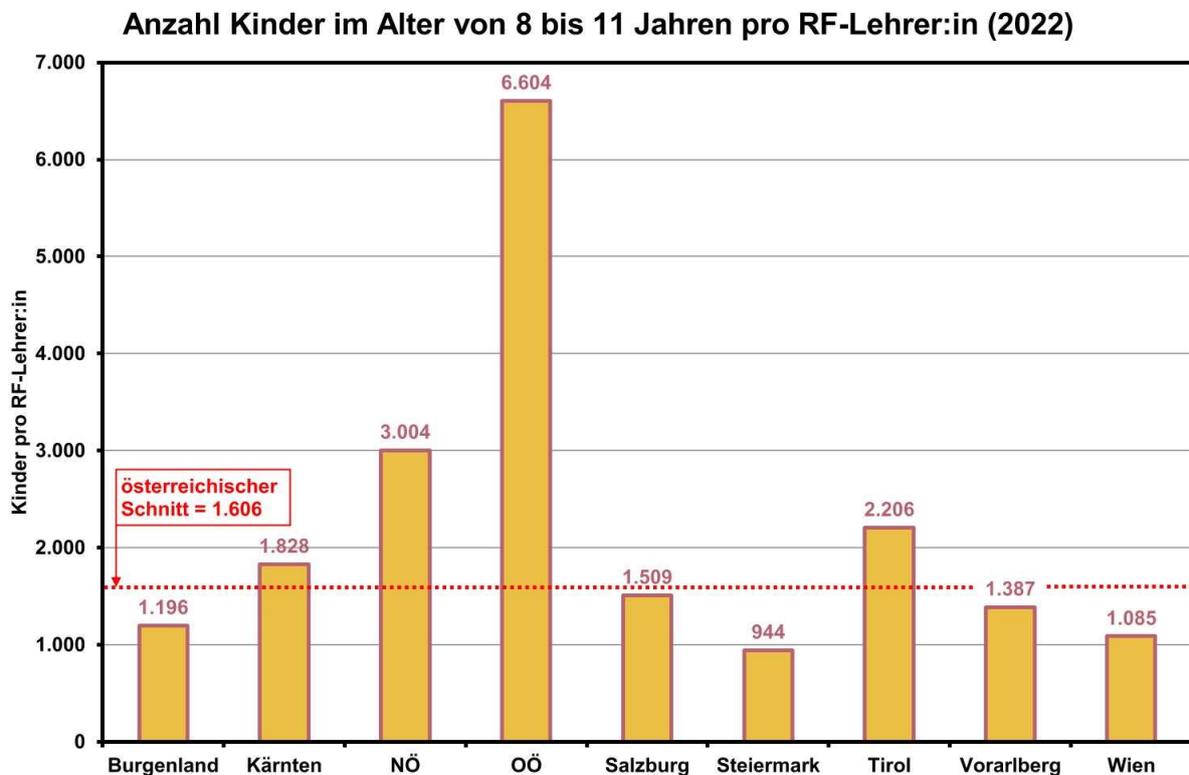


Abbildung 28: Anzahl der Kinder pro RF-Lehrer:in nach Bundesland im Vergleich zum österreichischen Schnitt.

Wir nehmen an, dass alle Kinder (rund 170.000), die derzeit die 3. oder 4.Klasse Volksschule besuchen, einmal pro Jahr einen Radfahrkurs machen. Bei 20-25 Kinder pro Klasse bedeutet dies im Mittel 7.500 Radfahrkurse pro Jahr mit Schulklassen. Für die Begleitung braucht es fünf Radfahrlehrer:innen. Da die Kurse an Schultagen vormittags stattfinden und vier Stunden dauern, kann eine Radfahrlehrer:in pro Tag nur einen Kurs machen. Rein rechnerisch müssten daher an jedem der 180 Schultage 42 Radfahrkurse stattfinden. Theoretisch könnte dies von 210 Radfahrlehrer:innen abgedeckt werden. Werden schlechtwetterbedingte Ausfälle, wie strömender Regen oder Glatteis, wie auch krankheitsbedingter Ausfall berücksichtigt, geht sich das in der Praxis nicht mehr aus. Um Motivation, Energie und Qualität am selben hohen Niveau zu halten, empfiehlt das Projektteam, doppelt so viele Radfahrlehrer:innen: Damit diese auch nicht mehr als drei idente Kurse pro Woche abhalten müssen.

Bei rechnerisch 36 Schulwochen (Grundlage 180 Schultage) bedeuten zwei Radfahrkurse pro Woche rd. 400 Arbeitsstunden (5 Stunden, die Vorbereitung und teils Anreise inkludieren, ohne Organisationszeit Team, etc.) – das ist eine Herausforderung für das Berufsbild.

Beispiel Niederösterreich

Die in Niederösterreich stattfindenden Radfahrkurse mit Schulklassen dauern 4 Stunden und finden vormittags mit 5 Radfahrlehrer:innen statt. Hier erfolgt eine Ausfahrt in Kleingruppen, die auch die Teilnahme von mitfahrenden Begleitpersonen (Lehrer:innen und/oder Eltern) erfordert: Der:ie Radfahrlehrer:in führt die Kleingruppe bei der Ausfahrt und die Begleitperson bildet den Abschluss.

Die vom BMBWF 2016 erweiterte Richtlinie ([Richtlinie zur Durchführung der Freiwilligen Radfahrprüfung](#)) stellt nunmehr klar, dass für die Radfahrkurse nicht die ‚[Richtlinie für die Durchführung von bewegungserziehlichen Schulveranstaltungen](#)‘ (BMBF Rundschreiben Nr. 17/2014) gilt, welche besagt, dass Schüler:innen mindestens 12 Jahre alt sein oder die FRP abgelegt haben müssen. Damit sind die Radfahrkurse für Kinder jünger als 12 Jahre rechtlich als Schulveranstaltung möglich..

7.1.1.2 Wirkung, Vorteile & Risiken

Radfahrer:innen sind im Vergleich mit Autofahrer:innen ungeschützt. Daher ist es umso wichtiger, sicher im Straßenverkehr radfahren zu können. Der Radfahrausweis erlaubt es Kindern auf der Straße zu fahren, doch die sicheres Radfahren wird am besten durch häufiges Üben unterstützt. Dieser Radfahrkompetenzaufbau ist derzeit vorwiegend an die Eltern ausgelagert, weshalb die Kompetenzen sehr unterschiedlich sind, und somit keine Chancengleichheit besteht.

Den Kompetenzaufbau für das eigenständige Radfahren in der Schullaufbahn zu verankern, erachten wir als essenziell, um mehr Menschen zum Radfahren im Alltag zu befähigen und zu begeistern. Das Üben sollte nicht nur darauf fokussiert sein, die FRP zu schaffen, sondern den Kindern zu vermitteln, wie sie sich sicher eigenständig fortbewegen können und wie gut radfahren für die eigene Gesundheit und das Klima ist. Es soll ein Mindset vermittelt werden, das nachhaltigen Mobilitätsformen Vorrang gegenüber motorisierten Mobilitätsformen gibt. Vor allem im ländlichen Raum ist dies von Bedeutung, wo der Mopedführerschein mit 15 für viele Jugendliche ein absolut erstrebenswertes Ziel ist. Danach spielt das Fahrrad oft nur mehr eine unbedeutende Rolle.

Wie die Befragungen zeigten, sind Eltern besonders gefragt und der Tenor ist, dass sie mehr tun sollten. Dabei sind viele Eltern selbst unsicher oder haben Angst mit ihren Kindern im Straßenverkehr zu fahren. Daher sollten Kinder eine entsprechende umfassende Bildung in der Schule erhalten, damit sie in der Familie als Multiplikator:innen wirken können und die Freude am Fahrradfahren bis ins Erwachsenenalter erhalten bleibt.

Damit die Schulen dieser Aufgabe nachkommen können, müssen ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden (siehe auch Kapitel «Finanzen»).

7.1.1.3 Feedback aus den Workshops

Immer mehr Kinder in Wien können nicht Radfahren, war die Rückmeldung aus dem 1. Stakeholder-Workshop.

Im 2. Stakeholder-Workshops wurde ein Elternführerschein und entsprechende Angebote für Eltern diskutiert, mit dem Ziel auch Eltern zu ermöglichen Radfahren zu erlernen und sicherer zu werden. Tipps wie sie ihre Kinder beim Radfahren lernen unterstützen können, wie man als Familie sicher radfährt und was das radfahren für sonstige Vorteile bietet, sollte auch Teil des Angebots für Eltern sein. Dass Kinder selbst Radfahrkurse für sich und ihre Eltern buchen können, wurde dabei als weniger wichtig eingestuft.

Die Rollerkurse - vorgeschlagen für die 1. und 2. Schulstufe - wurden als sehr wirksam eingeschätzt und als Teil einer anzustrebenden mehrstufigen Mobilitätsbildung gesehen. Dabei wurden die

Rollerkurse vor allem im urbanen Raum als sinnvoll erachtet und weniger in ländlichen Regionen. In Städten ist der Roller oft das erste eigene Fortbewegungsmittel, während am Land der Fokus eher auf den Wegen zwischen den Ortschaften liegt – wofür Roller ungeeignet sind.

Radreparaturkurse sind das „Sahnehäubchen“, wichtiges Wissen, das aber zum Radfahren nicht notwendig ist. Zudem sollten diese auch erst mit älteren Kindern, also frühestens ab der 4. Schulstufe abgehalten werden.

7.1.2 Handlungsempfehlungen

Ü1: Mehrstufige Ausbildung

Mobilitätsbildung ist eine Investition in die Zukunft, da wir Menschen als Erwachsenen das im Kindesalter angelesene Mobilitätsverhalten zumeist fortführen. Radfahren ist dabei ein wichtiges Fundament für ein gesundes Leben durch Freude an Bewegung im Alltag.

Diese Aspekte sollten in einer ganzheitlichen Mobilitätsbildung gefördert werden: Die bereits im Kindergarten beginnt und die Kinder bis ins Jugendalter begleitet. Hierzu ein Vorschlag:

- Im Kindergarten werden die Kinder spielerisch an Mobilität herangeführt. Zum Beispiel durch Verwendung von Laufrädern, Dreirädern, Bobby-Cars und Fahren auf vorgezeichneten Spielstraßen.
- Die Kinder werden beginnend mit der 1. und 2. Klasse Volksschule altersgerecht an das Radfahren herangeführt und Radfahrkompetenz und Mobilitätswissen nachhaltig aufgebaut – Spaß und Freude an der Bewegung ist wichtiger Bestandteil der Ausbildung. Diese Aspekte werden auch durch motorische Übungen im Sportunterricht unterstützt. Zudem können saisonale Programmschwerpunkte, z. B. mobiler Radanhänger, an der Schule dies unterstützen.
- In 3. Klasse ist ein Schwerpunkt auch das Rollerfahren mit Rollerkursen, die auch im Straßenverkehr stattfinden. Parallel wird Radfahren im Schonraum geübt und die gesellschaftspolitischen Aspekte, die das Radfahren hat, fächerübergreifend in den Unterricht eingebunden: Klimaschutz, Gesundheit, gerechte Verteilung von Straßen und Plätzen, lebenswerte Städte.
- In der 4. Schulstufe wird darauf aufgebaut und vertieft. Hier finden auch Radfahrkurse im Straßenverkehr statt und die FRP kann abgelegt werden.
- Die 5. Schulstufe unterstützt alle, die die FRP noch nicht abgelegt haben, dies zu tun, und das Ankommen am neuen Schulstandort, wobei ein Augenmerk auf die möglichen Schulwege und das Radfahren als Mobilitätsform gelegt wird.

Eine solche oder ähnliche ganzheitliche Mobilitätsbildung sollte in der nächsten Aktualisierung der Lehrpläne verankert werden. Eine diesbezügliche Stellungnahme wurde vom Projektteam im September 2022 abgegeben (siehe Kapitel 9).

Beispiel aus Wien: [Mobilitätsbox für Kindergartenkinder](https://www.fahrradwien.at/mobilitaetsbox-fuer-kinder/) (<https://www.fahrradwien.at/mobilitaetsbox-fuer-kinder/>): Box mit Spiel-, Experimentier- und Bewegungsmaterialien sowie einen Leitfaden mit vielfältigen Aktionsideen zur Mobilitätsbildung, kann kostenfrei für 4-6 Wochen entlehnt werden.

Ü2: Begleitendes Angebot für Eltern & Kinder

Eltern-Kind-Radfahrkurse unterstützen und bilden vor allem die Eltern: Hier lernen sie die Kompetenzen ihrer Kinder (noch) besser einzuschätzen und das unterstützt den Wechsel vom Elterntaxi zum Begleiten des eigenen Kindes am Fahrrad. Diese Kurse können auch mit Tante und Opa durchgeführt werden.

In der Praxis zeigt sich, dass Angebote hierzu gern angenommen werden wie zum Beispiel die Gutscheine der Arbeiterkammer Wien für Eltern-Kind-Radfahrkurse im Jahr 2020 und 2021, einer Zusammenarbeit mit der Radfahrschule Schulterblick. Diese bietet das ganze Jahr privat zu buchende Eltern-Kind-Radfahrkurse an. Ein anderes Beispiel ist das Projekt der WiG (Wiener Gesundheitsförderung), „Radeln & Rollern“, dessen Bestandteil ebenfalls Eltern-Kind-Radfahrkurse waren auch in Kooperation mit der Radfahrschule Schulterblick.

Damit diese Kurse nicht nur den Eltern, die sich das finanziell leisten können, zugutekommen, könnte ein Kontingent pro Schule vorgesehen werden, das in Kooperation mit einer Radfahrschule durchgeführt würde.

Hier können Schulwegpläne mit Übungsrouten für das Radfahren unterstützend wirken, da diese Kurse sonst eher aufwendig sein können, wenn erst eine Route erarbeitet werden muss.

Best Practise Beispiele:

- <https://www.schulterblick.at/kursangebote/buchung-eltern-kind-kurs-privat/>
- <https://www.schulterblick.at/2020/schulterblick-radfahrkurse-im-rahmen-von-summer-in-the-city/>
- WiG: Radeln & Rollern <https://www.wig.or.at/programme/gesunde-kinder/radeln-und-rollern>

Ü3: Radlwochen: Angebot geschaffen

Eine Empfehlung ist, das Schulangebot um Radprojektwochen zu erweitern, die spielerisch Radfahrkompetenz und Regelwissen ausbauen, sowie Lust aufs Radfahren machen. Dieses Angebot soll insbesondere an mittleren und höheren Schulen vorhanden sein.

Hier soll es Gelegenheit geben, verschiedene Fahrräder und Fahrstile auszuprobieren, z.B. Mountainbike, Rennrad, Einrad, Lastenrad, E-Bike, etc.) und diese auf unterschiedlichen Wegen und Strecken zu testen (z.B. Trails, Pump-Tracks). Auch Radprojektwochen abseits des Straßenverkehrs unterstützen die Mobilitätsbildung, da beispielsweise Mountainbiken oder Downhill fahren die Fahrsicherheit erhöht. Ergänzend dazu sollten Fahrrad-Reparatur-Workshops durchgeführt werden, idealerweise in Zusammenarbeit mit lokalen Fahrradhändler:innen oder -werkstätten.

Da Schikurse eine lange Tradition in Österreich haben, sind diese auch relativ einfach für Lehrer:innen zu buchen und organisieren. Damit dies auch für Radwochen möglich ist, bedarf es einer Angebotsentwicklung für Schulen, die Unterkunft, Fahrräder, Radfahrlehrer:innen und geeignete Radstrecken beinhalten, sodass Schulen dies als Gesamtpaket buchen können.

In Österreich gibt es derzeit solche Projektwochen nur privat als Ferienprogramm zu buchen, als mehrtägige Schulveranstaltung mit Übernachtungen jedoch nicht.

Beispiele:

- Deutschland – Klassenfahrt auf Rädern: Kombination klassischer Bildungs- und Erziehungsziele mit dem Schwerpunkt Radfahren
- Deutschland: Kann das Fahrrad ein Statussymbol sein? Eine Projektwoche zum Thema Fahrrad (<https://mobi38.de/projektwoche-statusrad-2/>)

- Wien, Mobilitätsagentur: [Summer City Camps](#)
- Privatanbieter Ferien4Kids z. B. Wien: Bike Camps in Kooperation mit Radfahrschule Schulterblick <https://www.ferien4kids.at/camp/bike-camp-stadion-center-170> bzw. <https://www.schulterblick.at/2021/radcamps/>

Ü4: Roller Kurse für die 1. & 2. Schulstufe

Roller Kurse bereichern das praktische Angebot. Denn ab dem Alter fahren ohnehin viele Kinder in die Schule mit dem Roller – da Roller fahren auf dem Gehsteig erlaubt ist, wird dies von vielen Eltern eher unterstützt als Radfahren, wo die Kinder oft mit dem Autoverkehr mitfahren müssen.

Kinder mit Rollern am Gehsteig hält Konflikte mit Fußgänger:innen bereit, denen durch Regelwissen, Sensibilisierung und Roller Kurse im Straßenverkehr abgemildert werden können und die Kinder zu einem Miteinander im Straßenverkehr angeregt werden.

Der Perspektivenwechsel unterstützt Regelwissen nachhaltig zu verankern. Die Roller Kurse stellen ein niederschwelliges Üben im Straßenverkehr dar und bereiten auf das Üben bei den Radfahrkursen im Straßenverkehr vor.

Beispiele

- WiG: Radeln & Rollern: <https://www.wig.or.at/programme/gesunde-kinder/radeln-und-rollern>

Ü5: Üben im Straßenverkehr verpflichtend für 4. und 5. Schulstufe

Diese Handlungsempfehlung zielt vor allem auf die Verkehrssicherheit ab. Kinder dürfen mit Radfahrausweis oder wenn sie älter als 12 Jahre alt sind, am regulären Straßenverkehr teilnehmen. Vor allem für Kinder, die keine FRP abgelegt haben, kann nicht sicher gesagt werden, ob sie die Verkehrsregeln beherrschen und ob sie sich der Gefahren bewusst sind. Viele Gefahren (z.B. Dooring, Fahren auf der Landstraße, Queren von Straßenbahnschienen, rechtsabbiegende LKWs, etc.) werden den jungen Lenkern erst bewusst, wenn sie ihre Erfahrungen im Straßenverkehr machen. Daher sollte für Schüler:innen der 4. und 5. Schulstufe das Üben im Straßenverkehr verpflichtend sein.

Dies ist auch vorgesehen als Bestandteil der Handlungsempfehlung «Ü1-Mehrstufigen Ausbildung».

Zudem gibt es heutzutage immer mehr Erwachsene, die keinen Autoführerschein gemacht haben. Für diese ist es wichtig, bereits in der Schule die Verkehrsregeln zu lernen.

Ü6: Radfahrkurse und Radreparaturworkshops für 6-15 Jährige

Altersgerecht aufeinander aufbauend werden als Teil der Mobilitätsbildung in der Schule ab der 3. Schulstufe Volksschule Radfahrkurse angeboten: Motorik, Radfahrkompetenz, praktisches Anwenden des Regelwissens, Radreparatur. Dieses Angebot können die Lehrer:innen entsprechend der Schulstufe ihrer Klasse kostenfrei buchen.

Dies ist auch vorgesehen als Bestandteil der Handlungsempfehlung «Ü1-Mehrstufige Ausbildung».

Beispiele

- [Niederösterreich, Radland: Radfahrkurse für Schulklassen, 4.-6. Stufe](#), 4h – mit Ausfahrt im Straßenverkehr, kostenfrei
- [Niederösterreich, Radland: Sommer-Radfahrkurse für Kinder](#), 2h – Angebot für Gemeinden

und Betriebe, kostenfrei

- [Vorarlberg, Sicheres Vorarlberg: Fahrradtraining für Volksschulkinder](#), 1.-4. Stufe, es können einzelne Stufen oder die ganze Schule teilnehmen; 2-3h Theorie & Praxis im Stationenbetrieb, kostenfrei
- [Wien, Mobilitätsagentur: Radfahrkurse für Schulklassen, 3.-4 Stufe](#), 2h – ausschließlich im Schonraum, kostenfrei

Ü7: Kinder können Radfahrkurse buchen

Die Kinder können in der 4. und 5. Schulstufe Eltern-Kind-Radfahrkurse über die Schule buchen: Die Radfahrkurse werden optional zu den vorbereitenden Radfahrkursen für die FRP angeboten. Die:der Lehrer:in informiert die Klasse. Wichtig ist aber eben, dass von den Kindern der Impuls ausgeht, und nicht die Eltern, das Kind für einen Kurs anmelden, so wie es zumeist üblich ist. Die Multiplikatorfunktion von Kindern wird damit konkret gefördert.

Das trägt zur Selbständigkeit bei und ermächtigt sie ihren Wunsch nach Radfahren und ihre Begeisterung dafür in die Familie zu tragen –natürlich bleibt dies abhängig von der Zustimmung der Eltern. Diese Kurse können auch mit Tante/Oma und Onkel/Opa oder anderen wichtigen Bezugspersonen durchgeführt werden.

7.1.3 Verworfenne Handlungsempfehlungen

Es wurden keine der ursprünglich vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen wesentlich abgeändert oder verworfen.

7.2 „Kapitel PRÜFEN“

7.2.1 Überblick

Die Freiwillige Radfahrprüfung (FRP) soll als erstrebenswerter Meilenstein in eine umfassende Mobilitätsbildung integriert werden: Schulstufen- und fächerübergreifend. Die Ausführung der Prüfung fällt jedoch regional sehr unterschiedlich aus, womit der nötige Handlungsbedarf auch nicht überall gleich ist. Die folgenden Handlungsempfehlungen fokussieren auf die Prüfung selbst, sowie die zugehörigen Rahmenbedingungen. Als rechtliche Grundlage wird hier auf die «Richtlinien zur Durchführung der freiwilligen Radfahrprüfung an Schulen (Rundschreiben Nr. 24/2016, BMBWF)» verwiesen.

7.2.1.1 Ausgangssituation

In Österreich sind für die Abwicklung der FRP zumeist die Volksschulen zuständig, das bestätigte auch die Befragung der Eltern. Hier gaben 81% an, dass die Schule das Ablegen der FRP ermöglicht. 42% der befragten Eltern würden es auch begrüßen, wenn die FRP fixer Bestandteil eines Unterrichtsfaches ist. Zudem haben mehr als 70% der Eltern selbst die FRP als Kind gemacht. Die FRP hat damit schon eine lange Tradition, noch bevor nachhaltige und klimaschützende Mobilitätsformen derart Bedeutung gewannen. Insofern ist es heute umso wichtiger, Kinder optimal auf das Radfahren vorzubereiten und sie dafür zu begeistern.

In den Schul-Workshops wurden die Kinder auch befragt, ob sie die FRP machen wollen. 87% der Kinder wollen sie machen, der Rest nicht: weil sie keine Prüfungen mögen, kein Fahrrad haben, schon Radfahren können und die Prüfung nicht brauchen oder es ihnen zu gefährlich ist.

Bei der Befragung der Lehrer:innen gaben 91% an, die FRP mit ihren 4. Klassen durchzuführen. Hier ist jedoch zu beachten, dass sich 82% der befragten Lehrer:innen als fahrradaffin bezeichnen, und damit der Teil jener Lehrkräfte, die die FRP nicht anbieten, kaum vertreten ist. Von der Möglichkeit die FRP auch außerhalb der Schule abzulegen, wird von den Eltern und ihren Kindern nur wenig Gebrauch gemacht. 39% der Lehrer:innen meinten, dass die FRP fixer Bestandteil eines Unterrichtsfaches sein soll.

Laut Richtlinie des Bildungsministeriums⁷, besteht die FRP aus einem theoretischen Teil und kann von Lehrer:innen und der Polizei schriftlich oder mündlich abgenommen werden. Wichtig ist, dass der:die Schüler:in den Sachverhalt tatsächlich verstanden hat. Das Ziel der praktischen Prüfung ist es, einen Nachweis zu erhalten, dass der:die Schüler:in im Straßenverkehr unter Anwendung der Verkehrsregeln eigenverantwortlich und situationsangepasst handeln kann. Insofern sollte die Freiwillige Radfahrprüfung in der Verkehrswirklichkeit stattfinden – wie auch ein Teil der praktischen Vorbereitung.

Dem wird aber nicht in ganz Österreich entsprochen. In Wien⁸ beispielsweise, wird die FRP von der Polizei in den Verkehrsgärten abgenommen. In Salzburg⁹ findet die praktische Prüfung auf einer zuvor festgelegten Prüfungsstrecke in der Verkehrswirklichkeit statt. Damit zeigen sich schon beispielhaft regional sehr unterschiedliche Prüfungsmodalitäten.

In Österreich gibt es derzeit kein einheitliches System in den Bezirksverwaltungsbehörden, um die Erfolgsquote bei der FRP zu erfassen – teils werden gar keine Daten erfasst. Daher stehen österreichweit keine belastbaren Daten zur FRP zu Verfügung. Die Vermutung, dass doch ein großer Anteil der Kinder nicht ausreichend vorbereitet ist, sehen wir bestätigt durch folgende Quellen: (1) 25% der Kinder fällt in Wels durch (meinBezirk.at, 28.Juni 2021¹⁰), (2) 50% der Kinder fallen in Graz durch (steiermark.orf.at, 21.Mai 2020¹¹) und (3) rd. 50% der Kinder fallen in Wien durch (persönliche Auskunft, 2021).

Das Ablegen der FRP ist österreichweit kostenfrei für die Kinder, jedoch kann für die Ausstellung des Radfahrausweis¹² bei bestandener FRP eine Verwaltungsgebühr anfallen. Wien erhebt hierfür derzeit eine Verwaltungsabgabe von 3,27 Euro ein¹³. Es gibt keine einheitliche Regelung, da hierfür die Bezirkshauptmannschaften beziehungsweise in Wien die MA 46 zuständig sind. Im Regelfall wird der Fahrradausweis sofort nach bestandener Prüfung ausgehändigt.

7.2.1.2 Wirkung, Vorteile & Risiken

Das Umsetzen der Handlungsempfehlungen von Kapitel Prüfen würde allen Kindern die gleichen Chancen für den Aufbau von Regelwissen und Radfahrkompetenz bieten und zu mehr Verkehrssicherheit für alle beitragen.

Die Prüfung ist ein großer Meilenstein und fragt vielerlei Kompetenzen ab, die einer guten Vorbereitung bedürfen: Diese Vorbereitung findet derzeit noch nicht flächendeckend statt und erhöht (vermutlich) die Durchfallquote: Inwieweit ein Durchfallen durch die FRP sich demotivierend auf die weitere nachhaltige Mobilitätsentwicklung auswirkt, konnte in dem Projekt nicht ermittelt werden. Dennoch gaben einige Kinder bei den Schul-Workshops an, die FRP nicht machen zu wollen,

7 <https://rundschriften.bmbwf.gv.at/rundschriften/?id=738>

8 <https://www.fahrradwien.at/kinder/radfahrpruefung/>

9 <https://www.bildung-sbg.gv.at/schule-unterricht/paedagogische-anliegen-unterrichtsprinzipien/verkehrserziehung/radfahrpruefung/>

10 https://www.meinbezirk.at/wels-wels-land/c-lokales/ein-viertel-faellt-bei-radpruefung-durch_a4731860

11 <https://steiermark.orf.at/stories/3049733>

12 https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/rad_fahren/1/Seite.6104201.html

13 <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/verkehr/organisation/ausweise/fahrradausweis.html>

da sie vor der Prüfung Angst haben. Darum ist eine gute Vorbereitung durch Lehrer:innen und Eltern umso wichtiger.

Ob Kinder die Möglichkeit erhalten die Freiwillige Radfahrprüfung in der Schule zu absolvieren, hängt derzeit stark davon ab, wo ein Kind wohnt, wie engagiert die Lehrer:innen sind und inwieweit die Eltern das Ablegen der FRP unterstützen. In manchen Bundesländern wird die Freiwillige Radfahrprüfung (FRP) bereits flächendeckend mit Schulklassen durchgeführt, mancherorts nur auf Initiative der Lehrer:innen.

Beispiel Wien: Laut dem Jugendrotkreuz Wien werden jedes Jahr 10.000 Kinder im Alter von 10 bis 12 Jahre auf die FRP vorbereitet, und ein Drittel davon tritt zur Prüfung an¹⁴. Es stellt sich hier die Frage, warum die verbleibenden zwei Drittel nicht zur Prüfung antreten. Von Mai bis Oktober absolvierten zudem 4.600 Kinder der 3. und 4. Volksstufe Radfahrkurse im Schonraum in Wien – organisiert von der Mobilitätsagentur Wien, zudem gibt es von Sommer bis Herbst kostenlose Radtrainings in Mobilitätsparcours¹⁵.

Die FRP wird zumeist in der 4. Klasse in der Volksschule durchgeführt: Wenn die Schulklasse freiwillig daran teilnimmt. Kinder, die an dem Termin durchfallen oder krankheitsbedingt nicht teilnehmen können, haben oft keine Möglichkeit die Prüfung nachzuholen oder zu wiederholen. Der Wechsel in die nächste Schulstufe ist oft mit einem Schulwechsel verbunden und erschwert dies weiter – zumal die FRP für die 1. Klasse Sekundarstufe nicht vorgesehen ist. Denn, die Durchfallquote bei der FRP kann durchaus hoch sein, ein Nach- und Wiederholen teils schwierig. Der erste Prüfungstermin wird für die Klasse von der Schule organisiert, weitere sind zumeist nicht vorgesehen oder liegen dann in der Verantwortung der Eltern. Die [Richtlinie des BMBWF](#) sieht seit 2016 vor, dass der:die Schüler:in die Prüfung wiederholen darf.

Dass die Organisation der FRP den Schulen obliegen soll, hat den großen Vorteil der Chancengleichheit, bringt jedoch für die Schulen bzw. die Lehrer:innen zusätzliche Aufgaben und Belastungen. **Da viele Schulen derzeit ohnehin schon mit Ressourcenknappheit kämpfen, müssen die Schulen von Seiten der Politik mit den Mitteln unterstützt werden, um ihren Bildungsauftrag auch hinsichtlich Mobilitätsbildung gerecht zu werden.**

Da die Richtlinie des BMBWF auch die Mitwirkung der Polizei vorsieht, ist hier festzuhalten, dass hierzu seitens der Polizei kein gesetzlicher Auftrag besteht. Hier bedarf es einer Abstimmung seitens des BMI und des BMBWF.

Die österreichweit unterschiedliche Vorbereitung und Durchführung der FRP hat wesentlichen Einfluss auf die Erfolgsquote: Die Schlussfolgerung, dass Kinder in Wels, Wien oder Graz weniger fähig sind, die FRP zu Bestehen ist sicher nicht richtig. Daher gilt es österreichweit allen Kindern dieselben Chancen zur Erlangung der Radfahrbefähigung zu bieten, wie auch Maßnahmen zu setzen die das Radfahren im Alltag attraktiver machen.

7.2.1.3 Feedback aus den Workshops

In den ersten beiden Stakeholder-Workshops wurde die Freiwilligkeit der FRP nicht in Frage gestellt, und es hieß mehrheitlich, dass die FRP weiterhin freiwillig bleiben soll. In den zweiten Stakeholder-Workshops wurde sie mehrheitlich als integraler Bestandteil der mehrstufigen Prüfung aufgefasst und als verpflichtend im Lehrplan vorgesehen – und damit indirekt die Freiwilligkeit in Frage gestellt bzw. aufgehoben.

¹⁴ <https://www.jugendrotkreuz.at/wien/angebote/freiwillige-radfahrpruefung/>

¹⁵ <https://www.mobilitaetsagentur.at/jahresaktion/radfahrkurse-fuer-kinder/>

Obwohl der Begriff Prüfung bei manchen Kindern Unbehagen oder Angst auslöst, waren sich die Stakeholder weitgehend einig, dass der Begriff weiterhin beibehalten werden soll, da er bereits seit Jahren etabliert ist und für die meisten Eltern klar, was damit gemeint ist.

Seitens der Polizei gibt es keinen gesetzlichen Auftrag die FRP abzunehmen, dennoch ist die Wahrnehmung zumeist so, dass die Polizei zuständig ist.

Eine Radfahrschule würde es begrüßen, wenn diese auch die FRP abnehmen könnte. Dem wurde jedoch entgegengesetzt, dass die FRP dadurch an Objektivität und Ansehen bei den Kindern und Eltern verlieren könnte. Eine Unterstützung durch Radfahrschulen bei der Abhaltung der FRP in der Verkehrsrealität wird jedoch begrüßt – die Prüfungshoheit des praktischen Teiles sollte bei der Polizei verbleiben.

Insgesamt wurden 13 vorgeschlagene Handlungsempfehlungen im 2. Stakeholder-Workshop diskutiert und priorisiert - mit dem Resultat, dass manche mit derselben Ausrichtung zusammengefasst und andere aufgrund ihrer erwarteten geringen Wirkung aussortiert wurden: Die finalen Handlungsempfehlungen sind im folgenden Unterkapitel beschrieben.

7.2.2 Handlungsempfehlungen

P1: Vorbereitung FRP verpflichtend im Lehrplan

Damit Ressourcen, vor allem Zeit, für die FRP geschaffen werden, ist die Vorbereitung der FRP im Lehrplan zu verankern, einschließlich von Radfahrkursen im Straßenverkehr. Damit ist sichergestellt, dass jedes Kind Regelwissen für den Straßenverkehr und Radfahrkompetenz aufbauen kann und dies nicht mehr abhängig ist von engagierten Lehrer:innen oder dem Angebot an Radfahrkursen in der Gemeinde.

Alle Kinder können bis zum 12. Lebensjahr Radfahren und die wichtigsten Verkehrsregeln anwenden, dieses Ziel unterstützt eine im Lehrplan verankerte FRP mit umfassender Vorbereitung. Damit sollten dann alle Kinder gleichermaßen verkehrssicher mit ihrem Fahrrad unterwegs sein, wenn sie das 12. Lebensjahr erreichen und damit auch ohne Aufsichtsperson allein Radfahren dürfen und können.

Die Vorbereitung der FRP verpflichtend im Lehrplan festzulegen, würde in weiterer Folge dazu beitragen, dass Mobilitätsbildung mit Schwerpunkt Radfahren einen höheren Stellenwert in der Volksschule erhalte und für die Sekundarstufe eine gute Basis geschaffen wird. Zudem würde sich das Angebot für Radfahrkurse, die verpflichtender Teil der Vorbereitung sind, in allen Gemeinden mittelfristig angleichen beziehungsweise erst geschaffen werden.

Im Sinne dieser HE hat das Projektteam eine Stellungnahme zu den überarbeiteten Lehrplänen im September 2022 abgegeben (siehe Kapitel 6).

P2: Mehrstufige Prüfung (schulstufenübergreifend)

Diese Handlungsempfehlung baut auf der mehrstufigen Ausbildung auf (siehe Ü1), welche vorsieht, dass die Vorbereitung zur FRP nur ein Teil der Mobilitätsbildung ist und davor und danach noch weitere Angebote im Unterricht geschaffen werden. So können sich die Kinder aufeinander aufbauende Kompetenzen aneignen und ausbauen – bei sehr vielen Sport- und Freizeitangeboten ist dies die gelebte Praxis (siehe Tabelle 2).

Einmal Gehörtes und nicht regelmäßig Praktiziertes vergessen die meisten Menschen, auch Kinder, oft schnell. Das Verankern von Informationen als Wissen und dieses Wissen anwenden zu können, braucht Zeit. Daher wird ein mehrstufiges Kontrollieren (Abprüfen) des Gelernten empfohlen, dass idealerweise in eine ganzheitliche Mobilitätsbildung eingebettet ist (siehe Ü1).

Als Vorbild können hier die Schwimmbabzeichen dienen, die eine Ausbildung vom Frühschwimmer, Fahrtenschwimmer, All-Round-Schwimmer bis zum Rettungsschwimmer erlauben. Kinder hätten damit einen Ansporn in ihrer „Mobilitätskarriere“ aufzusteigen, und die möglicherweise vorhandene Angst vor der Freiwilligen Radfahrprüfung mit Anwesenheit der Polizei kann entschärft werden, da sie bereits Erfolge erzielt haben und sich ihrer Kompetenz sicherer sind.

Mehrstufige Prüfungen sind zudem Standard in vielen Sportarten und auch in der Musikerziehung (siehe Tabelle 2)

Tabelle 2: Übersicht zur mehrstufigen Ausbildung in diversen Sportarten und Musikerziehung.

	Radfahren	Schwimmen	Reitsport	Kampfsport	Segeln	Musik
Prüfungen	Freiwillige Radfahrprüfung	Früh-, Frei-, Fahrten-, Allroundschwimmer	Reiterpass, plus weitere	Gürtel je nach Level	Grundschein plus weitere	Übertrittsprüfungen in nächst höhere Stufe
Zweck/Befähigung	Voraussetzung, um am Straßenverkehr teilzunehmen	nicht relevant	Voraussetzung für Ausritte, Verleih, etc.	nicht relevant	Voraussetzung für Verleih	nicht relevant
Ziel	Sicherheit, Kompetenznachweis	Sicherheit, Kompetenznachweis	Sicherheit, Kompetenznachweis, Wettbewerb	Weiterkommen, Wettbewerb	Sicherheit, Kompetenznachweis	Weiterkommen, Wettbewerb
Stufigkeit	einstufig	mehrstufig	mehrstufig	mehrstufig	mehrstufig	mehrstufig
Mindestalter	ab 9/10	ab 7	ab 8	ab 7	ab 12	ab 6

Mögliche Kompetenzstufen, beginnend in der 2. Schulstufe und bis zur 6. Schulstufe reichend, könnten sein: Frei-Radler:in, Straßen-Radler:in, Cross-Radler:in, sowie Roller-Profi, als auch Reparatur-Buddy.

Zudem sollte die Schule es ermöglichen, dass die FRP als auch andere Prüfungen – eine mehrstufige Rad-Ausbildung vorausgesetzt - wiederholt oder nachgeholt werden können. Es sollten zwei Termine pro Jahr angeboten werden. Derzeit bleibt es den Eltern überlassen, sich um ein Nach- oder Wiederholen der FRP zu kümmern. Dies wird jedoch kaum in Anspruch genommen und Kinder bleiben demotiviert hinter ihren Schulkolleg:innen zurück.

P3: Schule verantwortlich für Durchführung der FRP

Die Verantwortung für die Organisation der FRP – praktisch als auch theoretisch - sollte der Schule obliegen – unterstützt von Polizei und außerschulischen Institutionen wie Radfahrerschulen. Mit dem großen Vorteil für die Kinder und ihre Eltern, dass sie eine Ansprechperson haben: Ihre:n Klassenlehrer:in, unterstützt durch die:en Mobilitätsbeauftragte:n der Schule (siehe O3).

Die Abnahme der theoretischen FRP sollte durch die Schule durchgeführt werden und die Vorbereitung der Kinder dafür fächerübergreifend in den Schulunterricht eingebettet sein. Die Ausgestaltung sollte dabei der:dem Klassenlehrer:in obliegen, die:der dazu weitere Lehrer:innen einbinden kann. Als Lehrmaterialien dienen die Informationen zur FRP vom österreichischen Jugendrotkreuz, welche folgende Unterlagen umfassen:

- Lehrer:innenmappe
- Schüler:innenheft

- Zusatzmaterialien
- Lernplattform (Webseite & App)

Die Versandstatistik des ÖJRK von Lehrmaterial zur FRP zeigt, dass rund 100.000 Exemplare jährlich in alle neun Bundesländer versandt werden. Der Rückgang im Schuljahr 2020/2021 ist auf die Corona-Pandemie zurückzuführen, wobei der Rückgang hier in Wien am stärksten war.

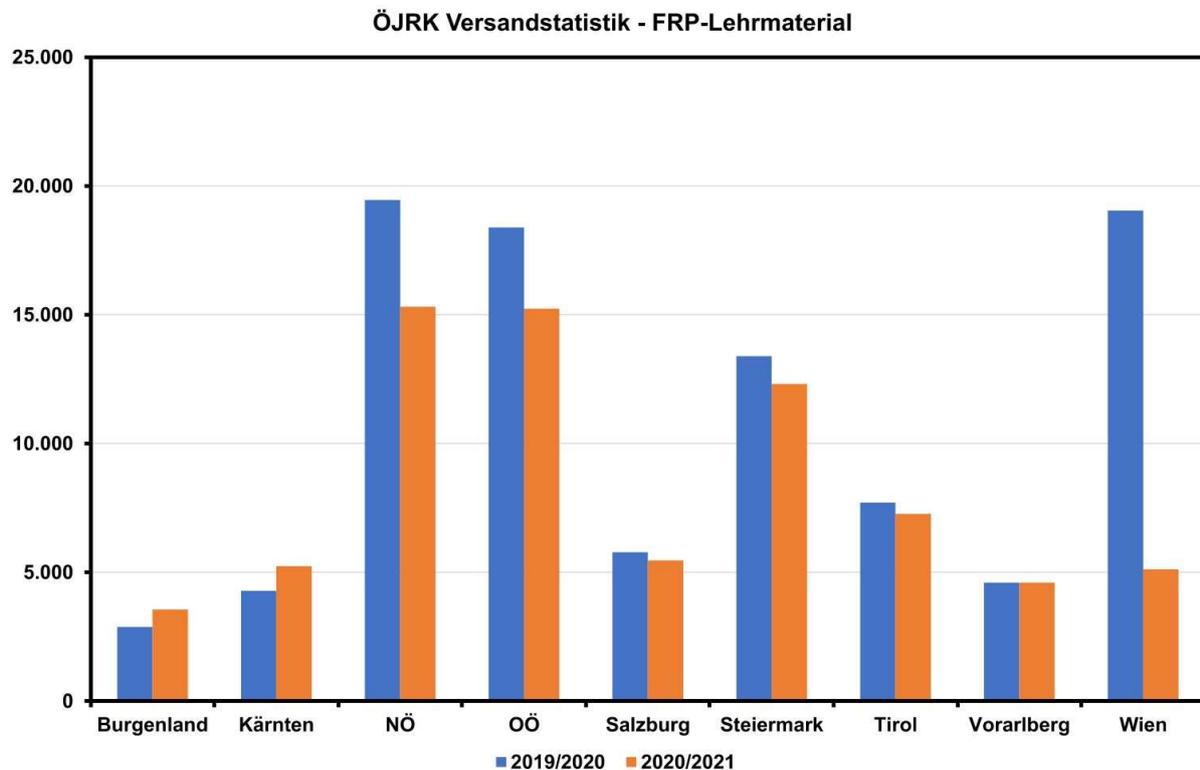


Abbildung 29: ÖJRK Versandstatistik –zum FRP-Lehrmaterial

Die Modalitäten der theoretischen FRP sind nicht festgelegt, sie kann somit sowohl ein Gespräch als auch ein schriftlicher Test sein. Dennoch wäre es für die Lehrer:innen vorteilhaft, wenn es einen standardisierten Fragenkatalog gibt, aus dem ausgewählt wird. So könnten auch einheitliche theoretische Prüfungsstandards an allen Schulstandorten sichergestellt werden.

Durchgeführt werden kann die Vorbereitung und Prüfung entweder von der:em Klassenlehrer:in oder der:em Mobilitätsbeauftragten der Schule (siehe O3). Empfohlen wird auch die Durchführung eines Elternabends zum Thema FRP in der 3. oder 4. Schulstufe.

Die Umsetzung dieser Handlungsempfehlung wird begünstigt, wenn die Vorbereitung zur FRP im Lehrplan entsprechend verankert ist (siehe HE «P1- Vorbereitung verpflichtend im Lehrplan», als auch Kapitel 6).

Oft wird die theoretische und die praktische Prüfung derzeit am selben Termin abgenommen, zumeist durch Polizist:innen. Eine Trennung könnte vorteilhaft sein:

- eine Prüfung über die digitale Plattform würde einen bundesweit einheitlichen Standard schaffen und den Aufwand für die Auswertung minimieren; wie auch gleichzeitig eine bundesweite Datengrundlage zum theoretischen Teil etablieren;
- Kinder, die durch die theoretische Prüfung durchfallen, könnten weiter geschult werden und diese nachholen bevor sie zur praktischen antreten

- die Kinder können sich nach geschaffter theoretischer Prüfung auf das Fahren und Anwenden des Gelernten prüfen und treten die praktische Prüfung im Wissen an, dass sie die Hälfte schon geschafft haben
- wenn alle Kinder, die zur praktischen Prüfung antreten die theoretische bereits bestanden haben erleichtert dies die Durchführung der praktischen und verringert den Zeitaufwand

P4: Praktischer Teil der FRP im Straßenverkehr

Mit bestandener FRP dürfen Kinder allein im Straßenverkehr fahren, daher sollte auch die Prüfung in der Verkehrsrealität stattfinden. Das ist auch in der Schweiz, Slowenien und den Niederlanden gängige Praxis, und wird auch in Österreich von einigen Gemeinden so gehandhabt (z.B. Salzburg) – jedoch nicht flächendeckend. Auch das Rundschreiben Nr. 24/2016 des BMBWF fordert eine Prüfung in der Verkehrsrealität. Diese Handlungsempfehlung baut auf Ü5, welche das Üben im Straßenverkehr verpflichtend vorsieht.

Die Abhaltung der praktischen Prüfung in der Verkehrsrealität muss durch die Polizei unterstützt werden. Hier ist jedoch zu beachten, dass seitens der Polizei kein gesetzlicher Auftrag dazu besteht.

Ein möglicher Ablauf könnte so aussehen:

Der praktische Teil der FRP besteht aus zwei Teilen: Der erste Teil findet im Schonraum statt, also auf einem Platz ohne Autoverkehr oder in einem Verkehrsgarten:

- Die Kinder können sich eingewöhnen, vor allem jene, die vielleicht in den letzten Wochen kein Rad gefahren sind und jene, die die Prüfung mit einem Leihrad machen.
- Die Prüfer:innen können in Ruhe prüfen, wie die Kinder radfahren und das Regelwissen anwenden, bevor der zweite Teil im Straßenverkehr stattfindet. Ggf. werden Kinder nicht für den 2. Teil zugelassen, wenn sie z.B. den Anweisungen der Prüfer:innen nicht folgen oder noch nicht sicher genug radfahren.

Bei mehrstufiger Mobilitätsbildung, d.h. wenn eine praktische Prüfung im Schonraum bereits in der 3. Schulstufe bestanden wurde, kann der erste Teil entfallen.

Der zweite Teil der praktischen Radfahrprüfung findet im Straßenverkehr statt. Dafür ist eine geeignete Route mit unterschiedliche Alltagssituationen zu erstellen, die die Kinder alleine richtig meistern müssen. An mindestens zwei Tagen im Jahr sollte die Prüfung des praktischen Teils der FRP angeboten werden. Weitere Zusatzangebote sind natürlich willkommen und könnten auch älteren Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen dienen, ihr Wissen und Können zu testen und selbstsicherer beim Radfahren im Straßenverkehr zu werden.

Da die Alltagssituationen innerhalb von großen und kleinen Gemeinden und lokalen bzw. regionalen Gegebenheiten sehr unterschiedlich sein können, erscheint eine Standardisierung der zu prüfenden Alltagssituationen nicht zielführend. Stattdessen sollten nach dem klima:aktiv Curriculum zertifizierte Radfahrlehrer:innen beim Erstellen der Route von den Polizist:innen bzw. Prüfer:innen beigezogen werden.

Die Routen sollten auf der Webseite der bundesweiten Anlaufstelle veröffentlicht werden, siehe hierzu auch das Beispiel aus der Schweiz (<https://radfahrertest.ch/information>).

Beispiel aus den Niederlanden (<https://examen.vvn.nl/over-het-verkeersexamen>):

- Theoretische Prüfung findet an 3 national einheitlichen Tagen digital statt. Die Schüler beantworten 25 Fragen zu ihrer Rolle als Radfahrer:in, Fußgänger:in und Mitfahrer:in. Die Studierenden haben bestanden, wenn sie 16 der 25 Fragen richtig beantwortet

haben. Die Schule entscheidet, ob die Prüfung digital oder schriftlich abgelegt wird. Die theoretische Verkehrsprüfung kann bei Bedarf (digital) zu Hause abgelegt werden.

- Die praktische Verkehrsprüfung findet an von der Schule festgelegten Tagen statt, aber nach der theoretischen Prüfung. Während der Prüfung radeln die Kinder eine bestimmte Prüfstrecke. Entlang der Strecke stehen Freiwillige (zumeist Eltern), die anhand einer Checkliste oder App einschätzen, ob sich die Schüler:innen richtig verhalten. Vor dem Start werden die Fahrräder der Kinder kontrolliert. Das Fahrrad muss für die praktische Prüfung sicher sein.
- Ein eigener Toolkit für die Vorbereitung und Durchführung der praktischen Verkehrsprüfung inkl. Checklisten (<https://vvn.nl/toolkit-praktisch-verkeersexamen>)

P5: Radchecks vor FRP

Ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätsbildung für Kinder ist auch, dass sie wissen, wie ihr Fahrrad funktioniert und wie sie überprüfen können, ob es verkehrssicher (ausgestattet) ist. Kinder sollten jedenfalls in der Lage sein, kleine Reparaturen selbst machen zu können und ihr Fahrrad zu pflegen.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass bei Kindern, die mit dem eigenen Fahrrad zu Radfahrkursen oder zur Freiwilligen Radfahrprüfung kommen, diese nicht immer StVO-konform ausgestattet und manchmal auch nicht fahrsicher sind.

Daher sollten an jeder Schule Radchecks stattfinden. Die Handhabung in Slowenien könnte dafür ein Vorbild sein. Radchecks könnten durch die Radfahrschulen angeboten werden. Ideal wären zwei Termine, ein bis zwei Wochen vor der FRP. Dies bietet viele Vorteile:

- Wenn Kinder mit ihrem eigenen Rad bei der Prüfung teilnehmen können, tun sie sich zumeist leichter und fühlen sich sicherer.
- Zudem verankert ein Radcheck das Wissen über die Radpflege bei den Kindern und unterstützt die Organisation der FRP, denn die Prüfer:innen sind oft mit nicht StVO-konformen und / oder nicht verkehrstüchtigen Fahrrädern der Kinder konfrontiert.
- Der Radcheck sollte auch kleinere Reparaturen umfassen bzw. mit einer Checkliste für die Eltern abgeschlossen werden: Alles „OK“ oder auflisten, welche Ausrüstung für ein StVO-konformes Fahrrad noch fehlt oder zu erneuern ist. Beispielsweise könnten Reflektoren, Klingel oder Bremsbacken – ggf. beim Radcheck auch behoben werden, sofern dafür Budgetmittel bereitgestellt werden können.

Dies könnte dabei unterstützen, dass Kinder bereits in frühen Jahren für MINT-Fächer mehr Interesse und/oder für zukunftsfähige Berufe in der Fahrradbranche entwickeln. Unterstützt könnten die Radchecks auch von lokalen Fahrradhändler:innen oder -werkstätten werden.

Um alle Kinder zu erreichen, sollte vorab abgefragt werden, ob alle Kinder ein altersgerechtes Fahrrad haben. All jenen Kinder, die kein eigenes Fahrrad haben, sollte eines zur Verfügung gestellt werden. Eine Möglichkeit wäre nicht mehr gebrauchte Fahrräder abzugeben oder einzusammeln und durch Reparaturinitiativen wieder verkehrstüchtig zu machen. (siehe «I6-Fahrräder für Familien mit wenig Einkommen»).

Alternativ sollten bei der praktischen FRP – bei Bedarf – Fahrräder und Helme für all jene Kinder, die kein Fahrrad haben, bereitgestellt werden. Um damit allen Kindern diesen Meilenstein in ihrer Mobilitätsbildung zu ermöglichen.

Beispiel

- Wien: Gratis Radchecks am Radmotorikpark Kaisermühlen, mehrmals monatlich (<https://www.fahrradwien.at/event/gratis-radchecks-am-radmotorikpark-kaisermuehlen/>)

7.2.3 Verworfen Handlungsempfehlungen

Zertifizierung für Prüfer:innen

Die Abnahme der praktischen Prüfung erfolgt zumeist durch Polizist:innen bzw. über die Verkehrskordinator:innen der Bundesländer (BMI), obwohl hierzu kein gesetzlicher Auftrag besteht. Teilweise übernehmen auch externe Prüfer:innen die Abnahme der FRP (z. B. vom ARBÖ). Eine Zertifizierung der Prüfer:innen gibt es nicht, wie auch keinen Leitfaden für das Abhalten der Prüfung. Auch die StVO §65 regelt nicht, wer über die körperliche und geistige Eignung des Kindes entscheidet.

Analog der Zertifizierung der Radfahrlehrer:innen wurde hier eine Zertifizierung für die Prüfer:innen vorgeschlagen, um einheitliche Standards zu sichern, wenn nicht die Polizei die Prüfung abnimmt.

Eine bundesweite Abstimmung der Verkehrserziehungskordinator:innen des BMI findet regelmäßig statt: Die Verkehrserziehungskordinator:innen der Bundesländer und der Bundesbeauftragte trafen sich beispielsweise im November 2022 zu einer dreitägigen Klausur. Dies zeigt, dass hier bereits österreichweite Strukturen etabliert sind, um Prozesse besser zu koordinieren, abzustimmen und gemeinsam weiterzuentwickeln.

Zudem war die Haltung im 2. Stakeholder-Workshop, dass die praktische Radfahrprüfung generell durch die Verkehrskordinator:innen der Polizei abgenommen werden sollte und ein (weiteres) Auslagern der Abnahme der FRP zu Vereinen oder in die Privatwirtschaft nicht empfohlen wird.

Im Falle einer Umsetzung der praktischen Radfahrprüfung, wie es bereits in den Niederlanden praktiziert wird, könnten die Verkehrskordinator:innen zertifizierte Radfahrlehrer:innen einbinden, die an Stationen die Prüfung unterstützen.

Verworfen, weil ...

eine Bündelung der Prüftätigkeiten zur Abnahme der praktischen FRP bei den landesweiten Verkehrskordinator:innen des BMI, so wie sie derzeit stattfindet, von den Stakeholdern als sinnvoll und zielführend erachtet wird. Eine Änderung dessen wird daher nicht empfohlen.

Bundesweit einheitliche Prüfungsmodalitäten schaffen

Derzeit werden, dort wo die Freiwillige Radfahrprüfung stattfindet, diese nicht nach einheitlichen Standards abgenommen. Ein Leitfaden existiert ebenfalls nicht. Zumeist nehmen die Verkehrskordinator:innen aus dem Bundesministerium des Innern bzw. die örtliche Polizei die FRP ab, manchmal aber auch außerschulische Institutionen, wie zum Beispiel der ARBÖ.

Bundesweit werden einheitliche Lernunterlagen von ÖJRK zur Verfügung gestellt, einheitliche Prüfungsmodalitäten sind jedoch nicht vorgegeben. Diese würde allerdings manchen Lehrer:innen, Eltern sowie Kindern die Vorbereitung erleichtern.

Verworfen, weil ...

durch die Handlungsempfehlung »P1- Vorbereitung FRP verpflichtend im Lehrplan« und »P3- Schule verantwortlich für Durchführung der FRP« für die Stakeholder eine ausreichende Vereinheitlichung gegeben ist und die zusätzliche Wirkung dieser Handlungsempfehlung als sehr

gering eingeschätzt wurde.

Schule erarbeitet und prüft Regelwissen – Theorieteil der FRP

Verworfen, weil ...

die Inhalte dieser Handlungsempfehlung aufgrund ihrer ähnlichen Zielsetzung in «P3-Schule verantwortlich für Durchführung der FRP» eingeflossen sind.

FRP für Schüler:innen in der 4. und 5. Schulstufe

Mit dem Wechsel in die 5. Schulstufe, also in eine Neue Mittelschule oder ins Gymnasium, geht für die Kinder oft ein Standortwechsel der Schule sowie mit neuen Schulkolleg:innen und Lehrer:innen einher.

Dies kann den Abschluss der FRP verhindern, wenn der Prüfungstermin in der Volksschule (4. Schulstufe) beispielsweise krankheitsbedingt nicht wahrgenommen werden konnte oder die Prüfung im ersten Anlauf nicht bestanden wurde.

Der theoretische wie auch der praktische Teil der FRP sollte in der 4. und 5. Schulstufe mit mindestens zwei Terminen angeboten werden, um den Kindern, die durchgefallen sind oder nicht teilnehmen konnten, das Wieder- oder Nachholen zu erleichtern. Mehrere angebotene Termine pro Schule bzw. Schulstufe würden alle Kinder beim Nach- oder Wiederholen unterstützen. Andernfalls würde die Verantwortung von der Schule auf die Eltern übergehen, die dann selbst einen Prüfungstermin mit der Polizei im Verkehrsgarten ausmachen müssten.

Verworfen, weil ...

Überschneidung mit «P2-Mehrstufige Prüfung», welche nun auch die Empfehlung zum Nachholen oder Wiederholen der FRP vorsieht.

Anreiz für die Teilnahme an der FRP schaffen

Aus den Befragungen ging hervor, dass die Freiwillige Radfahrprüfung bei den teilnehmenden Eltern weitgehend positiv besetzt ist. 70% der Eltern gaben an die FRP damals gemacht zu haben und sie diese auch zum Radfahren motiviert hat. Daher wäre es auch wichtig, für Kinder bzw. deren Eltern weitere Anreize zu schaffen, die FRP abzulegen.

Für die bestandene FRP wird empfohlen, dass die Kinder einen Gutschein zum Einlösen in Fahrradgeschäften erhalten:

- dies unterstützt die Lehrer:innen dabei, die ganze Klasse zur Teilnahme an der FRP zu motivieren
- es unterstützt auch die lokale Fahrradwirtschaft – dazu sollten weitgehend alle Fahrradgeschäfte in Österreich über die Fahrradbranche eingebunden werden

Hier könnte auch eine enge Kooperation mit der Fahrrad-Industrie und Fahrrad-Wirtschaft unterstützen, denn die radbegeisterten Kinder von heute sind die radaffinen Kund:innen von morgen.

Zudem könnte ein cooler Aufkleber, direkt nach dem bestandenen finalen Teil, der praktischen Prüfung im Straßenverkehr verteilt werden bzw. falls das Kind mit dem eigenen Fahrrad kam, aufs Rad geklebt werden.

Verworfen, weil ...

wenn die FRP im Lehrplan verankert ist (siehe «P1-Vorbereitung verpflichtend im Lehrplan»), braucht es keine Anreize mehr. Dennoch können zusätzlich Anreize nicht schaden, wobei die Wirkung stark von der Art des Anreizes abhängt.

FRP ist ein Meilenstein in der Mobilitätsbildung

Einmal ist keinmal. Das wiederholte Auseinandersetzen mit den vielfältigen Aspekten des Radfahrens – Selbständigkeit, Gesundheit, Klima, Freude – sollte schulstufen- und fächerübergreifend als Mobilitätsbildung stattfinden, beginnend schon im Kindergarten und weiterführend in der Schule. Kinder sollen insbesondere von 6 bis 15 Jahren eine kontinuierlich, altersgerechte und umfassende Mobilitätsbildung erhalten, wobei dabei die FRP den Meilenstein schlechthin darstellt. Langfristig soll damit sichergestellt werden, dass Kinder Lust auf nachhaltige Mobilitätsformen bekommen und als Multiplikator:innen in den Familien fungieren können.

Verworfen, weil ...

die vorgeschlagene mehrstufige Ausbildung (Ü1) und mehrstufige Prüfung (P2) nach dem Vorbild der Schwimmabzeichen eine höhere Wirkung zugeordnet wird bzw. damit die gesamte Ausbildung in mehrere Meilensteine übergeführt wird.

FRP für alle

Die FRP wird Menschen allen Alters zugänglich gemacht, sodass diese freiwillig ihre Radfahrkompetenz und ihr Regelwissen überprüfen können. Auch hier wird ein Anreiz für die bestandene Prüfung vorgesehen: Empfohlen wird der Gutschein für die lokalen Fahrradgeschäfte, der für Ausstattung, Service oder Reparatur eingesetzt werden kann.

Auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die z. B. Dreirad oder Liegerad fahren, sollten teilhaben dürfen und die FRP ablegen.

Verworfen, weil ...

Es sinnvoller erscheint nicht die FRP für alle anzubieten, aber Kurse für alle – sprich Eltern-Kind-Kurse und auch Radfahrkurse für Erwachsene (siehe «Ü2-Begleitendes Angebot für Eltern und Kinder»).

FRP kostenfrei für Kinder – inklusive Ausweis

Die FRP wird österreichweit für alle Kinder kostenfrei abgehalten, die Ausstellung des Radfahrausweises jedoch nicht immer. Gemäß § 65 (1) i.V.m. § 94 b Z 2 StVO ist die Bezirksverwaltungsbehörde für das Ausstellen der Radfahrausweise zuständig. In Wien werden die Radfahrausweise von der Polizei ausgestellt und mit Zahlungsanweisung ausgehändigt: Aktuell sind 3,27 Euro pro Radausweis zu zahlen. In den Bundesländern werden die Radfahrausweise von den Statutargemeindeverwaltungen und den Bezirkshauptmannschaften ausgestellt.

Das Entrichten einer Gebühr für den Radfahrausweis sollte entfallen, auch oder besonders weil es sich nur um geringe Gebühren handelt. Sie stellen Kleinstbeträge dar, die aber in der Einhebung durch die Lehrkraft und in der Buchhaltung der Gemeinde Ressourcen binden, und für manche Familien auch eine Hürde darstellen können.

Verworfen, weil ...

derzeit die Ausstellung der Radfahrausweise bis auf wenige Ausnahmen mehrheitlich kostenfrei ist. Die Wirkung wird als sehr gering eingeschätzt. Dennoch wird in der Handlungsempfehlung «F9-Kostenoptimierte und qualitätsvolle System» dieser Punkt aufgenommen.

7.3 „Kapitel ORGANISIEREN“

7.3.1 Überblick

Es sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die es allen Akteur:innen (Schulen, Eltern, Kindern, Behörden, Radverkehrsschulen und anderen Institutionen) ermöglichen, das Radfahren und das Ablegen der FRP für Kinder weiter zu fördern und auszubauen, und gleichzeitig für mehr Transparenz im Ablauf und in der Durchführung der FRP zu sorgen.

7.3.1.1 Ausgangssituation

Auf der Homepage von klimaaktiv ist zum Thema FRP folgendes zu lesen:

„Die Freiwillige Radfahrprüfung wird vom Österreichischen Jugendrotkreuz in Kooperation mit der Polizei, dem Kuratorium für Verkehrssicherheit, mit der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA), dem ÖAMTC sowie mit dem bmvit (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) und BMB (Bundesministerium für Bildung) für Schülerinnen und Schüler der 4. und 5. Schulstufe angeboten.

Der theoretische Teil findet im Rahmen der Verkehrserziehung im Unterricht statt, die praktische Prüfung wird über die jeweilige Bezirkshauptmannschaft abgewickelt.“

Es zeigt sich hiermit, dass eine Vielzahl von Institutionen hier kooperiert, und grundsätzlich die Schulen für die theoretische und die BH für die praktische Prüfung zuständig sind.

In der Befragung als auch in den Stakeholder-Workshops wurde jedoch deutlich, dass die Prozesse rund um die FRP, als auch die FRP sehr unterschiedlich gehandhabt und verstanden wird. Diese Freiheiten und damit auch Unklarheiten werden durch die geltende Straßenverkehrsordnung begünstigt. Hier wird in Abschnitt 4, § 65 die Benützung von Fahrrädern geregelt.

VI. ABSCHNITT.

Besondere Vorschriften für den Verkehr mit Fahrrädern und Motorfahrrädern.

§ 65. Benützung von Fahrrädern.

(1) Der Lenker eines Fahrrades (Radfahrer) muß mindestens zwölf Jahre alt sein; wer ein Fahrrad schiebt, gilt nicht als Radfahrer. Kinder unter zwölf Jahren dürfen ein Fahrrad nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, oder mit behördlicher Bewilligung lenken.

(2) Die Behörde hat auf Antrag des gesetzlichen Vertreters des Kindes die Bewilligung nach Abs. 1 zu erteilen, wenn das Kind

1. das 9. Lebensjahr vollendet hat und die 4. Schulstufe besucht oder
2. das 10. Lebensjahr vollendet hat

und anzunehmen ist, dass es die erforderliche körperliche und geistige Eignung sowie Kenntnisse der straßenpolizeilichen Vorschriften besitzt. Die Bewilligung gilt für das ganze Bundesgebiet, sofern nicht der gesetzliche Vertreter des Kindes eine örtlich eingeschränkte Geltung beantragt hat. Sie ist unter Bedingungen und mit Auflagen zu erteilen, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert. Die Behörde kann die Bewilligung widerrufen, wenn sich die Verkehrsverhältnisse seit der Erteilung geändert haben oder nachträglich zutage tritt, daß das Kind die erforderliche körperliche oder geistige Eignung nicht besitzt. Über die von ihr erteilte Bewilligung hat die Behörde eine Bestätigung, den Radfahrausweis, auszustellen. Inhalt und Form des Radfahrausweises hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu bestimmen. Der auf Grund dieser Bestimmung gestellte Antrag, die erteilte Bewilligung und der ausgestellte Radfahrausweis sind von Bundesstempelgebühren befreit.

Abbildung 30: Auszug aus der Straßenverkehrsordnung, § 65 Benützung von Fahrrädern

Gemäß der Verordnung können also Eltern die Radfahr-Bewilligung beantragen, wenn anzunehmen ist, dass die geistige und körperliche Eignung vorhanden und die Straßenverkehrsordnung bekannt ist. Es ist somit keine Prüfung erforderlich, weder durch die Polizei noch sonst jemanden, der die Eignung und Kompetenz nach objektiven Kriterien beurteilt.

Im Rahmen unserer Erhebung konnten wir nicht feststellen, wie groß der Anteil an ausgegebenen Bewilligungen ist, die lediglich auf Antrag des:der gesetzlichen Vertreter:in basieren. Dieser Anteil wird jedoch als minimal eingeschätzt, da die Mehrheit der Kinder die FRP über die Schule ablegt. Im Rahmen der Lehrer:innen-Befragung gaben 91% an, dass sie die Ablegung der FRP für Schüler:innen anbieten. Hier ist jedoch zu beachten, dass sich 82% der befragten Lehrer:innen als fahrradaffin bezeichnen, und damit der Teil jener Lehrkräfte, die die FRP nicht anbieten, kaum vertreten ist.

Was die Prüfungsvorbereitung betrifft, geben 34% der Lehrer:innen an, dass es nur eine theoretische Prüfungsvorbereitung gibt, und 61%, dass es sowohl eine theoretische als auch eine praktische Prüfungsvorbereitung gibt.

Hier ist auch auf die geltenden Richtlinien zur Durchführung der FRP an Schulen hinzuweisen, welche in einem Rundschreiben (Nr. 24/2016) des BMBWF 2016 ausgeführt sind. Die wichtigsten Punkte daraus sind:

- Die praktische FRP ist der eindeutige Nachweis dafür, dass Schüler:innen im Straßenverkehr unter Anwendung der Verkehrsregeln eigenverantwortlich und situationsangepasst handeln können.
- Die praktische FRP sollte in der Verkehrswirklichkeit stattfinden.
- Da die FRP eine schulbezogene Veranstaltung ist, ist die Mitwirkung der Lehrer:innen unbedingt erforderlich.
- Die Mitwirkung der Erziehungsberechtigten ist von größter Bedeutung. Sie sollen in einem Elternabend dazu informiert werden.
- Festgelegte Mindestanforderung für das Bestehen der Prüfung.
- Die Kriterien zur Prüfungsstrecke.

- Die theoretische FRP wird von der:dem Lehrer:in oder einem Exekutivorgan abgenommen.
- Die Unfall- und Haftpflichtversicherung ist gegeben, da die FRP eine Schulveranstaltung ist.

Viele der folgenden Handlungsempfehlungen decken sich mit Vorgaben dieser Richtlinien, was wiederum bedeutet, dass die Umsetzung nicht flächendeckend stattfindet.

7.3.1.2 Wirkung, Vorteile, Risiken

Eine bundesweit einheitlicher Ablauf der Prüfung und der Vorbereitung mit einer Angabe der Kontaktstellen in mehreren Sprachen, würde allen Interessierten eine gemeinsame Informationsbasis bieten. Die Vernetzung der verschiedenen Akteur:innen auf Bundes- und Länderebene schafft mehr Konsistenz, ermöglicht einen Erfahrungsaustausch und bietet die Möglichkeit Synergien zu nutzen. Um Verbesserungspotenziale zu identifizieren, ist es auch notwendig, zumindest kontinuierlich Daten zur Anzahl der antretenden Schüler:innen pro Bezirk und die Erfolgsquote zu erfassen.

Dies sollte jedoch den großzügigen Spielraum, den das Gesetz erlaubt, erhalten; und lediglich für mehr Transparenz sorgen, damit die FRP leichter zugänglich für alle zu machen und der Mehraufwand für Schulen minimieren. Der bürokratische Aufwand kann durch ein digitales Anmeldesystem zu Radfahrkursen wie auch Prüfungen reduziert werden, und sollte für die Polizei, die Behörden, Schulverwaltungen und anderen autorisierten Institutionen (z.B. Radfahrschulen, ÖAMTC, etc.) zugänglich sein.

Insgesamt besteht bei der Umsetzung der „Organisations-HEs“ die größte Herausforderung darin, die Prozesse so einfach wie möglich zu konzipieren und darzustellen, und dennoch genug Spielraum in der Ausführung zu lassen. Es gibt zahlreiche Beispiele zur Durchführung der FRP, die sich über die Jahre entwickelt haben und sehr gut funktionieren. Diese sollten nicht durch etwaige starre Vorgaben negativ beeinträchtigt werden.

7.3.1.3 Feedback aus den Workshops

Sowohl im ersten als auch zweiten Stakeholder-Workshop waren sich die Teilnehmer:innen einig, dass derzeit die Abwicklung der FRP österreichweit sehr unterschiedlich ist: Dies führt zu unterschiedlichen Zahlen an zur FRP antretenden Kindern, zu unterschiedlichen Erfolgsquoten und letztendlich auch zu mehr oder weniger radfahrenden Kindern. Dies ist oftmals bedingt durch das jeweilige Engagement der Schulen, den zur Verfügung stehenden Ressourcen und die Unterstützung der Schulen durch die Polizei und andere Institutionen. Elternvertreter:innen beklagten, dass Informationen zur Durchführung der FRP und sonstigen Mobilitätsinitiativen auf verschiedensten Websites zu finden sind, und äußerten den Wunsch nach mehr Transparenz mit einer klaren Zuordnung von Zuständigkeiten und Ansprechpersonen.

Sehr deutlich wurde, dass die Hauptzuständigkeit bei den Schulen liegt, jedoch das Thema Radfahren bzw. nachhaltige Mobilität im Schulalltag nur unzureichend verankert ist, und das Lehrpersonal dahingehend besser geschult bzw. unterstützt werden muss. Aus diesem Grund reichte das Projektteam eine Stellungnahme zu den überarbeiteten Lehrplänen im September 2022 ein und forderte die Verankerung der FRP und weiterführender Mobilitätsbildung im Lehrplan.

Interessant war auch, dass die HE «O9-Feierliche Ausweisübergabe» in zwei Kleingruppen als „unwirksam“ eingestuft, und in einer Gruppe als sehr wirkungsvoll eingeschätzt wurde. Zudem wurde die HE «Daten erfassen und Monitoring-System aufsetzen» dem Kapitel Finanzieren zugeordnet, mit der Begründung, dass eine einheitliche und kontinuierliche Datenbasis die Voraussetzung für die Finanzierungen ist.

7.3.2 Handlungsempfehlungen

O1: Bundesweite Anlaufstelle (One-Stop-Shop) inkl. Webseite

Die Abwicklung der Freiwilligen Radfahrprüfung wird auf den verschiedenen Ebenen (Länder, Schulen, Gemeinden) in Österreich sehr unterschiedlich gehandhabt und unterstützt. Diese Annahme wurde auch bei unseren Schul-Workshops in vier verschiedenen Volksschulen in drei Bundesländern bestätigt. Verfügbare Daten von Klosterneuburg zeigen, dass auch innerhalb einer Gemeinde die Teilnahmequoten an der FRP sehr unterschiedlich sein können. Ebenso wird das Angebot an Radfahrkursen sehr unterschiedlich genutzt, und ist auch nicht überall bekannt (mehr als 84% der Eltern geben an, nicht zu wissen, ob es im näheren Umfeld Radfahrkurse gibt). Eine bundesweite Anlaufstelle kann hier entgegenwirken und als Knotenpunkt für die verschiedenen Stakeholder fungieren. Die bundesweite Anlaufstelle könnte folgende Aufgaben übernehmen:

- Informationsdrehscheibe für Eltern, Lehrer:innen, Anbieter:innen von Radfahrkursen, Fördergeber:innen, etc.
- Monitoring & Datenerfassung («F8-Daten erfassen und Monitoring System aufsetzen»)
- Abwicklung finanzieller Förderungen (für z. B. Radfahrkurse, Fahrräder für benachteiligte Kinder)
- Schnittstelle zu gesetzgebenden Organen und Polizei (als prüfende Institution)
- Strategieentwicklung (z.B. Harmonisierung, Gesetzgebung, Kommunikation, Inklusion, etc.)
- Organisation eines Formats für den regelmäßigen Austausch der Zuständigen (siehe-O8)
- Koordination und Dokumentation von verschiedenen Initiativen
- Sammlung von Good-Practice-Beispielen
- Betreuung einer Website (siehe unter für weitere Details dazu)

Das Ziel der bundesweiten Anlaufstelle sollte es sein, Rahmenbedingungen zu schaffen, die die Aktivitäten im Rahmen der FRP bundesweit erfasst und koordiniert, und sich auch strategisch einbringt, um den Radverkehr weiter zu stärken.

Die bundesweite Anlaufstelle sollte auch eine Webseite betreuen, die insbesondere Lehrer:innen und Eltern eine übersichtliche und konkrete Anleitung gibt, wie sie an Radfahrkursen und der FRP teilnehmen können. Idealerweise wird sie als Mobilitätsbildung-Seite aufgesetzt, und zunächst der Bereich fürs Radfahren erstellt, dieser sollte folgende Infos beinhalten:

Die Webseite sollte eine gemeinsame Initiative von allen Akteur:innen, die an der Radfahrausbildung für Kinder beteiligt sind bzw. diese unterstützen sein. Diese Webseite sollte folgende Inhalte bieten:

- Link zur bzw. Integration der Inhalte von radfahrprüfung.at – betreut vom ÖJRK, als der Ort, mit allen Infos zur FRP
- Beschreibung des Ablaufs der Prüfung (Anmeldung, Termine, etc.) bzw. Verlinkung zu äquivalenten weiterführenden Informationsseiten auf Bundesländerebene – die sich nicht widersprechen sollten und auf bundesländerspezifische Regelungen oder Angebote eingehen
- Link zu allen gesetzlichen Grundlagen (StVO, insbesondere §65), Richtlinien zur Durchführung der freiwilligen Radfahrprüfung an Schulen – bzw. eine verständliche Zusammenfassung dieser
- Links zu Mobilitätsbroschüren für Schüler:innen und Eltern, (digitale und analoge) FRP-Lernmaterialien, Schulwegpläne
- Links zu Verkehrsübungsplätzen – geografische Suche mit Angabe der Öffnungszeiten und Ausstattung (z.B. Leihräder, Reparaturmöglichkeit)
- Angebote von allen Radfahrkursen mit geografischer Suche
- Radfahrschulen mit geografischer Suche bzw. nach angebotenen Radfahrkursen in der Nähe

Die Betreuung und regelmäßige Aktualisierung sollte einer Institution obliegen. Die Webseite soll in mehreren Sprachen verfügbar und barrierefrei zugänglich sein.

Good-Practice aus der Schweiz

Ein Beispiel, wie die Informationen auf einer Website zusammengeführt werden können: <https://radfahrertest.ch/>; Alle Lernunterlagen, sowie Details zu praktischer und theoretischer Prüfung sind abrufbar. So kann beispielsweise die jeweilige Gemeinde ausgewählt werden, wo in Folge alle Informationen zur Vorbereitung, zu den Prüfungsterminen und zur Prüfungsstrecke erscheinen.



O2: Darstellung des FRP-Prozesses auf Länderebene

Im Zuge unserer Befragungen zeigte sich, dass die Abwicklung der FRP unterschiedlich gehandhabt wird. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten der Prüfungsvorbereitung: durch die Schulen, durch die Polizei, durch externe Institutionen oder durch Familie und Freunde. Auch durch wen die Abnahme der Prüfung zu erfolgen hat, ist nicht gesetzlich vorgeschrieben. Die Befragung der Bezirksverwaltungen zeigte, dass der theoretische Prüfungsteil in 83% der Fälle von Lehrer:innen abgenommen wird und der praktische Prüfungsteil in 80% der Fälle von Polizist:innen abgenommen wird. Das bedeutet, dass in 17 bzw. 20% der Fälle nicht der [Richtlinie 24/2016](#) des BMBWF entsprochen wird.

Diese unterschiedlichen Praktiken führen immer wieder zu Verwirrung bei den Eltern. Aus diesem Grund sollte für jedes Bundesland (oder auch kleinstrukturierter) dargestellt werden, wie der übliche Ablauf von der Vorbereitung und der FRP ist. Ebenso ausgeführt sollte werden, wie Eltern privat die Prüfung für ihre Kinder organisieren können.

Ziel dieser Handlungsempfehlung ist es, die bestehenden Strukturen und Abläufe darzustellen, und damit auch den großen Handlungsspielraum abzubilden, der den Akteur:innen viele Freiheiten lässt. Im Rahmen eines Monitorings («F8-Daten erfassen und Monitoring System aufsetzen»), ließe sich dann auch darstellen, welche Abläufe besser funktionieren als andere.

Als Vorbild für die Organisation der praktischen FRP wird hier auf die folgende Seite der Schweiz verwiesen: <https://radfahrertest.ch/information>;

O3: Mobilitätsbeauftragte:r pro Schule

Ähnlich wie Schüler-/Eltern-Mobilitätssprecher:innen («O10-Schüler/Eltern-Mobilitäts-Sprecher:in») sollten in Volksschulen und höheren Schulen auch Mobilitätsbeauftragte aus dem Lehrkörper nominiert werden. Damit würde das Thema Mobilität auch im Schulforum («O5-Mobilität als Thema im Schulforum/SGA») umfassend behandelt werden. Die:Der Radbeauftragte sollte die Mobilitätssituation der Schule kennen, d. h. wie die Schüler:innen und Lehrer:innen zur Schule kommen, welchen Verbesserungsbedarf es gibt, oder welche Hürden es für die umweltfreundliche Anreise mit dem Fahrrad gibt, etc.

Der:die Mobilitätsbeauftragte sollte die Lehrer:innen bei der Organisation von Mobilitätsprojekten unterstützen (z. B. Teilnahme an ‚Initiativen wie Klimameilen sammeln‘, Abhaltung der FRP, Teilnahme an Radfahrkursen, Rad-Projekttagen und/oder Reparaturworkshops, etc.) und an der Schule bewussteinbildende Maßnahmen fördern. Die Teilnahme an Fortbildungen bzw. Seminaren¹⁶ (z. B. Mobilitätswende in der Schule) und Formaten zum Austausch mit anderen Radbeauftragten sollte Teil der Funktions-/Jobbeschreibung sein, um damit auch eine Qualitätssicherung zu gewährleisten.

Sie:er soll die erste Ansprechperson für Lehr:innen, Eltern und Schüler:innen zu Mobilitätsfragen sein, und die FRP in der Schule koordinieren. Eine E-Mail-Adresse sollte öffentlich bekannt gegeben werden, damit spezifische Informationen von Bundes-/Landesdienststellen oder anderen Institutionen (z. B. ÖJRK, Radfahrschulen) direkt bei der:dem Mobilitätsbeauftragten landen, um die Direktion zu entlasten.

Die Lehrer:innen, die die Rolle des:der Mobilitätsbeauftragten übernehmen, hätten insbesondere folgende Aufgaben:

- einen klassenübergreifenden Elternabend Ende der 3. Schulstufe, zu dem idealerweise ein:e Polizist:in und ein:e Radfahrlehrer:in eingeladen werden – um Fragen zu beantworten:
 - zum Rollerkurs mit Ausfahrt in den Straßenraum in der 3. Schulstufe
 - zum Radfahrkurs mit Ausfahrt in den Straßenraum und der Radfahrprüfung
- die:der Radbeauftragte ist erste Ansprechperson „nach innen“: für alle Lehrer:innen, insbesondere die der 3. und 4. Schulstufe; wie auch „nach außen“: für außerschulische Institutionen wie Radfahrschulen oder Mobilitätsagenturen
- die:der Radbeauftragte verwaltet und beschafft Material für den Teil der Mobilitätsbildung zum Radfahren, dass die Lehrer:innen im Unterricht einsetzen können – z. B. Bestellung der Lehrer:innenmappen und Schüler:innenhefte beim ÖJRK
- die:der Radbeauftragte bringt Vorschläge ins Schulforum ein, die das Radfahren der Schüler:innen und Lehrer:innen zur Schule verbessern / erleichtern, wie beispielsweise: Radparken, Lastenleihräder an der Schule, etc. – vor allem an Schulen ab der 5. Schulstufe oder Gesamtschulen relevant
- bei mehreren Mobilitätsbeauftragten, z. B. auch eine:r Beauftragten für den Fußverkehr sollten hier regelmäßige Jour fixes stattfinden, diese können auch informell sein

16 Seminar für Pädagog:innen: Mobilitätswende in der Schule (<https://www.klimabuendnis.at/seminar-fuer-paedagoginnen-mobilitaetswende-in-der-schule>)

O4: Nachhaltige Mobilität als Teil der Lehrer:innen-Ausbildung

Diese Handlungsempfehlung wurde während des 2. Stakeholder-Workshops vorgeschlagen. Damit Lehrer:innen das nötige fachliche Wissen zum Thema nachhaltige Mobilität und entsprechendes Bewusstsein dafür entwickeln, sollte das Thema auch in der Lehrer:innen-Ausbildung enthalten sein. Themen wie Gesundheit, Klimaschutz, Verkehrsregeln, Ausstattung von Fahrrädern und Möglichkeiten der Wissensvermittlung sollten hier jedenfalls behandelt werden. Zudem wäre es sinnvoll, diese Kompetenzen auch in Weiterbildungen, wie sie Lehrer:innen regelmäßig besuchen müssen, einzubringen.

In der Befragung zeigte sich, dass 83% der Lehrer:innen fahrradaffin sind, aber dennoch 72% mit dem Auto zur Schule kommen. Die Gründe dafür mögen vielfältig sein, aber Bewusstseinsbildung kann hier sicher beitragen, damit Lehrer:innen gute Vorbilder für die Schüler:innen sind.

O5: Mobilität als fixes Thema im Schulforum/SGA

Paragraf 63a des Schulunterrichtsgesetz sieht die Einrichtung eines Schulforums in Volksschulen, Mittelschulen und Sonderschulen vor und schreibt vor, über welche Themen dieses zu entscheiden hat. Dem Schulforum gehören die:der Schulleiter:in, alle Klassenlehrer:innen oder Klassenvorstände und alle Klassenelternvertreter:innen aller Klassen der betreffenden Schule an. Den Vorsitz im Schulforum führt die:der Schulleiter:in.

Das Pendant zum Schulforum in Volksschulen ist der Schulgemeinschaftsausschuss (SGA) in mittleren und höheren Schulen. Die Kompetenzen des SGA sind im Schulunterrichtsgesetz §64 Abs.2 geregelt.

Es wird vorgeschlagen, das Thema Mobilität verpflichtend in jedem Schulforum/SGA zu behandeln. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Bedürfnisse und Wünsche der Lehrer:innen, Schüler:innen und Eltern zu kennen um geeignet darauf reagieren zu können.

Mögliche Themen wären: Verkehrsberuhigung des motorisierten Individualverkehrs rund um die Schule, Bicibus, Rad- und Rollerabstellplätze, Radfahrkurse, bewusstseinsbildende Maßnahmen (weg vom Elterntaxi), Verkehrssicherheit, etc.

O6: Radfahrschulen standardmäßig einbinden

Bei der Befragung der Lehrer:innen gaben 27% an, dass es keine praktische Prüfungsvorbereitung in der Schule gibt. Für 37% stellt sie keinen Aufwand dar und für 36% stellt die praktische Prüfungsvorbereitung einen Aufwand dar. Damit zeigt sich, dass die Situation diesbezüglich sehr divers ist. Um Lehrer:innen zu entlasten und eine flächendeckende praktische Prüfungsvorbereitung anzubieten, sollten Radfahrschulen (als außerschulische Institutionen) standardmäßig eingebunden werden. Lehrer:innen muss es einfach gemacht werden an einem Radfahrkursurs mit der Klasse teilzunehmen, damit es zu keiner zusätzlichen Belastung der Lehrkräfte kommt. Bedingung hierzu ist, dass genügend Radfahrschulen und zertifizierte Radfahrlehrer:innen in ganz Österreich verfügbar sind und deren Radfahrkurse finanziert werden.

Information zur Buchung und Kosten bzw. deren Förderung sollten auf der Website der bundesweiten Anlaufstelle (siehe «O1-Bundesweite Anlaufstelle inkl. Website») ersichtlich sein.

O7: Information aller Volksschulen über die FRP

Derzeit geht die Initiative zur Durchführung und Organisation der FRP zumeist von den Schulen bzw. Lehrer:innen aus, das bestätigten auch unsere Schul-Workshops mit den sechs Volksschulklassen. Um die Teilnahme an Radfahrkursen und der FRP zu erhöhen, sollten alle Volksschulen zweimal jährlich angeschrieben werden – zum Beispiel von der bundesweiten Anlaufstelle – und über das Kursangebot, den Anmeldeprozess, FRP-Organisation, allfällige Kosten informiert werden, mit der Angabe einer konkreten Ansprechperson für weitere Fragen.

In Wien werden die Volksschulen einmal jährlich diesbezüglich von der Bildungsdirektion angeschrieben.

Sollte es an der Schule Mobilitätsbeauftragte (siehe «O3-Mobilitätsbeauftragter pro Schule») geben, so würde diese Information an diese Person(en) ergehen – ansonsten an die Direktion.

Ziel ist es, den Zugang zu Radfahrkursen und der FRP für Schulen niederschwelliger zu gestalten.

O8: Regelmäßiger Austausch/Treffen der Zuständigen

Um die Aktivitäten rund um die FRP besser zu koordinieren, zu evaluieren, weiterzuentwickeln, und Qualitätskriterien festzulegen, sollten sich die Zuständigen regelmäßig halbjährlich austauschen: Diese Treffen sollten durch die bundesweite Anlaufstelle organisiert werden. Zu den Zuständigen gehören gesetzgebende Vertreter:innen, landesweite Verkehrskoordinator:innen der Polizei, Elternverbandsvertreter:innen, Lehrervertreter:innen, Verwaltungsbehörden, Radfahrschulen, und sonstige Interessensvertretungen (z. B. Radlobbys).

Ziel dieser Empfehlung ist es, Prozesse, Förderungen und Initiativen aufeinander abzustimmen, voneinander zu lernen, Good-Practice Beispiele zu verbreiten und Verbesserungspotential zu identifizieren, sowie weitere Maßnahmen gemeinsam zu planen.

O9: Feierliche Ausweisübergabe

Die FRP ist ein Meilenstein in der Mobilitätsentwicklung und gehört auch entsprechend gewürdigt. Dies geschieht beispielsweise in den Niederlanden durch die Überreichung eines Verkehrsdiploms. Dies ist vor allem für Kinder ein großer Motivator und kann zu einer entsprechenden Thematisierung des Radverkehrs im Umkreis führen.

Eine Idee hierzu wäre, dass an einem Tag im Jahr die Gemeinde alle Kinder einlädt, um ihnen das Rad-Diplom zu überreichen, am besten durch den:die Bürgermeister:in und/oder die Polizei. Dieses Event könnte man auch mit einem Radfest verbinden. Dies wäre auch eine allgemeine bewussteinbildende Maßnahme für mehr Radverkehr auf Gemeindeebene.

O10: Schüler:innen/Eltern als Mobilitäts-Sprecher:innen

An den Schulen (Volksschulen sowie auch höheren Schulen) aus der Schüler:innen- und/oder Elternschaft als Mobilitäts-Sprecher:innen zu nominieren, trägt dazu bei, dass an eine Person alle Anfragen gerichtet werden können, und diese damit das Thema an der Schule weiter voranbringen kann. Die:der Sprecher:in soll auch die Möglichkeit haben, an Informationsveranstaltungen zum Thema teilzunehmen und sich proaktiv mit Vorschlägen ins Schulleben einbringen zu können (zum Beispiel im Schulforum bzw. SGA). Damit sollen die Mobilitätsbedürfnisse von Schüler:innen und Eltern besser gehört werden und mehr Raum zur Mitgestaltung bekommen.

Die Wirkung dieser Maßnahme wurde teilweise als gering eingeschätzt, da die Sprecher:innen, sobald die Kinder die Schule abgeschlossen haben, nicht mehr verfügbar sind, und daher nur schwer Kontinuität gewährleistet werden kann.

7.3.3 Verworfenе Handlungsempfehlungen

Die Eltern vor nicht-gesetzeskonformem Verhalten schützen

Im Vergleich mit anderen Ländern (siehe Kapitel 4) zeigt sich, dass Österreich sehr rigide Vorgaben hat, was das Radfahren von Kindern betrifft. In der Schweiz dürfen Kinder (älter als 6) auf sämtlichen Straßen fahren, wenn sie in die Pedale treten können. In den Niederlanden ist das Radfahren an keinerlei Altersgrenzen gebunden.

Eltern kommen somit in Österreich sehr leicht mit dem Gesetz in Konflikt, da die bestehenden Gesetze nicht die Realität abbilden. Unsere Schlussfolgerung: Wenn der gesetzliche Rahmen mehr Freiheiten bietet, wird auch den Eltern wieder mehr Verantwortung und Spielraum zuteil.

Zur Veranschaulichung sind hier zwei Beispiele angeführt:

- Wenn Kinder noch Anfänger:innen sind oder unsicher, gibt es - außer am Verkehrsübungsplatz oder am Privatgrund - keine legale Möglichkeit für Eltern mit Kindern zu üben. Das Radfahren auf Spielplätzen oder in Parks ist zumeist untersagt.
- Da Kinder unter 9 bzw. 10 Jahren (also ohne FRP) nur in Begleitung auf öffentlichen Straßen und Wegen fahren dürfen, ist somit auch das selbständige Radfahren der Kinder in Siedlungen verboten.

Ziel dieser Handlungsempfehlung ist es, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu hinterfragen und die gültige Rechtsordnung an die Realität anzupassen, sodass das Üben und Radfahren in der Freizeit nicht außerhalb des gesetzlichen Radfahrens stattfinden.

Verworfen, weil ...

Diese HE wurde von den Stakeholdern als wenig wirkungsvoll eingeschätzt, da die Eltern die einschränkenden Gesetze ohnehin ignorieren; aber die Gesetzesänderungen mit sehr großem Aufwand verbunden sind, und daher aussortiert.

Unfall-/Haftpflichtversicherung für alle Radfahr-&Rollerkurse/FRP

Gemäß der «Richtlinie zur Durchführung der freiwilligen Radfahrprüfung an Schulen (4./5.Schulstufe)¹⁷», sind Schüler:innen, die sich an der Vorbereitung und Durchführung der FRP beteiligen, haftpflichtversichert und in vollem Umfang unfallversichert. Der Versicherungsschutz besteht auch für alle sonstigen Schulveranstaltungen.

Lediglich privat organisierte Kurse oder sonstige Aktionen sind nicht versichert. Radfahrerschulen haben eigene Versicherungen für die angebotenen privaten Kurse: Eine Ausdehnung des Versicherungsschutzes für alle Arten von Kursen und Veranstaltungen zu Rollern und Radfahren auch außerhalb der Schule ist anzudenken.

Verworfen, weil ...

bereits generell eine Unfall- und Haftpflichtversicherung der Schüler:innen bei allen Schulveranstaltungen gilt. Die Wirkung durch Aufnahme auch außerschulischer Kurse in den Versicherungsschutz wird als sehr gering eingeschätzt.

Eine Website mit allen Infos und Links

Der Bedarf an einer solchen ersten digitalen Anlaufstelle wurde in den ersten Stakeholder-Workshops mehrfach genannt, da derzeit eine Vielzahl von Informationen von verschiedenen Akteur:innen bundes- und länderspezifisch im Netz zu finden sind. Zu länderspezifischen Angeboten und Initiativen soll verlinkt werden, um damit die Fülle an Informationen klarer zu strukturieren.

17 Rundschreiben Nr. 24/2016: Verkehrserziehung: Richtlinien zur Durchführung der freiwilligen Radfahrprüfung an Schulen, <https://rundschriften.bmbwf.gv.at/rundschriften/?id=738>

Das Ziel der Website soll sein, allen Beteiligten und Interessierten einen niederschweligen und gleichgestellten Zugang zu Informationen zum Radfahren im Allgemeinen und der FRP zu bieten.

Verworfen, weil ...

Diese HE wurde mit der Empfehlung zur Schaffung einer bundesweiten Anlaufstelle (HE-O1) zusammengefasst. Daher fällt sie als eigenständige HE weg.

7.4 „Kapitel FINANZIEREN“

7.4.1 Überblick

Finanzieren: Eine Intensivierung des Angebots an Übungs- und Prüfungsmöglichkeiten, sowie Begleitmaßnahmen, wie Organisation, Bewusstseinsbildung und Infrastruktur, erfordert eine bundesweit gesicherte Finanzierung. Ziel muss es sein, dass ALLEN Kindern, unabhängig von ihrem sozialen und finanziellen Hintergrund, das Radfahren und das Ablegen der FRP möglich ist.

7.4.1.1 Ausgangssituation

In Österreich gibt es den Masterplan Radverkehr¹⁸, welcher eine Verdopplung des Radverkehrs auf 13% bis zum Jahr 2025 zum Ziel hat. Aktuelle Daten wie weit Österreich von diesem Ziel entfernt ist, sind nicht verfügbar, doch es ist bekannt, dass der Radverkehrsanteil regional sehr unterschiedlich ist.

Der Masterplan Radfahren setzt folgende Schwerpunkte:

- klimaaktiv mobil Radverkehrsoffensive
- Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen
- Informationssysteme und Bewusstseinsbildung
- Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Wirtschaftsfaktor Radfahren
- Radfahren als Gesundheitsförderung

Im Schwerpunkt «Informationssysteme und Bewusstseinsbildung» findet sich eine Maßnahme «Verkehrserziehung und Radfahrtraining», welches dieses Projekt behandelt. Die gelisteten Maßnahmen stellen die Grundlage für Förderungen durch Bund, Länder und Gemeinden dar.

18 Masterplan Radfahren 2015-2025, BMLFUW 2015 (https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:d5d9adff-ab94-4d5c-bc3c-569e5ef4bdb2/MP-Radfahren_final_26062015.pdf)

Maßnahme: Verkehrserziehung und Radfahrtraining

Zielrichtung	Radfahren ist eine schnelle und weit verbreitete Fortbewegungsart, die bereits im jungen Alter und insbesondere im Zusammenspiel mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen und -teilnehmern erlernt werden muss. Die fundierte breitgefächerte Ausbildung der RadfahrlehrerInnen und RadfahrtrainerInnen und die hochwertige Ausgestaltung der Trainings zum Erlernen der Fähigkeit, sich mit dem Fahrrad sicher durch den Straßenverkehr zu bewegen, sind dabei von zentraler Bedeutung.
	Durch gesellschaftliche Veränderungen (z. B. Migration, Eltern-Taxi) nimmt die praktische Fähigkeit des Radfahrens bei Kindern leicht ab. Gleichzeitig steigt durch den Ausbau des Angebots an Ganztagschulen und Nachmittagsbetreuungseinrichtungen sowie durch die tägliche Turnstunde der Bedarf an Bewegungsmöglichkeiten. Deshalb sollen für alle relevanten Zielgruppen (Kinder, Erwachsene, SeniorInnen, MigrantInnen) Radfahrtrainings und – insbesondere im Schulbereich – verstärkt Fahrrad-Motivationskampagnen zur Bewerbung des Verkehrsmittels Fahrrad (wie beispielsweise in den Projekten BIKEline und Velobus) angeboten werden. Der Ausbau einer flächendeckend einheitlichen Grundausbildung zur Radfahrlehrerin/ zum Radfahrlehrer sowie die Integration in der pädagogischen Ausbildung ist anzustreben. Die qualitätsvolle Weiterführung der sehr erfolgreichen Ausbildung und Durchführung der Fahrradprüfung ist sicherzustellen und zu gewährleisten. In der bestehenden Verkehrserziehung sollen alle VerkehrsteilnehmerInnen zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr motiviert und – hinsichtlich eines nachhaltigen ressourcenschonenden Verkehrssystems – die positiven Aspekte des Radfahrens (Spaß, Gesundheit) verstärkt hervorgehoben werden. Die Forderung nach einer Fahrradeinheit im Rahmen der Führerscheinausbildung zur praktischen Vermittlung des Blickwinkels von RadfahrerInnen im Straßenverkehr bleibt aufrecht.
Wirksamkeit	Nutzen: Kosteneinsparung im SchülerInnentransport, Erhöhung der Verkehrssicherheit, (nachhaltige) Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten Kosten: gering bis mittel
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Bildungspolitik, Verkehrssicherheit
Umsetzung	Bund (BMBF, BMVIT, BMLFUW, BMI), AUVA, Länder, Schulen, Fahrschulen, WHO/UNECE (THE PEP, CEHAPE)
Nächste Schritte	Entwicklung eines Ausbildungsleitfadens für RadfahrlehrerInnen, Etablierung des Wahlfaches zur/zum RadfahrlehrerIn in der pädagogischen Ausbildung, Definition der Inhalte von Radfahrtrainings für alle Zielgruppen, Optimierung der Unterlagen für die Führerscheinausbildung
Zeithorizont	2015–2025

Abbildung 31: Auszug aus dem Masterplan Radfahren (BMLFUW, 2015)

Das Ziel des Masterplans Radfahren wurden 2022 erneut bekräftigt durch das «Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs in Österreich¹⁹», es wurde von allen neuen Landesvertretungen, dem Städtebund und dem Gemeindebund unterzeichnet. Zudem wurde im Jahr 2022 das Förderbudget für aktive und saubere Mobilität um 50% erhöht, damit standen 60 Millionen Euro zur Förderung des Radverkehr in Städten und Gemeinden zur Verfügung. Über die möglichen Förderungen informiert das BMK mit der Klimaschutzinitiative klima:aktiv mobil, die Gebietskörperschaften, Unternehmen und Verbände bei der Umsetzung von Maßnahmen unterstützt.

Gemeinden können Förderungen (Standardförderungssatz 20%) für kombinierte Geh- und Radwege, Radwege, Radschnellverbindungen, Beschilderung, Dauerzählstellen, Beleuchtung, Radabstellanlagen und E-Ladestationen, Radverleih, Ankauf von Elektrofahrrädern und (E-)Transporträdern beantragen²⁰.

Darüber hinaus stellen die Bundesländer zusätzliche Förderungen bereit, und haben teilweise auch eigene Radverkehrsstrategien oder Masterpläne entwickelt. Informationen dazu sind auf Webseiten der Bundesländer zu finden (siehe auch Handlungsempfehlung «F3-Abstimmung Bundes-Länder-Förderung»).

Hervorzuheben ist außerdem die Förderung des BMK von Radfahrkursen für Volksschulen in ganz Österreich (klimaaktiv mobil). Das bereitgestellte Budget im Jahr 2022 beträgt 1,3 Millionen Euro, damit sollen 4.500 Radfahrkurse für 80.000 Volksschulkinder ermöglicht werden.

19 https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:a864340e-6646-47f4-81fd-898b584800d4/%C3%9Cbereinkommen_Radverkehrs%C3%B6rderung.pdf

20 https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:309a4e7c-4fb5-4349-8f68-52bc84131a11/Factsheet_radinf%20und%20KIP_2020-09%20bf.pdf

7.4.1.2 Wirkung, Vorteile, Risiken

Derzeit werden hauptsächlich Infrastrukturprojekte gefördert, da diese eine Grundvoraussetzung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils sind. Diese sollten auch keinesfalls verringert werden, will man die Ziele des Masterplans Radverkehr erreichen.

Dennoch werden weitere Mittel benötigt für

- Radfahrkurse und Radfahrlehrer:innen
- Infrastruktur: z. B. qualitative Übungsplätze, Radabstellanlagen an den Schulen
- bewussteinbildende Maßnahmen (z. B. Rad-Projektwochen, Motivationskampagnen)
- Fahrräder für Familien mit wenig Einkommen
- Radreparatur-Workshops
- die Umsetzung des Autoverkehrs beruhigender organisatorischer Maßnahmen, v. a. im Schulumfeld

Für Schulen, die in den letzten Jahren bereits großen Belastungen ausgesetzt waren, ist es besonders wichtig, bei der Umsetzung diverser Maßnahmen konkrete, effektive, beratende sowie finanzielle Unterstützung zu bekommen. Denn sollte die FRP und die Vorbereitung auf diese tatsächlich fest im Lehrplan verankert werden, geht dies mit einem zusätzlichen Aufwand einher. Derzeit entscheiden Schulen bzw. Lehrer:innen frei, ob sie die FRP organisieren und anbieten. In Zukunft sollte in allen Schulen die nötige organisatorische und finanzielle Unterstützung gewährleistet sein, sowie die zusätzliche Arbeit für Lehrer:innen entsprechend abgegolten werden, damit der Besuch von Radfahrkursen oder das Ablegen der FRP nicht mehr vom Engagement des:r Lehrer:in abhängt. Die bürokratischen Abläufe zum Erhalt von Förderungen oder sonstiger Unterstützung für Schulen müssen unkompliziert und rasch abgeschlossen sein.

7.4.1.3 Feedback aus dem Workshop

Im ersten Stakeholder-Workshop wurde kaum auf die Finanzierung eingegangen, vor allem weil keine:r der vertretenden Stakeholder direkt für die Finanzierung zuständig war, wie auch kostenaufwändige Infrastrukturverbesserungen nicht vorrangiges Diskussionsziel waren. Dennoch wurde klar, dass, um die genannten Hürden zu bewältigen, zusätzliche Ressourcen notwendig sind. Aus diesem Grund entwickelte das Projektteam sechs Handlungsempfehlungen im Bereich Finanzieren zur Diskussion im 2. Stakeholder-Workshop.

Drei dieser Handlungsempfehlungen wurden zusammengefasst und sechs neue hinzugefügt. Außerdem wanderte eine Handlungsempfehlung zum Monitoring von «Organisation» zu «Finanzieren».

Eine Reaktion auf die im 2. Stakeholder-Workshop präsentierten Handlungsempfehlungen war, dass diese zum Großteil ohnehin schon umgesetzt sind. Grundsätzlich stimmt es, dass Förderungen und Finanzierungsmechanismen für den Radverkehr vorhanden sind, diese jedoch in der Abwicklung effektiver gestaltet werden können und zusätzliche Bedarfsquellen berücksichtigen sollten.

7.4.2 Handlungsempfehlungen

F1: Ministeriumsübergreifende Finanzierung

Die Zuständigkeit für Finanzierung des Radverkehrs liegt beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Die zugehörige Klimaschutzinitiative des Bundes ist «klimaaktiv mobil», welche umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilität unterstützt und fördert, darunter eben auch den Radverkehr.

Radfahren spielt jedoch in die Kompetenzen einer Vielzahl von Ministerien hinein. Daher wird vorgeschlagen, dass sich auch die Ministerien, zuständig für Gesundheit, Sport, Bildung, innere Angelegenheiten, an einer Finanzierung von Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs beteiligen und gemeinsam auch inhaltlich Ziele formulieren und verfolgen.

F2: Unterstützung durch Querfinanzierung

Wenn über neue Finanzierungsmöglichkeiten nachgedacht wird, sollten dies auch mögliche Querfinanzierungen berücksichtigen. Wir verstehen hier Querfinanzierungen als die Umleitung von Einnahmen, die einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung entgegenwirken, zu Ausgaben für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung – zum Beispiel den Radverkehr.

Denkbar für eine solche Querfinanzierung wäre, die Einnahmen aus Strafen für Raser:innen oder von Auto-Parkgebühren einem Fonds für «Nachhaltige und sichere Kindermobilität» zu zuführen.

Beispiele

- Von den Kosten für KFZ-Wunschkennzeichen (insgesamt 428,80€) gehen 200€ an den Verkehrssicherheitsfonds
- Mautaufschläge dürfen auf Strecken mit hoher Verkehrsbelastung eingehoben werden und für Schieneninfrastrukturprojekte verwendet werden²¹

F3: Abstimmung Bundes-Länderförderung

Diese Handlungsempfehlung wurde während des 2. Stakeholder-Workshops identifiziert und zielt darauf ab, die Förderungen (besser) aufeinander abzustimmen und transparenter für die verschiedenen Bereiche darzustellen.

Die Basis für ein gemeinsames Engagement von Bund, Ländern und Gemeinden stellt das «Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs in Österreich» dar, welches im April 2022 vom BMK, den Bundesländern, dem Städtebund und dem Gemeindebund unterzeichnet wurde.

Beispiele zu Maßnahmenplänen und Landesförderungen (kein Anspruch auf Vollständigkeit)

- Steiermark: Förderungen für den Radverkehr – Leitfaden (https://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/12490632/02f81733/2017-09-12%20Foerderleitfaden_final.pdf)
- Salzburg: Website zur Fahrrad-Förderung von Bund, Land und Gemeinde (<https://www.salzburgergrad.at/service-tipps/rad-foerderungen/>)
- Vorarlberg: Förderung Sanierung Fahrradparken und Radverkehrsinfrastruktur
- Oberösterreich: Förderung für Radabstellanlagen (<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/102618.htm>)
- Niederösterreich: Förderung von Alltagsradverkehr in NÖ für Gemeinden und Arbeitsgemeinschaften (https://www.umweltgemeinde.at/foerderung-radwege_noe)
- Wien: Masterplan Fahrradstraßen Wien 2019, Förderungen für Transportfahrräder, Grätzlfahrräder, E-Lastenfahrräder und Anhänger, Abstellplätze
- Burgenland: Masterplan Radfahren Burgenland 2020 (https://www.b-mobil.info/fileadmin/user_upload/RAD_Masterplan_all2_2019_web.pdf), Förderungen von Radrouten für den Alltagsverkehr (<https://www.b-mobil.info/de/fahrrad/foerderungen>)
- Tirol: Radkonzept 2014

21 https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20050614_OTSO227/kuckacka-prinzip-der-querfinanzierung-erstmalig-verankert

(https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/RadkonzeptTirol_Bericht_20141119.pdf), Förderung für Mobilitätsprojekte (<https://www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung/mobilitaetsprogramm-tirol-mobil/foerderungen-fuer-mobilitaetsprojekte/>)

- Kärnten: Masterplan Radmobilität 2025 (https://www.ktn.gv.at/DE/repos/files/ktn.gv.at/Service/K%c3%a4rnten%20am%20Rad/Datendienste/Folder_Radmasterplan_210x210mm.pdf?exp=882875&fps=dc3497aeb0808a3aab5af85d34eb67a64640f5bb)

Die Recherche der Förderungen und Pläne auf Landesebene zeigte, dass hier unterschiedliche Herangehensweisen, Ambitionen und Unterstützungsmodelle vorherrschen, und vorwiegend Infrastrukturprojekte – wie Radwege, E-Bikes und Abstellanlagen – gefördert werden. Bewusstseinsbildende Förderungen – wozu auch Radfahrkurse in der Verkehrsrealität zählen - finden sich kaum.

F4: Abwicklung der Förderung über eine Stelle

Auch diese Handlungsempfehlung war ein Ergebnis des 2. Stakeholder-Workshops und richtet sich vor allem an die Abwicklung der Förderung. Von den Teilnehmer:innen wurde hier Verbesserungsbedarf verortet und der Wunsch nach EINER Stelle, über die Förderungen bezogen werden können, anstatt verschiedenen Fördergeber:innen mit unterschiedlichen Antragsdokumenten aufsuchen zu müssen.

F5: Flexible und qualitative Förderkriterien vom Bund

Die Teilnehmer:innen des 2. Stakeholder-Workshops äußerten auch den Wunsch nach einer Überarbeitung der Förderkriterien für Schulprojekte, welche beim Bildungsministerium angesiedelt sind. Die Förderkriterien sollten weiter gesteckt werden und mehr Flexibilität bieten. Sie sollten sich nach qualitativen Merkmalen orientieren, und die formale Ausarbeitung der Anträge so einfach und effizient wie möglich machen.

F6: Mobilitätsbildung in Schulen verankern

Die Finanzierung von Radfahrkursen wird sehr unterschiedlich geregelt. Im Rahmen der Initiative *klimaaktiv mobil* können Volksschulklassen einmal pro Jahr einen kostenlosen Radfahrkurs einen zweistündigen Kurs absolvieren²². Dies wird durch das Klimaschutzministerium finanziert, und von neun Radfahrerschulen durchgeführt (ASKÖ Burgenland, Easy Drivers Radfahrerschule, Fahr Sicher Rad – Die Radvokaten, JO! Mobilitätsbildung, Propedal, Radeln macht Schule, UWM Mobilität, Schulterblick, UCA Rocks) und darf ausschließlich von klimaaktiv mobil zertifizierten Radfahrlehrer:innen abgehalten.

- In Wien sind rund 36.000 Kinder 8 bis 9 Jahre alt (3./4. Volksschulklasse).
 - Das Angebot zum Radfahren üben wurde ausgeweitet: 2022 wurden über 1.000 Kurstermine für 3. und 4. Volksschulklassen, somit für über 20.000 Kinder angeboten, und zusätzlich auch offene Radfahrtrainings²³.
- Es werden lediglich einmalig zwei Stunden finanziert – um ein umfassendes Üben sowohl im Schonraum als auch im Straßenverkehr zu ermöglichen bräuchte es vier Stunden.
- Die Finanzierung betrifft lediglich die Radfahrkurse, aber nicht andere, z. B. Rollerkurse, Reparaturworkshops, etc.

22 <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/radfahrkurse/radfahrkurse-buchen.html>

23 <https://wien.orf.at/stories/3152001/>

- Mit der Finanzierung werden nur Radfahrkurse für Schulklassen finanziert, aber nicht für Privatpersonen.

Insofern gilt es, das Angebot in mehreren Hinsichten zu erweitern und zu finanzieren, damit alle Kinder die Möglichkeit haben, zu erlernen wie sie sicher im Straßenverkehr radfahren und Spaß dabei haben.

Erfreulich ist, dass das im Jahr 2022 bereitgestellte Budget für Radfahrkurse in ganz Österreich erhöht wurde und nun 1,3 Millionen Euro beträgt, damit sollen 4.500 Radfahrkurse für 80.000 Volksschulkinder ermöglicht werden²⁴. Damit haben rund 50 Prozent der Volksschüler:innen in der 3. und 4. Klasse die Möglichkeit an einem kostenlosen Radfahrkurs zu teilzunehmen.

Damit eine nachhaltige und umfassende Mobilitätsbildung in den Schulen erzielt wird, müssen außer Radfahrkursen noch weitere Angebote geschaffen und finanziert werden, die auch Kindergärten, 1. und 2.Klasse Volksschule, sowie höhere Schulen einbinden.

F7: Attraktivierung des Jobs Radfahrlehrer:in

Diese Handlungsempfehlung zielt darauf ab den zusätzlichen Bedarf an Radfahrlehrer:innen durch eine Attraktivierung des Berufsbildes zu decken.

Um den Radfahrlehrer:innen einen möglichst attraktiven und abwechslungsreichen Berufsalltag zu ermöglichen, empfiehlt das Projektteam unterschiedliche Radfahrkurse – das sichert auch die hohe Qualität der Kurse.

Ein Anschauungsbeispiel, um den Bedarf an Radfahrlehrer:innen zu ermitteln, ist in Kapitel 7.1.1.1 beschrieben.

Die Initiative klimaaktiv mobil ermöglicht und fördert die Ausbildung zur Radfahrlehrer:in. Die Ausbildung umfasst 43 Unterrichtseinheiten und besteht aus vier Modulen.

Folgende Maßnahmen können die Zahl an Radfahrlehrer:innen erhöhen:

- Berufsbild bekannter machen: In der Befragung zeigte sich, dass 38% der Eltern nicht wussten, ob es Radfahrkurse in der Nähe gibt und weitere 47% gaben an, dass es keine gibt. Das mag daran liegen, dass es in der näheren Umgebung tatsächlich keine Radfahrkurse gibt oder das Angebot nicht bekannt ist. Insofern mag auch das Berufsbild «Radfahrlehrer:in» weitgehend unbekannt sein, genauso wie die damit verbundenen Tätigkeiten.
- Angestelltenverhältnisse statt freie Dienstverträge: Derzeit sind die meisten Radfahrlehrer:innen als freie Dienstnehmer:innen beschäftigt und werden nach Anzahl der durchgeführten Kurse bezahlt. Dies lässt aber diverse organisatorische Vor- und Nachbereitungen außer Acht. Für viele ist diese Arbeit eine Nebenbeschäftigung (z. B. für Studierende), die mit wechselnden Lebensumständen rasch durch eine andere Tätigkeit mit besserer Bezahlung oder günstigerem Dienstverhältnis ersetzt wird. Dies führt in einer Radfahrschule zu Kompetenzverlust und Engpässen, und bedingt durch die Fluktuation auch zum Qualitätsverlust.
- Statt kursweise Finanzierung Übergang zu Arbeitsplatzfinanzierung
- Kurztätigkeit mit Schulklassen immer vormittags, konkurriert teilweise mit Hauptjob, Zweitjob und herausfordernder Suche nach Teilzeitjobs in so manchen Berufsbranchen

24 <https://www.klimaaktiv.at/service/presse/2022/kostenlose-radfahrkurse.html>

- geförderte Ausbildung jedenfalls weiterführen, idealerweise sollte der Eigenanteil bei Null liegen; die Ausbildung als Radfahrlehrer:in für Erwachsene wird nicht gefördert, das ist derzeit bspw. bei Schulterblick eine interne Investition in die Mitarbeiter:innen

Als Radfahrlehrer:in führt man nicht nur Radfahrkurse im Verkehrsgarten und oder Straßenverkehr durch, sondern ist auch mit den begleitenden Prozessen befasst, zum Beispiel:

- Planung der Strecken – abgestimmt auf Teilnehmer:innen und Können
 - Administrative Tätigkeiten: Anmeldungen entgegennehmen, Kurse koordinieren,
 - Für Fragen von Eltern, Schüler:innen, Lehrer:innen, ... zur Verfügung stehen
 - Radchecks und kleinere Reparaturen durchführen
 - Angebote schreiben, an Ausschreibungen teilnehmen; Öffentlichkeitsarbeit betreiben, etc.
- Radfahrschulen sind Unternehmen, auch wenn sie als Vereine organisiert sind

F8: Daten erfassen & Monitoring-System aufsetzen

Diese Handlungsempfehlung war vor dem 2. Stakeholder-Workshop «Organisieren» zugeordnet, und wanderte nun zu «Finanzieren». Erst eine kontinuierliche Erfassung der Daten nach einheitlichen Kriterien erlaubt eine Evaluierung der Maßnahmen, und diese wiederum ist unerlässlich, um Finanzierungen zu rechtfertigen, anzupassen oder auszubauen.

Bei der Befragung der Bezirksverwaltungsbehörden zeigte sich, dass die Datenerfassung sehr lückenhaft ist: 44% meldeten, dass die Erfassung der ausgestellten Radfahrausweise analog auf Papier erfolgt. Es findet keine landes- oder bundesweite einheitliche Erfassung statt.

Daher wird die jährliche zentralisierte Erfassung folgender Datensätze durch die Bezirksebene empfohlen:

- Anzahl der Kinder im FRP-antrittsreifen Alter (9- oder 10-jährige)
- Anzahl der zur Prüfung antretenden Kinder, davon Wiederholungsprüfungen
- Anzahl der positiv abgelegten Prüfungen

Diese Datensätze sollten digital erfasst und in eine bundesweite Datenbank eingespeist werden. Dafür ist es nötig Daten-Schnittstellen zu definieren und eine Datenbank aufzusetzen. Ziel dieser Maßnahme ist es, ein Monitoring der FRP zu ermöglichen und Abläufe zu evaluieren.

Über die Datenlage zur FRP hinausgehend, wird empfohlen im 2-Jahresrhythmus Daten zum Modal Split zu erheben, denn nur so lässt sich überprüfen ob man auf dem richtigen Weg ist das Ziel des Masterplan Radfahren zu erreichen. Im Zuge der Recherche zeigte sich, dass aktuelle österreichweite Daten hierzu nicht verfügbar sind. Damit einhergehend, gilt es festzulegen nach welcher Methodik der Modal Split erhoben wird, um damit auch die Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten.

F9: Kostenoptimierte und qualitätsvolle Systeme

Im 2. Stakeholder-Workshop wurde auch der Wunsch nach kostenoptimierten und qualitätsvollen Systemen laut. Ursprung dafür ist unter anderem, die österreichweit unterschiedlichen Erfolgsquoten bei der FRP. Dies verweist auf eine unterschiedliche Handhabung und Ausführung der FRP.

Ansatzpunkte für eine Kostenoptimierung:

- In die Organisation und Durchführung der FRP sind zahlreiche Institutionen eingebunden: Es wäre hier zu hinterfragen, ob hier Ressourcen gebündelt, Prozesse besser auf einander abgestimmt, Schnittstellen optimiert oder auch zusammengeführt werden können. Derzeit ist die FRP Sache der Länder, eine Darstellung des FRP-Prozesses auf Länderebene (wie in Handlungsempfehlung O2 ausgeführt) könnte helfen, Optimierungspotenzial zu identifizieren.

- Auch die Handlungsempfehlung zur Schaffung einer bundesweiten Anlaufstelle (siehe O1) würde dazu beitragen, Ressourcen effizienter einzusetzen und für mehr Transparenz zu sorgen: Als Vorzeigebispiel kann hier die Schweiz genannt werden, die auf einer Seite alle Informationen zu FRP für alle Gemeinden zusammengeführt hat ([radfahrertest.ch](https://www.radfahrertest.ch)).
- Derzeit bieten viele Institutionen / Organisationen in Österreich Informationen und Lehrmittel an. Es wäre gut diese Informationen zu bündeln und österreichweit zu verbreiten, und nicht nur auf Länder- oder Bezirksebene: Damit könnten Ressourcen gebündelt werden wie auch Kosten eingespart werden, denn die Unterlagen werden größtenteils durch Steuerbeiträge finanziert – der «Wildwuchs» an erstellten Broschüren sollte daher vermieden werden.
- Mit dem Ablegen der Prüfung sind grundsätzlich keine Kosten verbunden. Die Ausstellung des Radfahrausweis ist auch von Bundesstempelgebühren befreit. In der Befragung der Bezirkshauptmannschaften gaben jedoch 9 % an, dass Gebühren eingehoben werden. Dies sind in der Regel Kleinstbeträge. Es stellt sich die Frage, ob die Einhebung und Buchhaltung dieser Kleinstbeträge nicht mehr Kostenaufwand verursacht, als sie einbringen. Zudem würde eine gänzlich kostenfreie Ausstellung des Fahrradausweises auch einkommensschwachen Familien helfen – und die Lehrer:innen, die dies oft in der Klasse einsammeln entlasten bzw. Ressourcen für ihre pädagogische Arbeit freimachen.

7.4.3 Verworfenne Handlungsempfehlungen

Förderung der Ausbildung von Radfahrlehrer:innen

Berufsbild Radfahrlehrer:in schaffen

Umkehr beim Bezahlungssystem von Radfahrlehrer:innen

Verworfen, weil ...

diese drei Handlungsempfehlungen in «F1-Radfahrlehrer:in als Job attraktivieren» zusammengefasst wurden.

7.5 „Kapitel BEWUSSTSEIN BILDEN“

7.5.1 Überblick

Auch wenn alle Rahmenbedingungen (organisatorisch, finanziell, räumlich, gesetzlich) ideal für die FRP sind, müssen Eltern, Schulen, Kinder und generell alle Verkehrsteilnehmer:innen für das Radfahren und dessen vielfältigen Nutzen begeistert werden.

Mehr Miteinander im Verkehr, insbesondere mit Kindern, erhöht die Verkehrssicherheit maßgeblich. Kinder brauchen genügend Raum und die Anerkennung als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer:innen.

7.5.1.1 Ausgangssituation

Radfahren wird immer populärer: Im Zeitraum von 2015-2019 stieg der Fahrradanteil am Modal Split in Wien um knapp 1% auf 6,9%, verglichen zum Zeitraum 2010-2014 – laut einer Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung²⁵. Österreichweite aktuelle Modal Split Daten sind nicht verfügbar.

²⁵ Aktive Mobilität in Wien-Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren, Endbericht vom 21.01.2021, Stadt Wien, MA18

Mit der steigenden Zahl an Radfahrer:innen rückt Radfahren mehr ins Bewusstsein aller, denn Radfahrer:innen und ihre Bedürfnisse werden sichtbarer. Zudem wächst die Radlobby und entstehen in einigen Bundesländern zunehmend lokale Gruppen, die sich verstärkt dafür einzusetzen, dass Radfahren für alle sicherer, einfacher und komfortabler wird. Der Jahresbericht der Radlobby²⁶ fasst die zahlreichen Aktivitäten von 2022 zusammen. Viele der Aktionen tragen zu mehr Sichtbarkeit bei, (z. B. Radparaden, Radfeste) und fördern auch dezidiert eine selbstbestimmte Kindermobilität (z. B. Kidical-Mass, Radfahrkurse).

Vorbilder können sehr wirksam sein, und erfordern kein langes und breites Erklären oder Lernen. Sehen, was für andere selbstverständlich ist, prägt. Darum wurden auch die Eltern und Lehrer:innen befragt, wie oft sie das Fahrrad nutzen. 44% der Eltern gaben an, das Fahrrad ein- oder mehrmals pro Woche zu nutzen, knapp 10% nutzen es nie. 82% der Lehrer:innen gaben an fahrradaffin zu sein. Dennoch kommen 72% der Lehrer:innen mit dem Auto zur Schule, 25% mit dem Fahrrad, 16% zu Fuß und 17% mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Mehrfachantworten waren möglich). Dies zeigt, dass die Vorbildfunktion der Eltern und Lehrer:innen durchaus ausbaubar ist.

7.5.1.2 Wirkung, Vorteile, Risiken

Bewusstseinsbildende Maßnahmen wirken auf die Mentalität, und dies entspricht auch der Grundsatzfrage des Projekts: Wäre die Infrastruktur perfekt, würden dann alle radfahren? Wahrscheinlich nicht, denn ein Fahrrad und Radwege allein werden nicht ausreichen, um Menschen zum Radfahren zu bewegen. Daher sind bewusstseinsbildende Maßnahmen, die oft unterschwellig wirken, wichtig und zielführend. Genauso wie mit Autowerbung ein Gefühl der Freiheit suggeriert wird, muss es auch das Ziel für das Radfahren sein, dass viele Menschen dies als erstrebenswert, praktisch, kostengünstig, gesund, klima- und umweltfreundlich und sicher ansehen.

Rückenwind bekommt das Radfahren auch von wirtschaftlicher Seite, dies zeigt eine Studie im Auftrag des BMK²⁷: Positive Effekte auf Wertschöpfung und Arbeitsplätze zeigen sich bei der Fahrradproduktion, im Fahrradhandel, Fahrradservice, Radtourismus, Radsport und Rad-Infrastruktur. Insgesamt entstehen durch den Radverkehr in Österreich direkte und indirekte Wertschöpfungseffekte in der Höhe von 882,5 Millionen Euro, mit Arbeitplatzeffekten in der Höhe von 18.328 Vollzeit-Äquivalenten.

Radfahrenden Kinder im Alltag zu sehen, zeigt eine große Wirkung bei anderen Verkehrsteilnehmer:innen und Passant:innen, die aus dem Schanigarten oder Fenster das Verkehrsgeschehen wahrnehmen: Verstärken tun dies Radfahrkurse in der Verkehrsrealität, Bicibusse oder Rad-Demos, denn sie machen die Menschen aufmerksam, und zeigen die Freude der Kinder. Wer oft Radfahrer:innen sieht, nimmt diese immer mehr als selbstverständlichen Teil des Verkehrsgeschehens an und mehr Rücksicht.

In Niederösterreich finden zum Beispiel seit Jahren 4-stündige Radfahrkurse mit Schulklassen statt, bei denen in Kleingruppen mit den Kindern eine Stadtrundfahrt im beziehungsweise durch das Stadtzentrum erfolgt: Vorbei an Menschen am Marktplatz, durch für das Radfahren geöffnete Fußgängerzonen, in denen Menschen im Kaffeehaus sitzen oder im Gastgarten zu Mittagessen. Durch die Signalwesten ist die Gruppe leicht als Kurs erkennbar und erntet zumeist viel Lob und lächelnde Gesichter beim Publikum, an dem vorbeigefahren wird. Ein bis zwei Wochen lang jeden Tag Radfahrkurse, das stärkt nachhaltig die Aussage «Kinder sind Teil des Verkehrs» und wir, als Gesellschaft, bereiten sie darauf vor. Diese vierstündigen Kurse finden mittlerweile in Mödling,

26 https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/jahresbericht_2022_web_0.pdf

27 „Wirtschaftsfaktor Radfahren“ Aktualisierung der Studie aus dem Jahr 2009, BMK, 2022 (https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:0cf6d437-bae0-4c80-8a66-ffdfc122bfe9/Studie_Wirtschaftsfaktor_Radfahren_2022.pdf)

Purkersdorf, St. Pölten, Tulln, Wiener Neustadt und Wolkersdorf statt – die lokale Presse berichtet immer wieder darüber.

7.5.1.3 Feedback aus den Workshops

In den zweiten Stakeholder-Workshops wurde die «Bundesweite Mobilitätsbroschüre» als sehr wichtig eingeschätzt und festgehalten, dass sie weit über das Broschürenformat hinausgehen sollte: Bevorzugt wäre sie als (Dauer-)Kampagne zu verstehen, die den Zielgruppen Lust auf Radfahren macht.

Die Eltern wurden hier als die «Triebfeder» für die Mobilitätsentwicklung hin zu nachhaltiger Mobilität gesehen. Inhaltlich sollte Bewegung als Verkehrskompetenz begriffen und vermittelt werden: bei Kindern wie Eltern.

Der Zeitpunkt, zu dem Eltern gut abgeholt werden können, ist die Informationsveranstaltung zur Schuleinführung: Da sind alle Eltern anwesend und könnten einen guten Überblick über die Bildung der nächsten Jahre erhalten, wovon auch Mobilitätsbildung als wichtiger Aspekt vorgestellt werden sollte.

Zudem wurde der Mutter-Kind-Pass genannt – eine Umbenennung auf Eltern-Kind-Pass und eine Erweiterung auf Sensomotorik, Bewegungs- und Vorsorgekomponenten vorausgesetzt. Hier könnten die wichtigen Entwicklungsstufen als Meilensteine integriert werden, wovon eine die FRP ist.

Generell sollte die Information aus Elternperspektive gedacht werden und Informationsblätter sowie Elternabende und weitere Quellen für Informationen aufeinander abgestimmt werden – so dass die Eltern immer gut informiert sind. Damit erhalten sie das Wissen, wen anzusprechen oder wo nachzuschauen, wenn ihnen noch Informationen fehlen.

7.5.2 Handlungsempfehlungen

B1: Lehrer:innen als Vorbilder

In der Befragung der Lehrer:innen zeigte sich, dass sich 82% als fahrradaffin sehen, jedoch 72% mit dem Auto zur Schule kommen. Die Vorbildwirkung der Lehrer:innen ist damit kaum gegeben. Aus diesem Grund gilt es zu hinterfragen, was die Lehrer:innen daran hindert das Auto stehen zu lassen und öffentlich, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu kommen. Dieses Wissen erlaubt es dann, Maßnahmen zu setzen, die ein Umdenken und beispielhaftes Verhalten fördern.

Die Vorbildwirkung der Lehrer:innen ist nicht zu unterschätzen, und muss unterstützt werden. Einerseits kann dies durch positive Anreize geschehen (z. B. Wettbewerb mit Geschenken für Gewinner:in – Fahrradschloss, Helm, Glocke, etc.) oder auch durch eine Reduktion der Parkmöglichkeiten. Von Seiten der Schule sollte analysiert werden, was die Hürden sind (z. B. Abstellmöglichkeiten, Entfernungen, fehlende Räder) und wie diesen begegnet werden kann. Diese können je nach Schule unterschiedlich sein, vor allem zwischen ländlichem und städtischem Raum.

B2: Bundesweite Rad-Kind Informationskampagne

Es gibt in Österreich eine Vielzahl an Broschüren und Materialien zum Thema Kinder und Verkehr oder speziell zum Radfahren, herausgegeben von Institutionen (z. B. VCÖ, ÖJRK), Landesregierungen, Radlobbys und Mobilitätsprogrammen (z. B. klimaaktiv mobil).

Das vorrangige Thema bei den meisten Broschüren ist die Verkehrssicherheit. Doch es sollten auch Aspekte wie Klimaschutz (Warum sollen wir radfahren?), Gesundheit (Was bringt radfahren für die Gesundheit?), Selbständigkeit, und vor allem Freude an der Bewegung enthalten sein; wie auch Statistiken, Tipps fürs Rollerfahren, Fahrradgeschichte, Fahrradarten sowie Wartungstipps, Ansprechpersonen für bestimmte Themen (z. B. Kurse, FRP). Die gut illustrierte Broschüre sollte Lust aufs Radfahren machen, und nicht mögliche Angst vor dem Radfahren im Straßenverkehr schüren.

Ein gutes Beispiel dafür kommt aus Vorarlberg, die Landesregierung hat zwei umfassende Broschüren zum Radfahren für Kinder und Eltern herausgegeben:

- [2021, Amt der Vorarlberger Landesregierung: Fahrradfit von klein auf, Radfahren mit Kindern – ein Leitfaden für Eltern](#)
- [2021, Amt der Vorarlberger Landesregierung: Auf den Sattel, fertig, los! – Radfahren ist deine neue Superkraft für dein ganzes Leben](#)

Eine bundesweite «Mobilitätsbroschüre» – die wir auch digital mit interaktiven Elementen wie Videos verstehen – hat vor allem den Zweck Radfahren für Kinder und Eltern in seinen vielfältigen Aspekten zu bieten und soll das vorhandene Angebot an Informationen harmonisieren, vereinen und ergänzen. Damit wäre auch der Bedarf an der Ausarbeitung von weiteren Informationen/Broschüren von nachrangigen Institutionen obsolet und würde Ressourcen einsparen.

Eine bundesweite Broschüre sollte für die folgenden Zielgruppen verfügbar sein:

- Kindergartenpädagog:innen
- Volksschullehrer:innen
- Lehrer:innen von mittleren und höheren Schulen
- Eltern von Kleinkindern
- Eltern von Schulkindern
- 8–10-jährige Kinder (inkl. Info zur FRP)
- 10–15-jährige Kinder
- Ergänzungen für verschiedene Zielgruppen unter den Jugendlichen und Erwachsenen würde das Paket vervollständigen

Da es schon zahlreiche Informationen gibt, sollten diese auf einer Website (siehe «01-Bundesweite Anlaufstelle inkl. Website») zugänglich gemacht werden. Bei der Auflage von neuen Broschüren sollten die Inhalte koordiniert werden, um Synergien zu nutzen und Doppelgleisigkeiten zu vermeiden – und um nicht die Eltern, Kinder und Lehrer:innen mit teil widersprüchlichen Informationen allein zu lassen.

Beispiele:

- [ÖJRK: Lernplattform Freiwillige Radfahrprüfung](#)
- [ÖJRK: Lern-App: Freiwillige Radfahrprüfung digital](#)
- [2022, KfV: App „Risi & Ko Fahrrad-Challenge“ spielerisch Vorrangeregeln üben!](#)
- [2022, KfV: Kinder radelt! Praktische Übungsanleitung für Eltern und Kinder](#)
- [2021, ÖJRK: Freiwillige Radfahrprüfung, Schüler:innenheft](#) – 32. Auflage auf Deutsch, Englisch, Ukrainisch, Arabisch und Farsi
- [2021, Amt der Vorarlberger Landesregierung: Fahrradfit von klein auf, Radfahren mit Kindern – ein Leitfaden für Eltern](#)
- [2021, Amt der Vorarlberger Landesregierung: Auf den Sattel, fertig, los! – Radfahren ist deine neue Superkraft für dein ganzes Leben](#)
- [2019, BMVIT: Kleine Radprofis – Der sichere Weg in die Verkehrsrealität, Ein Ratgeber für Eltern](#)
- [2007, ÖJRK: Freiwillige Radfahrprüfung, Lehrer:innenmappe](#) und [Zusatzmaterialien](#) – 1. Auflage

B3: Mobilität im Lehrplan fächer- und schulstufenübergreifend

Bei den ersten Stakeholder-Workshops im Juni wurde mehrfach die zentrale Rolle der Schulen hervorgehoben und der Wunsch die theoretische und praktische FRP in den Lehrplänen zu verankern bzw. als Teil der Mobilitätsbildung in den Lehrplan zu integrieren. Aufgrund der derzeitigen Aktualisierung der Lehrpläne, brachten wir als Projektteam von FreiRad eine Stellungnahme ein, die einen fächerübergreifenden Kompetenzaufbau fordert. Hier ein Auszug aus unserer Stellungnahme (siehe auch Kapitel 6):

„Das fächerübergreifendes Kompetenzziel »Radfahrkompetenz: Regelwissen und praktisches Anwenden« ist in der 4. Klasse Volksschule zu verankern und in den Sekundarstufen weiter auszubauen - sodass Kinder nach der Volksschule eigenständig und sicher Radfahren können, mit den positiven Effekten:

- *dass jedes Kind mit Radfahren Bewegung in den Alltag integrieren kann,*
- *dass jedes Kind infolge des Regelwissens auch ohne Rad sich sicherer im Straßenverkehr bewegen kann,*
- *dass es die eigene Motorik verfeinern konnte – beim Ausprobieren verschiedener Fahrradtypen,*
- *dass es die Vorteile für Gesundheit, Eigenständigkeit, Umwelt und Klima erkannt und selbst gespürt hat.*
- *dass es Freude am Radfahren für die eigene Alltagsmobilität (weiter) entwickelt“*

Wichtig ist hierbei, dass nicht nur die FRP im Lehrplan verankert ist, sondern Mobilität mit all ihren Ausprägungen, Funktionen und Wirkungen betrachtet wird. Das Thema soll fächer- und schulstufenübergreifend behandelt werden. Es eignen sich dafür eine Vielzahl an Unterrichtsfächern: Geschichte, Physik, Biologie, Psychologie, Sprachen, Mathematik und natürlich Sport.

Beispiel:

- Schweiz - Lehrplan 21: Hier findet sich ein eigener Fachbereich für Bildung für Nachhaltige Entwicklung, mit den folgenden sieben fächer- und schulstufenübergreifenden Themen: Politik, Demokratie und Menschenrechte, Natürliche Umwelt und Ressourcen, Geschlechter und Gleichstellung, Gesundheit, Globale Entwicklung und Frieden, Kulturelle Identitäten und interkulturelle Verständigung, Wirtschaft und Konsum. (<https://v-fe.lehrplan.ch/index.php?code=e|200|4>)

B4: MIV-Führerschein mit verpflichtendem praktischen Radkurs

Derzeit ist die Führerscheinprüfung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) – darunter fallen PKWs, Mopeds, Motorrädern, LKWs, etc.) – an Theorie- und Praxisstunden gekoppelt, die sich ausschließlich mit dem jeweiligen Fahrzeugtyp und den Verkehrsregeln befassen. Welchen Einfluss das eigene Verhalten im Straßenverkehr auf andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen hat, wird nur begrenzt thematisiert.

Die allgemeine Verkehrssicherheit und das Verständnis für andere kann erhöht werden, indem für die Ausgabe dieser MIV-Führerscheine ein Nachweis über einen (zumindest 2-stündigen) Radfahrkurs erforderlich ist. Dieser Kurs ist ein Praxiskurs, bei dem in Kleingruppen zuerst im Schonraum und danach im Straßenverkehr gefahren wird. Dieser Perspektivenwechsel soll die zukünftigen Kraftfahrzeuglenker:innen für die Gefahren und Situationen, denen Radfahrer:innen im Alltag

begegnen, sensibilisieren, zu vermehrter Rücksichtnahme und mehr Miteinander führen, und damit zu mehr Verkehrssicherheit für alle beitragen.

B5: Elterninfoblatt rund um die FRP

Diese Handlungsempfehlung war ein Ergebnis des 2. Stakeholder-Workshops.

Elternverbandsvertreter:innen und Lehrer:innen meinten, dass die Eltern nicht genügend Informationen zur FRP haben. Meist geht die Initiative von den Lehrer:innen aus, diese müssen dann zumeist auch die Eltern über Nutzen, Zweck, Prüfungsvorbereitung und Prüfungsmodalitäten informieren. Insofern wäre es wünschenswert, wenn die Eltern vorab umfassend über die FRP informiert werden. Ein Info-Blatt dazu könnte schon bei der Schulanmeldung ausgegeben werden, sodass die Eltern wissen, was das Kind in seiner Volksschullaufbahn erwartet.

Weiters wurde auf den derzeit in Überarbeitung befindlichen Eltern-Kind-Pass (früher: Mutter-Kind-Pass) hingewiesen. Auch dieser sollte Informationen zur Mobilitätsentwicklung eines Kindes hinweisen, und eine Beschreibung der wesentlichen Meilensteine und die positiven Auswirkungen auf Körper und Geist enthalten. Gerade zu Beginn der Elternschaft, ist die Empfänglichkeit für Information zum Kindeswohl besonders hoch.

B6: Umsetzungsbegleitendes Campaigning

Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen können eine noch größere und nachhaltigere Wirkung erzielen, wenn die Umsetzung von einem entsprechenden Campaigning begleitet wird.

Das heißt Berichterstattung in Print- als auch Online-Medien über Bicibusse, FRP-Erfolge, Radfahrkurse, Schulwegpläne, Radprojektwochen etc. Je mehr Menschen davon wissen, umso höher die Wahrscheinlichkeit, dass Projekte nachgemacht werden, dass ein Umdenken erfolgt, dass voneinander gelernt wird, dass Kinder stolz auf ihre Erfolge sind und das Radfahren generell (noch) mehr Rückhalt und Ansehen in der Gesellschaft bekommt.

Auch die Politiker:innen sollten die Chance nützen über Verbesserungen, wie zum Beispiel die neue StVO, zu berichten, und zeigen welchen durchaus wichtigen Beitrag Radfahren leistet, um die Emissionen im Verkehr zu senken. Der Verkehrssektor zählt in Österreich zu den Hauptverursachern von Treibhausgasen. Seit 1990 sind hier die Emissionen um 52% gestiegen, hauptverantwortlich der PKW-Verkehr.

B7: Schulelternabende zum Thema Radfahren

Um mehr Bewusstsein bei den Eltern zu schaffen, und um ihre Meinungen und Wünsche abzuholen, sollte zumindest einmal jährlich ein Elternabend für alle Schulstufen zum Thema Schulweg und Verkehrsmittelwahl abgehalten werden. Organisieren sollte dies die:der Mobilitätsbeauftragte der Schule (siehe «O3-Mobilitätsbeauftragte:r pro Schule»), und eingeladen sollten Schüler:innen/Eltern-Mobilitätssprecher:innen (siehe «O10- Schüler:innen/Eltern-Mobilitätssprecher:innen» – sofern vorhanden-, und alle Eltern (oder zumindest Elternsprecher:innen) und Schüler:innen (oder zumindest Klassensprecher:innen) sein.

Die Veranstaltung sollte jedoch auch offen für alle anderen interessierten Personen aus dem Schulumfeld sein. Besprochen werden soll, was gut funktioniert, was verbessert werden sollte, was jede:r dazu beitragen kann, welche Maßnahmen (Radfahrkurse, Radl-Wochen, Teilnahme an Initiativen, Lückenschluss fehlender Infrastruktur, Auto-Verkehrsberuhigung, etc.) können gestartet werden und welche externe Unterstützung dafür notwendig ist.

B8: Schulen an österreichweite Initiativen andocken

Europaweit gibt es die Initiative für Schulen Klimameilen zu sammeln, in Österreich organisiert durch das Klimabündnis Österreich. Eine «Klimameile» entspricht einem umweltfreundlich zurückgelegten Schul- oder Kindergartenweg. Für jeden Weg ohne Auto wird ein Aufkleber ins persönliche Sammelalbum geklebt. Die Kampagne richtet sich an Kindergärten, Schulen und Freizeiteinrichtungen bis zur 7. Schulstufe²⁸.

Im Jahr 2021 wurden rund 300.000 Klimameilen von 145 Bildungseinrichtungen gesammelt. In Österreich gibt es rund 3.000 Volksschulen. Damit nahmen nur rund 5% der Schulen daran teil. Dass die Teilnahme an dieser Initiative tatsächlich zu einer Veränderung des Mobilitätsverhalten führt, bestätigte uns eine Volksschullehrerin, die bereits mit ihrer Klasse teilgenommen hat.

Eine andere Initiative ist «Österreich radelt»²⁹, wobei die geradelten Kilometer entweder auf der Website oder auf der «Österreich radelt»-App eingetragen werden. Es können auch Gemeinden, Betriebe, Vereine und Schulen mitmachen, wobei die Kilometer der Einzelpersonen dann für die gesamte Institution oder auch Schulklasse, zusammengezählt werden. Damit können die persönlichen Erfolge einfach dokumentiert werden – Preise dienen als Anreiz und Belohnung.

Klassen der 1. - 6. Schulstufe sollten ermuntert werden, bei der Initiative «Klimameilen» mitzumachen und höhere Schulstufen bei der Initiative «Österreich radelt» – idealerweise mit den sie unterrichtenden Lehrer:innen.

7.5.3 Verworfenne Handlungsempfehlungen

Lern- und Prüfungsunterlagen digitalisieren

Die österreichweit gültigen Lern- und Prüfungsunterlagen werden vom ÖJRK bereitgestellt. Dieses umfasst sowohl das Schüler:innenheft in mehreren Sprachen (Deutsch, Englisch, Ukrainisch, Farsi, Arabisch) als auch eine Lehrer:innenmappe, sowie weitere Zusatzmaterialien.

Für die digitale Vorbereitung gibt es die Lern-App «JRK Mobile Campus» für Kinder ab 9 Jahren, und die Lernplattform (radfahrprüfung.at). Diese sind allerdings derzeit nur auf Deutsch.

Anzumerken ist hierbei, dass Radfahrerschulen – die als private Unternehmen geführt werden, die Lernunterlagen des ÖJRK nicht verwenden dürfen, sondern diese lediglich empfehlen können.

Dabei bleibt die zentrale Anlaufstelle für Lehrmaterialien das österreichische Jugendrotkreuz: Hier sollten neben der Lernplattform-Webseite und der Lernplattform-App weiterhin Broschüren bestellt werden können: Da damit sichergestellt ist, dass Schule, die noch nicht oder nicht optimal mit Whiteboard oder Tablets ausgestattet sind Zugang zu den Lernmaterialien haben. Da auch die Kinder altersbedingt oder aufgrund niedrigen Einkommens der Eltern (noch) kein eigenes Smartphone haben.

Wichtig wäre alle Informationen gebündelt auf einer Website (siehe «O1-Bundesweite Anlaufstelle inkl. Website») zugänglich zu machen oder zumindest zu verlinken. Damit könnten auch Ressourcen gespart werden, damit schon vorhandenes nicht neu von anderen Institutionen erfunden werden muss. Die Informationen sollten in mehreren Sprachen verfügbar sein, und barrierefrei zugänglich. Wesentliche Informationen sollen auch als Ausdruck angefordert werden können, damit Kinder und wenig digital affine Menschen auch gut erreicht werden.

28 <https://www.klimabuendnis.at/klimameilen/klimameilen-kampagne-2022>

29 <https://www.radelt.at/>

Beispiel

- Schweiz: radfahrertest.ch – Hier sind alle Information gebündelt und verfügbar in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch.

Verworfen, weil ...

viele Informationen (z. B. Lern-Apps) schon digital verfügbar sind, und vor allem Kinder nicht zusätzlich animiert werden sollen, noch mehr Zeit vor Bildschirmen zu verbringen.

Landes-/bezirkweise Prüfungstage

In Österreich können die Prüfungen sowohl hinsichtlich Zeit und Ort frei gewählt werden. In den Niederlanden finden die Prüfungen nach Regionen an bestimmten Tagen an einer vorher ausgewählten Route im Straßenverkehr statt. Alle Schulen im Umkreis nehmen daran teil. Dies führt dazu, dass die radfahrenden Kinder an diesem Tag für alle besonders gut sichtbar sind, die Autofahrer:innen besondere Rücksicht nehmen, Medieninteresse geweckt wird, und die Kinder unter realen Bedingungen ihr Können unter Beweis stellen.

Man stelle sich vor, es gäbe ähnliches in Österreich zum Beispiel auf Bezirksebene, und im Verkehrsfunk wird durchgesagt: „Heute findet die Freiwillige Radfahrprüfung für 10-jährige Kinder im Bezirk Grieskirchen statt. Alle die hier heute unterwegs sind, schauen Sie besonders auf die Kinder! Damit die Kinder einen gelungenen Einstieg in ihre Radkarriere haben“.

Zudem würde ein regional einheitlicher praktischer Prüfungstag auch vielen Eltern und Kindern auffallen, und die FRP ins Rampenlicht rücken. Als Nebeneffekt also ein wirksames Campaigning.

Verworfen, weil ...

die Umsetzung von den Stakeholdern als sehr aufwändig eingeschätzt wird, und die Wirkung als eher gering.

7.6 „Kapitel INFRASTRUKTUR SCHAFFEN“

7.6.1 Überblick

Die Entwicklung von Handlungsempfehlungen zur zu bauenden Infrastruktur sind nicht Ziel des Projekts, dennoch ist es sinnvoll Begleitmaßnahmen zu setzen, die vor allem der Verkehrssicherheit bei der FRP und beim Üben dienen.

7.6.1.1 Ausgangssituation

Das Radverkehrsaufkommen steigt, nicht zuletzt verstärkt durch die Corona-Pandemie. Auch die Radverkehrsnetze wachsen bzw. müssen ausgebaut werden um dem Aufkommen gerecht zu werden und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Dies erfordert eine Infrastruktur, die auch junge Radfahrer:innen teilhaben und üben lässt.

Bei der Befragung meinten 49% der Eltern und 42% Lehrer:innen, dass die Straßen im Schulumfeld verkehrsberuhigt werden sollten. Neben verkehrsrechtlichen Maßnahmen helfen auch **Schulwegpläne**, um mit der aktuellen Situation umzugehen. Es gibt Schulwegpläne für das zu Fuß gehen in die Schule. Auf der Seite «Schulwegplan.at» der AUVA sind alle bestehenden Schulwegpläne für Volksschulen nach Bundesländern aufgelistet.

Ein großer Teil der Kinder kommt mit dem Roller in die Schule: Da hiermit auf den Gehsteigen gefahren wird und die Eltern dies oft schneller erlauben.

Jedoch werden viele Kinder noch mit dem Elterntaxi in die Schule gebracht. Der Fonds Gesundes Österreich³⁰ empfiehlt für Kinder eine Stunde tägliches Bewegen.

In Wien werden immer weniger Kinder, also die 6-10jährigen in die Schule mit dem Auto gebracht, hier sank der Anteil um 6% auf 13%, verglichen wurde 2010-14 und 2015-19³¹. In Wien trägt der Schulweg immer mehr dazu bei: Der Anteil der Kinder, die zu Fuß gehen oder Radfahren ist gestiegen, laut Mobilitätsagentur Wien³².

Parks sind ein sicherer Ort, wo mit Leichtigkeit und Freude Radfahren geübt werden kann. Natürlich ist auf die anderen Parkbenutzer:innen dabei Rücksicht zu nehmen. In Wien ist in den meisten Parks das Radfahren verboten. In der Realität lassen aber dort viele Eltern ihre Kinder üben, ob vorbereitend mit Laufrad oder am Kinderfahrrad. Dies kommuniziert auch an die Kinder, dass nicht alle Regeln zu befolgen sind – eine Botschaft, die fragwürdig für die Entwicklung ist. In den Bundesgärten Wiens ist sogar das Schieben von Fahrrädern untersagt ist³³.

Seit 2013 gibt es gemäß § 76c StVO **Begegnungszonen** in Österreich. Damit wurden die Orte, wo Kinder sicherer das Radfahren üben können, erweitert.

Am 23. Juni 1961 wurde die erste **Fußgängerzone** in Österreich eröffnet: In der Kramergasse-Wienergasse in Klagenfurt. Seit 1960 gibt es die StVO, die Straßenverkehrsordnung in Österreich. Erst über ein Jahrzehnt später gab es die erste Fußgängerzone in der Hauptstadt, die Kärtnerstraße wurde am 6. August 1974 als Fußgängerzone eröffnet. Erst 1976 mit der 7. StVO-Novelle wurde die Fußgängerzone in der StVO eingeführt und damit ein Verkehrszeichen dafür. Jedoch erst mit der 19. StVO-Novelle 1994 wurde gesetzlich der Rahmen geschaffen Fußgängerzonen für das Radfahren zu öffnen, gemäß § 76a Abs. 2 StVO. In Wien sind mehr als 40 Fußgängerzonen für das Radfahren geöffnet³⁴.

Hinsichtlich der **Ausstattung**, gaben 7,6% der befragten Eltern an, dass im Haushalt weniger als 1 Fahrrad pro Familienmitglied gibt, und 1,2%, dass es keine verkehrstüchtigen Fahrräder gibt. Alle anderen haben ein oder sogar mehrere Fahrräder pro Familie. Die Befragung ist mit Hinblick auf die Zusammensetzung der Antwortenden nicht repräsentativ für alle Familien in Österreich. 17% der österreichischen Bevölkerung sind armuts- oder ausgrenzungsgefährdet (Armutskonferenz, 2022³⁵). Man kann also davon ausgehen, dass Bedarf an günstigen oder kostenfrei zur Verfügung gestellten Fahrrädern gegeben ist.

7.6.1.2 Wirkung, Vorteile & Risiken

Eine radfahrfreundliche und sichere Umgebung ist eine Grundvoraussetzung, damit Kinder das Radfahren erlernen können und Eltern ihre Kinder guten Gewissens radfahren lassen. Verkehrsplanerische und verkehrsrechtliche Maßnahmen können hier viel bewirken und benötigen nicht zwingend aufwändige und teure Umbaumaßnahmen.

Das Bereitstellen von verkehrstüchtigen Fahrrädern erhöht die Chancengleichheit und richtet sich speziell an Familien mit geringem Einkommen. Radfahren darf kein Privileg sein und auch nie werden. Dass die Mobilitätswende schon im Gange ist, zeigt sich bei immer mehr Familien – vor

30 https://fgoe.org/sites/fgoe.org/files/2018-02/Grafik_Kinder_Jugendliche_b_0.jpg

31 <https://www.wienzufuss.at/2021/03/24/sag-zum-elterntaxi-leise-servus/>

32 <https://www.fahrradwien.at/2021/03/24/kinder-kommen-haeufiger-zu-fuss-oder-mit-dem-rad-zur-schule/>

33 <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2838965/index.html>

34 <https://www.wienzufuss.at/tipps-und-regeln/begegnungszone/>

35 <https://www.armutskonferenz.at/armut-in-oesterreich/aktuelle-armuts-und-verteilungszahlen.html>

allem im städtischen Raum, die auf ein Auto verzichten und ihre Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuß bewältigen. Die Schlussfolgerung, wer Fahrrad fährt, kann sich kein Auto leisten, ist weitestgehend überholt.

Zukunftsorientierte Gemeinden richten ihre Verkehrs- und Raumplanung danach aus, den Radverkehr und das zu Fuß gehen, zu attraktiveren.

- Salzburg wurde bereits mehrfach als fahrradfreundlichste Stadt Österreichs ausgezeichnet³⁶.
- [Zertifizierung der Radhauptstädte Niederösterreichs 2022](#)³⁷ der erste Platz ging an Baden bei Wien, knapp dahinter kam Wiener Neustadt auf den zweiten Platz. In zwei Jahren folgt die nächste Zertifizierung mit Sonderpreis, für die Städte, die sich in den letzten beiden Jahren am stärksten verbessern haben.

Mit Radinfrastruktur-Maßnahmen können Städte und Gemeinden ihr Image verbessern, wirtschaftliche Vorteile (zum Beispiel im Tourismus) erzielen und die Lebensqualität ihrer Bewohner:innen verbessern.

7.6.1.3 Feedback aus den Workshops

Die Einschätzungen aus den zweiten Stakeholder-Workshops drehten sich vor allem um die Schaffung von Angeboten. Das umfasst auch die Bereitstellung von Informationen und Ansprechpersonen, um es Eltern zu erleichtern selbst aktiv zu werden.

Als am wirksamsten und daher prioritär umzusetzen wurden Radübungsplätze mit Leihrädern eingestuft.

So können Schulwegpläne mit sicheren Radrouten - wie auch Routen für die FRP - einladen, diese mit den Kindern eigenständig zu üben. Eine weitere Einladung könnten Bicibusse (siehe dazu auch HE «12-Bicibusse ausweitern») sein, wo Eltern ermuntert werden an bestehenden teilzunehmen, oder sich zusammenschließen und einen neuen ins Leben zu rufen. Die Bicibusse wurden als geeignete Maßnahme für Städte eingestuft, aber wenig sinnvoll am Land. Als Projektteam teilen wir diese Einschätzung nicht und möchten hier anmerken, dass gerade ein Radkonvoi geeignet sein kann, sicher über Land gemeinsam in die Schule zu radeln.

Wir als Projektteam sind von der Wirksamkeit des Konzepts Bicibus sehr überzeugt sind, die Stakeholder jedoch vorschlugen als «Zwischenschritt» die «Bike Line» einzuführen und zu unterstützen. Eine Deutung dazu ist, dass die Zeit vielleicht noch nicht ganz reif ist für «Bicibusse» und diese als wirksam aber nachgereiht eingestuft wurden. „„BikeLines“ sind Radrouten zur Schule. „Haltestellentafeln“ mit Abfahrtszeiten markieren die Routen im Straßenraum. Zudem gibt es einen Fahrradwettbewerb: Die Kinder, die möchten, können mit Helmchip daran teilnehmen – die zurückgelegten Entfernungen werden geloggt und dazu Preise verliehen³⁸.

Widersprüchlich wurde in den zweiten Stakeholder-Workshops das Öffnen von Parks für das Radfahren diskutiert: Die Einschätzungen reichten von sehr wirksam und prioritär umzusetzen bis nicht wirksam, weil dort ohnehin radgefahren wird und die Verbote ignoriert werden.

³⁶ <https://www.salzburgrad.at/rad-tourismus/stadt-salzburg/>

³⁷ https://www.meinbezirk.at/wiener-neustadt/c-regionauten-community/wiener-neustadt-als-radhauptstadt-zertifiziert_a5682247

³⁸ <https://www.bikebird.at/BIKEline/>

7.6.2 Handlungsempfehlungen

11: Qualitätsvolle Übungsplätze

Jede größere Gemeinde sollte über einen Radübungsplatz verfügen, wo Kinder ihr Fahrkönnen und Regeln für das Miteinander im Verkehr erlernen und üben können: Dieser kann errichtet sein oder findet mobil auf einem oder mehreren Plätzen in der Gemeinde statt. Empfohlen ist hierbei, dass die Übungsplätze mindestens sechs Wochen im Jahr genutzt werden können.

Die Radübungsplätze, errichtete wie auch mobile, werden betreut, vor allem am Nachmittag und am Wochenende – und in den Schulferien. Vor Ort sollten verschiedene Fahrräder ausgeliehen werden können, sodass für jedes Alter vom Volksschulkind der 1. Stufe bis zum Jugendlichen altersgerechte Fahrräder bereitstehen.

Für die Radübungsplätze ist eine Toilette vor Ort oder leichter Zugang in der Nähe zu gewährleisten. Da dies die Aufenthaltsdauer der Kinder verlängert und das Nutzen für Radfahrkurse durch Radfahrschulen mit Schulklassen erleichtert bzw. erst ermöglicht.

Motorikparks sind eine sinnvolle Ergänzung, in denen die Kinder – wie auch Erwachsene – vor allem ihre motorischen Radfahrkompetenzen verfeinern können, zudem fördern sie Spaß und Freude am Bewegen.

Beispiele

- Niederösterreich
 - Baden, rund 25.000 Einwohner:innen: Verkehrsübungsgarten Fabriksgasse – frei zugänglich, keine Leihräder
 - Mödling, rund 20.500 Einwohner:innen: Verkehrsübungsplatz – wird von Radfahrschule für Übungen im Schonraum genutzt
 - Tulln, rund 16.500 Einwohner:innen: Verkehrsübungsplatz – frei zugänglich
- Steiermark
 - Graz: ÖAMTC Verkehrserziehungsgarten Landeszentrale Steiermark – vormittags wird hier die Freiwillige Radfahrprüfung durch die Polizei abgenommen – dafür stehen 20 Leihräder parat. Nachmittag ist der Garten öffentlich nutzbar. Lokale Radfahrschulen können hier kostenfrei Radfahrkurse abhalten.
- Vorarlberg:
 - Radspiele-Anhänger: für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren, mobile Radanhänger mit 4 Kinderrädern einem Tretroller, Parcours-Elemente (wie Wippe, Wellenbahn, Slalomstangen, Torbogen, etc.) und einer Radspielebox (bestehend aus Kegeln, Seilen, Stubbys, Verkehrszeichen und einer Spieleanleitung) ausgestattet sind. Zudem gibt es hier Einschulung für die Betreuung vor Ort.
- Wien – Webseite Mobilitätsagentur Wien:
 - Floridsdorf: Schulverkehrsgarten – Zum Üben geöffnet: Freitag, von 13:30 – 15:00 Uhr, Prüfung: Montag bis Donnerstag, um 13:30 Uhr; betreut von der Polizei LPD Wien (Terminvereinbarung für Prüfung erforderlich)
 - Landstraße: ÖAMTC Mobilitätspark – Zum Üben geöffnet: Montag u. Dienstag, von 13:30 – 15:00 Uhr; Prüfung: Mittwoch und Donnerstag, um 13:30 Uhr; betreut von der

Polizei, LPD Wien (Terminvereinbarung für Prüfung erforderlich)

- Leopoldstadt: Verkehrsgarten Prater – Zum Üben geöffnet: Freitag, von 13:30 – 15:00 Uhr, Prüfung: Montag bis Donnerstag, um 13:30 Uhr; betreut von der Polizei LPD Wien (Terminvereinbarung für Prüfung erforderlich)
- Liesing: Verkehrsgarten Elisenstraße – Zum Üben geöffnet: Montag – Freitag, von 08:00 – 15:00 Uhr; betreut von Jugend am Werk

12: Bicibusse ausweiten

Die Idee zu Bicibussen ist 2021 in Barcelona entstanden. Hier radeln freitags Kinder mit ihren Eltern gemeinsam zur Schule, begleitet von der Polizei. Bicibus - also Fahrradbus - deshalb, weil viele Menschen auf dem Fahrrad im Verband radeln, einen Radkonvoi bilden. Und das auf einer festgelegten Route mit fixen Zeiten, sodass weitere Kinder und Eltern auf dem Weg dazustoßen können. Der Radkonvoi folgt einem Fahrplan, daher der Name Bicibus. Seit Oktober 2022 fährt der Bicibus in Barcelona Eixample jeden Schultag.

Regelwissen ist erst so richtig verankert, wenn es praktisch angewendet wird, und Radfahrkompetenz braucht Übung – und Üben geht am besten im Straßenverkehr. Dabei ist auf die Sicherheit zu achten. Der Bicibus ist die wöchentliche Einladung, gemeinsam Rad zu fahren. Die Polizei begleitet, und der Bicibus rollt auf der gesamten Fahrbahn, an Kreuzungen wird bei Rot angehalten, und bei Grün geht es weiter – bis der ganze Radkonvoi die Kreuzung überquert hat. Diese regelmäßigen Radfahrten in die Schule fordern nicht nur mehr Platz für kindgerechten Straßenverkehr, sondern steigern auch die Konzentration der Kinder – wie auch der Eltern.

Der Straßenverkehr ist gerade für Volksschulkinder unsicher: Die Kinder tun sich noch schwer, in einer Spur auf dem Radweg zu fahren; viele Radwege sind schmal und bieten keinen Platz fürs Überholen aufgrund schnellerer Radfahrender – vielerorts fehlen sie ganz. Der Bicibus kann hier Abhilfe schaffen.

Bicibusse erleichtern Kindern, unterstützt von ihren Eltern, selbstermächtigt tätig zu werden: Und, jedenfalls an diesem Tag sicher in die Schule Radfahren zu können. Die Regelmäßigkeit erspart den Eltern den bürokratischen Aufwand eine Demonstration anzumelden – stattdessen gibt es vielleicht zwei Elternteile die Pate oder Patin für die Route und damit Ansprechperson für die Polizei zum Abstimmen sind – oder bindet Vereine, wie die Radlobby ein.

Die Termine und Routen könnten auf der bundesweiten Webseite (siehe «O1-Bundesweite Anlaufstelle inkl. Website») bekannt gegeben oder zu lokalen Webseiten verlinkt und laden vor allem auch Kinder und Eltern ein, die sonst unsicher sind in die Schule zu radeln. Das gemeinsame Üben sorgt für gesteigerte Verkehrssicherheit für alle.

Positiver Nebeneffekt für die Verkehrsplanung: Vielgefahrene Routen beziehungsweise Radrouten für Kinder in die Schule werden sichtbar und können kindgerechter gestaltet werden.

Beispiele

- 2022, September, Online-Standard: [Bicibus: Im Radkonvoi zur Schule](#)
- 2022, September: Bicibus in Hietzing (https://www.meinbezirk.at/hietzing/c-lokales/sichere-radwege-fuer-schulkinder-gefordert_a5605495)
- 2022, 10. Juni: [Erster Wiener Bicibus radelt vom Sonnenwendviertel nach Wieden](#)
- 2022, 24. Juni: [Erster Döblinger Bicibus, Fahrrad-Bus vom Sieveringer Spitz in die Schule in](#)

Grinzing

- Graz: gestartet im Oktober 2022, VS Jägergrund
(<https://www.radlobby.at/steiermark/das-hat-spass-gemacht-der-bicibus-erreicht-graz>)
- 2021, Süddeutsche: Barcelona Bicibus – fährt jeden Freitagmorgen um 8:30 Uhr an der Markthalle im Viertel San Antoni ab

13: Radabstellplätze bei den Schulen

Wenn mehr Kinder mit dem Fahrrad oder Roller zur Schule kommen, muss gewährleistet sein, dass auch ausreichend vernünftige Radabstellanlagen zur Verfügung stehen. Idealerweise sind diese überdacht und in unmittelbarer Nähe zur Schule. Hochwertige Fahrradparksysteme ermöglichen ein geordnetes, weitgehend diebstahlsicheres und beschädigungsfreies Abstellen von Fahrrädern.

In Wien gibt es hierzu die Empfehlung für Schulen, dass ein Stellplatz je 5 Schüler:innen und 1 Stellplatz je 5 Arbeitsplätze errichtet werden sollte, davon 50% mit Witterungsschutz. Mindestens 10% der Stellplätze sollten für Spezialräder (Transportfahrräder, Anhänger) geeignet sein.

14: Schulwegpläne

Die Schulwegpläne sollten als eine Einladung fürs Radfahren, zu Fuß gehen und Rollern konzipiert werden. Daher sollte es für jede Schule Schulwegpläne geben, die nachhaltige Mobilität auf einen Blick abdeckt: Radfahren, zu Fuß gehen und mit Bus und Bahn fahren. Radfahrrouten fehlen derzeit, wie auch Übungsrouten zum Radfahren.

Aktuell enthalten Schulwegpläne oft nur die Fußwegroute und fokussieren auf die Gefahrenstellen – damit können sie den Eindruck vermitteln, dass es gefährlich ist zu Fuß in die Schule zu gehen (siehe Abbildung 32).

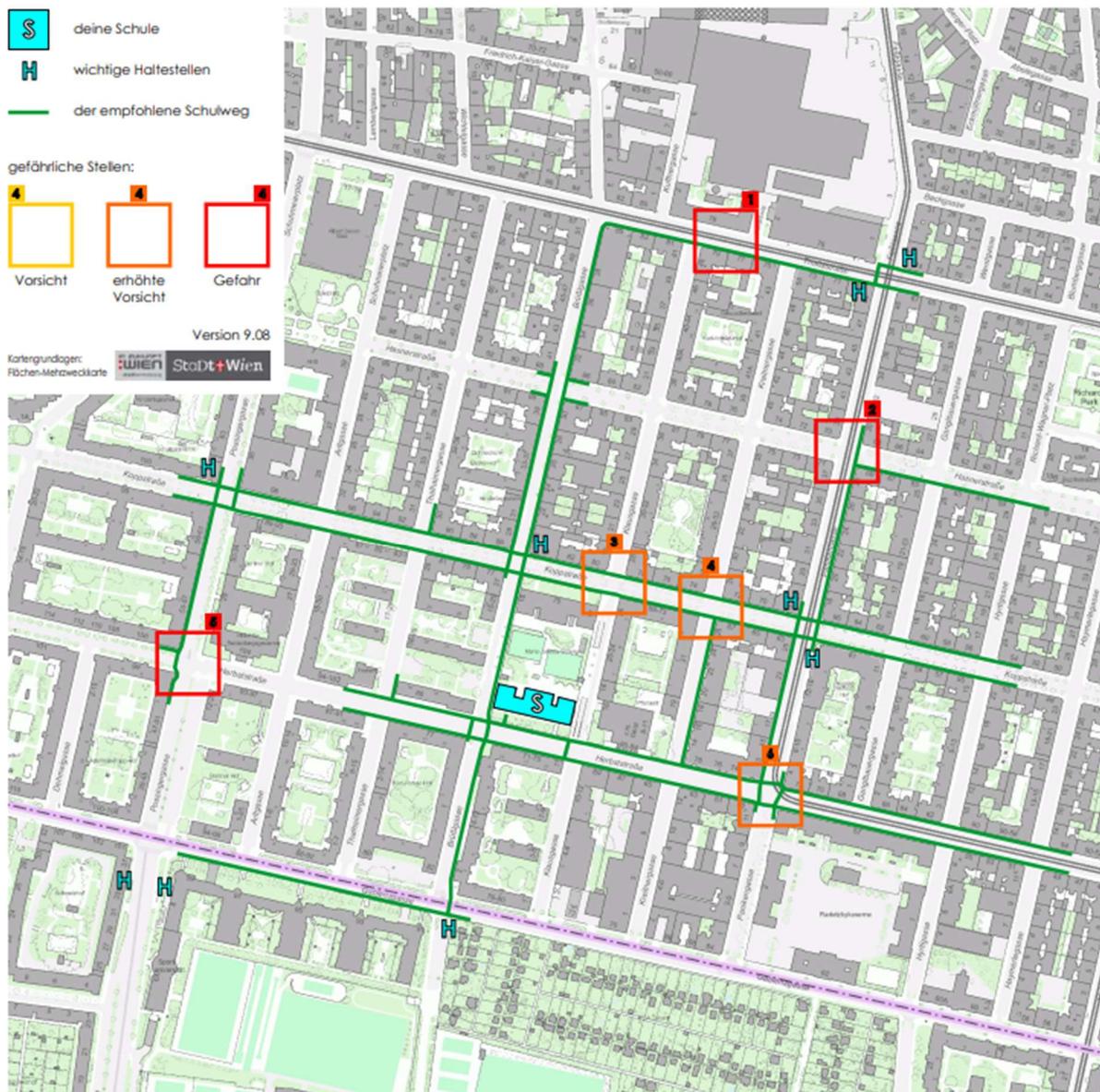


Abbildung 32: Bild eines Schulwegplans für die VS Herbststraße in Wien³⁹

Bei den Schulwegplänen sollte der Fokus auf die sicheren Routen und auf die Vorteile des Radfahrens, Rollerns und zu Fuß Gehens gerichtet werden. Wie auch die positiven Effekte kurz angeführt werden: z. B. gesteigerte Konzentration, Bewegung, Gesundheit. Dazu sollte das Radfahren mit in die Schulwegpläne aufgenommen werden. Die Schulwegpläne sollten als eine Einladung fürs Radfahren, zu Fuß gehen und Rollern konzipiert werden. Daher wäre auch die Integration von Übungsrouten sinnvoll.

Im Zeitalter von digitalen Plänen, Apps zum Navigieren und Google Street View sollte überlegt werden wie die Informationen am besten die Eltern und Kinder erreichen und am besten und einfachsten von diesen genutzt werden können. Denn nicht jeder Mensch tut sich leicht Pläne zu lesen.

39 <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/pdf/16-herbststrasse.pdf>

Auch sollte der Einsatz von mobilen Radanhängern mitgedacht werden – d. h. Platz für dessen Aufstellung, um einen temporären Übungsraum im Straßenverkehr zu schaffen. Kurzum, wo Straßen und Plätze beim Betrieb des Schonraums für den Autoverkehr temporär gesperrt wird.

Im Zuge der Überarbeitung oder Erstellung von Schulwegplänen könnten Bicibus-Routen erstellt werden. Dies könnte mit Ansprechperson am Schulwegplan auch eine Einladung an die Eltern sein hier einen Bicibus zu etablieren. Bereits vorhandene sind zu übernehmen und zu integrieren – mit Angabe der Zeiten und Ansprechpersonen (siehe «12 Bicibusse ausweiten»)

Die Schulwegpläne könnten auch als Instrument genutzt werden die Verkehrsinfrastruktur im Schulumfeld kindgerechter zu machen: Sodass erkannte Gefahrenstellen entschärft oder gar behoben werden und es bei jeder Schule Übungsrouten gibt, wo die Kinder sicher und entspannt Radfahren üben können.

Beispiel:

- In Wien für jede Volksschule: Diese Schulwegpläne empfehlen Routen, die auf gefährliche Stellen hinweisen, kategorisiert in Vorsicht, erhöhte Vorsicht und Gefahr, Querung vermeiden. Die Wiener Schulwegpläne für Volksschulen sind jedoch nur auf das zu Fuß gehen ausgelegt. (<https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/>)
- Sicheres Vorarlberg verlinkt als Hilfestellung für die Eltern auf die Broschüre »Kinder auf dem Schulweg: Sicher in die Schule – und wieder nach Hause« des bfu, der Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Schweiz. (https://www.sicheresvorarlberg.at/wp-content/uploads/2020/05/bfu_3.022.01_kinder-auf-dem-schulweg-%E2%80%93-sicher-in-die-schule-%E2%80%93-und-wieder-nach-hause.pdf)

15: Öffentlicher Verleih von Kinderfahrrädern

Kinder brauchen Kinderfahrräder. Bei den Schulworkshops gaben 93% der Kinder an ein Fahrrad zu besitzen, wobei aber viele davon laut Aussagen der Kinder nicht einsatzbereit sind.

Bei vielen Radfahrkursen werden Fahrräder bereitgestellt – da ein Rad-Check und oftmals notwendige Maßnahmen, wie Reifen aufpumpen, Bremsen einstellen, etc. der mitgebrachten Fahrräder organisatorisch und personell unmöglich ist.

Die Möglichkeit sich Kinderfahrrädern auszuleihen, sollte nicht nur für die Vorbereitung auf die FRP oder für die FRP selbst, sondern auch an öffentlichen Plätzen möglich sein. Das wären zum Beispiel Wohnsiedlungen, Freizeitanlagen, Verkehrsübungsplätze, an Radausflugsrouten sowie an Bahnhöfen. Damit würde es Kindern und Familien leichter gemacht, das Fahrrad im Alltag zu nutzen. Die Leihgebühren sollten minimal sein oder könnten auch kostenlos nach vorheriger Anmeldung bei der Gemeinde sein. Damit kann auch die Chancengleichheit weiter gefördert werden.

Beispiel

- Wien – Verleih von unterschiedlichsten Fahrrädern auf der Donauinsel – Copa Beach, auch für Schulklassen möglich; Kinderfahrräder: 5€/h, 15€/4h, 25€/Tag

16: Fahrräder für Familien mit wenig Einkommen

Bei der Befragung der Eltern gaben 1,2% der Eltern an, dass es im Haushalt keine verkehrstüchtigen Fahrräder gibt. Bei den Schul-Workshops gaben 7% der Kinder an keine eigenen Fahrräder zu haben, wobei hier der Anteil an den Wiener Volksschulen höher war.

Obwohl der Grund, warum die Kinder kein Fahrrad besitzen, nicht bekannt ist, darf davon ausgegangen werden, dass Geld eine Rolle spielt. Insofern wäre es wünschenswert, wenn Familien mit wenig Einkommen gratis Fahrräder zur Verfügung gestellt bekommen, nicht nur für die FRP sondern dauerhaft.

Radfahrkompetenz braucht Übung und dafür brauchen Kinder ein eigenes Fahrrad. Das ist die Voraussetzung, dass Kinder auch eigenständig zum Beispiel mit anderen Kindern in der Nachbarschaft oder mit den Eltern üben können.

Das Bereitstellen von Fahrrädern:

- sollte idealerweise für Kinder und Eltern erfolgen, damit sie gemeinsam üben können
- könnte für die Kinder leihweise erfolgen: Dies erlaubt einen leichteren Austausch von Fahrrädern, so dass diese immer altersgerecht für die Kinder sind, beziehungsweise mit ihnen «mitwachsen» können
- könnte als Geschenk erfolgen, wenn alte oder von anderen aussortierte Fahrräder hergerichtet werden oder günstig verkauft werden.

Hier können verschiedene Initiativen, die Fahrräder wieder herrichten, eingebunden werden und unterstützen, wie auch Behörden, die eigentümerlose Fahrräder von den Radständern einsammeln, z. B. die MA 48 in Wien. Die Zusammenarbeit mit lokalen Fahrradhändler:innen und -werkstätten sollte dabei angestrebt werden.

Das Angebot könnte mit dem Bezug der Mindestsicherung oder der Notstandshilfe verknüpft werden. Darüber hinaus sollte das Angebot auch für Familien, die hierher geflüchtet sind und / oder ein laufendes Asylverfahren haben, gelten.

Die Geschenk-Übergabe des Fahrrads könnte auch mit einem Radreparaturworkshop verbunden werden: Wo die Kinder gleich ihr Fahrrad besser kennenlernen und Reparaturtipps für kleine Dinge, sowie Pflegetipps erhalten.

Beispiel:

- Niederlande Fietsenbank: Hier erhalten beispielsweise Familien, die Mindestgeld beziehen, kostenlos Fahrräder. Das Projekt basiert auf finanziellen Spenden, freiwilligen Helfer:innen und Fahrradspenden.

17: Parks und Fußgängerzonen für das Radfahren öffnen

Parks sollten generell für das Radfahren geöffnet werden, grundsätzlich mit Schritttempo, dass die Behörden lokal angepasst auf 20 oder 30 km/h erhöhen können. Die StVO, § 76a Abs., sollte aktualisiert werden und grundsätzlich das Radfahren in Fußgängerzonen im Schritttempo erlauben.

Heutzutage sind in vielen Parks und auf Stadt- und Gemeindeplätzen zumeist radfahrende und rollerfahrende Kinder, wie teils auch Erwachsene am Rad anzutreffen: Es ist ein sicherer Ort. Das lädt ein und steht im Gegensatz zu dem, was vielerorts behördlich verordnet ist: Radfahren verboten.

Die behördlichen Verordnungen sollten an das Leben angepasst werden. Daher sollten alle öffentlichen Orte, die Kindern gute Rahmenbedingungen zum Üben geben, für das Radfahren geöffnet werden: insbesondere Parks und Fußgängerzonen. Diese Orte nur für Kinder zum Radfahren zu öffnen, würde das gemeinsame Radfahren üben mit Kindern für Eltern erschweren. Daher wird eine generelle Öffnung empfohlen – die Rücksichtnahme auf zu Fuß gehende Menschen soll dabei bestehen bleiben, diese haben Vorrang.

Letztlich ist diese Handlungsempfehlung auf nationaler Ebene durch Änderung der StVO umzusetzen. Lokal sollte Städten und Gemeinden tätig werden – Zertifizierung zu Radhauptstädten (NÖ) und / oder Budgets dafür sollten hier (weiter) Anreize bieten.

Beispiel:

- Umbau der Mariahilferstraße in Wien zur Begegnungszone (seit 2020): Fußgänger-, Radfahrer- und KFZ-Lenker:innen sind gleichberechtigt, wobei Fußgänger:innen immer Vorrang haben. Es gilt für alle eine Maximalgeschwindigkeit von 20km/h. Parken ist nicht erlaubt.

7.6.3 Verworfenne Handlungsempfehlungen

Routen für FRP erarbeiten

Für jede Schule in ganz Österreich, die Kinder im Alter von 6 bis 15 Jahre unterrichtet, sollten Schulwegpläne erarbeitet werden, die Radrouten fürs Üben der FRP empfehlen.

Für das Erarbeiten der Routen sollten einheitliche Standards festgelegt werden: Welche Alltagssituationen und welche Radfahrkompetenzen dort geübt werden können. Als Basis dafür kann der Punkt 2.4. Bewertung der Richtlinie des BMBWF dienen, um die Standards zu erarbeiten.

In Kooperation mit der Polizei und der lokalen Stadtplanung könnten hierfür Radfahrerschulen beauftragt werden die Routen zu erarbeiten. Diese Radfahrerschulen sollten Erfahrung mit Radfahrkursen im Straßenverkehr haben, für die sie die Routen auch selbst erarbeitet haben.

Hierbei wäre auch die Kombination mit Radfahrkursen denkbar: Erarbeitete Routen werden in Radfahrkursen getestet, verfeinert und finalisiert – und im Anschluss veröffentlicht zum Üben und für die Nutzung zur Prüfung.

Das hätte den großen Vorteil das die Kinder im bekannten Umfeld, ihrer Schulumgebung üben und die FRP ablegen können.

Beispiel

In den Niederlanden (<https://vvn.nl/>) und in der Schweiz (<https://radfahrertest.ch/>) ist es gelebte Praxis, dass die Routen für die Radfahrprüfung veröffentlicht sind – Mit Plänen, teils mit Videos und Tipps – damit die Kinder mit ihren Eltern dort üben können.

Verworfen, weil ...

die Wirkung als gering eingeschätzt wird, und die Stakeholder mehrheitlich meinten, dass die Prüfungsrouten durchaus auch neu sein dürfen, unter der Voraussetzung, dass sie im Gemeindegebiet sind und den Schüler:innen grundsätzlich die Umgebung bekannt ist.

8 Priorisierung der Handlungsempfehlungen

Die 46 Handlungsempfehlungen (HE) aufgegliedert / geclustert in sechs Themen zeigen die Vielfalt: Alle Akteur:innen können dazu beitragen, dass mehr junge Menschen im Alltag radfahren. Für das Umsetzen sind unterschiedliche Wirksamkeiten und Abhängigkeiten zu berücksichtigen – folgende Fragen stellen sich: Welche HEs sollten zuerst umgesetzt werden? Welchen HEs dienen anderen als Vorläufer? Welche HE profitieren vermutlich von vorher oder gleichzeitig umgesetzten anderen HE?

Um diese Fragen zu beantworten, wurden zwei Expert-Judgement-Ansätze verfolgt:

- Erstellung einer Prioritätsmatrix aller HEs, die Abhängigkeiten darstellt.
- Auswahl der Top 5 HEs nach Wirksamkeit, gemäß der Einschätzung aller vier Expert:innen des Projekts-Teams

8.1 Prioritätsmatrix

Die Prioritätsmatrix [siehe Annex] stellt die Einschätzung der relativen, zeitlichen Abläufe der HEs untereinander gegenüber. Die Prioritätsmatrix zeigt auf, inwieweit die Umsetzung der HEs in den Spalten von den HEs in den Zeilen abhängig ist: Dafür wurde die dreistufige Skala von 0 bis 2 verwendet:

- 0... Die HE in der Spalte kann unabhängig von der HE in der Zeile umgesetzt werden
- 1... Die HE in der Spalte SOLL gleichzeitig mit der HE in der Zeile umgesetzt werden, d.h. die HE in der Spalte profitiert bei gleichzeitiger Umsetzung.
- 2... Die HE in der Spalte SOLL VOR der HE in der Zeile umgesetzt werden, damit die HE in der Spalte ihre maximale Wirkung erzielen kann.

Dies ergibt für jede HE eine Bewertung: Die errechnete Summe der Spalten (vertikal, VT) und die Summe der Zeilen (horizontal, HZ). Ebenso lassen sich für die nach Themen zusammengefassten HEs repräsentative Werte in Form von Mittelwerten der Summen VT und HZ bilden.

Die Einordnung der HEs lässt sich sowohl über den absoluten Abstand zur 1. Mediane als auch über das Verhältnis α ist gleich Summe VT zu Summe HZ vornehmen.

Trägt man diese Summen der einzelnen HEs oder Mittelwerte der HE-Themen als Streudiagramm (Scatterplot) auf, so ergeben sich Abbildung 34 und Abbildung 35. Die Anordnung im Scatterplot wird folgendermaßen interpretiert (Abbildung 1):

- HEs mit niedrigen Summen HZ sind tendenziell „unabhängige“ HE: Sie haben selbst wenige Vorläuferinnen, dienen aber möglicherweise anderen HE als Vorläuferinnen.
- Je größer die horizontale Summe im Vergleich zur vertikalen, desto mehr ist diese HE auf andere HEs angewiesen. Diese HEs werden plakativ "Divas" genannt. Sie erfüllen ihre Wirkung nur unterstützt – also bei gleichzeitiger Umsetzung – durch andere HEs.
- Andererseits, je größer die vertikale Summe einer HE ist, desto wichtiger ist diese als Vorläuferin für andere HEs. Diese HEs werden plakativ "Dienerinnen" genannt, da sie die Wirkungsentfaltung anderer HEs unterstützt.
- Eine Lage nahe der 1. Mediane zeigt ein ausgewogenes Bild einer HE. Die HE dient ähnlich vielen anderen HEs als Vorläufer als sie selbst Vorläufer hat. Sie sind weder „Dienerinnen“ noch „Divas“.
- Eine kleine Summe in der Horizontalen (HZ) und eine kleine Summe in der Vertikalen (VT) deuten darauf hin, dass die HE eigenständig, autark ist. Solche HEs werden plakativ „Lonely Wolves“ genannt.
- Obige Aussagen für einzelne HEs sind analog auf die 6 Themen übertragbar.

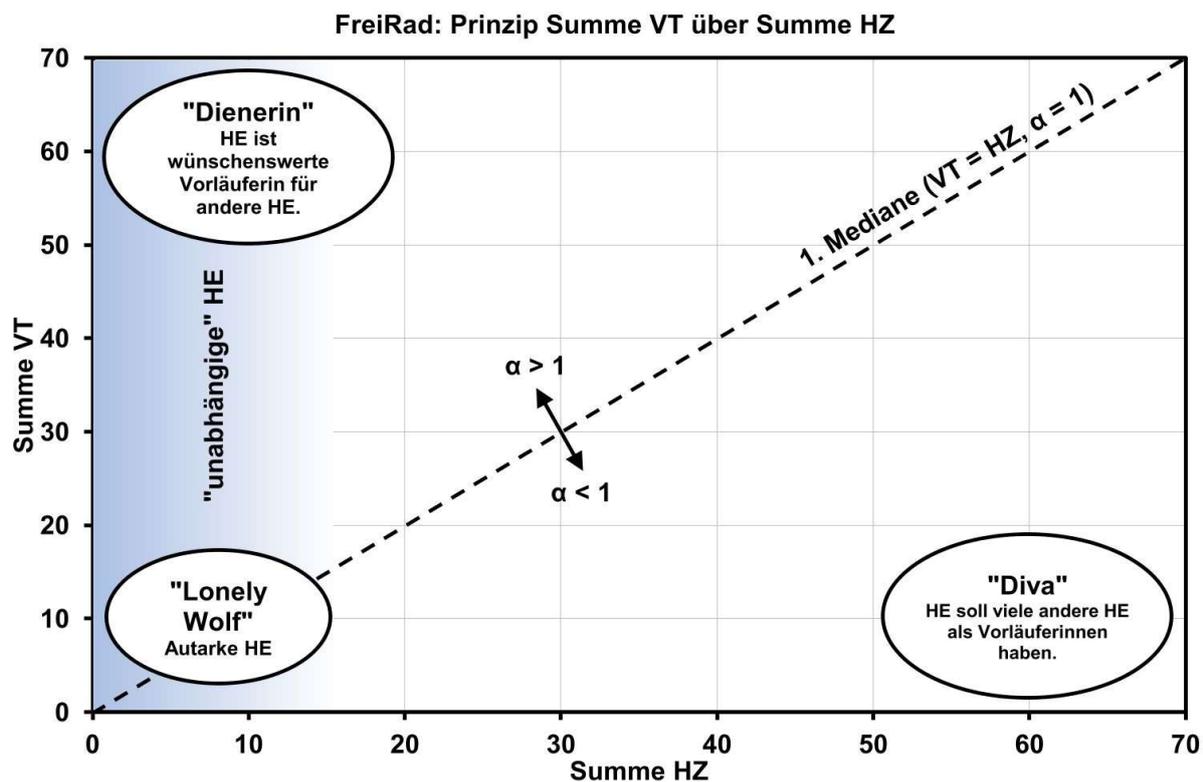


Abbildung 33: Prinzipskizze des Streudiagramms (Scatterplots) der Handlungsempfehlungen mit Benennung von symptomatischen Bereichen.

Im Scatterplot der einzelnen HEs (Abbildung 34) sind die Themen farblich voneinander unterschieden.

Vier HEs heben sich als in der Region der **Lonely Wolves** liegend hervor:

- «O9 – Feierliche Ausweisübergabe»,
- «B4 – MIV-Führerschein mit verpflichtendem praktischem Radfahrkurs»,
- «I5 – Öffentliche Verleih von Kinderfahrrädern» und
- «I7 – Parks und Fußgängerzonen fürs Radfahren öffnen».

Besonders «B4 – MIV-Führerschein mit verpflichtendem praktischen Radfahrkurs» wird als besonders stark alleinstehend beurteilt und kann unabhängig von anderen Handlungsempfehlungen umgesetzt werden. Auch die «O9 – Feierliche Ausweisübergabe» ließe sich unabhängig von anderen HEs und unabhängig vom Stand der Weiterentwicklung der FRP umsetzen. Die Positionierung der Infrastruktur HEs «I5 – Öffentlicher Verleih von Kinderfahrrädern» und «I7 – Parks und Fußgängerzonen fürs Radfahren öffnen» weist darauf hin, dass diese als Stand-Alone-Supportmaßnahmen mit wenig Abstimmungsbedarf verstanden werden.

Abbildung 34 zeigt für die **Divas** (unterhalb des Medians), dass diese nicht besonders stark ausgeprägt sind. Das heißt, es gibt kaum HEs, deren Umsetzung stark von anderen HEs abhängt. Das bedeutet, dass die von uns vorgeschlagenen HEs mit geringer Abhängigkeit untereinander umgesetzt werden können. Die folgenden HEs können als Divas bezeichnet werden:

- «Ü1 – Mehrstufige Ausbildung»,
- «Ü2 – Begleitendes Angebot für Eltern & Kinder»,
- «Ü3 – Radlwochen: Angebot geschaffen»,
- «Ü5 – Üben im Straßenverkehr verpflichtend für 4. und 5. Schulstufe» und

- «P2 – Mehrstufige Prüfung (schulstufenübergreifend)»

Tendenziell liegen die HEs aus dem Themenblock „Üben & Vorbereiten“ weit unterhalb der Mediane. In ähnlicher Entfernung kommt «P2 – Mehrstufige Prüfung (schulstufenübergreifend)» zu liegen. Diese HE bedarf eines ausgeklügelten Systems an vorbereitend oder begleitend umzusetzenden HEs, somit ist die Lage in Richtung „Diva“ evident. Darauf aufbauend ist die „größte Diva“ «Ü1 - Mehrstufige Ausbildung», sie hat ein α von 0,5. Obwohl sich Ü1 und Ü5 in ihrer horizontalen Koordinate deutlich unterscheiden (66 bzw. 48), liegen sie auf nahezu gleich hoher vertikaler Koordinate (33 bzw. 34). Das heißt, dass diese beiden ähnlich häufig Vorläufer-HE für andere HEs sind.

HEs, die als **Dienerinnen** (oberhalb der 1. Mediane) bezeichnet werden, sind ebenfalls weitgehend in der Nähe der 1. Mediane zu finden, und sind insofern nicht besonders stark ausgeprägt. Das heißt, es gibt kaum HEs, die unbedingt Vorläuferinnen für andere HEs sind. Die folgenden HEs können als Dienerinnen bezeichnet werden:

- «F1 – Ministeriumsübergreifende Finanzierung»,
- «F3 – Abstimmung Bundes-Länderförderung»,
- «O3 – Mobilitätsbeauftragter pro Schule» und
- «O8 – Regelmäßiger Austausch/Treffen der Zuständigen».

Die Handlungsempfehlungen zum Thema Finanzieren – F1 bis F9 – liegen schwerpunktmäßig oberhalb der Mediane, mit Ausnahme von «F6 - Mobilitätsbildung in Schulen verankern», welche einen leichten Überhang an Vorläufern benötigt. Am stärksten ausgeprägte „Dienerinnen“ sind die HEs «F1 – Ministeriumsübergreifende Finanzierung» und «F3 – Abstimmung Bundes-Länderförderung».

Auch ein wenig stärker abgerückt von der Mediane sind «O3 – Mobilitätsbeauftragter pro Schule» und «O8 – Regelmäßiger Austausch/Treffen der Zuständigen», die systemisch als „leichte Dienerinnen“ zu sehen sind, da sie mit einem α von 1,3 bzw. 1,5 mehr als 10 Punkte von der Mediane entfernt liegen. Der/Die Mobilitätsbeauftragte pro Schule dient vielen HEs als Vorläuferinnen, benötigt selbst aber weniger Vorläufer-HEs – die Summe VT ist größer als die Summe HZ.

Bei keiner der HEs gibt es eine vertikale und/oder horizontale Summe die Null ergibt. Die HEs sind immer auch Vorläuferinnen für (wenige) andere HEs, bedürfen aber selbst auch immer (wenige) Vorläuferinnen.

Die Zusammenfassung der HEs über deren sechs themenbezogene Mittelwerte führt zum Scatterplot in Abbildung 35. Während die HEs des Themas «Infrastruktur» eine streng ausgeglichene Lage haben, heben sich «Üben & Vorbereiten» zur Diva-Seite ab und «Finanzieren» als auch «Bewußtsein bilden» neigen auf die „Dienerinnen“-Seite.

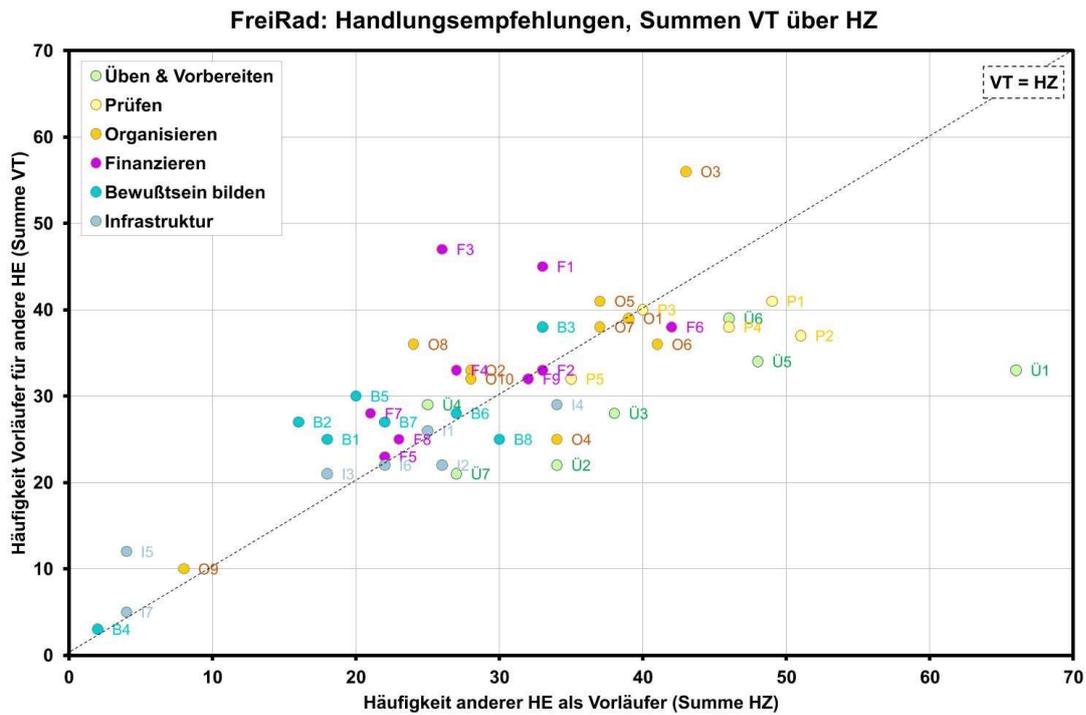


Abbildung 34: Scatterplot von Summe VT und Summe HZ der einzelnen HEs, farblich nach den Themen unterschieden.

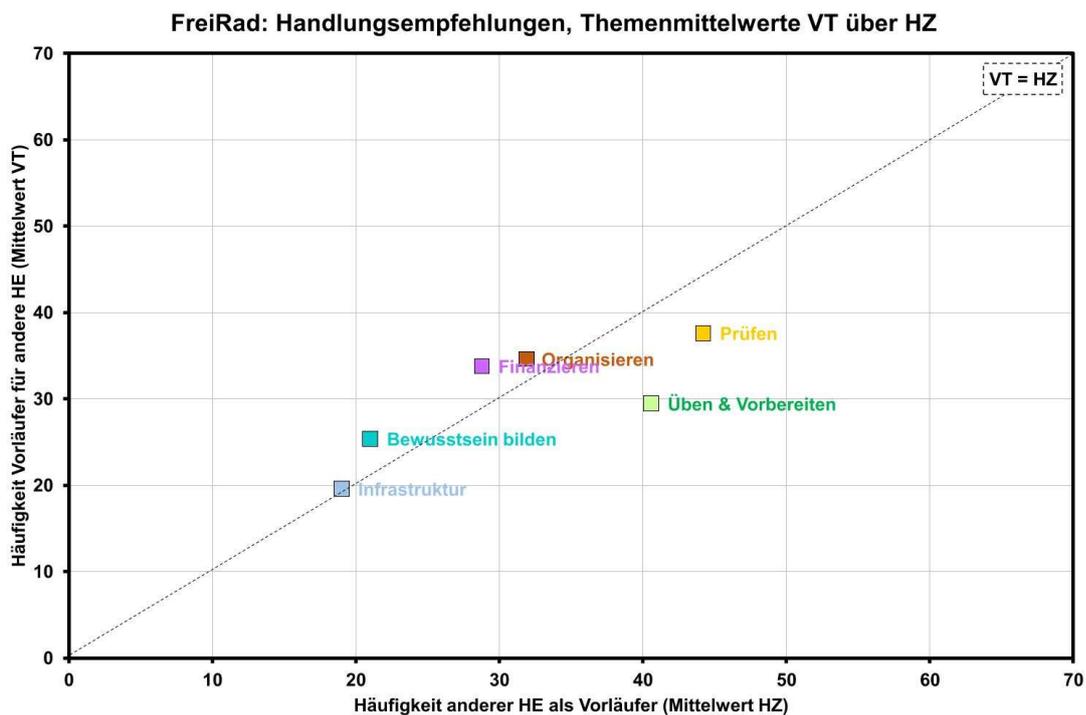


Abbildung 35: Scatterplot von Mittelwert VT und Mittelwert HZ der einzelnen HE-Themen

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass basierend auf der durchgeführten Prioritätsanalyse, die Umsetzung von Handlungsempfehlungen (HE) der Themen «Finanzieren», «Organisieren» und «Bewusstsein bilden», entscheidend dazu beitragen können, die HE der Themen «Üben & Vorbereiten», sowie «Prüfen» maßgeblich zu fördern. Es sei jedoch festgehalten, dass keine HE identifiziert wurde, deren Umsetzung zwingend von der Umsetzung einer anderen HE abhängt.

8.2 Top 5 des Projekt-Teams

Die vier Expert:innen des des Projekt-Teams, haben unabhängig voneinander fünf HEs aus den insgesamt 46 HEs nach dem Kriterium Wirksamkeit ausgewählt. Das heißt, welche Handlungsempfehlungen sind am wichtigsten, um Kinder für das Radfahren vorzubereiten und zu begeistern – damit junge Menschen im Alltag mehr Radfahren? Die Häufigkeitsauswertung der Top-5-Nennungen (Tabelle 1) zeigt, dass «O1 – Bundesweite Anlaufstelle (One-Stop-Shop) inkl. Website» und «B4 – MIV-Führerschein mit verpflichtendem praktischem Radfahrkurs» als wichtigste HEs bewertet wurden.

Setzt man dies in Relation zu den Ergebnissen der Prioritätsmatrix, so lässt sich für die dreifach genannten HEs feststellen: Beide HEs liegen auf der 1. Mediane, mit dem Unterschied, dass O1 ($\alpha = 1,00$) stärker mit anderen HEs interagiert, während B4 ($\alpha = 1,50$) ein „Lonely Wolf“ ist.

Zweifach genannt wurden «Ü1 – Mehrstufige Ausbildung», «F1 – Ministeriumsübergreifende Finanzierung» und «I2 – Bici-Busse ausweiten». Ü1 ist, wie bereits in 8.1 beschrieben, die HE mit dem stärksten Diva-Charakter ($\alpha = 0,5$). Während I2 mit $\alpha = 0,85$ leicht auf der Diva-Seite angesiedelt ist, liegt F1 mit $\alpha = 1,36$ deutlich auf der Dienerinnen-Seite.

Tabelle 3: Summe der Top-5-Nennungen von HEs durch das Projekt-Team

Summe Top5-Nennungen	HE-Nr.	HE
3	O1	Bundesweite Anlaufstelle (One-Stop-Shop) inkl. Website
	B4	MIV-Führerschein mit verpflichtendem prakt. Radkurs
2	Ü1	Mehrstufige Ausbildung
	F1	Ministeriumsübergreifende Finanzierung
	I2	Bici-Busse ausweiten
1	Ü5	Üben im Straßenverkehr verpflichtend für 4. und 5. Schulstufe
	P2	Mehrstufige Prüfung (schulstufenübergreifend)
	O3	Mobilitätsbeauftragter pro Schule
	O4	Nachhaltige Mobilität als Teil der Lehrer:innen- Aus- und Weiterbildung
	F2	Unterstützung durch Querfinanzierungen
	B1	Lehrer:innen als Vorbilder
	B2	Bundesweite Rad-Kind Informationskampagne
	I1	Qualitätsvolle Übungsplätze

Die grafische Verortung der HEs dient Akteur:innen, auf einen Blick zu sehen, welche HEs es gibt, und welchen Beitrag sie im großen Ganzen leisten. Alle Akteur:innen können relativ eigenständig das Umsetzen von Handlungsempfehlungen in ihrem Einflussgebiet vorantreiben. Die Prioritätsmatrix dient handelnde Akteur:innen zum einen als Unterstützung, um zu sehen, zwischen welchen HEs Abhängigkeiten bestehen (können); zum anderen, um weitere Akteur:innen zu informieren und ihnen den Austausch zu ermöglichen.

Annex 1: Prioritätsmatrix

FreiRad: Prioritätsmatrix

0...HE_VT UNABHÄNGIG von HE_HZ; 1...HE_VT sollte GLEICHZEITIG mit HE_HZ umgesetzt werden; 2...HE_VT sollte VOR HE_HZ umgesetzt werden (max. Wirkung)

Themen	HE-Nr.	0...HE_VT UNABHÄNGIG von HE_HZ; 1...HE_VT sollte GLEICHZEITIG mit HE_HZ umgesetzt werden; 2...HE_VT sollte VOR HE_HZ umgesetzt werden (max. Wirkung)																	Summe HE HZ	Mittelwert Thema HZ																													
		Üben & Vorbereiten							Prüfen					Organisieren							Finanzieren					Bewusstsein bilden								Infrastruktur															
HE	HE-Nr.	Ü1	Ü2	Ü3	Ü4	Ü5	Ü6	Ü7	P1	P2	P3	P4	P5	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8	O9	O10	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7		
Üben & Vorbereiten	Ü1	Mehrstufige Ausbildung	0	0	2	2	2	0	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	0	2	1	1	1	2	1	2	2	1	0	0	66	
	Ü2	Begleitendes Angebot für Eltern & Kinder	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	2	1	2	2	2	0	0	2	1	0	1	1	0	2	1	0	0	1	1	0	1	2	1	1	1	0	1	1	2	0	2	0	34	
	Ü3	Radwochen: Angebot geschaffen	0	1	0	2	2	1	0	0	0	0	1	0	0	2	1	2	2	2	0	0	2	1	0	1	2	1	2	0	1	1	1	1	2	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	38	
	Ü4	Rollerkurs für 1. & 2. Schulstufe	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	1	2	0	2	1	0	1	1	1	0	1	1	2	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	25	40,6
	Ü5	Üben im Straßenverkehr verpflichtend für 4. und 5. Schulstufe	1	0	1	0	0	0	2	2	2	1	0	0	1	2	0	2	1	2	2	0	2	1	0	1	0	0	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	2	1	0	2	1	2	0	48	
	Ü6	Radfahrkurse und Radreparatur-Workshops für 6-15-Jährige	1	0	1	0	0	1	2	2	2	1	2	1	1	2	0	1	1	1	0	1	1	2	0	2	1	0	1	2	2	1	1	1	1	0	2	1	1	1	2	1	0	0	1	2	0	46	
	Ü7	Kinder können Radfahrkurse buchen	0	2	2	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	2	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	2	0	27	
Prüfen	P1	Vorbereitung FRP verpflichtend im Lehrplan	1	0	0	0	1	1	1	2	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	2	1	0	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	0	2	2	1	0	2	0	0	1	0	0	49	
	P2	Mehrstufige Prüfung (schulstufenübergreifend)	1	0	1	1	1	2	0	2	2	1	1	2	2	2	1	2	1	2	2	0	0	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	0	2	2	1	0	2	0	0	1	0	0	51	
	P3	Schule verantwortlich für Durchführung der FRP	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	0	2	1	2	1	1	1	0	1	2	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	40	44,2
	P4	Praktischer Teil der FRP im Straßenverkehr	1	1	0	1	2	2	0	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	0	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	0	2	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	46	
	P5	Radchecks vor FRP	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	0	0	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	35	
Organisieren	O1	Bundesweite Anlaufstelle (One-Stop-Shop) inkl. Website	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	0	0	2	1	2	1	1	1	2	2	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	39		
	O2	Darstellung des FRP-Prozess auf Länderebene	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	0	1	2	1	2	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	28		
	O3	Mobilitätsbeauftragter pro Schule	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	2	0	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	43	
	O4	Nachhaltige Mobilität als Teil der Lehrer:innen- Aus- und Weiterbildung	1	0	1	1	1	1	0	2	1	2	1	1	1	0	2	2	2	1	2	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	2	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	34	
	O5	Mobilität als fixes Thema in Schulforum bzw. SGA	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	37		
	O6	Radfahrschulen standardmäßig einbinden	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	2	2	1	2	1	2	2	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	2	0	0	1	1	1	1	41	31,9
	O7	Aktive Information aller Volksschulen über die FRP	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	2	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	37	
	O8	Regelmäßiger Austausch/Treffen der Zuständigen	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	2	2	1	1	0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	
	O9	Feierliche Ausweisübergabe	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	
	O10	Schüler:innen/Eltern-Mobilitäts-Sprecher:innen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	2	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	28	
Finanzieren	F1	Ministeriumsübergreifende Finanzierung	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	1	1	1	2	2	1	2	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	33	
	F2	Unterstützung durch Querfinanzierungen	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	2	2	1	1	2	1	2	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	33	
	F3	Abstimmung Bundes-Länderförderung	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	2	2	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	26	
	F4	Abwicklung der Förderung über eine Stelle	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	2	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	2	2	2	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	27	
	F5	Flexible und qualitative Förderkriterien vom Bund	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	2	2	2	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	22	28,8
	F6	Mobilitätsbildung in Schulen verankern	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	0	1	1	2	2	1	2	0	0	1	2	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	2	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	42	
	F7	Attraktivierung des Jobs Radfahrlehrerin	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	21	
	F8	Daten erfassen & Monitoringsystem aufsetzen	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	1	0	0	0	2	2	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	23	
	F9	Kostenoptimierte und qualitätsvolle Systeme	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	2	1	1	0	1	0	2	0	0	1	1	2	2	2	1	1	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	32	
Bewusstsein bilden	B1	Lehrer:innen als Vorbilder	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	18		
	B2	Bundesweite Rad-Kind Informationskampagne	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	
	B3	Mobilität im Lehrplan fächer- und schulstufenübergreifend	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	2	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	2	1	2	1	1	1	1	33	
	B4	MIV-Führerschein mit verpflichtendem prakt. Radkurs	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	21,0
	B5	Elterninfo-Blatt rund um die FRP	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	20	
	B6	Umsetzungsbegleitendes Campaigning	0	2	2	2	2	1	1	1	0	1	0	0	0</																																		