

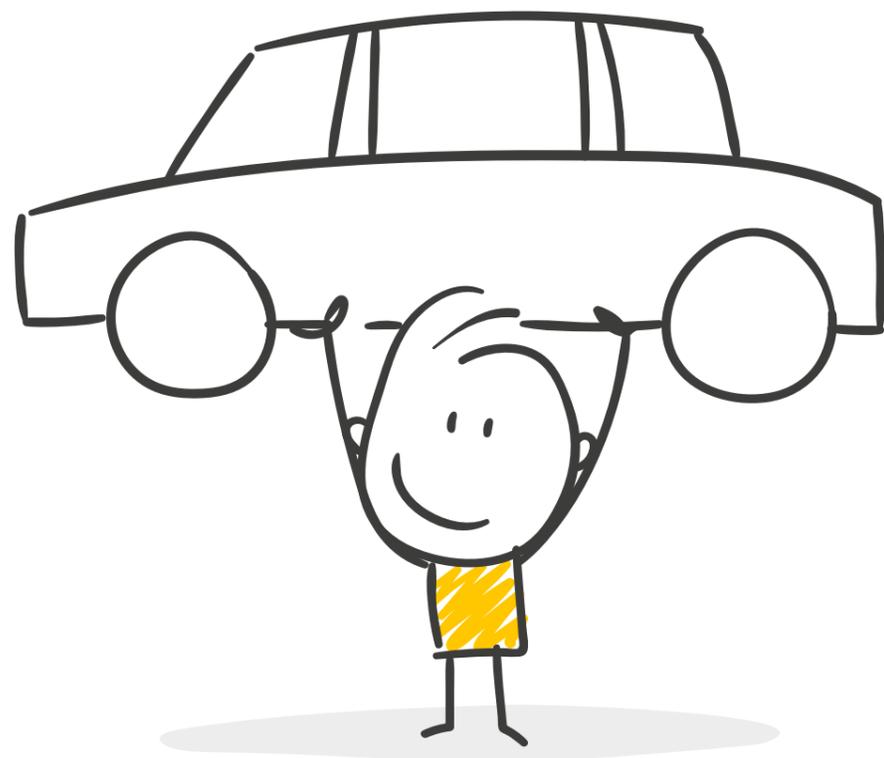
EBI

Schulmobilitätskonzept

Sichere und nachhaltige Schulwege an Bielefelder Schulen

Zusammenfassung





Impressum

Erstellt von

Elkmann Klimaschutz & Mobilität

Friedrichstraße 62 • 44137 Dortmund

info@elkmann.ruhr • elkmann.ruhr

0231/13700740

Projektbearbeitung

Dipl.-Ing (FH) Carsten Elkmann • M.Sc. Fabian Marks • Dipl. Ing. Michael Thull

Im Auftrag von

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr • 660.21 Strategische Mobilitätsplanung und ÖPNV

33597 Bielefeld

Bildquellennachweis

Elkmann Klimaschutz & Mobilität, strichfiguren.de | stock.adobe.com

(Strichfiguren),

Stand: Mai 2022

Zusammenfassung des kommunalen Schulmobilitäts- konzepts

Anlass und Zielsetzung

Der Alltag von Kindern und Jugendlichen verlangt heute viel mehr Mobilität als in der Vergangenheit. Tendenz steigend. Dies hat verschiedene Ursachen. Auf der einen Seite gibt es die institutionellen Fahrzwecke – also beispielsweise zur Schule, zur Betreuung, zur Hausaufgabenhilfe, zum Sport oder zum Musikunterricht. Auf der anderen Seite sind es weitere Freizeitaktivitäten wie Treffen mit Freunden. Kurzum: Kinder und Jugendliche sind häufiger und weiter unterwegs als je zuvor.

Diese Entwicklung trifft auf eine weitere Tatsache: Der Raum, in dem sie sich frei bewegen und entfalten können, ohne dass Erwachsene diese Wege und Aktivitäten organisieren (z. B. Elterntaxi), verkleinert sich. Man spricht hier auch von Verinselung oder gar der Verhäuslichung: Der Aktionsraum reduziert sich bis auf das direkte Wohnumfeld.

Und die veränderte Mobilität von Kindern und Jugendlichen hat noch weitere wichtige Aspekte: die Verdrängung kindlicher Lebensräume durch funktionale Ausdifferenzierung städtischer Strukturen und die stetige Zunahme der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs. Urbane Räume orientieren sich aber vor allem am weiter zunehmenden Straßenverkehr. Die Konsequenz: Kinder benötigen immer früher eine immer höhere Verkehrskompetenz.

Unterm Strich nimmt die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen stetig ab – mit gravierenden Folgen für deren Entwicklung. Kinder und Jugendliche

- » können mittlerweile oft keine oder keine hinreichende Verkehrskompetenz entwickeln
- » machen als Folge der Verhäuslichung und Motorisierung der Wege weniger Sozial- und Umwelterfahrungen
- » lernen nicht sich zu orientieren und bewegen sich immer weniger: Laut einer Studie des RKI von 2018 bewegen sich etwa 75 % der Kinder weniger als die, von der WHO mindestens empfohlenen 60 Minuten pro Tag.

Mit der Aufstellung des kommunalen Schulmobilitätskonzepts will die Stadt Bielefeld diesem negativen Trend begegnen und die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität der Schüler*innen fördern und schulisches Mobilitätsmanagement kommunal etablieren.

Die Erstellung des Schulmobilitätskonzepts basiert auf der Mobilitätsstrategie 2030, die der Rat der Stadt Bielefeld im März 2019 zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität beschlossen hat. Zu den Zielen der Strategie gehören unter anderem

- » die Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes,
- » die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie
- » die Reduzierung negativer Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt.

Die Ziele schulischen Mobilitätsmanagements wurden in einem Zielentwicklungsprozess mit den Zielen der Mobilitätsstrategie 2030 abgeglichen, angepasst und in Teilen ergänzt. Die Ziele wurden gemeinsam mit den Akteuren schulischer Mobilität diskutiert und Prioritäten festgelegt. Bei der Zielentwicklung wurde großer Wert darauf gelegt, dass die Ziele spezifisch und präzise formuliert sowie messbar, akzeptiert, realistisch und terminiert sind.

Oberziel des Schulmobilitätskonzepts:

*Die Stadt Bielefeld fördert die sichere, nachhaltige und eigenständige Mobilität von Schüler*innen zur Realisierung der "Vision Zero", zur Erreichung der Klimaschutzziele und zur Salutogenese/Gesundheitsförderung*

Bei der Erstellung des Schulmobilitätskonzept wurden 107 allgemeinbildende Schulen der Primar- und Sekundarstufen in Bielefeld berücksichtigt und am Entwicklungsprozess beteiligt.

Analysen der aktuellen Verkehrs- und Mobilitätssituation an den Schulen

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrs- und Mobilitätssituation an den Bielefelder Schulen wurden umfangreiche Analysen durchgeführt. Dabei stand vor allem die Sicht der Betroffenen im Fokus. Über Online-Umfragen wurden die Schüler*innen und Eltern sowie die Schulleitungen, Mobilitätsbeauftragten und weitere Akteure schulischer Mobilität unter anderem zu Verkehrsmittelwahl, Mobilitätsangeboten und Problemen oder positiven Aspekten auf den Schulwegen befragt.

Gemeinsam mit den Akteuren, die die Mobilität der Kinder und Jugendlichen organisieren oder für die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zuständig sind, wurde die derzeitige Zusammenarbeit und deren perspektivische Entwicklung ermittelt.

Auf Grundlage der Umfragen wurden repräsentative Vor-Ort-Untersuchungen durchgeführt. Dabei standen die Bewertung der Verkehrssituation zu den typischen Bring- und Abholzeiten sowie die Verifizierung ausgewählter Problemstellen auf Schulwegen im Vordergrund.

Ergebnisse der Analysen

Ergebnisse aus den Umfragen

Definition Wahlfreiheit am Beispiel Auto:

Kinder werden mit dem Auto zur Schule gefahren, gehen alternativ aber auch zu Fuß oder fahren mit dem Tretroller, dem Fahrrad, dem Bus oder der Bahn.

Die Analysen zeigen, dass in Bielefeld ein hoher Anteil an Schüler*innen regelmäßig mit dem Auto zur Schule kommt. An den Grundschulen ist das jedes fünfte Kind. In der dunklen Jahreszeit bzw. bei schlechtem Wetter steigt dieser Anteil massiv an. Dann wird fast jedes zweite Kind immer oder manchmal zur Schule gefahren. Der Umstieg aufs Auto geht vor allem zu Lasten des Radverkehrs und der Wahlfreien, die multimodal zur Schule kommen. Diese nutzen neben dem Auto manchmal auch den Bus oder die Bahn für den Schulweg und sind somit wahlfrei.

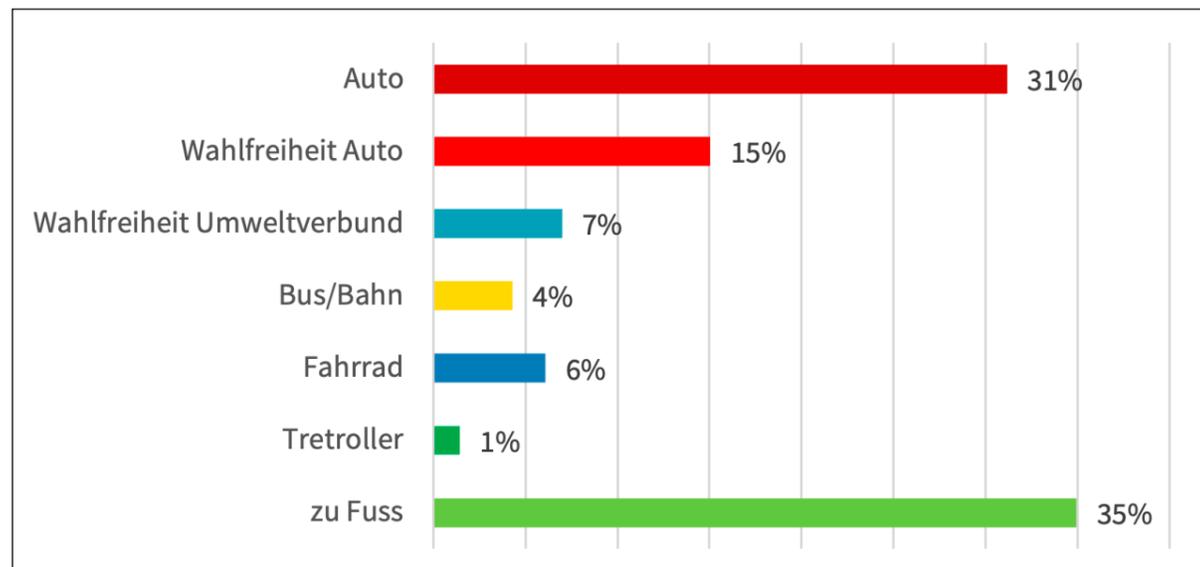


Abb. 1 Verkehrsmittelwahl an Bielefelder Grundschulen im Winter oder bei schlechtem Wetter

An den weiterführenden Schulen kommen knapp 58 % der Schüler*innen regelmäßig mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule. Hier liegt der Anteil des Autoverkehrs bei 16 %. Ebenso hoch liegt auch der Radverkehrsanteil. Damit liegt die Anzahl der Wege mit dem Rad

knapp unter dem gesamtstädtischen Anteil aller Wege mit dem Rad, der 2017 bei 18 % lag. Betrachtet man die Schulweglängen so ergibt sich ein hohes Substitutionspotenzial für die Verlagerung des Autoverkehrs. Denn von den Schüler*innen, die regelmäßig mit dem Auto gefahren werden, wohnen 11% in einer fußläufigen Entfernung zur Schule und sogar 57% in einer Entfernung, die auch mit dem Fahrrad zu machen wäre.

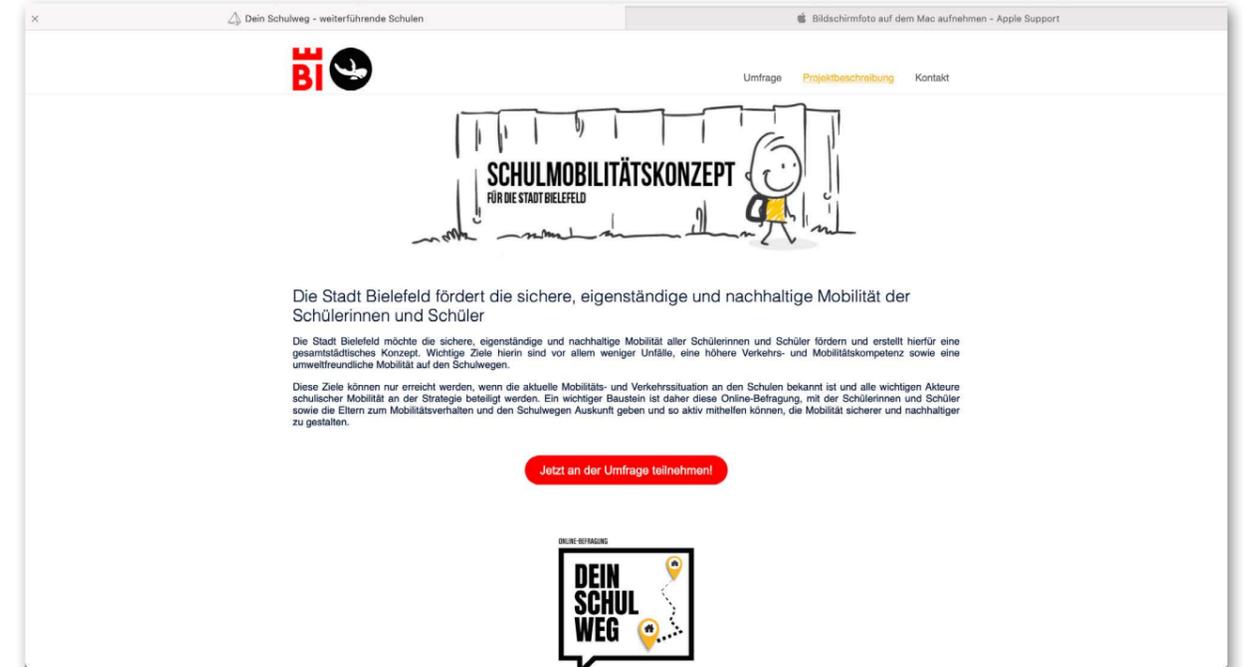


Abb. 2 Screenshot der Online-Umfrage an Bielefelder Grundschulen

Die wichtigsten Gründe für das Elterntaxi an Grundschulen sind die subjektiv wahrgenommenen Gefahren durch den Straßenverkehr und das mangelnde Vertrauen in die Verkehrskompetenz des eigenen Kindes. An den weiterführenden Schulen stehen eher pragmatische Gründe, wie die Verbindung mit dem Arbeitsweg, im Vordergrund. Aber auch hier wurden oft Gefahren durch den Straßenverkehr genannt.

Ergebnisse der Stakeholderanalyse

Um die bisherige Aufbau- und Ablauforganisation schulischer Mobilität in Bielefeld einordnen zu können, wurden Interviews mit den hierfür relevanten Akteuren geführt. Hierzu zählten vor allem Schulformsprecher*innen, die Eltern- und Schüler*innenvertretung, die Polizei, die Politik sowie Verbände und die Verwaltung mit verschiedenen Funktionen.

Die Befragten sehen vor allem ein Problem in der Zunahme des Bring- und Holverkehrs mit dem Auto und ein unzureichendes Angebot des Bus- und Bahnverkehrs. Für die Förderung der sicheren, eigenständigen und nachhaltigen Mobilität der Schüler*innen wünschen sich die

Akteure eine deutlich bessere Zusammenarbeit. Vor allem sollte die Verwaltung eine Stelle für das Schulmobilitätsmanagement einrichten und zudem ein Gremium geschaffen werden, in dem sich die Akteure besser vernetzen und austauschen können.

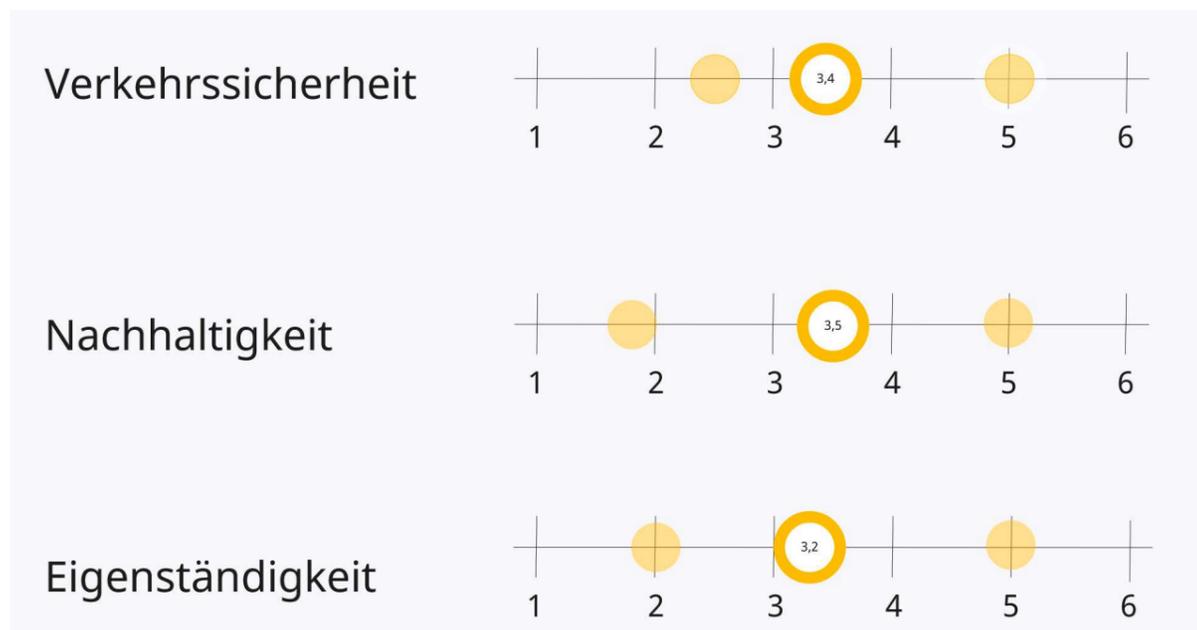


Abb. 3 Einschätzung der Stakeholder zur aktuellen Mobilitätssituation von Schüler*innen

Am Ende der Stakeholderanalyse wurde ein Vernetzungsworkshop durchgeführt. Innerhalb des Workshops wurden die Ziele schulischer Mobilität in Bielefeld diskutiert und Prioritäten festgelegt, die drängendsten Probleme besprochen und Möglichkeiten der Zusammenarbeit ausgelotet.

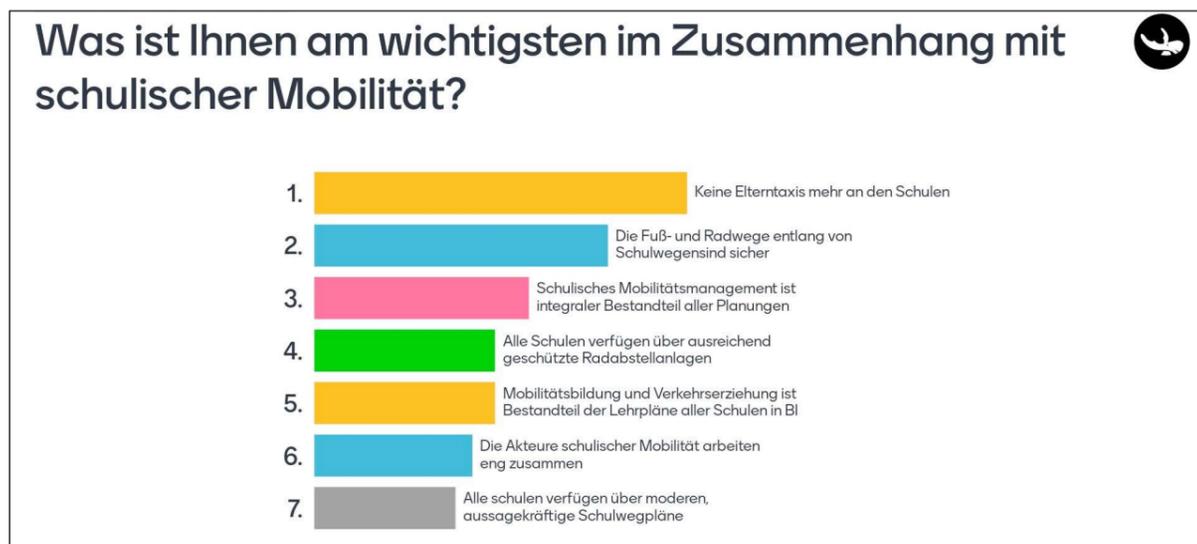


Abb. 4 Wichtigste Ziele der Akteure schulische Mobilität als Ergebnis des Vernetzungswshops

Vor-Ort-Analysen

Auf Grundlage der Befragungsergebnisse wurde die aktuelle Verkehrs- und Mobilitätssituation an 13 Schulstandorten untersucht. Die Auswahl der begutachteten Schulstandorte erfolgte nach Schulform, Problemlage und städtebaulichen Kriterien. Ziel war es, eine hohe Übertragbarkeit auf weitere Schulstandorte zu ermöglichen. An einem Grundschulstandort, einer weiterführenden Schule und an einem Schulzentrum wurde die Verkehrssituation im direkten Schulumfeld zum Unterrichtsbeginn beobachtet und bewertet. An den weiteren Schulstandorten wurden Problemstellen auf Schulwegen verifiziert. Da sich die Verifizierung der Problemstellen über weite Teile des Stadtgebiets erstreckte, überlagerte sich die Begutachtung mit den Einzugsgebieten 17 weiterer Schulen.

In einigen Fällen konnten die von den Befragten subjektiv wahrgenommenen Probleme aus gutachterlicher Sicht nicht bestätigt werden. Aber tatsächlich gibt es eine Reihe an Defiziten auf den Schulwegen. Zum Teil sind diese grundsätzlicher Natur, die das gesamte Stadtgebiet bzw. weitere Schulstandorte betreffen. Bei einem weiteren Teil handelt es sich um spezifische Maßnahmen, die sich auf den jeweiligen Standort beziehen.

Die Vor-Ort-Analysen ergaben vor allem Handlungsbedarf bezüglich der Infrastruktur, der Planung und Überwachung des ruhenden Verkehrs, der Verbesserung der Mobilitätsangebote und der Elterntaxiproblematik.

Bei der Infrastruktur konnten vor allem Defizite an Stadtbahnhaltestellen in Mittellage, zum Beispiel an der Kurt-Schumacher- oder Artur-Ladebeck-Straße und fehlende Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur in ländlich geprägten Gebieten identifiziert werden.



Abb. 5 Ungesicherte Querungsstelle an einer Stadtbahnhaltestelle

Umsetzungskonzept

Das Umsetzungskonzept beinhaltet gutachterliche Empfehlungen zum Erreichen der gesteckten Ziele, die auf Basis umfangreicher Analysen erarbeitet worden sind. Die Umsetzung ist nicht verbindlich und kann möglicherweise von den Empfehlungen abweichen, z. B. wenn neue Erkenntnisse vorliegen, bereits Planungen vorliegen oder notwendige Ressourcen nicht bereitgestellt werden können.

Das Umsetzungskonzept gliedert sich in drei Bereiche. Der erste Bereich umfasst grundlegende Maßnahmen, die in der Regel keinen spezifischen Ortsbezug haben. Zu den grundlegenden Maßnahmen gehört etwa die Aufbau- und Ablauforganisation schulischen Mobilitätsmanagements oder die flächendeckende Erstellung moderner und aussagekräftiger Schulwegpläne.

Der zweite Bereich umfasst Maßnahmen mit konkretem Ortsbezug, die nach der Vor-Ort-Begutachtung empfohlen werden. Die Maßnahmen werden den Maßnahmenkategorien bauliche Maßnahmen, organisatorische bzw. verkehrliche Maßnahmen und verhaltensbezogenen Maßnahmen zugeordnet. An 65 Orten werden insgesamt 87 Maßnahmen vorgeschlagen. Diese beinhalten 33 bauliche, 40 organisatorische und 14 verhaltensbezogene Maßnahmen. Die verhaltensbezogenen Maßnahmen richten sich vor allem an die Schüler*innen und Eltern. Um diese Maßnahmen mit der Zielgruppe zu kommunizieren sollten sie in die entsprechenden Schulwegpläne und in den Unterricht aufgenommen werden. Die baulichen und organisatorischen Maßnahmen betreffen in den meisten Fällen das Amt für Verkehr (62), aber auch das Ordnungsamt (7) und die Polizei (2) sind angesprochen.

Der dritte Bereich des Umsetzungskonzeptes umfasst Empfehlungen zur Evaluation der vorgeschlagenen Maßnahmen.



Abb. 6 Beispiele für gute Radabstellanlagen an Bielefelder Schulen

Aufbau- und Ablauforganisation

Um eine dauerhafte, effiziente und wirksame Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität der Schüler*innen sicherzustellen, wird die Einrichtung fester Institutionen und Kommunikationskanäle empfohlen. Hierfür empfiehlt sich eine zentrale Ansprechperson für das schulische Mobilitätsmanagement. Diese Schulmobilitätsmanagerin bzw. dieser Schulmobilitätsmanager sollte sich als Bindeglied zwischen dem Amt für Verkehr und dem Amt für Schule verstehen, das die Themen der Infrastruktur und verkehrlichen Anordnungen mit den Themen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung gleichermaßen repräsentiert.

Zusätzlich sollte eine Arbeitsgruppe, die sich aus den wichtigsten Akteuren schulischer Mobilität zusammensetzt, eingerichtet werden. Diese sollte sich aus gutachterlicher Sicht mindestens vier mal im Jahr treffen, um sich über den Stand der Umsetzung des Schulmobilitäts-

konzepts und die Weiterentwicklung schulischen Mobilitätsmanagements austauschen. In der Gruppe sollten das Amt für Verkehr, das Amt für Schule, die Polizei, die Schüler*innen- und Elternvertretung, die Verkehrswacht und moBiel vertreten sein. Bei Bedarf oder Betroffenheit können weitere Fachbereiche der Verwaltung, Verbände, Initiativen oder das Zukunftsnetz Mobilität NRW hinzugezogen werden.

Evaluationskonzept

Die Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität kann dauerhaft nur gelingen, wenn die empfohlenen Maßnahmen umgesetzt, ihre Wirksamkeit überprüft und mit den gesteckten Zielen abgeglichen werden. Dabei muss ein Umdenken in den Köpfen stattfinden. Nach Möglichkeit wurden für die Ziele und zugehörigen Maßnahmen Metriken oder Indikatoren entwickelt, mit denen sich der Grad der Umsetzung bzw. der Zielerreichung überprüfen lassen. Zudem werden Fristen vorgeschlagen, nach denen Maßnahmen und Ziele evaluiert werden sollten.

