

Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!

Konzept der Stadt Bielefeld

Dezember 2016



**„Heute spiel ich hier. Und
die Autos fahren da 'rum.“**

Und weil wir sie verstehen, machen wir
uns stark für Kinder.

www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de

Eine Initiative des Arbeitskreises
Verkehrssicherheit beim Ministerium für
Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Mehr **Frei** Raum für Kinder
Ein Gewinn für alle!

1. Hintergrund

Die Stadt Bielefeld nahm in der Zeit vom 01.12.2015 – 31.12.2016 an der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder“ teil.

Mit der Teilnahme an der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder“ sollen die im Rahmen des Europäischen Mobilitätsförderungsprojektes STARS (August 2013 bis März 2016) gemachten Erfahrungen auf den Gebieten der Bewegungsförderung und Schulwegsicherheit so aufgearbeitet werden, dass sie zukünftig fester Bestandteil einer bewegungs- und kinderfreundlichen Unterrichts-, Ausstattungs- und Verkehrsplanung sind.

Bisher im Projekt STARS umgesetzte Einzelmaßnahmen, wie die Analyse der Schulwege, die Durchführung pädagogischer Programme wie „Verkehrszähler und Kindermeilen“, die Implementierung des bewegten Lernens in der Grundschule, die Modifikation der Radfahrausbildung und die Einrichtung von Hol- und Bringezonen (Elternhaltestellen und Walking-Bus), sollen künftig in einem Gesamtkonzept „Kinder-Mobilitätsfreundliche Stadt Bielefeld“ einfließen.

Angedacht ist u. a. der Aufbau eines Zertifizierungs- und Akkreditierungssystems, welches den Schulen Anreiz und Unterstützung gibt, die schulische Mobilitätserziehung voranzutreiben.

Im Fokus des Interesses steht hierbei die Mobilitätssituation von Grundschülerinnen/Grundschüler zu verbessern, nicht allein aus Gründen eines erhöhten Sicherheitsbedürfnisses, sondern auch um bereits früh die Basis für umweltfreundliches Mobilitätsbewusstsein und die Ausbildung von umweltfreundlichen und gesunden Mobilitätsgewohnheiten zu legen.

2. Ziele

Das **übergeordnete Ziel der Kampagne** ergibt sich aus dem Titel „Mehr Freiraum für Kinder“. Kinder und Jugendliche in Bielefeld sollen in der Stadt sichere und kinderfreundliche Räume d. h. Wege und Aufenthaltsräume vorfinden, die sie in ihrer gesunden Entwicklung unterstützen.

Bielefeld legt den Schwerpunkt im Projekt auf

- sichere und kinderfreundliche Schulwege und
- die Implementierung einer bewegungsfreundlichen Schulkultur mit der Ausweisung von attraktiven außerschulischen natürlichen Natur-Lernorten, die das bewegte Lernen und das Spielen in Naturräumen fördern.

Aufgrund des ganzheitlichen Vorgehens verfolgt das Projekt in Bielefeld folgende Teilziele, die hinsichtlich ihrer erwarteten Wirkung ineinandergreifen und damit sicherstellen sollen, dass sich Kinder und Jugendliche in der Schule vermehrt sicher und umweltfreundlich bewegen.

2.1 Pädagogisches Konzept des bewegten Lernens

Das Pädagogische Konzept will folgende Ziele erreichen:

- motorische Ertüchtigung im Fahrradfahren der Grundschülerinnen/-schüler bis zur dritten Klasse
- Anreize zum verstärkten Zu Fuß gehen zur Schule und in der Freizeit
- Implementierung des Radfahrens in den Unterricht der vierten Klasse
- Beteiligung von Schülerinnen/ Schülern bei der Schulweganalyse
- Implementierung des bewegten Lernens durch Aufsuchen von außerschulischen Lernorten und deren explorative Erschließung durch die Schülerinnen/Schüler im Unterricht.

Begründung

Die Schulen berichten von stetig steigenden motorischen Defiziten, die daraus resultieren, dass Grundschulkinder nur noch wenige Zeit im Freispiel in der Natur verbringen und zu ca. 35% von ihren Eltern mit dem PKW zur Schule gebracht werden, obwohl die durchschnittlichen Schulwegdistanzen bei Grundschulen in Bielefeld nur 1,3 km betragen (vgl. Schelp, 2016).

Zudem besitzen viele Kinder insbesondere mit Migrationshintergrund, kein eigenes Fahrrad und werden von ihrem Elternhaus nicht beim Erlernen des Radfahrens unterstützt bzw. durch ihr Vorbild ermutigt.

Erhebungen im Rahmen von STARS (Schelp, 2016) zeigen, dass bei diesen ungünstigen Rahmenbedingungen die Fahrradnutzung in den weiterführenden Schulen nur unwesentlich von 10,8% auf 13,1% ansteigt, die PKW-Bringe-Quote in den weiterführenden Schulen mit 27% aber weiterhin sehr hoch ausfällt.

Bedeutender noch ist der Wunsch von 36,8% der befragten Grundschülerinnen/Grundschüler nach einer Bewältigung ihres Schulweges mit dem Fahrrad. Diese Präferenz geht in der weiterführenden Schule auf 26,6% zurück mit einer starken Tendenz für eine verstärkte Autonutzung 32,4% (Grundschule=18,8%).

Mit fehlenden Bewegungsanreizen in der Freizeit und einem eingeschränkten Erleben der Verkehrswirklichkeit aus dem Fenster des „Elterntaxi“ ist es den Schülerinnen/Schülern verwehrt, vielfältige Erfahrungen in der Bewältigung mit Verkehrsräumen zu machen und frühzeitig eine Verkehrskompetenz auszubilden.

Im Ausgleich häuslicher Bewegungs- und Verkehrserziehungsdefizite kommt der schulischen Verkehrserziehung eine große Bedeutung zu.

Es gilt die Schülerinnen/Schüler bereits ab der ersten Klasse spielerisch abzuholen und bis zum Ende der dritten Klasse motorisch so zu ertüchtigen, dass sie sicher auf dem Fahrrad sind und sich in der vierten Klasse voll auf die Aufnahme der verkehrlichen Besonderheiten konzentrieren können und im Rahmen des Unterrichtes positive Erfahrungen im Radfahren machen.

Diese Strategie wird als wirkungsvoll erachtet, um die Schülerinnen/ Schüler zu ermutigen und zu ertüchtigen, mit Wechsel in die weiterführende Schule den Schulweg gerne zu Fuß und mit dem Rad zurückzulegen.

2.2 Schaffung sicherer Schulwege und Wege zu den außerschulischen Lernorten

Unter Einsatz der partizipativen Instrumente des Schulwegchecks und der Schulwegplanung soll das Ziel einer verbesserten Durchlässigkeit der Verkehrsräume im direkten Umfeld der Schule auf der Basis von Schulweg-Sicherheitsaudits sollen Vorschläge für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung insbesondere für Schulwege und Schulumgebungen erarbeitet werden.

Begründung

Die verdichtete Verkehrs- und Siedlungsstruktur vieler Städte mit ihrer hohen Verkehrsdichte wird von vielen Eltern als unsicher und Bedrohung der körperlichen Unversehrtheit ihrer Kinder wahrgenommen. Diese weitgehend subjektive Wahrnehmung trägt dazu bei, dass viele Eltern ihre Kinder mit dem PKW zur Schule bringen und dadurch selbst zur Unsicherheit der Schulwege beitragen. Erhebungen des ACE (2015) zeigen, dass 38% der auf dem Schulweg verunglückten Schülerinnen/Schüler als Mitfahrerinnen/Mitfahrer im PKW sind, während die Quote bei Fahrrad fahrenden Schülerinnen/Schülern mit 32% und solchen, die zu Fuß gehen mit 23% deutlich geringer ausfällt.

Unterstützt werden die Ängste u. a. durch die Gestaltung der Schulwegpläne, die viele Strecken „rot markiert“ als gefährlich deklarieren.

Dennoch sind die Ängste der Eltern ernst zu nehmen, sodass für sichere Schulwege gesorgt werden muss.

2.3 Ausweisung von naturnahen Lern-, Spiel- und Aufenthaltsflächen im schulnahen Umfeld (1,5 km)

Diese ermittelten Flächen sollen im Wege der räumlichen Planungen als attraktive Anlaufpunkte bewegten Lernens umgesetzt werden.

Begründung:

Nachgewiesen sind eine rapide Abnahme des Freispiels in der Natur und ein damit einhergehender Rückgang an motorischer Fitness und Verkehrskompetenz. Die Gründe sind

vielfältig. Einen wesentlichen Beitrag leistet allerdings die Schule selbst, mit ihren hohen Verweilzeiten in denen die Schülerinnen/ Schüler überwiegend sitzend audio-visuell beschäftigt werden.

Dabei bieten sich **im Unterricht** und **in der OGS** vielfältige Möglichkeiten, verstärkt den Bewegungsaspekt in den „bewegten Unterricht“ einfließen zu lassen. Dies bietet sich auch aus lernpsychologischer Sicht an, da Bewegung zu einer verstärkten Durchblutung des Gehirns führt und die Informationsverarbeitung positiv unterstützt.

Zudem ermöglicht ein exploratives, erlebnispädagogisches Lernen durch unmittelbare Naturerfahrungen den Schülerinnen/Schülern ein Lernen mit allen Sinnen, mit nachgewiesenen positiven Effekten für die Informationsaufnahme und deren Verarbeitung. Dieses Lernen spricht die Neugierde der Schülerinnen/Schüler an, weckt ihre Kreativität, steigert die Lernmotivation, stärkt ihr Selbstbewusstsein und fördert soziale Beziehungen. Die emotionale und affektive Entwicklung von Kindern wird laut Kellert & Derr (1997) positiv unterstützt und die Widerstandskraft gegen Stress und Problemsituationen gestärkt (vgl. Wells & Evans, 1995). Kinder mit Behinderungen machen durch Aufenthalte in Naturräumen positive Erfahrungen in ihrer Körperwahrnehmung (vgl. Elvert & McAvoy, 1987). Das bewegte Lernen und Spielen in grünen Naturräumen bietet besonders für ADHS-erkrankte Schülerinnen/ Schüler eine Linderung (Hüther, 2010). Naturaufenthalte erweisen sich zudem als ein wirksames Mittel gegen Naturvergessenheit und für die Ausbildung eines gesunden Umweltbewusstseins.

Positive Bewegungsanreize tragen dazu bei schon im Kindesalter der Volkskrankheit „Übergewicht“ wirksam zu begegnen.

Das Aufsuchen von attraktiven Naturräumen im Unterricht bietet den Schülerinnen/Schülern die Möglichkeit, auf dem Weg zu diesen Räumen Siedlungs- und Verkehrsräume bewusst zu durchschreiten. Gemäß dem Motto „Der Weg ist das Ziel“ erfahren die Schülerinnen/Schüler auf den Wegen zu den Naturräumen die Verkehrssituationen.

Dieses Vorgehen entspricht dem Konzept der Bildungslandschaften, indem „die schulischen und außerschulischen Lernorte systematisch zusammengeführt werden“ (zit. n. Deinert & Derecik, 2016). Hierbei lassen sich durch die Lehrperson wichtige Informationen vermitteln und Verhaltensweisen einüben. Mit dem initiierten, vorbereiteten und regelmäßigen Aufsuchen der Naturorte mittels Fahrrad und zu Fuß erlangen die Schülerinnen/ Schüler die Sicherheit im Umgang mit Verkehrssituationen.

3. Projektteilnehmer und Struktur

Das Projekt wurde **interdisziplinär, ämterübergreifend** strukturiert, um für die Schulen in einer absehbaren Zeit greifbare Ergebnisse zu erzielen.

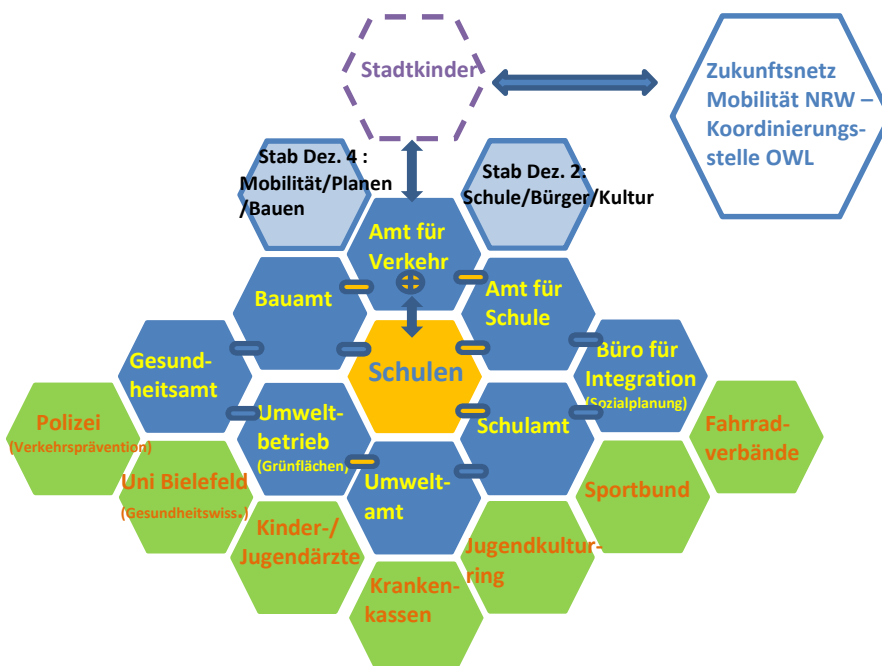


Abb. 1: Struktur und Beziehungen der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder“ in Bielefeld

In der u. s. Struktur kamen den einzelnen Akteuren und Akteurs Gruppen besondere Funktionen zu. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW, eine Initiative des Ministeriums für Bauen, Wohnen Stadtentwicklung und Verkehr NRW, koordiniert die Landesweite Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“. Im Jahr 2015 wurden Kommunen über ein Förderprogramm gesucht, die die Belange von Kindern bei der Stadt- und Verkehrsplanung stärker berücksichtigen und ein kommunales Konzept zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für ein sicheres und freies Spiel von Kindern im öffentlichen Raum aufstellen. Die Organisation und Beauftragung dieser Beratungsleistungen erfolgt durch die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und wird mit Mitteln des Landes finanziert. Im Zuständigkeitsbereich der Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe hat Bielefeld den Zuschlag erhalten und erhält aktuell Unterstützung durch eine individuelle prozessbegleitende Beratung.

Das **Planungsbüro Stadtkinder** aus Dortmund wurde von der Koordinierungsstelle beauftragt, die Stadt Bielefeld bei dem Prozess der Erarbeitung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes für Kinder in Grundschulen zu beraten. Bei den Projektsitzungen nimmt dieses eine moderierende Funktion ein.

Im Zentrum des Projektes stehen vier Grundschulen, die aufgrund ihrer besonderen Leistungen im Projekt STARS mit Gold ausgezeichnet wurden. Aufgrund ihrer geographischen Lage repräsentieren sie die unterschiedlichen verkehrsräumlichen Besonderheiten, in denen sich Grundschulen in Bielefeld wiederfinden.

- **Stiftsschule** – Stapelbreite 65, 33611 Bielefeld (Schildesche)
 - 2 zügig mit ca. 240 Schülerinnen/Schülern
 - Besonderheit: Im Wohngebiet mit vielen Migrant*innen, nahe Grünflächen
- **Frölenbergsschule** – Schulstraße 29, 33647 Bielefeld (Brackwede)
 - 2 zügig mit ca. 230 Schülerinnen/Schülern
 - Besonderheit: Stark verdichtetes Gebiet eingeschlossen von Hauptverkehrsstraßen
- **Martinschule** – Deckertstr. 1, 33617 Bielefeld (Gadderbaum)
 - 4 zügig mit ca. 360 Schülerinnen/Schülern
 - Besonderheit: Schulbezirk durchschnitten durch eine stark frequentierte Hauptverkehrsstraße
- **Diesterwegschule** – Rohrteichstr. 73, 33602 Bielefeld (Mitte)
 - 2 zügig mit ca. 180 Schülerinnen/Schülern
 - Besonderheit: Innenstadtgebiet mit engen Straßen und Hauptverkehrsstraßen und wenigen Grünflächen

Am Projekt und den Sitzungen beteiligten sich sämtliche Schulleitungen und deren, mit der Verkehrserziehung beauftragten Lehrerinnen/Lehrer.

Die Bewerbung für das Projekt erfolgte aus dem **Dezernat** Mobilität, Planen und Bauen der Stadt Bielefeld, welches durch den Referenten im Projekt beteiligt ist. Aufgrund der Zielgruppe der Schulen beteiligt sich das Dezernat Schule, Bürger, Kultur mit der hier tätigen Referentin im Projekt. Diese Mitarbeiter stellen den schnellen und direkten Wissenstransfer in das jeweilige Dezernat und hierüber in den Verwaltungsvorstand sicher. Aufgrund ihres Überblicks über die Aktivitäten der dezernatsangehörigen Ämter optimieren sie die Arbeit in den Sitzungen.

Die **teilnehmenden Fachämter** der Stadt Bielefeld wurden nach ihrer fachlichen Nähe zu dem Thema der schulischen Mobilität und ihrer Zuständigkeit und fachlichen Kompetenz ausgewählt, ein Konzept der Ausweisung grüner Schulwege, Lernorte und Aufenthaltsorte zu erarbeiten und zu implementieren.

Die in der Abbildung 1 ausgewiesenen gelb ausgefüllten Verankerungen zeigen die bisherigen Arbeitsbeziehungen der Fachämter an.

Daneben wirkten zusätzlich **externe Akteure** mit, die sich bisher besonders mit den Themen Kindergesundheit, Schulwegsicherheit und Fahrradförderung befasst haben. Diese nahmen großteils nicht an den Projektsitzungen teil, brachten aber ihren fachlichen Rat ein und beteiligten sich bei laufenden Implementierungsmaßnahmen.

Mit der Koordinierung des Projektes wurde der im Amt für Verkehr, Strategische Verkehrsplanung tätige **Mobilitätsmanager** durch den Beigeordneten für Mobilität/Bauen/Planen, Herrn Gregor Moss beauftragt. Dabei konnte der Mobilitätsmanager auf bestehende Kontakte aus dem STARS-Projekt zurückgreifen.

Seine Aufgaben umfassen die zentrale Steuerung des Projektes, der Einberufung einer Arbeitsgruppe, der Organisation von Beteiligungsverfahren sowie die Erstellung eines Monitorings.

Die **Arbeit der Projektgruppe** erfolgte in halbtägigen, in einem halbjährlichen Rhythmus stattfindenden Projektgruppensitzungen, von denen bisher zwei Sitzungen (06.12.2015 und 14.06.2016) stattfanden. Die Abschlusssitzung fand am 06.12.2016 statt.

Die **Projektgruppensitzungen** waren wie folgt strukturiert:

- Statusberichte zu den bisherigen Arbeitsaufträgen,
- Reflektion der Erfahrungen (Erlebnisse, Erfolgsfaktoren, Hindernisse),
- Arbeitsphase – Gruppenarbeit, Referate,
- Festlegung neuer und Weiterführung bestehender Arbeitsaufträge.

Im Rahmen eines **Monitorings** erfolgte eine regelmäßige Berichterstattung über den Fortgang des Verfahrens sowie den Grad der Erreichung der verabschiedeten Ziele im Rahmen der Projektgruppensitzungen und in den niedergelegten Protokollen.

4. Grundlagen der Beteiligungskultur

4.1 Partizipation von Kindern, Eltern und Schulen

4.1.1 Partizipation als Kinderrecht und Grundlage kinder- und lebensgerechter Raum- und Verkehrsplanung

Die gesellschaftliche Teilhabe bestimmt den Diskurs und die Praxis demokratischer Prozesse im Rahmen der Stadtplanung, Stadterneuerung und Freiraumplanung. Das kommunale Handlungsfeld ist in besonderer Weise für die Mitwirkung von Bewohnern an der Gestaltung ihres Lebensumfeldes geeignet. Die Entwicklung und Anwendung neuer Formate der Beteiligung bezieht sich auch auf Kinder und Jugendliche. Ihre Mitwirkung an Prozessen der räumlichen Planung ist in Deutschland geltendes Recht und damit eine Pflichtaufgabe von Städten und Gemeinden. So ist das Recht auf Beteiligung in der UN Kinderrechtskonvention in dem Absatz 12 „Berücksichtigung des Kinderwillens“ verankert. Mit der Ratifizierung durch die Bundesrepublik Deutschland ist die Kinderrechtskonvention nationales Recht. Eine weitere Verankerung der Beteiligungsrechte von Kindern und Jugendlichen ist im Baugesetzbuch (BauGB) aufgenommen worden. So werden im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit im § 3 des BauGB ausdrücklich Kinder und Jugendliche als Teil der Öffentlichkeit erwähnt. Damit werden Kinder und Jugendliche als gesellschaftliche Gruppe in besonderer Weise herausgehoben und ihre Beteiligung an Prozessen der räumlichen Planung verbindlich festgelegt.

Über die rechtliche Verankerung hinaus ist die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen eine bedeutende Ressource räumlicher Planung. Im Rahmen der kinder- und jugendfreundlichen Entwicklung von Quartieren sind das Alltagswissen und der besondere Blickwinkel von Kindern und Jugendlichen wichtige Grundvoraussetzungen von bedarfsgerechten, d. h. lebens- und umwelt-

freundlichen Planungen. So ist z.B. das Wissen um ihre Alltags- und Freizeitwege eine Voraussetzung für darauf abgestimmte passgenaue Schul- und Freizeitwegeplanungen. Kinder und Jugendliche sind zudem Träger von Innovationen: ihre besondere Sicht auf Stadt und ihre Räume sowie ihre Möglichkeit des Querdenkens kann für die räumliche Fachplanung eine Quelle der Inspiration mit möglichen neuen Lösungen für die Entwicklung von Quartieren und die Gestaltung von konkreten Orten sein. Die Beteiligung junger Menschen stärkt zudem ihre Bindungskräfte an das Gemeinwesen und führt sie an demokratische Prozesse in ihrer Kommune heran. Die aktive Beteiligung junger Menschen an Stadtplanung, -erneuerung und -entwicklung führt zu außerschulischen Prozessen der Selbstbildung sowie Kompetenzerweiterung und stärkt ihr Selbstbewusstsein. Ihre Einbeziehung in Prozesse der räumlichen Planung macht diese für junge Bewohner transparent und nachvollziehbar - sie lernen wie Planung funktioniert.

4.1.2 Grundlegende Erfolgsfaktoren von Partizipation von Kindern/Jugendlichen, Eltern und Schule

Beteiligung beginnt in den Köpfen der Erwachsenen: Die Anerkennung der Chancen der Beteiligung junger Menschen und ihre Anerkennung als Partner von Planungsprozessen seitens der Erwachsenen ist eine Grundvoraussetzung für die Kommunikation auf Augenhöhe. Neben einer akzeptierenden Grundeinstellung bedarf es der Kompetenz in der Auswahl und Anwendung von Methoden, die für das entsprechende Planungsvorhaben geeignet sind. Grundsätzlich ist die Auswahl der Methoden auf die drei Handlungsebenen der räumlichen Planung auszurichten: Analyse – Planung – Umsetzung.

Abb. 2: Bausteine der Beteiligung und Planung



Abb. 4.1-1: Bausteine der Beteiligung und Planung

Ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor ist das Verfahrensmanagement. So ist in enger Abstimmung mit den Ämtern der räumlichen Planung der Entscheidungs- und Handlungsspielraum von Planungsprojekten zu bestimmen, die sich für eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen eignen. Das Verfahrensmanagement erhält neben der Auswahl und Anwendung von Methoden eine große Bedeutung als Faktor für die erfolgreiche Durchführung von Beteiligungsverfahren. Klar zu definieren ist, welche Stakeholder, wann, welche Bausteine in das Verfahren von Planungsprojekten hineinsteuern. Die im Folgenden dargestellten Methoden stellen eine Auswahl dar. Sie sind der konkreten Aufgabenstellung vor Ort anzupassen, zu kombinieren und kreativ weiterzuentwickeln.

Beteiligung mit Kindern und Jugendlichen soll zu Ergebnissen führen und vor allem auch Spaß machen. So sind Planungsthemen anschaulich und spielerisch zu vermitteln. Zudem kann der Rahmen von Beteiligungsverfahren ansprechend inszeniert und möglicherweise um Spiel- und Bewegungsaktionen ergänzt werden.

Die gesicherten und dokumentierten Ergebnisse von Beteiligungsprozessen bedürfen der Auswertung hinsichtlich ihrer Relevanz für die Planung. Die sich daraus ergebenden konkreten

Qualitäten und Anforderungen sind auf die Planungsebene zu übertragen und für die Anwender fachgerecht aufzuarbeiten. Hierfür bedarf es der frühen Hinzuziehung der ausführenden Planer und der fachlichen Kompetenz der Moderatoren, die die Schnittstelle zwischen Beteiligung und Planung bedienen können.

Da Kinder und Jugendliche nur eine begrenzte Handlungsmacht besitzen, ist es wichtig, dass sie ihre Beteiligung von dem sozialen Umfeld gewollt und begleitet erleben.

Daher kommt der Einbeziehung der Eltern und der Schule eine hohe Bedeutung für gelungene Partizipationsprozesse zu.

Mit der Beteiligung von Schülerinnen/Schülern, Eltern und Schule soll eine möglichst hohe Identifikation mit den Themen Schulwegsicherheit und gesunder Kindermobilität erreicht werden, denn das Mobilitätsverhalten von Erwachsenen greift stark in die Bedürfnisse und Interessen der Kinder und Jugendlichen ein.

Damit die Koordination von Beteiligungsprozessen in der Schule nicht die Aufgabe einer Lehrperson ist, kommt der Einrichtung von beteiligungsfördernden Strukturen eine große Bedeutung zu.

Daher wurde in den Projekt-Schulen die Einrichtung einer Arbeitsgruppe Mobilität angeregt, in der Schülerinnen/Schüler, Eltern und Lehrpersonal zusammen die Prozesse steuern, die Ergebnisse bewerten und Verbesserungsvorschläge erarbeiten. Unterstützt wurden sie hierbei durch den Projektkoordinator. Als hilfreich erwies sich das Arbeitsmaterial des Österreichischen Forums Umweltbildung „Auf Los geht’s los – Handbuch für Schulen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Alltagskultur“, welches in einem pdf-Format den Schulen ausgehändigt wurde.

4.1.3 Im Projekt geplante bzw. angewandte Verfahren der Partizipation von Kindern/Jugendlichen

4.1.3.1 Mental Maps

Die Erstellung von subjektiven Landkarten oder „Mental Maps“ dient dazu, die Nutzungsmuster und subjektiven Bedeutungen von räumlichen Strukturen abzubilden. Auch Kinder haben subjektive Landkarten, die von ihren Alltagserfahrungen geprägt sind. Dies sind die erinnerten Alltagsorte, Wege und Konflikte in ihrem Quartier. Die Methode Mental Maps formuliert dazu Kernfragen, die von den Befragten schriftlich beantwortet und in einer Karte verräumlicht werden. Mit den Mental Maps kann eine größere Grundgesamtheit von Kindern und Jugendlichen erreicht werden. An Schulen durchgeführt, ist die Begleitung durch die durchführende Fachkraft notwendig. So kann über den Befragungskontext hinaus ein direkter Austausch mit den Kindern stattfinden.

Das Verteilen und Einsammeln der Fragebögen über Schulen im Projekt führte zu Rücklaufquoten von bis zu 100%. Die hohe Grundgesamtheit ermöglichte belastbare Aussagen zu den Schul- und Freizeitwegen und kann somit den Schulwegsicherungsplänen aber auch den Verkehrsentwicklungsplänen zu Grunde gelegt werden.

Das umfangreiche Material bildet einen hochwertigen und umfangreichen Fundus von qualitativen Grundlagen. Die Auswertung der Fragebögen wird schriftlich, grafisch und kartografisch dokumentiert.

Da sich das Projekt an Grundschulen richtete, wurde diesen Einschränkungen wie folgt Rechnung getragen:

- Klassenweise Einzeichnung der Schulwege und Risikozonen in den Klassen 1 und 2 durch die Eltern im Rahmen von Elterninformationsveranstaltungen und in den Klassen 3 und 4 durch die Schülerinnen/Schüler auf einem Stadtplan.
- Zusammenfassung der Ergebnisse für die Ermittlung von Hauptschulwegrouten in Mental Maps für die jeweilige Projektschule durch den Koordinator im Amt für Verkehr.

4.1.3.2 Schulweganalysen

Im Vorfeld von integrierten Stadt- bzw. Quartierserneuerungen ist die Identifizierung von Defiziten, Qualitäten und Entwicklungspotenzialen aus Sicht von Kindern und Jugendlichen von Bedeutung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Beteiligung alters- und damit entwicklungspsychologischen Bedürfnissen Rechnung trägt. Hierzu gehört eine entsprechende Instruktion. Bei Grundschülerinnen/-schülern ist zu berücksichtigen, dass bei ihnen das räumliche Erfassen von Situationen und die Beurteilung komplexer Sachverhalte eingeschränkt sind, während Jugendliche mit herausfordernden Analysen betraut werden können.

Die Schulweganalyse umfasst folgende Bausteine:

- Instruktion der schulischen Arbeitsgruppen Mobilität in dem Regelwerk der BAST,
- Begehung der Hauptschulwegrouten mit den Schülerinnen/Schülern mit dem Material Schulwegdetektive ab Klasse 3,
- Begehung der Hauptschulwegrouten mit der AG Mobilität,
- Auswertung der Ergebnisse,
- Erarbeitung von Lösungsvorschlägen durch die AG in Zusammenarbeit mit Vertreter/innen des Amtes für Verkehr.

4.1.3.3 Planungswerkstatt

Die Planungswerkstatt ist eine Beteiligungsmethode, die sich auf die Gestaltung von konkreten Orten und Flächen bezieht. Geeignet ist die Gestaltung von Spielflächen, Grünanlagen, Straßen und Plätze, die neu geschaffen oder aufgewertet werden sollen. Die Planungswerkstatt bildet einen kreativen Rahmen, in dem Kinder und Jugendliche ihre Gestaltungsideen zum Ausdruck bringen können. Sie sollte vor Ort in der Nähe der zu beplanenden Fläche stattfinden. Im Zentrum der Planungswerkstatt steht der Modellbau. Das Modell als dreidimensionale Abbildung der Wirklichkeit kommt der Raumwahrnehmung und -erfahrung am nächsten. Es ist das geeignete Medium zur anschaulichen Vermittlung von Stadtstrukturen und Räumen und zur kreativen Weiterentwicklung und Veränderung. Ein wichtiger Schritt ist die Präsentation der Ergebnisse durch die beteiligten Kinder und Jugendlichen. Sie kommen über konkrete Inhalte ins Gespräch mit den eingeladenen Entscheidungsträgern aus Politik und Verwaltung. Eine entsprechende Inszenierung ist ein wichtiger Bestandteil einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit. Die Ergebnisse bilden für die Planung eine umfangreiche Grundlage, die die Planung in hohem Maße inspirieren kann. Sie sollten so weit wie möglich in die planerisch-bauliche Umsetzung einfließen.

Die Methode der Planungswerkstatt soll in 2017 in den einzelnen Schulen angewandt werden.

4.1.3.4 Rückkopplung

Die auf eine kontinuierliche Kommunikation ausgerichteten Beteiligungsverfahren erfordern weitere Schritte. So sind die Zwischenergebnisse der räumlichen Planung z.B. in Form einer Vorplanung den Kindern und Jugendlichen rück zu koppeln. So kann ihnen die Planung transparent gemacht werden: Sie lernen wie Planung funktioniert und welche Zwangspunkte dazu führen, dass nicht alle Ideen auch umgesetzt werden können.

5. Strategie



Verbesserung der
organisatorischen,
pädagogischen und
infrastrukturellen
Rahmenbedingungen für
mehr und eine sichere
Bewegung von Kindern zu
Fuß und dem Fahrrad in
Verkehrsräumen.

Abb. 5-1: Struktur des Projektes

Im Einzelnen gliederte sich das Projekt in folgende Maßnahmen:

- (1) Ermittlung der Spiel- und Freiraumqualität für Kinder im Umkreis von 1,5 km um die jeweiligen Schulen in einem Auftakt-Workshop.
- (2) Erarbeitung von Projekten und Ideen in Arbeitsgruppen, die sich für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität eignen.
- (3) Festlegung von Starterprojekten.
- (4) Erarbeitung von Lösungen für die Starterprojekte.
- (5) Ermittlung von möglichen naturnahen Freiraumflächen.
- (6) Prüfung der Eignung der sondierten Freiraumflächen.
- (7) Erarbeitung eines pädagogischen Konzeptes „bewegtes Lernen“ unter Einbeziehung der Schulen und der Verkehrsprävention der Polizei bis Ende 2016 (s. Anlage A).
- (8) Festlegung eines Verfahrens für die künftige Ausweisung von naturnahen kindgerechten Aufenthaltsflächen in Planungsverfahren bis Januar 2017.
- (9) Erstellung eines Abschlussberichtes bis Januar 2017.
- (10) Beschlussfassung über das Verfahren zur Ausweisung von naturnahen Spiel- und Lernorten im Rat bis Mai 2017.
- (11) Schaffung der organisatorischen, personellen und strukturellen Voraussetzungen an den Schulen wie Arbeitsgruppen Mobilität, Ausstattung mit Schulungsfahrrädern, Schulung des Lehrpersonals bis Mitte 2017.
- (12) Durchführung einer Schulweganalyse unter Beteiligung der Schülerinnen/Schüler und der AG (unter Berücksichtigung eines sicheren Zugangs der naturnahen Lernorte) bis Mitte 2017.
- (13) Beschlussfassung über das Verfahren zur Ausweisung von naturnahen Spiel- und Lernorten im Rat bis Mai 2017.
- (14) Beschluss der Bezirksvertretungen über die Ausweisung der einzelnen im jeweiligen Stadtbezirk verorteten Spiel- und Lernorte im Stadtbezirk bis Juli 2017.
- (15) Überplanung der einzelnen Flächen mit den Projektschulen bis September 2017.
- (16) Umsetzung der Maßnahmen bis Ende 2017.

6. Vereinbarungen und Ergebnisse (Stand 09.12.2016)

6.1 Bearbeitungsstände der Starterprojekte aus den drei Workshops

6.1.1 Projektschule Diesterwegschule

6.1.1.1 Vereinbarte Starterprojekte der Diesterwegschule aus dem Workshop 14.12.2015

Tab. 6.1-1: Starterprojekte Diesterwegschule und deren Umsetzungsstand zum 09.12.2016

Starterprojekte Diesterwegschule			
Nr.	Projekt	Zuständigkeit	Status
1	Elternhaltestelle	Amt für Verkehr	Erledigt (+)
2	Nutzbarkeit der Brachfläche	Immobilien-Service-Betrieb/ Amt für Schule	offen
3	Gestaltung des Umfeldes des Sporthallenneubaus	Immobilien-Service-Betrieb/ Amt für Schule	Fertigstellung im Jahr 2017

Legende: (+) = erfolgreicher Abschluss, (-) = Abschluss mit negativem Ergebnis, o = in Bearbeitung

6.1.1.2 Zwischenergebnisse der Starterprojekte aus dem Workshop 14.12.2015 (Diesterwegschule)

- Starterprojekt Elternhaltestelle

Zu 1.) Die Elternhaltestelle wurde am 11.01.2016 an der Oelmühlenstraße eröffnet und wird seither von den Eltern rege genutzt. Da es aber immer noch Eltern gibt, die auf der Bürgersteigfläche vor dem Schulportal halten und parken wurde von dem Amt für Verkehr in Kooperation mit der Schule Mitte September die Aktion „Nina wünscht sich Richtigparker“ durchgeführt.

Elternhaltestelle GS Diesterwegschule



Abb. 6.1-2: Elternhaltestellen-eröffnung, NW 12.01.2016

Abb. 6.1-1: Verortung der Elternhaltestellen in der Nähe der Diesterwegschule (Quelle: Geoinformationssystem Bielefeld)

- **Prüfung der Nutzbarkeit der Brachfläche**

Sachstand ist, dass die Brachfläche nach dem Willen des Amtes für Schule der Diesterwegschule auch künftig nicht als Spiel- und Lernort zur Verfügung gestellt werden soll, da die Schule eine ausreichende Spielfläche aufweist. Dabei würde dieser Naturraum die Möglichkeiten der Schule für einen lebendigen Sachkundeunterricht erweitern und das informelle Lernen in naturnahen Schulfreiräumen in den Pausen und der OGS erhöhen.

- **Gestaltung Umfeld Schulhallenneubau**

Laut Auskunft der Grünflächenplanung des Umweltbetriebes wurde die bewegungsfördernde Umgestaltung des Umfeldes des Schulhallenneubaus bereits begonnen und wird bis Mitte 2017 abgeschlossen sein. Neben einer Laufbahn und Sprunggrube wird ein Holzdeck zum Ausruhen, ein Geländeanstieg und ein Klettergerüst installiert. Der Kunststoff Belag auf dem kleinen Schulhof wird witterungsbedingt erst Mitte 2017 fertiggestellt sein. Der Einbau von Elementen bzw. Geländeprofilen, die die Nutzung von Roller in den Pausen fördert, wird erwogen.

6.1.1.3 Festlegungen hinsichtlich naturnaher Erlebnisräume (Diesterwegschule)

Obwohl die Schule im verdichteten Bereich liegt, gibt es in Schulnähe einige öffentliche Grünanlagen sowie einen Ausläufer des Teutoburger Waldes. Am Steinweg existiert eine Streuobstwiese. Der Wald ist teilweise Landschaftsschutzgebiet oder umfasst schutzwürdige Biotope. Der Schule wurde von privater Seite gestattet, eine kleine Ecke im Wald zum Spielen zu nutzen, was sehr intensiv angenommen wird. Diese befindet sich am Brands Busch und ist aber immer mit einem längeren Ausflug (17 Minuten) verbunden. Da sich dieser Raum einer öffentlichen Einflussnahme weitestgehend entzieht, wird er im Folgenden nicht ausgewiesen.



Abb. 6.1-3: Verortung der (potentiellen) Naturspielflächen in der Nähe der Diesterwegschule

Naturlernort 1 grenzt unmittelbar an das Schulgelände an und befindet sich rückseitig zur OGS an der Bielsteinstraße. Es handelt sich um eine Brache, die im Zuge der Schulhofumgestaltung überfahren und im Rahmen der Wiederherstellung als Naturaufenthalts- und Naturlernraum der Schule zur Verfügung gestellt werden sollte, um der Schule einen Unterricht im Freien mit kurzen Wegen zu ermöglichen und den Schülerinnen/ Schülern einen naturnahen Aufenthaltsraum in den Pausen oder OGS anzubieten. Die Idee ist, im Rahmen der anstehenden Baumaßnahmen für die nahe Schulhofumgestaltung diese hierfür überfahrende Fläche mit einem interessanten Bodenprofil zu versehen, so dass sich diese als Rollerübungsfläche nutzen lässt. Eine Nutzungsfreigabe seitens des Amtes für Schule steht noch aus.

Naturlernort 2 befindet sich ca. 350 Meter von der Schule entfernt an der Bielsteinstraße in einer schon existierenden Spielplatzfläche mit einem großen Rasenanteil. Dieser soll zum Teil unter Beteiligung der Schule durch den Umweltbetrieb in einen naturnahen Lern- und Aufenthaltsraum umgestaltet werden.

6.1.1.4 Status und Prozess in der Umsetzung des päd. Konzeptes des „bewegten Lernens“

Die Schule hat zwischenzeitlich eine schulische AG Mobilität unter Elternbeteiligung gebildet. Diese Gruppe wird Ende Januar durch den Koordinator in den Richtlinien der Bundesanstalt für Straßen (BASt) für Schulwegsicherheit geschult. Im Februar ist eine Sicherheits-Auditierung vorgesehen in der die bereits ermittelten Hauptschulwegrouten mit der AG Mobilität begangen werden sollen.

Die Schulleitung hält das am 25.10.2016 vorgestellte pädagogische Interventionskonzept (s. Anlage 1) für geeignet. Sie wird bis Ende Januar eine Feindifferenzierung der Maßnahmen vornehmen, die die Schule leisten kann.

Die Voraussetzungen für ein bewegtes Lernen und eine Ausweitung der Fahrradausbildung werden im Laufe des Jahres 2017 mit der Fertigstellung der Umgestaltung des Schulgeländes geschaffen. Hierzu gehört auch eine graphische Ausweisung eines Rollerparcours. Die Schülerinnen/ Schüler haben die Möglichkeit, in der Pause Roller auszuleihen und diese auf dem Parcours zu nutzen.

Der Schule wurden Anfang Dezember 2016 acht Kinder-Schulungsfahrräder durch die Initiative „Räder bewegen Bielefeld“ überreicht. Diese werden künftig an Schülerinnen/Schüler ohne eigenes Fahrrad für die schulische Fahrradausbildung und Radausflüge i. R. des bewegten Lernens verliehen.

Vorgesehen ist ferner eine Integrierung einer rollenden Werkstatt der Recyclingbörse Bielefeld/Herford in den Sachkundeunterricht.

Im Rahmen der infrastrukturellen Fahrradförderung werden im Jahr 2017 aus bereits bewilligten Fördermitteln des Bundes (Klimaschutzinitiative) 45 kindgerechte Radabstellanlagen vor der Schule errichtet. Spezielle Rollerabstellanlagen sollen folgen.

6.1.2 Projektschule Frölenbergschule

6.1.2.1 Vereinbarte Starterprojekte der Frölenbergschule aus dem Workshop 14.12.2015

Tab. .6.1-2: Starterprojekte Frölenbergschule und deren Umsetzungsstand zum 09.12.2016

Starterprojekte Frölenbergschule			
Nr.	Projekt	Zuständigkeit	Status
1	Sicherer Übergang Schulstraße	Amt für Verkehr	ausstehend (+)
2	Sperrung des Schulhofes für den öffentlichen Durchgangsverkehr	Amt für Schule – Bauamt	erledigt (-)
3	Schaffung eines fußballtauglichen Untergrundes auf dem Schulhof	Amt für Schule, ISB und Umweltbetrieb	erledigt (-)

Legende: (+) = erfolgreicher Abschluss, (-) = Abschluss mit negativem Ergebnis, o = in Bearbeitung

6.1.2.2 Zwischenergebnisse der Starterprojekte aus dem Workshop 14.12.2015 (Frölenbergschule)

- **Sicherer Überweg Schulstraße**

Die Verkehrssituation im direkten Umfeld der Schule wurde in mehreren Begehungen mit der Straßenverkehrsbehörde überprüft. Eine Lösung konnte der Schule nicht angeboten werden, da es sich hierbei um keinen Unfallschwerpunkt handelt. Der erforderliche Heckenschnitt der Sträucher rund um die Schulstraße zur Verbesserung der Sichtbeziehungen wird zukünftig durch den Umweltbetrieb turnusmäßig erfolgen.

Eine bessere Ausleuchtung der Schulumgebung, insbesondere der Fußgängerflächen und Ein-/Ausfahrten, wurden im November 2016 mittels eines Lichtgutachtens überprüft. Da deutlich wurde, dass einige Masten abgängig und deren Abstände unzureichend sind, wird bis Ende 2017 die Straßenbeleuchtung durch die Stadtwerke Bielefeld ausgetauscht und an die geltenden Standards angepasst.

- **Sperrung des Schulhofes für den öffentlichen Durchgangsverkehr**

Das Anliegen wurde durch das Amt für Schule überprüft. Festgestellt wurde, dass es sich hier um bauplanungsrechtliche Bestandflächen handelt mit historischen eingetragenen Rechten als Kirchweg zu der an der Schulstraße gelegenen katholischen Herz-Jesu-Kirche und dem anliegenden Friedhof. Eine Sperrung des Durchganges über das Schulgelände ist daher nicht möglich.

- **Schaffung eines fußballtauglichen Untergrundes auf dem Schulhof**

Das Anliegen wurde im Rahmen einer am 20.06.2016 durchgeführten Begehung mit Mitarbeiter/innen des Immobilienservicebetriebs, des Amtes für Schule und des Amtes für Verkehr überprüft. Die Verhältnisse wurden als nicht optimal aber ausreichend beurteilt. Da sicherheitsrelevante Schäden nicht erkannt wurden, wurde eine Aufrüstung der Spielflächen aus Gründen des Haushaltssicherungskonzeptes abgelehnt.

Obwohl die gewünschten Starterprojekte für die Schule nur unbefriedigend umgesetzt werden konnten, konnten weitere Wünsche und Ideen der Schule aufgegriffen werden.

Zu Idee Nr. 15: Errichtung einer Elternhaltestelle an der Hauptstraße



Abb. 6.1-4+5: Verortung der Elternhaltestellen Hauptstraße und Stadtring in der Nähe der Frölenbergschule (Quelle: Geoinformationssystem Stadt Bielefeld)

Die Elternhaltestellen wurden am 11.11.2016 feierlich eingeweiht und ermöglichen den Eltern sichere Haltesituationen sowie den Schülerinnen/ Schülern sichere Zuwegungen zur Schule.

6.1.2.3 Festlegungen hinsichtlich naturnaher Erlebnissräume (Frölenbergschule)

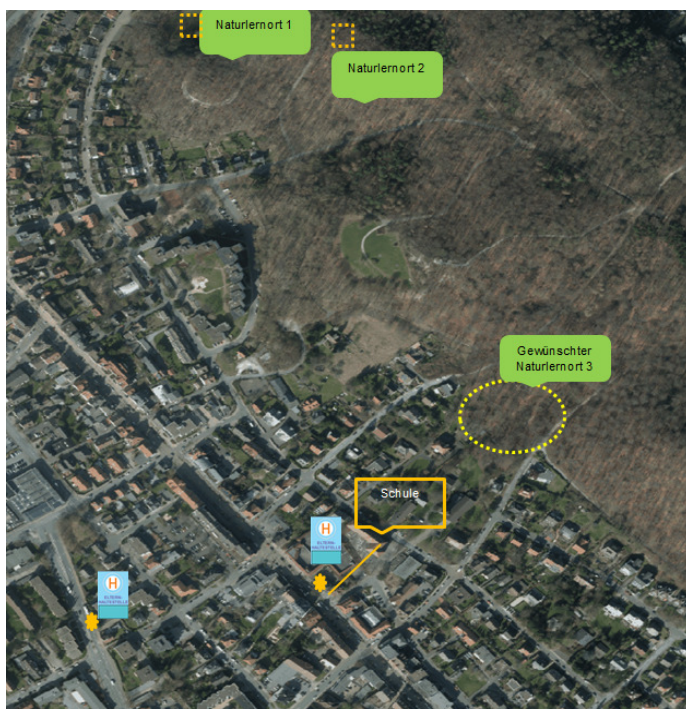


Abb. 6.1-6: Verortung der (un-)geeigneten Naturlernorte in der Nähe der Frölenbergschule (Quelle: Geoinformationssystem Stadt Bielefeld)

Das geographische Umfeld der Frölenbergschule wird durch einen Höhenzug des Teutoburger Waldes geprägt. Der Wald besteht v.a. aus Buchen und ist Naturschutzgebiet. Trotz der hohen Restriktionen ist er als Naturlernort sehr interessant. Insgesamt gibt es in Brackwede nur wenige öffentliche Grünflächen.

Bei dem **Naturlernort 1** handelt es sich um einen **Naturfußballplatz** der sich aber in einem unbespielbaren Zustand befindet und einen sehr hohen Pflegeaufwand verursacht.

Abb. 9: Verortung Naturspielfläche Fahnenspitze in der Nähe der Frölenbergschule



Abb. 6.1-7+8: Verortung Naturspielfläche Fahnenspitze in der Nähe der Frölenbergschule/Berichterstattung WB: 08.08.2016

In der Nähe der Fahnenspitze am Ende der Schulstraße befindet sich zurzeit ein Bolzplatz, der sich für Kinder und Jugendliche jedoch als nicht genügend attraktiv präsentiert, da der Untergrund zum Fußballspielen sehr tiefgründig ist und es keine Ballsicherung gibt (s. u. a. Pressemitteilung des Westfalen-Blatts vom 08.08.2016).

Es wird daher die Strategie verfolgt, diese Grünfläche natürlich zu entwickeln, indem man das Gras wachsen lässt und nur einzelne Schneisen und eine Aufenthaltsfläche hineinmäht. Hierdurch erhalten die Schülerinnen/Schüler ein interessantes Spiel- und Entdeckungsgebiet mit den Möglichkeiten sich zu verstecken, zum Picknicken und Erforschen der Wiesen- und Waldvegetation im Rahmen eines „bewegten Unterricht“.

Durch eine ständige Nutzung durch die Schule verstärkt sich die soziale Beobachtung für die Fläche und es sinken gleichzeitig die Betriebskosten für Rasenpflege, Entsorgung von Müll und Reparatur der Tore.

Allerdings müssen Maßnahmen ergriffen werden, um ein Abstürzen von spielenden Kindern im Bereich der Kalksteinwand zu verhindern.

Beim **Naturlernort 2** handelt es sich um eine seitens des Umweltamtes für Naturlernzwecke freigestellte Fläche, die aber nicht „per se“ der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, sondern für deren Nutzung es einer Bewilligung der unteren Naturschutzbehörde bedarf.

Bei dem von der Schule vorgeschlagenen **Naturlernort 3** handelt es sich um eine im Wald gelegene Senke linksseitig zur Mackebenstraße.



Abb. 6.1-9: Verortung Naturspielfläche an der Frölenbergsschule

Dieses Waldstück weist eine interessante topographische Struktur auf, da es gilt Höhe zu überwinden und hierbei dicke Äste und Baumstümpfe zu übersteigen. Es befindet sich zudem ein kleines Rinnsal in der Senke, mit der Chance Waldfrösche zu finden.

Es handelt sich hierbei um einen idealen Entdeckungsraum für einen lebendigen Sachunterricht.

Die Prüfung des Schutzstatus durch das Umweltamt erbrachte, dass es sich um ein Naturschutzgebiet (Nr. 2.1-10) handelt, welches unbefugt nicht betreten werden darf. Eine Ausnahmegenehmigung zum Zwecke eines naturkundlichen Unterrichtes (kein Freispiel) kann bei der unteren Naturschutzbehörde gestellt werden. Eine Deklaration als dauerhafter Naturlernort mit freiem Zugang für alle Kinder ist allerdings nicht möglich.

6.1.2.4 Status in der Umsetzung des pädagogischen Konzeptes des „bewegten Lernens“

Die Schule hat sich unter der neuen Schulleitung entschlossen, die bereits etablierten Mobilitätsfördermaßnahmen fortzuführen. Hierzu gehören die Roller- und Pedalo-Ausleihe in den Pausen sowie Radtouren bewegten Lernens in die Schulumgebung. Zukünftig wird die Schule den Aspekt der Bewegung mit dem einer gesunden Ernährung verbinden.

Der Schule wurden im September 2016 durch die Fa. Möller-Group dreizehn Schulungsfahrräder gestiftet, die an Schülerinnen/ Schüler ohne eigenes Fahrrad i. R. der schulischen Fahrradausbildung verliehen werden sollen.

Im Rahmen der infrastrukturellen Fahrradförderung werden im Jahr 2017 aus bereits bewilligten Fördermitteln des Bundes (Klimaschutzinitiative) 45 kindgerechte Radabstellanlagen auf dem Schulgelände errichtet.

6.1.3 Projektschule Martinschule

6.1.3.1 Vereinbarte Starterprojekte der Martinschule aus dem Workshop 14.12.2015

Tab. 6.1-3: Starterprojekte Martinschule und deren Umsetzungsstand zum 09.12.2016

Starterprojekte Martinschule			
Nr.	Projekt	Zuständigkeit	Status
1	Sperrung einer Straßenkreuzung/ verschiedener Straßenzüge als temporäre Spielstraße gem. mit der griechischen Schule	Amt für Verkehr	Erledigt (-)
2	Entdeckung der Grünanlage Alte Radrennbahn	Umweltamt	Erledigt (+)

Legende: (+) = erfolgreicher Abschluss, (-) = Abschluss mit negativem Ergebnis, o = in Bearbeitung

6.1.3.2 Ergebnisse der Starterprojekte aus dem Workshop 14.12.2015 (Martinschule)

- **Sperrung einer Straßenkreuzung in Schulumgebung (Deckertstraße/Quellenhofweg)**

Diese Aktion wurde vor der Schulleitung in der Lehrerkonferenz vorgestellt und von dieser aber aufgrund des hohen Aufwandes und anderer Prioritäten nicht befürwortet.

- **Entdeckung der Grünanlage der „Alten Radrennbahn“**

Die Idee, die Grünanlage „Alte Radrennbahn“ als naturnahen Lern- und Aufenthaltsraum zu nutzen, fällt in eine Zeit der Verwirklichung der II. Phase des Integrierten Städtebauentwicklungskonzeptes Gadderbaum (INSEK), bei dem die Vernetzung bestehender Grünflächen einen Schwerpunkt bildet. Die hierin festgelegten Grünzüge und Wegführungen wurden hinsichtlich ihrer Brauchbarkeit als Naturlernorte, Naturspiel- und Aufenthaltsflächen und Teile eines grünen Schulwegnetzes zur Martinschule geprüft. Die Ergebnisse sind in Kapitel 6.1.3.3 dargestellt.

Zur Projektidee: Planerische Überarbeitung der Artur-Ladebeck-Str. hinsichtlich Verkehrssicherheit

Es besteht allerdings zurzeit das Problem, dass die Martinschule diesen Lernort nicht direkt, sondern nur auf Umwegen über die Kreuzung Artur-Ladebeck-Str./Quellenhofweg oder Artur-Ladebeck-Str./Haller Weg erreichen kann. Auch hat sich die Schulwegsicherheit für Schülerinnen/Schüler die aus dem westlichen Teil des Stadtbezirks zur Schule kommen durch den Umstand verschlechtert, dass die Friedrich-List-Str. als neue Haupt-Lieferanteneinfahrt der Fa. Oetker sehr stark von Lastern frequentiert wird und unübersichtlich ist. Eine Eignung dieser Straße als Teil einer sicheren Schulwegroute ist daher in Frage gestellt.

Mit Vorstellung des Projektes in der zuständigen Bezirksvertretung Gadderbaum am 10.05.2016 wurde daher ein mit einer Bedarfssignalschaltung versehener Fußgängerübergang zwischen der Grünanlage „Alte Radrennbahn“ und der Martinschule ins Gespräch gebracht. Diese böte den Schülerinnen/Schülern, die aus Wohnquartieren jenseits des OWD kommen, sicher und auf direktem Weg durch die Grünanlage zur Schule zu gehen bzw. mit dem Rad zu fahren. Die Bezirksvertretung Gadderbaum hat diese Idee aufgegriffen und dem Amt für Verkehr einen entsprechenden Prüfauftrag erteilt. Die Verkehrsplanung wird diese Maßnahme bei der Überplanung der Artur-Ladebeck-Str. berücksichtigen. Eine Umsetzung ist im Jahr 2018 vorgesehen.

Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und Förderung des bewegten Lernens wurde am 15.02.2016 auf dem Gelände des ca. 200 Meter von der Schule entfernten Markkaufs eine Elternhaltestelle eröffnet.

6.1.3.3 Festlegungen hinsichtlich naturnaher Erlebnisräume in der Nähe der Martinschule

Im Rahmen einer im Juni 2016 stattgefunden Begehung der Schulleitung mit einem Vertreter des Umweltamtes und des Projektkoordinators wurden die Grünflächen im Schulumfeld und die Grünflächen besichtigt, die im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Gadderbaum bis Mitte 2017 erstellt und miteinander vernetzt werden sollen. Diese Grünflächen stellen ggf. geeignete Exkursionsorte i. R. des bewegten Lernens dar sowie geeignete Schulwege, die unsere Vorhaben unterstützten die Schülerinnen/ Schüler vermehrt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Schule kommen zu lassen.



Abb. 6.1-10: Verortung der geeigneten Naturlernorte in der Nähe der Martinschule (Quelle: Geoinformationssystem Stadt Bielefeld)

Bei dem **Naturlernort 1** handelt es sich um eine Grünanlage auf dem ehemaligen Gelände der ersten Bielefelder Radrennbahn, in deren Mitte sich ein Regenrückhaltebecken der Ems-Lutter befindet. Der mit einer Wegeführung nachgebildete Rundkurs von 3 x 333 Metern bietet sich an, diesen im Rahmen der Radfahrausbildung der Schülerinnen/ Schüler der Martinschule zu umrunden. In der Nähe existieren Hinweistafeln, die die historische Bedeutung des Ortes verdeutlichen und ihn zu einem außerschulischen Lernort werden lassen.

Die Fläche des Regenrückhaltebeckens kann nicht genutzt werden. Dafür gibt es eine Fläche in der Nähe des Regenrückhaltebeckens mit einem kleinen künstlichen Bachlauf, der von der Ems-Lutter abgezweigt wurde.

Dieser Bereich wird bereits seit August 2016 durch die Martinschule zu Unterrichtszwecken im Rahmen des Sachkundeunterrichtes genutzt.

Der **Naturlernort 2** des im Rahmen des INSEK offengelegten Bohnenbachs grenzt unmittelbar an das Schulgelände der Martinschule an. Ein direkter Zugang ist bisher nicht vorgesehen und müsste seitens des Umweltbetriebes eingerichtet werden.

6.1.3.4 Einrichtung grüner Schulwege

Es erweist sich als Glücksfall, dass im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Stadtumbau Bielefeld (INSEK) im Stadtteil Gadderbaum die Grünvernetzung und Verknüpfung der Teilräume verbessert werden und damit die Durchlässigkeit der Räume erhöht wird.

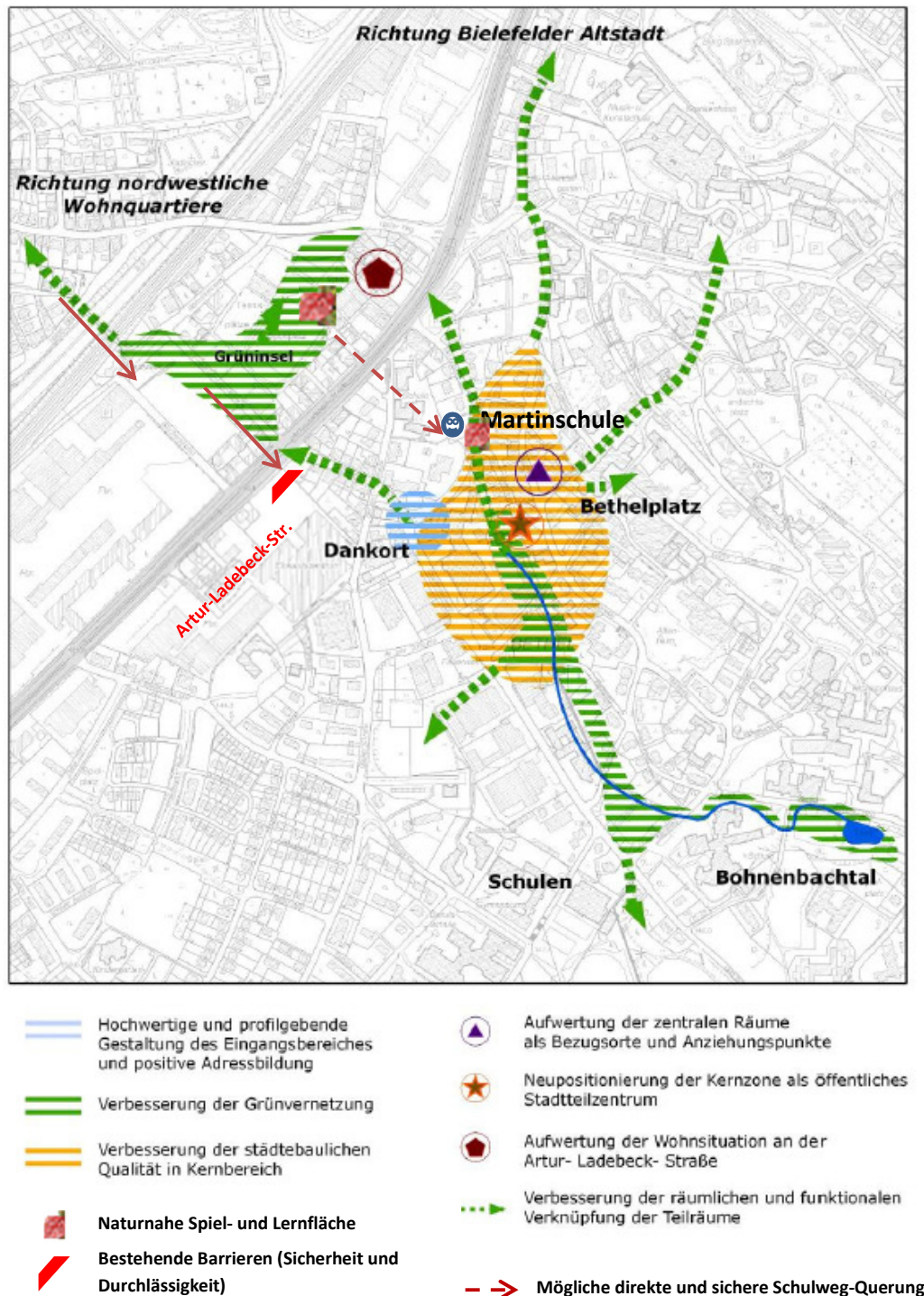


Abb. 6.1-11: INSEK-Gadderbaum ergänzt um Naturspielfläche und grüne Schulwege (Quelle: Stadt Bielefeld Dez. 4)

Um die Schülerinnen/ Schüler, die aus dem Bereich des Botanischen Gartens zur Martinschule kommen auf sicheren Schulwegen zu leiten und gleichzeitig die Martinschule sicher an den grünen Lernort 1 anzubinden, wird die Einrichtung eines mit einer Bedarfsschaltung versehenen Signalüberganges über die Artur-Ladebeck-Str. auf gleicher Höhe der Martinschule favorisiert. Mit der anstehenden Überplanung der Artur-Ladebeck-Str. soll diese Option geprüft werden.

Die grünen Schulwege sollen künftig verstärkt durch die Schülerinnen/ Schüler der vierten Klasse mit dem Fahrrad befahren werden. Um Interessenkollisionen und sich hieraus ergebene Gefährdungen zu minimieren, soll eine Begehung der vorgesehenen Wege in den Grünzügen erfolgen und geeignete Wege mit dem STVO-Zeichen 239 mit Zusatz beschildert werden.

6.1.3.5 Status in der Umsetzung des pädagogischen Konzeptes des „bewegten Lernens“

Die Martinschule nimmt hinsichtlich der Mobilitätsförderung eine Vorreiterposition ein, da in dieser die meisten der im Interventionskonzept beschriebenen mobilitätspädagogischen Maßnahmen umgesetzt werden. Die Schule hat eine Elternhaltestelle und zwei Walking Bus Treffpunkte.

In der Schule existiert eine Mobilitätsgruppe, bestehend aus Schulleitung, Lehrer/innen, Eltern und Hauspersonal. Eine Begehung der Schulwege kann erst im Frühjahr 2017 nach Abschluss der Straßenbauarbeiten an der Artur-Ladebeck-Str. erfolgen, da bis dato die Schülerinnen/ Schüler genötigt sind, ihre normalen Schulwegrouten zu verlassen und den Umständen anzupassen.

So wird bereits jetzt der Naturlernort 1 im Rahmen des Sach- und Sportunterrichtes aufgesucht. Die Schule unternimmt mit den Schülerinnen/ Schülern in der vierten Klasse Radtouren des bewegten Lernens in die Schulumgebung.

Fotos 1+2: Geführte Radtouren mit Schülerinnen/ Schülern der 4. Klassen ins Umland fördern Motorik und Verkehrskompetenz



Abb.6.1-11+12: Geführte Radtouren mit Schülerinnen/Schülern der 4. Klassen ins Umland fördern Motorik und Verkehrskompetenz

Die Schule hat sich für 2017 zum Ziel gesetzt, nicht allein interessante Naturlernorte zu ermitteln und zu beschreiben, sondern auch solche Orte, die sich aufgrund ihrer Architektur oder der hier angesiedelten Gewerke als außerschulische Lernorte eignen. Diese Orte sollen künftig verstärkt als außerschulische Lernorte zu Fuß und mit Rad besucht werden.

Zur Fahrradförderung werden im Jahr 2017 aus bereits bewilligten Fördermitteln des Bundes (Klimaschutzinitiative) 59 kindgerechte Radabstellanlagen auf dem Schulgelände errichtet.

6.1.4 Projektschule Stiftsschule

6.1.4.1 Vereinbarte Starterprojekte der Stiftsschule aus dem Workshop 14.12.2015

Tab. 6.1-4: Starterprojekte der Stiftsschule und deren Umsetzungsstand zum 09.12.2016

Starterprojekte Stiftsschule			
Nr.	Projekt	Zuständigkeit	Status
1	Verkehrsberuhigung im Bereich des Überwegs zum Sportplatz	Amt für Verkehr	erledigt (-)
2	Naturnaher Spielraum auf der Fläche des ehemaligen Freibades Schildesche	Umweltbetrieb	Verknüpfung mit dem Grünzug am Schloßhof, in Planung (+)
3	Naturnahe Gestaltung von Teilen des Schulhofes	Amt für Schule, ISB	ausstehend
4	Aufwertung des Sportplatzes	Amt für Schule, ISB	erledigt (-)

6.1.4.2 Zwischenergebnisse der Starterprojekte aus dem Workshop 14.12.2015 (Stiftsschule)

- **Verkehrsberuhigung im Bereich des Überwegs zum Sportplatz (Stapelbreite)**

Die Verkehrssituation wurde in einer am 16.04.2016 stattgefundenen Begehung unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde des Amtes für Verkehr überprüft. Aufgrund des Tatbestandes, dass es sich hier um eine Tempo 30 Zone handelt, wurde die Ausweisung eines FGÜ (Zebrastreifen) verneint.

Zur Verringerung des Schülerbringverkehrs in diesem Bereich und des schulnahen Lehrerparkplatzes wurde am 23.05.2016 an der ca. 300 Meter entfernt liegenden Stapelbreite eine Elternhaltestelle eröffnet.

- **Naturnaher Spielraum auf der Fläche des ehemaligen Freibades am Johannisbach**

Diese Idee wurde zugunsten der Ausweisung von Lernorten im nahegelegenen Grünzug am Schloßhofbach zurückgestellt, zumal hierdurch eine Überquerung der stark befahrenen Westerfeldstraße entfällt.

6.1.4.3 Festlegungen hinsichtlich naturnaher Erlebnisräume (Stiftsschule) im Workshop 14.06.2016

Als Glücksgriff erweist sich der Umstand, dass der von der Schule sicher zu erreichende Grünzug am Schloßhofbach Erprobungsraum des NBS-Verbundprojektes „Städtische Grünstrukturen für biologische Vielfalt – Integrierte Strategien und Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung von Biodiversität in Städten“ ist. Im Rahmen des Teilvorhabens in Bielefeld sollen Maßnahmen zur Steigerung der biologischen Vielfalt unter Mitwirkung zahlreicher Akteure, festgelegt, umgesetzt und bewertet werden.

Es ist vorgesehen, der Schule drei naturnahe Lernorte mit unterschiedlichen Schwerpunkten (Gewässer, Wiesen und Gehölze) zuzuweisen, die diese mitgestalten kann.

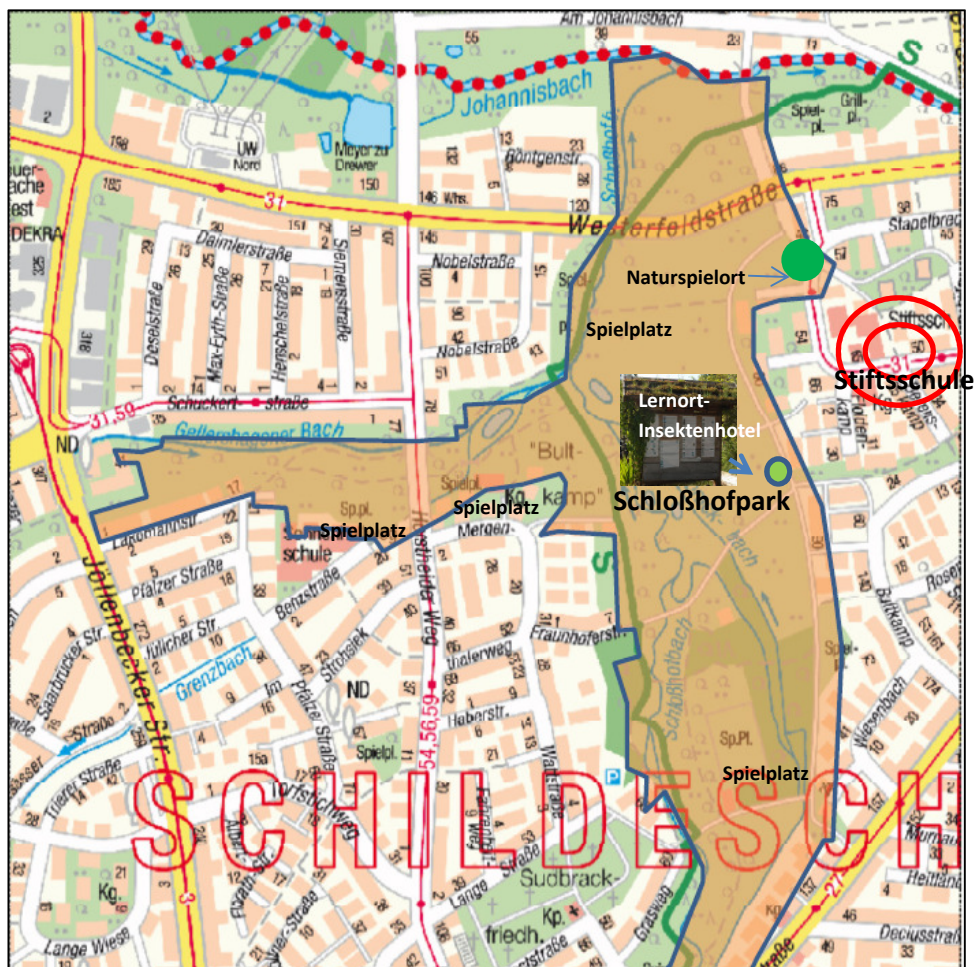


Abb. 6.1-13: Erprobungsraum „Grünzug am Schloßhofbach“ des NBS-Verbundprojektes und naturnahe Spiel- und Lernorte der Stiftsschule (Quelle: Geoinformationssystem Stadt Bielefeld)

Die vorgesehenen Standorte für Lern- und Spielflächen befinden sich beide in dem Erprobungsraum des NBS-Verbundprojektes (orange Einfärbung).

Am Standort des **Naturlernortes 1** wird die Schule im Rahmen einer Eltern/Schülerinitiative ein Insektenhotel errichten. Die Biologische Station Gütersloh/Bielefeld e. V. und das Umweltamt werden das Projekt fachlich unterstützen. Zudem soll von der Schule eine attraktive Beschilderung auch für alle anderen Parkbesucher erstellt werden.

Diesen Lernort wird die Stiftsschule künftig im Rahmen des bewegten Lernens im Sachkundeunterricht zu Fuß oder mit dem Fahrrad aufsuchen.



Abb. 6.1-14+15: Vorschlag zur Gestaltung des Insektenhotels als Naturlernort Schloßhofpark durch die Stiftsschule (Quelle: Schelp)

Geprüft wird zurzeit eine Teilförderung der Materialkosten aus den Projektmitteln des NBS-Verbundprojektes.

Damit eine Betreuung und Pflege sichergestellt ist, wird eine Vereinbarung zwischen dem Umweltamt, des für die Pflege der Rasenflächen zuständigen Umweltbetriebes und der Schule angestrebt.

Bei dem **Naturlernort 2** handelt es sich um eine Wiesenfläche am östlichen Ende des Grünzugs am Schloßhofbach, die zusammen mit der Schule als Naturspielfläche und Naturlernort weiterentwickelt werden soll.

6.1.4.4 Umsetzungsstatus des pädagogischen Konzeptes des „bewegtes Lernen“

In der Schule existiert eine Mobilitätsgruppe, bestehend aus Schulleitung, Lehrer/innen, Eltern und Hauspersonal.

Die Schule ist sehr aktiv in der Mobilitätsförderung ihrer Schülerinnen/Schüler. So existiert ein Konzept der Bewegungsförderung „Sport- und Bewegung an der Stiftsschule“, welches in den Lehrplänen des Sportunterrichtes und der Mobilitätserziehung festgeschrieben ist.

So bietet die Schule den Schülerinnen/Schülern zahlreiche Anreize zur Bewegung, wie u. a. eine selbstorganisierte Rollerausleihe in den Pausen und Skateboard- und Inlinerkurse. Täglich werden im Unterricht Bewegungsübungen durchgeführt, um die Schülerinnen/ Schüler motorisch zu ertüchtigen.

Die Schule nutzt die im August 2015 von der Heimat-Krankenkasse gesponserten Schulungsfahrräder, um die Parkwege im Rahmen der Fahrradausbildung und des „bewegten Lernens“ zu befahren. Hierdurch erwerben die Schülerinnen/Schüler eine Radfahrkompetenz, bewegen sich vermehrt und lernen in und mit der Natur.

Mit der Zuweisung von attraktiven außerschulischen Lernorten wird die Schule künftig vermehrt den Grünzug und auch den benachbarten Verkehrsraum zu Fuß und mit dem Fahrrad aufsuchen.

Ende Januar 2017 wird die Mobilitätsgruppe der Stiftsschule an einer Schulung unter Anwendung des Regelwerk für Schulwegsicherheit der BAST und der RAST 06 teilnehmen und zusammen mit dem Koordinator und dem Bezirkspolizisten eine Begutachtung der bereits im Oktober 2016 ermittelten Schulwegrouten vornehmen.

6.2 Erarbeitung eines pädagogischen Interventionskonzeptes „bewegte Schule – sichere Schulwegumgebung“

Das Gesamtkonzept liegt in einer Fassung vor (siehe Anlage 1), welche mit der für die Grundschulen zuständigen Schulrätin Frau Trachte, dem für die Verkehrserziehung zuständigen Polizeihauptkommissar Herr Fleer und den Schulleitungen der vier Schulen durchgesprochen wurde und von diesen mitgetragen wird.

6.3 Stand der Umsetzung des pädagogischen Interventionskonzeptes „bewegte Schule – sichere Schulwegumgebung“ in den einzelnen Projektschulen

6.3.1 Bildung einer Arbeitsgruppe Mobilität in den Projektschulen

Diese Gruppe, bestehend aus interessierten Eltern und Lehrpersonal der Schule, hat sich bisher in der Stiftsschule, Martinschule und Diesterwegschule gebildet.

6.3.2 Politische Beteiligung

Die Politik wurde und wird weiterhin kontinuierlich in die Umsetzung und Weiterführung der Kampagne eingebunden. Die so geschaffene Transparenz gegenüber der Politik erleichtert die Herbeiführung positiver Beschlüsse.

Das Projekt wurde im Rahmen der STARS-Abschlussdokumentation am 23.09.2016 im Stadt- und Entwicklungsausschuss und im Schul- und Sportausschuss vorgestellt. Des Weiteren erfolgte eine Vorstellung des Projektes in den Bezirksvertretungen Gadderbaum und Brackwede im Frühjahr 2016.

6.3.3 Schulfachliche Abstimmung

Das Projekt mit seinen Aktionen und Zielen wurde im Juni 2016 der für die Grundschulen zuständigen Schulrätin Frau Trachte vorgestellt. Es erfolgte auf ihre Einladung hin am 26.10.2016 eine Vorstellung des Projektes in der Schulleiter-Fachkonferenz.

6.3.4 Einbindung des Radfahrens in den Unterricht

Die Stiftsschule, Frölenbergsschule und Martinschule haben in diesem Jahr mit vierten Klassen geführte Rad-Touren des bewegten Lernens durchgeführt. Die fachkundige Begleitung erfolgte durch Angehörige des ADFC Bielefeld. Die Stiftsschule und die Martinschule werden die Touren des bewegten Lernens auch künftig regelmäßig mit den vierten Klassen zu den außerschulischen Lernorten durchführen. Die Ausweisung weiterer außerschulischer Lernorte ist vorgesehen.

6.3.5 Analyse der Wegebeziehungen zur Schule und den Naturspiel- und Lernorten

Die Diesterwegschule und Stiftsschule ermittelte mittels einer Einzelaufzeichnung der **Schulwegrouten** die Hauptrouten und wahrgenommene Risikobereiche, auf denen die Schülerinnen/Schüler zur Schule kommen. Ferner wurden durch die Eltern (Klassen 1 und 2) und die Schülerinnen/Schüler (Klassen 3 und 4) Hauptrisikobereiche auf den Schulwegen angegeben.

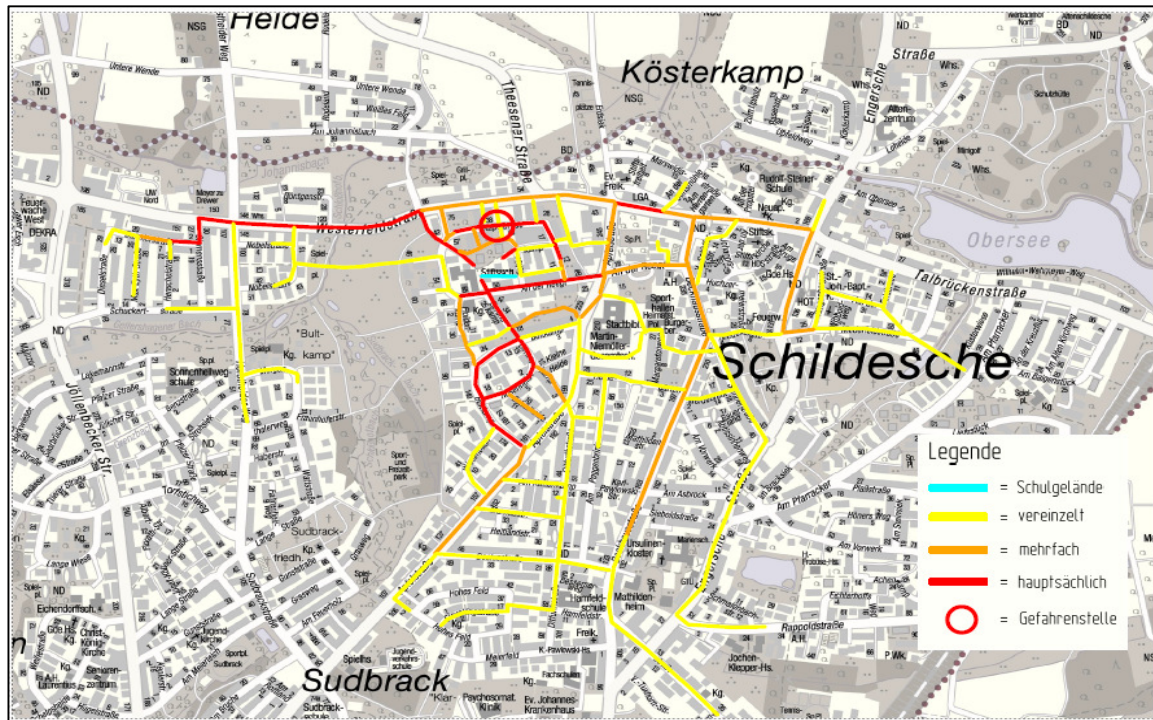


Abb. 6.3-1: Schulwegroutenplan der Stiftschule mit Gefahrenstellen (Quelle: Geoinformationssystem Stadt Bielefeld).

Die Projektschule Martinschule verschiebt die Analyse der Schulwege aufgrund der vielfältigen Bautätigkeiten im Stadtbezirk, die die Schulwegwahl der Schülerinnen/Schüler beeinflussen, auf das Frühjahr 2017.

Die Projektschule Frölenbergschule hat sich entschlossen, die Schulweganalyse nicht durchzuführen, da sie die benötigten logistischen Kapazitäten nicht bereitstellen kann und andere Schwerpunkte in den Schulprojekten legen will.

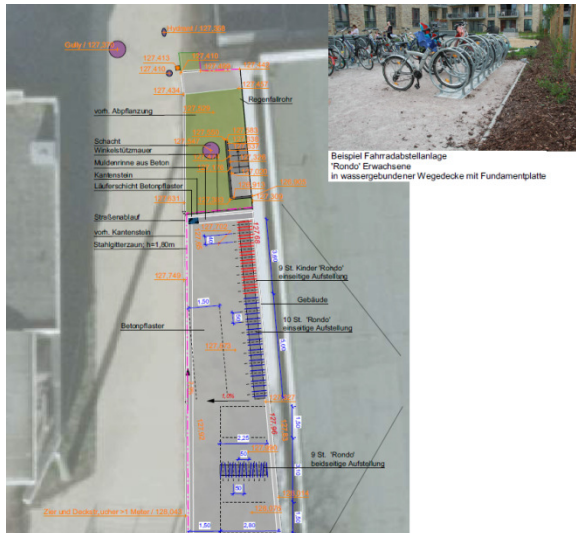
Die vorhandenen Wegepläne wurden bereits vor der Analysephase auf existierende Unfallhäufungsstellen und bestehende Planungsvorhaben überprüft.

Im Frühjahr 2017 werden die schulischen Mobilitätsgruppen durch den Projektkoordinator im Regelwerk Schulwegsicherheit der BASt geschult. Sie werden bis zu den Sommerferien die Hauptschulwegrouten hinsichtlich Verkehrssicherheit und Komfort untersuchen.

Zusammen mit dem Amt für Verkehr wird die jeweilige Projektgruppe Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit und Durchlässigkeit der Schulwege erarbeiten.

6.3.6 Ertüchtigung der schulischen Infrastruktur für ein „bewegten Lernens“

Für alle vier Projektschulen wurden durch den Umweltbetrieb ausreichend dimensionierte **Fahrradabstellanlagen** geplant.



Die Stadt Bielefeld stellt für den Ausbau der Radabstellanlagen an den vier Projektschulen ca. 76.000 € zur Verfügung.

Der Projektkoordinator im Amt für Verkehr beantragte im September 2016 Fördermittel des Bundes aus dem Klimaschutzprogramm beim Projektträger Jülich. Ein Eigenanteil in Höhe von 38% wird aus dem städtischen Haushalt 2017 finanziert.

Abb. 6.3-2: Planzeichnung der neuen Radabstellanlage an der Martinschule (Quelle: Stadt Bielefeld- Umweltbetrieb)

Sämtliche Projektschulen wurden aus Sponsorenmitteln mit ausreichenden **Schulungsfahrrädern** ausgestattet, so dass auch Schülerinnen/Schülern ohne eigenem Fahrrad nicht nur an der Fahrradausbildung, sondern auch an Lerneinheiten des „bewegten Lernens“ teilnehmen können. Hierdurch werden besonders Schülerinnen/Schüler aus Asylantenhaushalten bzw. mit Migrationshintergrund in der Radfahrausbildung gefördert.



Abb. 6.3-3+4: Übergabe neuer Schulungsräder an die Projektschule Stiftsschule Radreparatur-Workshop (Quelle: Schelp)

Durch eine Kooperation mit der Recyclingbörse Bielefeld/Herford und dem gemeinnützigen Verein „Fahrräder bewegen Bielefeld“ ist sichergestellt, dass die Räder mindestens einmal im Jahr überprüft und gewartet werden.

Das pädagogische Instrument der rollenden Fahrradwerkstatt der Recyclingbörse Bielefeld/Herford vermittelt Schülerinnen/Schülern spielerisch Grundkenntnisse in der Fahrradinspektion und Reparatur kleinerer Defekte.

6.3.7 Ertüchtigung des Lehr- und Betreuungspersonals zur Durchführung des „bewegten Lernens“

Der StadtSportbund Bielefeld erarbeitete auf Anregung des Projektkoordinators einen dreitägigen Bike-Lehrtrainer-Lehrgang für Lehrerinnen/Lehrer und OGS-Betreuungspersonal.

Der erste Lehrgang fand in der Zeit vom 21.09. – 23.09.2016 statt. Es nahmen sieben Lehrerinnen/Lehrer und Betreuungspersonal der OGS an dem Lehrgang teil, der die erforderliche fachliche Kompetenz zur Durchführung von Radtouren des bewegten Lernens vermittelte und mit dem Erwerb einer Trainer-B-Lizenz abschloss.

6.3.8 Aufbau von Arbeitskreisen „Mobilität“ in den Projektschulen

Aufgenommen wurde die Beobachtung, dass die Verkehrserziehung in allen Projektschulen bisher in den Händen einer unterschiedlich motivierten und kompetenten beauftragten Lehrperson lag, der allenfalls bei größeren Maßnahmen oder Störungen die Schulleitung beisprang.

Die Schulen wurden zur Bildung eines Arbeitskreises Schulmobilität ermutigt, in dem Lehrer/innen, Schulleitungen und Eltern zusammenarbeiten. In allen vier Projektschulen bildete sich ein solches Gremium, welches von dem Projektkoordinator logistisch unterstützt und unterrichtet wurde. Als Hilfestellung für die Gruppen- und Arbeitsprozesse in diesen Arbeitsgruppen wurde das Arbeitsmaterial „Auf Los geht’s los!“ der österreichischen Stiftung Umwelt ausgehändigt.

7 Vorhaben der Umsetzung und Verankerung nach Abschluss der offiziellen Projektphase

7.1 Ermittlung von naturnahen Aufenthalts-, Lern- und Spielorten

Neben der Erschließung vorhandener Instrumente der räumlichen Gesamtplanung sind Verkehrsentwicklungsplanungen und andere räumliche Fachplanungen, die unmittelbar mit dem Kampagnenthema verbunden sind, für die Umsetzung zu nutzen. Solche Fachplanungen können z.B. Schulwegsicherungspläne, informelle landschaftsplanerische Konzepte für Teilräume oder bestimmte Themen wie die Spielflächenentwicklung oder Grüne Wege sein.

Aufenthalts-, Lern- und Spielorte können bei der rein quantitativen Spielflächenbedarfsermittlung des Umweltamtes (der Stadt Bielefeld) berücksichtigt werden, soweit sie den dafür geltenden Kriterien entsprechen.

7.2 Aufnahme von naturnahen Aufenthalts-, Lern- und Spielorten in die Bebauungspläne

Die ermittelten naturnahen Aufenthalts-, Lern- und Spielorte sollen, wenn sich die Gelegenheit ergibt, in den Bebauungsplänen gemäß § 9 (1) Nr. 15 BauGB als öffentliche Grünfläche ggf. mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ festgesetzt werden.

Um die Gestaltungsmöglichkeiten des Spielplatzes dauerhaft/langfristig nicht zu sehr einzuschränken, soll auf eine genauere/konkretere textliche Festsetzung verzichtet, und anstatt dessen die jeweilige naturnahe Einzellösung in der Begründung zum Bebauungsplan näher erläutert werden. Z. B. dahingehend, dass die Fläche naturnah zu gestalten und zu unterhalten ist, ausschließlich natürliche >Spielemente (Baumstämme etc.) zu verwenden sind und dieser Naturlernort der XXX-Schule dient. Diese Flächen sind keine Gemeinbedarfsflächen im baurechtlichen Sinn.

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes prüft das Umweltamt künftig das Vorhandensein von naturnahen Aufenthalts-, Lern- und Spielorten in einem Radius von 1,5 km um eine Grundschule im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und ggf. deren Eignung unter Beteiligung der jeweiligen Schule.

In einer der nächsten Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses und des Ausschusses für Umwelt und Klimaschutz soll über das o. g. Verfahren informiert werden.

7.3 Bezeichnung und Ertüchtigung von ermittelten naturnahen Aufenthalts-, Lern- und Spielorten

Die ermittelten naturnahen Aufenthalts-, Lern- und Spielorte sollen im Frühjahr 2017 mit von den Schulen entworfenen Schildern als Lern- und Spielorte ausgewiesen und im Rahmen „des bewegten Lernens“ mit dem Fahrrad oder zu Fuß aufgesucht werden. Eine Beschilderung ist grundsätzlich nicht erforderlich. Zusätzliche Aufwendungen für Unterhaltung und Verkehrssicherungspflichten sind zu vermeiden.

Auch an der baulichen Umsetzung werden die Schülerinnen/Schüler beteiligt. So wird die Stiftschule in dem Grünzug am Schloßhofbach ein Insektenhotel errichten und betreuen. Die Schülerinnen/Schüler sollen dahingehend eingebunden werden, Informationstafeln für die Grünzugnutzer/innen zu erstellen.

7.4 Durchführung der Schulweganalyse

Vorgesehen ist eine Schulung der schulischen Mobilitäts-Arbeitsgruppen im Januar/Februar 2017 in der Anwendung der Leitlinien der BASt für Schulwegsicherheit durch den Mobilitätsmanager.

An der Beurteilung ihrer Schulwege werden die Schülerinnen/Schüler beteiligt, indem sie mittels des Programms „Schulwegdetektive“ in der 1. und 2. Klasse die Fußwege und in den Klassen 3 und 4 die Radwege auf Gefahrenstellen untersuchen und beurteilen.

Die Arbeitsgruppen der vier Schulen beurteilen unter Hinzuziehung des Bezirkspolizeibeamten die Hauptschulwegrouten im Rahmen einer Begehung (bis Ende April 2017) und werten die gefundenen Risikobereiche unter Hinzuziehung der Ergebnisse der Schülerbeteiligung aus.

Das Amt für Verkehr wertet und gewichtet die Relevanz der ermittelten Risikobereiche und erarbeitet zusammen mit der jeweiligen schulischen Mobilitätsgruppe infrastrukturelle und verkehrsrechtliche Lösungen zur Beseitigung und Entschärfung von Risikobereichen. Diese infrastrukturellen Lösungen werden in die Politik eingebracht und bei positiver Entscheidung umgesetzt.

Die Arbeitsgruppe beschreibt pädagogische Handlungsempfehlungen, wie sich weiterhin bestehende Risikobereiche durch Eltern und Schülerinnen/Schüler erfolgreich meistern lassen.

7.5 Ausweisung der naturnahen Lern- und Aufenthaltsorte sowie grüner Schulwegrouten

Die schulischen Mobilitätsgruppen werden nach erfolgter Schulweganalyse im Herbst 2017 „grüne Schulwegen“ definieren und hierzu bestehende grüne Zuwegungen und das derzeitige Nutzungsverhalten der Schülerinnen/ Schüler berücksichtigen. Die „grünen Schulwege“, die durch Grünanlagen verlaufen, sollen zeitnah und vor ihrer Ausweisung auf ihre Verkehrssicherheit und auf ihre Vereinbarkeit mit den Bedürfnissen anderer Nutzergruppen überprüft werden. Diese Wege sind mit dem Verkehrszeichen „Fahrradweg“ Nr. 237 zu beschildern.

7.6 Aufstellung von neuartigen Schulwegplänen in Zusammenarbeit mit den Schulen und dem Amt für Schule

Um den schulischen Akteuren eine bessere Orientierung über Gefahrenstellen (besser: Kompetenzbereiche) des verkehrlichen schulischen Umfeldes zu bieten, sollen die Daten der Schulweganalyse in eine interaktive Schulwegkarte einfließen. Daneben sollen auch grüne Schulwegrouten und Naturlernorte in dieser Karte verzeichnet werden.

Die Schulwegkarte soll alle drei Jahre auf Basis von Schulweganalysen angepasst werden. Eine stetige Einpflegung der realisierten Straßenbaumaßnahmen und Baustellen soll über das Amt für Verkehr erfolgen. Die Finanzierung ist zurzeit noch unklar, könnte aber zum Teil aus den Ansätzen für Schulwegpläne erfolgen, deren Ausfertigung in Papierform damit entfällt.

Hierdurch werden die Eltern und die schulische Verkehrserziehung in die Lage versetzt, die ausgewiesenen Kompetenzpunkte mit den Schülerinnen/Schülern einzuüben und den optimalen Schulweg zu planen. In diese Schulweg-pläne sollen zudem Elternhaltestellen, Walking-Bus, Naturspielflächen und außerschulische Lernorte verzeichnet werden. Letzte können somit von den Kindern auch selbstbestimmt und sicher in ihrer Freizeit aufgesucht werden.

7.7 Evaluation der Wirksamkeit der einzelnen Module mit der Fakultät für Gesundheitswissenschaften der Universität Bielefeld

Um wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse zur Wirksamkeit der o. a. Einzelnahmen und des Gesamtinterventionsprogramms zu erlangen, ist vorgesehen, dass Studentinnen/Studenten der Universität Bielefeld aus den Fachbereichen Gesundheit, Sportwissenschaft und Erziehungswissenschaften diese evaluieren. Hierdurch soll eine Optimierung der Maßnahmen sichergestellt werden. Aktuell liegt eine Bachelorarbeit zur Wirksamkeit und Nutzungsmotiven von Elternhaltestellen vor.

7.8 Festigung von internen Kooperationsstrukturen

Das Kampagnenziel und die damit verbundene Verankerung der Zielsetzung in das Verwaltungshandeln ist keine Aufgabe eines einzelnen Fachamtes. Die Umsetzung von Kinder- und Jugendfreundlichkeit in die räumliche Planung ist als eine Querschnittsaufgabe nur in der Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachämtern umzusetzen.

Ziel ist es, auch nach offiziellem Projektende die interdisziplinäre Arbeitsgruppe als ständige Einrichtung „Kinder- und Jugendräume“ zu installieren und mindestens 1/2jährlich tagen zu lassen.

7.9 Unterstützungsnetzwerke

Es wird angestrebt, die schon aus dem STARS-Projekt bestehenden Informations- und Förderstrukturen auszubauen. Wichtige außerschulische Akteure sind im Projekt die Ökologische Station Bielefeld-Ravensberg, die Universität Bielefeld, die Polizei, die Kinder- und Jugendärzte, ADFC, VCD, Recyclingbörse Bielefeld-Herford, Initiative „Fahrräder bewegen Bielefeld“, StadtSportbund Bielefeld, MoBiel, Radsportvereine, Verkehrswacht.

7.10 Öffentlichkeitsarbeit

Die Kampagne und ihre Verstetigung sind durch eine offensive und intelligente Öffentlichkeitsarbeit zu stützen. Hier sind kreative Formen gefragt, die Aufmerksamkeit erregen und in der Öffentlichkeit überzeugend wirken.

So sind z.B. die Präsentationen von Beteiligungsergebnissen durch die beteiligten Kinder und Jugendlichen öffentlichkeitswirksam zu inszenieren. Einzelne Maßnahmen, wie die Elternhaltestellen wurden unter Einbeziehung der Eltern, Schülerinnen/Schüler und Lehrerschaft pressewirksam eröffnet. Künftig soll es zu Straßenaktionen anlässlich des Weltspiel- oder Weltkindertages kommen, um die Kampagnenziele im öffentlichen Bewusstsein zu verankern. Ferner ist vorgesehen, die naturnahen Spiel- und Lernorte öffentlichkeitswirksam auf der Schulhomepage und in den interaktiven Schulwegplänen zu bewerben.

8. Finanzierung

8.1 Bisher akquirierte Förderquellen

Die Finanzierung von Maßnahmen und Vorhaben, die sich aus der Umsetzung von Zielen der Kampagne ergeben, ist auf Basis von zu treffenden politischen Entscheidungen eine Daueraufgabe, die im Rahmen eines Finanzierungsmanagements kontinuierlich umzusetzen ist. Hierfür sind in den künftigen Haushalten ausreichende Mittel einzustellen.

Für einige Maßnahmen der Schulwegsicherheit, wie die Aufstellung von Schulwegplänen und die Behebung von Unfallschwerpunkten, die schon jetzt als Pflichtaufgabe gelten, besteht bereits ein Budget.

Für den Bau von neuen Fahrradabstellanlagen wurden bereits Fördermittel aus dem Klimaschutzprogramm des Bundes beim Projektträger Jülich beantragt. Die Eigenmittel wurden auf Veranlassung des Dezernates Mobilität, Planen und Bauen beim Immobilienservicebetrieb Bielefeld eingestellt.

Es soll künftig eine Überprüfung erfolgen, ob nachfolgende Förderquellen für eine Ertüchtigung von naturnahen Spielflächen und die Anlage grüner und sicherer Schulwege aktiviert werden können.

8.2 Mögliche Förderquellen

Als mögliche Förderquellen gelten:

- **Städtebauförderung**

Zur Umsetzung von konkreten Projekten sind die verschiedenen Förderprogramme der Städtebauförderung wie z.B. Soziale Stadt, Stadtumbau oder Aktive Stadt- und Ortsteilzentren zu erschließen. Die Programme sind quartiersbezogen und beteiligungsorientiert angelegt und integrieren soziale und städtebauliche Aspekte im Rahmen der Erneuerung von Quartieren. Im Vorfeld der Förderprogramme werden Integrierte Handlungsprogramme (INSEK) aufgelegt, die auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme konkrete Förderpositionen festlegen. Auch diese vorbereitenden Untersuchungen sind partizipativ angelegt. Um hier schon zu einem frühen Zeitpunkt weichenstellend tätig zu werden, ist die Einbeziehung des Hauptverantwortlichen für die Kampagne zielführend. Der Hauptverantwortliche sollte die Mitarbeiter der Planungsämter kontinuierlich befragen, welche Förderprogramme in Zukunft beworben werden. Eine aktive Mitwirkung an der Erstellung der Integrierten Handlungsprogramme ist von dem Hauptverantwortlichen einzufordern.

- **Ergänzende Fördertöpfe verschiedener Landesministerien**

Ergänzend zur Städtebauförderung sind geeignete Fördertöpfe aus den verschiedenen Fachministerien auf ihre Eignung für eine Finanzierung von Projekten zu recherchieren. So könnten z.B. Beteiligungsverfahren aus dem Topf der Jugendförderung des Jugendministeriums beworben werden. Ein weiteres Augenmerk ist zudem auf die verschiedenen Sonderförderungen verschiedener Landesministerien zu legen, die möglicherweise Schnittmengen zu den Kampagnenzielen aufweisen.

- **Erschließung geplanter Vorhaben der Stadtplanung**

Auch in der Stadt Bielefeld wird nach wie vor geplant und gebaut. Es kommt daher darauf an so zu bauen, dass die Belange von Kindern und Jugendlichen Berücksichtigung finden. So gilt es sicher zu stellen, dass zum einen die definierten Qualitäten der Kinder- und Jugendfreundlichkeit in die Planungsvorhaben integriert werden. Zum anderen gilt es Kinder- und Jugendliche in Planungsvorhaben mit unmittelbarer Relevanz zu beteiligen. Die Kosten für die Beteiligung sind als fachliche Bestandteile von Planungsprozessen aus den jeweiligen Projekten zu finanzieren. Sind bei größeren Planungsmaßnahmen Verfahren der Bürgerbeteiligung vorgesehen, ist darin die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen zu integrieren, einschließlich ihrer Finanzierung.

- **Stiftungen**

Im Rahmen eines intelligenten Fördermittelmanagements sind geeignete Mittel Dritter wie z.B. Stiftungen (z. B. Stiftung Umwelt) auf ihre Eignung zur Finanzierung von Projekten oder Teilprojekten zu recherchieren. Relevant sind vor allem auch die lokalen Stiftungen wie z.B. die Sparkassenstiftung oder Bürgerstiftungen, die in einigen Kommunen gegründet worden sind. Auch private Organisationen wie z.B. die Bielefelder Bürgerstiftung, könnten für die Finanzierung von Projekten angefragt werden.

9. Erfahrungen aus der Projektarbeit

Die Projektteilnehmer/innen äußerten sich nach den beiden Workshops sehr zufrieden mit der Arbeitsatmosphäre und den Arbeitsergebnissen. Besonders die anwesenden Schulleitungen merkten an, dass sie sich mit ihren Anliegen der Verkehrssicherheit und Bewegungsförderung ihrer Schülerinnen/Schüler ernst genommen und unterstützt fühlten.



Abb. 9-1: Die Teilnehmerinnen/Teilnehmer der Projektgruppe präsentieren das Banner der Kampagne nach Beendigung des Abschluss-Workshops am 06.12.2016

Ganzheitliches Interventionskonzept zur schulischen Mobilitätsförderung in Bielefelder Grundschulen (GIM-BI)



Die Einbindung der Projektergebnisse aus dem Projekt „Mehr Freiraum für Kinder“ sind grün hinterlegt dargestellt.

Schaffung förderlicher binnenstruktureller Voraussetzungen

- Einrichtung einer AG Mobilität und Schulwegsicherheit bestehend aus Eltern und Lehrern und ggf. Schülern (4. Klasse) und 2maliges Treffen im Schuljahr
- Enge Zusammenarbeit mit dem Projektkoordinator und außerschulischen Akteuren
- Teilnahme der Sachkundelehrer/innen und Sportlehrer/innen an einem Rad-Instruktoren Lehrgang des Stadtsportbundes (mind. 2 Lehrer/innen pro Projektschule)
- Einrichtung eines Bereiches Mobilität und Verkehrssicherheit auf der Schulhomepage
- Durchführung von Informationsabenden unter Teilnahme Kinderärzte, Polizei und Verkehrsfachleuten 660
- Regelmäßiger Fahrradcheck der Schulungsfahrräder durch Recyclingbörse
- Teilnahme an der Aktion Klimameilen unter Teilnahme des Lehrpersonals
- Verkehrsschulung unter Verwendung des Materials „Verkehrszähler“
- Teilnahme der Schule am Stadtradeln
- Ermittlung der Schulwegsicherheit (Durchlässigkeit) des Verkehrsraums in 1,5 Radius um die Schule (alle 3 Jahre)
 - ❖ Ermittlung der Schulwegrouten durch Selbstauskunft in den Klassen 3 und 4
 - ❖ Schulwegdetektive mit Klassen 3 und 4
 - ❖ Schulung in BAST
 - ❖ Analyse Schulwege mit der jeweiligen AG Mobilität und Verkehrssicherheit
- Erarbeitung von Verbesserung der Schulwegsicherheit in der AG unter Hinzuziehung der örtlichen Polizei und dem Amt für Verkehr
- Erarbeitung einer Handlungsanweisung zum kompetenten Umgang mit lokalisierten Risikobereichen und **Einstellung dieser zusammen mit den naturnahen Spielorten in einer interaktiven Karte auf der Schulhomepage und dem städtischen Web**
- Erarbeitung eines fachübergreifenden Unterrichtskonzeptes Radfahren, Wandern (z. B. Sport und Sachkunde) durch die AG bzw. Fachkonferenzen für mindestens zwei Fächer

Schaffung förderlicher infrastruktureller Rahmenbedingungen

- Festlegung bzw. Einrichtung von mind. einer außerschulischen Naturspielfläche in einem Umkreis von 1,5 km um die Schule durch das Umweltamt und deren Ausweisung im B-Plan und Beschilderung
- Ertüchtigung der Haupt-Schulwegrouten und der Route zum außerschulischen Lernort (Naturspielfläche)
- Einrichtung von Walking-Bus
- Einrichtung von Elternhaltestellen
- Vorhandensein von Radabstellanlagen für 20 % der Schülerinnen/Schüler
- Markierung von Rad-Parcours-Linien auf dem Schulhof
- Empfehlung eines einheitlichen Lehrmaterials – z. B. Vogel NRW
- Markierung von Schulwegen bzw. Standflächen mit Fußabdrücken
- Vorhandensein von Schulungsfahrrädern im Umfang einer Klassenstärke
- Vorhandensein von nummerierten Leuchtwesten im Umfang einer Klassenstärke
- Vorhandensein von Radhelmen (Ersatzhelme)
- Ausstattung mit einer Standpumpe
- Ausstattung mit einem Fahrradreparatur- und 1. Hilfesets
- Lernmaterial: Schulwegdetektive
- Ausstattung mit Leuchtwesten für Erwachsene (15 Stück) für Tourenbegleitung und Fahrradprüfung
- Vorhandensein von ausreichenden Lehrmaterial und Prüfungsbögen

Pädagogisches Interventionsprogramm Grundschule

Klassenübergreifende Aktionen/Maßnahmen

- Gleichgewichtsübungen zu Beginn des Schultages ggf. nach der ersten Pause
- Ausleihe von Rollern und Pedalos für die Pause und OGS-Zeit
- Aufruf zur Teilnahme am Stadtradeln
- Durchführung eines jährlichen Mobilitätstages (3. und 4. Klassen) mit z. B.
 - ❖ Aktion toter Winkel
 - ❖ Aktion „Blackbox“
 - ❖ Fahrradsimulator
 - ❖ Fahrrad-Parcours mit Helmaktion
 - ❖ Mobile Radwerkstatt
 - ❖ Lastenfahrrad
 - ❖ Kunstaktion
 - ❖ Puppenbühne

1. Klasse

- Schulwegbegehung in Kleingruppen unter Anwesenheit von Eltern
- Gefahrentraining (Üben des Verhaltens an Fußgängerüberwegen und eigenverantwortliches Überqueren der Fahrbahn mit und ohne Sichtbeeinträchtigungen = Bordsteintraining) mit der Polizei
- Begehung der Schulwege ab den Elternhaltestellen zur Schule
- Aktion Gelbe Füße zu Schulbeginn – gemeinsames Nachsprühen der Füße
- Erste spielerische Übungen mit dem Roller oder Pedalos auf dem Schulhof oder in der Sporthalle im Rahmen eines Rad-Parcours mit folgenden Schwerpunkten
 - ❖ Vorbeifahren an einem Hindernissen
 - ❖ Huckelpiste
 - ❖ Fahren durch Verengungen
 - ❖ Wippe
 - ❖ Gefälle
 - ❖ Kurvenfahrt mit Handzeichen

2. Klasse

- Schulwegbegehung in Kleingruppen unter Anwesenheit von Eltern
- Gefahrentraining (Üben des Verhaltens an Fußgängerüberwegen und eigenverantwortliches Überqueren der Fahrbahn mit und ohne Sichtbeeinträchtigungen) mit der Polizei
- Begehung der Schulwege ab den Elternhaltestellen zur Schule
- Einsatz des Materials „Verkehrszähler“
- Aktion Schulwegdetektive – Schwerpunkt: Fußwege
- Übungen mit dem Roller auf dem Schulhof oder in der Sporthalle im Rahmen eines Rad-Parcours mit folgenden Schwerpunkten
 - ❖ Vorbeifahren an einem Hindernissen
 - ❖ Huckelpiste
 - ❖ Fahren durch Verengungen
 - ❖ Wippe
 - ❖ Gefälle
 - ❖ Kurvenfahrt mit Handzeichen

3. Klasse

- Teilnahme an dem Mobilitätstag mit Schülerinnen/Schüler der 4. Klassen
- Teilnahme an der Aktionswoche „Kindermeilen“
- Unterrichtssequenz Helmtragen (Verkehrswacht)
- Verhalten im Schulbus (Mobiell)
- Einsatz des Materials „Verkehrszähler“
- Einübung von Handlungsabläufen des Radfahrens auf dem Schulhof und in der Sporthalle nach dem Brevier der Verkehrserziehung
 - ❖ Anfahren vom Fahrbahnrand
 - ❖ Vorbeifahren an einem Hindernis
 - ❖ Links- und Rechtsabbiegen

- ❖ Alternativen Linksabbiegen
- ❖ Überqueren der Fahrbahn
- ❖ Vorfahrt
- ❖ Anhalten am Fahrbahnrand
- Kunstaktionen

4. Klasse

- Teilnahme an dem Mobilitätstag mit Schülerinnen/Schüler der 4. Klassen
- Teilnahme an der Aktionswoche „Kindermeilen“
- Unterrichtssequenz Helmtragen (Verkehrswacht)
- Einsatz des Materials „Verkehrszähler“
- Verhalten im Schulbus (Mobiell)
- Radfahrausbildung mit der Polizei im Straßenraum (3 Veranstaltungen inkl. Prüfung)
- Aktion Verkehrsbeobachtung
- Aktion Schulwegdetektive – Schwerpunkt: Radwege
- Besuch der Fahrradfertigung bei Hebie
- **Aufsuchen der naturnahen Spiel- und Lernorte mindestens 4mal im Schuljahr mit dem Fahrrad und zu Fuß im Rahmen eines bewegten Unterrichtes**
- Durchführung eines Klassenausfluges unter Elternbeteiligung mit dem Rad

Erprobung

Es ist vorgesehen das Konzept im Rahmen des Landesprojektes „Mehr Freiraum für Kinder!“ in der Zeit vom 01.08.2017 – 31.07.2018 in folgenden Projektschulen zu erproben:

- Diesterwegschule
- Martinschule
- Stiftschule

Evaluation

durch Universität Bielefeld, Fakultät für Gesundheitswissenschaften, Frau Prof. Kolip im Rahmen von Master- und Bachelorarbeiten bezogen auf Teilbereiche des Konzeptes.

