

Der "Bike-Bus" - ein nachhaltiges Transportprojekt an der DHPS

Will man in Windhoek von A nach B, hat man nur zwei Möglichkeiten: entweder nimmt man ein Taxi oder man fährt mit dem eigenen Auto. Das ist eigentlich ein Witz, aber Windhoek hat im Prinzip kein öffentliches Verkehrssystem. Eine kleine Anzahl Busse fährt zweimal pro Tag: Morgens werden Arbeiter aus Katutura in die wohlhabenderen Stadtteile gebracht und abends wieder zurück. Keine wirkliche Option für einen Schüler, der zur DHPS muss.

Die Schule hat zwei eigene Busse angemietet, welche eine Minderheit der Schülerschaft aus Khomasdal und Katutura zur Schule bringen. Der Großteil unserer Schüler kommt aber im privaten Pkw zur Schule. Also überlegten wir uns, was wir tun könnten, um mehr Schüler auf eine umweltfreundlichere Art zur Schule zu bringen. Vielleicht zu Fuß? „Du spinnst wohl!“ sagen die meisten. „Das dauert doch viel zu lange und ist gefährlich.“ Mit dem Fahrrad? „Du hast wohl eine Schraube locker! Das ist viel zu gefährlich!“ Ganz aus der Luft gegriffen sind diese Bedenken nicht, aber schaut man sich andere afrikanische Großstädte an, so wird man feststellen, dass dort das Fahrrad aus dem täglichen Verkehr nicht wegzudenken ist. Was für ein Problem haben also die Windhoker mit dem Fahrrad und wie können wir sie überzeugen doch eins zu benutzen?

Um eine Verhaltensänderung zu erreichen, wollten wir der gesamten Schulgemeinde eindrücklich vor Augen führen, dass die aktuelle Transportsituation nicht akzeptabel war. Der beste Weg dafür war in unseren Augen, den jährlichen CO₂-Ausstoß des aktuellen Pendelverkehrs der Schüler an der DHPS zu berechnen.

Wenn das Resultat so schockierend ausfallen würde, wie wir befürchteten, wären die Schüler gewillt, ihr Verhalten zu ändern?



Transport in Windhoek:
Lila = privater Pkw, grün = Taxi

Finaler Fragebogen

Wir entwickelten daher einen Fragebogen, um die tatsächliche Transportsituation empirisch zu erfassen. Da wir so etwas noch nie getan, geschweige denn in der Schule gelernt hatten, holten wir uns Hilfe von außen¹: Dr. Robert Riethmüller vom Polytechnik Namibia, Dr. Kenneth Otero sowie mehrere Mitarbeiter der Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) griffen uns bei der Entwicklung des Fragebogens unter die Arme und unterstützten uns während des gesamten Projektes.

Der Fragebogen wurde an 179 zufällig ausgewählte Schüler der Klassen eins bis zwölf gegeben. Davon erhielten wir 111 ausgefüllte Exemplare zurück. Die gesammelten Daten umfassten nicht nur die Wohnadresse der Schüler, die Art des Transports zur Schule, sondern auch Fragen zu Carsharing und alternativen Transportmöglichkeiten.

Wie wir es erwartet hatten, benutzten die meisten Schüler private Autos, um zur Schule zu kommen. Daher fragten wir auch nach Marke, Modell, Motorleistung und Getriebe. Außerdem mussten wir wissen, in welcher Entfernung sie von der Schule wohnten, wie oft sie pro Woche zur Schule kamen und wieviel Zeit sie dafür im Durchschnitt opferten.

Im nächsten Schritt mussten die Fragebögen evaluiert und die Wohnsitze der Schüler kartographisch erfasst werden. Das war ebenfalls etwas, das wir in der Schule nie gelernt hatten. Zu diesem Zweck entwickelten wir in Rücksprache mit unseren Experten bei GIZ und Polytechnik ein Excel-Spreadsheet. Die ermittelten Daten konnten damit an einem einzigen Nachmittag digitalisiert werden, denn jedes Mitglied von Youthinkgreen half mit und gab eifrig so viele Fragebögen wie möglich ein. Für die Kartierung der Wohnsitze benutzten wir das geographische Informationssystem QGIS² sowie eine online Katasterkarte³ der Windhoker Stadtverwaltung. Der Kartierungsprozess war dennoch schmerzvoll zeitintensiv, denn jeder der 111 Wohnsitze musste einzeln erfasst werden.

Am Ende hatten wir eine Karte, die zum ersten Mal grafisch darstellte, dass ein Großteil unserer Schüler im

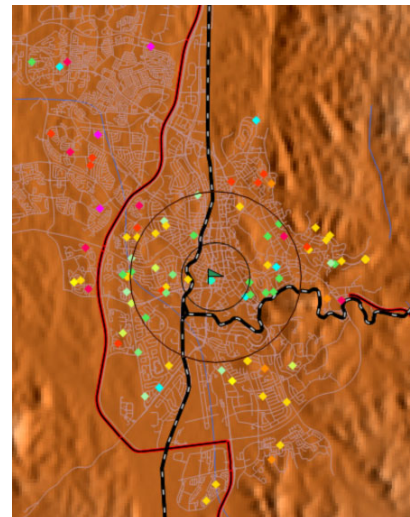
¹ <http://youthinkgreennam.org/namibia/field-projects/mobility-transport/developing-the-survey-tool/>

² <http://www.qgis.org/>

³ <http://maps.windhoekcc.org.na/>

Umkreis von 2.5 km von der Schule entfernt wohnt. Eine Distanz, die ohne Probleme mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann.
Mit Hilfe unseres Excel Spreadsheets berechneten wir den CO₂ Fußabdruck des Schultransports.

Das Resultat: 385 440 kg Kohlendioxid werden jährlich durch den täglichen Transport der Schüler emittiert. Ist das viel? Das 2,2 GW Kohlekraftwerk in Grevenbroich-Neurath emittiert 16,7 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Das sind etwas mehr als eine halbe Tonne CO₂ pro Sekunde. Um den gleichen CO₂ Fußabdruck wie unsere Schule zu produzieren, benötigt das Neurather Kraftwerk gerademal zwölf Minuten. So gesehen hören sich 385 Tonnen nach nicht viel an. Vergleicht man die Menge allerdings mit menschlichen Alltagssituationen, ändert sich das Bild dramatisch: Ein Toyota Hilux müsste 35-mal um die Welt fahren, um die gleiche Menge an CO₂ zu produzieren, ein VW City Golf ganze 84 mal. Ein Geschirrspüler könnte 85 Jahre lang laufen, ein Haartrockner 135 Jahre und eine Waschmaschine gar 311 Jahre. So betrachtet sind 385 Tonnen CO₂ eine ganze Menge und könnten anderswo sinnvoller verwendet werden.



Wohnsitze der Schüler (Radius des äußeren Kreises: 2,5km)

Was können wir tun, um die 385 Tonnen CO₂ zu reduzieren? Unsere Umfrage ergab, dass momentan ganze 7% der Schülerschaft Carsharing betreiben, jedoch 85% grundsätzlich dazu bereit wären. Würden wir es schaffen, dieses Potenzial komplett zu realisieren, würde die Menge an jährlich emittiertem CO₂ um 45% auf 211 Tonnen reduziert werden. Das gute daran: Es würde keinen Cent kosten. Der Nachteil: Eltern (die Fahrer) müssten ihr Verhalten grundlegend ändern. Unglücklicherweise sind Verhaltensänderungen Erwachsener genau die am schwierigsten zu erreichenden Veränderungen überhaupt. Diese schmerzhaft Erfahrung mussten wir während all unserer Projekte machen. Je älter die Menschen, desto schwieriger ist es, ihr Verhalten zu ändern! Ich erinnere mich noch genau an Juni letzten Jahres als wir versuchten die Schulleitung und den Vorstand davon zu überzeugen, bei unserem Grünen Basar die Plastikteller und -besteck abzuschaffen. Die Alternative bedeutete nicht erhöhte Kosten, es war



Wie lassen sich 385 Tonnen CO₂ produzieren?

dennoch ein riesiges Problem und wäre beinahe nicht in die Tat umgesetzt worden.

Ich will nicht sagen, dass wir die Hoffnung für die Erwachsenen aufgegeben hätten, aber wir entschieden unser lieber, die Spontanität unserer Schüler anzuzapfen. Am Ende, so hofften wir, würden die Eltern eh tun, was ihre Kinder von ihnen einforderten. Also, wenn wir es schafften, die Kinder für unsere Sache zu gewinnen, würden wir früher oder später auch das Verhalten der Eltern ändern.

Aus diesem Grund organisierten wir am 19. April 2013 den allerersten "Bike-Bus" an der DHPS.



Erster "Bike-Bus" zur DHPS.

Der "Bike-Bus" ist ein Fahrradfahrersystem, bei dem eine Gruppe von Fahrradfahrern gemeinsam auf der Straße fährt. Dieses System ist sicher, aufgrund der erhöhten Aufmerksamkeit, welche die Autofahrer einer Gruppe von Fahrradfahrern schenken. Zudem ist es nachhaltig und macht allen Beteiligten eine Menge Spaß. Obwohl das Ereignis nur drei Tage vor dem eigentlichen Veranstaltungsdatum angekündigt werden konnte, nahmen 65 Schüler teil und erlebten so eine völlig neuartige Art und Weise, zur Schule zu kommen. Niemand hätte gedacht, dass es so viel Spaß machen kann, Kohlendioxidemissionen zu reduzieren. Nach dem Ereignis waren sich alle Beteiligten einig: Wir brauchen einen regelmäßigen "Bike-Bus".

Am 28. Juni sowie am 15. August fanden daher zwei weitere "Bike-Busse" statt - leider mit jeweils abnehmenden Teilnehmerzahlen.

Am 16. Juli wurden wir dann von der Verwaltung der DHPS überrascht: An diesem Tag fanden wir ohne Vorankündigung den ersten Fahrradständer auf dem Schulhof der DHPS vor. Ein Anliegen, das ein halbes Jahr vorher bei der Verwaltung sicher auf taube Ohren gestoßen wäre. Seitdem gibt es einen harten Kern von acht bis zehn Schülern, die nun regelmäßig mit dem Fahrrad zur Schule fahren.

Für 2014 möchten wir gerne den "Bike-Bus" regelmäßig einmal pro Monat durchführen und gleichzeitig damit beginnen, "Bike-Bus"-Haltestellen in verschiedenen Stadtteilen Windhuks aufzubauen. Diese Haltestellen operieren ähnlich wie normale Bushaltestellen. Zu einer gegebenen Zeit auf dem Fahrplan treffen sich Schüler an der Haltestelle, ohne sich vorher verabredet zu haben, um dann gemäß den Abfahrtszeiten auf dem Fahrplan gemeinsam zur Schule zu radeln. Zusätzlich würden wir die Haltestellen gerne nummerieren, damit sich Schüler einfach verabreden und dann gemeinsam zum Fußballtraining oder eben auch zur Schule fahren können. Dadurch werden Eltern von ihren Fahrdiensten entlastet und müssen sich gleichzeitig keine Sorgen um die Sicherheit ihrer Kinder machen. Ganz nebenbei werden dabei die CO₂ Emissionen der Schule immer weiter reduziert... ;-)

Alexander Brock (18 Jahre alt)



Der erste Fahrradständer auf dem Schulhof!