

## Teilnahme der Stadt Bielefeld am



This project has received funding from the European Union's Intelligent Energy Europe programme.

**01.04.2013 – 31.03.2016**

Europäisches Projekt -

zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Schule

---

**Auswertung – Rückschau – Feedback - Bericht****Zusammenfassung:**

Der Rat der Stadt Bielefeld beschloss in seiner Sitzung vom 05.07.2012 (Drucksache: 4260/2009-2014) die Teilnahme der Stadt Bielefeld am Europäischen Mobilitätsprojekt STARS (Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools).

**1. Hintergrund zur Notwendigkeit des Projektes:**

Der Schülerbringeverkehr „Elterntaxi“ wirkt sich auf den motorisierten Individualverkehr in Bielefeld aus und trägt damit auch zu Problemen wie z. B. Staus, erhöhten Schadstoff-Emissionen, Lärm und Unfallhäufungen bei, zumal viele dieser Bringefahrten während der Hauptverkehrszeiten stattfinden.

Die mit einem hohen Schülerbringeverkehr einhergehenden Verkehrsprobleme führen zu einer objektiven und subjektiven Undurchlässigkeit und Gefährlichkeit der Verkehrsräume für gehende und Rad fahrende Kinder und Jugendliche mit dem Effekt, dass die Eltern verstärkt ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren.

Aus einer einseitigen Wahrnehmung der Verkehrswirklichkeit aus dem Autofenster resultieren eine unzureichende Einübung im Umgang mit unterschiedlichen Verkehrssituationen und ein Mangel an einer erforderlichen Verkehrskompetenz bei den Kindern und Jugendlichen.

Durch das „Elterntaxi“ gepaart mit zu wenig Freizeitbewegung fehlt es zudem den Kindern und Jugendlichen an förderlichen Alltagsroutinen auf den Gebieten des Zuzußgehens und Radfahrens, mit einer sehr frühen Prägung in der Verkehrsmittelwahl auf das „bequeme“ Auto.

Aus der vermehrten Nutzung des Autos in Verbindung mit langen Verweilzeiten in der Schule resultieren motorische und sonstige gesundheitliche Defizite wie Übergewicht, Zuckererkrankungen und psychische Störungen sowie Verhaltens und Lerndefiziten.

Laut Studien von Kurt & Schaffrath (2010) gelten 15 Prozent der Drei- bis Siebzehnjährigen als übergewichtig und sechs Prozent sogar als adipös.

Da Lebensstile bereits in der frühen Kindheit durch die Familie, das soziale Umfeld und Erfahrungen geprägt werden, besteht bei Kindern, die viel sitzen und sich zudem ungesund ernähren, das erhöhte Risiko der Fettleibigkeit und der Bewegungsarmut im Erwachsenenalter.

Die volkswirtschaftlichen Langzeitschäden einer vorwiegenden „Elterntaxi“-Nutzung werden als immens erachtet. Besonders betroffen sind laut der jüngsten repräsentativer HBSC-Studie „Health Behavior in School-aged Children“ aus dem Jahr 2013 besonders Kinder und Jugendliche aus sozial schwachen Familien und mit Migrationshintergrund, die sich dadurch

auszeichnen, dass sie zu wenig Sport treiben und häufiger vor Computer und Fernseher sitzen.

Diese Bewegungsarmut im Alltag wirkt sich, wie viele Studien belegen, negativ auf die psychische und physische Entwicklung aus und verstärkt und manifestiert hierdurch bestehende Benachteiligungen insbesondere auf dem Gebiet der Bildung.

Fazit ist, dass das soziale Umfeld vieler Kinder und Jugendlichen aufgrund einer eigenen ungünstigen Prägung nicht fähig und willens ist, positive Akzente für eine gesunde und umweltfreundliche familiäre Mobilitätserziehung zu setzen. Auch aufgrund der hohen Verweilzeiten der Kinder und Jugendlichen in der Schule, ist diese daher gefordert, sich in der, über die eigentliche Verkehrserziehung hinausgehende Mobilitätserziehung zu engagieren und muss daher in die Lage versetzt werden, dies professionell zu tun.

## 2. Projektstruktur

### 2.1 Ziele des Projektes:

Mit dem Projekt STARS soll der dargestellte destruktive Kreislauf durchbrochen werden.

Das „Accreditation-Programm“ richtete sich an Grundschulen und zielte darauf ab, dass Schülerinnen/Schüler, Lehrer und Eltern sich vermehrt mit dem Fahrradfahren beschäftigen und die Schülerinnen/Schüler vermehrt das Fahrrad in der Freizeit und zur Schule nutzen.

Durch ein „Peer-to-Peer-Engagement“ sollen Jugendliche weiterführender Schulen ermutigt werden, Programme, Aktionen und Maßnahmen der Fahrradförderung für ihre gleichaltrigen Mitschülerinnen/-schüler zu entwerfen und diese vom Radfahren und nachhaltiger Mobilität zu überzeugen.

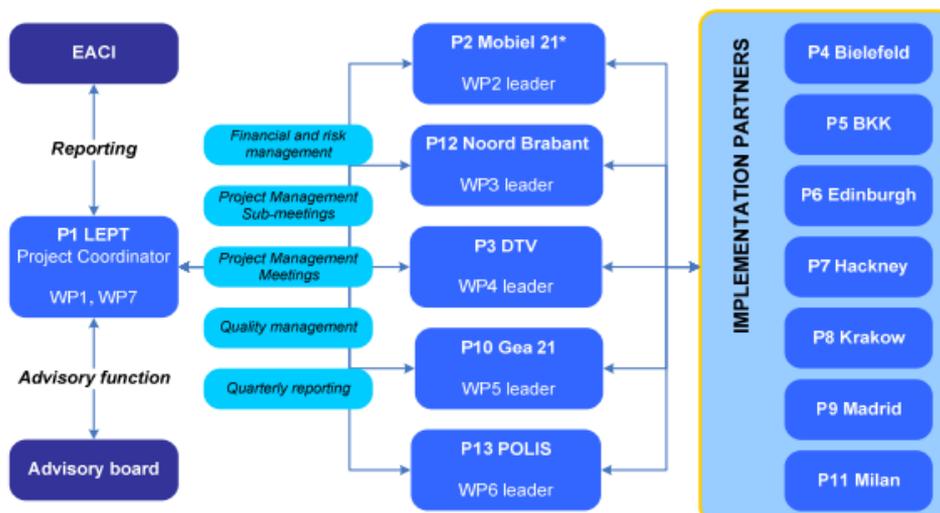
Zudem war es das Ziel der Bielefelder Konzeption, über das Angebot von pädagogischen Hilfen und attraktiven Aktionen hinaus, die Schulwege und die Fahrradabstellanlagen infrastrukturell so zu ertüchtigen, dass es den Schülerinnen/Schüler und auch den Eltern leicht gemacht wird, vermehrt die Schulwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu beschreiten bzw. die Kinder leichter und sorgenfreier loszulassen.

### 2.2 Projektpartner und Gesamtprojektstruktur

Bielefeld fungierte in dem Projekt als Partnerstadt und übernahm damit keine administrativen Aufgaben im Bereich der Projektleitung, Projektsteuerung und des Projektcontrollings.

Abb. 1: STARS – Management Struktur

#### STARS management structure:



### 2.3 Interne Projektstruktur in Bielefeld

Tab. 1: Projektteilnehmer STARS-Bielefeld

Name	Organisation/Funktion	Funktion im Projekt	Aufgaben
Olaf Lewald	Stab Dezernat Wirtschaft – Stadtentwicklung - Mobilität	Projektleiter	- Kontakt mit Partnern, - Projektsteuerung
Oliver Spree	Amt für Verkehr Nahmobilitätsbeauftragter	Fachberater Verkehr	- Beratung bei Verkehrsfragen, - Mitarbeit bei Aktionen
Fred Schelp	Amt für Verkehr Mobilitätsmanager	Fachberater Mobilitätspädagogik und direkter Ansprechpartner der Schulen	- Einwerbung und Betreuung von schulen, - Vorbereitung von pädagogischen Maßnahmen/Aktionen, - Einpflegung von Daten auf der Homepage, - Befragungen, - Berichtswesen
Anke Borutta	Amt für Schule/ Sachbearbeiterin	Fachberaterin Schulinfrastruktur	- Auswertungen im Modal-Split
Frank Gehring	Amt für Verkehr/Sachbearbeiter	Sachbearbeiter für Finanzen	- Rechnungswesen

Daneben wurden aus Projektmitteln studentische Hilfskräfte für die Durchführung von Befragungen und Aktionen akquiriert.

### 2.4 Finanzausstattung und Status

Der Stadt Bielefeld wurden vom Lead-Partner in London folgende Budgets zur Verfügung gestellt, von dem 75% aus EU-Mitteln refinanziert wurden.

Tab. 2: Budgetliste STARS-Bielefeld

Budgettitel	Höhe des Budgets
Personalkosten	89.767,00 €
Beratung	11.000,00 €
Reisekosten	10.450,00 €
Investive Kosten	0,00 €
Sonstige Kosten konsumtiv	34.900,00 €
Zwischensumme	146.317,00 €
Indirekte Kosten	53.980,00 €
Summe Gesamt	200.297,00 €

### 2.5 Projektsupport

Das Projektteam der Stadt Bielefeld konnte für die Projektarbeit auf eine Homepage ([www.stars-europe.org](http://www.stars-europe.org)) zugreifen, in der die Schulen bzw. das Projektteam die Aktivitäten

dokumentieren konnte. Auch war es möglich, hier Berichte (Newsletter) und Bildmaterial zu hinterlegen.

Des Weiteren organisierte der Leadpartner mit der Aktion „cycle challenge“ eine Aktion und Homepage für weiterführende Schulen, mit der es diesen möglich war, sich mit Schulwegmeilen einen Avatar zu erradeln.

Durchgeführt wurden zudem acht zweitägige Konferenzen an wechselnden Standorten, in denen die Möglichkeit zur Abstimmung von Maßnahmen und des Meinungsaustausches bestanden.

Durch die Berichterstattung auf der Homepage von STARS und auf den Kongressen über Best Practice Beispiele konnten die Projektstädte voneinander lernen.

Es wurden den einzelnen Projektstädten aber vor Projektbeginn keine pädagogischen und psychologischen Konzeptionen, Hilfen und Materialien an die Hand gegeben. Somit blieb es nicht zuletzt vor dem Hintergrund der unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten jedem Projektpartner überlassen, eigene Aktionen und Maßnahmen zu kreieren bzw. auf bestehende Aktionen und Maßnahmen von Partnern zurückzugreifen.

Während der Projektlaufzeit informierten sich die Projektpartner durch Newsletter über die Entwicklung in den einzelnen Projektschulen und stellten gelungene pädagogische Konzeptionen vor.

### 3. Projektvorgaben und Zielerreichungsgrad

#### 3.1 Qualitative Projektvorgaben und deren Ausformung in Bielefeld

##### 3.1.1 Akkreditierungs-Struktur STARS (generell)

Die Projektschulen hatten folgende Formalien zu erfüllen, um in die STARS-Nominierung zu kommen:

##### 1. Organisationelle Voraussetzungen

- 1.1 Unterzeichnung einer Verpflichtungserklärung zur Teilnahme,
- 1.2 Integration des STARS-Projektes bzw. von Strategien zur Verkehrssicherheit, zu Fuß gehen und Radfahren in den Schulplan
- 1.3 Abgestufte Beteiligung der Jahrgangsstufen in STARS
- 1.4 Die Projektschule stellt jedes Schuljahr einen Plan zu den STARS-Aktivitäten auf.
- 1.5 STARS-Arbeitsgruppe und hält regelmäßigen Kontakt mit dem STARS-Berater.

##### 2. Umfragen zum Verkehrsmittelnutzungsverhalten (Modal Split)

- 2.1 Die Schule setzt sich Ziele bezogen auf die Veränderung des Verkehrsmittelnutzungsverhaltens der Schülerinnen/Schüler.
- 2.2 Die Schule setzt sich Ziele bezogen auf die Veränderung des Verkehrsmittelnutzungsverhaltens des Personals.
- 2.3 Die Schule dokumentiert zwei Mal im Jahr das Mobilitätsverhalten der Schüler und des Personals.

##### 3. Schulweg- und Verkehrsangelegenheiten

- 3.1 Die Schule berichtet über Unterstützungen der Gemeinde zur Förderung des schulischen zu Fußgehens und Radfahrens
- 3.2 Die Schule berichtet über Hemmnisse, die es den Schülerinnen/Schülern erschweren zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen.

##### 4. Durchführung von Aktivitäten auf dem Gebiet des Gehens und Radfahrens zur Schule

- 4.1 Initiativen und Aktionen des zu Fußgehens, Radfahrens und nachhaltige Modelle der Schulwegsicherheit in Unterrichtseinheiten, Schulprojekten außerhalb des Klassenraums,

- 4.2 Initiativen und Aktionen des zu Fußgehens, Radfahrens und nachhaltige Modelle der Schulwegsicherheit im Lehrplan oder offiziellen Schulprogrammen
- 4.3 Durchführung von Aktionen und Initiativen zur Schulwegsicherheit, Autonomie der Schülerinnen/Schüler und Mobilität mit Elternbeteiligung,
- 4.4 Initiativen und Aktionen für Eltern zur Förderung des Radfahrens, sichere Ein- und Ausstiegstellen für Autos (Elternhaltestellen) und sicheres zu Fußgehens,
- 4.5 Initiativen für Partnerschaften und Kooperationen außerhalb der Schule

## 5. Finanzierung und Abwicklung

- 5.1 Finanzielle Unterstützung von STARS durch die Stadt Bielefeld,
- 5.2 Investition in STARS durch die Schule,
- 5.3 Aktivitäten der Schule zur Erschließung eigener Finanzmittel,
- 5.4 Dokumentationen der verausgabten finanziellen Mittel (zentral),
- 5.5 Verknüpfung zu relevanten Online-Informationen

Diese Regularien erwiesen sich für die Schulen als sehr komplex und ohne Unterstützung von außen als wenig beeinflussbar.

### **3.1.2 Akkreditierungs-Struktur STARS in Bielefeld**

Da sich die o. a. Akkreditierungs-Struktur für die Schulen als zu komplex erwies und zu wenig die unterschiedlichen Rahmenbedingungen von Grund- und weiterführenden Schulen berücksichtigte, entschloss sich das Projektteam die komplexe Struktur in einfachere altersdifferenzierte Strukturen zu überführen.

Mit in die Struktur wurden auch bereits bestehende Maßnahmen und Aktionen von diversen Akteuren auf dem Gebiet der Verkehrserziehung eingebunden.

Die Schulen hatten hierdurch die Möglichkeit bereits durchgeführte Aktionen/Maßnahmen im Projekt zur Anrechnung bringen zu können. Auch erhielten hierdurch die Akteure mit ihrem Programm eine breitere Beachtung.

Die Konzeption war durch das Credo geleitet, bewährtes wie die polizeiliche Verkehrserziehung zu sichern und aufbauend hierauf, die Schulen zur Durchführung neuer Aktionen/Maßnahmen zu animieren.

Hierdurch war es den Schulen möglich, den eigenen Stand auf dem Weg zu einer Prämierung besser zu kontrollieren.

Die schuldifferenziert konzipierten Systematiken für Bielefeld sind diesem Bericht als Anlage 1.1 und 1.2 beigefügt.

### **3.1.3 Prämien und Anreize in Bielefeld**

In der Motivationspsychologie kommt Belohnungen und sonstigen Anreize eine wichtige Funktion als extrinsische Motive zu, da sie Menschen zum Mitmachen bei Aktionen veranlassen, die ihnen positive Erfahrungen in der Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln verschaffen. Mittelfristig ist es das Ziel, dass die wohltuende Nutzung des Verkehrsmittels Rad selbst als Belohnung empfunden und verstärkt gesucht wird.

Prämierung **Bronze** – Plakette, Urkunde, 200 € Zuschuss für Fahrradaktivitäten  
(z. B. Radausflüge, Druckkosten für Informationsmaterial)

Prämierung **Silber** – Plakette, Urkunde, 500 € Zuschuss für Fahrradaktivitäten  
(z. B. Radausflüge, Druckkosten für Informationsmaterial)

Prämierung **Gold** – Plakette, Urkunde, 1000 € Zuschuss für Fahrradaktivitäten  
(z. B. Radausflüge, Druckkosten für Informationsmaterial)

## 3.2 Außerschulische Partner und Akteure in STARS – Bielefeld

Der Erfolg von STARS beruht auf dem sehr guten Zusammenwirken folgender Akteure.

Tab. 3: Partner im Projekt STARS-Bielefeld

Partner	Leistung	Inanspruchnahme/Umfang
ADFC Bielefeld	Begleitung von Radtouren des bewegten Lernens; Tourenangebot Stadtradeln	2013 – 2015 18 Tourenangebote; 4 Touren mit Martin-, Frölenberg- und Ernst-Hansen-Schule
Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld (660.24) -Straßenverkehrsbehörde-	Bewertung der Ergebnisse des Schulwegchecks und straßenverkehrsrechtliche Umsetzung Einführung von Elternhaltestellen	2015
Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld (660.22) -Verkehrswegplanung-	Bewertung der Ergebnisse des Schulwegchecks und Umsetzung der Planung	2015 für 2 Schulen
Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld (660.21) -Konzeptionelle Verkehrsplanung-	Bewertung der Ergebnisse des Schulwegchecks und Umsetzung der Planung	2015 für 2 Schulen
Amt für Schule der Stadt Bielefeld (400.11)	Mitarbeit bei der Einführung von Elternhaltestellen; Mitarbeit bei der Erfassung des Modal-Split	2013 – 2015
Apfelhof Weyand	Hofführungen i. R. des bewegten Lernens	4 Schulen
BKK Dürkopp	Sponsoring Preise Stadtradeln für Schulen	2014 – 2015
bueffee – Wuppertal (Ingenieurbüro)	Einführung und Begleitung Schulwegcheck	2 Schulen (12.2014 – 04.2015) – Ratsgymnasium und Gesamtschule Quelle sowie College in Edinburgh
Cross-media-design	Gestaltung Werbematerial und Schüler-Radshirts	2013 – 2015
Faradies Bielefeld	Werbung auf Homepage für STARS	2014 – 2015
FH Gestaltung und Design Bielefeld (Prof. Wiese)	Fotoshooting, pädagogische Nachbereitung und Ausstellungskonzeption durch 2 Studenten	„chic on bike“ 2013 Ceciliengymnasium und Gesamtschule Quelle
Foto Ast und Pinnvision	Fotoshooting, pädagogische Nachbereitung und Ausstellungskonzeption	„Pimp your bike“ 2015 mit dem Ratsgymnasium und Ausstellung im TDLZ 02.2016 28.02.2016
Haase bikes	Ausleihe Lastenbikes	2015 Mobilitätstag Laborschule
Hebie	Werksführungen; Sponsoring Preise Stadtradeln	10 Werksführungen; Stadtradeln 2013 – 2015
Heimatkrankenkasse	Sponsoring Hauptpreise Stadtradeln und Plaketten Fahrradprüfung; Sponsoring Rad-Instruktoren-Lehrgang für Lehrkräfte	Stadtradeln 2013 – 2015; Lehrgang für Lehrkräfte folgt 09.2016
Initiative der Bielefelder Kinder- und Hausärzte	Infoabende in Schulen und Beratung; Strategiepapier; Durchführung Gesundheitskonferenz Krankenkassen	4 Informationsabende

Köckerhof	Hofführungen i. R. des bewegten Lernens	2013 – 2015
Lucky Bike	Sponsoring Sachpreise Stadtradeln (BMX)	2013 – 2015
MoBiel	Bewerbung Stadtradeln und Bustrainings; Sponsoring Sachpreise	2013 – 2015; Bustraining in 7 Grundschulen; Mobilitätstag 2015 in der Laborschule
P3 Werbe-Agentur (Köln) im Auftrag der AGFS	Veranstaltung „Black Box“ Sehen und gesehen werden beim Radfahren	3 Schulen (Ratsgymnasium, Laborschule, Max-Planck-Gymnasium)
Polizei NRW – Bielefeld Kommissariat Prävention	Radfahrtraining in Grundschulen; Aufklärungsarbeit Crash-Test für weiterführende Schulen	Alle 22 STARS-Grundschulen, Ratsgymnasium und Ceciliengymnasium
Pro Herford	Bewerbung der Staffelfahrt für Schulen und Logistik auf Herforder Stadtgebiet	Tag ohne Auto mobil 2015
Radsportverein TSVE-Teutoburg	Sponsoring – Biketrainingseinheiten und RTV für Schulen; Rad-Parcours für Jugendliche	2015 + 2016 und beim „Tag ohne Auto mobil“
Radsportverein Zugvogel	Bike-Trainingseinheiten für Schulen; Ausrichtung eines Aktionsangebotes auf der Radrennbahn	2015 + 2016 sowie beim „Tag ohne Auto mobil“
Recyclingbörse Bielefeld	Mobile Reparaturwerkstatt für Grundschulen	12 Grundschulbesuche
Umweltamt Bielefeld - Klimaschutz, Lokale Agenda 21	Organisation Stadtradeln; Mitarbeit Kindermeilen	2013 - 2015
Universität Bielefeld – Fak. Gesundheitswissenschaften	Beratung – Evaluation	2013 – 2015
Universität Kassel (Prof. Wloka) i. R. einer Doktorarbeit Hr. Yaffal	Radel-Management-Projekt (Interaktiver Radfahr-Parcours)	2015 – Martinschule
VCD Bielefeld	Durchführung der Kindermeilen	2013 – 2015
Verbraucherberatung Bielefeld	Eröffnung Stadtradeln; Begleitung von Touren des bewegten Lernens; Bildungsgutscheine Mobilität	2013 – 2015
Verkehrswacht OWL – Bielefeld	Fahrrad-Parcours; Fahrradsimulator, Sehtest	Tag ohne Auto mobil 27.09.2015; Mobilitätstage Ratsgymnasium 14+15

### 3.3 Pädagogische Grundstruktur STARS - Bielefeld

## STARS in Bielefeld = ein ganzheitlicher Ansatz



Abb. 2: Pädagogische Grundstruktur STARS-Bielefeld

Bei der STARS-Konzeption handelt es sich um ein aufeinander aufbauendes integriertes Konzept der Mobilitätsförderung.

Die Basis war und ist eine **gute Kommunikation** mit den Schulen und den Akteuren, bei der insbesondere in der Anfangsphase unter Berücksichtigung der vielen Anforderungen an die Schulen und Akteure, Win-Win-Situationen ausgelotet wurden. Hierzu gehörte auch eine Wertschätzung für die bisherige Arbeit der Schulen und Akteure auf dem Gebiet der Radfahrförderung und Schulwegsicherheit. Hierdurch konnten gute Aktionen/Maßnahmen in das Projekt aufgenommen und allen Schulen zugänglich gemacht werden.

Als besondere **Anreize** im Projekt erwiesen sich die Möglichkeiten,

- die Schulwege sicherer zu gestalten,
- öffentliche Aufmerksamkeit für die Schule, ihre Belange und Aktionen zu erhalten,
- an attraktiven Aktionen teilzunehmen,
- Kontakte zu ausländischen Projektschulen zu schließen,
- durch attraktive Geldprämien die Verkehrserziehung zu professionalisieren.

Die Schulen wurden in der Umsetzung der Aktionen durch den entsprechend qualifizierten STARS-Advisor beraten und begleitet. Sie hatten aber auch die Möglichkeit, bewährte eigene Aktionen im Projekt zur Anrechnung zu bringen und unter anderen Projektschulen bekannt zu machen.

Die Schulen erhielten durch vorkonfektionierte Maßnahmen und Veranstaltungen Anreize, möglichst viele Kinder und Eltern für das Radfahren zu mobilisieren.

Die Effekte wurden in einer Vor- und Nachbefragung zur Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) ermittelt (s. Kap. 6).

Das Projekt wurde in Bielefeld so konzeptioniert, dass auf Basis einer qualitativen Nachbefragung eine flächendeckende Umsetzung in allen Bielefelder Schulen angestrebt ist.

## 3.4 Quantitative Zielvorgaben und Zielerreichungsgrad

### 3.4.1 Quantitative Zielvorgaben und Zielerreichungsgrad für Grundschulen

Die quantitativen Zielvorgaben wurden vom Lead Partner in London anhand der Größe der jeweiligen Projektstadt und der Anzahl der hier vorhandenen Schulen festgelegt.

Tab. 4: Quantitative Zielvorgaben und Zielerreichungsgrade bei den Grundschulen (2013-16)

Partner	Schulziel in STARS Phase 1 bis 2 (2013/15)	Schulziel STARS Phase 1 bis 3 (2013/16)	% Anteil	Anzahl der beteiligten Schüler/innen	Anzahl des beteiligten Lehrpersonals
<b>Bielefeld</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>120%</b>	<b>6.532</b>	<b>568</b>
Budapest	16	18	112%	6.771	474
Edinburgh	20	40	200%	14.258	1.378
Hackney	33	34	103%	12.794	1.726
Krakow	16	20	125%	7.147	672
Madrid	25	24	96%	14.626	905
Milan	25	26	104%	9.590	1298
North Brabant	25	25	100%	7.447	554

Bielefeld übertraf die Ziele bei den Grundschulen um 20%.

Im ersten Jahr 2013-2014 wurden die Zielvorgaben von 8 Grundschulen mit vier vorhandenen um 50% unterschritten. Die Wende erfolgte, nachdem Herr Schelp das Projektteam in Bielefeld als STARS-Advisor bereicherte.

### 3.4.2 Quantitative Zielvorgaben für weiterführende Schulen und Zielerreichungsgrad

Die quantitativen Zielvorgaben wurden vom Lead Partner in London anhand der Größe der jeweiligen Projektstadt und der Anzahl der hier vorhandenen Schulen festgelegt.

Tab. 5: Quantitative Zielvorgaben und Zielerreichungsgrade bei den Weiterführenden Schulen (2013-16)

Partner	Schulziel in STARS Phase 1 bis 2 (2013/15)	Schulziel STARS Phase 1 bis 3 (2013/16)	% Anteil	Anzahl der beteiligten Schüler/innen	Anzahl des beteiligten Lehrpersonals
<b>Bielefeld</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>125%</b>	<b>6.380</b>	<b>631</b>
Brüssel	15	10	66%	3.894	730
Budapest	8	8	100%	4.366	704
Edinburgh	10	9	90%	8.003	1.311
Hackney	10	11	110%	8.108	+314
Krakow	9	9	100%	5.330	372

Bielefeld übertraf die Projektziele bei den Grundschulen um 25%. Von einer Gesamtzahl von 37.983 Schülerinnen/Schülern im Alter vom 6.-18.Lebensjahr zum Zeitpunkt 08.2015 beteiligten sich in Bielefeld 12.912 Schülerinnen/Schüler = 34% an STARS.

## 4. Qualitative Beurteilung von STARS in Bielefeld

### 4.1 Eignung der Projektstruktur die Schulen zu einer Teilnahme zu motivieren

Der Tatbestand, dass es in dem ersten Drittel der Projektlaufzeit nicht gelang, mit nur vier Grundschulen und einer weiterführenden Schule, die festgelegte Anzahl von Projektschulen zu akquirieren, belegt eine geringe Ziehwirkung des Projektes.

Der Aufbau erwies sich als sehr formalistisch und verlangte von den Schulen viel Eigeninitiative und ein hohes Maß an Dokumentationsaufwand, die diese aufgrund vielfältiger Anforderungen durch Inklusion von Behinderten und Migranten, Lernstanderhebungen und weiterer bereits etablierter Projekte nicht zu leisten bereit waren.

Zudem gibt STARS den Schulen keine Materialien und pädagogischen Konzepte an der Hand, die ihnen eine Teilnahme erleichtert.

Damit war es für die Schulen ungewiss, die Prämierungskriterien erfüllen zu können und in Genuss der Prämie zu gelangen.

Des Weiteren benötigen Schulen Ansprache und Betreuung durch eine pädagogische Fachkraft, die aufgrund pädagogischer Vorkenntnisse ihre Bedürfnisse versteht und sich hierauf einzustellen weis.

Zudem dürfen sich die Schulen in der Umsetzung nicht allein gelassen fühlen und haben nur einen Anreiz zu einem zusätzlichen Engagement, wenn Sie hieraus einen Erfolg für ihre Schule erwarten.

**Fazit: Das Projekt ist in seiner Struktur sehr formalistisch und nimmt die Schulen wenig mit auf dem Weg einer erfolgreichen Umsetzung. Es bedarf dringend einer Modifizierung hinsichtlich der Strategie Schulen erfolgreich anzuwerben und zu betreuen.**

### 4.2 Erfolgsfaktoren in der Anwerbung von STARS-Schulen

Wie die Gespräche mit den Schulleitungen und Lehrerinnen/Lehrern zeigte, brachte folgende, ab dem zweiten Tertial angewandte Strategie die Wende:

- **Erkundung der Bedürfnisse und Limitierungen der Schulen in einer Vorbefragung;**
- **Vereinfachung der Prämierungskriterien**, wodurch der Erfolg im Projekt planbarer wurde;
- **Auslobung von Geldprämien**, die den Schulen die Möglichkeit gaben, gemäß ihren Bedürfnissen Beschaffungen auf dem Gebiet der Mobilitätserziehung zu tätigen;
- **Auslobung von Fahrradabstellanlagen**, für Schulen die einen Goldstatus erreichten;
- **Persönliche aufsuchende Ansprache jeder Schule**, die die Möglichkeit eröffnete, sich über den jeweiligen Stand der Verkehrserziehung zu informieren und bestehende Aktionen in STARS zu integrieren;
- **Ansprache durch einen pädagogisch kompetenten STARS-Advisor;**
- **Einbeziehung bereits durchgeführter Aktionen**, verschafften Wertschätzung und die Möglichkeit diese Ergebnisse bei der Prämierung zur Anrechnung zu bringen;
- **Attraktive Angebote externer Akteure**, erleichterten die Arbeit der Schulen, statt neue Arbeit zu erzeugen;
- **Erarbeitung konkreter Lösungen für individuelle konkrete Mobilitätsprobleme im Schulumfeld zusammen mit den Schulen;**

- **Vermittlung der Lösungsvorschläge in die Verwaltung hinein**, vermittelte den Schulen die Sicht von der Verwaltung in ihrer pädagogischen Arbeit und Bemühung um mehr Schulwegsicherheit und Bewegungsförderung ernst genommen und unterstützt zu werden;
- **Wertschätzung für die bisherige Arbeit der Schulen** minimierte den Eindruck externer Ansprüche ausgesetzt zu sein und die bisherige Arbeit gewürdigt zu bekommen;
- **Unterstützung in der Durchführung der pädagogischen Module**;
- **Weitestgehende Übernahme der Dokumentationsaufgaben durch den STARS-Advisor**;
- **Pressearbeit** als Möglichkeit die Aufmerksamkeit auf die Schule zu richten;
- **Partizipation** von Schülerinnen/Schülern und deren Eltern;
- **Bewegter Unterricht** an außerschulischen Lernorten als Möglichkeit der integrierten Mobilitätserziehung;

### **4.3 Vorgefundene qualitative Begrenzungen für STARS**

#### **4.3.1 Verkehrserziehung als Aufgabe einzelner Beauftragter**

Im Projektverlauf wurde deutlich, dass die Arbeit der Verkehrserziehung in den Schulen durchweg auf den Schultern einzelner Lehrerinnen/Lehrer liegt, die diese Aufgabe übertragen bekommen haben und unzureichend hierfür ausgebildet sind, was sich negativ auf deren Motivation auswirkt, sich hierin zu engagieren.

Nur in der Bültmannshofschule existiert eine Arbeitsgruppe unter Einbeziehung der Elternschaft, die sich stark für die Einführung von Elternhaltestellen engagiert hat.

#### **4.3.2 Begrenzte Einbeziehung der Eltern in die Verkehrserziehung**

Eine Einbeziehung der Eltern beschränkt sich bei vielen Schulen auf deren Beteiligung bei der Radfahrausbildung.

An fünf STARS-Grundschulen (Stiftschule, Grundschule Brake, Martinschule, Bültmannshofschule, Queller Grundschule) existierte schon vor Projektbeginn der „Walking-Bus“, die von Eltern betreut wurden.

#### **4.3.3 Uneinheitliche Ausstattung der Schulen mit Infrastruktur für eine einheitliche Verkehrserziehung**

Die Vorbefragung und die Besichtigungen der Schulen zeichnet ein Bild einer unterschiedlichen Ausstattung der Schulen mit Lehrmaterialien, die Großteils veraltet sind und einer unzureichenden Ausstattung mit Schulungsfahrrädern, Rollern und Pedalos sowie geeigneten Aufbewahrungsmöglichkeiten.

#### **4.3.4 Unterschiedlich begeisterte Schulleitungen**

In vielen Fällen entschlossen sich die Schulen zur Teilnahme und erreichten eine hohe Platzierung in denen die Schulleitungen von der Wichtigkeit des Projektes überzeugt waren, entweder selbst viel Fahrrad fahren (z. B. Frölenbergschule, Martinschule) oder bereits Maßnahmen der „gesunden Schule“ umsetzen und in der Förderung des Radfahrens und zu Fuß Gehens eine Komplettierung der Bemühungen um eine gesunde Schule bewerteten.

#### **4.3.5 Verkehrstechnische Limitierungen des Schulstandortes**

Innenstadtschulen, wie die Diesterwegschule zeichnen sich durch eine Lage in verdichteten Siedlungs- und Verkehrsräumen mit komplexen Verkehrswirklichkeiten aus, die die Eltern zum Bringedienst verleiten und die hierdurch die Schulwegsicherheit erneut verschlechtern.

#### **4.3.6 Verdichtung des Lehrplanes**

Mit der Verkürzung der Schulzeit geht gepaart mit der Inklusion und diversen anderen Projekten eine Verdichtung des Lehrplanes einher, welcher kaum Zeiträume für zusätzliche Mo-

bilitätsprojekte, dem Aufsuchen außerschulischer Lernräume mit dem Fahrrad und zu Fuß oder dem Angebot von Fahrrad-AG's lässt.

### 4.3.7 Unzureichende Qualifikation des Lehrpersonals auf dem Gebiet der Mobilitäserziehung und des Radfahrens

Die Befragung ergab, dass sich 65,2% des eingesetzten Lehrpersonals unzureichend qualifiziert fühlen. Ein bewegtes Lernen mit Schülerinnen/Schülern unter Verwendung des Fahrrades wird von den meisten Lehrerinnen/Lehrern aufgrund einer wahrgenommenen unzureichenden Absicherung nicht durchgeführt.

Selbst in dem Kernbereich des Sportunterrichtes wird das sichere und sportliche Radfahren nicht behandelt, obwohl sich Bezüge aus dem Lehrplan des Faches Sport ableiten ließen. Als Grund hierfür wird die fehlende Einbeziehung des Radsportes in das Sportstudium angesehen.

## 5. STARS-Schulen in Bielefeld ihre Aktivitäten und Ergebnisse

### 5.1 Ergebnisse der Grundschulen

Tab. 6: Schulaktivitäten Bielefelder Grundschulen in STARS

Schule/ Prämierung	Stadtteil	Kindermeilen	Stadtradeln + Staffelfahrt+	Firmenbesichtigung	Radparcours	Elternhaltestelle + Walking Bus	Bewegtes Lernen	Fahrradreparaturwerkstatt	Kunstprojekte	Schulweganalyse
Frölenbergerschule (Gold)	Br	2013 2014 2015	2013 2014 2015		x	2*+1			x	x
Queller (Silber)	Br	2015		x		2+2	x	x	x	x
Martinschule (Gold)	Ga	2014 2015	2013 2014 2015	x	x	1+2	x	x	x	x
Stiftschule (Gold)	Sch	2013 2014 2015	2015		x	1+2	x	x	x	
Bültmannshofschule (Gold)	Sch				x	2		x	x	
Sonnenhellwegschule (Silber)	Sch	2013 2014 2015		x	x		x		x	
Eichendorffschule	Sch	2013			x					
Laborschule (Prim)	Sch	2015	2015		x	1*+1		x		
Rudolf-Steiner-Schule (Prim)	Sch	2014 2015	2015			1*				X*
Brake (Silber)	He	2015	2015+	x		3+5				
Altenhagen (Silber)	He	2015				1+1				
Am Homersen (Gold)	He	2015			x	2	x	x	x	

Fortsetzung Tab. 6

Schule/ Prämie- rung	Stadt- teil	Kin- der- mei- len	Stadt- radeln + Staffel- fahrt+	Fir- men- besich- tigung	Radpar- cours	Eltern- halte- stelle + Walking Bus	Beweg- tes Lernen	Fahrrad- reparatur- werkstatt	Kunst- projekte	Schulweg- analyse
Milser Schule	He		2015+			1				
Ubbe- dissen	He					1*				
Dreeker- heide	Jö	2014 2015								
Diester- wegschule (Gold)	Mi	2015			x	1			x	
Fröbel- schule	Mi	2014				1*				
Stapen- horst- schule	Mi					1*				
Volke- ningschule	Mi	2013 2014 2015								
Busch- kampschu- le	Se				x		x			
Heeperholz (Silber)	He					2		x		
Wellbach- schule (Bronze)	He					1				
E.-Hansen (Prim)	He	2014			x					x

## 5.2 Ergebnisse der Weiterführenden Schulen

Tab.7: Schulaktivitäten Bielefelder weiterführender Schulen in STARS

Schule/ Prämie- rung	Stadt- teil	Stadt- radeln	Fir- men- besich- tigung	Rad- sport	Eltern- halte- stelle	Beweg- tes Lernen	Mobili- tätstag	Kunst- projekte	Schul- weg- analyse	Fahrrad AG
Labor- schule (Gold)	Sch	2015	x		1*	x	x	x		x
Sonnen- hellweg- Schule (Silber)	Sch	2013 2014 2015				x		x		
Rudolf- Steiner- Schule (Sek.)	Sch	2015				x			X*	
Ratsgym- nasium (Gold)	Mi	2014 2015*				x	x	x	x	
Cecilien- gymnasi- um (Bronze)	Mi	2013 2014 2015					x	x		
Queller Gesamt- schule (Gold)	Br	2013 2014 2015	x		2	x	x	x	x	x

### Fortsetzung Tab. 7

Schule/ Prämie- rung	Stadt- teil	Stadt- radeln	Firmen- besich- tigung	Rad- sport	Eltern- halte- stelle	Beweg- tes Lernen	Mobili- tätstag	Kunst- projekte	Schul- weg- analyse	Fahrrad AG
Ernst- Hansen- schule (Silber)	He	2015	x			x				x
v. Bodel- schwing- Gymnasi- um	Ga	2014 2015		x			x			
v. Bodel- schwing- Realschule	Ga	2014 2015		x			x			
Realschule Jöllenbeck	Jö	2014			2					

\* inkl. Cycle challenge

### 5.3 Summen der Aktivitäten in Bielefeld im Vergleich zu den Projektpartnern

Tab. 8: Summe und durchschnittliche Anzahl von Aktivitäten in STARS-Grundschulen

	Bielefeld	Budapest	Edinburgh	Hackney	Krakow	Madrid	Milan	N.Brabant	Summe
Durch- schnittliche Aktivitäten je Schule	46	18	10	32	15	39	20	34	41
Gesamt- summe	865	250	413	1007	290	947	341	854	4967

Obwohl Bielefeld erst nach einem Drittel der Projektlaufzeit (10.2014) in die Aktivitätsphase einstieg, konnte ein großartiges Ergebnis erzielt werden. Im Vergleich zu den anderen Projektstädten führten die einzelnen Schulen die meisten Aktivitäten durch. Dies ist das Ergebnis einer guten Zusammenarbeit mit den verschiedenen außerschulischen Akteuren.

Tab. 9: Summe und durchschnittliche Anzahl von Aktivitäten in STARS-weiterführende Projektschulen

	Bielefeld	Brussels	Budapest	Edinburgh	Hackney	Krakow	Madrid	Milan	N. Brabant	Total
Gesamtsumme	62	27	57	76	264	91	208	168	21	974
Durchschnittli- che Aktivitäten je Schule	6	7	8	10	24	8	19	19	10	9

Bei den Aktivitäten handelte es sich im Gegensatz zu den Aktivitäten in den Grundschulen überwiegend (37) um solche, die über einen längeren Zeitraum liefen und den Schülerinnen/Schülern ermöglichte, sich die Aufgabenstellungen im Rahmen eines Peer-to-Peer-Lernens zu erschließen. Zu nennen ist hier die Planung und Durchführung von Exkursionen des bewegten Lernens und die Schulweganalyse.

Daher hatten die Aktivitäten in den weiterführenden Schulen ein höheres qualitatives Gewicht.

## 5.4 Auszeichnungen in Bielefeld im Vergleich zu den Projektpartnern

Tab. 10: Anzahl der Auszeichnungen nach zwei Schuljahren 2013 – 2015

	Bielefeld	Budapest	Edinburgh	Hackney	Krakow	Madrid	Milan	N. Brabant	TOTAL
Bronze	4	13	21	20	18	17	8	10	111
Silber	6	3	3	9	3	13	1	11	50
Gold	6	0	1	16	0	4	0	0	27
gesamt	16	16	25	45	21	34	9	21	187

Bielefeld rangiert bei der Anzahl der ausgezeichneten Projektschulen im unteren Drittel. Dies hat seine Ursache darin, dass etwa 80% der Schulen erst nach Ablauf des ersten Projektjahres und 15% nach Ablauf des zweiten Projektjahres in das Projekt eingestiegen sind. Auch fehlte es einigen Schulen an nur wenigen Punkten für eine Prämierung, des meist einer fehlenden Teilnahme an der geforderten Abschlussbefragung.

## 6. Ergebnisse der Erhebung des Verkehrsmittelnutzungsverhaltens in den Projektschulen

Im Rahmen des Projektes wurden die Anhand der Wohnortdaten und durch klassenweise Befragung die tatsächliche und gewünschte Verkehrsmittelnutzung (Modal-Split) in 17 Grundschulen von 3.779 Grundschüler/innen und in 8 weiterführenden Schulen von 3.900 Schülerinnen/Schülern ermittelt. Hierbei handelt es sich um die umfassendste Verkehrsanalyse in Bielefelder Schulen in den letzten 15 Jahren. In den nachfolgenden Tabellen werden die Ergebnisse der Vorbefragung (VF) abgebildet.

### 6.1 Schulwegdistanzen und tatsächliches sowie präferiertes Verkehrsmittelnutzungsverhalten zum Zeitpunkt der VF

#### 6.1.1 Schulwegdistanzen und tatsächliches sowie präferiertes Verkehrsmittelnutzungsverhalten in Grundschulen zum Zeitpunkt der VF

##### 6.1.1.1 Durchschnittliche Schulwegdistanzen in Grundschulen der Projektstädte im Vergleich

Tab. 11: Ermittelte durchschnittliche Schulwegdistanz von Grundschulen im Vergleich

	Bielefeld	Budapest	Edinburgh	Hackney	Krakow	Madrid	Milan	N. Brabant	TOTAL
Distanz in km	1.5	2,6	2.8	0.9	2	2,3	2	1	2 km

Die Schulwegdistanzen liegen trotz Aufhebung der Schulbezirksgrenzen unterhalb der Grenze von 2 km, bei der eine Fahrtkostenerstattung für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erfolgt. Einzig bei der Sonnenhellwegschule als Förderschule für geistig und körperlich Behinderte ist ein motorisierter Transfer zur und von der Schule notwendig.

## 6.1.1.2 Schulwegdistanzen und tatsächliches sowie präferiertes Verkehrsmittelnutzungsverhalten der Projektgrundschulen zum Zeitpunkt der VF in %

Tab. 12: Model-Split der STARS – Projektgrundschulen

Schule/ Stadtteil	D. Dis- tanz	Zu Fuß Beglei- tung Erwach- wach- sener	Zu Fuß Allein/ Begl. Mit- schü- ler	Fahrrad Beglei- tung Erwach- wach- sener	Fahrrad Allein/ Beglei- tung Mit- schüler	Bus	Auto	Auto Sam- mel- fahrt	Wal- king- Bus	Stadt- bahn	Zug	ande- res VM.
Frölenberg- schule/BW	1,4	27,5	28,3	0,9	0,9	5,6	29,6	6,4	0	0,9	0	0
gewünscht		7,1	33,5	7,1	25	2,7	6,7	5,4	6,7	1,3	0	4,5
Queller Schule/BW	1,3	5,5	38,3	2,3	21,9	3,1	25	3,9	0	0	0	0
gewünscht		0	35,9	5,3	48,9	5,3	3,1	0,8	0,8	0	0	0
Martinschu- le/GA	2,2	12,2	24,1	5,0	4,4	5,3	24,4	6,4	6,4	3,6	2,2	6,1
gewünscht		4,0	19,4	10	25,1	8,9	11,1	3,7	4,9	6,0	2,0	4,9
Stiftschu- le/SCH	0,9	16,3	47,1	2,5	2,5	0,4	26,3	1,7	0	2,1	0,4	0,8
gewünscht		5,2	32,9	10,8	22,5	0,9	3,8	4,7	8,0	7,5	0	3,8
Bültmanns- hofschule/ SCH	1,6	6,4	21,4	5,0	23,8	6,8	12,8	4,6	3,2	5,3	3,2	7,5
gewünscht		1,2	12,9	6,5	36,3	1,2	6,5	1,6	1,2	6,0	1,6	25
Sonnenhell- wegschu- le/SCH	18,1					100						
gewünscht						100						
Eichendorff- schule/SCH	0,9	17	32	12	9	0	19	0	0	0	0	9
gewünscht		2	34	17	25	1	12	0	0	0	0	9
Laborschule (Prim)/SCH	2,8	5,9	0	11,8	0	29,4	29,4	0	11,8	11,8	0	0
gewünscht		40,7	11,1	11,1	18,5	3,7	7,4	0	0	7,4	0	0
R.-Steiner- (Prim)/SCH	?	5,8	5,1	8,8	1,5	18,2	48,9	3,6	1,5	6,6	0	0
gewünscht												
GS Brake/HE	1,4	20	0	0	0	4	26	5	9	0	0	0
gewünscht		0	26	2	53	8	11	0	0	0	0	0
Grundschule Altenha- gen/HE	1,7	8,1	15,6	1,5	7,4	14,1	51,9	0	1,5	0	0	0
gewünscht		2,2	15,6	5,9	45,2	11,9	17,8	0,7	0,7	0	0	0
GS Am Ho- mersen/HE	1,2	14,7	20,3	2,6	3,9	1,3	15,4	3,3	8,8	2,6	1,3	1,3
gewünscht		10,0	23,4	8,0	11,1	1,1	5,4	2,6	2,8	1,7	1,1	3,4

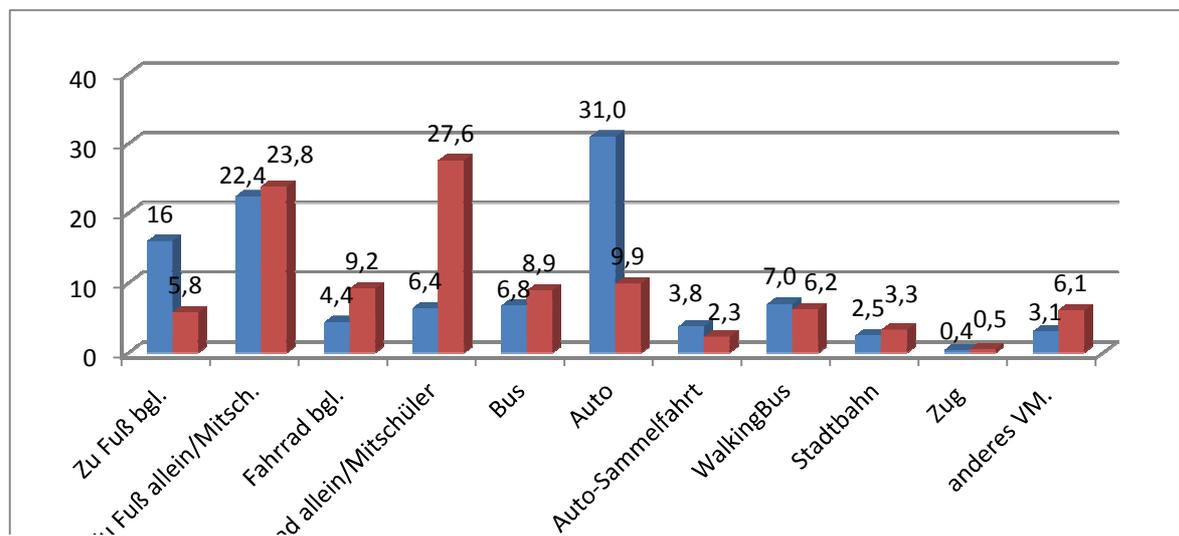
Fortsetzung Tab. 12

Schule/ Stadtteil	D. Dis- tanz	Zu Fuß Beglei- tung Erwach- wach- sener	Zu Fuß Allein/ Begl. Mit- schü- ler	Fahrrad Beglei- tung Erwach- wach- sener	Fahrrad Allein/ Beglei- tung Mit- schüler	Bus	Auto	Auto Sam- mel- fahrt	Wal- king- Bus	Stadt- bahn	Zug	ande- res VM.
GS Drecker- heide/JOE	1,6	13,8	17,5	1,4	2,3	22,6	26,7	6,0	0,9	0	0	8,8
gewünscht		11,0	16,8	15,0	32,9	10,4	4,0	2,9	0,6	0	0	6,4
Diesterweg- schule/MI	1,3	23,8	28,7	10,5	0	0	28,2	2,2	0	3,9	0	2,8
gewünscht		10,9	42,4	6,5	21,7	2,1	3,3	0	1,1	1,1	0	10,9
Volkening- schule/MI	1,3	32,1	15,7	3,7	0	0,7	42,5	3	0,7	0,7	0	0,7
gewünscht		11,6	23,8	16,9	13,2	0	18,0	1,1	0	1,1	0	1,1
Buschkamp- schule/SE	0,9	10	12,8	3,4	6,2	3,4	32,8	10,4	5,5	0,6	0	14,9
gewünscht		5	13,1	8,9	13,4	9,7	6,1	8,9	13,4	1	0	20,5
GS Heeper- holz/HE	1,7	14,4	22,8	3,3	9,6	0	40,8	6,9	0,3	1,8	0	0
gewünscht		2,8	39,6	5,9	37,7	0,3	7,5	0,3	1,2	2,2	0	2,5
Wellbach- schule/HE	1,0	18,9	36,7	0,7	16,2	0,3	22,6	1,0	0	3,4	0	0,3
gewünscht		5,7	10,9	7,7	30,4	12,6	10,9	3,6	3,6	4,9	3,6	6,1
E.-Hansen (Prim)/HE	4,1	5	0	0	0	0	25	0	70	0	0	0
gewünscht		7,5	0	2,5	0	37,5	2,5	0	42,5	7,5	0	0

Für die Projektschulen Milser Schule, die Grundschule Ubbedissen, Fröbelschule und Stapenhorstschule nahmen nicht an der Befragung teil.

Die hohen Abweichungen bei der Martin-, Labor- und Ernst-Hansen-Schule resultieren aus deren hohen Quote von Schülerinnen/Schülern, die außerhalb des Schulbezirkes wohnen.

Abb. 2: Vergleich der tatsächlichen und gewünschten Verkehrsmittelwahl in Projekt-Grundschulen in %



Laut Auswertung werden durchschnittlich 34,8% der befragten Schülerinnen/Schüler mit dem PKW zur Schule gebracht. Dies entspricht ca. 1300 Einzelfahrten mit dem Auto.

Wäre der Wille der Schülerinnen/Schüler maßgebend, würden sich nur 10,8% mit dem Auto zur Schule bringen (-22,6%) lassen und verstärkt das Fahrrad nutzen (+26%). Kinder verbinden mit dem Radfahren eine verstärkte Möglichkeit, ihr Bedürfnis nach einer Autonomie in der Mobilität auszuleben. In dieser Zeit lassen sie sich daher leicht für das eigenständige Radfahren und zu Fuß gehen begeistern und erhalten hierin wichtige Impulse, die sie in ihren Verkehrsmittelpräferenzen als Heranwachsende mit einer Manifestierung im Erwachsenenalter prägen.

### 6.1.2 Schulwegdistanzen und tatsächliches sowie präferiertes Verkehrsmittelnutzungsverhalten in den weiterführenden Projektschulen zum Zeitpunkt der VF

Tab. 13: Ermittelte durchschnittliche Schulwegdistanz von weiterführenden Schulen im Vergleich

	Bielefeld	Brussels	Budapest	Edinburgh	Hackney	Krakow	Madrid	Milan	N.Brabant	Total
Distanz/km	4.9	3.9	3.2	3.2	2,2	4.4	1.2	1.5	2.1	3.1km

Die Auswertung zeigt, dass die Bielefelder Schülerinnen/Schüler im Vergleich zu ihren Altersgenossen in den anderen Projektstädten den längsten Schulweg zurücklegen. Dies kann auch darin begründet sein, dass immerhin 26,9% der erfassten Schülerinnen/Schüler außerhalb eines Radius von 6 km von der Schule entfernt wohnen und zwecks des Schulbesuches eine längere Distanz zurückzulegen haben.

### 6.1.2.2 Schulwegdistanzen sowie tatsächliches und präferiertes Verkehrsmittelnutzungsverhalten der weiterführenden Projektschulen zum Zeitpunkt der VF in %

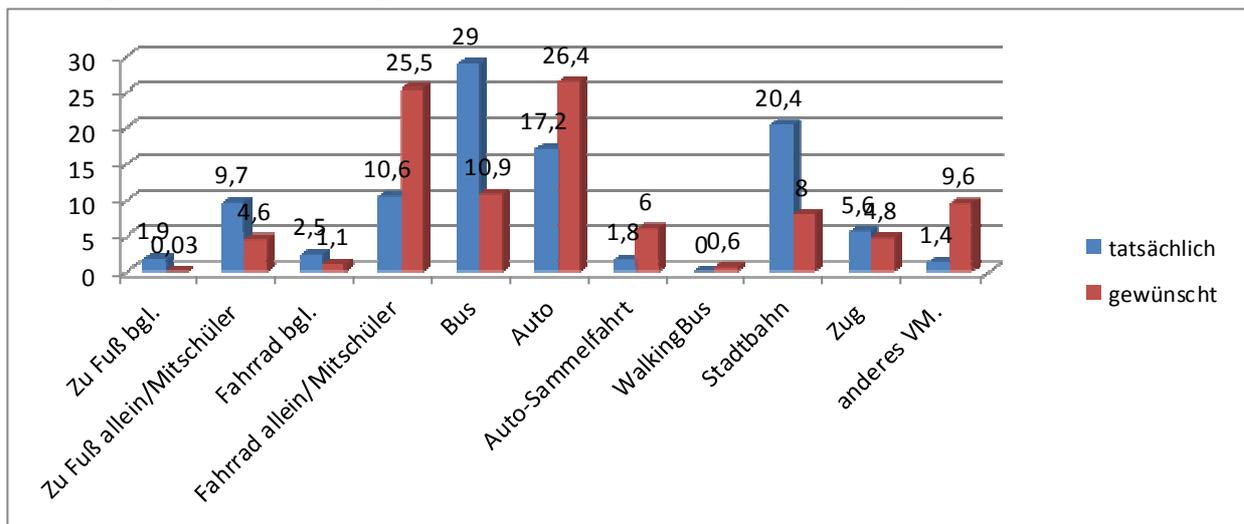
Tab. 14: Model-Split der STARS – Weiterführende Projektschulen

Schule/ Stadtteil	D. Dis- tanz	Zu Fuß Beglei- tung Erwach- wach- sener	Zu Fuß Allein/ Begl. Mit- schü- ler	Fahrrad Beglei- tung Erwach- wach- sener	Fahrrad Allein/ Beglei- tung Mit- schüler	Bus	Auto	Auto Sam- mel- fahrt	Wal- king- Bus	Stadt- bahn	Zug	ande- res VM.
Cecilien- gymnasium	4,7	0,6	17,5	2	4,4	23,7	11,3	2,2	0	35,7	2,2	0,6
gewünscht		0,1	5,3	4,1	14,5	6,2	31,9	10,5	0,4	7,9	7,7	11,4
GE Quelle	4,5	0	26,1	0	15,5	19,4	15,6	5	0	5,4	9,8	3,2
gewünscht		0	8,8	0,3	13	7,8	27,9	17,5	0,2	2,4	6,5	15,6
Ratsgymna- sium	5,5	0,6	1,9	15,6	1,5	9,2	32,4 (20,6)	1,4	0	35,6	1,7	0,3
gewünscht		0,1	6,3	2,0	14,3	4	35,3	6,9	0,4	6	6	11
Laborschule	4,7	0	5	0	35	10	25	0	0	25	0	0
gewünscht		0	0	0	75	0	10	0	0	0	5	0
Sonnenhell- weg (Sek.)	24,5	1,0	1,0	2,1	0	92	0	0	0	2,1	2,1	0
gewünscht												

Fortsetzung: Tab. 14

Schule/ Stadtteil	D. Dis- tanz	Zu Fuß Beglei- tung Erwach- wach- sener	Zu Fuß Allein/ Begl. Mit- schü- ler	Fahrrad Beglei- tung Erwach- wach- sener	Fahrrad Allein/ Beglei- tung Mit- schüler	Bus	Auto	Auto Sam- mel- fahrt	Wal- king- Bus	Stadt- bahn	Zug	ande- res VM.
Realschule Jöllenberg		12,9	16,5	0	14,8	40,1	12,4	2,7	0	0	0	0,5
gewünscht												
E.-Hansen- Schule (Sek.)	4,5	0	3,6	0	1,2	3,6	16,7	1,2	0	47,6	26,2	0
gewünscht		0	0	0	12,1	39,7	15,5	0	1,7	31,0	0	0
R.-Steiner- Schule		0,4	5,8	0,4	12,4	33,6	24,3	1,9	0	11,6	3,5	6,2
gewünscht		0	7,4	0	24,1	7,4	38	0,9	1	0,9	3,7	19,6

Abb. 3: Vergleich der tatsächlichen und gewünschten Verkehrsmittelwahl in weiterführenden Projektschulen in %



Die Auswertung für die weiterführenden Schulen zeigt, dass sich immer noch 19,0% der Schülerinnen/Schüler weiterführender Schulen mit dem Auto zur Schule bringen lassen. Dies entspricht annähernd 770 Einzelfahrten bei acht Schulen. Der Anteil liegt deutlich (-15,8%) unter den der Grundschulen, ist aber in einer verstärkten Nutzung des ÖPNV begründet. 13,1% nutzen nur das Fahrrad für ihren Schulweg. Diese Quote liegt nur um 2,5% höher als in der Grundschule.

Allerdings ist bedenklich, dass 32,4% sich eine vermehrte Nutzung des Autos wünschen. Dies entspricht annähernd der Quote der tatsächlichen Nutzung bei den Grundschüler/innen (34,8%). Der Wunsch nach einer vermehrten Fahrradnutzung ist mit 26,6% hoch, ist aber geringer ausgeprägt als die Nutzung des Autos.

Feststellbar ist, dass der Wunsch nach einer Nutzung des Fahrrades mit dem Wechsel in die weiterführende Schule um 10,2% abnahm, was ein Hinweis darauf ist, dass sich mit fehlenden Anreizen zum Radfahren und einer Sicherheit in der Radnutzung bei Schulwechsel zugunsten einer vermehrten Autonutzung verändern, zumal hiermit ein Zuwachs an persönlicher Autonomie und Ansehen erwartet wird.

Dies zeigt, dass der entscheidende Interventionszeitraum zu einer nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten einer vermehrten und stabilen Fahrradnutzung in der Grundschulzeit liegt. Hier ist dem verstärkten Wunsch nach mehr eigenständiger Bewe-

gung zu Fuß und mit dem Fahrrad zu entsprechen und die Schülerinnen/Schüler motorisch wie auch im Umgang mit Verkehrssituation so fit zu machen, dass sie mit dem Wechsel zur weiterführenden Schule auch tendenziell längere Strecken in einem unbekanntem Terrain gerne und sicher mit dem Fahrrad und zu Fuß zurücklegen.

Bedenklich ist auch die starke Abnahme der Präferenz der Schülerinnen/Schüler weiterführender Schüler für die Nutzung des ÖPNV um insgesamt 31,3%. Am stärksten fällt der Rückgang bei der Busnutzung um 18,1% aus.

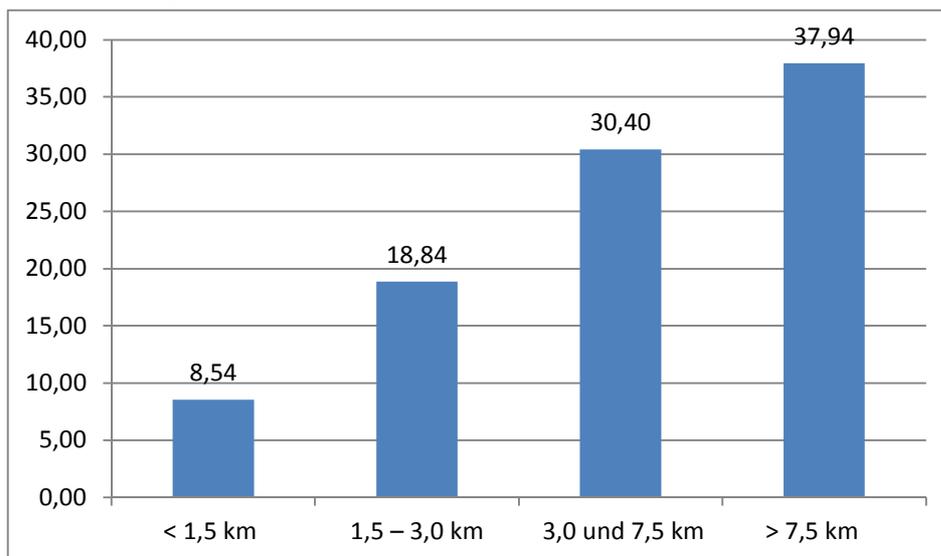
Dies wirft die Frage nach den Ursachen für diesen Rückgang auf, den es zu untersuchen lohnt.

## 6.2 Mobilitätsverhalten des Lehrpersonals der Projektschulen

Im Rahmen der Evaluation des Mobilitätsverhaltens wurde auch das des Lehrpersonals betrachtet. Dies ist insofern von Bedeutung, da Lehrkräfte den Schülerinnen/Schülern auch in diesem Bereich gewollt und ungewollt ein Vorbild geben. Zudem wirkt sich die eigene Verkehrsmittelwahl z. B. pro Fahrrad stark darauf aus, im Rahmen des Unterrichts verstärkt dessen Nutzung zu fördern.

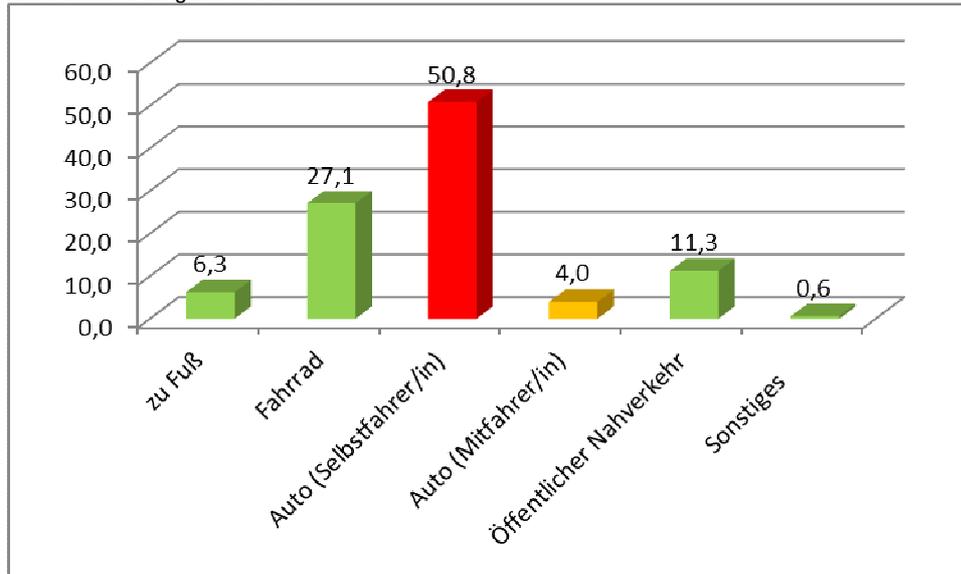
An der Befragung nahmen 398 Lehrerinnen/Lehrer aus 17 Projektschulen teil.

Abb. 4: Arbeitsweg zur Schule in %



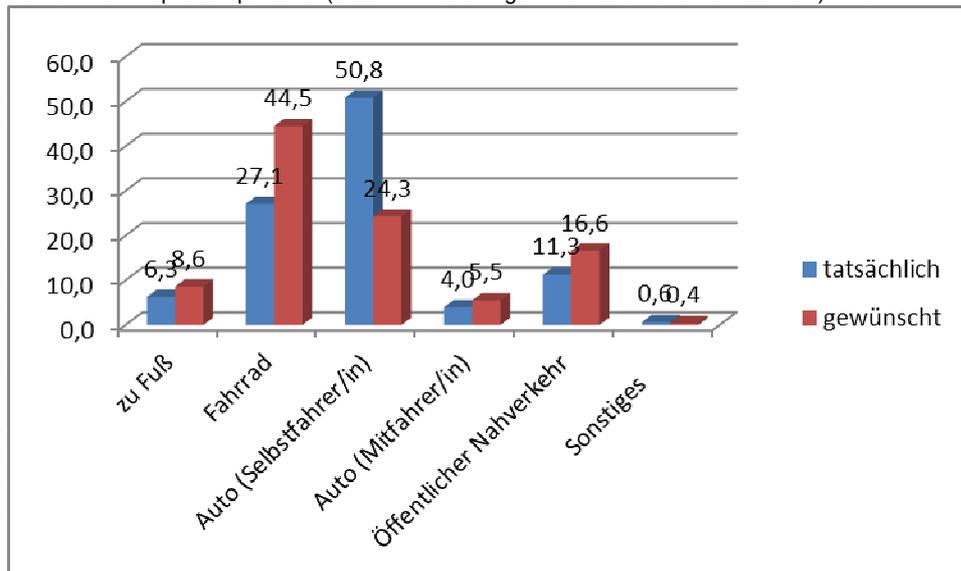
Über die Hälfte (62,06%) der Lehrkräfte hat einen Arbeitsweg von bis 7.5 km Länge, der von der Distanz eine Nutzung des Fahrrades oder des ÖPNV zumutbar erscheinen lässt.

Abb. 4: Arbeitsweg zur Schule in %



Die Auswertung zeigt, dass die meisten der Lehrerinnen/Lehrer das Auto nutzen. Erfreulich ist allerdings Anzahl von Radfahrer/innen, die deutlich über den aktuellen Modal Split von 15% liegt.

Abb. 5: Modal-Split Lehrpersonal (tatsächliches und gewünschtes Verkehrsmittelwahl) in %

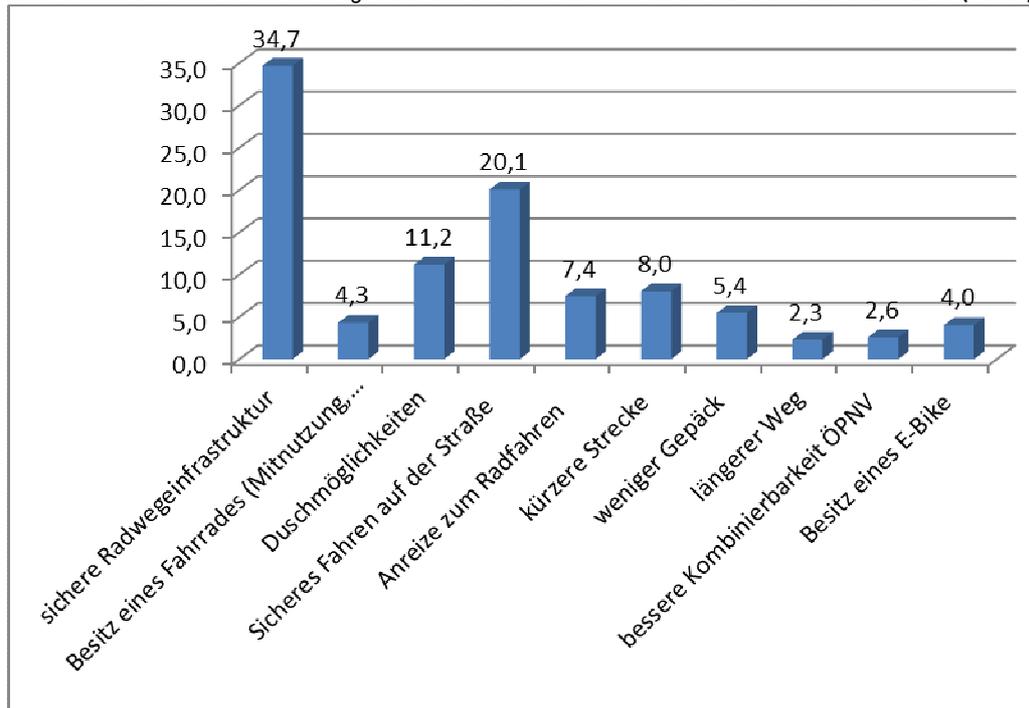


Die befragten Lehrkräfte bekundeten eine hohe Bereitschaft zur vermehrten Fahrradnutzung (+ 17,4%) zu Lasten eines deutlichen Rückgangs der Autonutzung (-25%). Hierbei wurden die Auto-Mitfahrer/innen mitgerechnet. Hier stieg entgegen dem Trend der Zuspruch um 1,5%. Hieran zeigt sich, dass die wenigsten Personen ihre Autonomie zu Lasten einer verstärkten Absprache mit Dritten aufgeben wollen.

Der vermehrte Zuspruch zum Radfahren zeigt ein erhebliches Erschließungspotential auf und ist so zu deuten, dass hiermit einhergehend auch ein erhöhtes Interesse an einer Nutzung des Fahrrades im Unterricht besteht.

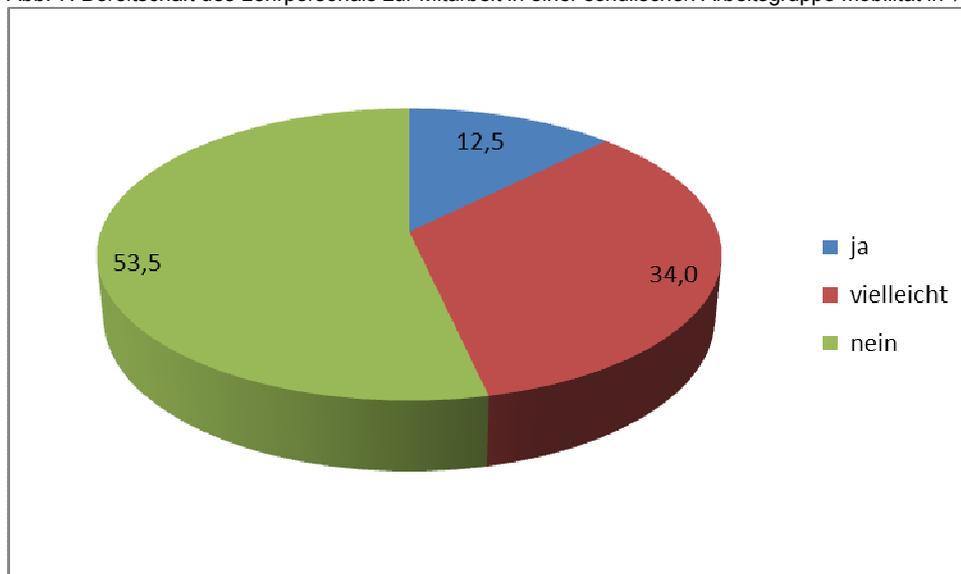
Die Abfrage nach den Verkehrsmittelpräferenzen wurde mit einer qualitativen Abfrage zu förderlichen Rahmenbedingungen ergänzt, um konkrete Anhaltspunkte für die künftige Radverkehrsförderung an Schulen zu erhalten.

Abb. 6: Antwortverhalten auf die Frage: Was würde Sie motivieren vermehrt mit dem Fahrrad zur Arbeit (Schule) zu fahren? In %



Die gewichtigsten Gründe für eine vermehrte Fahrradnutzung ist eine sichere Radinfrastruktur (54,8%). Aber auch durch ein verstärktes Angebot von Duschkmöglichkeiten, Umkleeräumen und Schließfächern ließen sich viele Lehrer/innen fürs Radfahren begeistern.

Abb. 7: Bereitschaft des Lehrpersonals zur Mitarbeit in einer schulischen Arbeitsgruppe Mobilität in %.



Die Frage nach einer Mitarbeit in einer schulischen Arbeitsgruppe Mobilität zielte darauf ab, zu erfahren, inwieweit die Bereitschaft besteht, über die/den obligatorischen Verkehrssicherheitsbeauftragte/n hinaus, in einem Gremium mitzuarbeiten, dem auch Eltern und Schüler angehören.

Die nur mäßige Bereitschaft, in einer solchen Arbeitsgruppe mitzuarbeiten verwundert angesichts der Unterrichtsbelastung, der vielen parallelen Projekte und der Inklusion von Behinderten und Migranten/Asylanten nicht. Hieran zeigt sich die Notwendigkeit einer Hilfestellung durch eine zentrale Koordinationsstelle „Schulisches Mobilitätsmanagement“, um Anreize für

eine erfolgreiche Arbeit in solchen Arbeitsgruppen zu schaffen und die vorhandenen Beauftragten für die Schulwegsicherheit und Verkehrserziehung zu entlasten.

### **6.3 Schlussfolgerungen zur Aussagekraft der Erhebungen**

Obwohl sich die Größe der Untersuchungsgruppe für tragbare Aussagen zum Mobilitätsverhalten eignet, wird die Aussagekraft durch den Umstand verringert, dass die Erhebung zu verschiedenen Zeitpunkten durchgeführt wurde.

Die in den o. a. Schulen im Oktober – Dezember 2015 durchgeführte Abschlussbefragung diente der Erfüllung der EU-Auszeichnungskriterien, hat aber statistisch begrenzten Aussagewert, da diese in einer Jahreszeit durchgeführt wurde, in der sich das Radfahren witterungsbedingt weniger ausgeübt wird. Ferner befanden sich in der Untersuchungsgruppe Schülerinnen/Schüler von ersten Klassen, die nicht an der Vorbefragung teilgenommen haben während Schülerinnen/Schüler der vierten Klassen des Abschlussjahrganges 2015 ausschieden, die aber zwei Jahre am Projekt teilnahmen, deren verändertes Mobilitätsverhalten aber nicht erfasst werden konnte.

## **7. Darstellung der einzelnen Aktionen und Bewertung der Eignung durch die Projektschulen**

Im Folgenden werden einige „Highlights“ unter den vielen Einzelaktionen in STARS vorgestellt, die schulübergreifend durchgeführt wurden. Diese wurden in einer Abfrage im April 2016 durch die Projektschulen hinsichtlich Ihrer Effektivität, Kosten und Personalaufwandes bewertet.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass den Schulen im Vorfeld durch den STARS-Advisor Koordinator viele Arbeiten abgenommen wurden, die den Aufwand und Kosten für die Schulen minimierten.

### **7.1 Verkehrserziehung (Radfahrausbildung) durch die Polizei Bielefeld und andere Akteure (Verkehrswacht und Agentur P2)**

In Bielefeld als kreisfreie Stadt sind sechs Beamte der Polizei (Verkehrsunfallprävention und Opferschutz) für die Verkehrserziehung und Radfahrausbildung zuständig und werden hierbei durch die zuständigen Bezirksbeamtinnen/Beamten unterstützt.

Hierbei werden die Schülerinnen/Schüler gestuft beginnend mit der ersten Klasse an die Verkehrswirklichkeit herausgeführt. Das eigentliche Radfahrtraining beginnt frühestens in der dritten Klasse, in manchen Schulen auch erst im ersten Halbjahr der vierten Klasse.

Als außerschulischer Lernort mit einer, dem Verkehrsraum angelehnten Infrastruktur, steht für die Einübung von Regelwerk und Fahrtechnik der Verkehrsübungsplatz an der Apfelstraße zur Verfügung.

Die Fahrradausbildung endet mit einer Gruppenfreifahrt im schulnahen Verkehrsraum, bei der auch die Eltern einbezogen werden, damit diese die Fahrkompetenz ihrer Kinder selbst beurteilen können.

Durch die Verkehrswacht OWL wurde im Projektzeitraum die „Aktion Schulterblick“, um für die Gefahren des Gehens und Radfahrens im toten Winkel von Fahrzeugen zu sensibilisieren.

Die Vereinigung Radfahrfreundlicher Städte bot über die Agentur P2 den Kurs „Blackbox“ an, bei der einzelne Klassen mittels Stationenlernen über ein sicheres Radfahren in der Dunkelheit lernen. Die Stationen umfassen die richtige Beleuchtung, Sehen und Gesehen werden, Simulation des Radfahrens in der Dunkelheit, Radanalyse und Rad-Reparatur.

## 7.1.1 Pädagogische Zielrichtung

Vermittelt werden eine Verkehrsregelkompetenz und Einübung eines sicheren zu Fuß gehens und Radfahrens zur Schule.

## 7.1.2 Durchführung, Inanspruchnahme und Bewertung

Tab. 15: Kosten-/Nutzenbewertung Verkehrserziehung Polizei

Effektivität	Kosten	Aufwand
hoch	niedrig	niedrig



Der Verkehrserziehungsarbeit der Polizei in Bielefeld wird ein hohes Vertrauen entgegengebracht und die Qualität als sehr hoch bewertet.

## 7.1.3 Entwicklungspotentiale nach STARS

Die zu geringe Zeit, die die Schülerinnen/Schüler haben sich im Fahrradfahren zu ertüchtigen, lässt es sinnvoll erscheinen, die Fahrradausbildung bereits im 3. Schuljahr durchzuführen, um die verbleibende Grundschulzeit mit praktischen Aktionen des bewegten Lernens zu nutzen, damit die Grundschüler/innen ausreichend ertüchtigt und fürs Radfahren begeistert werden.

Die Radfahrausbildung steht unter dem Diktum von Stellenkürzungen und Aufgabenverdichtungen, weshalb eine Rückmeldung an die Polizeidirektion wünschenswert wäre, diesen Bereich nicht auszudünnen, sondern sogar auszubauen.

## 7.2 Fahrrad(Roller)-Parcours auf dem Schulgelände

Einige Projektschulen haben einen aufgemalten Rad-/Rollerparcours auf dem Schulhof. Hierzu können sich die Schülerinnen/Schüler einiger Schulen in den Pausen Roller, Skooter und Pedalos ausleihen (z. B. Stiftschule, Frölenbergschule, Am Homersen).

### 7.2.1 Pädagogische Zielrichtung

Durch die Nutzung des Parcours ertüchtigen die Schülerinnen/Schüler spielerisch ihren Gleichgewichtssinn als Vorstufe zur eigentlichen Radfahrausbildung.

Ältere Schülerinnen/Schüler stärken mit der Radnutzung auf anspruchsvolleren Parcours ihre Radfahrkompetenz.

### 7.2.2 Durchführung, Inanspruchnahme und Bewertung

Tab. 16: Kosten-/Nutzenbewertung Verkehrserziehung Polizei

	Effektivität	Kosten	Aufwand
<b>Pedalo-Nutzung in Pausen</b>	mittel	niedrig	niedrig
<b>Roller-Ausleihe in Pausen</b>	hoch	niedrig	niedrig
<b>Fahrrad-Parcours auf Schulhof</b>	hoch	mittel	mittel

### 7.2.3 Entwicklungspotential nach STARS

Die freie Nutzung von Rädern in den Pausen wird als zu gefährlich erachtet und eignet sich eher im Rahmen der Fahrradausbildung. Hierzu lassen sich auch noch andere Stationen einbauen, wie Wippen oder Hindernisse sowie eine Drehstange.

Ein Parcours lässt sich auch bei schlechtem Wetter nutzen, indem ein solcher in der Turnhalle aufgebaut und im Rahmen des Sportunterrichtes genutzt wird. Hierzu sind aber die Reifen zu säubern und die Nutzungsbedingungen der Halle zu beachten.

Bei vielen Schulen sind die Markierungen auf dem Schulhof verblasst oder nicht mehr vorhanden und bedürfen einer Sanierung.



## 7.4 Stadtradeln und Staffelfahrt am „Tag ohne Auto mobil“

Beim Stadtradeln handelt es sich um einen Wettbewerb, welcher seit dem Jahr 2010 vom Klimabündnis in Frankfurt a. M. durchgeführt wird und an dem deutsche Städte, Gemeinden und Regionen teilnehmen. Jede Stadt organisiert ihren eigenen Wettbewerb. In einem dreiwöchigen Zeitraum radeln Teams um die beste Platzierung in dem Bereich „meiste Kilometer und per Radler/in“. Bielefeld nimmt seit 2012 das erste Mal an dem Wettbewerb teil. Parallel zu STARS wurden ab 2013 die Bielefelder Schulen aktiv beworben und i. R. dieser Aktion zahlreiche Aktionen des bewegten Lernens durchgeführt.

Neben den Hauptwertungen wurden spezielle Wertungen für Schulen eingeführt und attraktive Schulpreise (Fahrräder, Klettergutscheine, Trikots) ausgelobt.

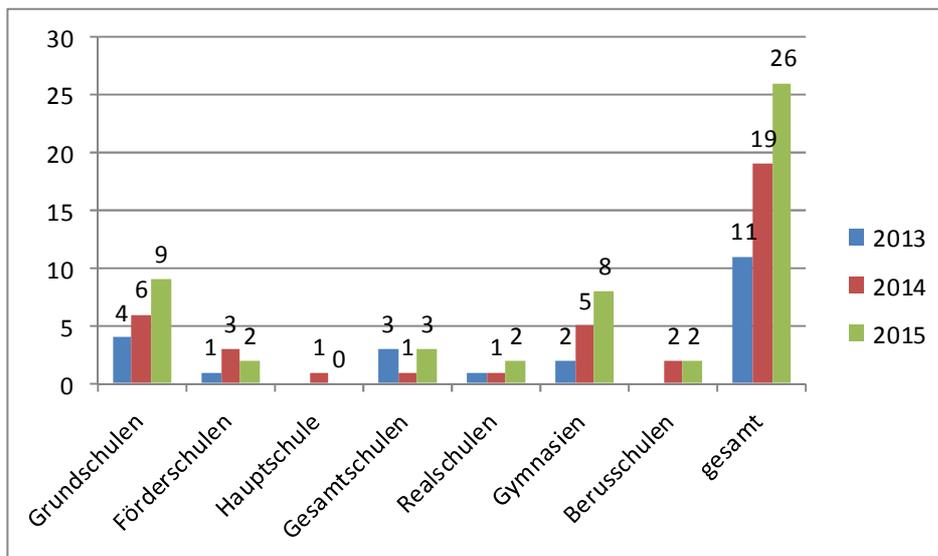
### 7.4.1. Pädagogische Zielrichtung

Die Veranstaltung fördert das ungezwungene Radfahren durch Tourenangebote, Wettbewerb sowie tolle Prämien und betont den Aspekt, dass Radfahren Spaß machen soll. Ferner wird der Teamgeist dadurch gefördert, dass nur Teams gerechnet werden und Schüler zusammen mit ihren Lehrerinnen/Lehrern und bei den Grundschulen zusätzlich mit ihren Eltern in einem Team Kilometer sammeln können.

### 7.4.2 Durchführung, Inanspruchnahme und Bewertung

Die Veranstaltung wurde in enger Kooperation mit dem Umweltamt durchgeführt, wobei die Veranstaltung für die Schulbetreuung bei dem STARS-Advisor lag.

Abb.8: Teilnahmeentwicklung Stadtradeln nach Schultypen im Projekt-Zeitraum 2013–2015



Die Steigerung der Anzahl der teilnehmenden Schulen und Schülerinnen/Schüler sowie des Lehrpersonals ist maßgeblich auf die Möglichkeit zu beziehen, die Teilnahme in STARS in Anrechnung bringen zu können und dabei gleichzeitig die Einzelprämien zu generieren.

Abb. 9: Kilometerleistung der Schulen allgemein und der Projektschulen beim Stadtradeln 2015 /STAR

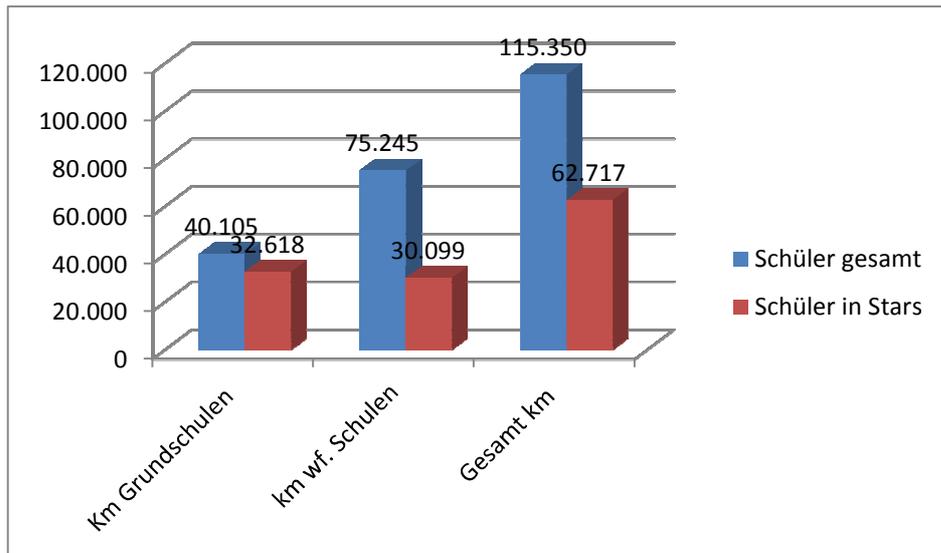
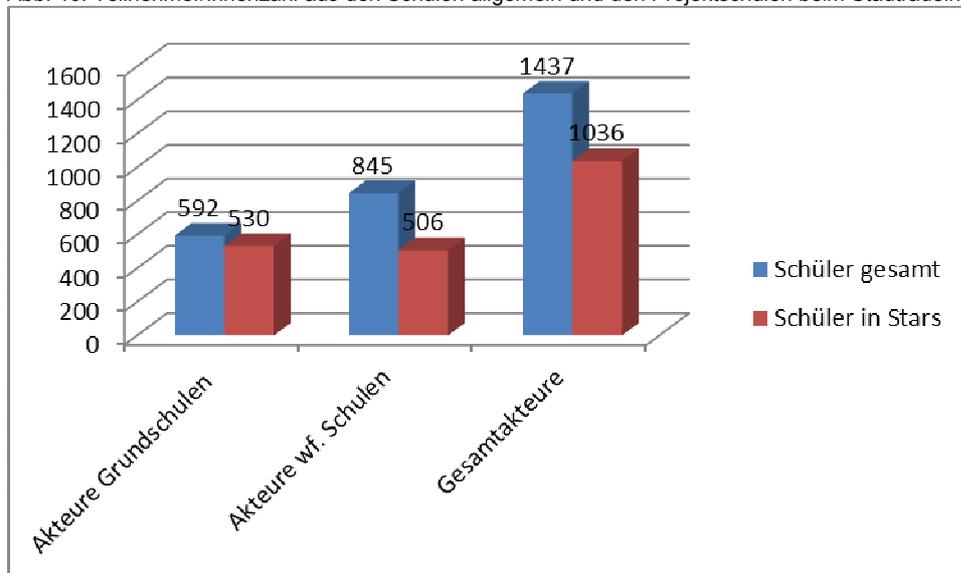


Abb. 10: Teilnehmer/innenzahl aus den Schulen allgemein und den Projektschulen beim Stadtradeln 2015 /STARS



Berichte aus Schulen deuten an, dass sich durch die Teilnahme die Fahrradanspruchnahme in den Schulen bei Schülerinnen/Schüler und dem Personal verbessert hat. Das durch die STARS-Projektleitung angebotene Cycle-Challenge mit der Erradelung eines virtuellen Berges mittels eines Avatar wurde nur durch eine Schule praktiziert. Da eine Anmeldung nur mit einem persönlichen E-Mail-Konto möglich war, wurde die Herausgabe dieser sensiblen Daten an einen fremden Server verweigert. Hingegen bot der STARS-Advisor eine Erfassung über eine eigens ausgearbeitete Tabelle an, die von ihm manuell nacherfasst wurde. Auf diese Möglichkeit wurde gerne von den Grundschulen zugegriffen. Dies bedeutete allerdings eine Menge Zusatzarbeit für den STARS-Advisor.

Tab. 18: Kosten-/Nutzenbewertung Stadtradeln

Effektivität	Kosten	Aufwand
hoch	niedrig	hoch

### 7.4.3 Perspektiven nach STARS

Die Fortführung dieser, in den Schulen fest etablierter Maßnahme kann zurzeit nicht prognostiziert werden, ist aber wünschenswert.

**7.5 Grüne Meilen – Kindermeilen**

Hierbei handelt es sich um eine Aktion des VCD-Dachverbandes, welche zusammen mit dem VCD OWL, dem Umweltamt und dem STARS-Advisor durchgeführt wurde und sich an Kindergärten und Grundschulen richtete.

Die Aktion selbst dauert eine Woche, in der die Schule zusammen mit den Kindern ein Lehrmaterial zur klimagerechten Mobilität und Konsum erarbeitet.

In dieser Zeit haben die Kinder die Möglichkeit über zu Fuß zum Kindergarten/zur Schule gelaufenen Kilometer „grüne Meilen“ zu sammeln. Diese Meilen werden gesammelt und im Rahmen der Klimakonferenz von den verschiedenen nationalen Sektionen des VCD überreicht.

Die Herstellung der Lehrmaterialien wurde durch die Stadtwerke Bielefeld finanziert.

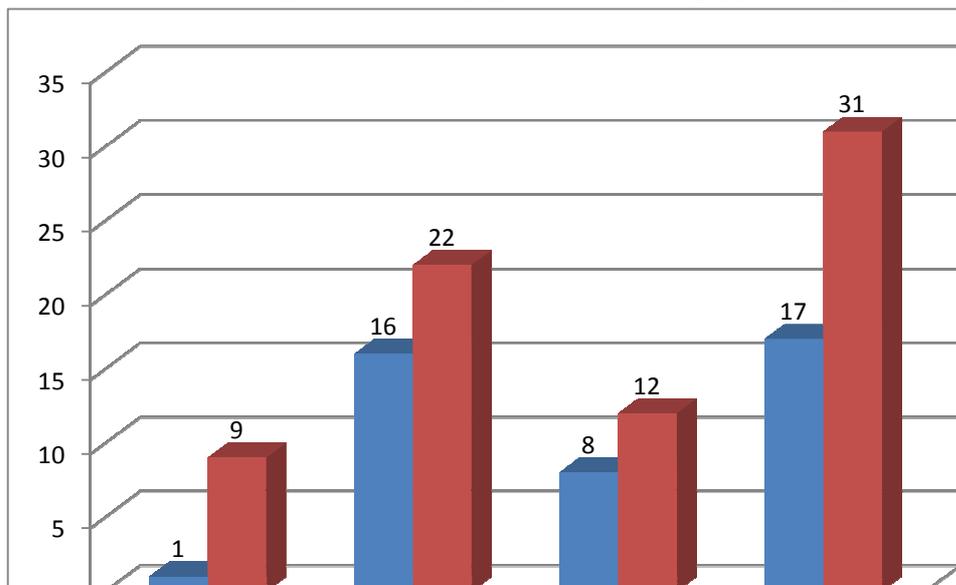
**7.5.1. Pädagogische Zielrichtung**

Es handelt sich hierbei um eine bewährte Maßnahme des aktiven Lernens, da die Kinder nicht allein spielerisch Informationen erhalten, sondern die Möglichkeit und den Rahmen erhalten, umweltgerechtes Verhalten aktiv einzuüben.

Hierüber erhalten die Kinder schon positive Impulse für ein klimagerechtes Verhalten und beeinflussen hierüber auch ihr soziales Umfeld (Familie).

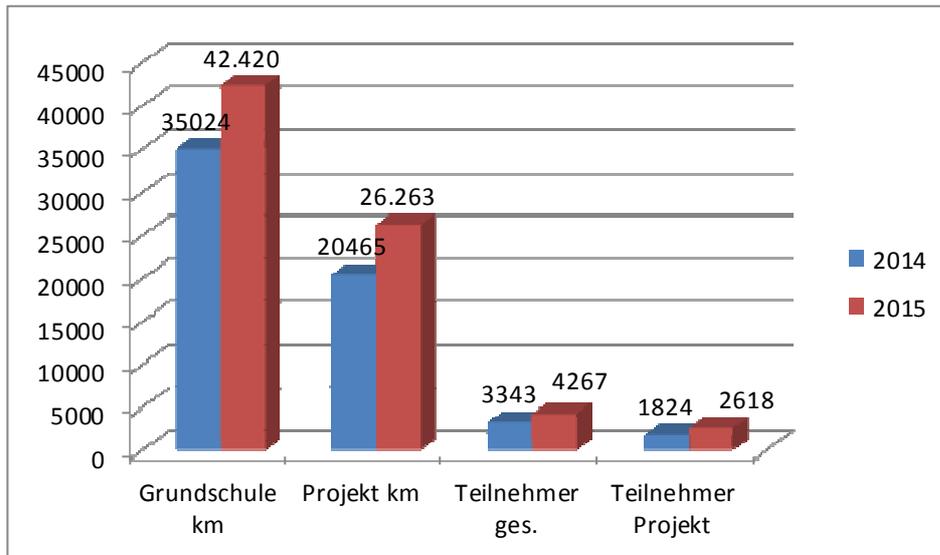
**7.5.2 Durchführung, Inanspruchnahme und Bewertung**

Abb. 11: Teilnahmeentwicklung Kindermeilenkampagne nach Teilnehmergruppen im Projekt-Zeitraum 2014 – 2015



Der hohe Zuspruch deutet darauf hin, dass es den Schulen mit dem zur Verfügung gestellten Material gelingt, dieses gut in den Sachkundeunterricht zu integrieren.

Abb. 12: Kilometerleistung der Schulen allgemein und der Projektschulen bei Kindermeilen im Projekt-Zeitraum 2014-2015



Tab. 19: Kosten-/Nutzenbewertung Kindermeilen-Kampagne

Effektivität	Kosten	Aufwand
Mittel	niedrig	Mittel

### 7.5.3 Perspektiven nach STARS

Die Maßnahme soll auch nach Beendigung von STARS vom VCD den Schulen und Kindergärten angeboten werden. Die Anmeldezahlen für die angelaufene Aktion 2016 zeigen weiterhin einen hohen Zuspruch.

### 7.6 Schulweg-Analyse

Zur Anwendung kamen in STARS folgende unterschiedliche altersgerechte Methoden:

- **Schulwegdetektive** (Zielgruppe der Grundschulen), wobei die ersten beiden Klassen den Zustand der Fußwege begutachteten und die Klassen drei und vier den Zustand der Radwege zur Schule.
- **Schulwegcheck** (Zielgruppe der weiterführenden Schule), die den Zustand der Hauptschulwegrouten in 1,5 km Umkreis der Schule begutachteten.

Für die Aktion Schulwegdetektive wurde auf vorgefertigtes Material (Forscherrucksack) der AGFS zurückgegriffen.

Bei dem Schulwegcheck wurde Neuland beschritten. Hier gab es eine Schulwegcheck-App des Wuppertaler Ingenieurbüros bueffee. Allerdings wurde die Vorarbeit und Nacharbeit wie folgt selbst konzipiert:

- Anonymisierte manuelle, klassenweise Erhebung der persönlichen Schulwegrouten auf einer Bielefeld-Karte und Digitalisierung der Ergebnisse.
- Schulung von Schülerinnen/Schülern zweier Leistungskurse Geographie in das Regelwerk zur Schulwegsicherheit der BAST.
- Durchführung der Analyse in Arbeitsgruppen
- Bericht jeder Arbeitsgruppe zu Risikobereichen und deren Beseitigung
- Vortrag der Ergebnisse durch die Schülerinnen/Schüler in einem Expertenmeeting vor Fachleuten der Verkehrsplanung am 29.04.2015
- Bewertung der 67 Risikobereiche durch die Verkehrsexperten des Amtes für Verkehr von Mai – September 2015

- Durchführung einer Verkehrskommission mit Vorstellung der Ergebnisse durch die Verkehrsexperten am 30.10.2015
- Planerische Umsetzung von vereinbarten Lösungen in der Zeit ab November 2015.
- Einholung von politischen Beschlüssen seit März 2015 .

### 7.6.1. Pädagogische Zielrichtung

Bei den o. a. Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen der Schülerbeteiligung. Diese geben den Schülerinnen/Schülern als Nutzer der Verkehrsinfrastruktur die Möglichkeit, konkret an der Durchlässigkeit und Sicherheit ihres Schulweges, Wohn- und Schulumfeldes mitzuarbeiten.

Durch die Analyse des Verkehrsraums wird über den Umgang mit Regelwerken und Beobachtung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrs eine Mobilitätskompetenz gestärkt.

Schülerinnen/Schüler, die meist den Verkehrsraum nur durch das Autofenster betrachten, erhalten eine andere Perspektive.

Hierdurch wird insbesondere die Kenntnis des Verkehrsraumes und Regeln gestärkt.

Außerdem machen die Schülerinnen/Schüler die Erfahrung der Selbstwirksamkeit und erfahren eine erhöhte Wertschätzung ihres sozialen Umfeldes. Aus dem Erleben einer erfolgreichen Beteiligung erwächst die positive Prognose, dass die Heranwachsenden sich auch künftig vermehrt gesellschaftlich betätigen.

### 7.6.2 Durchführung, Inanspruchnahme und Bewertung

Die Aktion wurde mit zwei Oberstufenkursen (13 Schülerinnen/Schüler) des Faches Geographie der Gesamtschule Quelle und des Ratsgymnasiums im Rahmen einer Zensuren relevanten Facharbeit durchgeführt. Der Projektzeitraum erstreckte sich von Ende November 2014 bis zum 29.04.2015.

Die Schülerinnen/Schüler ermittelten 65 Risikobereiche, von denen sich nach verkehrsrechtlicher und verkehrsplanerischer Prüfung durch das Amt für Verkehr 47 als relevant erwiesen. Von diesen Risikobereichen konnten bisher neun Bereiche durch Schnellmaßnahmen beseitigt werden. Für zwei Großmaßnahmen (Kreisel Marienfelder Str. und Einmündung Dornberger in die Wertherstr.) bestehend aus fünf Teilmaßnahmen liegen positive Beschlüsse vor.

Tab. 20: Kosten-/Nutzenbewertung Schulweganalyse

Effektivität	Kosten	Aufwand
Mittel	hoch	Hoch

Die nur mittlere Bewertung der Effektivität mag dem Umstand geschuldet sein, dass eine Umsetzung der Maßnahmen nur zeitlich verzögert erfolgen kann und somit nur mittelbar dadurch erlebbar gemacht wurde, indem die Beschlüsse und Vorhaben den Schulen rückgemeldet wurden.

### 7.6.3 Perspektiven nach STARS

Der Schulwegcheck soll künftig mit fünf ehemaligen STARS-Schulen (Frölenbergschule, Stiftschule, Diesterwegschule, Martinschule und Stapenhorstschule) durchgeführt werden. Bei den ersten vier genannten erfolgt dessen Umsetzung im Rahmen des Landesprojektes „Mehr Freiraum für Kinder“, bei dem es um die Schaffung kinderfreundlicher Schulwege und Aufenthaltsflächen (Lern- und Spielflächen) geht. Erste Ergebnisse werden im Januar 2017 erwartet.

Insgesamt sind der Bedarf und die Nachfrage der Schulen nach einer Durchführung der Schulweganalyse hoch, da die Umgebung vieler Schulen zugesperrt ist und eine hohe Ver-

kehrsdichte besteht. Durch die damit einhergehende verstärkte Unsicherheit der Eltern ihre Kinder zur Schule gehen oder mit dem Rad fahren zu lassen, wird die Problematik weiter verschärft.

## 7.7 Elternhaltestellen unterstützt durch Schulwegkunst und „gelbe Füße“

Bei der Einrichtung der Elternhaltestelle (Kiss and ride) handelt es sich um eine, beschilderte ausgewiesene Haltegelegenheit außerhalb des Schulgeländes, gekennzeichnet mit einem temporären, eingeschränkten Halteverbot nach STVO.

Die Elternhaltestellenschilder haben ein einheitliches Rendering und bieten zudem der Schule die Möglichkeit ihr eigenes Logo unterzubringen.

Die Schilder sind so positioniert, dass sie ein möglichst sicheres Ein- und Aussteigen und Gang der Schülerinnen/Schüler aufs Schulgelände ermöglichen.

Mit der Aktion „Schulwegwichtel“ gestalteten Schülerinnen/Schüler dreier Schulen den Rand ihrer Schulwege von der Elternhaltestelle zur Schule.

Weitere Schulen markierten den Schulweg mit auf dem Bürgersteig aufgesprayten Kinderfüßen.

### 7.7.1 Pädagogische Zielrichtung

Die Distanzen sind mit 200 – 500 Metern so ausgelegt, dass die Schülerinnen/Schülern gehalten sind, sich vermehrt zu bewegen.

Hierdurch erwerben sie gleichzeitig eine andere Wahrnehmung der Verkehrswirklichkeit und Kompetenzen diese zu meistern.

Die Kleinkunstwerke am Wegesrand tragen zu einer erhöhten Identifizierung der Schülerinnen/Schüler mit dem Schulweg bei.

Die gelben Füße leiten die Schulkinder auf dem sicheren Weg. Dies ist insbesondere dort hilfreich, wo sich Kindern Ausweichmöglichkeiten bieten.

### 7.7.2 Durchführung, Inanspruchnahme und Bewertung

Es wurden bisher 21 Elternhaltestellen an 12 Grund- und zwei weiterführenden Schulen eingeführt. Weitere sechs Haltestellen an fünf Grundschulen sind in Vorbereitung.

Der Erfolg beruht auf einer sehr guten Kooperation mit der Straßenverkehrsbehörde (660.24) und dem Amt für Schule (400.11), da bei jeder Elternhaltestell im Vorfeld eine Begehung erfolgt, möglichst auf Grundlage von Vorschlägen der jeweiligen Schule. Ist ein möglicher Standort gefunden, folgt eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung auf Basis einer straßenverkehrsrechtlichen Prüfung und Beteiligung Dritter.

Die Elternhaltestellen werden von den Schulversammlungen beschlossen und per Elternbrief oder in einer Elterninformationsveranstaltung bekanntgemacht. Die Elterninformationsveranstaltungen wurden durch den STARS Advisor zusammen mit Kinder- und Jugendärzten durchgeführt.

Teilweise mussten vom Bauhof Pfähle aufgestellt werden.

Eingeweiht wurden die Elternhaltestellen durch verschiedene Aktionen wie dem Empfang auf dem roten Teppich durch verkleidete Akteure, Stempelkarten, Blumen für die Eltern an der Haltestelle oder Ausgabe von Schrittzählern.

Tab. 21: Kosten-/Nutzenbewertung Elternhaltestellen

Effektivität	Kosten	Aufwand
Mittel	keine	Mittel



**7.7.3 Perspektiven nach STARS**

Die Aktion wird voraussichtlich Anfang 2017 auslaufen, da der Bedarf der Schulen an diesem Instrument abgedeckt sein wird.

**7.8 Firmenbesichtigungen einer Fahrradfertigung**

Diese Aktion ermöglichte die Fa. Hebie, welche für verschiedenen Hersteller Fahrradkomponenten produziert.

**7.8.1 Pädagogische Zielrichtung**

Ziel war es, den Schülerinnen/Schülern eine spannende Exkursion im Rahmen des Sachunterrichtes zu ermöglichen und hierdurch ein erhöhtes technisches Verständnis für die Funktion und das Erfordernis verschiedener Fahrradkomponenten zu erzeugen.

**7.8.2 Durchführung, Inanspruchnahme und Bewertung**

Die Exkursion erfolgte im Rahmen einer halbtägigen Führung durch die Produktionsstätte und das Firmenmuseum. Diese endete mit einem Mittagessen in der Firmenkantine. Die Möglichkeit wurde nur von Klassen weiterführender Schulen in Anspruch genommen, da der Schülertransfer viele Grundschulen abhielt.

Tab. 22: Kosten-/Nutzenbewertung Firmenbesichtigung Fahrradmanufaktur

Effektivität	Kosten	Aufwand
Hoch	Niedrig	Mittel

**7.7.3 Perspektiven nach STARS**

Die Weiterführung wird begrüßt, ist aber von der Kapazität der Firma und dem Zuspruch der Schulen abhängig und daher nur bedingt planbar.



**7.9 Radtouren des bewegten Lernens**

Diese Strategie folgt der Erkenntnis, dass nur solche Maßnahmen/Aktionen in der Schule Zukunft haben, wenn sich diese mit überschaubarem Aufwand in den originären Unterricht einbauen lassen und einen Lerngewinn verheißen.

**7.9.1 Pädagogische Zielrichtung**

Neueste Studien (Hattie 2012) belegen die positive Wirkung von Bewegung im Unterrichtsgeschehen für die Konzentration, Aufnahme und Verarbeitung der Unterrichtsinhalte. Die Strategie des bewegten Lernens nutzt das Radfahren zum Zwecke des Transfers zu und innerhalb des Exkursionsortes, um hierdurch die motorische Kompetenz, die Freude am Radfahren und Verkehrskompetenz zu schulen. Damit wird die ansonsten losgelöste Fahrradnutzung integraler Bestandteil des Unterrichtes.

**7.9.2 Durchführung, Inanspruchnahme und Bewertung**

**7.9.2.1 Umsetzung und Bewertung in den Grundschulen**

Diese Strategie wurde in den Grundschulen erfolgreich erprobt und Radtouren zu interessanten außerschulischen Lernorten, wie z. B. entlang der Lutter zum Apfel Hof Weyand. Hier

gab es ein Radler Frühstück mit heimischen gesunden Bio-Lebensmitteln an dem sich eine interessante Führung über die Apfelplantage anschloss. In der Erntezeit war es den Schülerinnen/Schülern möglich selbst Äpfel zu ernten und diese in der Schule zu verarbeiten.

Tab. 23: Kosten-/Nutzenbewertung „bewegtes Lernen“ in Grundschulen

Effektivität	Kosten	Aufwand
Hoch	Mittel	Hoch

Als besonders aufwendig erwies sich die Rekrutierung von geeigneten Begleitungen in ausreichender Anzahl. Daher wurde eine Kooperation mit dem ADFC beschlossen, die für diese Fahrten Begleitpersonal stellten.

### 7.9.2.2 Umsetzung und Bewertung in den weiterführenden Schulen

Die Strategie wurde besonders in der Gesamtschule Quelle und in dem Ratsgymnasium erfolgreich umgesetzt.

Die Gesamtschule Quelle führte mit 9. Klassen Radtouren zu Orten regenerativer Energieerzeugung durch. Diese Tour wurde von der Partnerschule im Projekt, dem Ratsgymnasium übernommen.

Die Vorbereitung der Tour erfolgte weitestgehend durch die Schülerinnen/Schüler selbst. Das Ratsgymnasium übersetzte ferner die Betriebsanleitung des Schulwegcheck von Deutsch ins Englische und stellte diese Anleitung den Projektpartnern in Edinburgh zur Verfügung, um durch eine High-School eine gemeinsame Radtour durch Edinburgh vorbereiten zu lassen.

Tab. 24: Kosten-/Nutzenbewertung „bewegtes Lernen“ in weiterführenden Schulen

Effektivität	Kosten	Aufwand
Hoch	Mittel	Mittel

### 7.9.3 Perspektiven nach STARS

Dieser Strategie wird besonders in weiterführenden Schulen eine erfolgreiche Zukunft eingeräumt. Erforderlich ist eine umfangreiche Instruktion der Lehrerinnen/Lehrer, wie sie in einem im September 2016 angebotenen Rad-Instruktoren-Lehrgang erfolgen soll.

## 7.10 Kunstaktionen

Die Kunstaktionen nehmen die Erkenntnis auf, dass die Verkehrsmittelpräferenzen weitestgehend auf Erfahrungen mit diesen, Assoziationen und gesellschaftlicher Akzeptanz beruhen.

### 7.10.1 Pädagogische (psychologische) Zielrichtung

Die Projekte zielten darauf ab, über die künstlerische Beschäftigung mit modischen Ausdrucksformen des Radfahrens bei den Schülerinnen/Schülern eine Veränderung der Sichtweise über das Radfahren als „trendy“ und chic zu bewirken.

#### 7.10.1.1 Umsetzung und Bewertung in den Grundschulen

In den Grundschulen wurde Ende 2015 ein Malwettbewerb „Mein Traumfahrrad“ durchgeführt an dem acht Grundschulen teilnahmen und 416 Kunstwerke einlieferten.

Diese wurden im Rahmen eines Workshops „Mehr Freiraum für Kinder“ am 16.12.2015 durch deren Teilnehmer/innen bewertet. Die besten Werke wurden als Postkarten gedruckt und hieraus ein Plakat kreiert.

Die Prämierung erfolgte am 28.02.2016 im Rahmen der STARS-Abschlussveranstaltung im Neuen Rathaus durch Oberbürgermeister Pit Clausen. Darüber hinaus veranstalteten die Projektschulen eigene Kunstprojekte.

Tab. 25: Kosten-/Nutzenbewertung Kunstprojekte in Grundschulen

Effektivität	Kosten	Aufwand
Mittel	Niedrig	Niedrig



### 7.10.1.2 Umsetzung und Bewertung in den weiterführenden Schulen

In den weiterführenden Schulen wurden teils sehr hochwertige Kunstprojekte durchgeführt. Zu nennen ist hier die Aktion „chic on bike“ im Jahr 2013 und 2014 mit der Gesamtschule Quelle und dem Ceciliengymnasium unter fachlicher Leitung der Hochschule für Design in Bielefeld und dem Fotostudio Ast.

Hierzu inszenierten sich die Schülerinnen/Schüler als Models und ließen sich holographieren bzw. fotografierten sich gegenseitig.

Die Fotos wurden miteinander besprochen und analysiert, was ein „perfektes Bild“ ausmacht und welche Botschaft es transportiert. Die Ausstellung wurde zusammen mit den Schülerinnen/Schülern entworfen.

Aus den Ergebnissen resultierte eine mobile Ausstellung (Roll-up`s) von vergrößerten Bildern in der Öffentlichkeit und in den Schulen sowie auf den Medienwänden in zwei U-Bahn-Haltestellen der Bielefelder Stadtbahn. Auch erfolgte ein Abdruck in dem Life-Style-Magazin „Top-Bielefeld“.

Im Jahr 2015 wurde die Fotoaktion erneut mit dem Ratsgymnasium unter dem Titel „pimp your bike“ unter Leitung des Fotostudios Ast durchgeführt. Die großformatigen Bilder wurden in der Zeit vom 11.02. – 28.02.2016 im Foyer des technischen Rathauses der Öffentlichkeit präsentiert.

Tab. 26: Kosten-/Nutzenbewertung Kunstprojekte in weiterführenden Schulen

Effektivität	Kosten	Aufwand
Hoch	Niedrig	Mittel

Die Fotoprojekte und ihre Darstellung in der Öffentlichkeit bewirkten eine positive Resonanz in der Öffentlichkeit und stärkten den Trend zum Radfahren als gesund und cool.

### 7.10.3 Perspektiven nach STARS

Die Durchführung solcher Projekte bedarf der Initiative der Kunstlehrer/innen. Das Ratsgymnasium hat sein Interesse angemeldet, die Stadt von morgen zu visualisieren.



## 8. Bewertung der Zusammenarbeit der Akteure mit den Schulen und mit der Projektleitung

Die Zusammenarbeit der Schulen mit den außerschulischen Akteuren erhielt die Benotung 1,7, was auf eine sehr gute Zusammenarbeit hindeutet.

Die Benotung mit der Projektleitung und insbesondere mit dem STARS Advisor erhielt die Note 1,2.

## 9. Wünsche der Schulen nach Beendigung von STARS

Gemäß dem Leitspruch, dass nichts erfolgreicher ist als der Erfolg, schlossen sich viele Schulen erst im dritten Jahr dem Projekt an. Einige Schulen fragten sogar noch kurz vor bzw. nach Beendigung des Projektes um eine Teilnahme an.

Die Schulen wurden in einer Abfrage zu möglichen Maßnahmen, Aktionen und Strategien eines künftigen Vorgehens auf dem Gebiet des schulischen Mobilitätsmanagements befragt.

Eine 100% Zustimmung erhielten folgende Maßnahmen:

- **Motorische Fahrradprüfung vor eigentlicher Radprüfung**
- **Tempo 20 km/h im direkten Schulbereich**
- **Ausweisung naturnaher Spielflächen im Schulumfeld bis 1,5 km Umkreis**
- **Sponsoring von Schulungsfahrrädern**
- **Schulwegcheck-Analyse mit Handlungsvorschlägen auf Schulhomepage**

Folgende Maßnahmen wurden überwiegend >75% befürwortet:

- ❖ **Fahrrad-Instruktoren Training**
- ❖ **Cycling Bus (gemeinsames Radfahren ab Treffpunkt)**
- ❖ **Zertifizierung der schulischen Verkehrserziehung (alle 3 Jahre)**
- ❖ **Schulwegcheck-Analyse mit Handlungsvorschlägen auf Schulhomepage**
- ❖ **Schulwegcheck alle 3 Jahre**
- ❖ **Integration des Radfahrens in den Sportunterricht**
- ❖ **Schulwegbuddys (Schüler/innen der 10 Kl. führen jüngere Schüler ein)**

Folgende Maßnahme wurde von 50% befürwortet/abgelehnt:

- **Spielstraße im direkten Schulbereich**

Anhand des o. a. Votums wird deutlich, dass die Schulen weiterhin einen Bedarf an einem schulischen Mobilitätsmanagement sehen und seitens der Stadt Bielefeld der Hilfestellung benötigen, um die gewünschten Maßnahmen umzusetzen.

Sollen die Erfolge von STARS nicht verloren gehen, ist es erforderlich, die Förderung der Schulen auf dem Gebiet der Mobilitätsförderung als eine Daueraufgabe zu definieren und diese mit entsprechenden Ressourcen auszustatten.



## 10. Fazit

Das STARS-Projekt traf auf Bedürfnisse der Schulen nach einer Verbesserung der Sicherheit der Schulumgebung und des Schulweges.

Die momentane Situation der zunehmenden Immobilität von Kindern und Jugendlichen stellt eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung dar, anhand derer sich die Verkehrsbelastung, die Gesundheit der Bevölkerung und die Umweltqualität in unseren Städten entscheidet.

Das Engagement der Schulen und besonders der außerschulischen Akteure zeigt, dass sich schon mit begrenzten Mitteln wirksame Akzente einer positiven Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen zu einer verstärkten Fahrradnutzung erreichen lassen. Insbesondere die verstärkte Einbeziehung von Schulen und deren Akteure in die Begutachtung der Schulwegqualität und deren infrastrukturellen Verbesserung, wird als geeigneter Weg erachtet, sukzessive die Verkehrssicherheit und Durchlässigkeit der Verkehrsräume nicht allein für die Schülerinnen/Schüler sondern auch für Behinderte und alte Menschen deutlich zu verbessern.

Die Schulen sind aufgrund der vielfältigen Aufgaben alleine überfordert diese Maßnahmen durchzuführen. Daher bedarf es über das Projekt hinaus einer Koordinierungsstelle, die sich mit einer zunehmenden Vernetzung der Schulen mit den außerschulischen Akteuren kümmert.

Ausgehend von den Ergebnissen von STARS bedarf es aufbauend auf der in Bielefeld konzipierten Struktur eines Zertifizierungs- und Prämierungssystems, welches die Schulen motiviert, eigene Verbesserungen einzubringen und hierfür Unterstützung zu erhalten.

Zudem muss es Ziel der Struktur sein, in allen Schulen Arbeitsgruppen der Mobilitätsförderung einzurichten, um die alleinige Verantwortung von den "Beauftragten" für die Verkehrserziehung zu nehmen.

Letztlich sollte die bereits gute Zusammenarbeit mit den wissenschaftlichen Instituten verschiedener Hochschulen dazu genutzt werden, um die Effekte hinsichtlich ihrer Wirksamkeit evaluieren zu lassen.

