



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



le meilleur
de l'Europe
dans vos
projets
eurêka21
Eurêka 21 SARL
Paris- FRANCE



MCG
manager consulting group
MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY



Erasmus+



SMM - IO3

Trainingsmodul 2 DER LOKALE KONTEXT

Leitfaden

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



"The European Commission support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents which reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein"

Das SchulmobilitätsmanagerInnen – SMM Projekt (Nr. 2016-1-IT02-KA201-024701) wurde mit Unterstützung der Europäischen Kommission finanziert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung trägt allein der Verfasser; die Kommission haftet nicht für die weitere Verwendung der darin enthaltenen Angaben.



Erasmus + Programme Strategic Partnership for School
Education AGREEMENT n. 2016-1-IT02-KA201-024701
-CUP: G78F16000020006 SCHOOL MOBILITY
MANAGER – SMM www.schoolmobilitymanager.eu
Pilot School: I.T.E.T. "Girolamo Caruso" – Alcamo - Italy



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



le meilleur
de l'Europe
dans vos
projets
eurêka21
Eurêka 21 SARL
Paris - FRANCE



MCG
manager consulting group
MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY

EINFÜHRUNG

Dieses Dokument dient als Leitfaden für ManagerInnen mit Fokus auf Schulmobilität "SMM" (School Mobility Manager). Dieser enthält Methoden und Werkzeuge sowie Instrumentarien, die die europäischen SchulmobilitätsmanagerInnen dabei unterstützen, jene Aufgaben und Tätigkeiten zu verrichten, die zur Verbesserung der Lebensqualität von SchülerInnen führen, die die Erreichbarkeit der Schule verbessern und die zur Verringerung der Schadstoffemissionen erforderlich und zur Verbesserung des Klimawandels von Nöten sind. Dieser Leitfaden veranschaulicht die Methoden zur Erstellung eines Bewegungsaktionsplans für die Wegstrecke vom Wohnort zur Schule sowie die Mess- und Monitoringverfahren in Hinblick auf die Auswirkungen von Maßnahmen und Aktionen in diesem Bereich. Das Dokument visualisiert insbesondere jene Prozessphasen, die für die Konzeption bzw. Durchführung einer Sicherheits- und Gefahrenplanung erforderlich sind. Alle entwickelten Werkzeuge sind in der Originalversion auf der Webseite des SMM-Projekts unter www.schoolmobilitymanager.eu verfügbar.

DISTANZPLANUNG WOHNORT-SCHULE

Im Rahmen der Implementierung dieses Plans wird die Erreichbarkeit von Schulen verbessert, die Nutzung von Privatfahrzeugen reduziert und die ökologischen Auswirkungen von umweltbelastenden Emissionen und des Klimawandels reduziert bzw. abgeschwächt. Die Struktur des Plans und die jeweiligen Phasen lauten wie folgt:

Analysephase	Ergebnisse
Analyse des Mobilitätsangebots (Erreichbarkeitsanalyse / Analyse der Barrierefreiheit)	Mobilitätsdatenbank
Bedarfsanalyse und Angebotsanalyse	
Umfragen und Fokusgruppe/n	



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



Eurêka 21 SARL
Paris- FRANCE



MCG
manager consulting group
MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY

Konzeptionsphase	
Definition nachhaltiger Mobilitätslösungen	Lösungsliste Datenbank Maßnahmenliste Datenbank
Realisierungsphase	
Lösungsimplementierung Monitoring Planaktualisierung	Beobachtungsplan und Ergebniskontrolle Ergebnisanalyse Aktualisierter Plan

ANALYSEPHASE

ANALYSE DES MOBILITÄTSANGEBOTS

Die Analyse des Angebots (Schulerreichbarkeitsanalyse) muss eine Definition des Kontextes enthalten, die den Ort / die Region der Schule und externe Probleme umfasst sowie Informationen in Hinblick auf die Dynamik der Mobilität von SchülerInnen und MitarbeiterInnen am Weg zur Schule bereitstellen.

BEDARFSANALYSE UND ANGEBOTSANALYSE

Die Bedarfs- und Angebotsanalyse umfasst folgende Informationen, die über die Schulbevölkerung und das Personal erhoben werden müssen: Anzahl der SchülerInnen gegliedert nach Alter und Klasse, Anzahl der Lehrkräfte, Anzahl der sonstigen ArbeitnehmerInnen, Ursprungsort/-region der Wanderbewegung/ des Transports, Adressen jener Personen, die die Schule jeden Tag betreten/ in der Schule arbeiten und die Bevölkerung der Ausgangsort- / Bestimmungsort-Matrix.

UMFRAGEN UND FOKUSGRUPPE/N

Umfragen und Fokusgruppen betreffen jene Methoden, die eine Analyse in Punkto der Gewohnheiten und des Verhaltens in Bezug auf Bevölkerungsbewegungen ermöglichen.



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



Eurêka 21 SARL
Paris- FRANCE



MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY

Die *Fokusgruppe* kennzeichnet eine Forschungsmethode, die darauf abzielt, Beziehungen zwischen den TeilnehmerInnen herzustellen und Meinungen und Ansichten zu einem bestimmten Thema auszudrücken und zu kommunizieren. Bei den TeilnehmerInnen von Fokusgruppen handelt es sich um sehr unterschiedliche Personen und Charaktere, und der/die ModeratorIn hat die Aufgabe, diese Unterschiede sichtbar zu machen und dann wichtige Antworten / Ergebnisse zum jeweiligen Thema der Fokusgruppe zu finden und zu ermitteln. Die Fokusgruppe findet im Rahmen eines Gruppeninterviews statt, das von einem/einer ModeratorIn mit einem mehr oder weniger strukturierten Moderationsleitfaden geleitet wird, um vermehrt Interaktionen zwischen den TeilnehmerInnen zu forcieren und zu generieren.

Quantitative Erhebungen sind nützlich, um Daten wie Durchschnittsalter, durchschnittliche Entfernung und Zeitaufwand zwischen Herkunftsort und Schule, FahrzeugnutzerInnen, MotorradfahrerInnen, BenutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel, Durchschnittszeit, Zufriedenheitsgrad, FußgängerInnen, die durchschnittliche Steigerung im Frühjahr und Sommer, Personen, die im Umkreis von einem oder zwei Kilometer Entfernung zur Schule wohnen, zu erheben.

Die Umfrage muss auch darauf abzielen, die Auswirkungen auf die Umwelt zu evaluieren, indem jene CO₂-Emissionen berechnet werden, die SchülerInnen, Familien, Lehrkräfte und sonstiges Personal täglich auf ihrer Wegstrecke vom Wohnort zur Schule erzeugen. Um ein korrektes Ergebnis zu erhalten, werden in der Umfrage folgende Informationen angegeben: Prozentsatz der Nutzung des privaten Transportmittels/Individualverkehrs oder des öffentlichen Verkehrsnetzes, Autos und öffentlicher Transportsysteme (Benzin, Diesel, Erdgas, Elektroantrieb, usw.).

Von AutofahrerInnen werden die folgenden Informationen erfasst: Zufriedenheitsgrad in Bezug auf die Ausgaben für die zurückgelegte Wegstrecke, Prozentsatz der BenutzerInnen, die niemals öffentliche Verkehrsmittel ausprobiert haben, bei MotorradfahrerInnen müssen Daten zur Sicherheit der Parkmodalisierung im Frühjahr erhoben werden, Prozentsatz der BenutzerInnen, die niemals öffentliche Verkehrsmittel ausprobiert oder in Betracht gezogen haben. Für den ÖPNV (Öffentlichen Personennahverkehr) müssen die Entfernung, die Anzahl der Verkehrsträgerwechsel (z. B. Auto-Bahnhof-Bushaltestelle-Straßenbahnhaltestelle-Metrostation-Bus) und die Kosten analysiert werden.



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



Eurêka 21 SARL
Paris- FRANCE



le meilleur
de l'Europe
dans vos
projets



MCG
manager consulting group

MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY

Fokusgruppen mit allen Schulakteuren und Stakeholdern stellen eine qualitative Analysemethode dar, um kritische Themen und Probleme von SchülerInnen, Familien und Lehrkräften zu bestimmen und zu differenzieren.

Es ist wichtig, in die quantitative Erhebung und Analyse Elemente zu integrieren, die von anderen quantitativen Methoden nicht wahrgenommen oder erfasst werden können.

In der Analysephase sollen dann alle Informationen, die zur Konzeption des Fortbewegungsplans für die Entfernung vom Wohnort zur Schule erforderlich sind, bereitgestellt werden.

KONZEPTIONSPHASE

DEFINITION NACHHALTIGER MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Die wichtigsten nachhaltigen Mobilitätslösungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Schulen umfassen: FußgängerInnenrouten/Gehwege, *Fahrgemeinschaften*, Schulbusse, Radwege.

Um einen sicheren Gehweg/FußgängerInnenübergang für die Entfernung vom Wohnort zur Schule zu entwerfen, ist es wichtig, die nachstehenden Elemente zu berücksichtigen:

Risikoanalyse

geeignete Maßnahmen für mäßiges Verkehrsaufkommen und für die Bewertung von Geschwindigkeitsbegrenzungen;

Analyse der FußgängerInnenübergänge/Zebrastrifen und deren Erfassung;

Analyse und Zählung der Personen- und Güterzüge und Bushaltestellen;

Evaluation der körperlichen Anstrengung der FußgängerInnen entlang der zu zurücklegenden Wegstrecke;

Beurteilung etwaiger Verkehrsverbindungen in Bereichen von öffentlichem Interesse

Bewertung beliebiger Verkehrsverbindungen bei Aggregationsflächen (Wildparks, Spielzonen, Lautsprecher, usw.)

Fehlen von oder (teilweise) Kontinuität bei der Überprüfung der Gehwege/Bürgersteige



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



Eureka 21 SARL
Paris - FRANCE



MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY

Vorhandensein bestimmter Fahrbahnen (z. B. Radwege oder Vorrangstreifen), Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Parkplätze, Überprüfung des Verkehrsaufkommens

Sicherheit und Intensivierung der Verbindungen für Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Evaluation möglicher Verkehrsverbindungen zu privaten Parkplätzen / Sammelstellen ("SICHERHEITSTOPPS")

Identifikation mit und Förderung in Hinblick auf die Gehwege/FußgängerInnenübergänge, die sich auf der Wegstrecke vom Wohnort zur Schule befinden

REALISIERUNGSPHASE

LÖSUNGSIMPLEMENTIERUNG

Nach der erfolgten Analyse ist es erforderlich, eine Liste von Lösungen bereitzustellen. Für jede Lösung muss eine Liste von Aktionen und Maßnahmen, einschließlich des Implementierungszeitraums und der Ressourcenbereitstellung beigelegt werden. Der Distanzplan, der von den zuständigen Behörden genehmigt werden muss, wird in Übereinstimmung mit der geltenden Gesetzgebung erstellt und muss die Sicherheit der StudentInnen gewährleisten sowie die rechtzeitige Sichtbarkeit auf der Wegstrecke je nach Witterungsverhältnissen sicherstellen.

MONITORING

Der/die SchulmobilitätsmanagerIn muss Beziehungen zu öffentlichen Verwaltungen, Transportunternehmen und privaten Mobilitätsanbietern unterhalten bzw. diese aufbauen oder intensivieren. Der Plan muss jedes Jahr überprüft, kontrolliert und aktualisiert werden. Die Prüfmaßnahmen und Kontrollaktivitäten zielen darauf ab, die Wirksamkeit von Maßnahmen zu messen, die Unterschiede zwischen den gestellten Prognosen und dem Verhalten von SchülerInnen und Lehrkräften zu analysieren, die Änderungen bezüglich des externen und internen Szenarios zu analysieren, die die modale Verkehrsmatrix der Schulpopulation beeinflussen. Für jede Aktion oder Maßnahme müssen Indikatoren und Steuerungsmechanismen festgelegt werden. Die Hauptindikatoren umfassen: Verringerung der CO2-Emissionen und Einsparung von Zeit und Kosten für SchülerInnen und Lehrkräfte.



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



Eurêka 21 SARL
Paris- FRANCE

le meilleur
de l'Europe
dans vos
projets

eurêka21



MCG
manager consulting group

MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY

PLANAKTUALISIERUNG

Um den Prozess an sich und seine Durchführung zu optimieren, müssen die Ergebnisse der Evaluierung regelmäßig ausgetauscht und analysiert werden, um die verbindlichen Richtlinien ableiten und erlangen zu können. Zudem ist es erforderlich, dass eine gewisse Flexibilität in Punkto Planaktualisierung gewährleistet wird, damit neue Entwicklungen und eingehende Analysen angemessen berücksichtigt werden können. Andernfalls könnte der Plan im Laufe der Zeit seine Wirksamkeit verlieren.