



Schulmobilitätskonzept

Sichere und nachhaltige Schulwege an Bielefelder Schulen



Elkmann Klimaschutz & Mobilität



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

Inhalt

Einleitung **11**

1	Anlass und Zielsetzung	12
1.1	Methodisches Vorgehen	13

Ziele schulischen Mobilitätsmanagements **15**

2	Zielentwicklung	16
2.1	Ziele schulischer Mobilität	16
2.2	Zielentwicklung mit System	17
2.2.1	Unterziele	18
2.2.2	Priorisierung der Unterziele	21
2.2.3	Anwendung der Zielmatrix	22

Analyse schulischer Mobilität in Bielefeld **23**

3	Befragung der Schüler*innen und Eltern	24
3.1	Fragenkatalog und Befragungsdesign	24
3.1.1	Inhalte der Umfragen	26
3.1.2	Befragung der Schüler*innen und Eltern der Primarstufen	27
3.1.3	Befragung der Schüler*innen der Sekundarstufen	30
3.2	Durchführung der Online-Umfrage	33
3.3	Ergebnisse der Online-Umfrage	34
3.3.1	Ergebnisse aus den Befragungen an Grundschulen	36
3.3.2	Ergebnisse aus den Befragungen an weiterführenden Schulen	45
4	Befragung der Schulen	52
4.1	Befragungsdesign der Online-Umfrage	53
4.2	Ergebnisse der Online-Umfrage	54
4.2.1	Schulische und außerschulische Maßnahmen zur Förderung der Mobilität	56
4.2.2	Auswertung der kartografischen Angaben	62
4.2.3	Zusammenfassung der Befragung der Schulen	67
5	Stakeholderanalyse	69
5.1	Stakeholder in Bielefeld	70
5.2	Ergebnisse aus den Interviews mit Stakeholdern	72
5.2.1	Bewertung der Zusammenarbeit der Akteure	72
5.2.2	Bewertung schulischer Mobilität	73
5.2.3	Konfliktfelder	73
5.2.4	Erwartungen	74
5.2.5	Ideen für die Zukunft	76
5.2.6	Optimale Zusammenarbeit im schulischen Mobilitätsmanagement	79
5.2.7	Vernetzungsworkshop	79

5.2.8	1. Kleingruppenarbeit: Bewertung der Ziele	83
5.2.9	2. Kleingruppenarbeit: Maßnahmen entwickeln	87
5.2.10	3. Kleingruppenarbeit: Zusammenarbeit der Akteure planen	91
5.2.11	Fazit zum Vernetzungsworkshops	94
6	Vor-Ort-Begutachtung von Schulstandorten	96
6.1	Vor-Ort-Begutachtung – Auswahl der Schulstandorte	96
6.2	Vor-Ort-Begutachtung am 02.09.2021	99
6.3	Vor-Ort-Begutachtung am 08.09.2021	103
6.4	Vor-Ort-Begutachtung am 16.09.2021	106

Umsetzung des Schulmobilitätskonzepts **109**

7	Umsetzungskonzept	110
7.1	Aufbau des Umsetzungskonzepts	112
8	Grundlegende Maßnahmen	113
8.1	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements	114
8.1.1	Aufbauorganisation	115
8.1.2	Ablauforganisation	120
8.1.3	Standortbezogene Schulmobilitätskonzepte	121
8.1.4	Maßnahmen zur Substitution der motorisierten Hol- und Bringverkehre	122
8.1.5	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	128
8.1.6	Maßnahmen im ruhenden Verkehr	137
8.1.7	Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs	141
8.1.8	Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr	150
8.1.9	Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung	156
8.1.10	Maßnahmen zur Information	186
9	Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements	195
10	Evaluationskonzept	198
10.1.1	Planungsroutinen	198
10.1.2	Evaluation der Maßnahmen und Ziele	199
11	Anhang	200
11.1	Anhang 1: Ziele schulischer Mobilität	201
11.1.1	Oberziel	201
11.1.2	Unterziele nach Leitzielen der Mobilitätsstrategie 2030	201
11.2	Anhang 2: Auswahl der Schulstandorte für die Vor-Ort-Analyse	210
11.3	Anhang 3: Maßnahmenplan – Spezifische Maßnahmen	214
11.4	Anhang 4: Planungsroutinen	300
11.5	Anhang 5: Tabelle zu Evaluationen	303

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Begrüßungsseite für alle Schulformen	26
Abb. 2	Wahl der Schulformen	27
Abb. 3	Flyer zur Bewerbung der Online-Umfrage	33
Abb. 4	Teilnahmequote an den Grundschulen	35
Abb. 5	Teilnahmequote an den weiterführenden Schulen	35
Abb. 6	Verteilung der Teilnahme über die Jahrgangsstufen an Grundschulen	36
Abb. 7	Analyse der Schulweglängen auf Basis anonymer Wohnstandortdaten	37
Abb. 8	Wahl der Verkehrsmittel im Sommer / bei gutem Wetter	38
Abb. 9	Wahl der Verkehrsmittel im Winter / bei schlechtem Wetter	38
Abb. 10	Verfügbarkeit an Fahrrädern und Tretrollern an den Grundschulen	39
Abb. 11	Verfügbarkeit von Abo-Tickets des ÖPNV	40
Abb. 12	Zugriff auf ein oder mehrere Autos	40
Abb. 13	Gründe für die Begleitung der Kinder durch Erwachsene	41
Abb. 14	Begleitung auf dem Schulweg nach Jahrgangsstufen	42
Abb. 15	Von Eltern und Schüler*innen der Grundschulen genannte Problemstellen	43
Abb. 16	Probleme auf Schulwegen nach der Anzahl der Nennungen	44
Abb. 17	Verteilung der Teilnahme nach Jahrgangsstufen an den weiterführenden Schulen	46
Abb. 18	Analyse der Schulweglängen an weiterführenden Schulen	47
Abb. 19	Verteilung der Verkehrsmittelwahl an weiterführenden Schulen in Prozent	47
Abb. 20	Gründe für die Wahl des Autos für den Schulweg an weiterführenden Schulen	49
Abb. 21	Von Schüler*innen genannte Problemstellen auf den Schulwegen weiterführender Schulen	50
Abb. 22	Top 15 der Problemnennungen von den Schüler*innen der weiterführenden Schulen	51
Abb. 23	Portal für die Online-Umfrage der Schulleiter*innen und weiterer schulischer Akteure	52
Abb. 24	Information über das Schulmobilitätskonzept	53
Abb. 25	Auszug aus der qualitativen Befragung	54
Abb. 26	Auszug aus der qualitativen Befragung	54
Abb. 27	Wer hat sich an der Umfrage beteiligt?	55
Abb. 28	Bewertung der Wirksamkeit aktueller Schulwegpläne	60
Abb. 29	Bewertung der Wirksamkeit von Elternhaltstellen	61
Abb. 30	Bewertung der Wirksamkeit von Elternhaltstellen, differenziert nach Befragten	61
Abb. 31	Bewertung der Wirksamkeit entzerrter Unterrichtszeiten	62
Abb. 32	Bewertung der Wirksamkeit entzerrter Unterrichtszeiten, differenziert nach Befragten	62
Abb. 33	Kartografische Angaben zu Fahrradabstellanlagen	63
Abb. 34	Anzahl gemeldeter Abstellanlagen nach Typ	63
Abb. 35	Schulzentrum Heepen	64
Abb. 36	Radabstellanlage an der Bültmannshofschule	64
Abb. 37	Abstellanlage für Tretroller an der Bültmannshofschule	64
Abb. 38	Übersicht über bestehende und in er Befragung genannte Elternhaltstellen	65
Abb. 39	Übersicht über genannte Maßnahmen an der Infrastruktur	66
Abb. 40	Schaubild Stakeholder	70
Abb. 41	Bewertung der bisherigen Zusammenarbeit durch die Stakeholder	73
Abb. 42	Bewertung der Ziele schulischer Mobilität durch die Stakeholder	73
Abb. 43	Vernetzungsworkshop – Wie weit war Ihr Schulweg?	80
Abb. 44	Vernetzungsworkshop – Wie sind Sie zur Schule gekommen?	80

Abb. 45	Zielmatrix	81
Abb. 46	Abfrage der wichtigsten Ziele innerhalb des Vernetzungsworkshops	83
Abb. 47	Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 1. Kleingruppenarbeit (Gruppe 1)	84
Abb. 48	Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 1. Kleingruppenarbeit (Gruppe 2)	85
Abb. 49	Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 1. Kleingruppenarbeit (Gruppe 3)	86
Abb. 50	Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 1)	88
Abb. 51	Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 2)	89
Abb. 52	Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 3)	90
Abb. 53	Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 1)	92
Abb. 54	Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 3)	93
Abb. 55	Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 2)	94
Abb. 56	Auswahl der Untersuchungsräume	97
Abb. 57	Standort Martinschule	99
Abb. 58	Standort Realschule Jöllenbeck	99
Abb. 59	Standort Leineweberschule	99
Abb. 60	Standort Bültmannshofschule	99
Abb. 61	Standort Grundschule Hillegossen	103
Abb. 62	Standort Gymnasium am Waldhof	103
Abb. 63	Standort Gymnasium Heepen	103
Abb. 64	Standort Sekundarschule Königsbrügge	103
Abb. 65	Standort Astrid-Lindgren-Schule	106
Abb. 66	Standort Bahnhofschule	106
Abb. 67	Standort Gesamtschule Rosenhöhe	106
Abb. 68	Standort Queller Schule	106
Abb. 69	Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten	110
Abb. 70	Fließdiagramm zur Aufbau- und Ablauforganisation schulischen Mobilitätsmanagements in Bielefeld	115
Abb. 71	Solarbetriebene Steele auf dem Pfad der Nachhaltigkeit	143
Abb. 72	Radabstellanlagen am Schulzentrum Heepen	148
Abb. 73	Radabstellanlagen an der Bültmannshofschule	148
Abb. 74	Radabstellanlagen am Schulzentrum Heepen	148
Abb. 75	Beispiel für zu kleine Aufstellflächen an Haltepunkten	153
Abb. 76	Auszug aus einem Schulwegplan für weiterführende Schulen	189
Abb. 77	Schulwegplan einer Grundschule	190
Abb. 78	Anzahl an Maßnahmen nach Kategorien	196
Abb. 79	Anzahl an Maßnahmen nach Zuständigkeit	196

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Ziele mit mehr als 2 Nennungen bei der Priorisierung durch Stakeholder-Workshop	28
Tab. 2	Befragungsinhalte für die Primarstufe	38
Tab. 3	Befragungsinhalte für die Sekundarstufen	40
Tab. 4	Teilnahme an der Befragung von Schulen nach Schulform	63
Tab. 5	Teilnehmende Schulen an der Online-Umfrage	64
Tab. 6	Welche außerschulischen Lernangebote werden in Bielefeld genutzt?	65
Tab. 7	Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Grundschulen	66
Tab. 8	Organisatorische Maßnahmen schulischer Mobilität	67
Tab. 9	Organisatorische Maßnahmen schulischer Mobilität an Grundschulen	67
Tab. 10	Bewertung der Wirksamkeit aktueller Schulwegpläne, differenziert nach Befragten	68
Tab. 11	Gemeldete Abstellanlagen für Fahrräder und Tretroller	72
Tab. 12	Status der Infrastrukturmaßnahmen	74
Tab. 13	Infrastrukturmaßnahmen	75
Tab. 14	Gewichtung der Ziele schulischen Mobilitätsmanagements	91

Einleitung

1 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 sind da die institutionellen Fahrzwecke – also beispielsweise zur Schule, zur Betreuung, zur Hausaufgabenhilfe, zum Sport oder zum Musikunterricht. Auf der anderen Seite sind da 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: Die so genannte Home Range von Kindern und Jugendlichen verkleinert sich. Das ist der Raum, in dem sie sich frei bewegen und entfalten können, ohne dass Erwachsene diese Wege und Aktivitäten organisieren (z. B. Eltern-taxi). Man spricht hier auch von Verinselung oder gar der Verhäuslichung: Der Aktionsraum reduziert sich bis auf das direkte Wohnumfeld. Die Gründe dafür sind vielfältig. Zum Beispiel ziehen junge Familien bevorzugt in Gebiete mit bezahlbarem Wohnraum, oft in städtischer Randlage. Zum anderen wählen Familien Institutionen wie Schule, Hausarzt oder Sportverein nicht nur nach der Lage, sondern eher nach Qualitätskriterien aus.

Und die veränderte Mobilität von Kindern und Jugendlichen hat noch einen weiteren wichtigen Aspekt: 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. 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 empfohlenen 60 Minuten pro Tag.

Schulwege bieten eine sehr gute Möglichkeit, die eigenständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen zu fördern. Doch eine wichtige Voraussetzung ist, dass die Schulwege sicher zu bewältigen sind. Dies ist eine zentrale Aufgabe schulischen Mobilitätsmanagements. Gewinnen Schulen, Schüler*innen und Eltern das Vertrauen in die Infrastruktur und die eigenen Kompetenzen, werden eigenständige Schulwege wieder zur Regel. Und eigenständige Mobilität bedeutet auch, dass die Schulwege nachhaltiger, umweltverträglicher werden.

Mit der Aufstellung eines Schulmobilitätskonzept will die Stadt Bielefeld die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität der Schüler*innen fördern und schulisches Mobilitätsmanagement etablieren. Auf Ebene einzelner Schulstandorte werden bereits seit einigen Jahren Schulmobilitätskonzepte aufgestellt. Das hier vorliegende Konzept ist auf kommunaler Ebene angelegt, sodass nicht einzelne Schulstandorte im Fokus stehen, sondern eine integrierte Umsetzungsstrategie für die schulische Mobilität in Bielefeld entwickelt wird.

Grundlage der Konzepterstellung ist die Mobilitätsstrategie 2030, die der Rat der Stadt Bielefeld im März 2019 zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität beschlossen hat. Zu den Zielen der Strategie gehören beispielsweise

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

Im Fokus der Konzeptentwicklung stehen sowohl Grundschulen als auch weiterführende Schulen.

1.1 Methodisches Vorgehen

Im Sinne eines Managementsystems hat unser Team vom Büro Elkmann Klimaschutz & Mobilität zunächst Ziele für die schulische Mobilität in Bielefeld entwickelt. Bei der Erarbeitung der Ziele haben wir die Akteure schulischer Mobilität (Stakeholder) von Beginn an mit einbezogen. Zudem orientieren sich die von uns entwickelten Ziele an den Leitzielen der Mobilitätsstrategie 2030 und wurden diesen zugeordnet.

Um festzustellen, wie die Ziele schulischer Mobilität erreicht werden können, haben wir im nächsten Schritt eine umfangreiche Analyse durchgeführt. Sie begann mit einer Stakeholderanalyse, mit der wir ermittelt haben, welche Akteure an der Organisation schulischer Mobilität beteiligt sind, welche Rolle sie einnehmen und wie sie optimal zusammenwirken können.

Daran anschließend haben wir in einer Online-Umfrage Schüler*innen der Primar- und Sekundarstufen zu ihren Schulwegen befragt. Die Umfrage enthielt Fragen zur eigenen Mobilität, zu Schulwegrouten und

zu Problemen auf den unterschiedlichen Schulwegen. Mit der Umfrage haben wir rund 37.000 Schüler*innen in mehr als 100 Schulen angesprochen. Die Ergebnisse sollen ein repräsentatives Bild der derzeitigen Verkehrs- und Mobilitätssituation abbilden.

Neben den Schüler*innen haben wir auch die Schulen selbst, vertreten durch Schulleiter*innen, Mobilitätsbeauftragte und Elternvertretungen, sowie den Bezirksdienst der Polizei zu den Verkehrs- und Mobilitätssituationen im jeweiligen Schulumfeld befragt.

Auf Grundlage der Stakeholderanalyse und den Befragungen von Schüler*innen sowie der Schulen haben wir an ausgewählten Schulstandorten schließlich die Schulwege begutachtet. Die Standorte haben wir so ausgewählt, dass sie hinsichtlich ihrer Lage und der spezifischen Problemstellungen möglichst repräsentativ für das gesamte Stadtgebiet sind.

Aus den Ergebnis der Analysen haben wir dann Maßnahmen erarbeitet, mit denen die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität der Schüler*innen gefördert und die Verkehrssituation des Schülerverkehrs stadtweit verbessert werden kann. Dies sind auf der einen Seite grundlegende Maßnahmen, die stadtweit Gültigkeit besitzen und die in die Planungsroutrinen aller relevanten Akteure schulischer Mobilität übernommen werden sollten.

Auf der anderen Seite haben wir ein Umsetzungskonzept erarbeitet, das konkrete raumbezogene Maßnahmen und Problemstellungen enthält. Die konkreten Maßnahmen haben wir hinsichtlich ihrer geschätzten Kosten und ihrer Dringlichkeit bewertet und nach Möglichkeit Verantwortungsbereichen zugeordnet.

Für einen optimalen Ablauf schulischen Mobilitätsmanagements empfehlen wir eine Aufbau- und Ablauforganisation, in der sich die relevanten Akteure mit ihren jeweiligen Rollen und Aufgaben wiederfinden.

Als letzten Schritt haben wir ein Evaluationskonzept erarbeitet, mit dessen Hilfe sich erreichte Ziele aus dem Maßnahmenkatalog identifizieren lassen. Hierin enthalten sind vor allem die Indikatoren, anhand derer der Zielerreichungsgrad bewertet werden kann. Aber auch Verantwortlichkeiten und Zyklen der Evaluation sind Bestandteil dieses Konzepts.

Ziele schulischen Mobilitäts- managements

2 Zielentwicklung

Bei der Erarbeitung des Konzepts sind wir zunächst der Frage nachgegangen, welcher Zustand schulischer Mobilität in Bielefeld perspektivisch erreicht werden soll:

- » Wie sollen Schüler*innen zur Schule kommen?
- » Wie sehen die zukünftigen Mobilitätsangebote aus?
- » Wie entwickeln sich die Bewegungs- und Erfahrungsräume von Kindern und Jugendlichen?
- » Was wird hinsichtlich einer modernen Verkehrserziehung bzw. Mobilitätsbildung unterrichtet?

Die Aufgabe innerhalb der Konzepterstellung war es, ein möglichst konkretes Bild zukünftiger Mobilität von Schüler*innen zu zeichnen. Hierzu haben wir in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung und weiteren Akteuren schulischer Mobilität **smarte** Ziele entwickelt (siehe Infobox rechts). Den Rahmen für die Zielentwicklung bilden die Erfordernisse schulischer Mobilität in Verbindung mit der Mobilitätsstrategie 2030 sowie dem Handlungsprogramm Klimaschutz der Stadt Bielefeld.

“Smarte” Ziele sind eine sehr gute Grundlage, um spätere Aufgaben und Maßnahmen für die Zielerreichung zu konkretisieren sowie deren Umsetzung zu überprüfen und den Grad der Zielerreichung abzugleichen. Wichtig: Von den Zielen sind Maßnahmen zu unterscheiden. Maßnahmen beschreiben Aktivitäten, um die Ziele zu erreichen. Mit dem Umsetzungskonzept widmen wir den Maßnahmen ein eigenes Kapitel. Hierin enthalten ist auch das Konzept zur Evaluation von Maßnahmen und Zielen.

“WER NICHT WEISS, WO ER HIN MÖCHTE, KANN DEN WEG NICHT FINDEN”

Definition

Smarte Ziele sind

- » **spezifisch**
- » **messbar**
- » **akzeptiert**
- » **realisierbar**
- » **terminiert**

2.1 Ziele schulischer Mobilität

Die Stadt Bielefeld fördert die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Die entwickelten Ziele schulischer Mobilität ordnen wir im Konzept den Leitzielen der Mobilitätsstrategie 2030 zu. Dies dient vor allem dazu redundante Arbeit zu vermeiden, Ressourcen effizient einzusetzen und leichter Verantwortlichkeiten zu identifizieren. Die Zuordnung zeigt auch, dass die Ziele schulischer Mobilität nicht von den

Leitzielen der Mobilitätsstrategie verschieden sind, diese aber um die Bedürfnisse von Schüler*innen sinnvoll ergänzen.

Das Oberziel schulischer Mobilität ist aber von dem der Mobilitätsstrategie verschieden. Es sollte Handlungsmaxime für alle Aktivitäten zur Verbesserung der Mobilität von Kindern und Jugendlichen sein. Dabei ist es in Abstimmung mit der Verwaltung und auf Grundlage der Mobilitätsstrategie sowie Erfahrungswerten des Gutachterbüros entwickelt worden.

Das Oberziel schulischer Mobilität in Bielefeld lautet:

*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*

2.2 Zielentwicklung mit System

Entsprechend der vielfältigen Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen in ihrer Mobilität sind auch die entwickelten Ziele umfangreich. Um einen guten Überblick zu behalten, wurden die Ziele schulischer Mobilität den Leitzielen der Mobilitätsstrategie 2030 zugeordnet. Hierdurch entstand eine Zielmatrix: Zielentwicklung mit System.

Die Zielmatrix ist dreistufig aufgebaut. Die Klammer für alle Ziele bildet das Oberziel schulischer Mobilität. Darunter sind die sechs Leitzielen der Mobilitätsstrategie 2030 genannt, welche aus der Mobilitätsstrategie abgeleitet wurden. In der Zielmatrix wurde ein siebtes Leitziel ergänzt, das so nicht in der Mobilitätsstrategie enthalten war. In diesem Leitziel geht es konkret um die Etablierung eines schulischen Mobilitätsmanagements in Bielefeld.

Leitzielen

- » Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten
- » Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken
- » Gleichberechtigte Teilnahme aller Verkehrsteilnehmer*innen sicherstellen
- » Erreichbarkeit für Bürger*innen und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten
- » Verkehrssicherheit erhöhen / "Vision Zero"
- » Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren
- » Ausbau und Etablierung des schulischen Mobilitätsmanagements in Bielefeld

2.2.1 Unterziele

Die Zielmatrix hat insgesamt 54 Unterziele für eine sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Die Unterziele weisen zum Teil Analogien zu den Zielen der Mobilitätsstrategie auf. Diese Unterziele haben wir aus der Mobilitätsstrategie übernommen und dem Kontext schulischer Mobilität angepasst. Andere Unterziele der Zielmatrix hingegen haben wir vollständig neu formuliert. Die Unterziele werden jeweils benannt und weitergehend erläutert. Außerdem finden sich in den Unterzielen Indikatoren für die Evaluation, ein Zeithorizont und - sofern vorhanden - Handlungsgrundlagen wie etwa

- » rechtliche Vorgaben
- » Normen oder Empfehlungen/Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Der Stand der Umsetzung einzelner Unterziele ist unterschiedlich. So können Ziele bereits heute teilweise oder vollständig erreicht sein, während andere noch nicht begonnen wurden.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist die vollständige Zielmatrix in der Anlage 1 auf Seite 200 zu finden. Im Rahmen dieses Kapitels stellen wir das Oberziel sowie die Leitziele vor und erläutern diese.

Sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität, dieser Dreiklang repräsentiert das Oberziel. Alle drei Faktoren sind wichtige Voraussetzungen für eine gesunde und zukunftsfähige Entwicklung der Kinder, der Jugendlichen und der Gesellschaft insgesamt.

Sichere Mobilität heißt, dass Kinder und Jugendliche eine Infrastruktur und einen Verkehr vorfinden, die es ihnen ermöglichen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln unversehrt ihre Ziele zu erreichen und aktiv am Leben teilzuhaben. Sie impliziert auch eine gute Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, mit der sie den wachsenden Ansprüchen an sichere Mobilität gewachsen sind.

Eigenständige Mobilität eröffnet den Kindern und Jugendlichen wichtige Erlebnis- und Erfahrungsräume, in denen sie lernen, sich mit ihrer Mit- und Umwelt zu identifizieren, lernen sich zu orientieren, beginnen ihre Umwelt selbst zu gestalten und in denen sie wichtige soziale Beziehungen knüpfen. Wichtig hierbei ist die Selbstbestimmung fernab den vorgegebenen Pfaden und Verhaltensweisen: Die Grundvoraussetzung eigenständiger Mobilität ist sichere Mobilität.

Nachhaltige Mobilität ist die Voraussetzung dafür, dass unsere Gesellschaft die Umwelt- und Klimaziele erreichen kann. Sie ist ebenso Grundlage für eine hohe Aufenthaltsqualität. Nachhaltige Mobilität impliziert umfangreiche, leicht zugängliche und sichere Alternativen zum Auto.

Leitziel 1: Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten

Das erste Leitziel zur Förderung der lebenswerten Gestaltung von Stadt- und Straßenräumen hat vor allem die Aufenthaltsqualität im Blick. Die zentralen Handlungsstrategien sind

- » die Neuaufteilung des Straßenraumes
- » die Steigerung der Attraktivität von öffentlichen Plätzen und Räumen
- » die Reduzierung von quartiersfremdem Durchgangsverkehr sowie
- » die stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs.

Die Unterziele des Schulmobilitätskonzeptes konzentrieren sich hier insbesondere auf das direkte Schulumfeld. Neben dem quartiersfremden Durchgangsverkehr soll es auch weniger Elterntaxis im Umfeld der Schulen geben. Unter dem Aspekt des ruhenden Verkehrs findet sich hingegen ein Unterziel zur Einrichtung von qualitativ hochwertigen Elternhaltestellen als ergänzendes Element des schulischen Mobilitätsmanagements.

Leitziel 2: Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken

Das zweite Leitziel soll explizit das Angebot und die Nutzungsqualität des Fuß- und Radverkehrs fördern. Eine weitere Handlungsstrategie bezieht sich auf den Ausbau und die Optimierung des ÖPNV-Angebotes. Außerdem wird die Bedeutung von Verknüpfungspunkten hervorgehoben, an denen ein Wechsel zwischen den Verkehrsträgern möglich ist und wodurch die Attraktivität der Multimodalität gesteigert werden soll.

Für den ÖPNV gibt es folgende Empfehlungen:

- » Erreichbarkeitsanalysen an den Schulstandorten
- » bedarfsgerechte Anpassung von Kapazitäten des ÖPNV zu den Schulzeiten sowie
- » Bildungsangebote zur Nutzung des ÖPNV in den Primarstufen.

Für den Fuß- und Radverkehr konnten wir viele der in der Mobilitätsstrategie vorgesehenen Unterziele ähnlich übernehmen. Besonders wichtig sind hier Ziele der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zum Radverkehr sowie die Entwicklung eines Konzeptes für Schulweggemeinschaften.

Leitziel 3: Gleichberechtigte Teilnahme aller Verkehrsteilnehmer*innen sicherstellen

In der Mobilitätsstrategie werden zu diesem Leitziel die zwei Handlungsstrategien zu einer **Stadt der kurzen Wege** sowie die **barrierefreie Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel** formuliert. Im Zusammenhang mit der Stadt der kurzen Wege haben wir in der Zielmatrix das Unterziel der “aktiven Bewerbung des nächstgelegenen Schulstandortes” ergänzt. Darüber hinaus bezieht sich die Barrierefreiheit innerhalb des Schulmobilitätskonzeptes neben allen Verkehrsträgern auch auf mehrsprachige Angebote sowie die Barrierewirkung von beispielsweise Hauptstraßen.

Leitziel 4: Erreichbarkeit für Bürger*innen und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten

An dieser Stelle konzentriert sich die Mobilitätsstrategie stark auf die Erreichbarkeit der Stadt aus der Region mit verschiedenen Verkehrsmitteln, die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Handelsstandorte sowie auf den Wirtschafts- und Lieferverkehr. Im Rahmen des Schulmobilitätskonzeptes scheinen viele dieser Handlungsstrategien bereits durch andere Leit- und deren Unterziele abgebildet zu sein. Für den Bereich des Wirtschafts- und Lieferverkehrs haben wir Ziele für dessen konfliktfreie Organisation im Umfeld von Schulen formuliert.

Leitziel 5: Verkehrssicherheit erhöhen / “Vision Zero”

Handlungsstrategien in diesem Bereich sind

- » die Steigerung der Verkehrssicherheit für weniger geschützte Verkehrsteilnehmer*innen
- » die Anordnung adäquater Geschwindigkeiten
- » die Entschärfung von Unfallschwerpunkten und
- » die Schaffung einer Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Für schulische Mobilität bedeutet dies u.a. die Erstellung von Schulwegplänen, Verkehrserziehung und die Anordnung von Tempo 30 im Schulumfeld. Eine Ergänzung gegenüber der Mobilitätsstrategie ist die soziale Sicherheit und die damit verbundene Identifizierung und Entschärfung von Angsträumen.

Leitziel 6: Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren

Zu den Handlungsstrategien zu diesem Leitziel gehören

- » die Minimierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen
- » die Bewegungsförderung

- » die Verringerung von quartiersfremden Schwerlastverkehr, aber auch
- » die Förderung emissionsarmer Mobilität (Car-Sharing, Elektrofahrzeuge, Lastenräder etc.) gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren im Individual-, öffentlichen und Wirtschaftsverkehr.

Das Schulmobilitätskonzept nimmt hier explizit die Mobilitätsbildung und die Entwicklung eines Leitbildes zur Förderung nachhaltiger und sicherer Mobilität an den Schulen in den Blick. Als weiterer Schwerpunkt ist die Beispielbarkeit der Stadt zur Bewegungsförderung der Schüler*innen aufgeführt.

Leitziel 7: Ausbau und Etablierung des schulischen Mobilitätsmanagements in Bielefeld

Das siebte und letzte Leitziel ist eine Ergänzung der Leitziele aus der Mobilitätsstrategie und fokussiert sich auf ein zukünftiges schulisches Mobilitätsmanagement innerhalb der Stadt(-verwaltung). Dies umfasst vor allem die Definition einer Kommunikations- und Ablaufstruktur sowie die Integration der Belange von Schüler*innen und Schulen in die Entwicklung anderer (übergeordneter) Mobilitätskonzepte.

Die vollständige Zielmatrix des Schulmobilitätskonzeptes findet sich im Anhang (vgl. Anhang 1 auf Seite 200).

2.2.2 Priorisierung der Unterziele

Im Rahmen des Stakeholder-Workshops (vgl. „Stakeholderanalyse“ auf Seite 69) mit den (für schulische Mobilität wichtigen) Akteuren in Bielefeld konnten die Teilnehmenden die Unterziele priorisieren. Die Teilnehmenden repräsentieren dabei verschiedene Schulen bzw. Schulformen, die Politik oder unterschiedliche Fachbereiche der Stadtverwaltung. Bereits im Vorfeld des Workshops hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit aus ihrer Sicht wichtige Ziele zu benennen.

Unterziel	Anzahl der Nennungen	Leitziel	Titel Leitziel
Das Umfeld von Schulen ist frei von Elterntaxis	7	1	Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten
Schulisches Mobilitätsmanagement ist integraler Bestandteil übergeordneter Mobilitätskonzepte	5	7	Aufbau und Etablierung des schulischen Mobilitätsmanagements in Bielefeld
Schlüsselakteure stehen in regelmäßigem Austausch über Umsetzung und Evaluation von Maßnahmen	4	7	Aufbau und Etablierung des schulischen Mobilitätsmanagements in Bielefeld
30 km/h an Schulen und Kitas angeordnet	4	5	Verkehrssicherheit erhöhen / "Vision Zero"
Alle Grundschulen und weiterführenden Schulen verfügen über einen modernen, aussagekräftigen und motivierenden (Rad-)Schulwegplan	3	5	Verkehrssicherheit erhöhen / "Vision Zero"
Das Radschulwegnetz ist sicher	3	2	Umweltverbund in einem vernetzten System stärken
Alle Schulen verfügen über eine ausreichende Anzahl an geschützten Fahrradabstellanlagen	3	2	Umweltverbund in einem vernetzten System stärken

Tab. 1 Ziele mit mehr als 2 Nennungen bei der Priorisierung durch Stakeholder-Workshop

Tab. 1 zeigt alle Unterziele, die die insgesamt 16 Teilnehmenden bei der Vorab-Priorisierung mehr als zweimal genannt haben. Wichtigstes Unterziel ist demnach ein Schulumfeld ohne Elterntaxis. Darauf folgen zwei Ziele, die dem Leitziel des schulischen Mobilitätsmanagements zugeordnet werden können. Außerdem spielt die Verkehrssicherheit aus Sicht der Teilnehmenden eine große Rolle, was über Geschwindigkeitsreduzierungen, die (Rad-)Schulwegpläne und anhand des Ziels zu einem sicheren Radschulwegenetz festgemacht werden kann. Zuletzt betonen die Teilnehmenden die Bedeutung von Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl an den Schulen.

Im weiteren Verlauf erfolgte eine Auswahl von Zielen, für die jeweils der Grad der Zielerreichung sowie die der nötige Aufwand/die Anstrengung zur Zielerreichung diskutiert wurden.

2.2.3 Anwendung der Zielmatrix

Die entwickelte Zielmatrix soll der Stadt Bielefeld (entsprechend des Leitziels "Schulisches Mobilitätsmanagement ist integraler Bestandteil übergeordneter Mobilitätskonzepte") unterstützen, die Belange der Schüler*innen und die Förderung ihrer nachhaltigen, sicheren und eigenständigen Mobilität bei allen Planungen zu berücksichtigen. Gleichzeitig stellt die Zielmatrix durch die festgelegten Indikatoren eine wichtige Grundlage für das Evaluationskonzept (vgl. „Evaluationskonzept“ auf Seite 198) dar.

Analyse schulischer Mobilität in Bielefeld

3 Befragung der Schüler*innen und Eltern

Nachdem wir die Ziele schulischer Mobilität gemeinsam mit der Verwaltung und weiteren Akteuren schulischer Mobilität entwickelt hatten, bestand die nächste Aufgabe darin, die aktuelle Situation zu analysieren und festzustellen, welche Maßnahme es braucht, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Für die Analyse haben wir

- » die Experten ihrer eigenen Schulwege, die Schüler*innen und Eltern befragt,
- » die Schulen, vertreten durch die Schulleiter*innen, Mobilitätsbeauftragten und Schulpflegschaften befragt,
- » die Verkehrssicherheitsberater*innen und den Bezirksdienst der Polizei befragt,
- » uns die Verkehrs- und Mobilitätssituation an ausgewählten Schulstandorten angesehen und
- » eine umfangreiche Stakeholderanalyse durchgeführt.

Im vorliegenden Konzept erläutern wir das Vorgehen innerhalb der einzelnen Analysen sowie deren Ergebnisse, und am Ende dieses Kapitels ziehen wir ein Fazit über die aktuelle Situation schulischer Mobilität.

3.1 Fragenkatalog und Befragungsdesign

Um einen möglichst umfänglichen Eindruck der aktuellen Mobilitätssituation zu gewinnen, haben wir alle Schüler*innen der Primar- und Sekundarstufen, über alle Schulformen hinweg, unabhängig von der Trägerschaft der jeweiligen Schulen, mit der Befragung angesprochen. Lediglich berufsbildende Schulen wurden bei der Befragung nicht berücksichtigt, da sich hier die Mobilitätsbedürfnisse deutlich von den allgemeinbildenden Schulen unterscheiden und die schulische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung bereits abgeschlossen ist.

Die Befragung war als Online-Umfrage mit Abfrage räumlicher Daten zu Schulwegen oder Problemstellen konzipiert. Die Wahl dieser Art der Umfrage begründet sich mit der hohen Anzahl an Adressaten. Denn mit der Befragung wurden rd. 37.000 Schüler*innen angesprochen. Eine schriftliche Umfrage hätte im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets nicht abgebildet werden können.

Im Fokus der Befragung standen

- » der Zugang zu unterschiedlichen Mobilitätsformen
- » die Verkehrsmittelwahl
- » Gründe für die Begleitung auf dem Schulweg
- » Interesse an Schulweggemeinschaften sowie
- » die Ermittlung von Schulwegrouten, informellen Elternhaltestellen und Problemen auf den Schulwegen.

Da sich die Mobilität an Grundschulen in vielfältiger Weise von der Mobilität an weiterführenden Schulen unterscheidet, haben wir für die Primarstufen und die Sekundarstufen eigene Befragungen gestaltet. Wichtigster Grund für die Differenzierung war die Ansprache der Zielgruppen. An den Grundschulen haben wir primär die Eltern angesprochen, da diese an den Grundschulen in der Regel die Mobilitätsentscheidungen für ihre Kinder treffen. An den weiterführenden Schulen haben wir die Schüler*innen direkt angesprochen, da sich mit dem Schulwechsel auch die Mobilitätsentscheidungen zunehmend auf die Kinder und Jugendlichen verlagern.

Methodisch haben wir bei der Befragung darauf geachtet, dass die Ansprache verbindlich und einfach zu verstehen ist. Zudem wurde darauf geachtet, dass die Bearbeitung des jeweiligen Fragenkatalogs innerhalb von 20 Minuten zu bearbeiten ist, um die Quote der Abbrecher*innen möglichst gering zu halten. Barrierefreiheit konnten wir dabei nur bedingt berücksichtigen. So wurde die Fragenkataloge ausschließlich in deutscher Sprache verfasst, da das verfügbare Budget eine Übersetzung in andere Sprachen nicht zugelassen hat. Zudem werden bei der Übersetzung in andere Sprachen immer auch weitere Sprachen diskriminiert. Auch setzt die Bearbeitung der Fragebögen die Verfügbarkeit von digitalen Endgeräten voraus.

Es hat sich nach Veröffentlichung der Umfragen herausgestellt, dass eine Vielzahl an Teilnehmer*innen die Umfrage mit einem Smartphone bearbeitet haben. Insbesondere bei kleinen und älteren Geräten gestaltete sich offenbar das Eintragen von Karteninformationen, hier vor allem der Linien von Schulwegrouten, als sehr schwierig. Im Ergebnis sind die Linieninformationen zu den Schulwegrouten nur sehr eingeschränkt verwertbar. Einträge zu punktuellen Informationen, z.B. zu Problemstellen oder informellen Elternhaltestellen, sind sowohl in der Qualität, wie auch in der Quantität deutlich besser und entsprechend auch nutzbar.

3.1.1 Inhalte der Umfragen

Nachfolgend werden die Inhalte der Befragung erörtert. Die Differenzierung nach Primar- und Sekundarstufen wurde auch dazu genutzt, die Inhalte der Befragung an die Zielgruppen anzupassen.

Schulformübergreifende Inhalt

Der Start der Umfrage begann für alle Teilnehmer*innen auf der gleichen Website. Hier wurden sie begrüßt und über die Hintergründe des Projekts informiert.

Im nächsten Schritt konnten die Teilnehmer*innen die für sie zutreffende Schulform wählen, denn die Umfragen wurden altersgerecht entwickelt und unterschieden damit zwischen den Primar- und Sekundarstufen.

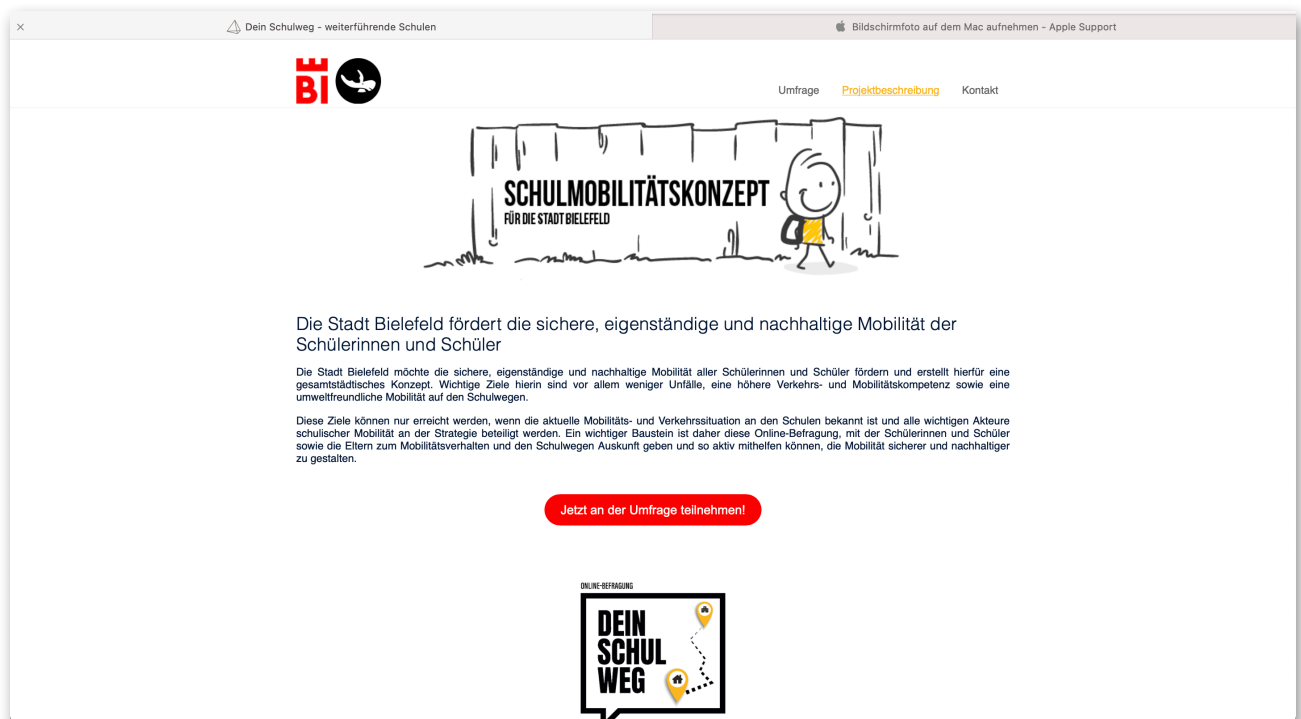


Abb. 1 Begrüßungsseite für alle Schulformen

Dein Schulweg - weiterführende Schulen

Bildschirmfoto auf dem Mac aufnehmen - Apple Support

BI

Umfrage Projektbeschreibung Kontakt

Hilf uns, deinen Schulweg attraktiver und sicherer zu machen.

Niemand kennt deinen Schulweg so gut wie du. Was ist gut und was könnte besser sein? Deine Meinung zählt. Also, mach mit bei der Online Befragung zu deinem Schulweg!

Die Teilnahme an der Online-Befragung ist möglich bis zum 30. April 2021.

Unsere erste Frage an dich: Auf welche Schule gehst du?

Grundschule Weiterführende Schule

ONLINE-BEFragung

DEIN SCHULWEG

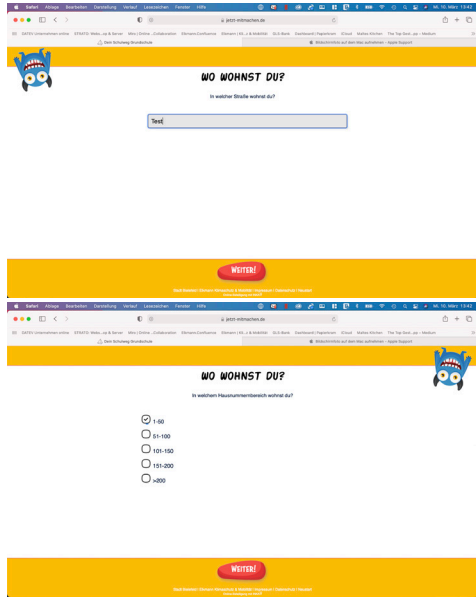
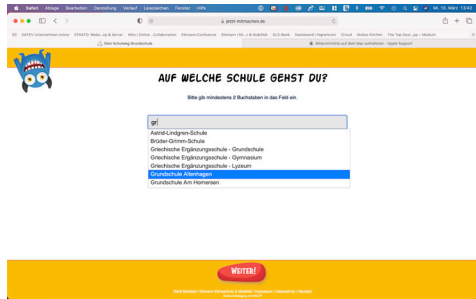
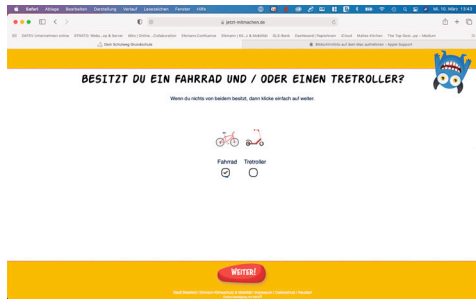
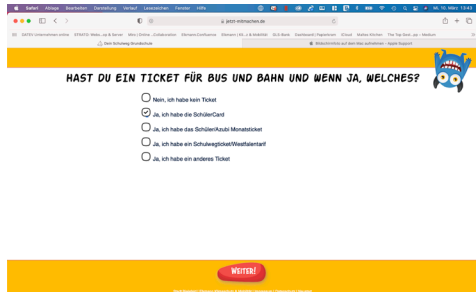
Abb. 2 Wahl der Schulformen

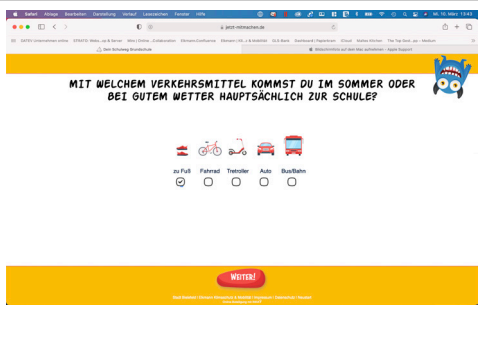
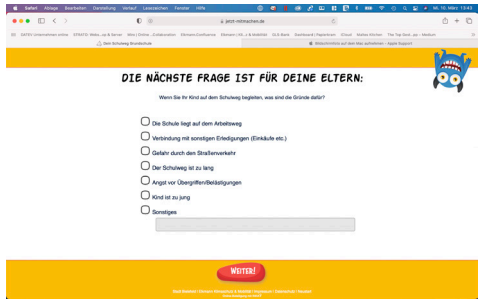
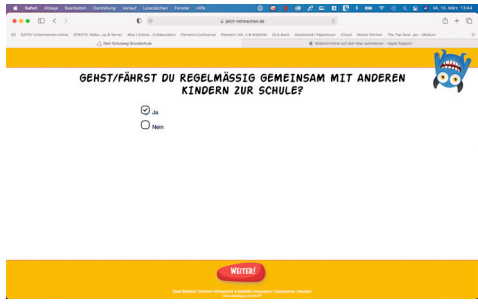
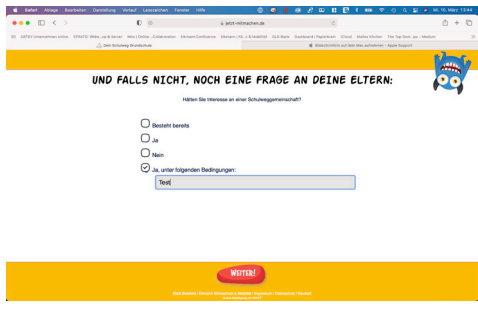
3.1.2 Befragung der Schüler*innen und Eltern der Primarstufen

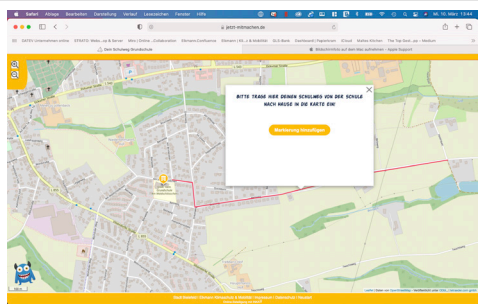
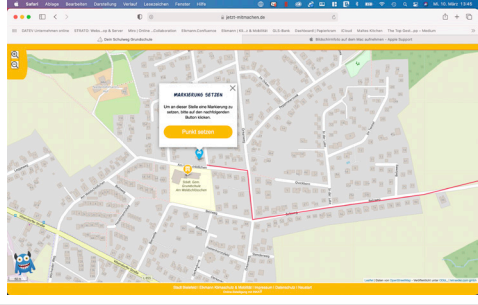
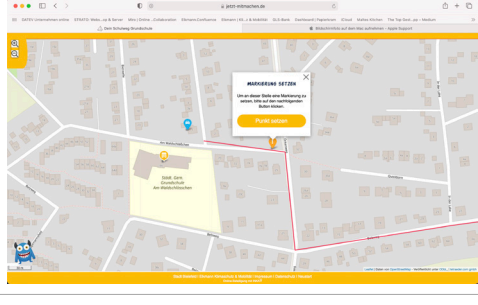
Bei der Gestaltung des Fragekatalogs haben wir Wert auf eine zielgruppenspezifische Ansprache und ein entsprechendes Design gelegt. Der Fragebogen ist so angelegt, dass Schüler*innen und Eltern in gemeinsam bearbeiten sollten.

Fragekatalog und Screenshots

Frage	Screenshot	Anmerkungen
Frage 1: In welche Klasse gehst Du?	<p>IN WELCHE KLASSE GEHST DU?</p> <p>1 2 3 4</p> <p>☐ ☐ ☐ ☐</p> <p>WEITERE</p>	

<p>Frage 2: Wo wohnst Du?</p>		<p>Aus Datenschutzgründen wurden nur die Straße und der Hausnummernbereich abgefragt (Bspw. 1-50, 51-100...)! Aus den Daten lassen sich Schulweggemeinschaften und Schulweglängen ermitteln</p>
<p>Frage 3: Auf welche Schule gehst Du?</p>		<p>(Alle Schulen wurden vorher in die Online-Befragung eingetragen. Die Befragten konnten ihre Schule über ein Kombinationsfeld auswählen. Die Filterung erfolgte nach Zeicheneingabe)</p>
<p>Frage 4: Besitzt Du ein Fahrrad und/oder einen Tretroller?</p>		<p>Ziel: Verfügbarkeit Fahrrad ermitteln</p>
<p>Frage 5: Habt Ihr zuhause ein Auto?</p>		<p>Ziel: Verfügbarkeit Auto ermitteln</p>
<p>Frage 6: Hast Du ein Ticket für Bus und Bahn und wenn ja, welches?</p>		<p>Einfache Auswahl lokal verfügbarer Tickets und Abos</p>

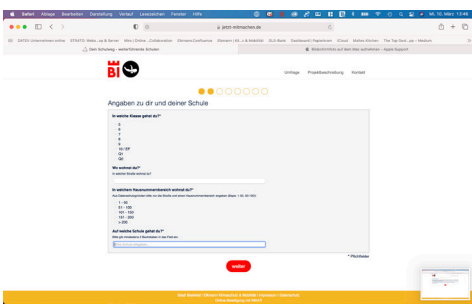
<p>Frage 7 und 8: Mit welchem Verkehrsmittel kommst Du im Sommer / Winter oder bei gutem Wetter / schlechtem Wetter <u>hauptsächlich</u> zur Schule?</p>		<p>Wenn mehrere Verkehrsmittel in einer Wegekette genutzt werden (bspw. zu Fuß zur Bushaltestelle und mit dem Bus zur Schule), können mehrere Verkehrsmittel ausgewählt werden.</p>
<p>Frage 9: Benutzt Du für den Rückweg von der Schule regelmäßig ein anderes Verkehrsmittel und wenn ja, welches?</p>	<p> ☐ zu Fuß ☐ Tretroller ☐ Fahrrad ☐ Bus/Bahn ☐ Auto </p>	
<p>Frage 10: Wenn Sie Ihr Kind auf dem Schulweg begleiten, was sind die Gründe dafür?</p>		<p>Diese Frage richtet sich an Deine Eltern</p>
<p>Frage 11: Gehst/Fährst du regelmäßig gemeinsam mit anderen Kindern zur Schule?</p>		<p>Anbahnung von Schulweggemeinschaften in Verbindung mit den Wohnstandorten möglich</p>
<p>Frage 12: Hätten Sie Interesse an einer Schulweggemeinschaft?</p>		<p>Diese Frage richtet sich an Deine Eltern</p>

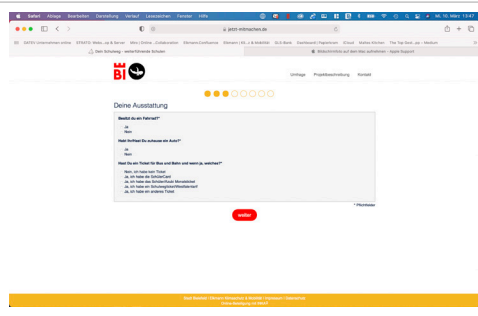
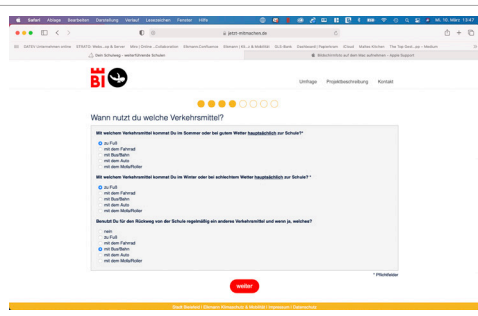
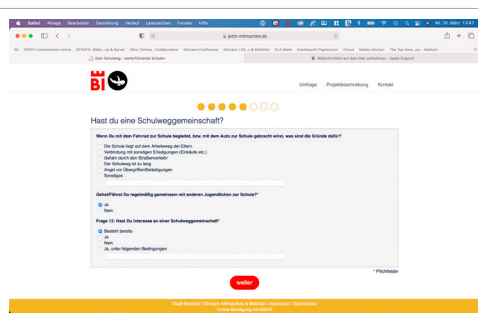
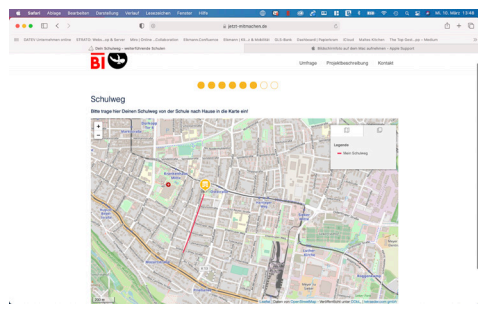
Kartografische Abfragen		
Bitte trage hier Deinen Schulweg in die Karte ein!		Bearbeitung der Karte mit Tablet, Notebook oder Desktop-PC empfohlen Mit Auswahl der Schule (Frage 3) wird die Karte auf den Schulstandort gezoomt
Wenn Du mit dem Auto zur Schule gebracht wirst, wo steigst Du aus? Bitte markiere den Ort in der Karte!		Wichtig für die Auswahl von HuBZ
Wo auf Deinem Schulweg oder im Umfeld der Schule gibt es Probleme oder Herausforderungen? Bitte markiere auch diese Orte in der Karte!		

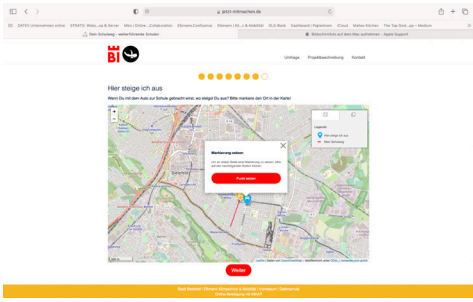
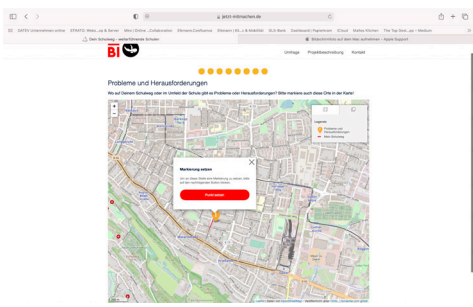
Tab. 2 Befragungsinhalte für die Primarstufe

3.1.3 Befragung der Schüler*innen der Sekundarstufen

Fragenkatalog und Screenshots

Frage	Screenshot	Anmerkungen
Frage 1: In welche Klasse gehst Du?		Aus Datenschutzgründen wurden nur die Straße und der Hausnummernbereich abgefragt (Bspw. 1-50, 50-100...!)
Frage 2: Wo wohnst Du?		Aus den Daten lassen sich Schulweggemeinschaften und Schulweglängen ermitteln
Frage 3: Auf welche Schule gehst Du?		(Alle Schulen wurden vorher in die Online-Befragung eingetragen. Die Befragten konnten ihre Schule über ein Kombinationsfeld auswählen. Die Filterung erfolgte nach Zeicheneingabe)

Frage 4: Besitzt Du ein Fahrrad?		Ziel: Verfügbarkeit Fahrrad ermitteln
Frage 5: Habt Ihr/Hast Du zuhause ein Auto?		Ziel: Verfügbarkeit Auto ermitteln
Frage 6: Hast Du ein Ticket für Bus und Bahn und wenn ja, welches?		Einfache Auswahl lokal verfügbarer Tickets und Abos
Frage 7 und 8: Mit welchem Verkehrsmittel kommst Du im Sommer / Winter oder bei gutem Wetter / schlechtem Wetter hauptsächlich zur Schule?		Wenn mehrere Verkehrsmittel in einer Wegekette genutzt werden (bspw. zu Fuß zur Bushaltestelle und mit dem Bus zur Schule), können mehrere Verkehrsmittel ausgewählt werden.
Frage 9: Benutzt Du für den Rückweg von der Schule regelmäßig ein anderes Verkehrsmittel und wenn ja, welches?		
Frage 10: Wenn Du mit dem Fahrrad zur Schule begleitet bzw. mit dem Auto zur Schule gebracht wirst, was sind die Gründe dafür?		Anbahnung von Schulweggemeinschaften in Verbindung mit den Wohnstandortdaten möglich
Frage 11: Gehst/Fährst Du regelmäßig gemeinsam mit anderen Jugendlichen zur Schule?		
Frage 12: Hast Du Interesse an einer Schulweggemeinschaft?		
Kartografische Abfragen		
Bitte trage hier Deinen Schulweg in die Karte ein!		Bearbeitung der Karte mit Tablet, Notebook oder Desktop-PC empfohlen
		Mit Auswahl der Schule (Frage 3) wird die Karte auf den Schulstandort gezoomt

<p>Wenn Du mit dem Auto zur Schule gebracht wirst, wo steigst Du aus? Bitte markiere den Ort in der Karte!</p>		<p>Wichtig für die Auswahl von HuBZ</p>
<p>Wo auf Deinem Schulweg oder im Umfeld der Schule gibt es Probleme oder Herausforderungen? Bitte markiere auch diese Orte in der Karte!</p>		

Tab. 3 Befragungsinhalte für die Sekundarstufen

3.2 Durchführung der Online-Umfrage

Die Schulen wurden am 5. März 2021 zur Teilnahme an der Online-Umfrage eingeladen und gebeten diese an ihre Schüler*innen bzw. die Eltern zu verteilen.



Niemand kennt deinen Schulweg so gut wie du. Was ist gut und was könnte besser sein. Deine Meinung zählt. Also, mach mit bei der Online Befragung zu deinem Schulweg!

https://www.jetzt-mitmachen.de/bielefeld_deinschulweg/



Abb. 3 Flyer zur Bewerbung der Online-Umfrage

Bis zum 30. April hatten die Schüler*innen die Gelegenheit, an der Umfrage teilzunehmen. Etwa zur Hälfte der Zeit zeichnete sich eine geringe Teilnahme ab, sodass wir alle Schulen zwischenzeitlich noch einmal an die Umfrage erinnert und zur Teilnahme motiviert haben.

3.3 Ergebnisse der Online-Umfrage

An der Online-Umfrage wurden

- » 48 Grundschulen
- » 3 Hauptschulen
- » 13 Realschulen
- » 2 Sekundarschulen
- » 5 Gesamtschulen
- » 14 Gymnasien
- » 12 Förderschulen sowie
- » die Laborschule, eine Versuchsschule des Landes NRW

beteiligt. Wobei Schulen, die im Rahmen von Schulmobilitätskonzepten der Projekte Emissionsfreie Innenstadt und INSEK erst kürzlich an Befragungen teilgenommen haben, eine Mitwirkung freigestellt wurde. Sieben Grundschulen, zwei Realschulen und zwei Gymnasien waren hiervon berührt.

Insgesamt fiel die Teilnahme der Schulen und der Schüler*innen verhalten aus. Mit 22 Grundschulen nahm nur etwas mehr als die Hälfte der angesprochenen Grundschulen an der Umfrage teil. Von den 14 Gymnasien nahmen acht teil, wobei hierzu auch die beiden Innenstadt-Gymnasien zählen, die im Projekt "Emissionsfreie Innenstadt" bereits ein Schulwegkonzept erhalten haben. Zudem nahm eine von 11 angesprochenen Realschulen, eine Sekundarschule, eine von zwölf Förderschulen, zwei von fünf Gesamtschulen sowie die Laborschule mit dem zugehörigen Oberstufenkolleg teil.

Um die Befragungsergebnisse besser einordnen zu können ist es wichtig zu erwähnen, dass die Befragung während der dritten Corona-Welle stattfand. Im Zeitraum der Befragung fand wegen des hohen Infektionsgeschehens Unterricht nur mit wenig Präsenz statt. Im Zeitraum vom 16. - 30. April erfolgte der Unterricht ausschließlich auf Distanz.

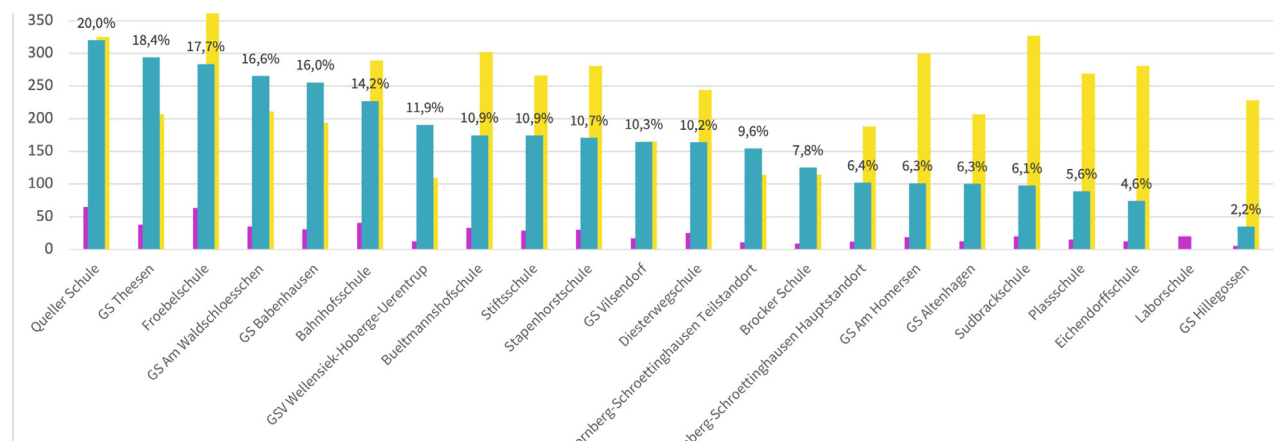


Abb. 4 Teilnahmequote an den Grundschulen

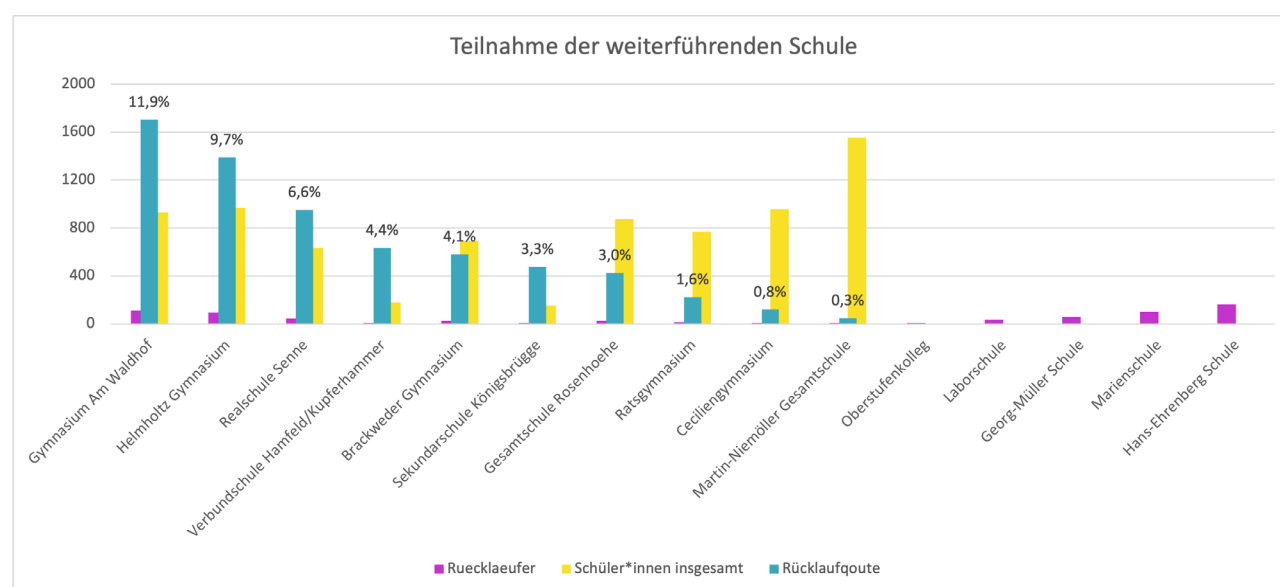


Abb. 5 Teilnahmequote an den weiterführenden Schulen

In Summe haben 558 Grundschüler*innen bzw. deren Erziehungsberechtigte und 698 Schüler*innen weiterführender bzw. Förderschulen einen Fragebogen ausgefüllt.

Auch wenn die Teilnahme relativ gering ausfiel, liefern die Daten einen guten Überblick über die aktuelle Verkehrs- und Mobilitätssituation an den Bielefelder Schulen. Der folgende Abschnitt zeigt die Ergebnisse aus der Umfrage im Einzelnen.

3.3.1 Ergebnisse aus den Befragungen an Grundschulen

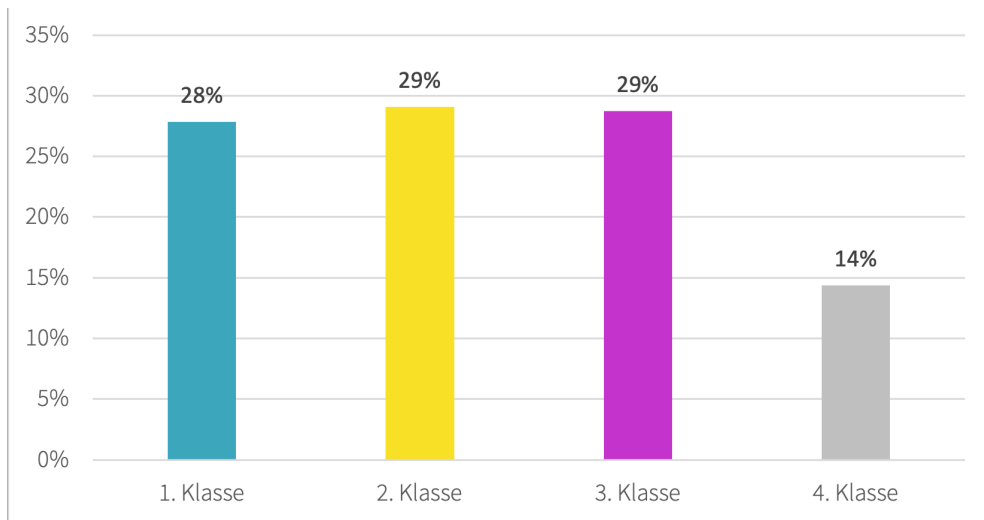


Abb. 6 Verteilung der Teilnahme über die Jahrgangsstufen an Grundschulen

Das Interesse an der Befragung verteilt sich in den ersten drei Klassen gleichmäßig. In den 4. Klassen nahm das Interesse deutlich ab. In der vierten Klasse sind die Schulwege meist gut organisiert und die Kinder verfügen bereits über hinreichend Erfahrung zur Bewältigung, daher ist die Abnahme der Beteiligung nachvollziehbar. Für das Gesamtergebnis ist die Beteiligung der vierten Klassen aber von großer Bedeutung, eben weil hier die Kinder und Eltern über viel Erfahrung über ihre Schulwege verfügen.

Verteilung der Schulweglängen

Von den Grundschüler*innen, die an der Umfrage teilgenommen haben, wohnen 75% in fußläufiger Entfernung zu ihrem Schulstandort. Dennoch werden 23% von Ihnen regelmäßig mit dem Auto zur Schule gebracht.

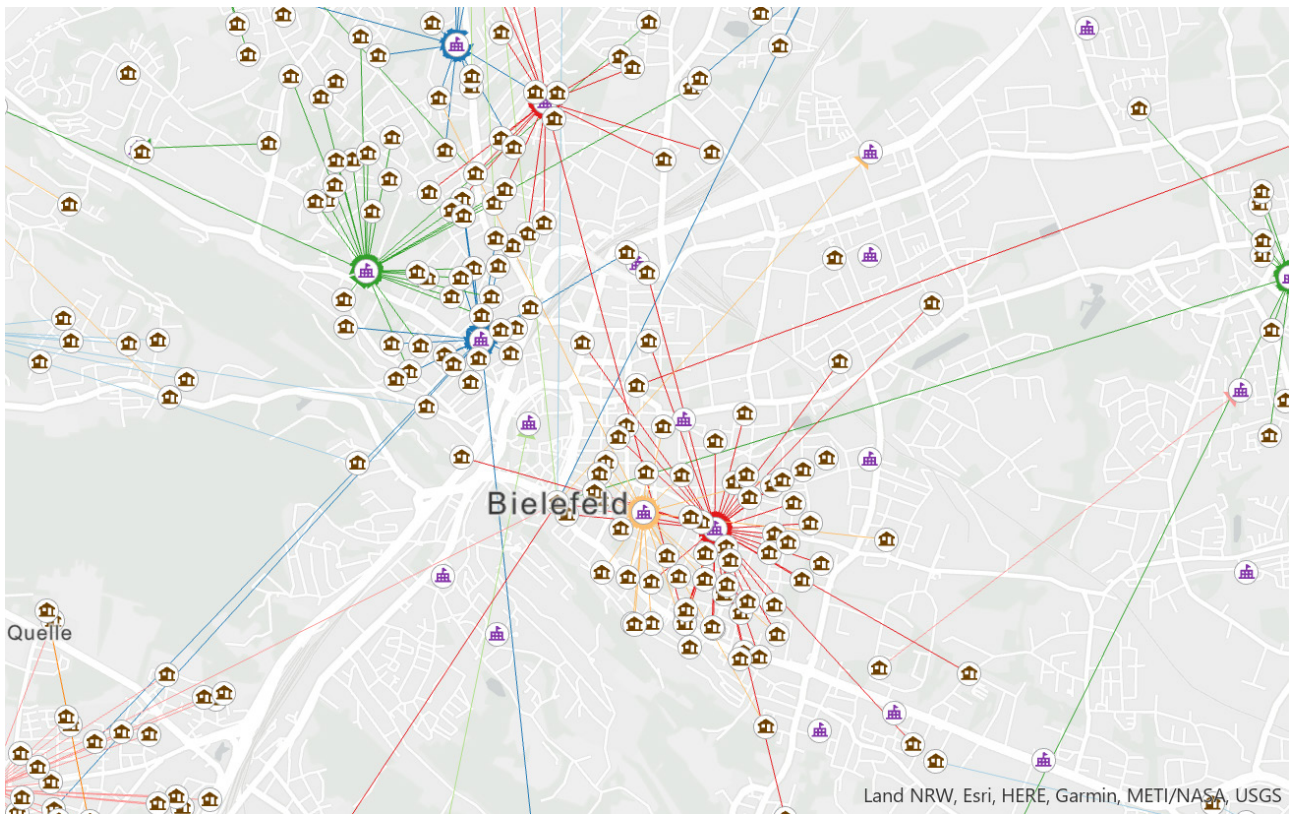


Abb. 7 Analyse der Schulweglängen auf Basis anonymer Wohnstandortdaten

Daraus ergibt sich ein relativ hohes Potenzial für die Substitution von Elterntaxis an Grundschulen, wenn Maßnahmen zur Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität umgesetzt und die Eltern gut über die Bedeutung von Schulwegen für die kindliche Entwicklung informiert werden.

Wahl der Verkehrsmittel für den Schulweg

Die Frage nach der Verkehrsmittelwahl für den Schulweg beschreibt in vielfältiger Weise die aktuelle Verkehrs- und Mobilitätssituation. Zum einen gibt sie Aufschluss darüber, ob eine Schule unter der Elterntaxi-problematik leidet, und zum anderen, ob es Defizite hinsichtlich der Nutzung alternativer Verkehrsmittel, wie dem zu Fuß gehen, dem Radfahren oder der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs gibt. Wenn eine Verkehrsart deutlich unterrepräsentiert ist, ist im nächsten Schritt der Ursache dafür auf den Grund zu gehen.

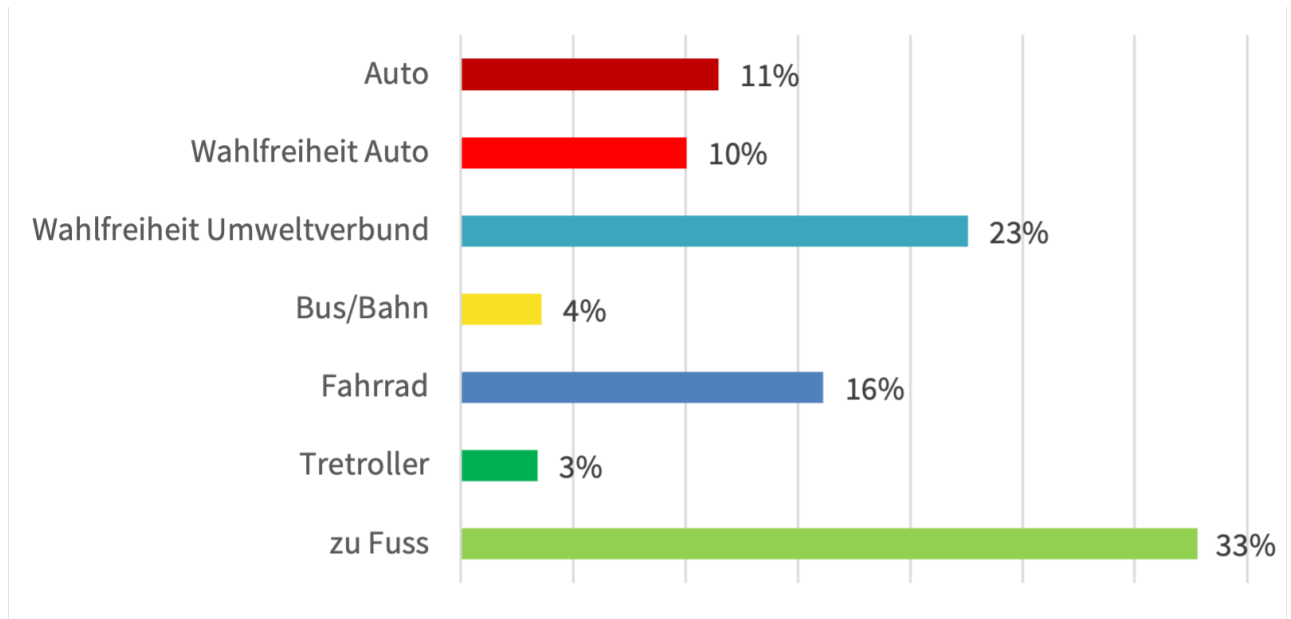


Abb. 8 Wahl der Verkehrsmittel im Sommer / bei gutem Wetter

Im Sommer werden im Vergleich zu anderen Kommunen wenige Grundschulkinder immer mit dem Auto zur Schule gebracht, und mit 16 % ist auch der Anteil radfahrender Schüler*innen sehr hoch. Immerhin 10 % nutzen gelegentlich das Auto, obwohl eine andere Verkehrsmittel möglich wäre. 73 % der Kinder kommen hauptsächlich mit dem Rad, dem Tretroller oder dem Fahrrad zur Schule, bzw. wechseln zwischen diesen Verkehrsarten. Bus- und Bahnverkehr spielt in der Grundschule offenbar noch eine untergeordnete Rolle.

Definition Wahlfreiheit 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.

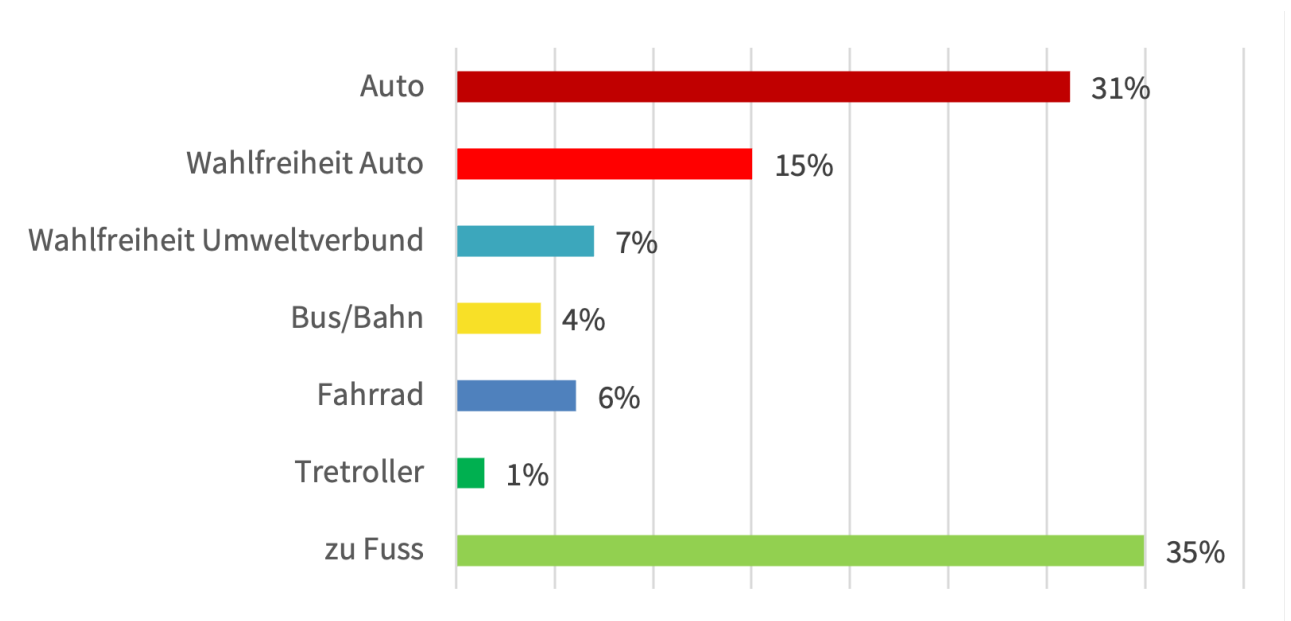


Abb. 9 Wahl der Verkehrsmittel im Winter / bei schlechtem Wetter

Definition Wahlfreiheit Umweltverbund: Kinder nutzen verschiedene Verkehrsarten für den Weg zur Schule. Zum Beispiel wählen sie zwischen Fahrrad und Bahn oder kombinieren beide Verkehrsmittel. Allerdings benutzen sie nie das Auto für den Schulweg.

Im Winter nimmt der Bring- und Abholverkehr mit dem Auto deutlich zu. Das geht vor allem zu Lasten des Radverkehrs. Aber auch Kinder, die im Sommer nur gelegentlich das Auto genutzt haben, werden im Winter oder bei schlechtem Wetter hauptsächlich gefahren. Der Anteil zu Fuß gehender Schüler*innen verändert sich im Vergleich zum Sommer kaum. Hier wird offenbar nur der Tretroller häufiger mal stehen gelassen.

Gerade die Wahlfreiheit des Autos zeigt, dass ein sehr hoher Anteil der Wege auch mit alternativen Verkehrsarten bewältigt werden kann. Das bedeutet: Es gibt ein hohes Potenzial für eigenständige und nachhaltige Mobilität an den Grundschulen.

In Verbindung mit der Verkehrsmittelwahl wollten wir von den Schüler*innen auch wissen, ob sie überhaupt Zugang zu bestimmten Verkehrsmitteln haben.

Zugang zu Mobilität

Die Verfügbarkeit von Fahrrädern bei Bielefelder Grundschüler*innen ist extrem hoch. Nahezu alle Kinder, die sich an der Umfrage beteiligt haben, besitzen ein Fahrrad und fast 78 % auch einen Tretroller.

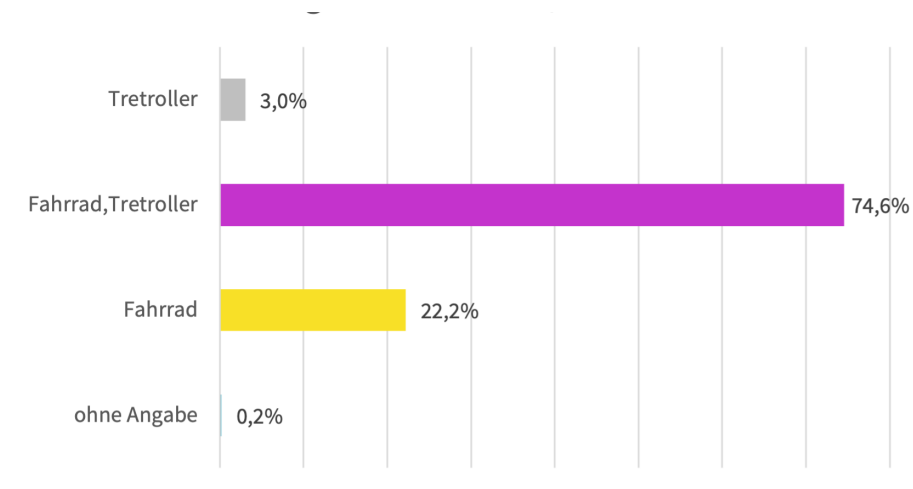


Abb. 10 Verfügbarkeit an Fahrrädern und Tretrollern an den Grundschulen

Die Verfügbarkeit eines Abo-Tickets für Bus & Bahn korrespondiert mit der Verkehrsmittelwahl. Wobei nur rund die Hälfte der Kinder, die über ein Ticket verfügen, dieses auch hauptsächlich nutzen.

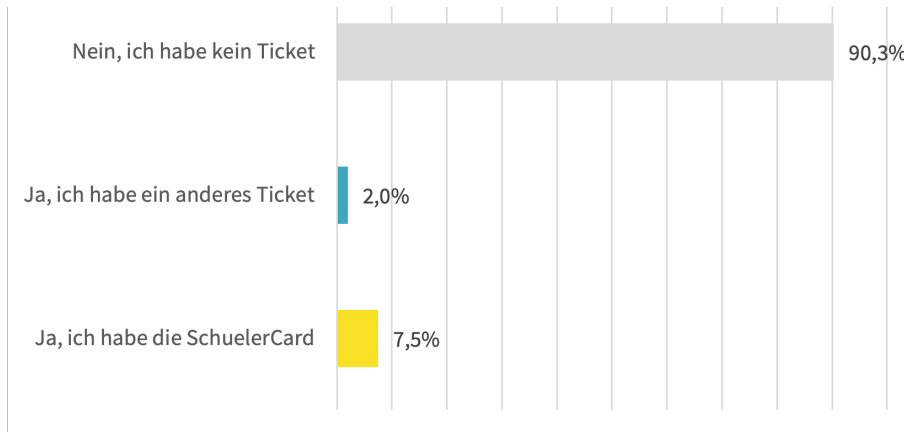


Abb. 11 Verfügbarkeit von Abo-Tickets des ÖPNV

In Bielefelder Familien ist die neben der Verfügbarkeit eines Fahrrads auch die Verfügbarkeit eines oder mehrerer Autos sehr hoch. 93 % der befragten Kinder gaben an, dass ihre Familie Zugriff auf ein Auto hat.

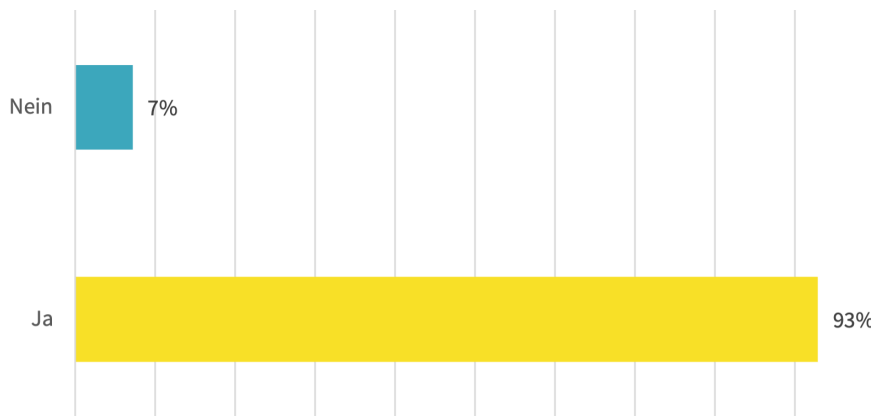


Abb. 12 Zugriff auf ein oder mehrere Autos

Begleitung der Kinder auf dem Schulweg durch Erwachsene

90 % aller Befragten gaben an, dass sie ihr Kind immer oder manchmal auf dem Schulweg begleiten. Etwa ein Drittel davon mit dem Auto. Das zeigt, dass auch eine hohe Anzahl der Eltern ihr Kind zu Fuß oder mit dem Fahrrad begleiten. Wir wollten wissen, warum Eltern, Großeltern oder andere Erziehungsberechtigte ihre Kinder regelmäßig begleiten.

Gründe für die Begleitung des Kindes

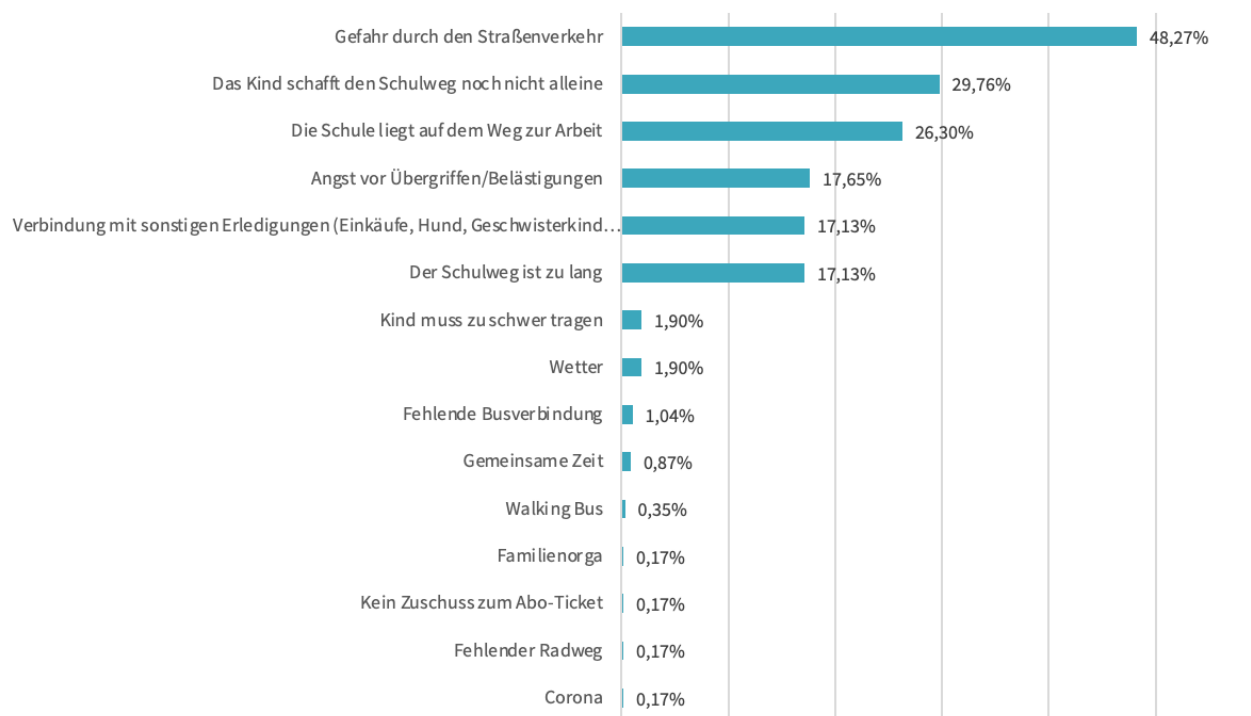


Abb. 13 Gründe für die Begleitung der Kinder durch Erwachsene

Fast die Hälfte aller Befragten sehen ihre Kinder durch den Straßenverkehr gefährdet und fast ein Drittel glaubt, dass das eigene Kind den Schulweg nicht alleine bewältigen kann, was neben den individuellen Fähigkeiten auch den Herausforderungen durch den Straßenverkehr zuzurechnen ist. Zudem gaben viele Eltern pragmatische Gründe für die Begleitung an, z. B. dass sie den Schulweg mit anderen Fahrzwecken verbinden.

Um die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität der Kinder zu fördern, muss ergo in Bielefeld ein besonderes Augenmerk auf die Ausbildung der Kinder und eine sichere Verkehrsinfrastruktur gelegt werden. In Bezug auf die pragmatischen Gründe für die Begleitung bedarf es der Aufklärung der Eltern über die Bedeutung eigenständiger Schulwege für die Entwicklung der Kinder.

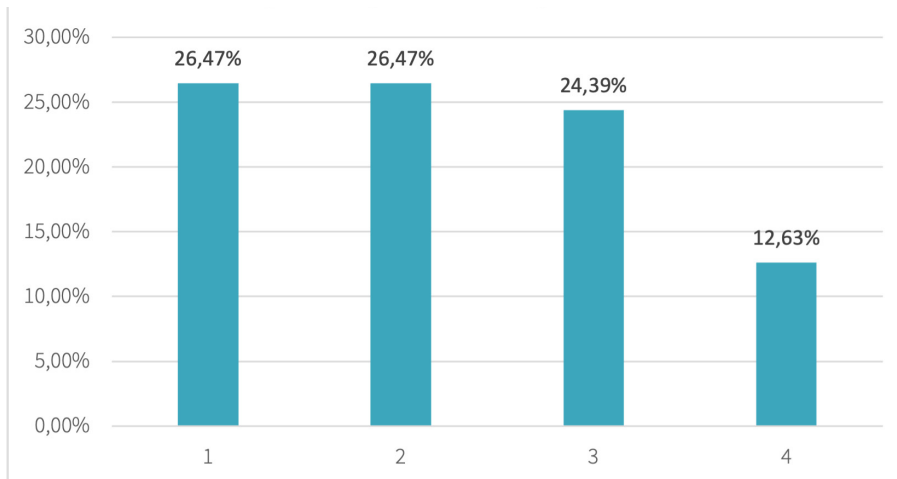


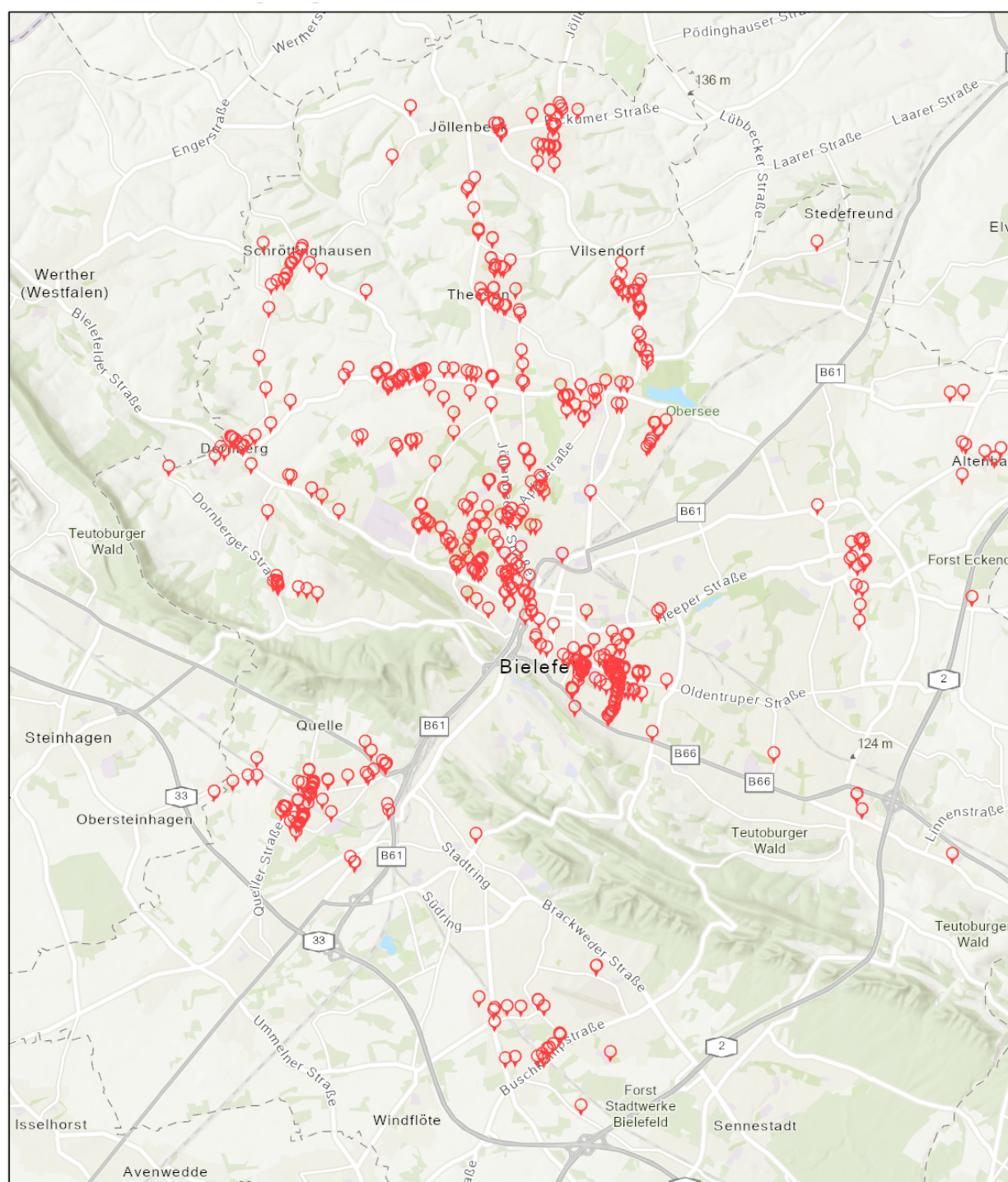
Abb. 14 Begleitung auf dem Schulweg nach Jahrgangsstufen

Die oben stehende Grafik zeigt, dass erst ab der vierten Klasse die Begleitung der Kinder merklich abnimmt.

Probleme auf den Schulwegen

Neben den quantitativen und qualitativen Abfragen konnten die Teilnehmer*innen der Umfrage auch Angaben zu den Schulwegrouten und zu Problemen in eine digitale Karte eintragen.

Da die meisten Teilnehmenden für die Bearbeitung der Online-Befragung ein Smartphone verwendet haben, fiel die Quantität, wie auch die Qualität der Einträge von Schulwegrouten ernüchternd aus. Wenn Wege eingezeichnet wurden, waren zumeist keine klaren Verläufe innerhalb des Straßennetzes erkennbar. Somit konnten die eingetragenen Schulwegrouten nicht für die weiteren Analysen verwendet werden. Hierzu wurden letztlich die Wohnstandortdaten genutzt. Allerdings mit der Einschränkung nicht genau zu wissen, ob die berechnete Route auch dem tatsächlichen Schulwegverlauf entspricht.

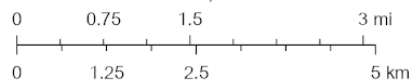


21.11.2021



A040 08 05 10 2021 Problemstellen GS Antworttexte

1:144,448



Esri, NASA, NGA, USGS, Land NRW, Esri, HERE, Garmin, METI/NASA, USGS

Abb. 15 Von Eltern und Schüler*innen der Grundschulen genannte Problemstellen

Eindeutige Ergebnisse lieferten hingegen die punktuellen Eintragungen von Problemstellen und informellen Elternhaltestellen. Die Eltern konnten gemeinsam mit ihren Kindern Punkte in der digitalen Karte markieren, an denen sie auf ihren Schulwegen Probleme haben. Die Probleme konnten mit Freitexteingaben beschrieben werden. Seitens der Grundschulen haben 335 Teilnehmende insgesamt 694 Probleme auf den Schulwegen benannt und in der Karte verortet.

Durch die Gutachter wurden die Probleme Problemkategorien zugeordnet um festzustellen, welche Probleme auf Schulwegen in Bielefeld besonders oft genannt werden.

Im Zuge der Vor-Ort-Begutachtungen von Schulstandorten wurden die von Eltern und Schüler*innen genannten Problemstellen validiert.

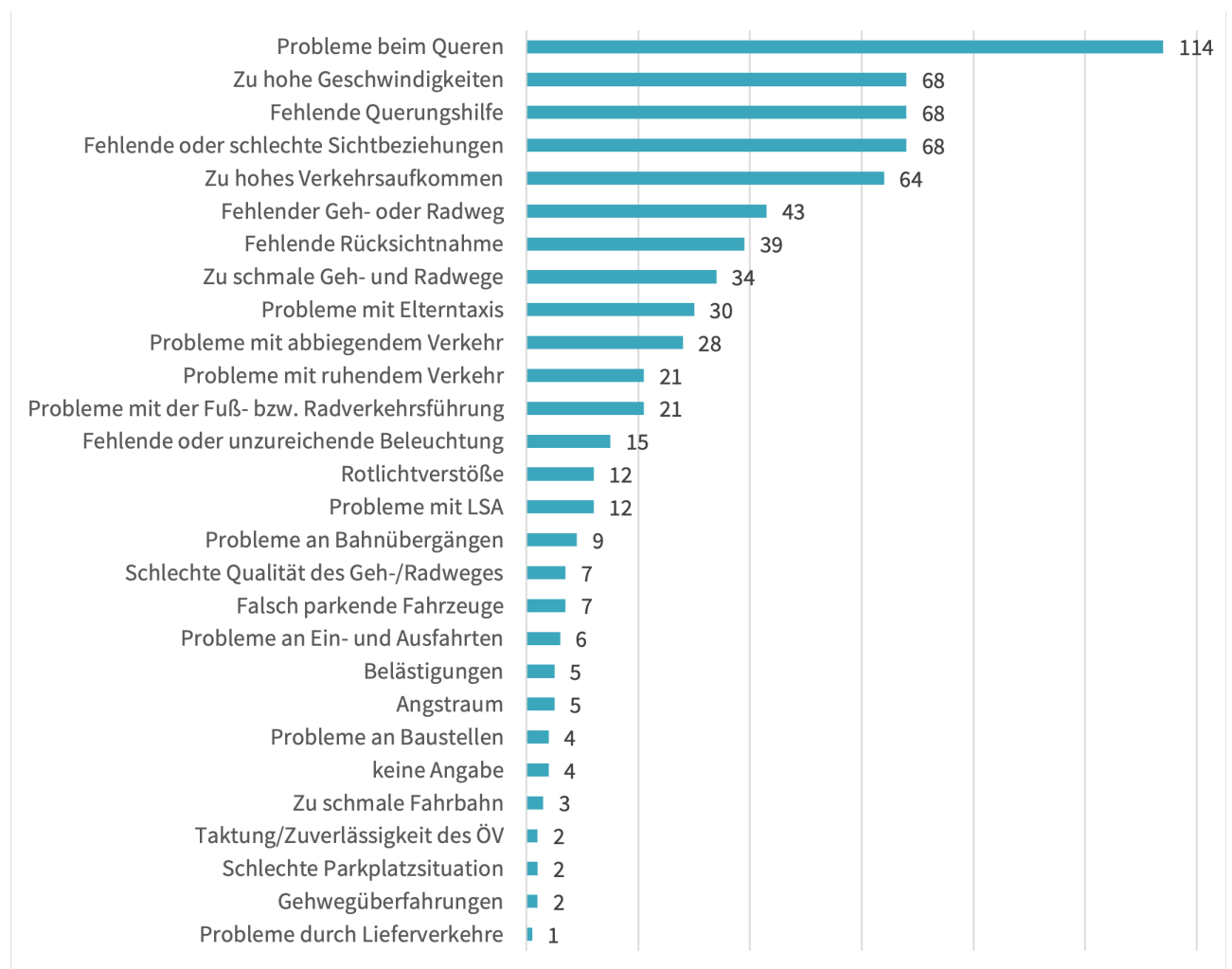


Abb. 16 Probleme auf Schulwegen nach der Anzahl der Nennungen

In Bielefeld stellt offenbar das Überqueren von Fahrbahnen die Kinder vor besondere Herausforderungen. Mit 473 Nennungen entfallen rd. zwei Drittel der Probleme auf die Problemkategorien, die das Queren betreffen. Aber auch Probleme mit Elterntaxis werden sehr häufig genannt. Diese sorgen durch das Zustellen von Gehwegen und Querungsstellen sowie durch unachtsames Wenden und das Verkehrsaufkommen an sich für Probleme im direkten Schulumfeld. Ein weiterer Punkt, der häufig genannt wurde, ist der ruhende Verkehr: Hier gab es 30 Nennungen. Die genannten Problemstellen werden der Stadtverwaltung in Form von Geodaten für die weitere Verwendung zur Verfügung gestellt.

Zusammenfassung der Befragungsergebnisse von Grundschulen

Die relativ hohe Anzahl an Elterntaxis im Winter und bei schlechtem Wetter sowie die große Anzahl an Problemnennungen offenbaren einen Handlungsbedarf bei der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Schulwege. Die Differenzierung der Probleme zeigt sehr deutlich, an welchen Stellen Maßnahmen besonders wichtig sind. Gleichzeitig zeigen die Befragungen auch, dass es ein hohes Potenzial gibt, die Situation mit Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements zu verbessern. Zum Beispiel durch eine bessere oder vertiefende Verkehrserziehung bzw. Mobilitätsbildung oder durch Aufklärung der Eltern über die Bedeutung eigenständiger und nachhaltiger Schulwege.

3.3.2 Ergebnisse aus den Befragungen an weiterführenden Schulen

Mit der Online-Umfrage haben wir alle weiterführenden Schulen sowie Förder-, Waldorfschulen und die Laborschule angesprochen. Von der Befragung ausgenommen waren die Berufskollegs.

Verteilung der Teilnahme an der Befragung nach Jahrgangsstufen

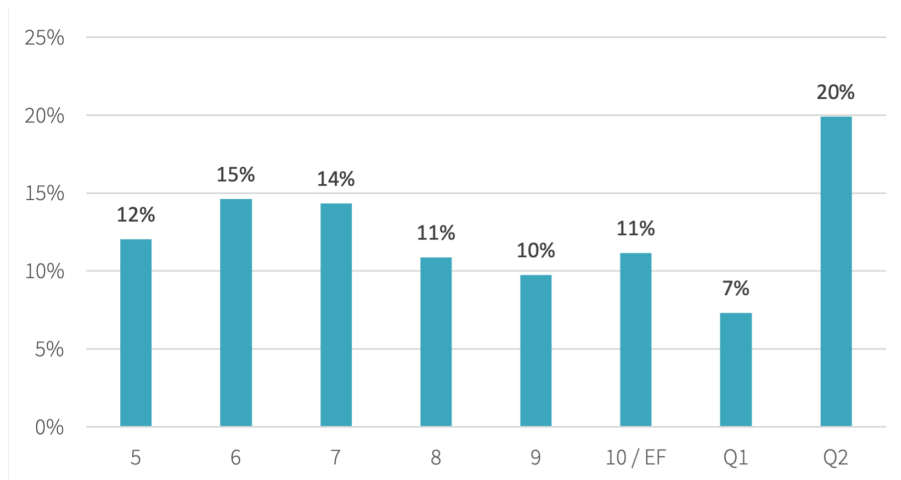


Abb. 17 Verteilung der Teilnahme nach Jahrgangsstufen an den weiterführenden Schulen

Die Teilnahme der Schüler*innen verteilt sich relativ gleichmäßig. Nur in den Qualifizierungsstufen gibt es deutliche Abweichungen. Während das Interesse am Thema schulischer Mobilität in der Q1 bzw. der 11. Klasse relativ gering ausfiel, lag die Teilnahme bei der Q2 / 12. Klasse doppelt so hoch wie im Durchschnitt der anderen Stufen.

Verteilung der Schulweglängen

Von den Schüler*innen der weiterführenden Schulen, die an der Umfrage teilgenommen haben, wohnen 31 % in fußläufiger Entfernung zu ihrem Schulstandort und 75 % in einer Entfernung, die mit dem Rad zu bewältigen ist.

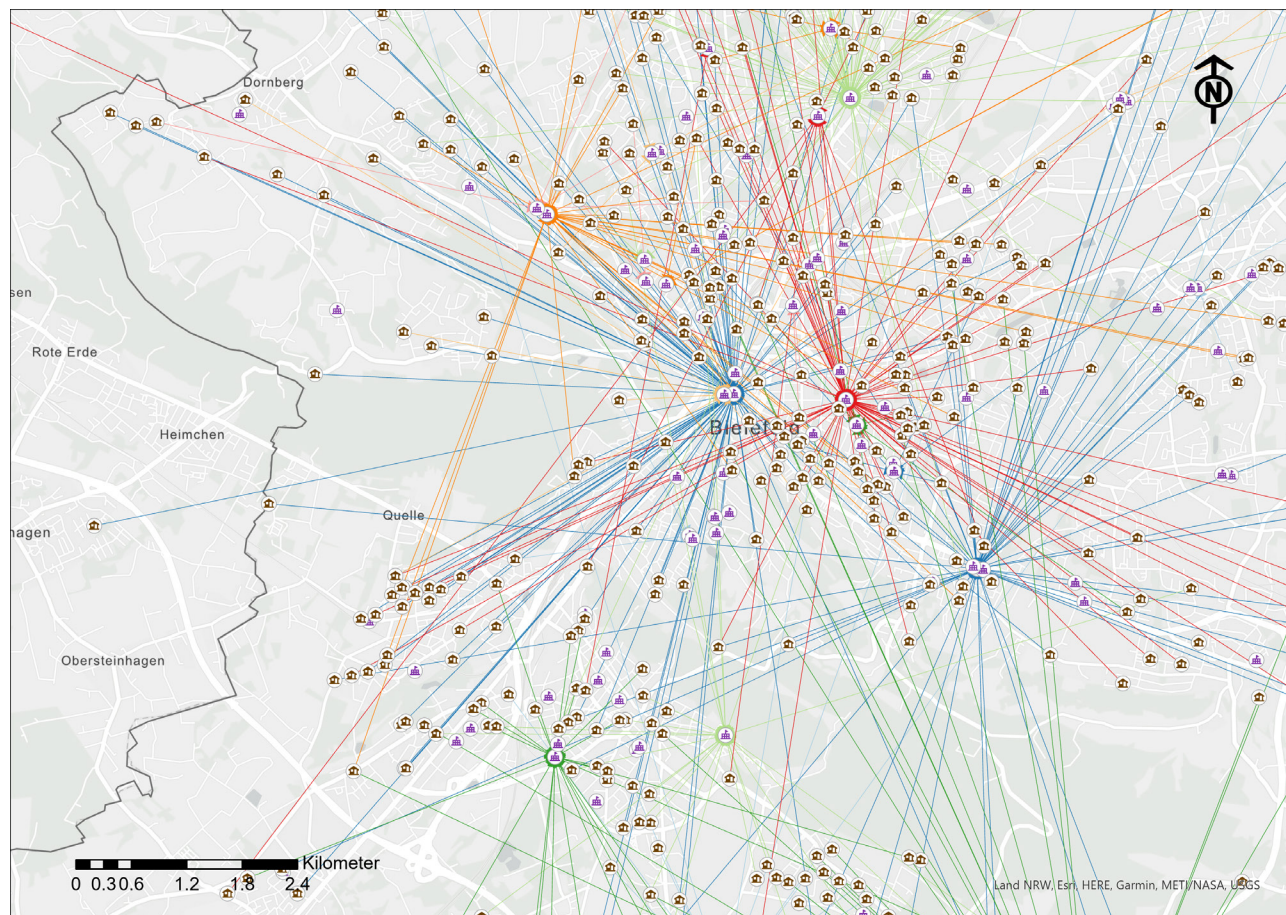


Abb. 18 Analyse der Schulweglängen an weiterführenden Schulen

Das Befragungsdesign für die Schüler*innen der weiterführenden Schulen unterschied sich von dem der Grundschulen. Hier war nur eine Auswahl für das hauptsächliche Verkehrsmittel möglich, um Wegekettungen und Mehrfachnennungen besser differenzieren zu können. Wegekettungen konnten über die Einträge der Schulwegrouten in die digitale Karte eingetragen werden.

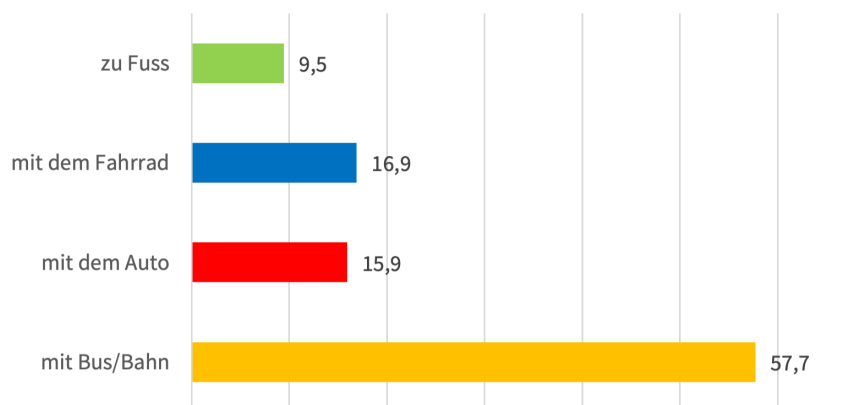


Abb. 19 Verteilung der Verkehrsmittelwahl an weiterführenden Schulen in Prozent

Grundsätzlich könnte man meinen, dass bei 25 % aller Schulwege mit einer Länge von mehr als fünf Kilometern ein Bringanteil mit dem Auto von etwa 16 % eher ein geringer Wert ist. Betrachtet man allerdings die tatsächlichen Schulweglängen derer, die regelmäßig mit dem Auto zur Schule kommen, so ergibt sich doch ein Substitutionspotenzial. Denn mehr als 11 % der Schüler*innen, die in einem fußläufigen Bereich zur Schule wohnen, kommen dennoch regelmäßig mit dem Auto. Und bei den Schüler*innen, denen ein Radschulweg zuzutrauen wäre, sind es sogar 57 %. Zudem kommen 5 % der Schüler*innen, die über ÖV-Ticket verfügen, trotzdem regelmäßig mit dem Auto zur Schule.

Neben den 15,9 % derer, die regelmäßig mit dem Auto zur Schule kommen, gibt fast die Hälfte aller Kinder und Jugendlichen an, zumindest gelegentlich mit dem Auto gefahren zu werden. Die Gründe für die Begleitung mit dem Auto sind (Mehrfachnennungen möglich):

55 % aller Befragten, die immer oder gelegentlich mit dem Auto zur Schule gebracht werden, geben pragmatische Gründe hierfür an. 9 % kommen mit dem Auto, da sie Probleme mit dem öffentlichen Nahverkehr haben. Hier wiegt vor allem der Ausfall von Bussen schwer. Aber auch Streiks führen häufig zur Wahl des Autos. Mit 21 von 600 Nennungen liegt auch der Anteil derer recht hoch, die Angst vor Übergriffen oder Belästigungen haben.

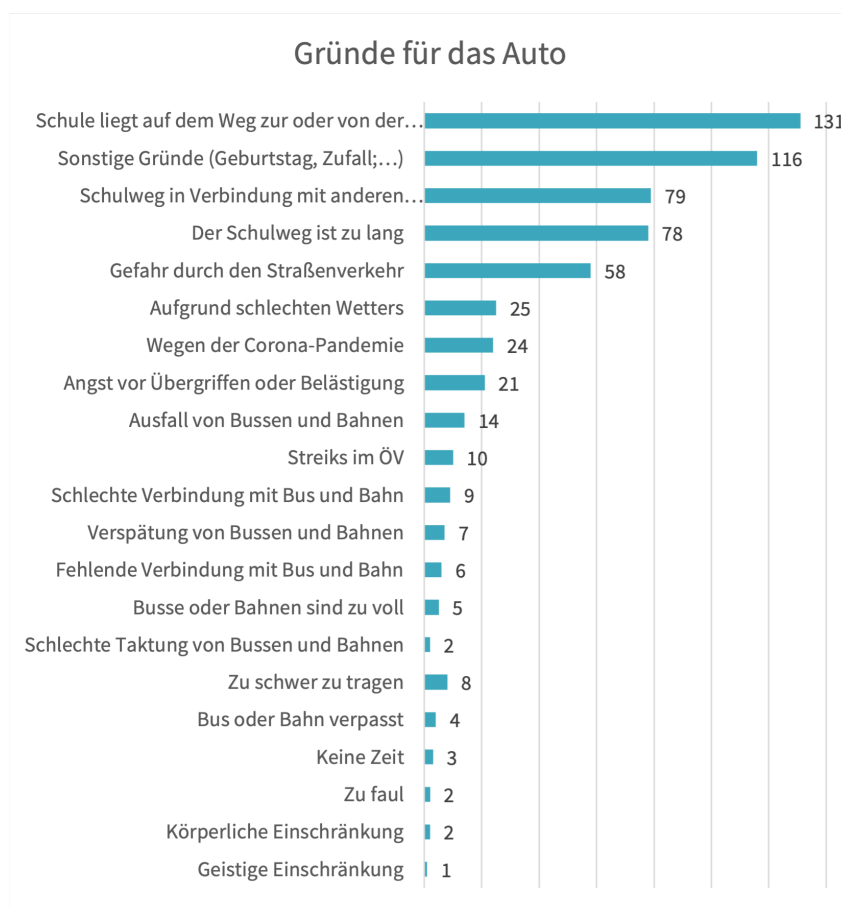


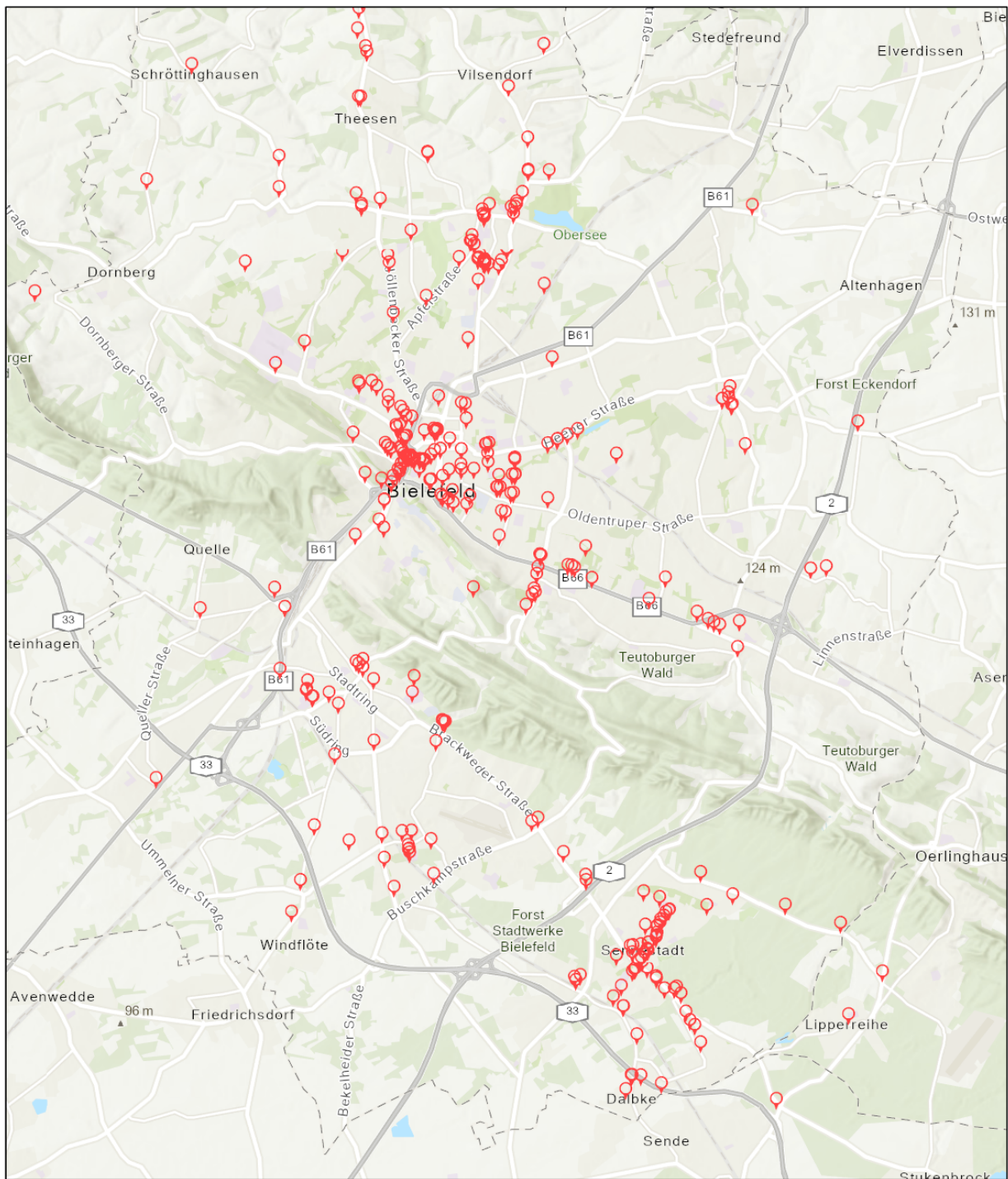
Abb. 20 Gründe für die Wahl des Autos für den Schulweg an weiterführenden Schulen

Mit der Verbesserung des Bus- und Bahnangebots sowie der Beseitigung von Angsträumen könnte sich also bereits die Mobilitätssituation verbessern lassen. Den höchsten Effekt könnte man jedoch erzielen, wenn das Radfahren eine echte Alternative darstellt.

Hier gilt es vor allem, die Verkehrssicherheit in den Blick zu nehmen. Auch wenn im Gegensatz zu den Grundschulen die Gefahr durch den Straßenverkehr nicht mehr der häufigste Grund für die Begleitung ist, so sind es dennoch 10 %, die hier ein Problem sehen. Ein Unterschied ist, dass die Gefahren aus Sicht der Schüler*innen und weniger aus Sicht der Eltern gesehen werden.

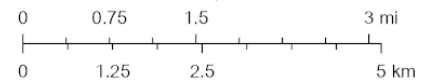
Probleme auf Schulwegen weiterführender Schulen

Die Probleme durch Gefahren im Straßenverkehr wurden durch die Schüler*innen in der digitalen Karte konkretisiert. Neben der Verortung wurden, wie bei den Grundschule auch, die Probleme genauer beschrieben. Wir haben die benannten Probleme Problemkategorien zugeordnet und bei den Vor-Ort-Begutachtungen validiert.



23.11.2021

1:144,448



Esri, NASA, NGA, USGS, Land NRW, Esri, HERE, Garmin, METI/NASA, USGS

Abb. 21 Von Schüler*innen genannte Problemstellen auf den Schulwegen weiterführender Schulen

192 Schüler*innen haben insgesamt 339 Probleme auf ihren Schulwegen benannt. Wie auch bei den Grundschulen gibt es an weiterführenden Schulen vorwiegend Probleme beim Überqueren von Fahrbahnen. Aber auch die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs und die Qualität von Geh- und Radwegen werden häufig bemängelt.

Nennung von Problemen an weiterführenden Schulen

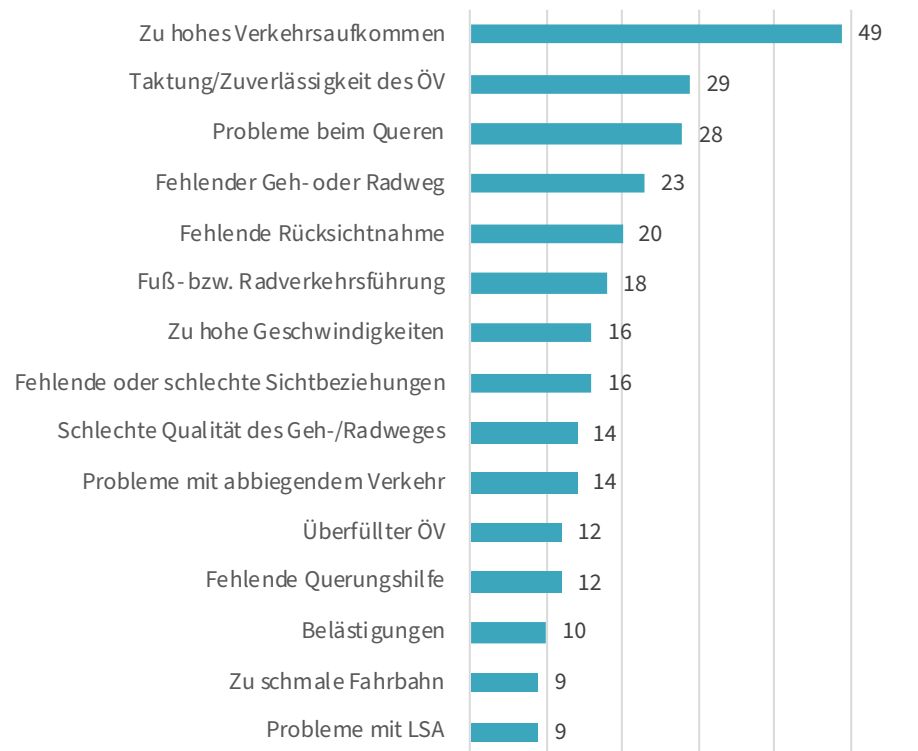


Abb. 22 Top 15 der Problemnennungen von den Schüler*innen der weiterführenden Schulen

Zusammenfassung der Befragungsergebnisse von Schüler*innen der weiterführenden Schulen

Mit Abstand die meisten Schüler*innen kommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule. Allerdings kommt nur rund jedes sechste Kind regelmäßig mit dem Fahrrad zur Schule und liegt damit unter dem gesamtstädtischen Radverkehrsanteil aller Wege. Da ist auf jeden Fall noch Luft nach oben. Zumal ebenfalls jedes sechste Kind regelmäßig mit dem Auto gebracht wird. Insbesondere mit der Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur könnte sich ein großer Anteil der Wege auf das Radfahren verlagern lassen, denn hier sehen die Kinder und Jugendlichen die größten Probleme.

Der Anteil des Autoverkehrs könnte auch vermieden werden, wenn die Busse und Bahnen zuverlässiger und die Verbindungen und Taktungen den Bedürfnissen der Schüler*innen angepasst werden. Hierzu muss allerdings eine gesonderte Untersuchung durchgeführt werden, wo genau der Bedarf am größten ist.

4 Befragung der Schulen

Die Schulen unternehmen bereits heute Vieles, um die Mobilität der Schüler*innen sicherer, eigenständiger und nachhaltiger zu gestalten. Schulleitungen und Lehrkräfte führen in vielfacher Weise Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung durch oder organisieren den Schülerverkehr durch die Einrichtung von Schulweggemeinschaften. Unterstützt werden sie durch Eltern, den offenen Ganztag oder externe Akteure (zum Beispiel Polizei oder Verkehrsverbände). Gleichzeitig sind die Akteure an den Schulen diejenigen mit exzellenter Ortskenntnis. Um Erkenntnisse über die Aktivitäten der Schulen hinsichtlich der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung sowie über die Organisation des Verkehrs und spezifische Probleme an den Schulstandorten zu gewinnen, haben wir die schulischen Akteure eingeladen, sich an einer Online-Umfrage zu beteiligten.

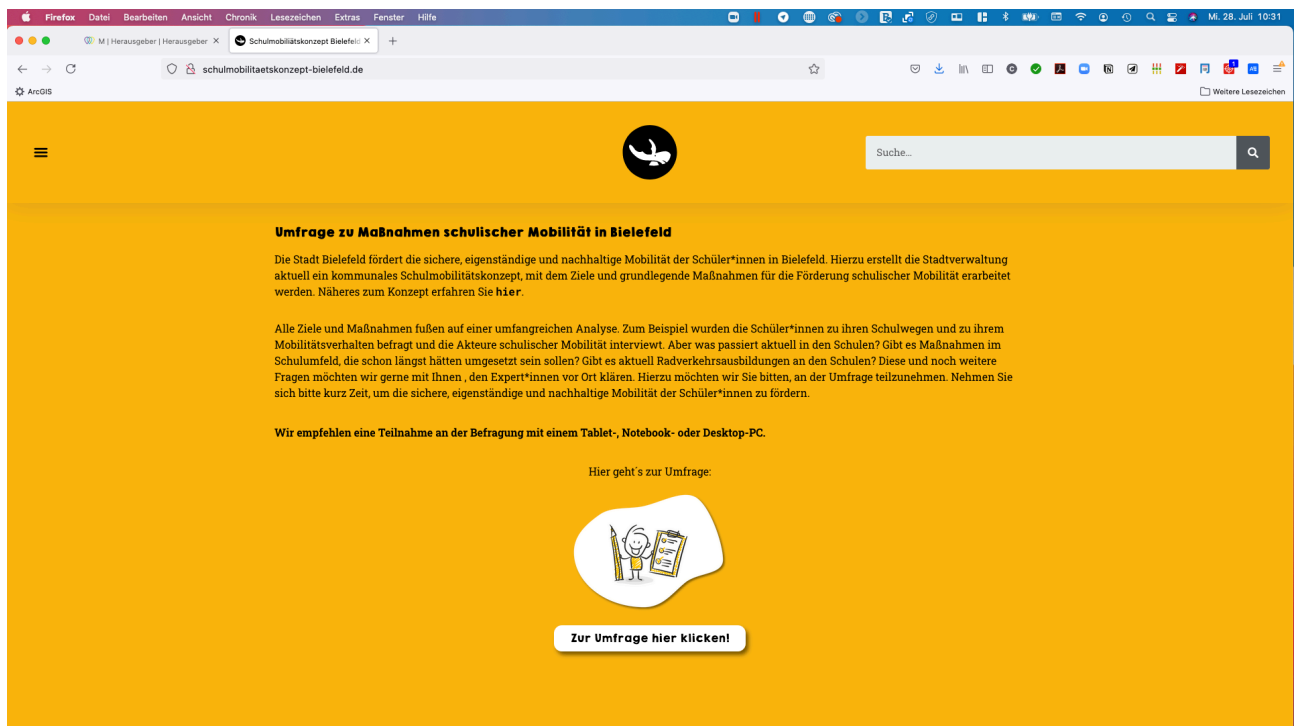


Abb. 23 Portal für die Online-Umfrage der Schulleiter*innen und weiterer schulischer Akteure

Zur Online-Umfrage gelangte man über ein Portal. Hierzu wurde eigens eine Internetseite eingerichtet, über die die Teilnehmer*innen begrüßt und über das Schulmobilitätskonzept sowie den Hintergrund der Online-Umfrage informiert wurden.



Abb. 24 Information über das Schulmobilitätskonzept

4.1 Befragungsdesign der Online-Umfrage

Mit der Umfrage wurden mittels qualitativer Fragen Informationen über

- » schulische Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung,
- » die Nutzung außerschulischer Lernorte für das Thema,
- » die Durchführung organisatorischer Maßnahmen zur Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität der Schüler*innen
- » und die Wirksamkeit organisatorischen Maßnahmen abgefragt.

Zudem haben wir die Teilnehmer*innen gebeten, kartografische Angaben über Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, zu Abstellanlagen für Fahrräder und Tretroller sowie zu Elternhaltestellen oder Schulweggemeinschaften zu machen.



Abb. 25 Auszug aus der qualitativen Befragung

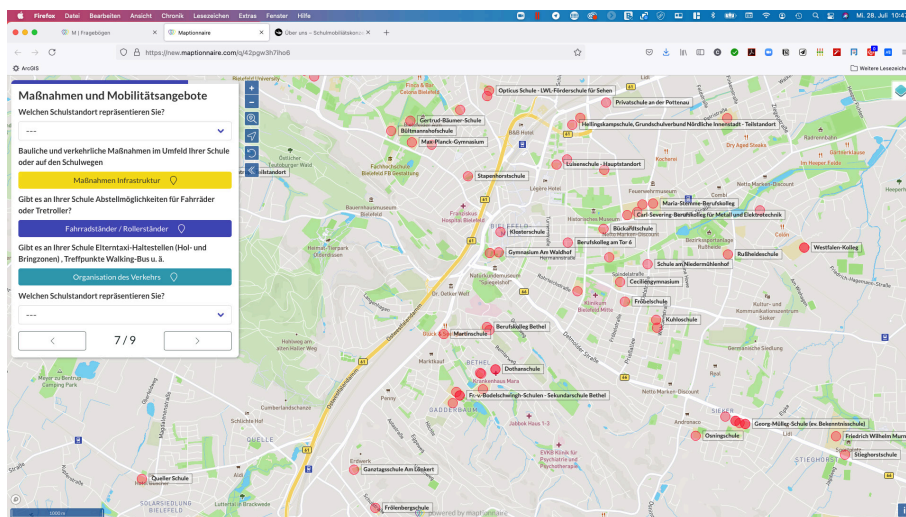


Abb. 26 Auszug aus der qualitativen Befragung

Bei der Umfrage handelte es sich um eine gelenkte Befragung. Das bedeutet, dass sich je nach Akteursgruppe die Fragen voneinander unterschieden. Zu den Zielgruppen der Umfrage zählten

- » Schulleiter*innen,
- » Mobilitätsbeauftragte der Schulen,
- » Elternvertretungen,
- » Polizei und
- » Verbände

Die Differenzierung der Befragung erfolgte zwischen den schulischen und außerschulischen Akteuren.

4.2 Ergebnisse der Online-Umfrage

Alle Schulen (insgesamt 118, berufsbildende Schulen ausgenommen) und der Bezirksdienst der Polizei in Bielefeld wurden eingeladen, sich an der Umfrage zu beteiligen.

Insgesamt 55 Akteure sind der Einladung gefolgt und haben sich an der Umfrage beteiligt.

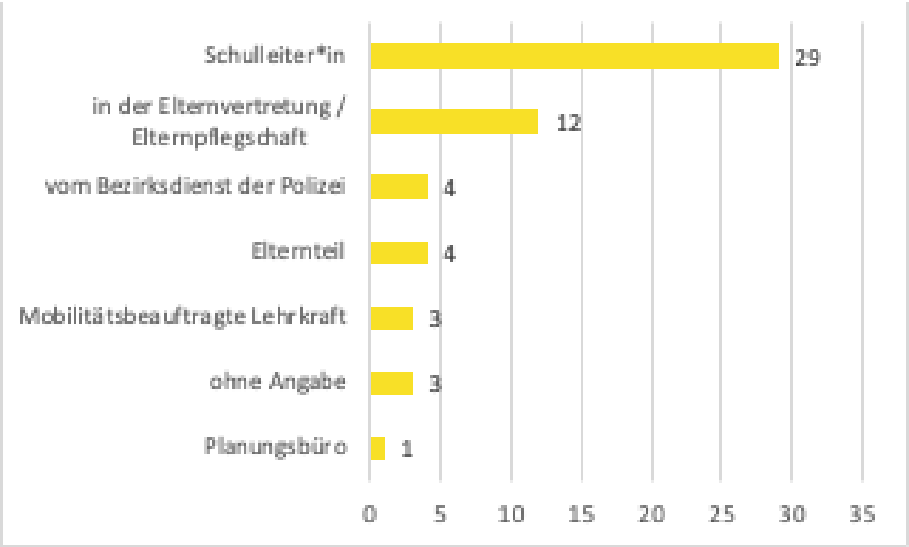


Abb. 27 Wer hat sich an der Umfrage beteiligt?

Die durchschnittliche Bearbeitungszeit betrug knapp sechs Minuten. Die Teilnehmenden der Befragung verteilten sich auf die folgenden Schulformen bzw. Schulen:

Schulform	Anzahl
Förderschulen	2
Grundschulen	20
Gymnasien	3
Sekundarschulen	2
o.a.	4
Gesamt	31

Tab. 4 Teilnahme an der Befragung von Schulen nach Schulform

Teilnehmende Schulen
Förderschulen
Schule Am Möllerstift
Opticus Schule - LWL-Förderschule für Sehen
Grundschulen
Grundschule Babenhausen
Wellbachschule
Grundschule Vilsendorf
Grundschule Dornberg-Schröttinghausen - Hauptstandort
Bültmannshofschule
Sudbrackschule
Griechische Ergänzungsschule - Grundschule
Grundschule Am Waldschlößchen

Teilnehmende Schulen
Grundschule Dreekerheide
Grundschulverbund Wellensiek-Hoberge-Uerentrup - Teilstandort
Platzschule
Grundschule Altenhagen
Hans-Christian-Andersen-Schule
Grundschule Milse
Eichendorffschule
Volkeningschule
Buschkampschule
Grundschule Ubbedissen
Grundschule Brake
Stapenhorstschule
Gymnasien
Friedrich- v. Bodelschwingh- Schulen- Gymnasium Bethel
Hans-Ehrenberg-Schule
Gymnasium Am Waldhof
Sekundarschulen
Friedrich- v. Bodelschwingh- Schulen- Sekundarschule Bethel
Sekundarschule Gellershagen

Tab. 5 Teilnehmende Schulen an der Online-Umfrage

4.2.1 Schulische und außerschulische Maßnahmen zur Förderung der Mobilität

Hinsichtlich der Mobilitätsbildung und der Verkehrserziehung gaben die teilnehmenden Schulen die nachfolgend aufgeführten Aktivitäten an. Aus der Umfrage wird deutlich, dass die Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung fast ausschließlich in den Grundschulen stattfinden und an den weiterführenden Schulen deutlich unterrepräsentiert sind, obwohl sie Teil des Rahmenlehrplans der Sekundarstufen sind.

Aktivitäten der Schulen	Anzahl der Nennungen
Elternabende zu verschiedenen Themen, z.B.: Einschulung, Radfahrausbildung, aktuelle Themen	25
Gefahrentraining (Theorie- und Praxisübungen im Umfeld der Schulen)	21
Verkehrssicherheitstage zum Thema „Schulweg“, „Sichtbarkeit“, „Toter Winkel“ etc.	10
Radfahrausbildung	25
Radfahrausbildung (z.B. in Wahlkursen als Wiederholung und Vertiefung)	2

Aktivitäten der Schulen	Anzahl der Nennungen
Fahrradscout-Projekt „Rauf aufs Rad – Mama-Taxi adé“	1
Lehreinheiten zu besonderen Verkehrssicherheitsthemen, z.B. zur dunklen Jahreszeit, „Toter Winkel“, Fahrradhelm	11
Verkehrszähler-Programm (VRS)	0
Walking Bus	2
Kindermeilen-Kampagne (Klimabündnis)	8
Zu Fuß zur Schule (VCD)	5
Stadtradeln (Klimabündnis)	14
Schülerlotsen	2
eine andere Maßnahme und zwar...	5

Außerschulische Aktivitäten	Anzahl der Nennungen
Jugendverkehrsschule	1
Busschule (Theorie und Praxisübungen, Polizei)	2
Busschule (Theorie und Praxisübungen, moBiel)	5
Polizeipuppenbühne („Traumhaft sicher“, Thema Kindersitz und Anschnallpflicht als Mitfahrer im PKW)	4
CRASH KURS NRW	3
Ausstellung „Jeden kann es treffen“ (Polizei)	0

Tab. 6 Welche außerschulischen Lernangebote werden in Bielefeld genutzt?

Aktivitäten der Grundschulen

Elterninformationsveranstaltungen und die Radfahrausbildung zählen zu den Aktivitäten zur Förderung sicherer, eigenständiger nachhaltiger Mobilität, die an fast allen Grundschulen durchgeführt werden. An mindestens zwei der beteiligten Grundschulen wurde jedoch den Angaben zu Folge keine Radverkehrsausbildung durchgeführt. Es sollte unbedingt an allen Grundschulen abgefragt werden, ob die Radfahrausbildung Corona bedingt ausgefallen ist und außerschulische Angebote für die betroffenen Schüler*innen eingerichtet werden sollten.

Mehr als die Hälfte der Grundschulen nimmt das Weiterbildungsangebot für Lehrkräfte zu speziellen Verkehrsthemen wie *Toter Winkel* oder *Sehen und gesehen werden* in Anspruch.

Das Verkehrszählerprogramm des Zukunftsnetzes Mobilität NRW war bei den teilnehmenden Schulen kein Thema. Aus gutachterlicher Sicht handelt es sich hierbei um eine sehr integrative und wirksame Maßnahme, um die Mobilität der Schüler*innen zu fördern.

Schulische Aktivitäten der Grundschulen	Anzahl der Nennungen
Elternabende zu verschiedenen Themen, z.B.: Einschulung, Radfahrausbildung, aktuelle Themen	14
Gefahrentraining (Theorie- und Praxisübungen im Umfeld der Schulen)	13
Verkehrssicherheitstage zum Thema „Schulweg“, „Sichtbarkeit“, „Toter Winkel“ etc.	8
Radfahrausbildung	18
Radfahrausbildung (z.B. in Wahlkursen als Wiederholung und Vertiefung)	2
Fahrradscout-Projekt „Rauf aufs Rad – Mama-Taxi adé“	0
Lehreinheiten zu besonderen Verkehrssicherheitsthemen, z.B. zur dunklen Jahreszeit, „Toter Winkel“, Fahrradhelm	8
Verkehrszähler-Programm (VRS)	0
Walking Bus	2
Kindermeilen-Kampagne (Klimabündnis)	8
Zu Fuß zur Schule (VCD)	4
Stadtradeln (Klimabündnis)	8
Schülerlotsen	1
eine andere Maßnahme und zwar...	2

Tab. 7 Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Grundschulen

Schulische Aktivitäten der Gymnasien

Bei den Aktivitäten der beteiligten Gymnasien ist herauszustellen, dass alle an der Aktion Stadtradeln teilnehmen. Offenbar ist die Aktion des Klimabündnisses ein etabliertes Instrument der Radverkehrsförderung an den Schulen.

Aktivitäten der Förderschulen

Da es sich bei der Opticusschule um eine Schule für sehbehinderte Schüler*innen handelt, kommen die in der Befragung genannten Aktivitäten nicht in Betracht. Inwieweit Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung durchgeführt werden, wurde in der Befragung leider nicht genannt.

An der Schule Am Möllerstift mit dem Schwerpunkt *geistige Entwicklung* werden sowohl Elterninformationsveranstaltungen wie auch Radverkehrsausbildung angeboten.

Aktivitäten der Sekundarschulen

Beide beteiligten Sekundarschulen nehmen ebenfalls am Stadtradeln teil. Eine der Schulen führt zudem ein Gefahrentraining im Schulumfeld durch.

Organisatorische Maßnahmen zur Förderung der Mobilität

Mit der Umfrage haben wir erhoben, ob Schulen bereits etablierte Maßnahmen zur Organisation des Schülerverkehrs nutzen. Hierzu zählen Elternhaltestellen, Schulwegpläne und die Entzerrung der Unterrichtszeit zur Reduktion des hohen Verkehrsaufkommens. Zudem konnten die Befragten eigene organisatorische Maßnahmen nennen, wenn keine der zuvor genannten zutraf.

In Bezug auf die Elternhaltestellen wurden diese zwar von 20 Teilnehmer*innen genannt, aber lediglich neun in die digitale Karte eingetragen.

Organisatorische Maßnahme	Anzahl der Nennungen
Gedruckte Schulwegpläne	17
Elternhaltestellen	20
Entzerrung der Unterrichtszeiten zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens	3

Tab. 8 Organisatorische Maßnahmen schulischer Mobilität

– davon an Grundschulen

Organisatorische Maßnahmen an Grundschulen	Anzahl der Nennungen
Gedruckte Schulwegpläne	16
Elternhaltestellen	18
Entzerrung der Unterrichtszeiten zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens	1

Tab. 9 Organisatorische Maßnahmen schulischer Mobilität an Grundschulen

Organisatorische Maßnahmen an Gymnasien

Lediglich das Hans-Ehrenberg-Gymnasium in Sennestadt hat mit der Entzerrung der Unterrichtszeiten eine organisatorische Maßnahme genannt. Diese wird als sehr wirksam angesehen und mit „sehr gut“ bewertet.

Bewertung der Wirksamkeit der Organisatorischen Maßnahmen

Ein Drittel der Befragten bewerten die Wirksamkeit der Schulwegpläne als „gut“ oder „sehr gut“, allerdings stuften rund ein Viertel der Teilnehmenden die Wirksamkeit als „mangelhaft“ oder schlechter ein.

Dass diese Wahrnehmung sehr subjektiv ist, verdeutlicht, dass an nur einer Schule sowohl die Noten „sehr gut“ wie auch „ungenügend“ vergeben wurden.

Dennoch scheint die Qualität der Schulwegpläne sehr unterschiedlich zu sein. Um diese zu verbessern und einen einheitlichen Standard einzuführen, sollte durch die Verwaltung in Abstimmung mit den Schulen ein beispielgebendes Muster ausgewählt und stadtweit angewandt werden.

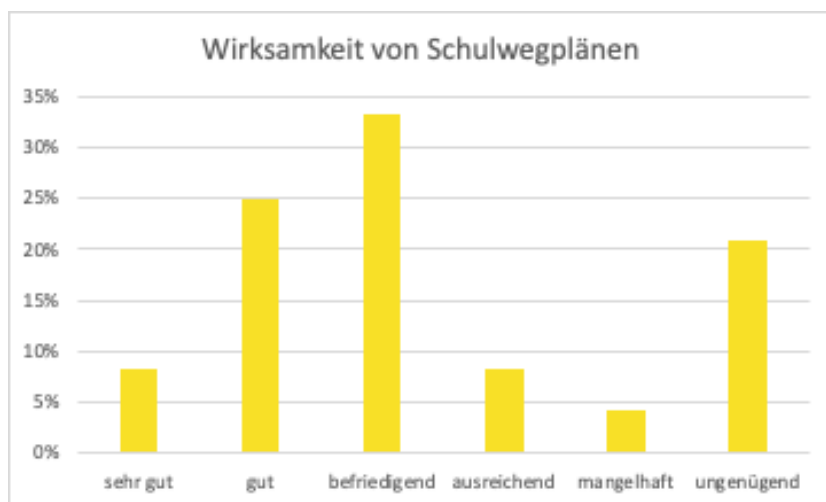


Abb. 28 Bewertung der Wirksamkeit aktueller Schulwegpläne

Bewertung von Schulwegplänen	in der Elternvertretung / Elternpflegschaft	Mobilitätsbeauftragte Lehrkraft	Schulleiter*in	o.a.	Gesamtergebnis
sehr gut	1		1		2
gut	1	2	3		6
befriedigend			7		7
ausreichend			1	1	2
mangelhaft			1		1
ungenügend	2		3		5
Schnitt	3	2	3,5	4	3

Tab. 10 Bewertung der Wirksamkeit aktueller Schulwegpläne, differenziert nach Befragten

Bei der Einschätzung der Wirksamkeit von Elternhaltestellen gibt es keine einheitliche Haltung. Auch hier divergieren die Ergebnisse an nur einer Schule deutlich. Um die Wirksamkeit der Elternhaltestellen zu evaluieren, sollten regelmäßig Abfragen im Unterricht über die Nutzung der Haltestellen durchgeführt werden (z. B. Stempelaktion).

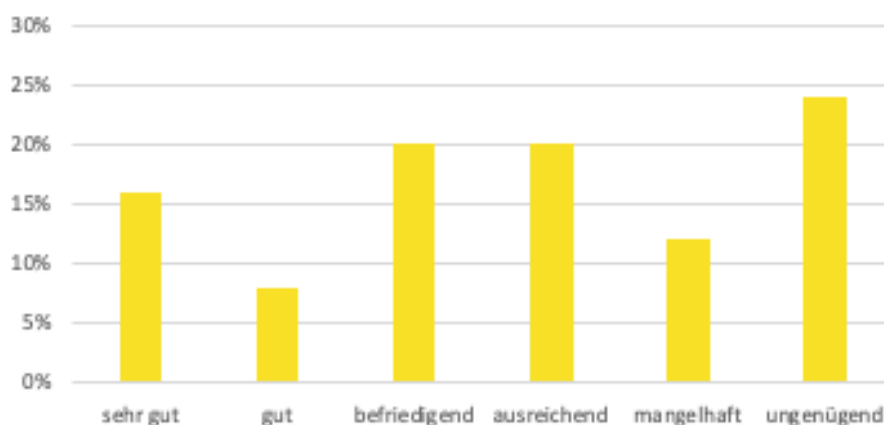


Abb. 29 Bewertung der Wirksamkeit von Elternhalttestellen

Bewertung von Elternhalttestellen	in der Elternvertretung / Elternpflegschaft	Mobilitätsbeauftragte Lehrkraft	Schulleiter*in	o.a.	Gesamtergebnis
sehr gut	2	1			3
gut			2		2
befriedigend	1	2	2		5
ausreichend	1		3	1	5
mangelhaft	2		1		3
ungenügend	2		4		6
Schnitt	4	2	4	4	4

Abb. 30 Bewertung der Wirksamkeit von Elternhalttestellen, differenziert nach Befragten

Die Entzerrung der Unterrichtszeiten zur Reduktion der Verkehrsspitzen wird unterschiedlich bewertet. Die Schulleitung bewerten die Wirksamkeit vor allem negativ. Die mobilitätsbeauftragten Lehrkräfte sind mit der Regelung durchgängig zufrieden. Bei den Elternvertretungen gehen die Meinungen deutlich auseinander.

Die Schulen, die eine Unterrichtszeitentzerrung eingeführt haben, bewerten die Wirksamkeit überwiegend mit "sehr gut".

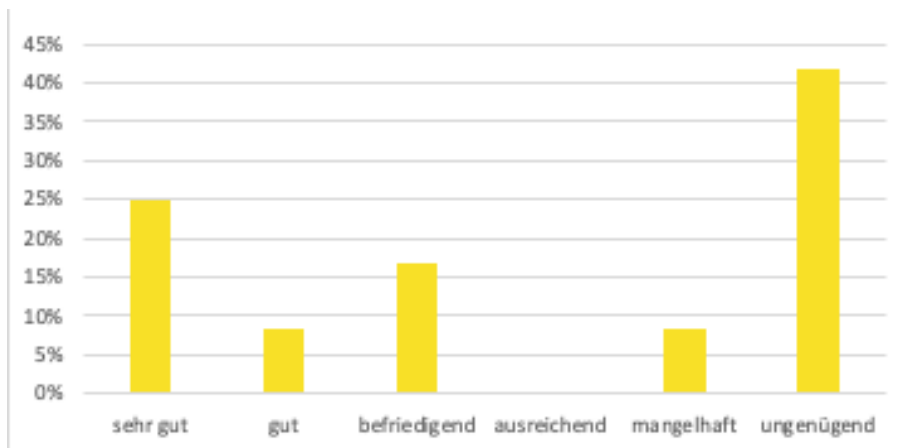


Abb. 31 Bewertung der Wirksamkeit entzerrter Unterrichtszeiten

Bewertung von Elternhaltestellen	in der Elternvertretung / Elternpflegschaft	Mobilitätsbeauftragte Lehrkraft	Schulleiter*in	o.a.	Gesamtergebnis
sehr gut	1		2		3
gut		1			1
befriedigend	1		1		2
ausreichend					0
mangelhaft	1				1
ungenügend	1		3	1	5
Schnitt	4	2	4	6	4

Abb. 32 Bewertung der Wirksamkeit entzerrter Unterrichtszeiten, differenziert nach Befragten

4.2.2 Auswertung der kartografischen Angaben

Kartografische Angaben zu Abstellanlagen für Fahrräder und Tretroller

18 von 29 Schulstandorten haben in der Umfrage Angaben zu Radabstellanlagen (15) bzw. Tretrollerabstellmöglichkeiten (3) gemacht. Hierbei wurden in den meisten Fällen auch Anzahl, Typ und vereinzelt auch der Zustand der Abstellanlagen beschrieben.

Eine Aussage darüber, ob flächendeckend ausreichend Abstellanlagen zur Verfügung stehen, kann nicht getroffen werden. Es zeigt sich allerdings, dass es sich bei den meisten Fahrradparkern um Vorderradparker oder Vorderradparker in Kombination mit einem Anlehnbügel handelt. Die reinen Vorderradparker sollten aus gutachterlicher Sicht mindestens gegen Anlehnbügel ausgetauscht werden.

Die Schulleitungen der Sudbrackschule und der Grundschule Ubbedissen gaben an, dass noch in diesem Jahr Anlehnbügel installiert werden sollen. In letzterem Fall finanziert durch den Förderverein.

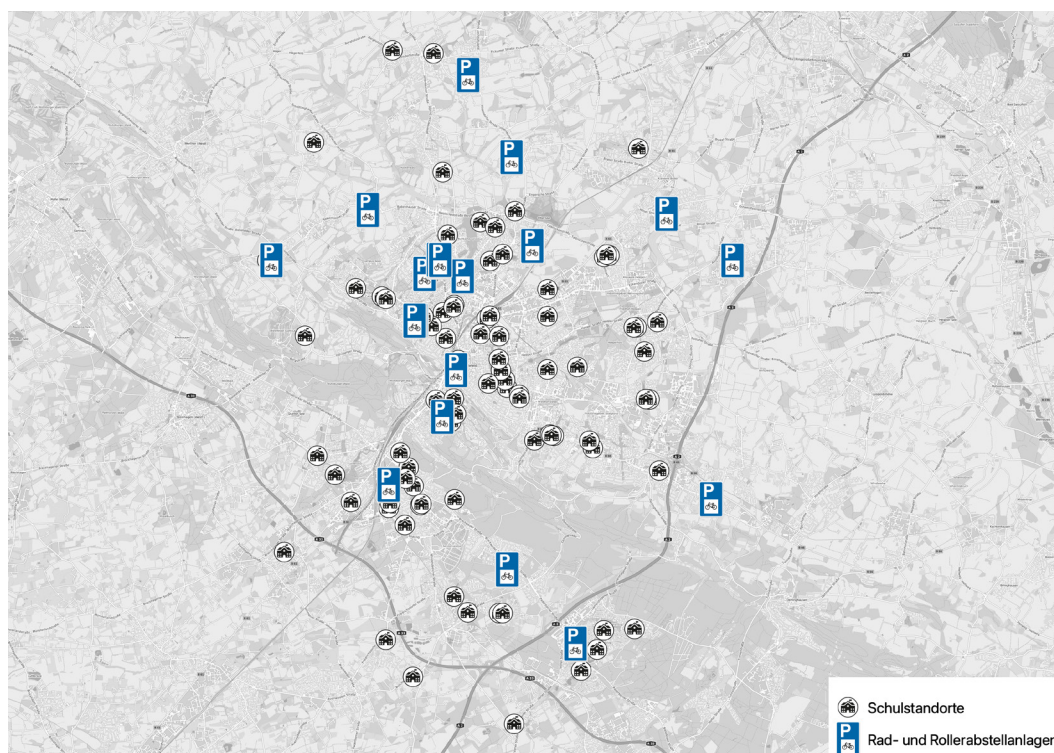


Abb. 33 Kartografische Angaben zu Fahrradabstellanlagen

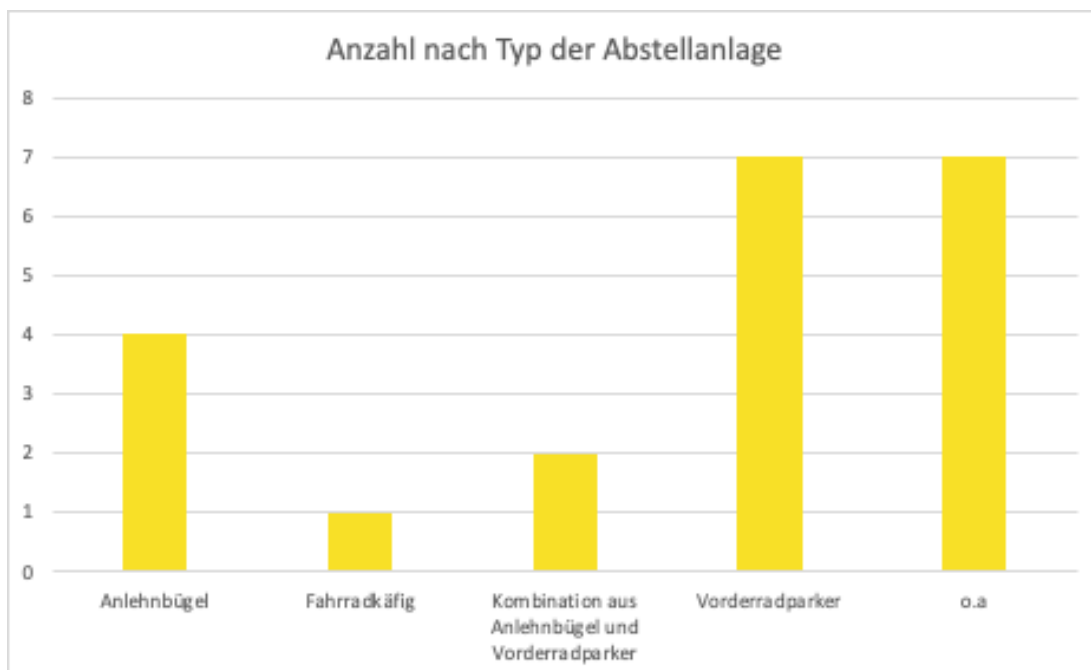


Abb. 34 Anzahl gemeldeter Abstellanlagen nach Typ

Abstellanlagen für...	Gemeldete Anzahl Stellplätze insgesamt	Gemeldete Anlagen	Durchschnittliche Anzahl Stellplätze pro Anlage
Fahrräder	472	17	30
Tretroller	109	3	30

Tab. 11 Gemeldete Abstellanlagen für Fahrräder und Tretroller

Gute Beispiele für Fahrrad- und Tretrollerabstellanlagen liefern die Bültmannshofschule und das Schulzentrum Heepen, die ausreichend sichere, witterungsgeschützte und teilweise beleuchtete Stellplätze zur Verfügung stellen.



Abb. 35 Schulzentrum Heepen



Abb. 36 Radabstellanlage an der Bültmannshofschule



Abb. 37 Abstellanlage für Tretroller an der Bültmannshofschule

Kartografische Angaben zu Elternhaltestellen

Von den Teilnehmer*innen der Umfrage wurden lediglich neun Elternhaltestellen in der Karte markiert, die sich acht Schulen zuordnen lassen. Nur in einem Fall ist zu vermuten, dass diese mit den bestehenden Elternhaltestellen aus dem digitalen Bielefelder Schulwegplan übereinstimmen. In den acht anderen Fällen weichen die Standorte vom Bestand ab.

Vom Bezirksdienst der Polizei werden im Umfeld der Grundschule Brake zwei weitere Elternhaltestellen vorgeschlagen.

Zu Treffpunkten für Schulweggemeinschaften gab es nur von der Grundschule Altenhagen zwei Nennungen.

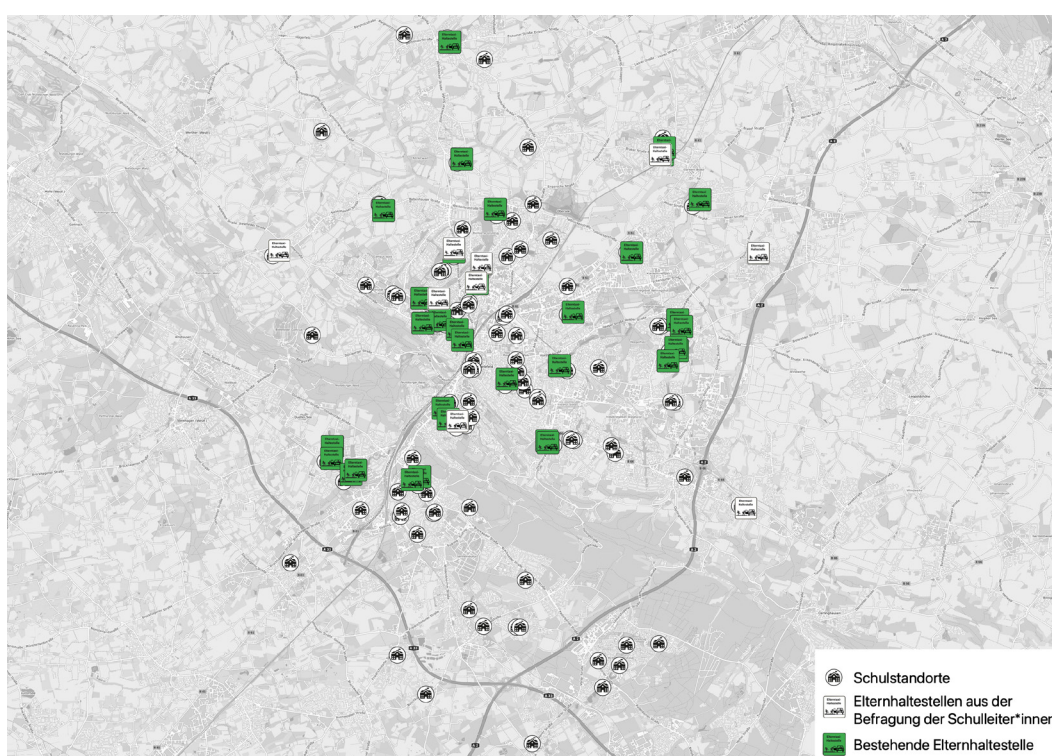


Abb. 38 Übersicht über bestehende und in der Befragung genannte Elternhaltestellen

Kartografische Angaben zu Maßnahmen an der Infrastruktur

Durch die Teilnehmer*innen wurden 14 Maßnahmen an der Infrastruktur in die Karte eingetragen, die neun Schulen zugeordnet werden können.

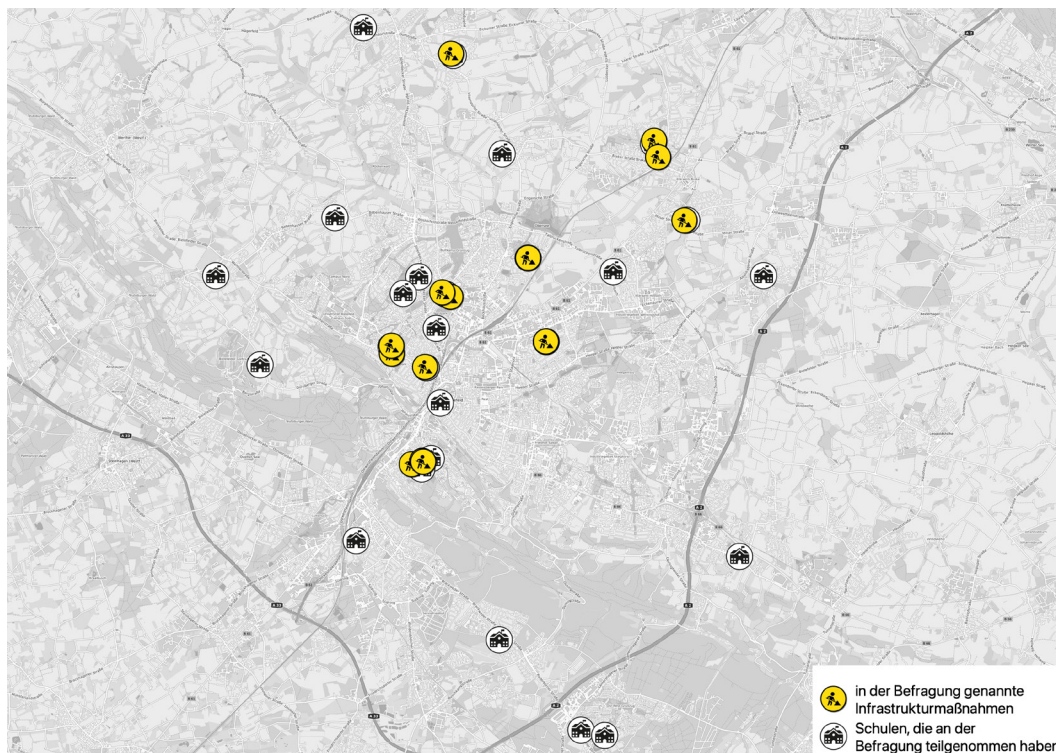


Abb. 39 Übersicht über genannte Maßnahmen an der Infrastruktur

Bei der Maßnahme handelt es sich um eine...	Anzahl Nennungen	Gemeldet an
bereits umgesetzte Maßnahme	3	Amt für Schule
Die Maßnahme wurde noch nicht gemeldet	4	
gemeldete, aber noch offene Maßnahme	1	Polizei
o.a.	6	keine Meldung
Gesamt	14	

Tab. 12 Status der Infrastrukturmaßnahmen

Bereits umgesetzte Maßnahmen wurden ausnahmslos über das Amt für Schule an die Verwaltung gemeldet. Die gemeldete, aber noch offene Maßnahme wurde an die Polizei gemeldet. Bei den Eintragungen von Maßnahmen, bei denen kein Status angegeben wurde, wurden auch keine Meldungen eingetragen.

Art der Maßnahmen

Bei fast allen Maßnahmen handelte es sich um Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation von zu Fuß Gehenden. Maßnahmen

zur Verbesserung der Situation für Rad fahrende Schüler*innen wurden nicht explizit genannt.

Art der Maßnahmen	Anzahl
Änderungen der Beschilderung	6
Sichere Querungsstellen für Fußgänger*innen	4
Verbesserung der Qualität von Fußwegen	3
Geschwindigkeitsbeschränkungen	2
Anbringen oder Veränderung von Fahrbahnmarkierungen	1
Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur	0
Barrierefreier Ausbau	0
Anpassung der Ampelschaltung	0
Andere genannte Maßnahmen	
Einrichtung von Elternhaltestellen	2
Einrichtung von Einbahnstraßenregelung	1
Installation von Berliner Kissen	1
Anordnen von Halteverbot	1

Tab. 13 Infrastrukturmaßnahmen

4.2.3 Zusammenfassung der Befragung der Schulen

Schulen, Eltern und Polizei fördern bereits auf vielfältige Weise die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität der Kinder und Jugendlichen. Zum Teil geht das Engagement über die in den Rahmenlehrplänen des Landes verankerten Unterrichtsinhalte hinaus.

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung findet überwiegend in der Grundschule statt. An den weiterführenden Schulen sind aus gutachterlicher Sicht die Themen deutlich unterrepräsentiert und es ist zu befürchten, dass in vielen Fällen nicht einmal die Kerninhalte des Rahmenlehrplans vermittelt werden. Dabei kommt den weiterführenden Schulen eine wichtige Rolle bei der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zu. Zum einen nimmt der Bring- und Abholverkehr durch Elterntaxis auch an weiterführenden Schulen zu: Die dadurch entstehenden Defizite in der Entwicklung der Schüler*innen und die damit verbundenen Verkehrsprobleme betreffen zunehmend die Schulen. Zum anderen offenbaren sich generell erhebliche Defizite bei der Radverkehrsausbildung. Dies ist auf die Zunahme der Elterntaxis und der damit verbundenen fehlenden Fahrpraxis und zum Teil auf pandemiebedingten Ausfall der Radfahrausbildung zurückzuführen. Die Schulen sollten sich dieser Problematik annehmen und versuchen, dieses Defizit auszugleichen: Kinder im Alter zwischen 10 und 14 Jahren verunglücken besonders häufig mit dem Fahrrad, Tendenz steigend.

Eines der stärksten Instrumente schulischen Mobilitätsmanagements ist das Verkehrszähmer-Programm des Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Das Programm unterstützt mit vielfältigen Inhalten die Lehrkräfte wirksam bei der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung und richtet sich mit seinem Angebot an Grundschulen. Für Mitgliedskommunen werden für Lehrkräfte Fortbildungen zur Etablierung des Verkehrszählerprogramms angeboten.

In Bielefeld gibt es schon einige gute Beispiele für qualitativ hochwertige Abstellanlagen, die die Empfehlungen nach den Technischen Regeln 6102 einhalten oder übertreffen. Schulstandorte, an denen es noch Ausbau- oder Erneuerungsbedarf gibt, konnten dem Amt für Verkehr durch einen Fragebogen mitgeteilt werden. Schulen, die an der Umfrage teilgenommen haben, werden bei der Einrichtung der Abstellanlagen bevorzugt behandelt.

Bei weiteren Mobilitätsangeboten, wie der Einrichtung von Schulweggemeinschaften oder von Elternhaltestellen, ist das bestehende Angebot gering. Bei der Einrichtung von Elternhaltestellen ist es dringend zu empfehlen, zuvor je Schulstandort eine Bedarfs- und Standortanalyse durchzuführen. An den Schulen können bereits zahlreiche andere Maßnahmen umgesetzt werden, wodurch die Einrichtung von Elternhaltestellen nicht mehr notwendig ist. Auch der Bestand an Elternhaltestellen sollte kritisch geprüft werden, denn einige Standorte können wichtige Kriterien für die Einrichtung von Elternhaltestellen nicht erfüllen. Sie liegen teilweise zu nah an der Schule, sind nicht sicher genug oder die Kapazitäten reichen nicht aus. Sollen dennoch Elternhaltestellen eingerichtet werden, liefert der Praxisleitfaden des ADAC „Das Elterntaxi an Grundschulen“ wichtige Kriterien:

https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/2/fa329b1f395f108d46eac64a290d2e2e/2018-adac-leitfaden-elterntaxi-zonen_5ff2e2cb0589c.pdf

Auch Schulweggemeinschaften zu Fuß oder mit dem Rad sollten durch die Schulen beworben werden. Verwaltung, Polizei und die Schulen können Eltern bei der Organisation maßgeblich unterstützen. Auch hier gibt es eine sehr guten Leitfaden der bei der Organisation von Schulweggemeinschaften hilft.

<https://www.vcd.org/artikel/vcd-laufbus-zusammen-sicher-zur-schule-gehen/>

Identifizierung der Schlüsselakteure schulischen Mobilitätsmanagements

Eines der bedeutendsten Elemente des Schulmobilitätskonzepts für Bielefeld ist eine optimale Aufbau- und Ablauforganisation im schulischen Mobilitätsmanagement. Hierzu gilt es die Personen und Institutionen zu identifizieren, die direkt von schulischer Mobilität betroffen sind oder diese maßgeblich mitgestalten bzw. diese beeinflussen. Die Schlüsselrolle spielen natürlich die Eltern und die Schüler*innen selbst. Zu den institutionellen Akteuren zählen vor allem die Schulen, in mannigfaltiger Weise die Verwaltung sowie die Polizei mit dem Bezirksdienst und der Verkehrssicherheitsarbeit. Darüber hinaus nehmen auch Verbände oder Vereine und nicht zuletzt die Politik gravierenden Einfluss auf die Mobilität und den Verkehr im schulischen Kontext einer Stadt.

Auf der Grundlage von Presserecherchen, Erfahrungen aus anderen Städten und der Befragung erster lokaler Akteure wurden Schlüsselakteure in Bielefeld fortlaufend identifiziert und gemeinsam mit der Stadtverwaltung für Interviews ausgewählt. Hierfür haben wir einen Gesprächsleitfaden mit 20 Fragen entwickelt und mit der Auftraggeberin abgestimmt. Die ursprünglich in Präsenz vorgesehenen Interviews wurden mit Ausnahme eines Interviews alle digital in Form von Videokonferenzen durchgeführt. Im Zeitraum vom 19. Januar 2021 bis zum 22. März 2021 haben wir insgesamt 17 Vertreter*innen folgender Institutionen und Organisationen interviewt:

- » Amt für Schule
- » Amt für Verkehr
- » Grundschulen (Schulformsprecher*innen)
- » Weiterführende Schulen (Schulformsprecher*innen)
- » Stadtelternrat
- » Bezirksschüler*innenvertretung
- » Polizei
- » Verkehrswacht
- » Politik¹

¹ Vorgesehen war es, Interviews mit allen in Fraktionsstärke im Stadtrat vertretenden Parteien zu führen. Hiervon konnten Gespräche mit Vertreter*innen der Parteien CDU, Die GRÜNEN und DIE LINKE geführt werden. Trotz mehrfacher Anfrage erfolgte keine Rückmeldung von der FDP und kam ein Termin mit der SPD nicht zustande.

Die Interviews wurden in Form von Personas ausgewertet und der Auftraggeberin zur Verfügung gestellt. Aus den Ergebnissen der Interviews wurden die Schlüsselakteure identifiziert und deren Rollen und Aufgaben definiert.

5.1 Stakeholder in Bielefeld



Abb. 40 Schaubild Stakeholder

Zu den essenziellen Schlüsselakteuren in Bielefeld, ohne deren Einbezug keine substantziellen Veränderungen im schulischen Mobilitätsmanagement zu erzielen sind, gehören:

- » das Amt für Verkehr, dem u.a. die Regelung des Verkehrs, die Schulwegsicherung und die Umsetzung von Konzepten und Maßnahmen obliegt,
- » das Amt für Schule, das u.a. für die Erstellung der Schulwegpläne für die Grundschulen und die Schülerbeförderung (wie Spezialverkehre und Ausgabe Schülertickets) zuständig ist und Verkehrssicherheitsangebote (Verkehrswacht) budgetiert,

- » die Eltern als Erziehungsverantwortliche, die letztlich die Mobilitätsentscheidung für ihre Kinder treffen,
- » die Schulen als Verkehrs- und Mobilitätserzieher*innen sowie als Vorbilder nachhaltiger Mobilität,
- » die Schüler*innen als unmittelbar Beteiligte bzw. Betroffene und Lernende, aber auch als handelnde und eigenständig entscheidende Verkehrsteilnehmer*innen,
- » die Polizei als Ordnungsinstanz und Ansprechpartnerin vor Ort (Bezirkspolizei) sowie für Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitsarbeit und Opferschutz zuständig,
- » die Politik als Entscheiderin und Umsetzerin von Zielsetzungen, Konzepten und konkreten Maßnahmen.

Wichtige Schlüsselakteure, die ständig bei der Umsetzung gebraucht werden, sind:

- » das Ordnungsamt, das u.a. den ruhenden Verkehr überwacht,
- » der Immobilienservicebetrieb ISB, v.a. als Flächeneigentümer bei der konkreten Umsetzung von Maßnahmen (Radabstellanlagen), ebenso wie
- » der Umweltbetrieb UWB,
- » das Amt für Geoinformation und Kataster mit entsprechenden Kartenanwendungen für die Erstellung der Schulwegpläne,
- » die Bezirksschüler*innenvertretung Bielefeld (BSV), die die Interessen der rund 44.000 Schülerinnen und Schülern vertritt,
- » der Stadtelternerat Bielefeld als Vertretung aller Bielefelder Eltern schulpflichtiger Kinder,
- » die moBiel GmbH als Betreiberin der Stadtbahn- und zum überwiegenden Teil der Buslinien in Bielefeld,
- » die Kitas, die in der Früherziehung und Elternarbeit aktiv sind und einen wichtigen Grundstock nachhaltiger Mobilität legen können,
- » die Öffentlichkeits- und Pressearbeit der Stadt Bielefeld, insbesondere um die Zielgruppen/Öffentlichkeit entsprechend zu informieren (Kommunikation nach außen, wie bei der Umsetzung von Maßnahmen, bspw. der Durchführung eines Aktionstages zu nachhaltiger Mobilität) und
- » die Verkehrswacht Bielefeld, die Unfallprävention betreibt, zahlreiche Angebote organisiert und durchführt sowie jährlich eine Broschüre über Angebote und Träger erstellt.

Zu den erweiterten Schlüsselakteuren gehören Ämter oder Organisationen, die direkt an der Umsetzung von Maßnahmen beteiligt sind, wie das

- » Bau- und Umweltamt, Straßenbaulastträger und Feuerwehr sowie

Akteure, die wichtigen Input liefern und Aufgaben des schulischen Mobilitätsmanagements übernehmen bzw. übernehmen können, wie

- » lokale Initiativen aus dem Verkehrssektor wie gesund unterwegs, Radentscheid und
- » organisierte Interessenvertretungen, die vor Ort tätig sind (VCD, ADAC, ADFC, ACE) und auch entsprechende Angebote vorhalten.

Mit der Laborschule als wissenschaftliche Einrichtung der Universität Bielefeld kann vor Ort auf praxisorientierte Forschung zurückgegriffen werden. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) als kommunales Unterstützungsnetzwerk des Landes NRW bietet Unterstützung auf allen Ebenen des kommunalen Mobilitätsmanagements. Last but not least sind Bürgerinitiativen und Anwohner*innen an den Schulstandorten Akteure, die es projekt- und fallbezogen miteinzubeziehen gilt.

Die Einordnung der Schlüsselakteure spiegelt die Einschätzungen der befragten Akteure selbst wider, die in den Interviews danach befragt wurden, wen sie als Schlüsselakteur ansehen. Die Nennungen und Anzahl sind in Abb. 40 auf Seite 70 zu finden.

Gleiches gilt für die Frage, wer verstärkt mit einbezogen werden sollte (vgl. hierzu Abb. 40 auf Seite 70). Hier erfolgten sieben Nennungen, die einen stärkeren Einbezug der Schüler*innen wünschten bzw. für notwendig erachteten. Mit vier Nennungen folgten Elternvertreter*innen.

5.2 Ergebnisse aus den Interviews mit Stakeholdern

5.2.1 Bewertung der Zusammenarbeit der Akteure

Insgesamt bewerten die Akteure die Zusammenarbeit in der Stadt Bielefeld auf einer Schulnotenskala von 1-6 mit einer 3,3. Hervorzuheben ist hierbei, dass die befragten Schulformvertreter*innen deutlichen Optimierungsbedarf insbesondere bei der Kooperation von Verwaltung/Amt für Verkehr und den Schulen sehen. Neben einer besseren und verbindlicheren Kommunikation wurden hier vor allem die Klärung von Zuständigkeiten und Ansprechpersonen sowie eine schnellere Umsetzung benannt. Auch wünschten sich die Schulformsprecher*innen ein Rederecht im Schul- und Sportausschuss.

Zusammenarbeit

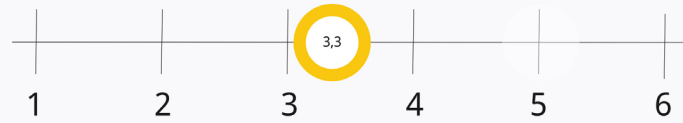
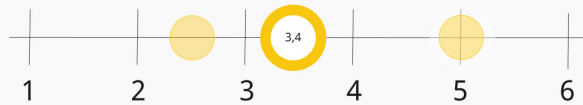


Abb. 41 Bewertung der bisherigen Zusammenarbeit durch die Stakeholder

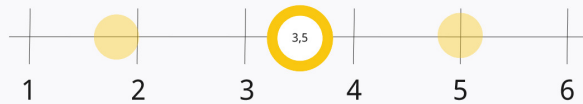
5.2.2 Bewertung schulischer Mobilität

In den Interviews haben wir die Stakeholder gebeten, die Schulmobilität hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Nachhaltigkeit und der Eigenständigkeit auf einer Schulnotenskala von 1-6 zu bewerten. In allen drei Bereichen wurden Durchschnittsnoten von knapp befriedigend vergeben (Abb. 42), somit als durchaus ausbaufähig angesehen. Anzu-merken ist, dass die Bewertung je nach Akteur und Standort (Schulen) deutlich voneinander abwichen. So reichte bspw. die Bewertung der Nachhaltigkeit von einer guten 2 bis zu einem Mangelhaft, das heißt, dass die Schülerinnen und Schüler oft mit dem Auto zur Schule ge-bracht werden und entsprechender Veränderungsbedarf gesehen wird.

Verkehrssicherheit



Nachhaltigkeit



Eigenständigkeit

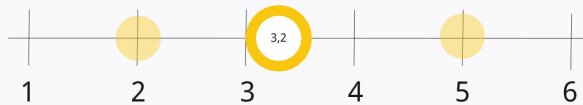


Abb. 42 Bewertung der Ziele schulischer Mobilität durch die Stakeholder

5.2.3 Konfliktfelder

Als größte Konfliktfelder sahen die interviewten Schlüsselakteure die **Bring- und Holverkehre** bzw. die Elterntaxis, die aus ihrer Sicht stän-dig zunehmen und für eine hohe Gefährdung vor Ort sowie zu wei-teren Problemen (zugeparkte Parkplätze der Lehrkräfte) führen. “Vor Kitas und an Schulen ist zu Bring- und Holzeiten die StVO außer Kraft

gesetzt. Kaum eine Schule, wo man sagen kann, dass das vorbildlich ist“, so ein Akteur im Interview. Auch die an einigen Standorten mangelnde Akzeptanz von eingerichteten Zonen für Eltern-taxis verschärfe das Problem im direkten Schulumfeld.

Ein weiteres Konfliktfeld, das öfters genannt wurde, waren **zu volle Busse** und überfüllte (Stadt)Bahnen.

Weitere Nennungen (ohne Priorisierung):

- » Fehlende Verkehrssicherheit, mangelnde Einhaltung von Verkehrsregeln (Tempo, Parken)
- » Erwartungshaltung der Bürger*innen (Umsetzung) und Akzeptanz (fachlicher) Entscheidungen
- » veränderter Einzugsbereich und dadurch Wegfall des Ticketanspruchs (ÖPNV)
- » Nachhaltigkeit zu teuer
- » Fehlende Radwege und unsichere Fuß- und Radwege
- » Keine Kommunikation, kaum Abstimmung untereinander
- » kein Rederecht im Schulausschuss
- » zugestellte Radwege, zugeparkte Kreuzungen im Innenstadtbereich
- » Tempo 30 außerhalb der Innenstadt/ Außenbereichen
- » Flüssigkeit des Verkehrs geht vor, nicht Sicherheit der Kinder

In Analogie zu den benannten Konfliktfelder wurden

- » die **Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs** /Temporeduzierung (Umkreis 500-700m), Anordnung Tempo 30 (auch Hauptverkehrsstraßen), restriktive als auch bauliche Maßnahmen (Verkehrsberuhigung), sichere Querungshilfen, Durchsetzung Halte- und Parkverbote, Straßenraumgestaltung vor Schulen auffälliger

sowie

- » eine **Taktverdichtung Busse/Bahnen**, bessere Abstimmung, Anschluss/Absprache Region, Einrichtung neuer Haltestellen an einigen Stellen/bauliche Veränderungen an Haltestellen (unsicher)

als wichtigste Handlungsfelder benannt. Zudem waren sich viele Akteure einig, dass dem

- » **Ausbau Radverkehr**, Wegenetz/Räume dafür schaffen, Angebote (v.a. sichere und mehr Stellplätze, Leihangebote, auch E-Bikes, auch für Lehrer:innen), Rad-Schnellweg

hier eine Schlüsselrolle zukommt.

Darüber hinaus wurden genannt (ohne Priorisierung):

- » Verkehrssicherheit Fußwege/gute Fußwege, Beleuchtung und bessere Überquerungen über große Straßen
- » Walking Bus-Angebote an vielen Grundschulen installieren
- » Mehr Werbung für eigenständige Schulwegbewältigung
- » Motorik der Kinder verbessern, mehr Bewegung (auch aufgrund eines veränderten Mobilitätsverhaltens), einige Kinder 4. Klasse können noch nicht Radfahren (wenn auch in erster Linie Aufgabe der Eltern)
- » Weiterbildung/stärkere Sensibilisierung Lehrerschaft
- » Mehr Kommunikation zwischen den Akteuren

5.2.4 Erwartungen

Die Erwartungen der Akteure richtete sich insbesondere auf die zukünftige Zusammenarbeit und Kommunikation. Auch hier stellvertretend einige Zitate “Alle wollen nur das Gute, warum funktioniert das dann nicht?“, “Wir haben das

gleiche Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen...” und “Es sollten mal alle an einen Tisch...”.

Konkret formuliert wurde der Wunsch nach

- » besserer **Kommunikation der Akteure untereinander**
- » **mehr Beteiligung**, mehr Austausch, auch mit anderen Akteuren,
- » Schaffung eines **Gremiums/Kommunikationsmediums**, wo sich alle Akteure austauschen,
- » kontinuierlicher Zusammenarbeit (Ergebnisorientierung, Initiativ Verwaltung, lösungsorientierte Aushandlung von Interessen),
- » koordinierten Gemeinschaftsaktionen,
- » mehr Öffentlichkeitsarbeit sowie in einem regelmäßigen Austausch zu bleiben, auch um „Fronten“ zu vermeiden.

Wie unter dem Punkt “Bewertung der Zusammenarbeit” bereits angesprochen, wurde hier eine bessere und verbindlichere Kommunikation mit der Verwaltung als erforderlich erachtet, die

- » Rückmeldungen zum Planungsstand,
- » klare Zuständigkeiten (Abstimmung Ämter),
- » bessere Zugänglichkeit
- » weniger Bürokratie,
- » mehr Transparenz der Verwaltungs/Planungsprozesse sowie
- » eine schnellere Umsetzung umfasst.

Auch ein/e zentrale/r Ansprechpartner*in in der Verwaltung wird als notwendig erachtet (siehe hierzu „5.2.5 Ideen für die Zukunft“)

Weitere Nennungen ohne Priorisierung:

- » Mehr Initiative und Unterstützung von der Verwaltung
- » Rederecht im Schul- und Sportausschuss
- » Einsicht und mehr (finanzielle) Unterstützung auch von der Politik
- » Mehr Unterstützung/Angebote Schulmobilität, auch wie Selbstständigkeit/Befähigung der Schüler*innen erhöht werden kann
- » deutlich mehr Abstellanlagen für Fahrräder, auch für Roller
- » Maßnahmen/Restriktionen (weniger Elterntaxis, Tempo 30-Zonen um Schulen)
- » Größere Akzeptanz bei den Beteiligten/Eltern
- » Mehr Vertrauen der Eltern in die Eigenständigkeit der Kinder

- » Bessere finanzielle Ausstattung
- » Bessere Kommunikation der Maßnahmen (wie bspw. Elternhaltestellen) nach außen
- » Mehr/intensiveres Fahrradtraining, auch an Grundschulen, 3-4 Termine reichen nicht, Wdh. in Klasse 5/6
- » Fahrräder für alle zur Verfügung stellen (auch für Prüfungen)
- » Intensivere Schulungen und mehr Informationen (Verkehrstraining und Nutzung ÖPNV)
- » Ambitionierte Ziele (Klimaneutralität), weg vom Auto
- » Bessere Finanzierung Tickets (Ticketpreise/km-Grenze) und Ausbau der Infrastruktur (Radabstellanlagen) sollte selbstverständlich sein
- » Höhere Sicherheit auf Rad- und Fußwegen, Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer
- » Mehr Sachen ausprobieren (bspw. Pop-up-Radwege)
- » Stärkere Berücksichtigung von Sozialverträglichkeit und Angebote (Verleihsysteme)
- » Mehr Bewusstsein und mehr Akzeptanz bei allen Beteiligten und Verkehrsteilnehmer:innen (Raum teilen)
- » Angebote sind vorhanden, aber in den Schulen nicht immer bekannt / Engagement der Schulen unterschiedlich
- » Schulzeitentzerrung sachliche Diskussion, wo evtl. möglich, wo nicht (aufgrund Kooperation o.ä.)
- » Qualität Schulwegpläne erhöhen, Optimierung/Verbesserung des Schulwegplans (Online-Angebot), Verständlichkeit
- » Ausbau Elternhaltestellen u. Förderung Walking Bus-Angebote
- » Elternhaltestellen oft zu nah an Schulen, auch Förderung Eigenständigkeit
- » Mehr Informationen, wie wichtig „zu Fuß gehen“ ist
- » Wenn mehr inklusive Schulen, dann auch ein Aspekt von Schulmobilität
- » Kinder/Jugendlichen sollten bei weiterführenden Schulen in der Lage sein, sich durch unsere Stadt zu bewegen
- » Insellösungen als Zwischenschritte
- » Sichere Radwege zu den Grundschulen auf den Hauptverbindungen mit entsprechenden Querungshilfen, mehr Zebrastreifen, im Außenbereich mehr Querungshilfen
- » Günstigeres Schülerticket (Prüfung Gegenfinanzierung)
- » Systematische Überprüfung der Haltestellen, ggf. Einrichtung neuer Haltestellen (Bus/S- Bahn)
- » Erreichbarkeit ÖPNV (Umland) und Angebot (Uhrzeiten) verbessern, Ausbau Stadtbahnlinien, Nahverkehrsplan
- » Regional denken (Stadt/Umland)
- » stärkere Einbeziehung der Schüler:innen (SVen)

5.2.5 Ideen für die Zukunft

Mehrmals genannt wurde hier die Schaffung einer (Personal-) **Stelle für Schulmobilität** in der Verwaltung und somit eine/n zentrale/n Ansprechpartner*in bzw. Koordinator/in für das kommunale Schulmobilitätsmanagement. In engem Zusammenhang damit stand die **Etablierung einer festen Arbeitsstruktur** für dieses Thema. Vorgeschlagen wurde hier ein **eigenständiger Arbeitskreis**, ähnlich wie AK Digitalisierung, oder die Bildung einer Unterarbeitsgruppe der Strategieguppe Nahmobilität, auch um dieses Thema zukünftig struktureller zu bearbeiten, Infos darüber auszutauschen, was wo gut gelaufen ist und einen entsprechenden Best Practice Transfer und gute Ideen/Konzept auf

das ganze Stadtgebiet auszurollen. Gute Beispiele seien immens wichtig, auch um zu zeigen, was funktioniert.

Zudem sei es erforderlich, das Thema stärker im Unterricht zu verankern und mehr Angebote an den Schulen zu etablieren.

Weitere Nennungen (ohne Priorisierung):

- » Entlastung/Unterstützung der Grundschulen auch durch Angebote
- » Kinder ganzheitlicher mitnehmen, Angebote aktions- und erlebnisorientierter gestalten
- » mehr Kommunikation nach außen/Öffentlichkeitsarbeit
- » Prüfung Veränderung Anfangszeiten (schwierig, sehr kontrovers)
- » Einbezug der Kitas
- » Ladestationen E-Bikes, Verleih Fahrräder mit Schullogo und E-Bikes
- » Angebote (stärkere Anreize) für Lehrer:innen (Vorbildfunktion), viele fahren mit dem Auto, Fahrradabstellplätze, E-Bike-Stationen und ÖPNV-Nutzung
- » Überdachung aller Stellplätze, auch an Endhaltestellen
- » Aktionspläne für Schulen, stärkere Berücksichtigung bei Neubauten
- » kostenfreier ÖPNV für Schüler:innen, zukünftige Nutzer:innen
- » Stadtradeln, mehr Wettbewerbe
- » Fahrradwerkstatt an Schulen, Fahrradbörsen
- » Stärkere Einbindung, Unterrichtsreihen Mobilität (nicht nur Sicherheit)
- » Prüfung baulicher Sperrungen wie in Holland, Einrichtung von Schulstraßen (Prüfung, ob zukünftig Experimentierklausel StVO nutzbar)
- » Finanztopf für Radabstellanlagen, aus dem entsprechende Maßnahmen ohne langwierige Entscheidungs-/Abstimmungsprozesse realisiert werden können
- » Weiterer ÖPNV-Ausbau und bessere Anbindung Nachbarorte/-städte
- » Mehr und kostengünstige Verleihangebote, auch E-Bikes und Lastenfahrräder
- » Stadtweite Prüfung von Tempo 30 im Umfeld von Schulen, wo umsetzbar bauliche Veränderungen oder Geschwindigkeitsreduzierung

- » standortbezogene Schulpflegschaft/Elternschaft miteinbeziehen
- » Prüfung fahrzeugfreie Zone(n) vor Schulen (Bring- /Abholzeiten)
- » mehr Angebote im Bereich 5. und 6. Klasse (eng verbunden mit einer besseren personellen Ausstattung)
- » Fortführung Fahrradscout-Projekt
- » Elternabende an Grundschulen besser nutzen
- » Radfahrschule Einbindung externer (qualifizierter) Partner (z.B. engagierte Elternteile)
- » Wiederholung der Fahrradschulung/Prüfung in 5. und 6. Klasse
- » Vertiefung/Ausbau Verkehrserziehung/Fahrradschulung (Angebote reichen nicht)
- » Pragmatischer werden, Dinge ausprobieren und ggf. wieder abschaffen/einstellen
- » Schulmobilität stärker im Unterricht behandeln
- » Regelmäßige (Schulweg/Stadtviertel) Begehungen auch mit den Eltern (Schwierigkeit Schulbezirksgrenzen)
- » wie kann man Menschen mehr Rücksichtnahme vermitteln, praktische Angebote entwickeln
- » Einbezug von Initiativen (viel Expertise), sowohl gesamtstädtisch als vor Ort, auch um Themen zu transportieren
- » städtische Organisation von Walking Bus-Angeboten
- » Angebot für Eltern, ihre Kinder im ÖPNV zu begleiten, evtl. ausweiten (Prüfung, inwieweit genutzt)
- » Mehr Sichtbarkeit im Straßenraum bspw. selbstgestaltete Stelen (Beteiligung Schüler*innen)
- » Konzepte für Lehrer:innen und Personal (Vorbildfunktion)
- » Sharingangebote
- » Außerschulische Lernorte / wie repariere ich mein Rad
- » Schulwegepläne für weiterführende Schulen und Radwegepläne für Grundschulen und weiterführende Schulen
- » Bushaltestellen direkt vor Schulen und Haltestellen mit dem Namen der Schule benennen
- » Schülercard: Geltungsbereich überprüfen bzw. ausweiten (Einzugsgebiete, Tarifsprünge)
- » kindgerechtere Gestaltung Busse (Haltegriffe, Sitze...) / Haltestellen
- » Laborschule hat eigenen Schulverkehr, Überprüfung Übertragbarkeit für einzelne Standorte und ein
- » kostenloser Nahverkehr.

5.2.6 Optimale Zusammenarbeit im schulischen Mobilitätsmanagement

Aufbau- und Ablauforganisation

Um die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität der Kinder und Jugendlichen in Bielefeld stetig zu verbessern, müssen die Betroffenen und Gestalter*innen schulischer Mobilität effektiv und gewinnbringend zusammenarbeiten. Hierzu soll im Schulmobilitätskonzept eine Aufbau- und Ablauforganisation empfohlen werden.

Die Entwicklung einer optimalen Zusammenarbeit kann nur mit den beteiligten Personen und Institutionen gemeinsam erfolgen. Sie kennen ihre Arbeitsabläufe und aktuelle Lücken, planen ihre Ressourcen und definieren ihre Rollen im Zusammenhang mit der Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Daher wurden die Akteure von Beginn an in die Entwicklung der Zusammenarbeit involviert. Zunächst über die oben beschriebenen Interviews und im Weiteren im Rahmen eines Vernetzungsworkshops.

5.2.7 Vernetzungsworkshop

Der Vernetzungsworkshop wurde am 17. Juni 2021 Pandemie bedingt in Form einer interaktiven, dreistündigen Videokonferenz durchgeführt.

Zielsetzung des Workshops

Zentrales Ziel des Workshops war es, die Schlüsselakteure schulischer Mobilität zusammenzubringen und den Austausch der Beteiligten untereinander über die erarbeiteten Ziele, grundlegende Maßnahmen und die Zusammenarbeit der Akteure zu initiieren.

Im Ergebnis des Workshops sollten die Teilnehmer*innen erkannt bzw. erarbeitet haben, welche Ziele von besonderer Bedeutung sind, welcher grundlegender Maßnahmen es Bedarf um die Ziele zu erreichen und wie die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteursgruppen organisiert sein sollte, um die Maßnahmen erfolgreich umzusetzen.

Teilnehmer*innen des Workshops

Insgesamt nahmen 17 Akteure schulischer Mobilität am Workshop teil. Diese repräsentierten zu einem großen Teil die verschiedenen Akteursgruppen. So nahmen die Schulformsprecher*innen der meisten Schulformen, der schulfachliche Berater für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung der Bezirksregierung, Mobilitätsbeauftragte der Schulen, die Politik, die Polizei, das Zukunftsnetz Mobilität NRW als regionaler Player und Unterstützer sowie die Verwaltung mit dem Amt für Verkehr, dem Amt für Schule und dem Ordnungsamt teil. Leider fehlten

die Sprecher*innen der Zielgruppen, die Elternvertretung mit dem Stadtelternrat und die Bezirksschüler*innenvertretung. Trotzdem war durch die Teilnehmenden der größte Teil der entscheidenden Akteursgruppen beim Vernetzungsworkshop vertreten.

Einführung in den Vernetzungsworkshop

Um die Teilnehmer*innen auf das Thema schulischer Mobilität und deren Veränderung in den letzten Jahrzehnten einzustimmen, wurden sie mit kurzen Online-Umfragen (Mentimeter) zu eigenen Schulwegen in ihrer Grundschulzeit befragt. Hier die Ergebnisse aus den Umfragen:

Erinnern Sie sich an Ihren Schulweg der Grundschulzeit!
Was schätzten Sie, wie weit er war?

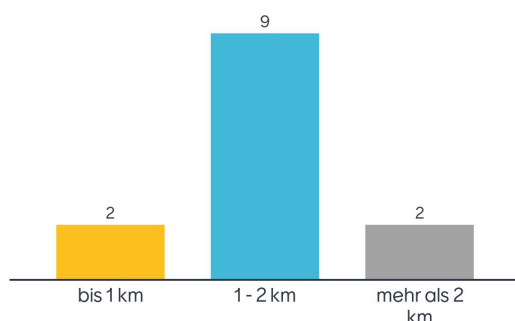


Abb. 43 Vernetzungsworkshop – Wie weit war Ihr Schulweg?

Erinnern Sie sich an Ihren Schulweg der Grundschulzeit!
Wie sind Sie zur Schule gekommen?

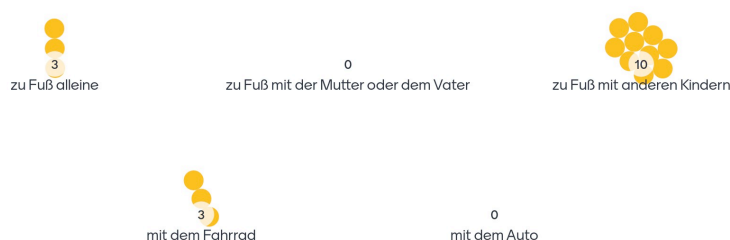


Abb. 44 Vernetzungsworkshop – Wie sind Sie zur Schule gekommen?

Aus den Ergebnissen der Mentimeter-Umfrage wurde im Workshop übergeleitet auf die aktuelle Situation auf Schulwegen, die mit den Ergebnissen aus der Befragung der Schüler*innen aufgezeigt werden konnte.

Vorstellung bisheriger Ergebnisse

Der Erkenntnis aus den Schüler*innenbefragungen und Stakeholderinterviews wurden in einer Keynote präsentiert, um die Teilnehmer*innen des Workshops auf den gleichen Wissensstand zu bringen und eine gute Ausgangslage für weitere Diskussionen zu bringen.

Arbeit in Kleingruppen (Breakout-Sessions)

Ziele schulischer Mobilität

Im Rahmen der Erstellung des kommunalen Schulmobilitätskonzepts wurden unter Berücksichtigung der Mobilitätsstrategie 2030 über 50 Ziele für die Mobilität von Schüler*innen erarbeitet. Alle Ziele ordnen sich dem Leitziel der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität unter. Bei der Erarbeitung wurde darauf geachtet, dass die Ziele **spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch und terminiert** – also **smart** sind.

Die erarbeiteten Ziele wurden den Teilnehmer*innen bereits vor der Veranstaltung in Form eines Miro-Boards präsentiert. Hier erhielten die Teilnehmer*innen die Möglichkeit, ihre persönlichen fünf Favoriten auszuwählen und zu priorisieren.

Kommunales Schulmobilitätskonzept für Bielefeld ZIELE

Die Stadt Bielefeld fördert die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität der Schüler*innen und erstellt hierzu ein kommunales Schulmobilitätskonzept. Die Förderung schulischer Mobilität ist mit einer Reihe wichtiger Ziele verbunden, die im Rahmen der Erstellung des Konzepts erarbeitet werden. Die Ziele sollen den Anspruch erfüllen, spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch und terminiert, also **smart** zu sein. Es soll im Zuge der Konzepterstellung auch ermittelt werden, welche Bedeutung die Ziele für die Förderung der sicheren, eigenständigen und nachhaltigen Mobilität haben. Bei dieser Einordnung bitten wir Sie um Ihre Mithilfe. Bitte wählen Sie mit Ihrer Stimme die aus Ihrer Sicht **fünf** wichtigsten Ziele aus!

KURZANLEITUNG

1. Hier klicken
2. Auswahl von fünf Zielen
3. Die Auswahl der fünf Ziele bestätigen

VIelen DANK!

RAS 2006 – Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (FGSV)
EFA 2002 – Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (FGSV)
EFA 2010 – Empfehlung für Radverkehrsanlagen (FGSV)

Abb. 45 Zielmatrix

Nachstehend sind die Ergebnisse der Priorisierung der Ziele schulischer Mobilität aufgeführt:

Ziel	Anzahl Nennungen
Das Umfeld von Schulen ist frei von Elterntaxis	7
Schulisches Mobilitätsmanagement ist integraler Bestandteil übergeordneter Mobilitätskonzepte	5
Schlüsselakteure stehen in regelmäßigem Austausch über Umsetzung und Evaluation von Maßnahmen	4
30 km/h an Schulen und Kitas angeordnet	4
Alle Grundschulen und weiterführenden Schulen verfügen über einen modernen, aussagekräftigen und motivierenden (Rad-)Schulwegplan	3
Das Radschulwegnetz ist sicher	3
Alle Schulen verfügen über eine ausreichende Anzahl an geschützten Fahrradabstellanlagen	3
Die Jugendverkehrsschule wird weiter betrieben	2
Angebot Radfahrausbildung an allen Bielefelder Schulen	2
Radschulweggemeinschaften (BikeTrains) sind an den Schulen beworben	2
Mobilitätsbildung wird an Bielefelder Schulen durchgeführt	2
Unfallanalyse in Verbindung mit Schulwegen wird regelmäßig durchgeführt	2
Bielefelder Schulen haben ein (visuelles) Leitbild nachhaltiger und sicherer Mobilität entwickelt	2
Gute Sichtbeziehung an Knoten, Mündungsbereichen, Querungshilfen sowie an Ein- und Ausfahrten	2
Anzahl verunglückter Kinder und Jugendlicher reduziert sich in Bielefeld deutlich über alle Verkehrsarten	2
Das Linien- und Haltestellennetz des ÖV ist an die Bedarfe eigenständiger Schulwege angepasst	1
Der Bedarf an Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im ÖV ist an den weiterführenden Schulen ermittelt und die Angebotserweiterung geprüft	1
Bielefelder Grundschulen haben ein abgestimmten Lehrplan für die Verkehrserziehung in Kooperation mit der Polizei und der Landesverkehrswacht erarbeitet und in die schulinternen Curricula aufgenommen	1
Die Gehwegbreiten auf Schulwegrouten sind ausreichend	1
Es sind ausreichend Angebote zur Förderung / Verbesserung der Motorik an den Bielefelder Schulen etabliert...	1
Fahrpläne und weitere Fahrgastinformationen des ÖV in Bielefeld sind mehrsprachig	1
Sicheres Queren auf allen Schulwegen möglich	1
Eine Kommunikationsstruktur ist etabliert	1
Die Wahl der nächstgelegenen Schule wird gefördert	1
SchülerCard auch für Schüler*innen mit Wohnort außerhalb Bielefelds	1
Erreichbarkeitsanalysen sind an allen Schulen durchgeführt	1
Notwendige Elternhaltestellen sind eingerichtet	1

Tab. 14 Gewichtung der Ziele schulischen Mobilitätsmanagements

Abfrage der wichtigsten Ziele

Um allen Teilnehmer*innen die Gelegenheit zu geben die Wichtigkeit einzelner Ziele einzuordnen wurde während des Workshops eine weitere Mentimeter-Abfrage zu den Zielen durchgeführt. Zur Auswahl standen die sieben wichtigsten Ziele aus der Vorerhebung mittels Miro-Board.

Was ist Ihnen am wichtigsten im Zusammenhang mit schulischer Mobilität?



Abb. 46 Abfrage der wichtigsten Ziele innerhalb des Vernetzungsworkshops

Die drei wichtigsten Ziele der Mentimeter-Umfrage wurden für die weitere Kleingruppenarbeit verwendet.

5.2.8 1. Kleingruppenarbeit: Bewertung der Ziele

In den moderierten Kleingruppen sollten die Teilnehmer*innen ihre fünf wichtigsten Ziele hinsichtlich des Grads der bisherigen Zielerreichung und des Aufwands der Zielerreichung bewerten. Für die Einordnung der Ziele wurde ein Miro-Board vorbereitet.

Ergebnisse Gruppe 1:

Die Teilnehmer*innen sahen bei den formulierten Zielen insgesamt noch großen Handlungsbedarf. Ein zentrales Thema der ersten Gruppe war die Verkehrssicherheit. Die Ziele der sicheren Querungssituationen auf den Schulwegen, Sichtbeziehungen an den Querungssituationen sowie an Ein- und Ausfahrten wurden dem Ziel der Verkehrssicherheit zugeordnet. Der Grad der Zielerreichung wurde insgesamt niedrig eingestuft. Für das Ziel der Entschärfung von Unfallschwerpunkten schätzte die Kleingruppe den Aufwand wesentlich höher ein als bei den weiteren Zielen der Verkehrssicherheit. Ziele, die aus Sicht der Teilnehmer*innen bereits angegangen wurden, sind zum einen die Anordnung von 30 km/h an Schulen und Kitas und zum anderen die

Eindämmung von Elterntaxis im Schulumfeld. Bei letzterem wird der Aufwand wiederum als besonders hoch eingeschätzt. Außerdem wurde Mobilitätsbildung als wichtiges Ziel ausgewählt. Dieses konnte aus zeitlichen Gründen nicht mehr vollständig in die Zielmatrix eingeordnet werden.

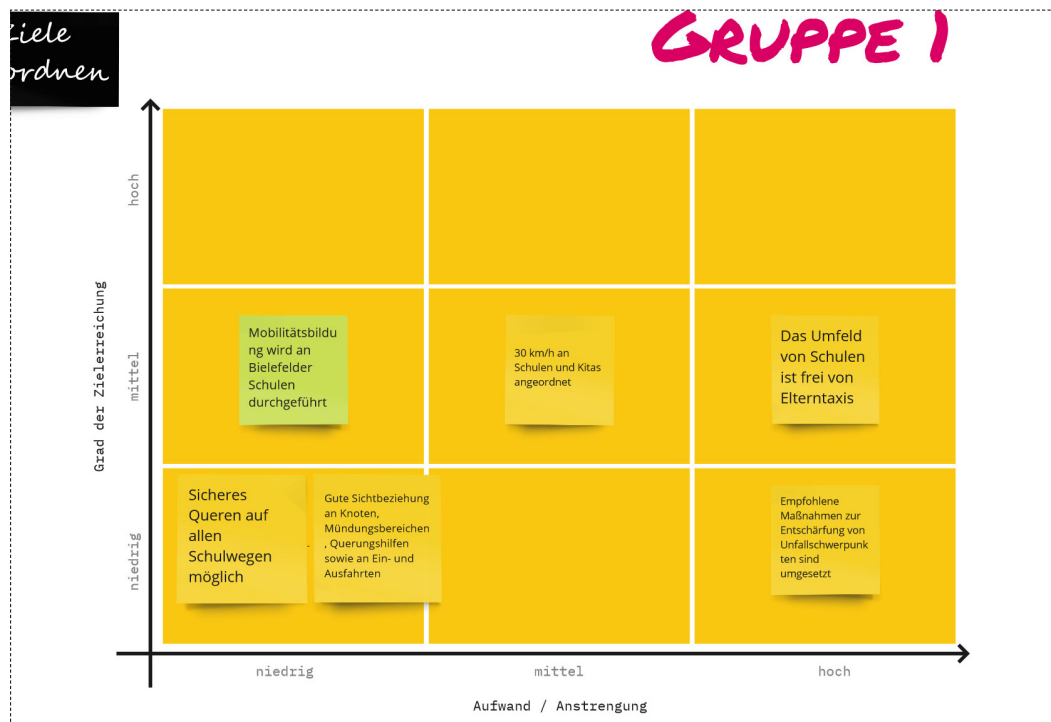


Abb. 47 Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 1. Kleingruppenarbeit (Gruppe 1)

Ergebnisse Gruppe 2:

Grundsätzlich bestand unter den Teilnehmer*innen Einigkeit, dass bei der Zielerreichung aller Ziele noch Handlungsbedarf besteht. Das Ziel “Die Jugendverkehrsschule wird weiterbetrieben” sei hierbei mit relativ geringem Aufwand zu realisieren. Mit einem mittleren Aufwand wird die Integration des schulischen Mobilitätsmanagements in übergeordnete Mobilitätskonzepte von den in der Kleingruppen vertretenden Mitarbeiter*innen der Verwaltung eingeschätzt. Ähnlich beurteilten alle Teilnehmer*innen die notwendige Einrichtung von Elternhaltestellen an den Schulen. Im Grad der Zielerreichung sieht man sich hierbei bei der Integration in übergeordnete Konzepte bereits weiter als bei der Einrichtung der Elternhaltestellen. Einigkeit bestand auch darüber, dass die Ziele “Gute Sichtbeziehung an Knoten, Mündungsbereichen, Querungshilfen sowie an Ein- und Ausfahrten” und “Das Umfeld von Schulen ist frei von Elterntaxis” mit hohem Aufwand und viel Anstrengung verbunden sind, da hierfür veränderte Verhaltensweisen/Einsicht von Eltern und Verkehrsteilnehmer*innen erforderlich sind. In beiden Fällen sieht man sich bei der Zielerreichung erst am Anfang. Das Ziel “Angebot Radfahrausbildung an allen Bielefelder Schulen” konnte aus Zeitgründen nicht mehr eingeordnet werden.

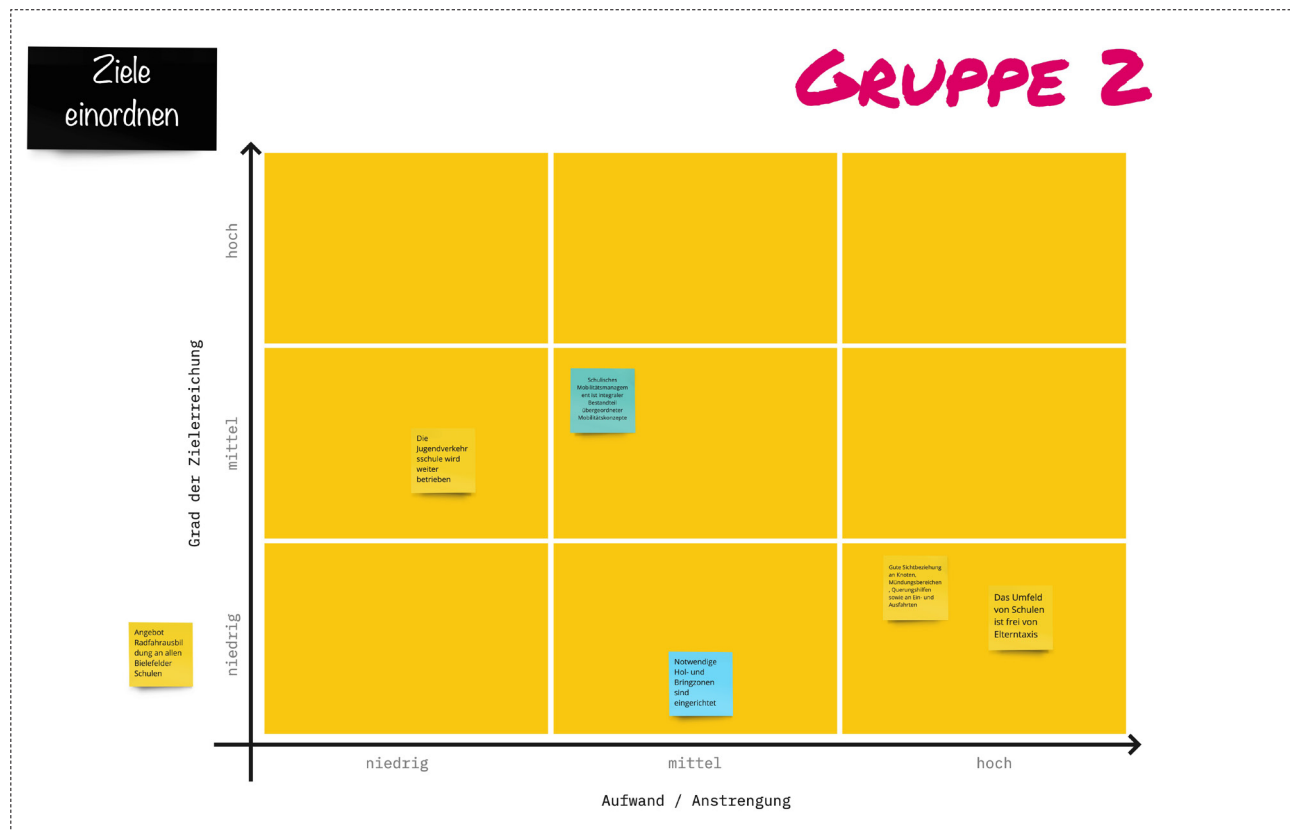


Abb. 48 Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 1. Kleingruppenarbeit (Gruppe 2)

Ergebnisse Gruppe 3

Die Teilnehmer*innen waren sich einig, dass im Grad der Zielerreichung bei allen Zielen noch hoher Bedarf ist. Gerade bei den Themen rund um die Verkehrssicherheit innerhalb des Schulumfeldes, bezüglich der Elterntaxiproblematik, zu hohen Geschwindigkeiten und der sicheren Querung der Straßen auf allen Schulwegen ist noch nicht viel erreicht worden. Weiterhin kam man zu der Erkenntnis, dass durch den Vernetzungsworkshop immerhin die Schlüsselakteure bekannt und benannt wurden und somit zum Austausch bereit stehen. Während das Ziel von sicheren und genügend Radabstellanlagen einen recht niedrigen Aufwand mit sich bringt, sind andere Themen rund um die Verkehrssicherheit, vor allem die Reduzierung von Elterntaxis aus Sicht der Teilnehmer*innen mit einem weit höheren Aufwand verknüpft.

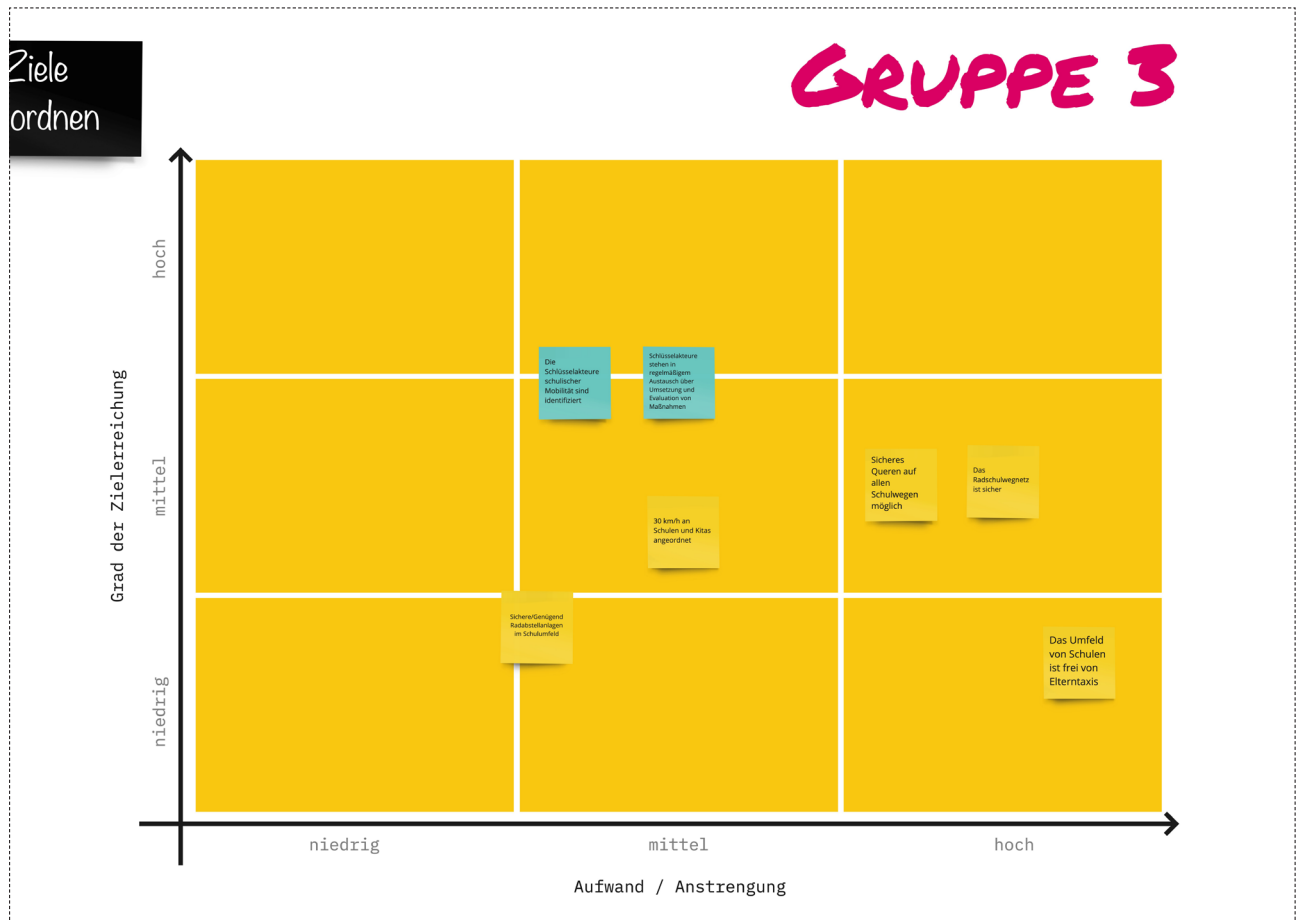


Abb. 49 Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 1. Kleingruppenarbeit (Gruppe 3)

Vorbereitung auf die zweite Kleingruppenarbeit: **Paradoxe Intervention**

Im ersten Abschnitt des Vernetzungswshops wurden die Probleme der schulischen Mobilität offengelegt. Im nächsten Schritt sollen wiederum in Kleingruppen geeignete Maßnahmen zur Behebung der Defizite entwickelt und diskutiert werden.

Als drängendstes Problem hat sich das Elterntaxi herauskristallisiert.

Für einen Mind-Opener wurden die Teilnehmer*innen gebeten, in einer Mentimeter-Umfrage Vorschläge zu machen, wie die Problematik der Elterntaxis verschlimmert werden kann. **Hier die Antworten:**

- » Parkplätze anbieten
- » Selbst mit dem Auto im Stau stehen
- » Keine Kontrollen
- » Tiefgaragen an allen Bielefelder Grundschulen
- » DriveIn Schule

- » Übergänge vor Schulen abschaffen
- » Parkbuchten anbieten
- » Es gibt Benzingutscheine für alle Kinder
- » Der öffentliche Nahverkehr wird geschlossen
- » Alles dulden
- » Elternhaltestellen einrichten direkt vor der Schule oder in über 1,5 Km
- » Tempolimit vor Schulen erhöhen. Buslinien nur an Hauptverkehrsachsen führen
- » Eltern-Taxi Haltestellen einrichten
- » Elterntaxis in Schulbushaltestelle
- » Einen Parkstreifen vor der Schule einrichten
- » Jeder Familie ein Auto schenken
- » Wendepunkte für Autos vor Schulen
- » die meisten Autokilometer sammeln
- » Fahrräder an der Schule verbieten
- » Führerschein mit 14
- » Nicht mehr Stadtradeln, sondern wer hat das schönste SUV
- » Alle guten Ideen beklagen
- » Immer bei erster Kritik einbrechen
- » Carwash durch Schüler inklusive

5.2.9 2. Kleingruppenarbeit: Maßnahmen entwickeln

Wie bei der Einordnung der Ziele wurde für die Entwicklung von Maßnahmen ein Miro-Board vorbereitet. Jede Kleingruppe hat eine Vorgabe aus der Zielbearbeitung zugewiesen bekommen, um geeignete Maßnahmen zu finden. Die Maßnahmen konnten vier Kategorien zugeordnet werden.

Gruppe 1 Maßnahmen zur Erreichung des Ziels: Das Schulumfeld ist ohne Elterntaxis



Abb. 50 Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 1)

In der ersten Kleingruppe sollten Maßnahmen zur Eindämmung von Elterntaxis im Schulumfeld entwickelt werden. Die meisten dieser Maßnahmen lassen sich den baulichen oder organisatorischen Maßnahmen zuordnen. Ein wichtiger Aspekt ist die Sicherheit auf den Schulwegen bzw. den Restschulwegen von den Haltestellen des ÖPNV. Das erhöht das Vertrauen der Eltern, wie auch der Schüler*innen, den Schulweg zukünftig sicher zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen zu können. Sie stellt somit eine Grundvoraussetzung zur Erreichung eines Schulumfeldes ohne Elterntaxis dar. Auch neue Haltestellen wurden seitens der Teilnehmer*innen eingebracht, um die Erreichbarkeit der Schulstandorte mit dem ÖPNV zu gewährleisten. Zuletzt könnten die Geh- und Radwege baulich (Gehwege beispielsweise durch Poller) gesichert werden und gleichzeitig Elterntaxis das Halten erschweren. Organisatorisch wurden die Anordnung von Schulstraßen, regelmäßige Kontrollen seitens der Polizei oder des Ordnungsamts, aktuelle und regelmäßig überarbeitete Schulwegpläne sowie ein Konzept für den Walking Bus an den Schulen genannt. In Bezug auf die Schulstraßen wurde diskutiert, dass diese im Rahmen der StVO aktuell nicht umsetzbar sind. Um das Verhalten der Eltern und Schüler*innen nachhaltig zu verändern, wurde das Kindermeilen-Programm erwähnt. Hier erfolgte zudem der Hinweis auf das Verkehrszähler-Programm vom Zukunftsnetz Mobilität NRW. Unter den Maßnahmen zur Kommunikation nannten die Teilnehmer*innen gelbe und rote Karten, welche bereits an einem Schulstandort in Biele-

feld ihre Anwendung finden. Außerdem müsse der ÖPNV vor allem an den weiterführenden Schulen aktiv beworben werden.

Gruppe 2 Maßnahmen zur Erreichung des Ziels: Sichere Fuß- und Radwege auf Schulwegrouten



Abb. 51 Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 2)

Die Teilnehmer*innen erarbeiteten eine Vielzahl verschiedener Maßnahmen um Fuß- und Radwege sicherer zu machen. Grundsätzlich gab es eine breite Übereinstimmung, lediglich bei der Maßnahme “verstärkte Kommunikation durch eine Beschilderung” gab es unterschiedliche Sichtweisen über die Wirkung (Lenkung vs. “Schilderwald”). Den Schwerpunkt bildeten organisatorische Maßnahmen, wobei die Abgrenzung zu baulichen Maßnahmen oft als fließend angesehen wurde. Als besonders wichtig wurde erachtet, über gezielte Öffentlichkeitsarbeit, z. B. mit Aktionstagen und Kampagnen für das zu Fuß Gehen und das Radfahren sowie sichere Radverkehrsanlagen zu werben.

Gruppe 3 Maßnahmen zur Erreichung des Ziels: Schulisches Mobilitätsmanagement ist integraler Bestandteil übergeordneter Planung



Abb. 52 Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 3)

Das Ziel der Implementierung eines schulischen Mobilitätsmanagement wurde durch Gruppe 3 auf schulischer Ebene und weniger auf kommunaler Ebene diskutiert.

Bei der Implementierung dieses Themas an den Schulen ist es für die Gruppe wichtig, eine verantwortliche Person oder ein Team zu haben, das möglichst aus Lehrkräften, Eltern und Schüler*innen besteht. Hilfreich wäre auch eine klare Haltung der Schule zum Thema sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität. Um sich mit dem Thema beschäftigen zu können, braucht es zudem eine Entlastung der Lehrkräfte bezogen auf die Wochenstunden und den Arbeitsaufwand den so eine Gruppe auch mit sich bringt. Die angesprochene Gruppe vernetzt sich des weiteren mit externen Akteuren wie der Polizei oder dem Radentscheid um Aktionen oder ähnliches planen zu können. Als Anlaufstelle für die Gruppe dient die Stadtverwaltung, die auch die zentrale Koordination der Anliegen aller Schulen berücksichtigt und somit keine Schule benachteiligt wird. Zu den Aufgaben der beschriebenen Gruppe gehört es, Aktionen rund um das Thema der nachhaltigen, sicheren und eigenständigen Mobilität zu planen und generell den Spaß für das Thema zu vermitteln. Zudem werden Vorbilder und ein positives Gefühl geschaffen. Aktionen könnten bspw. das Stadtradeln sein. Wichtiger Bestandteil der Diskussion waren die ungleichen Chancen und Möglichkeiten, die einzelne Schulen haben bzw. die auch

unter der Schülerschaft bestehen. Beispielhaft erwähnt wären hier die unterschiedlichen Kulturen oder die unterschiedlichen finanziellen Mittel, die zur Verfügung stehen.

5.2.10 3. Kleingruppenarbeit: Zusammenarbeit der Akteure planen

In der dritten Phase des Workshops sollte in Kleingruppen für maximal drei ausgewählte Maßnahmen aus der letzten Kleingruppenarbeit notwendige Akteure und ihre Rollen ermittelt und Aufgaben sowie nächste Schritte geplant werden. Insgesamt kann festgehalten werden, dass diese Aufgabe eine besondere Herausforderung darstellte, da viele Teilnehmer*innen nicht mit den Strukturen schulischer Mobilität oder den Aufgaben einzelner Akteure vertraut waren. Ziel dieses Abschnitts war vor allem herauszustellen, dass die Prozesse komplex sind und dass es des Zusammenspiels aller Betroffenen bedarf, um die Ziele zu erreichen und Maßnahmen umzusetzen. Das zweite Ziel war es, die unterschiedlichen Akteure ins Gespräch zu bringen und so Schwierigkeiten oder Hemmnisse aufzudecken.

Ergebnisse aus den Kleingruppen:

Gruppe 1: Zusammenarbeit bei der Umsetzung der Maßnahme "Einrichtung einer Schulstraße"

Anhand der Maßnahme der Einrichtung einer Schulstraße wurde in dieser Kleingruppe die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren geplant. Da dies aufgrund der StVO rechtlich nicht umsetzbar wäre, wurde sich darauf geeinigt jegliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Schulumfeld zusammenfassend zu betrachten. Die wichtigsten Akteure zur Umsetzung dieser Maßnahme(n) seien die Politik, die Verwaltung, die Schulen sowie die Schulpflegschaft, die Polizei und die Anwohner*innen. Die Politik solle in diesem Fall die Entscheidungen treffen bzw. beschließen und die Verwaltung beauftragen. Diese schafft den Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen, wie bspw. die Mobilitätsstrategie. Die Polizei solle als Kontrollinstanz fungieren und die Einhaltung der Maßnahme gewährleisten. Das zentrale Argument der Teilnehmer*innen lautete das Schaffen von Verständnis, etwa für die Situation der Schulen oder Schüler*innen. Dafür wurden ganz explizit die Anwohner*innen mit ins Boot geholt, um ihnen beispielsweise bei einem runden Tisch in der Aula der Schule auch die Vorteile für sie zu vermitteln, die die Umsetzung der Maßnahme mit sich brächte.

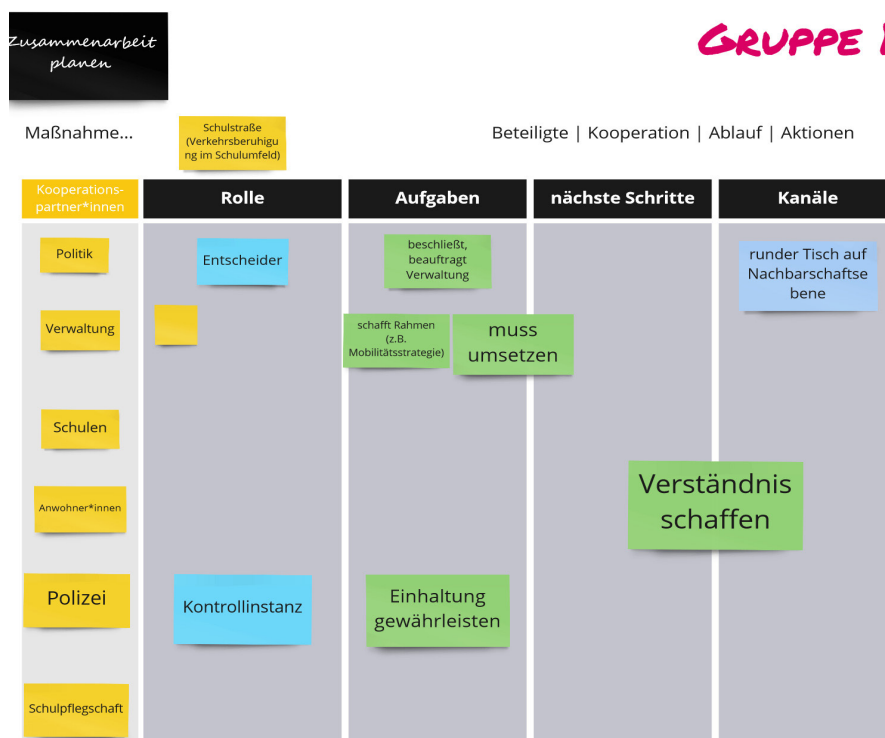


Abb. 53 Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 1)

Gruppe 2: Zusammenarbeit planen bei der Maßnahme “Anreize schaffen (Kampagnen, wie Kindermeilen, Verkehrszähler und Aktionstage)”

Die Gruppenarbeit der zweiten Gruppe zur Planung der Zusammenarbeit mündete eher in einer Debatte darüber, wie politische bzw. verwaltungsinterne Prozesse ablaufen, bzw. ablaufen sollten.

Grundsätzlich wurde die Aufgabe zur Durchführung von Kampagnen bei der Verwaltung angesiedelt. Als wichtig wurde erachtet, dass die Verwaltung einen politischen Auftrag erhält und mit ausreichend Ressourcen (personell wie auch finanziell) ausgestattet wird.

Akteure auf schulischer Ebene wurden eher als Multiplikator*innen betrachtet.

Inhaltlich sollte die Kampagne durch einen Arbeitskreis verschiedener Akteure erarbeitet werden, der sich aus schulischen Vertreter*innen, der Polizei, Verbänden und der Verwaltung zusammensetzt.

Wichtig sei auch, dass die Schulen über die Kampagnen und die Beteiligung daran informiert werden und dass für die Teilnahme geworben wird.

Zusammenarbeit
planen

GRUPPE 2

Maßnahme...

Beteiligte | Kooperation | Ablauf | Aktionen

Kooperations-partner*innen	Rolle	Aufgaben	nächste Schritte	Kanäle
<p>Politik</p> <p>Verwaltung</p> <p>AK schulische Mobilität</p> <p>Amt für Schule</p>	<p>Auftraggeber</p> <p>Multiphaktoren</p>	<p>Bearbeitung der Verwaltung</p> <p>Beschließt Aufbau von AK Schulische Mobilität</p> <p>Erarbeitet Kampagne inhaltlich</p>	<p>beschließt Vorlage</p> <p>Text Ressourcen bereit</p> <p>Vorlage erarbeitet</p> <p>Roll-out an die Schulen</p> <p>Schulen zur Umsetzungsfähigkeit prüfen</p> <p>für Kampagne werden</p>	<p>Ratunforma Vernetzung</p> <p>Intermediäre / Kampagne</p>

Abb. 54 Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 3)

Gruppe 3: Zusammenarbeit bei der Maßnahme “Radabstellanlagen für alle Schulen”

Die Maßnahme “Radabstellanlagen für alle Schulen” wurde in der Gruppe bearbeitet. Die geplante Zusammenarbeit bei dieser Maßnahme ergibt, dass die Schulleitung als Initiator die Problematik an die Stadt weitergibt und die Stadt am Ende dafür zuständig ist, Radabstellanlagen zur Verfügung zu stellen. Weiterhin involviert sind in diesen Prozess der UWB bezogen auf die Umsetzung und neben dem Amt für Schule auch das Amt für Verkehr sowie der ISB. Das größte Problem zwischen diesen Akteuren bestand für die Teilnehmer*innen darin, dass es den Ämtern am Ende an Arbeitskräften fehle, die diese Forderungen der Schulen bearbeiten und genehmigen können. Des weiteren wird ein gesamtschulisches Mobilitätskonzept gefordert, welches die Forderungen der Schulen bündelt und somit die Zusammenarbeit erleichtert.

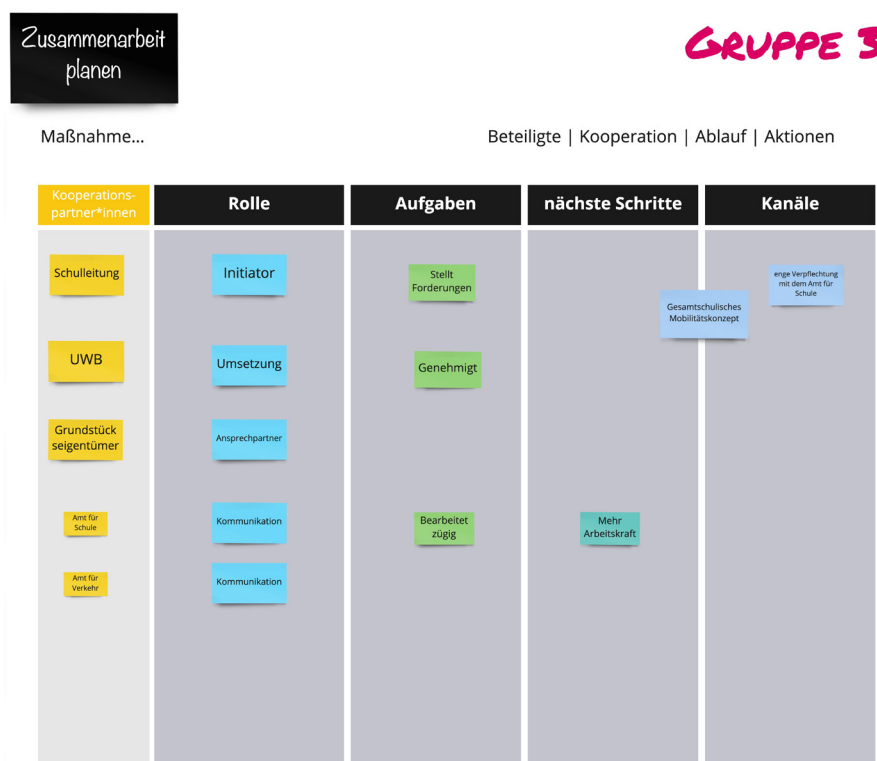


Abb. 55 Vernetzungsworkshop – Ergebnisse der 2. Kleingruppenarbeit (Gruppe 2)

5.2.11 Fazit zum Vernetzungsworkshops

Die Teilnehmer*innen betonen, dass es erstmals einen Austausch auf dieser Akteursebene gab und begrüßen die Vernetzung.

Einige Teilnehmer*innen der Schulen meldeten im Workshop zurück, dass sie die Online-Befragung der Schüler*innen nicht erreicht hat. Dies ist eine mögliche Erklärung dafür, dass weniger als die Hälfte aller Bielefelder allgemeinbildenden Schulen an der Befragung teilgenommen haben. Gleichzeitig lässt sich hieraus eine drängende Maßnahme ableiten:

Der Post- und E-Mail Verteiler der Schulen für das Thema Mobilität sollte vollständig überarbeitet werden. Hierbei sollte darauf geachtet werden, dass die persönlich Verantwortlichen der Schulen aufgeführt sind. Sonst droht die Gefahr, dass in der Fülle der Anfragen an Schulen und fehlender Zuständigkeit Prozesse wie die Befragung ins Stocken geraten.

Neben den in Kleingruppen erarbeiteten Ergebnisse wurden im Zuge der Diskussion von Teilnehmer*innen die Qualität und Darstellung der gedruckten und der digitalen Schulwegpläne kritisiert. Die Qualität der Inhalte und der Gestaltung genügten nicht den Ansprüchen moderner Schulwegpläne.

Erkenntnisse aus der Kleingruppenarbeit

Das größte Problem sehen die Beteiligten in der aktuellen Situation und Entwicklung mit den Elterntaxis. Daraus leitet sich im Workshop das wichtigste Ziel ab, dass es zukünftig keine Elterntaxis mehr an den Schulen geben soll. Aber auch eine sichere Infrastruktur auf den Schulwegen und in diesem Zusammenhang die Berücksichtigung der Mobilität von Kindern und Jugendlichen (Mobilität vom Kind her gedacht) bei allen zukünftigen Planungen ist den Akteuren besonders wichtig.

Bei der Organisation der Zusammenarbeit sehen die Teilnehmer*innen in erster Linie die Politik in der Pflicht, die Ziele schulischer Mobilität vorzugeben, notwendige finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen und diese regelmäßig zu evaluieren. Daneben sollte eine Arbeitsgruppe mit den wichtigsten Akteuren schulischer Mobilität eingerichtet werden, die sich regelmäßig über die Entwicklung schulischer Mobilität berät.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen wird die Verantwortung hauptsächlich bei der Verwaltung gesehen. Aber auch bei den Schulen, der Polizei und den Anwohner*innen. Das letztliche Ziel des Vernetzungsworkshops - eine optimale Zusammenarbeit zu skizzieren - konnte in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht erreicht werden. Eine entsprechende Empfehlung wird seitens des Gutachterbüros im Rahmen des Umsetzungskonzepts erarbeitet.

6 Vor-Ort-Begutachtung von Schulstandorten

Im Zuge der Erarbeitung des kommunalen Schulmobilitätskonzepts für Bielefeld sollten neben der Befragung von Schüler*innen und Schulen sowie der Stakeholderanalyse auch die Infrastruktur und Verkehrssituationen an mindestens zehn und maximal 15 Schulstandorten untersucht werden. Die Auswahl der zu begutachteten Schulstandorte erfolgte auf Basis der Erkenntnisse aus den vorangegangenen Analysen. Daneben wurden aber auch städtebauliche Kriterien angelegt, die eine stadtweite Übertragbarkeit der Ergebnisse ermöglichen sollten. Mit der Vor-Ort-Analyse haben wir grundsätzliche Maßnahmen für wiederkehrende Probleme und spezifische Maßnahmen an konkreten Problemstellen entwickelt.

6.1 Vor-Ort-Begutachtung – Auswahl der Schulstandorte

Die für die Vor-Ort-Analyse ausgewählten Schulstandorte sollen stellvertretend für die Gesamtstadt stehen und berücksichtigen dementsprechend unterschiedliche Schulformen, Standortgrößen und Problemlagen aus den vorangegangenen Analysen. Darüber hinaus wurden städtebauliche Aspekte berücksichtigt durch die Auswahl innenstädtischer und ländlicher Bereiche mit unterschiedlichen Siedlungsstrukturen und Erschließungen.

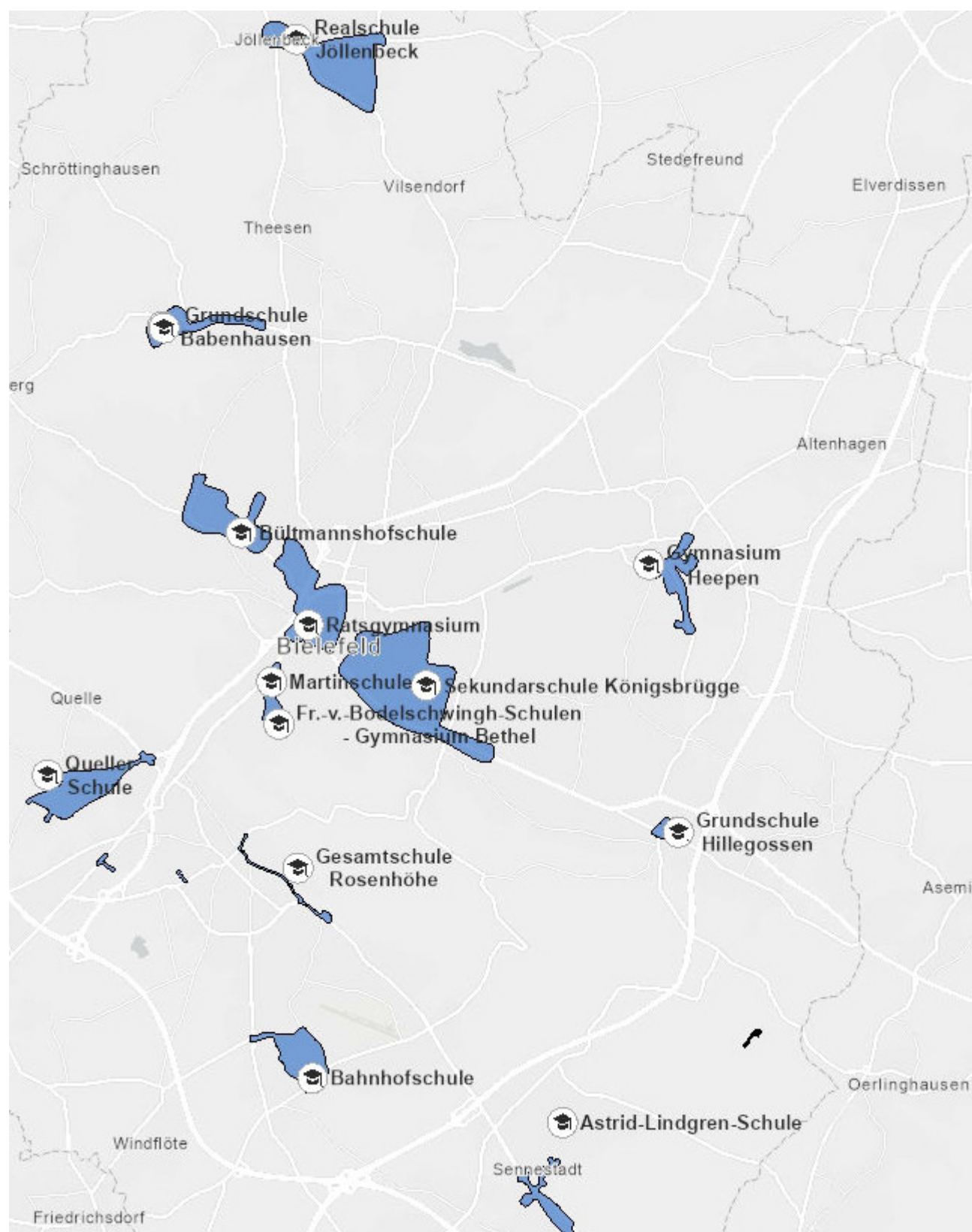


Abb. 56 Auswahl der Untersuchungsräume

Kriterien für die Auswahl der Schulstandorte:

Die nachfolgende Liste zeigt die Kriterien für die begründete Auswahl der Schulstandorte. Diese umfasst allgemeine, räumliche oder verkehrliche Aspekte sowie Faktoren, die sich aus anderen Analysen des Projektes ergeben haben:

- » Schulform
- » Lage der Schule
- » Stadtbezirk
 - Siedlungsstruktur
 - Lage in einem Schulzentrum/Cluster
 - verkehrliche Situation an der Schule und im Schulumfeld
- » Erkenntnisse aus bisherigen Analysen
- » Problemschwerpunkte aus Befragung der Schüler*innen
- » Erkenntnisse aus Befragung der Schulleiter*innen / Mobilitätsbeauftragten der Schulen
- » Erkenntnisse aus der Stakeholder-Analyse

Ziel ist es, mit den Vor-Ort-Begutachtungen ein möglichst breites Spektrum der Schullandschaft in Bielefeld abzubilden, um neben konkreten Maßnahmen bedarfsorientierte grundsätzliche Maßnahmen für die Stadt zu entwickeln.

Ausgewählte Standorte für die Vor-Ort-Begutachtung (13 Standorte)

Für die Vor-Ort-Analysen wurden die nebenstehenden 13 Standorte ausgewählt. Die Kriterien, die letztlich die Auswahl der jeweiligen Standorte begründen, sind in Anhang 2 auf Seite 210 aufgeführt.

Aus gutachterlicher Sicht repräsentieren die ausgewählten Schulstandorte die Schullandschaft in Bielefeld. Zunächst einmal befinden sich Schulstandorte aus allen Stadtbezirken in der Auswahl. Diese liegen zum Teil in einem Schulzentrum/Cluster mit mehreren Schulen. Sie verteilen sich auf Wohngebiete, Mischgebiete, aber auch stark gewerblich geprägte Gebiete mit unterschiedlich hoher baulicher Dichte. Die Standorte sind zum Teil über Hauptverkehrsstraßen, aber auch über Wohnstraßen bis hin zu einer Fahrradstraße erschlossen. Außerdem gibt es mindestens zwei Standorte, die am Ende einer Sackgasse liegen. Mit Blick auf die bisherigen Analysen wurde darauf geachtet, dass möglichst aus mindestens einer Analyse Erkenntnisse vorliegen. Zuletzt unterscheiden sich die Schulstandorte auch in ihrem Engagement für sichere, nachhaltige und eigenständige Mobilität ihrer Schüler*innen. So gibt es Standorte, an denen Mobilität bereits lange ein Thema ist und solche, über deren Aktivitäten bislang nichts bekannt

Ausgewählte Schulstandorte

*Astrid-Lindgren-Grundschule
Bahnhofsschule
Bethel-Gymnasium
Bültmannshofschule
Förderschule Leineweberschule/Grundschule Babenhausen
Gesamtschule Rosenhöhe
Grundschule Hillegossen
Martinschule
Queller Grundschule
Ratsgymnasium bzw. Gymnasium am Waldhof
Realschule Jöllenbeck
Schulzentrum Heepen
Sekundarschule Königsbrügge*

ist. Außerdem wurden die bisherigen Projekte zu schulischer Mobilität in Bielefeld berücksichtigt, sodass bis auf die Martinschule keine der bereits analysierten Standorte ausgewählt wurden, um redundante Untersuchungen zu vermeiden.

6.2 Vor-Ort-Begutachtung am 02.09.2021

Schulstandorte der Vor-Ort-Analyse 1

2.9.2021

Bethel-Gymnasium

Bültmannshofschule

Leineweberschule/Grundschule Babenhausen

Martinschule (inkl. Beobachtung der morgendlichen Anreise)

Realschule Jöllenbeck

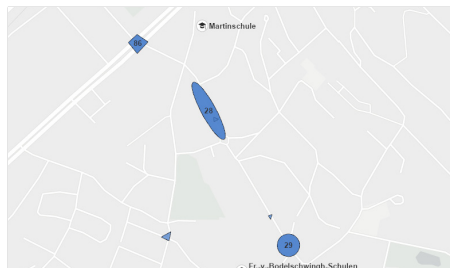


Abb. 57 Standort Martinschule

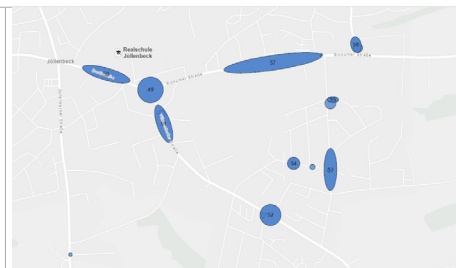


Abb. 58 Standort Realschule Jöllenbeck

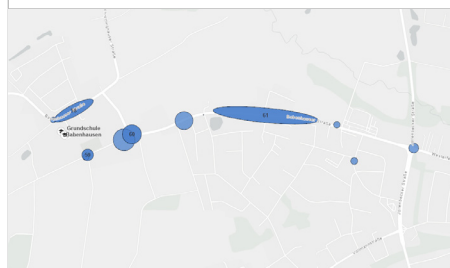


Abb. 59 Standort Leineweberschule

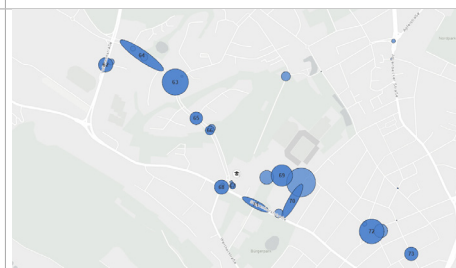


Abb. 60 Standort Bültmannshofschule

Neben den Standorten, die bereits vorab zur Untersuchung ausgewählt wurden, konnten Problemstellen im Umfeld weiterer Schulen begutachtet werden, die sich in räumlicher Nähe zu den ausgewählten Standorten befinden. Dazu gehören:

- » Sekundarschule Bethel
- » Grundschule am Waldschlösschen
- » Laborschule
- » Max-Planck-Gymnasium

Erkenntnisse aus der Vor-Ort-Analyse für das Schulmobilitätskonzept

Über die begutachteten Standorte hinweg lassen sich bereits erste Aspekte ableiten, die für die gesamte Stadt von Bedeutung sein könnten. Diese sollen nachfolgend kurz beschrieben werden.

Querungssituation an Hauptverkehrsstraßen mit Stadtbahntrassen in Mittellage

An verschiedenen Hauptverkehrsstraßen in Bielefeld wird zusätzlich die Stadtbahn in der Mitte der Fahrbahn geführt. Im Zusammenhang mit diesen Straßen bemängeln Eltern und Schulen immer wieder zu schmale Aufstellflächen zwischen Straße und Bahntrasse sowie Probleme beim Queren der Fahrbahn an diesen Punkten.

Im Rahmen der Begutachtung der Arthur-Ladebeck-Straße sowie der Kurt-Schumacher-Straße können die Probleme bestätigt werden. In beiden Fällen sind die Aufstellflächen relativ schmal. Im Falle der Kurt-Schumacher-Straße konnten wir zusätzlich feststellen, dass die Querung der Fahrbahn nur auf einer Seite der Stadtbahnhaltestelle (etwa am "Bültmannshof") mit einer Lichtsignalanlage (LSA) geregelt ist. Die Querung auf der anderen Seite wird angeboten, jedoch nicht weiter geregelt. Insbesondere Schüler*innen der Laborschule sowie der Oberstufenkollegs dürften in diesem Fall auf diese Querung zurückgreifen, da es sich um den kürzesten Weg handelt.

Elternhaltestellen: Lage, Nutzung, Ausweisung

Im Umfeld der allermeisten Standorte, die wir begutachtet haben, gibt es bereits Elternhaltestellen. Aus der Begutachtung ergeben sich einige Aspekte, die gesamtstädtisch bei der Einrichtung weiterer Elternhaltestellen von Bedeutung sein könnten.

Die Lage der eingerichteten Elternhaltestellen unterscheidet sich dabei stark. Die Distanz zur Schule sollte nicht zu gering sein, um den Kindern einen eigenen Schulweg zurückzugeben und Bringverkehr im unmittelbaren Schulumfeld zu vermeiden. Die Einrichtung von Elternhaltestellen ist außerdem nicht zwingend an allen Schulen sinnvoll. So gibt es Schulstandorte innerhalb von Wohngebieten, deren Einzugsbereich eher klein ist. In diesen Fällen wäre die Nutzung der Elternhaltestellen im entsprechenden Abstand zur Schule mit einem Umweg für die Eltern verbunden, was die Akzeptanz deutlich verringert. Dies trifft beispielsweise auf die Grundschule am Waldschlösschen zu. Hier sind Aufklärung und Information der Eltern zu der Bedeutung eines eigenständigen Schulweges für ihre Kinder umso wichtiger.

Neben der Distanz zur Schule sollten bei der Einrichtung von Elternhaltestellen zudem mögliche Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden ausgeschlossen werden. So erzeugen Elternhaltestellen Verkehr, der beispielsweise in Wohngebieten Konflikte verlagern könnte. Im Falle der Bültmannshofschule liegt eine der Elternhaltestellen auf einem Parkplatz im Umfeld des Max-Planck-Gymnasiums. Durch dessen Nutzung entsteht zusätzlicher Verkehr vor dem Max-Planck-Gymnasium.

Bei der Wahl des Standortes sollte außerdem berücksichtigt werden, dass die Nutzung der Elternhaltestelle für die Schüler*innen sicher ist. An einigen Stellen werden Parkplätze als Elternhaltestelle ausgewiesen, auf denen sich Senkrechtparkstände befinden. Zurücksetzende Fahrzeuge von Eltern können hier die zu Fuß gehenden Schüler*innen gefährden. Aber auch Wendeverkehr, wenn beispielsweise eine Elternhaltestelle nur auf einer Seite der Fahrbahn eingerichtet ist, sollte möglichst sicher sein.

Es gab vereinzelt Rückmeldungen zur Nutzung der Elternhaltestellen, wonach Eltern an der Haltestelle parken und ihre Kinder zu Fuß zur Schule begleiten bzw. von dort abholen. Dies konnten wir zusätzlich vor Ort beobachten. Hier braucht es weitere Aufklärung zur korrekten Nutzung der Elternhaltestellen.

Zuletzt bemängeln einige Eltern, dass die Elternhaltestellen nicht ausreichend ausgewiesen seien, etwa eine zusätzliche Bodenmarkierung fehle. Bei der Begutachtung konnte dies zum Teil bestätigt werden. Auch ist an einigen Stellen fraglich, ob die Elternhaltestellen aufgrund des ruhenden Verkehrs zu den Hol- und Bringzeiten tatsächlich zur Verfügung steht. Hier könnte die ergänzende Ausweisung von temporären Halteverböten sinnvoll sein.

Tempo 30 im Umfeld von Schulen und Kitas

In der Regel ist an den Schulstandorten bereits Tempo 30 ausgewiesen. Dies wird zudem an vielen Stellen von Piktogrammen und Rotmarkierungen auf der Fahrbahn verdeutlicht. Trotzdem bemängeln die Eltern hier vor allem die fehlende Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung. Auch im Rahmen der Begutachtung konnten wir einige subjektiv zu schnell fahrende Fahrzeuge beobachten. Hier könnten weitere Maßnahmen wie Schwerpunktkontrollen, geschwindigkeitshemmende Elemente (z.B. Berliner Kissen) oder Dialogdisplays von Bedeutung sein.

Der Straßenabschnitt, in dem Tempo 30 angeordnet wird, ist außerdem ebenfalls eine mögliche Stellschraube.

Bewegungsorte im Schulumfeld fördern und bewerben

Im Umfeld der Schulen befinden sich spannende Orte, die neben der Wissensvermittlung (z.B. SDG-Pfad Bültmannshofschule) auch der Bewegungsförderung (Radrennbahn Martinschule) dienen können. Diese sollten für die Schulen nutzbar gemacht und stärker beworben werden.

Schulmobilität im ländlichen Raum

In den ländlichen Bezirken Bielefelds kritisieren Eltern immer wieder fehlende oder nur einseitig vorhandene Geh-/Radwege. Hier braucht es Lösungen zur Organisation der schulischen Mobilität, besonders von Grundschulen sowohl für den Fuß- als auch Radverkehr. Insbesondere in den dunkleren Jahreszeiten können Landstraßen (ohne Gehwege und die Querung dieser) Eltern dazu bewegen, ihre Kinder mit dem PKW zur Schule zu fahren.

Angsträume auf den Schulwegen

Im Rahmen der Begutachtung konnten wir einige Angsträume auf den Schulwegen identifizieren. Auch Eltern und Schüler*innen bemängeln

aus ihrer Sicht zu dunkle Unterführungen beispielsweise an der Kurt-Schumacher-Straße. Es ist davon auszugehen, dass diese Angsträume vor allem Einfluss auf zu Fuß gehende Schüler*innen haben. Die Identifizierung und Beseitigung dieser Angsträume könnte dabei insbesondere die selbstständige Mobilität der Schüler*innen fördern.

6.3 Vor-Ort-Begutachtung am 08.09.2021

Schulstandorte der Vor-Ort-Analyse 1

8.9.2021

Grundschule Hillegossen

Gymnasium am Waldhof

Sekundarschule Königsbrügge / Kuhloschule

(inkl. Beobachtung der morgendlichen Anreise)



Abb. 61 Standort Grundschule Hillegossen

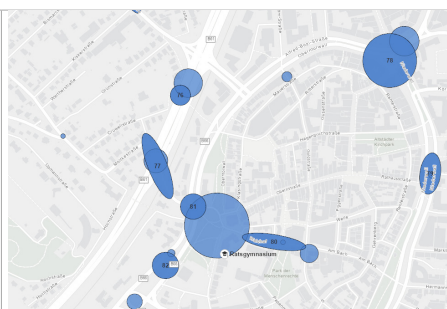


Abb. 62 Standort Gymnasium am Waldhof



Abb. 63 Standort Gymnasium Heepen

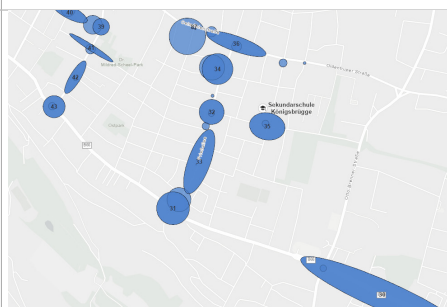


Abb. 64 Standort Sekundarschule Königsbrügge

Neben den Standorten, die bereits vorab zur Untersuchung ausgewählt wurden, konnten Problemstellen im Umfeld weiterer Schulen begutachtet werden, die sich in räumlicher Nähe zu den ausgewählten Standorten befinden. Dazu gehören:

- » Fröbelschule
- » Ceciliengymnasium
- » Diesterwegschule
- » Grundschule am Homersen
- » Ratsgymnasium, Klosterschule
- » Stapenhorstschule

Bedeutung für das Schulmobilitätskonzept

Über die begutachteten Standorte hinweg lassen sich bereits erste Aspekte ableiten, die für die gesamte Stadt von Bedeutung sein könnten. Diese sollen nachfolgend kurz beschrieben werden. Es handelt sich einerseits um neue Erkenntnisse, andererseits können bisherige Feststellungen bestätigt werden.

Bestätigung vorangegangener Begutachtungen

An verschiedenen Hauptverkehrsstraßen in Bielefeld wird zusätzlich die Stadtbahn in der Mitte der Fahrbahn geführt. Im Zusammenhang mit diesen Straßen bemängeln Eltern und Schulen immer wieder zu schmale Aufstellflächen zwischen Straße und Bahntrasse sowie Probleme beim Queren der Fahrbahn an diesen Punkten.

Mit Blick auf die Detmolder Straße, die Odentruper Straße, die Oelmühlenstraße oder den Niederwall können die Erkenntnisse aus der vorangegangenen Begutachtung bestätigt werden. So scheinen die Aufstellflächen an den Querungsstellen immer wieder deutlich zu klein. Sofern dies der Fall ist, muss sichergestellt sein, dass die Querung der Straße in einem Zug möglich ist. An den Knotenpunkten entlang der genannten Straßen bemängeln Eltern immer wieder die Querung.

Auch die Aspekte zur Lage, Nutzung und Ausweisung von Elternhaltestellen kann bestätigt werden. Ein Beispiel dafür ist die Elternhaltestelle der Diesterwegschule, die sich unmittelbar vor der Schule auf einem Parkplatz mit Senkrechtparkständen befindet.

Zuletzt finden sich immer wieder Schulstandorte, an denen Tempo 30 bereits angeordnet ist. Die Rückmeldung der Eltern ist hier häufig, dass diese Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten würde. Bei der Begutachtung konnten einige Straßenabschnitte identifiziert werden, entlang derer die Fahrzeuge in größerer Anzahl zum Teil deutlich zu schnell fahren. Ein Beispiel dafür findet sich etwa im Umfeld der Sekundarschule Königsbrügge im Ehlenruper Weg.

Doch nicht nur direkt an den Schulen, sondern auch an wichtigen Achsen im näheren Umfeld der Schulen sollte über Geschwindigkeitsreduzierungen nachgedacht werden. Ein Beispiel dafür ist die Prießallee, auf der 50 km/h angeordnet sind.

Elterntaxis an weiterführenden Schulen

Die Beobachtungen im Schulumfeld bei der Anreise der Schüler*innen stellt sich je Standort sehr unterschiedlich dar. Bei der Beobachtung der Anreise an der Sekundarschule Königsbrügge und der Kuhloschule konnten wir verhältnismäßig wenig Elterntaxis feststellen. Stattdessen schien der Anteil Rad fahrender und zu Fuß gehender Schüler*innen deutlich höher. Dies muss nicht zwingend für alle weiterführenden Schulen gelten, sondern kann je Standort ganz individuell auch vom Einzugsbereich der Schule abhängen. Die Schulstandorte sollten über den Einzugsbereich ihres Standortes und etwaige Probleme mit Elterntaxis im Schulumfeld Bescheid wissen. Auf Grundlage dessen können letztlich einzelne spezifische Maßnahmen an den Standorten ergriffen werden.

Querung von Hauptverkehrsstraßen in den äußeren Stadtbezirken

Außerhalb der innerstädtischen Bereiche sind die Hauptverkehrsstraßen nur selten mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Hier finden sich häufig Mittelinseln, die die Querung dieser Achsen erleichtern sollen. An diesen Stellen sollte geprüft werden, inwiefern ausreichend Mittelinseln zur Verfügung stehen. Am Beispiel der Hillegosser Straße konnten wir feststellen, dass die Distanz zwischen den vorhandenen

Mittelinseln deutlich zu groß ist. Eine Querung dieser Straße ohne Mittelinsel ist gerade für Kinder nur schwer zu bewerkstelligen.

Schulstandorte im innerstädtischen Bereich

Ein Schwerpunkt unseres Gutachtens waren Problemstellen im innerstädtischen Bereich. So liegen beispielsweise das Ratsgymnasium, das Gymnasium am Waldhof sowie die Klosterschule unmittelbar im Stadtkern. Hier gibt es besondere Herausforderungen durch den Hol- und Bringverkehr. Aktuell wird an vielen Stellen in der Innenstadt gebaut, was die Verkehrssituation noch schwieriger macht. Durch den Verkehrsversuch, die Straße Waldhof als Fahrradstraße auszuweisen, verteilt sich der Hol- und Bringverkehr: Eltern scheinen im weiteren Umfeld eigene Alternativen zu suchen. Aber auch Standorte, die am Rande der Innenstadt liegen - wie etwa die Stapenhorstscheule oder die Fröbelschule - befinden sich in dicht besiedelten Gebieten. Maßnahmen, um den motorisierten Bringverkehr aus diesen Gebieten herauszuhalten sind hier von besonderer Bedeutung.

ÖPNV auf dem Schulweg

Erfahrungsgemäß spielt der ÖPNV auf den Schulwegen vor allem in den weiterführenden Schulen eine wichtige Rolle. Am Beispiel des Jahnplatzes gab es zahlreiche Nennungen zu überfüllten Bussen und Straßenbahnen sowie Verspätungen des Busverkehrs. Der Jahnplatz ist aktuell eine Großbaustelle. Die Bauarbeiten sind noch mindestens bis Juni 2022 angesetzt. Im Zuge dessen sind Verspätungen unmittelbar am Jahnplatz sicherlich denkbar. Trotzdem zeigen die Rückmeldungen seitens der Schüler*innen, dass MoBiel regelmäßig an der Schulwegeplanung beteiligt werden sollte.

Verkehrsaufkommen und ruhender Verkehr

Vor allem in den innerstädtischen Bezirken kritisieren Eltern und Schüler*innen immer wieder den ruhenden Verkehr in den Mündungsbereichen und dadurch eingeschränkte Sichtbeziehungen sowie das hohe Verkehrsaufkommen insgesamt. Dies lässt sich an einigen Stellen bestätigen. So gibt es einige Bereiche (bspw. westlich und östlich der Altstadt), in denen der Parkdruck hoch scheint. Ein Beispiel hierfür ist die Prießallee, an der die Anordnung des ruhenden Verkehrs (Anwohner*innenparkplätze und Längsparkstände im öffentlichen Raum sowie zugeparkte Mündungsbereiche) mehr als unglücklich für den Fuß- und Radverkehr ist. Im Umfeld von Marktplätzen (Siegfriedplatz oder Jacobusplatz) scheint das Problem insbesondere an Markttagen besonders stark ausgeprägt.

Anordnung des Radverkehrs

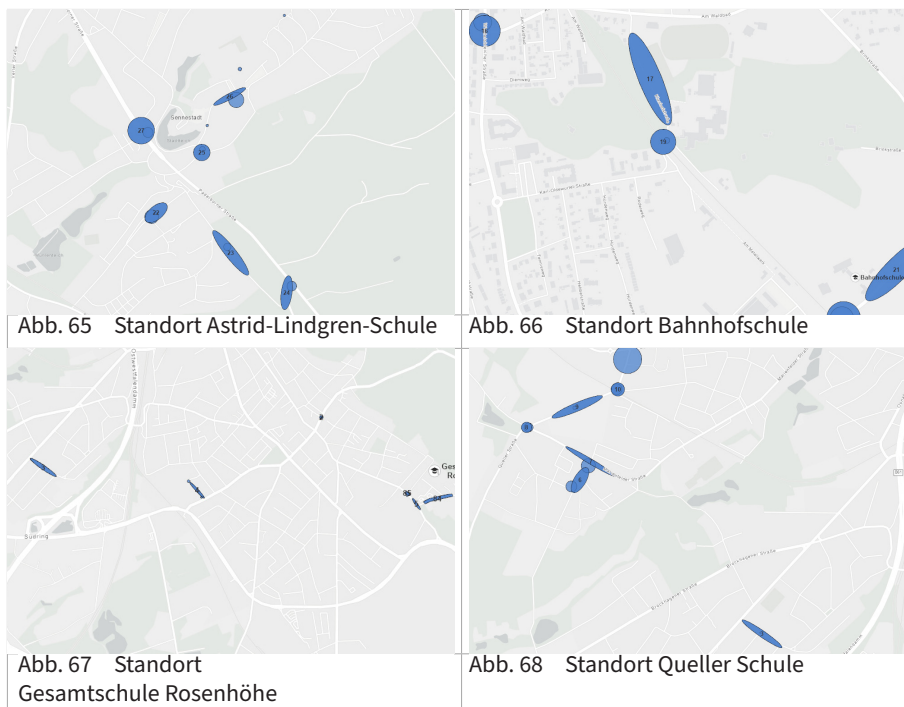
An den meisten Strecken in Bielefeld findet sich Radverkehrsinfrastruktur in Form von Radfahr- oder Schutzstreifen. Darüber ist an einigen Stellen lediglich ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn aufgebracht. Immer dann, wenn der Radverkehr abschnittsweise oder

zusätzlich zu einem sonstigen Radweg auf der Fahrbahn geführt wird, um auf Radfahrende hinzuweisen. Eine rechtliche Grundlage für die Verwendung von Piktogrammen gibt es nicht.

An Stellen, an denen Schutzstreifen angeordnet werden, ist unbedingt eine Restfahrbahnbreite einzuhalten, durch die ein Begegnungsverkehr risikofrei möglich ist. Ein Beispiel für einen Schutzstreifen, bei dem dies nicht gegeben ist, findet sich an der Detmolder Straße in Hillegossen.

Zuletzt werden vor allem im städtischen Bereich häufig Fahrradstraßen ausgewiesen. Es fehlt jedoch an einigen Stellen an einem durchgängigen Netz und sicheren bzw. konfliktfreien Querungsmöglichkeiten. So sind hier etwa die Stapenhorststr./Goldbach oder Prießallee/Ehlen-truper Weg zu nennen, an denen der Radverkehr nicht bevorrechtigt ist. Zu berücksichtigen ist, dass sich das Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld zur Zeit in Entwicklung befindet.

6.4 Vor-Ort-Begutachtung am 16.09.2021



Schulstandorte der Vor-Ort-Analyse 1

16.9.2021

Astrid-Lindgren-Schule

Bahnhofschule

*Gesamtschule Rosenhöhe
(inkl. Beobachtung der
morgendlichen Anreise)*

Queller Schule

Neben den Standorten, die bereits vorab zur Untersuchung ausgewählt wurden, konnten wir Problemstellen im Umfeld weiterer Schulen begutachten, die sich in räumlicher Nähe zu den ausgewählten Standorten befinden. Dazu gehören:

- » Theodor-Heuss-Realschule (BI-Sennestadt)
- » Realschule-Senne
- » Brackweder-Gymnasium

- » Brackweder-Realschule
- » Brouker-Schule (Grundschule)

Bedeutung für das Schulmobilitätskonzept

Über die begutachteten Standorte hinweg lassen sich bereits erste Aspekte ableiten, die für die gesamte Stadt von Bedeutung sein könnten. Diese sollen nachfolgend kurz beschrieben werden. Es handelt sich einerseits um neue Erkenntnisse, andererseits können bisherige Feststellungen bestätigt werden.

Bestätigung vorangegangener Begutachtungen

Auf der Brackweder Straße (zwischen Südring und Windelsbleicher Straße) wird die Straßenbahn, wie oft in Bielefeld, in Mittellage geführt. Die Haltestelle Windelsbleicher Straße verfügt allerdings über keine Querungshilfen um zur Bahn zu gelangen. Durch Anlage eines Radfahrstreifens soll das Vorbeifahren an haltenden Straßenbahnen unterbunden werden. Zu beobachten ist allerdings, dass Fahrzeuge den Radfahrstreifen überfahren und an den haltenden Bahnen vorbei fahren. Das gefährdet massiv ein- und aussteigende Fahrgäste und führt dazu, dass Eltern ihre Kinder nicht mit der Bahn fahren lassen, zumindest nicht an dieser Haltestelle aussteigen lassen.

Elterntaxi an weiterführenden Schulen

Am 16.09.2021 haben wir die Verkehrssituation vor Unterrichtsbeginn an der Gesamtschule Rosenhöhe begutachtet. Die Gesamtschule Rosenhöhe liegt innerhalb eines Schulkomplexes mit zwei Berufskollegs. Durch eine Entzerrung des Schülerverkehrs wird die Verkehrssituation deutlich entspannt. Vor allem weil deutlich mehr als die Hälfte der Berufsschüler*innen mit dem Pkw anreisen.

An der Gesamtschule-Rosenhöhe wurden insgesamt 60 Elterntaxis gezählt. Das sind somit weniger als 10 % aller Schüler*innen, die mit dem Auto gebracht werden. Das Gros der Schüler*innen reist mit der Bahn an. Nur sehr wenige mit dem Fahrrad (fünf Schüler*innen)

Sowohl für die Gesamtschule-Rosenhöhe als auch für die Brackweder Realschule und das Brackweder Gymnasium ist es allerdings problematisch, dass Eltern ihre Kinder im direkten Schulumfeld aussteigen lassen. Das hierdurch entstehende Verkehrsaufkommen vor der Schule erschwert die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad und durch Wende- und Parkverkehre kommt es regelmäßig zu Konflikten.

Hauptverkehrsstraßen in den äußeren Stadtbezirken

Die Ortsdurchfahrten durch die Stadtteile Brackwede und Senne-stadt, mit Brackweder und Paderborner Straße sind für Schüler*innen problematisch. Vor allem fehlende Querungshilfen, bestehende Angsträume und unzureichende Radverkehrsanlagen erschweren die Schulwege. Beispielsweise fehlen auf der Brackweder Straße Querungshilfen,

und die Querungssituation für den Radverkehr über die Brackweder Straße auf Höhe der Straße An der Rosenhöhe ist weder gut begreifbar noch übersichtlich.

Die Paderborner Straße kann in Sennestadt niveaugleich oder durch eine Unterführung gequert werden. Die Unterführung stellt einen Angstraum für einige Schüler*innen dar, ebenso wie es auch an der Kurt-Schumacher-Straße beschrieben wurde. Auch die Radverkehrsführung an der Unterführung ist nur bedingt gut begreifbar. So kommt es vor, dass Radfahrende den Radweg im Seitenraum der Paderborner Straße in Gegenrichtung befahren, was zu erhöhter Unfallgefahr führt.

ÖPNV auf dem Schulweg

Erfahrungsgemäß spielt der ÖPNV auf den Schulwegen vor allem in den weiterführenden Schulen eine wichtige Rolle. Im Untersuchungsgebiet wurden die Aussteigesituation an der Stadtbahn-Haltestelle Rosenhöhe sowie die Anschlusssituation an der Haltestelle Senne kritisiert. Obwohl sehr viele Schüler*innen nach dem Aussteigenden an der Rosenhöhe direkt die Gleise überqueren müssen, konnten wir im Beobachtungszeitraum keinen Konflikt erkennen.

Verkehrsaufkommen und ruhender Verkehr

In den Außenbezirken sind häufig reine Wohnstraßen zu finden, in denen kein Hochbord für den Fußverkehr vorgesehen ist. Durch den ruhenden Verkehr sind die Schüler*innen gezwungen, auf der Fahrbahn zu laufen. Auch wenn es hier offenbar nicht zu Unfällen kommt, betrifft dies das subjektive Sicherheitsempfinden. Insbesondere der Eltern.

Anordnung des Radverkehrs

Entlang der Hauptstraßen Brackweder und Paderborner Straße wird der Radverkehr in weiten Teilen im Seitenraum als getrennter oder gemeinsamer Geh-/Radweg geführt. Dies führt hier zu typischen Konflikten mit abbiegendem sowie ein- und ausfahrendem Verkehr. Zudem werden gelegentlich die, in der ERA bzw. EFA empfohlenen Breiten von Geh- und Radwegen (2,50 Meter) unterschritten.

Umsetzung des Schul- mobilitätskonzepts

7 Umsetzungskonzept

Die Analyse der aktuellen Verkehrs- und Mobilitätssituation an den Bielefelder Schulen zeigt, dass in vielen Bereichen noch einige Anstrengungen notwendig sind, um die Ziele sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Schulwege zu erreichen. Das betrifft die Ebene der Politik und der Verwaltung ebenso, wie die der Schulen, der Eltern und der Schüler*innen selbst. Auch weitere Akteure wie Verbände und Verkehrsbetriebe sowie die Polizei sind aufgefordert, mehr für die Förderung der Schulmobilität zu tun.

Es ist erkennbar, dass die zunehmende Motorisierung der Schulwege auch viele Bielefelder Schulen betrifft und dass es vielerorts an guten Mobilitätsangeboten für die Schüler*innen fehlt. Aber gerade diese sind entscheidend für ein alternatives Mobilitätsverhalten.

Was aber genau muss unternommen werden, damit die Schüler*innen zukünftig sicherer, eigenständiger und nachhaltiger unterwegs sind?

Exkurs:

Ein Modell der Umweltpsychologie zeigt, in welchen Bereichen Anstrengungen unternommen werden sollten.

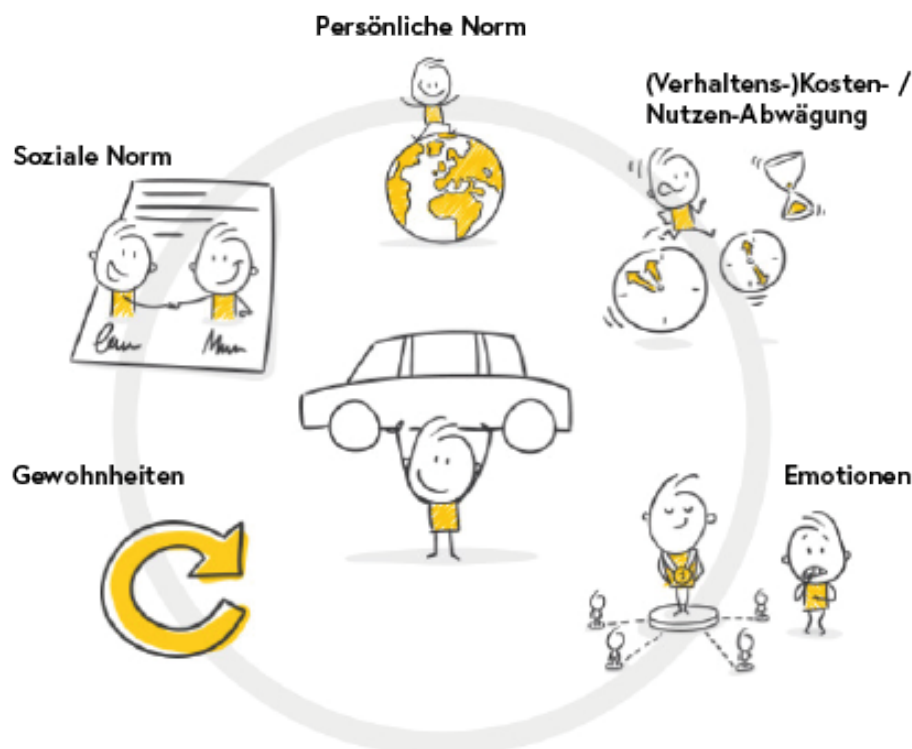


Abb. 69 Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten

Soziale Norm

Die soziale Norm steht für eine klare Erwartungshaltung gegenüber der Gesellschaft und in Bezug auf schulische Mobilität insbesondere gegenüber den Schulen, den Eltern und den Schüler*innen. Gerade die Eltern, die über einen langen Zeitraum die Mobilität ihrer Kinder bestimmen, sollten hinsichtlich der Zielsetzung des Schulmobilitätskonzepts angesprochen werden.

Persönliche Norm

Dieser Aspekt ist im schulischen Mobilitätsmanagement besonders wichtig. Er beinhaltet sowohl das eigene Werteverständnis, wie auch die Selbstwirksamkeitserwartung. Letzteres bedeutet, dass die Eltern und Schüler*innen das Vertrauen in ihre Fähigkeiten und in die Infrastruktur haben, um eigenständig zur Schule zu kommen.

Anders herum müssen diejenigen, die für Mobilitätsangebote, die Infrastruktur und die Verkehrserziehung bzw. Mobilitätsbildung verantwortlich sind, verstehen, welche Anforderung zur Erfüllung dieser Norm, also zur Erfüllung der Selbstwirksamkeit, an sie gestellt werden.

(Verhaltens-)Kosten-/Nutzen-Abwägung

Im Zuge der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität muss herausgestellt werden, dass es kein Gewinn ist, die Kinder mit dem Auto zu fahren. Ganz im Gegenteil. Es muss herausgestellt werden, welche negativen Folgen motorisierte Schulwege haben, insbesondere für die Kinder, aber auch für die Umwelt und die Gesellschaft insgesamt. Zum Beispiel durch höhere Gesundheitskosten oder durch fehlende Identifikation mit der Mit- und Umwelt.

Auch zeitlich hat das Bringen und Abholen mit dem Auto mittel-/langfristig keinen Mehrwert, da sich die Eltern hierdurch abhängig von Ihren Kindern machen, die durch mangelnde Verkehrskompetenz auch an alle weiteren Ziele außerhalb der Schule gefahren werden müssen.

Emotionen

Wenn es um Emotionen im Zusammenhang mit Schulwegen geht, werden damit zumeist Sorgen und Ängste assoziiert. Sorgen und Ängste, die in aller Regel unbegründet sind. Die subjektive Wahrnehmung deckt sich meistens nicht mit einer objektiven Überprüfung, wie etwa bei der Identifizierung von Angstträumen oder Unfallhäufungsstellen.

Es ist viel wichtiger, die positiven Emotionen in Verbindung mit den Schulwegen in den Vordergrund zu rücken. Hier geht es um die Lust etwas zu entdecken, den Spaß mit den Mitschüler*innen und vor allem um den Stolz, den Schulweg selber meistern zu können. Hieraus tanken die Schüler*innen ihr Selbstvertrauen. Mit dem Zutrauen, dass in sie gesteckt wird, entwickeln die Kinder Verantwortungsbewusstsein, sich selbst und anderen gegenüber.

Trauen Eltern ihren Kindern den Schulweg nicht zu, kehrt sich dieses Gefühl allerdings um. Sie verlieren einen Teil ihrer Selbstständigkeit und ihr Selbstwertgefühl rutscht in den Keller.

Gewohnheiten

Ein Verhalten, das sich vermeintlich als tauglich herausgestellt hat und lang antrainiert wurde, legen wir nur schwer wieder ab. Es bedarf zunächst einer intrinsischen Motivation, steter Erinnerungen und eines langen Atems, um nicht gewünschte Gewohnheiten wieder abzulegen. Hier sind vor allem die Schulen gefordert, da diese nah an den Schüler*innen und Eltern dran sind.

Klar ist, alle identifizierten Akteure schulischer Mobilität müssen gemeinsam daran arbeiten, die Verkehrs- und Mobilitätssituation an Bielefelder Schulen zu verbessern und so die gesteckten Ziele zu erreichen.

7.1 Aufbau des Umsetzungskonzepts

Was aus gutachterlicher Sicht zu tun ist, wird im Rahmen dieses Umsetzungskonzepts aufgezeigt. Zum einen gibt es eine Reihe an Aufgaben ganz grundlegender Natur, die auf die gesamte Schullandschaft angewendet werden sollte. Darüber hinaus haben wir aus den Analysen spezifische, meist ortsbezogene Maßnahmen abgeleitet und in einen Maßnahmenplan überführt.

Bei der Erarbeitung der grundlegenden Maßnahmen und spezifischen Maßnahmen unterscheiden wir nach

- » **baulichen Maßnahmen**
Hierunter fallen etwa Maßnahmen an der Rad- und Fußgängerinfrastruktur
- » **organisatorischen Maßnahmen**
Hier geht es beispielsweise um die Anbahnung von Schulweggemeinschaften oder das Einrichten von Elternhaltestellen
- » **verhaltensbezogenen Maßnahmen**
Bei den verhaltensbezogenen Maßnahmen geht es vor allem um Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, nicht nur der Schüler*innen
- » **Maßnahmen der Kommunikation**
Ein gutes Beispiel für Maßnahmen der Kommunikation sind gut gemachte Schulwegpläne oder eine Internetpräsenz zum Thema Schulweg in Bielefeld

Ein weiterer Teil des Umsetzungskonzepts ist eine Handlungsempfehlung für die Evaluation von Maßnahmen und der Ziele schulischer Mobilität.

Gliederung des Umsetzungskonzepts

- *Grundlegende Maßnahmen*
- *Spezifische Maßnahmen*
- *Evaluationskonzept*

Die Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität der Schüler*innen in Bielefeld setzt eine sichere Infrastruktur, eine gute Organisation des Verkehrs und eine gute Verkehrs- und Mobilitätsbildung voraus. Wie die vorangegangenen Analysen gezeigt haben, werden die Voraussetzungen nicht an allen Schulen bzw. nicht auf allen Schulwegen erfüllt. Neben ganz konkreten Maßnahmen, die meist einen räumlichen Bezug oder einen direkten Adressaten haben, kann die Stadt Bielefeld grundsätzlich und strukturell die Verkehrs- und Mobilitätssituation für Kinder und Jugendliche verbessern. Da die Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität Querschnittsaufgabe ist, richten sich die hier erarbeiteten grundlegenden Maßnahmen an unterschiedliche Akteure bzw. Verantwortungsbereiche, die mit der Stakeholderanalyse identifiziert wurden.

Die grundlegenden Maßnahmen leiten sich zum einen aus den Ergebnissen der Analysen, zum anderen aus dem aktuellen Stand der Forschung und Entwicklung ab. Zudem bringt das Büro Elkmann Klimaschutz & Mobilität Erfahrungen aus weiteren Projekten schulischen Mobilitätsmanagements mit ein.

Die grundlegenden Maßnahmen umfassen

- » *Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements in Bielefeld*
 - *Aufbau- und Ablauforganisation*
 - *Schulmobilitätskonzepte für Grund-, weiterführende und Förderschulen*
- » *Maßnahmen zur Regelung der motorisierten Hol- und Bringverkehre (z.B. Einrichtung von Elternhaltestellen, Organisation von Walking-Bussen)*
- » *Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs (z.B. Erweiterung von Fahrradabstellanlagen)*
- » *Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. bauliche Maßnahmen wie Querungshilfen u.ä., Schülerlotsen, Ausbildung von Fahrrad- und Busscouts)*
- » *Mobilitätsbildung/Anreizprogramme/Aktionen (z.B. Verkehrszähmer-Programm, traffic snake u.ä.; Aktionswochen, Projekte, Fahrrad- und Busfahrtraining)*
- » *Maßnahmen zur Information (z.B. Erweiterung der vorhandenen Schulwegpläne um Radschulwegpläne)*

- » *Maßnahmen explizit auch für weiterführende Schulen (z.B. Training zur Benutzung von Bus und Bahn, Informationen/Projekte für Fahranfänger, pädagogische Projekte zu Umweltauswirkungen des Verkehrs, Radreparaturwerkstätten etc.).*
- » *Analyse, inwieweit Maßnahmen und Projekte adaptiert und für weiterführende Schulen angepasst werden können*

8.1 Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements

“Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus” (FGSV 2018)

Schulisches Mobilitätsmanagement beeinflusst das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten von Kindern, Jugendlichen und deren Erziehungsberechtigten. Im Sinne des vorliegenden Konzepts soll die Mobilität der Schüler*innen sicherer, eigenständiger und nachhaltiger werden. Darauf zielen alle koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen ab. Im Sinne eines Qualitätsmanagements sollen durch das schulische Mobilitätsmanagement mit Planung, Steuerung und Optimierung von Prozessen und Maßnahmen die **entwickelten Ziele erreicht** werden. Mittels des Evaluationskonzepts wird der Grad der Zielerreichung regelmäßig überprüft und Prozess die Maßnahmen angepasst. Daraus folgt eine stetige Verbesserung der Mobilitäts- und Verkehrssituation für Kinder und Jugendliche in Bielefeld.

Schulisches Mobilitätsmanagement richtet sich im engeren Sinne an alle Grund-, weiterführenden und Förderschulen und im weiteren Sinne an Kindertagesstätten und berufsbildenden Schulen.

Aufbau- und Ablauforganisation schulischer Mobilität in BI

Schulisches Mobilitätsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe, die eine Vielzahl an Akteuren einbindet. Wer diese Akteure sind und welche Rollen bzw. welche Aufgaben sie übernehmen, wurde im Rahmen der Stakeholderanalyse ermittelt.

Wie eine optimale Zusammenarbeit aussehen kann wurde gemeinsam mit den Akteuren für einige Beispiele während des Vernetzungsworkshops erarbeitet.

Mithilfe der Stakeholderanalyse und den Ergebnissen aus dem Vernetzungsworkshop empfehlen wir für die Stadt Bielefeld die nachfolgend beschriebene Aufbau- und Ablauforganisation.

8.1.1 Aufbauorganisation

Abb. 70 zeigt die Akteure, die im Wesentlichen an der Organisation schulischer Mobilität beteiligt sind. Je dunkler die verwendete Farbe im Diagramm, umso wichtiger ist die Beteiligung. Das Schema zeigt auch, wie die verschiedenen Akteursgruppen zusammenarbeiten können.

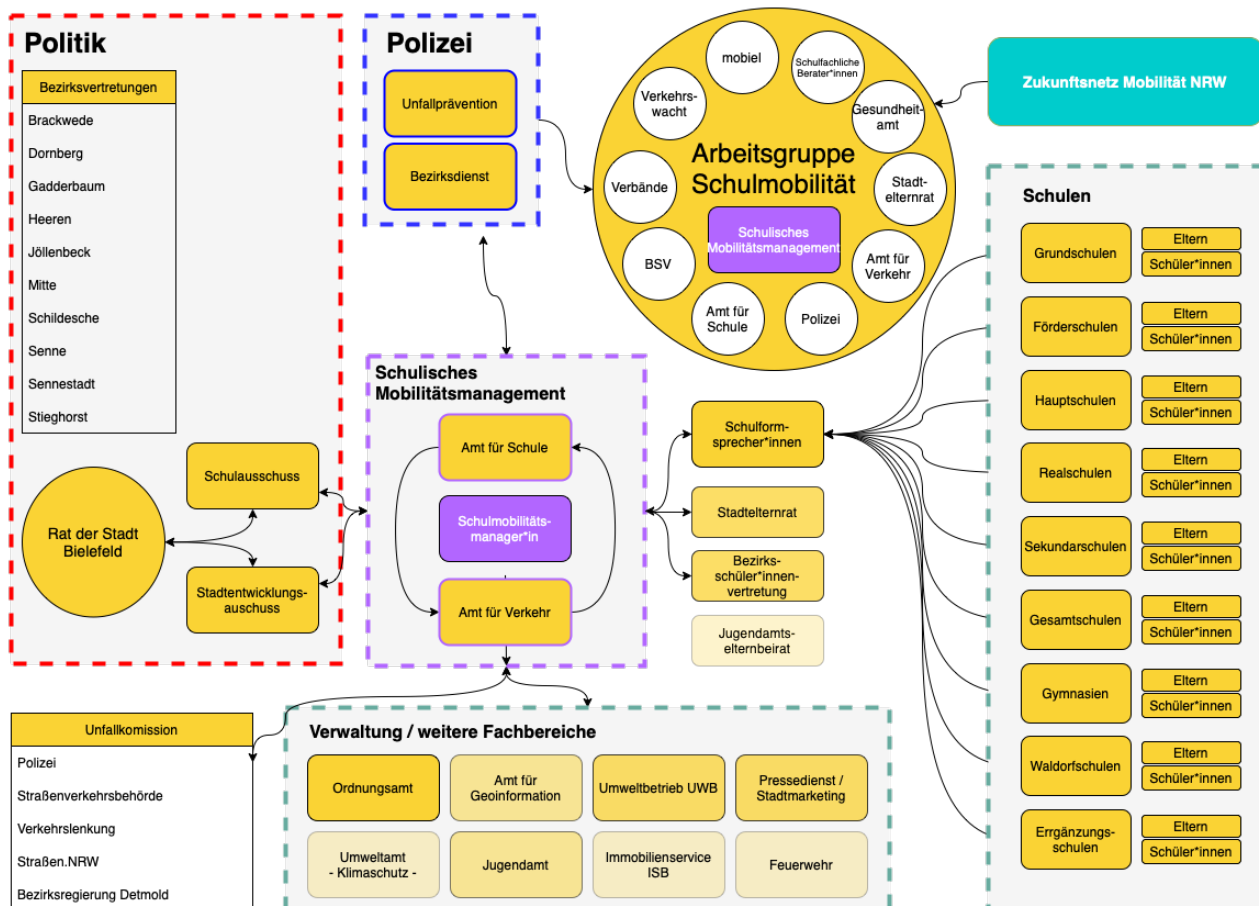


Abb. 70 Fließdiagramm zur Aufbau- und Ablauforganisation schulischen Mobilitätsmanagements in Bielefeld

Wichtig ist, dass der Austausch bezüglich der Mobilitätsthemen zwischen Schule und Verwaltung in beide Richtungen gut funktioniert. Innerhalb der Verwaltung und zwischen Verwaltung und Polizei sowie zwischen Verwaltung und Politik sind diesbezüglich die Kommunikationsstrukturen seit langem etabliert.

Um eine interdisziplinäre Zusammenarbeit im Kontext schulischer Mobilität sicherzustellen, sollte eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die sich regelmäßig über die Entwicklungen sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität der Kinder und Jugendlichen austauscht. Sie kann zudem wichtige Aufgaben in der Evaluation von Maßnahmen und Zielen übernehmen.

Das schulische Mobilitätsmanagement sollte in der Verwaltung fachbereichsübergreifend beim Amt für Schule **und** beim Amt für Verkehr

angesiedelt werden. Damit soll gewährleistet werden, dass die baulichen und verkehrlichen Maßnahmen ebenso Berücksichtigung finden, wie organisatorische und pädagogische Maßnahmen, die vor allem die Schulen betreffen.

Die Fäden werden von einer Schulmobilitätsmanagerin oder einem Schulmobilitätsmanager zusammengehalten. An dieser Stelle wird das Erreichen von Zielen überwacht und die Umsetzung von Maßnahmen gesteuert, die Kommunikation zwischen den Akteuren sichergestellt, Treffen der Arbeitsgruppe Schulmobilität organisiert, Fördermittel eingeworben und weiteres mehr.

Wichtige Funktionen innerhalb der Aufbauorganisation

Amt für Verkehr

Das Amt für Verkehr ist die zentrale Stelle für alle baulichen und verkehrlichen Maßnahmen. Insbesondere die Straßenverkehrsbehörde ist entscheidend, wenn es um Eingriffe in den Verkehr geht, zum Beispiel durch Geschwindigkeitsreduzierung, Anordnungen zum ruhenden Verkehr, Anlage von Fußgängerüberwegen usw. Aber auch die Verkehrslenkung, das Mobilitätsmanagement, die Nahmobilitätsförderung und der Nahverkehr sind hier verankert.

Amt für Schule

Das Amt für Schule organisiert den Schülerverkehr und kümmert sich beispielsweise um die Bezuschussung von Schülertickets des ÖPNV. Auch die Schulwegpläne werden hier zentral für alle Grundschulen erstellt. Zudem steht das Amt für Schule im ständigen Austausch mit den Schulen. Unter anderem wenn es um Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung geht.

Schulmobilitätsmanager*in

In Bielefeld sind viele Akteure und Institutionen an der Organisation schulischer Mobilität beteiligt und vieles wird bezüglich sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität bereits heute umgesetzt. Im Rahmen der Konzepterstellung wurde allerdings festgestellt, dass nicht alle Aktivitäten und Angebote durchweg bekannt sind. Insgesamt wurde die interdisziplinäre Zusammenarbeit eher als ausreichend betrachtet. Seitens der Schulen wird die Kooperation der verschiedenen Akteure sogar mit mangelhaft bewertet. Daher besteht die wichtigste Aufgabe des Schulmobilitätsmanagements darin, die Fäden zusammenzuhalten und den Kommunikationsfluss sicherzustellen.

Daneben muss die/der Schulmobilitätsmanager*in die Umsetzung von Maßnahmen steuern und die Erreichung der Ziele im Blick haben.

Letztlich sollte von dieser Stelle aus die Arbeitsgruppe Schulmobilität koordiniert und organisiert werden. Die/der Schulmobilitätsmanager sollte die Treffen vor- und nachbereiten und moderieren.

Zudem sollte von hier aus die Weiterentwicklung des Stand der Technik und der Wissenschaft verfolgt werden. Hierzu empfiehlt sich die Teilnahme an diversen Kongressen zum Thema und die enge Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Schulformsprecher*innen

Die Schulformsprecher*innen sind das Bindeglied zwischen dem Amt für Schule und den Schulen, wobei die Hauptaufgabe in der Vertretung der Interessen der Schulen steht.

Schulen

Schulen sind der Schlüssel bei der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität. Sie stehen im ständigen Austausch mit den Schüler*innen und stehen mehr als alle anderen Akteure auch mit den Eltern in regelmäßigem Kontakt. Hierdurch besitzen sie den größten Einfluss auf das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten der Hauptzielgruppe.

Und natürlich übernehmen die Schulen einen Großteil der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung innerhalb und außerhalb des Unterrichts. Meistens mit einem Engagement, das weit über das Geforderte hinausgeht.

Eltern

Gerade bei jüngeren Schüler*innen entscheiden die Eltern über die Mobilität und prägen damit auch die Verkehrsmittelwahl, wenn diese beginnen selbst über ihre Mobilität zu bestimmen. Zudem kommt den Eltern die Verantwortung für die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ihrer Kinder zu.

Polizei

Im Rahmen der Verkehrsüberwachung übernimmt die Polizei vielfältige Aufgaben mit Bezug auf die Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

Neben der Überwachung der Einhaltung von Verkehrsvorschriften übernimmt sie auch wichtige Aufgaben in der Beobachtung des Verkehrsraums, z. B. auf Gefahrenstellen, Unfallschwerpunkte etc. sowie der Beachtung von Verkehrssicherungspflichten und des Umweltschutzes.

Ein besonderes Augenmerk hat sie dabei auf die Personengruppen mit hohem Sicherheitsbedürfnis, wie eben den Kindern und Jugendlichen und leistet hier wichtige Präventionsarbeit. Zum Beispiel durch die vielfältigen Angebote der Verkehrssicherheitsberater*innen und des Bezirksdienstes an den Schulen.

Politik

Die Politik setzt über alle Ebenen hinweg den Rahmen für die Möglichkeiten der Förderung schulischer Mobilität von der Gesetzgebung bis hin zur Bereitstellung personeller und finanzieller Ressourcen.

Die Politik besitzt zudem einen hohen Einfluss auf die öffentliche Meinungs- und Willensbildung und kann eine klare Erwartungshaltung gegenüber allen Beteiligten schulischer Mobilität verdeutlichen. Dazu gehören neben dem Rat der Stadt Bielefeld auch die Bezirksvertretungen sowie die Ausschüsse. Für das schulische Mobilitätsmanagement relevante Ausschüsse sind etwa der Schul- und Sportausschuss sowie der Stadtentwicklungsausschuss.

Weitere Fachbereiche der Verwaltung

Ordnungsamt

Das Ordnungsamt ist vor allem für die Verkehrssicherheit von großer Bedeutung, denn unter anderem ist das Ordnungsamt für die Überwachung des ruhenden Verkehrs zuständig, der häufig für Schüler*innen auf dem Schulweg zum Problem wird. Um die Verkehrsüberwachung zielgerichtet zu koordinieren, wird ein enger Austausch mit dem Schulmobilitätsmanagement empfohlen.

Amt für Geoinformation

Schulisches Mobilitätsmanagement ist mit vielen unterschiedlichen Geodaten verbunden. Mit diesen lassen sich Schulwege hervorragend planen. Zum Beispiel können mit den Geodaten Fragen zu

- wo liegt meine Schule,
- wo verläuft mein sicherer Schulweg,
- wo gibt es Probleme auf meinem Schulweg,
- wo gibt es eine Elternhaltestelle,
- wo hält mein Bus / meine Bahn,
- wo finde ich Hilfe,
- wo gibt es einen Spielplatz, einen Kiosk, einen spannenden Ort
- und wo kann ich mein Fahrrad oder Tretroller abstellen

beantwortet werden. Darüber hinaus können mittels Geodaten ideale Orte für Elternhaltestellen oder Routen für den Walking Bus bzw. den Bike Train ermittelt und organisiert werden.

Die Geodaten bilden die Grundlage für die gedruckten Schulwegpläne. An den Schulen wächst übrigens die Nachfrage nach digitalen Schulwegplänen. Die Grundlage dafür könnte vom Amt für Geoinformation geliefert werden.

Umweltamt

Mit der zunehmenden Motorisierung der Schulwege nehmen auch die Emissionen zu. Das ist Thema des Umweltamtes. Daher betreffen auch alle Ziele und Maßnahmen zur Substitution von Elterntaxis das Umweltamt. Übrigens stehen eine Reihe von Fördertöpfen zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen bereit, die durch das Umweltamt beantragt und der Förderung nachhaltiger Mobilität an Schulen bereitgestellt werden könnten.

Amt für Jugend und Familie

Im Rahmen des Schulmobilitätskonzepts für Bielefeld wird bei der Kooperation mit dem Amt für Jugend und Familie hauptsächlich die Schnittstelle zu den Kindertagesstätten gesehen. Auch in der Elementarstufe sollte bereits auf sichere und nachhaltige Mobilität hingewirkt werden. Ein Mobilitätsmanagement an Kitas ist ein eigenes Thema und wird in diesem Konzept nicht vertieft.

Hier ist außerdem das Familienbüro zu erwähnen, welches ebenfalls beim Amt für Jugend und Familie angesiedelt ist und unter anderem Familienstadtteilführer entwickelt.

Arbeitsgruppe Schulmobilität

Die Stakeholderanalyse hat gezeigt, dass in einigen Bereichen die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure verbessert werden sollte. Beispielsweise sind Schulen außerschulische Lernangebote nicht bekannt oder Hilfesuche der Schulen erreichen die Adressaten in der Verwaltung nicht.

Mit der Etablierung einer Arbeitsgruppe Schulische Mobilität werden kurze Wege der Kommunikation und ein interdisziplinärer fachlicher Austausch ermöglicht. Die Arbeitsgruppe ist vor allem wichtig für die gegenseitige Unterstützung bei der Umsetzung von Maßnahmen, der Unterstützung der Schulen, Ausbau der Angebote und der strategischen Planung.

In der Arbeitsgruppe Schulische Mobilität sollten folgende Akteure ständig vertreten sein:

- » Mobilitätsmanager*in schulische Mobilität
- » Amt für Verkehr
- » Amt für Schule
- » Schulfachliche Berater*innen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- » Stadtaltern
- » Bezirksschüler*innenvertretung
- » Verkehrssicherheitsberater*innen der Polizei

Zu den Treffen können bei Bedarf weitere Akteure eingeladen werden:

- » moBiel
- » andere Fachbereiche der Verwaltung
 - Ordnungsamt
 - Gesundheitsamt
 - Umweltamt
 - Bauamt
 - UWB
 - Amt für Geoinformation
 - Familienbüro
- » Verbände
- » Zukunftsnetz Mobilität NRW

8.1.2 Ablauforganisation

Sobald die Rollen, Aufgaben und Verortung der Akteure schulischer Mobilität klar definiert sind sollte mit der Vernetzung und der Festlegung bestimmter Abläufe begonnen werden. Wichtig dabei: das Sicherstellen der Kommunikationswege.

Einrichten der Kommunikationskanäle

Während die Zuständigkeiten und Abläufe innerhalb der Verwaltung bereits gefestigt sind und funktionieren, ist dies in der Zusammenarbeit mit Akteuren außerhalb der Verwaltung oft noch nicht der Fall.

Abläufe, die bereits etabliert sind

Verwaltung ↔ Politik

Verwaltung ↔ Polizei

Abläufe, die in Bezug auf schulische Mobilität aufgebaut oder gefestigt werden sollten

Verwaltung ↔ Schulen

Schulen ↔ Eltern

Verwaltung ↔ externe Akteure, wie Verbände, Verkehrswacht etc.

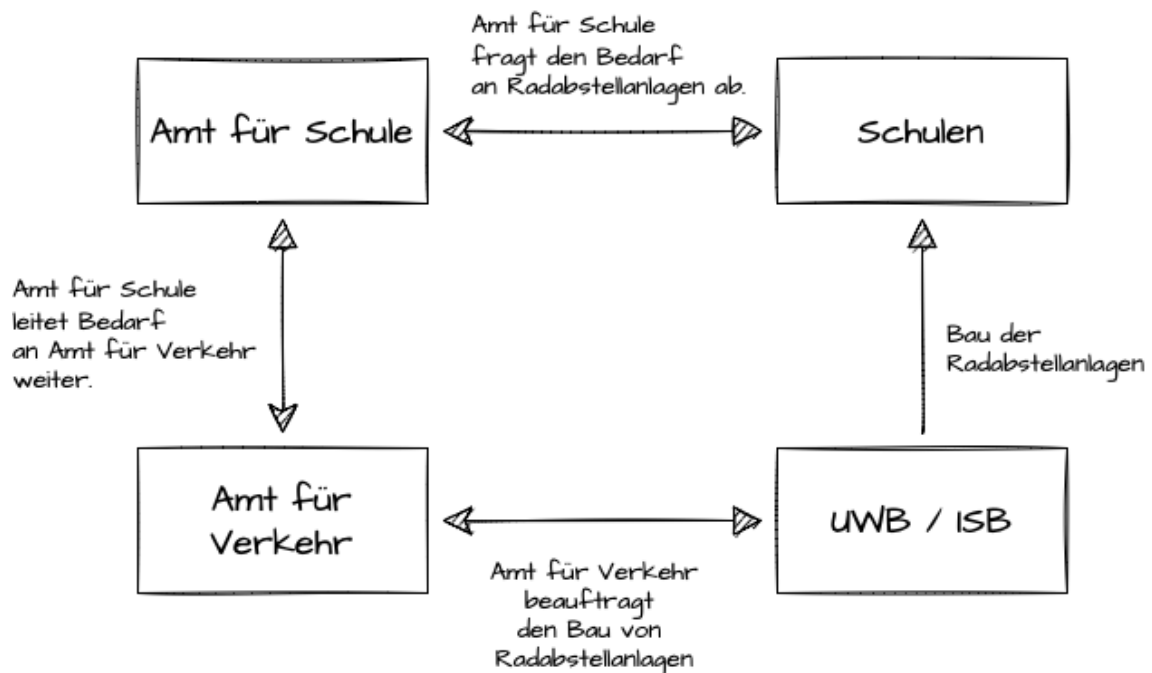
Verwaltung ↔ Schüler*innen- und Elternvertretungen ↔ Schulen

Lenkung der Informationen

Maßnahmen zur Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität können nur dann umfassend umgesetzt werden, wenn die verantwortlichen Akteure über die notwendigen Informationen verfügen.

Ein Beispiel: Eine Grundschule möchte das Angebot an Radabstellanlagen verbessern und ausbauen, weiß aber nicht so recht, an wen sie

sich wenden soll. Das Amt für Verkehr plant den Ausbau von Radabstellanlagen an den Schulen, kennt aber den Status quo und den Bedarf nicht genau.



Treffen der Arbeitsgruppe Schulmobilität

Die Arbeitsgruppe sollte sich aus gutachterlicher Sicht vier mal im Jahr zusammenfinden. Wobei ein Termin der Validierung von Schulwegplänen vorbehalten sein sollte. Bereits bei Konstitution sollte ein Jahresarbeitsplan erstellt werden und bei Betroffenheit Akteure aus dem erweiterten Kreis hinzugezogen werden. Die Ergebnisse sollten mit allen Akteuren schulischer Mobilität kommuniziert werden. Zum Beispiel über die Website (vgl. Maßnahmen zur Information).

8.1.3 Standortbezogene Schulmobilitätskonzepte

Mit dem kommunalen Schulmobilitätskonzept schafft die Stadt Bielefeld einen hervorragenden Handlungsrahmen für die Förderung der Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Sie nimmt mit der Etablierung eine absolute Vorreiterrolle ein. Bisher gibt es nur vereinzelt Städte und Gemeinden, die diese wichtige Aufgabe strukturell angehen.

Der Handlungsrahmen des Schulmobilitätskonzept definiert klare Ziele und zeigt auf, wie die interdisziplinären Akteure wirkungsvoll und effizient zusammenarbeiten können. Zudem zeigt er auf, welche Probleme und Defizite am dringendsten angegangen werden sollten.

Das Konzept kann aber nur punktuell den Handlungsbedarf an den Schulstandorten abbilden. Daher sollten weitere standortbezogene Schulmobilitätskonzepte erstellt werden. Im Rahmen der "Emissions-

freien Innenstadt” und “Integrierten Stadtentwicklungskonzepte” hat die Stadt Bielefeld hiermit bereits begonnen:

Im Rahmen der Emissionsfreien Innenstadt

Diesterwegschule	Grundschule
Klosterschule	Grundschule
Luisenschule	Weiterführende Schule
Ratsgymnasium	Weiterführende Schule
Gymnasium am Waldhof	Weiterführende Schule

Im Rahmen von INSEK

Brüder-Grimm-Grundschule	Grundschule	Sennestadt
Hans-Christian-Andersen-Schule	Grundschule	Sennestadt
Osningschule	Grundschule	Sieker
Rußheideschule	Grundschule	Sieker

Nicht alle 107 Schulen in Bielefeld benötigen ein standortbezogenes Schulmobilitätskonzept. Mit den Vor-Ort-Begutachtungen im Rahmen des vorliegenden Schulmobilitätskonzepts konnten aber bereits einige Standorte ausgemacht werden, für die ein standortscharfes Konzept empfohlen wird.

Eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität an den Schulstandorten ist die intrinsische Motivation und das Engagement der jeweiligen Schule. Auch die zur Verfügung stehenden Kapazitäten innerhalb der Schulgemeinschaft spielen eine wichtige Rolle. Daher sollte der Bedarf für die Erstellung und Umsetzung eines standortbezogenen Schulmobilitätskonzepts vorab bei den Schulen abgefragt werden.

8.1.4 Maßnahmen zur Substitution der motorisierten Hol- und Bringverkehre

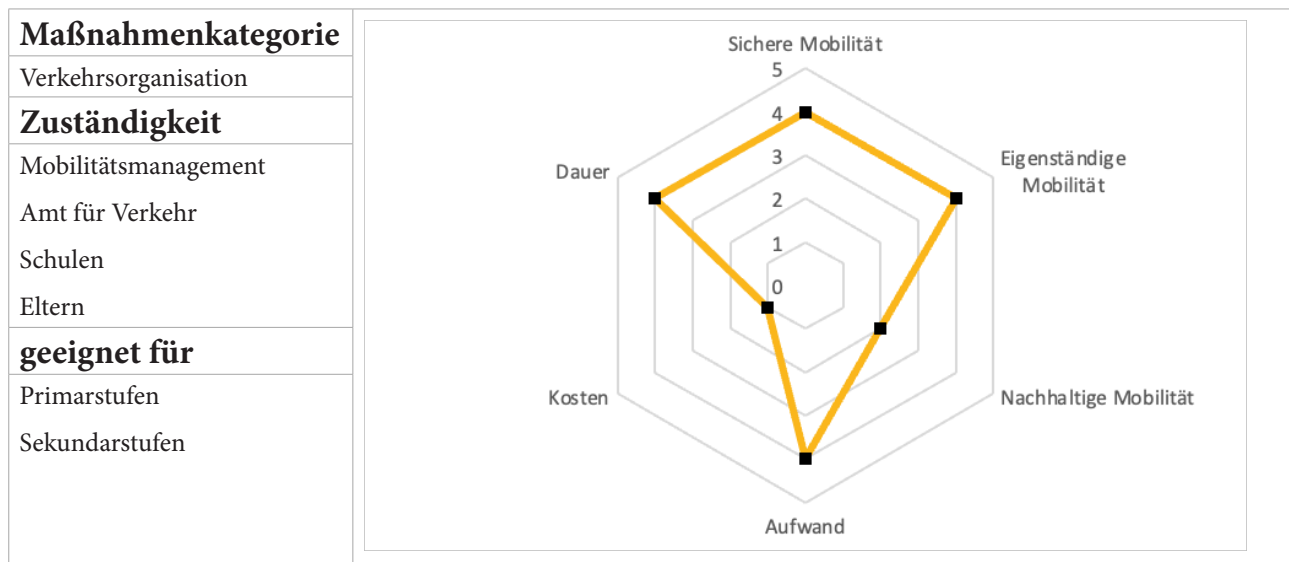
Bei diesen Maßnahmen geht es um die Substitution von motorisierten Bring- und Holdiensten, zum Beispiel durch Eltern oder Großeltern, den so genannten Elterntaxi. Es geht bei diesen Maßnahmen aber auch darum, wichtige Erlebnis- und Erfahrungsräume für eine gesunde Entwicklung der Kinder und Jugendlichen sicherzustellen - und zwar mit dem eigenständigen Schulweg.

Jedes dritte Kind an Grundschulen und jedes sechste an weiterführenden Schulen wird in Bielefeld regelmäßig mit dem Auto zur Schule gebracht bzw. von dort abgeholt. Das bedeutet, dass an einer Grundschule mit 300 Kindern in einem Zeitfenster von 15 bis 20 Minuten bis zu 100 Elterntaxis halten, parken und wenden. Das sorgt vielerorts für Verkehrschaos und gefährliche Situationen. Und: Den 100 Schüler*innen entgehen wichtige Schulweg Erfahrungen zur Entwicklung bedeutender Kompetenzen.

Zu den grundlegenden Maßnahmen zur Regelung des motorisierten Hol- und Bringverkehrs gehören:

- » Einrichtung und Evaluation von Elternhaltestellen
- » Organisieren von Schulweggemeinschaften

Einrichtung und Evaluation von Elternhaltestellen



Maßnahmenbeschreibung

Im Sinne der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität legen Schüler*innen ihren Schulweg vollständig zu Fuß, mit dem Tretroller, mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr zurück. In wenigen Fällen ist es allerdings so, dass Kindern und Jugendlichen der eigenständige Schulweg nicht zuzumuten ist. Beispielsweise wenn er zu lang oder zu gefährlich ist. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass sich auch nach Einführung eines schulischen Mobilitätsmanagements an den Schulen ein geringer Prozentsatz der Eltern von ca. 10-15 % nicht davon abhalten lassen wird, auch weiterhin ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen.

Gemessen am absoluten Elterntaxiaufkommen an der Schule und den damit verbundenen Konflikten, kann die Einrichtung einer Elternhaltestelle ein geeignetes Mittel zur Verbesserung der Verkehrssituation sein. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass nicht in jedem Fall geeignete Standorte gefunden werden und Elternhaltestellen insgesamt nur als Teil eines umfassenderen Konzeptes gesehen werden können.

Umsetzung

Der Einrichtung von Elternhaltestellen sollte eine sorgfältige Verkehrsanalyse vorausgehen, auf deren Grundlage darüber entschieden werden kann, ob und an welchen Standorten die Einrichtung notwendig erscheint. Zudem sollte aus der Analyse auch hervorgehen, wie groß

eine entsprechende Zone dimensioniert sein muss, oder anders formuliert, wie viele Fahrzeuge dort erwartet werden.

Bei der Einrichtung von Elternhaltestellen müssen eine Reihe von Kriterien berücksichtigt werden, um eine allgemeine Akzeptanz sicherzustellen, aber auch, um Konflikte und Gefahrensituationen an neuer Stelle zu vermeiden.

Sollten Elternhaltestellen notwendig und geeignete Standorte gefunden sein, empfiehlt sich eine öffentlichkeitswirksame Einweihung und die Aufnahme der neuen Elternhaltestellen in den Schulwegplan. Gerade zu Beginn müssen Eltern und Schüler in sehr kurzen Frequenzen auf die Nutzung der Elternhaltestellen hingewiesen werden, da das Durchbrechen von Gewohnheiten mindestens zwei Monate dauert.

Können keine geeigneten Standorte gefunden werden, können in den Schulwegplänen auch Zonen definiert werden, in die Elterntaxis bitte nicht fahren sollen. So lässt sich zumindest das zentrale Elterntaxiaufkommen regulieren.

Auch der Bestand an Elternhaltestellen sollte noch einmal überprüft werden, denn einige Standorte können wichtige Kriterien für die Einrichtung und den Betrieb von Elternhaltestellen nicht erfüllen. Sie liegen teilweise zu nah an der Schule, sind nicht sicher genug oder die Kapazitäten reichen nicht aus. Beispielfhaft sei hier die Elternhaltestelle an der Diesterweggrundschule genannt. Die Elternhaltestelle liegt auf einem Parkplatz mit Senkrechtparkständen. Durch das rückwärtige Ausparken können die Kinder gefährdet werden. Die Zufahrt zum Parkplatz führt über einen von Schüler*innen stark genutzten Gehweg. Auch hier kommt es aus Sicht der Eltern bereits oft zu Konflikten. Zudem ist der Restschulweg sehr kurz und bietet kaum Schulwegerfahrungen.

Arbeitsschritte

Folgende Aspekte sollten bei der Analyse berücksichtigt werden:

- » Durch Befragungen (analog oder digital)
 - kumulierte Schulwegrouten mit dem Auto (daraus lassen sich Anzahl und Routen, über die die Fahrzeuge kommen, bestimmen)
 - Abfrage, ob geparkt oder nur gehalten wird, wenn das Kind zur Schule gebracht und wieder abgeholt wird. Gerade jüngere Schüler*innen müssen zu Beginn noch begleitet werden, um den Restschulweg einzuüben.
 - ggf. Abfrage, ob der Ort des Bringens auch der Ort des Abholens ist.
- » Durch Beobachtungen

- Feststellung, ob es an der Schule durch Elterntaxis zu einem hohen Verkehrsaufkommen kommt und dadurch das Queren, zu Fuß Gehen oder das Radfahren im Schulumfeld erschwert wird.
- Feststellung, ob es durch Elterntaxis zu gefährdenden Verkehrssituationen kommt, z. B. durch
 - ▶ Gehwegüberfahrten,
 - ▶ Wendemanöver,
 - ▶ Rangieren.

Folgende Aspekte sollten bei der Auswahl von Standorten berücksichtigt werden:

- » Abstand zur Schule mindestens 250 besser jedoch 400 Meter, um den Kindern einen eigenständigen Restschulweg zu ermöglichen.
- » Der Restschulweg muss sicher und alleine zu bewältigen sein.
- » Der Hol- und Bringverkehr sollte nicht in Wohngebiete oder verkehrsberuhigte Bereiche gelenkt werden.
- » Ein Konflikt, zum Beispiel um Parkraum mit Anliegern, ist zu vermeiden.
- » Es darf nicht gegen geltendes Recht verstoßen werden.
- » Nach Möglichkeit sollte die Elternhaltestelle ohne Wende- und Rangierverkehr auskommen, um gefährdende Verkehrssituationen zu vermeiden.
- » Die Elternhaltestelle sollte die zu erwartende Zahl an Elterntaxis aufnehmen können. Je nach Ausgestaltung der Elternhaltestelle (Bspw. Senkrechtparkstände) kann es vorkommen, dass Fahrzeuge nicht nur halten, sondern auch parken. Dies ist ebenfalls bei der Einrichtung zu beachten.

Öffentlichkeitswirksame Inbetriebnahme von Elternhaltestellen

- » Aufnahme der Elternhaltestellen in den Schulwegplan.
- » ggf. Einrichten eines Walking Bus zwischen Elternhaltestelle oder Verknüpfen des Standorts mit einer bestehenden Schullweggemeinschaft.
- » Nach Einweihung und zu Beginn eines jeden Schuljahrs in kurzen Frequenzen auf die Elternhaltestellen aufmerksam machen, z. B. in Verbindung mit dem Verkehrszählerprogramm (ZNM).
- » Regelmäßige Evaluation, ob die Elternhaltestellen angenommen werden. Das kann seitens der Verwaltung wie auch durch die Schulen selbst erfolgen (z. B. Abfragen in den Klassen mittels Fragebogen).

Ziel / Wirkung

Durch die Verbannung der Elterntaxis aus dem direkten Umfeld der Schule entspannt sich die Verkehrssituation und der Schulweg zu Fuß gehender oder radfahrender Schüler*innen wird sicherer. Die Schüler*innen bekommen einen Teil ihres Schulwegs zurück und lernen eigenständig mobil zu sein.

Ob die Elternhaltestellen tatsächlich wie gewünscht funktioniert und von Eltern angenommen werden, sollte nach spätestens sechs Monaten nach Einrichtung und offizieller Inbetriebnahme evaluiert werden.

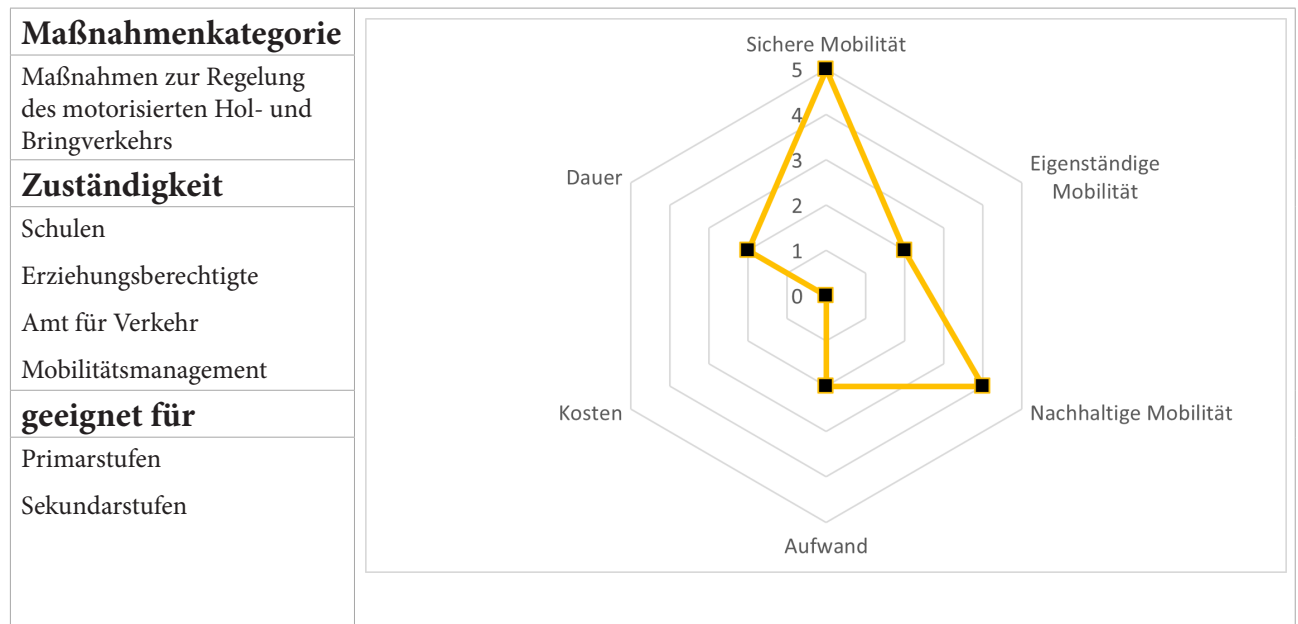
Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Durch eine umfangreiche Analyse und Standortauswahl ist ein hoher personeller Aufwand zu erwarten.

Best Practice

Der ADAC hat einen Leitfaden zu Elternhaltestellen veröffentlicht, in dem wichtige Tipps für die Einrichtung, aber auch Standortkriterien vorgestellt werden. Zudem enthält er Praxisbeispiele.

https://res.cloudinary.com/adacde/image/upload/v1573038478/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/elterntaxi-an-grundschulen-adac-bro_dox-dcu.pdf

Organisieren von Schulweggemeinschaften**Maßnahmenbeschreibung**

In der Gemeinschaft sind Schulwege sicherer und attraktiver. Gruppen zu Fuß gehender oder radfahrender Schüler*innen werden besser wahrgenommen, bieten soziale Sicherheit, stärken das soziale Gefüge und unterstützen das Lernen voneinander.

Etablierung von Schulweggemeinschaften

Viele Schüler*innen haben den gleichen Schulweg und wissen doch oft nicht voneinander und gehen bzw. fahren alleine zur Schule. Mit der Organisation von Schulweggemeinschaften (wie dem Walking Bus bzw. dem Bike Train) können sie zukünftig gemeinsam zur Schule kommen. Sicherer und mit viel mehr Spaß.

Idealerweise ist die Grundlage für die Planung von Schulweggemeinschaften eine vorangegangene Schulweganalyse, mit der die gemeinsamen Schulwegrouten differenziert nach Verkehrsmitteln sichtbar werden. Das vereinfacht die Planung, denn Routenpläne kann man in der Schule aushängen oder digital verteilen. Interessierte Schüler*innen bzw. deren Erziehungsberechtigte können sich bei Bedarf für eine Route anmelden.

Arbeitsschritte

- » Analyse der Schulwegrouten, z. B. durch eine Befragung
- » Schulen, Schüler*innen und Eltern begeistern
- » Festlegen der Schulwegrouten
- » Treffpunkte planen und beschildern
- » Laufplan/Fahrplan erstellen
- » Begleitung organisieren, z. B. mittels einer Chatgruppe
- » Los geht's!

Umsetzung

Die Analyse der Schulwegrouten kann im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements erfolgen. Hier werden unter anderem Schulwegrouten, Verkehrsmittelwahl für den Schulweg sowie Angebot und Nachfrage nach Schulweggemeinschaften abgefragt.

Das Konzept des Walking Bus bzw. des Bike Trains sollte durch die Schule in der Schulgemeinschaft beworben werden. Hierbei hilft beispielsweise der Leitfaden des VCD zum Laufbus.

Ist der Bedarf ermittelt, können Schulwegrouten für die Fahr- und Laufgemeinschaften festgelegt und Treffpunkte geplant werden. Dies erfolgt bestenfalls unter Beteiligung des Mobilitätsmanagements der Stadt Bielefeld, der Schule und der Eltern.

Die weitere Organisation muss über Eltern und Schüler*innen selbst erfolgen. Über Chatgruppen lässt sich dies gut realisieren. Damit die Schulweggemeinschaften langfristig bestehen bleiben und insbesondere neue Schüler*innen für die Schulweggemeinschaften gewonnen werden, sollten die Schulen regelmäßige Abfragen unter den Schüler*innen organisieren.

Ziel / Wirkung

Das Ergebnis: mehr Sicherheit auf dem Schulweg und das Sicherheitsgefühl von Kindern und Eltern steigt. Des Weiteren werden weniger Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht, sodass die nachhaltige Mobilität erhöht wird. Dies fördert außerdem die Selbstständigkeit und Gesundheit der Kinder.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Der organisatorische Aufwand ist gering, wenn die Schulwegrouten und Problemstellen bereits bekannt sind. Auch ist der finanzielle Aufwand sehr gering, da das Projekt auf der Unterstützung durch Erziehungsberechtigte beruht.

Best Practice

Schulwegradler/ Bike-Train:

https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/Projekte/SchulRadler/AGFK_BW_SchulRadler_Leitfaden_Web.pdf

Walking-Bus:

https://www.landesverkehrswacht-nrw.de/wp-content/uploads/2020/08/Walkingbus_Handlungsleitfaden.pdf

VCD – Der Laufbus. Sehr guter Leitfaden!

<https://www.vcd.org/artikel/vcd-laufbus-zusammen-sicher-zur-schule-gehen/>

8.1.5 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Eine wesentliche Voraussetzung für die Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität ist, dass sowohl Eltern als auch Schüler*innen Vertrauen in die Infrastruktur haben und Eltern ihren Kindern den eigenständigen Schulweg zutrauen.

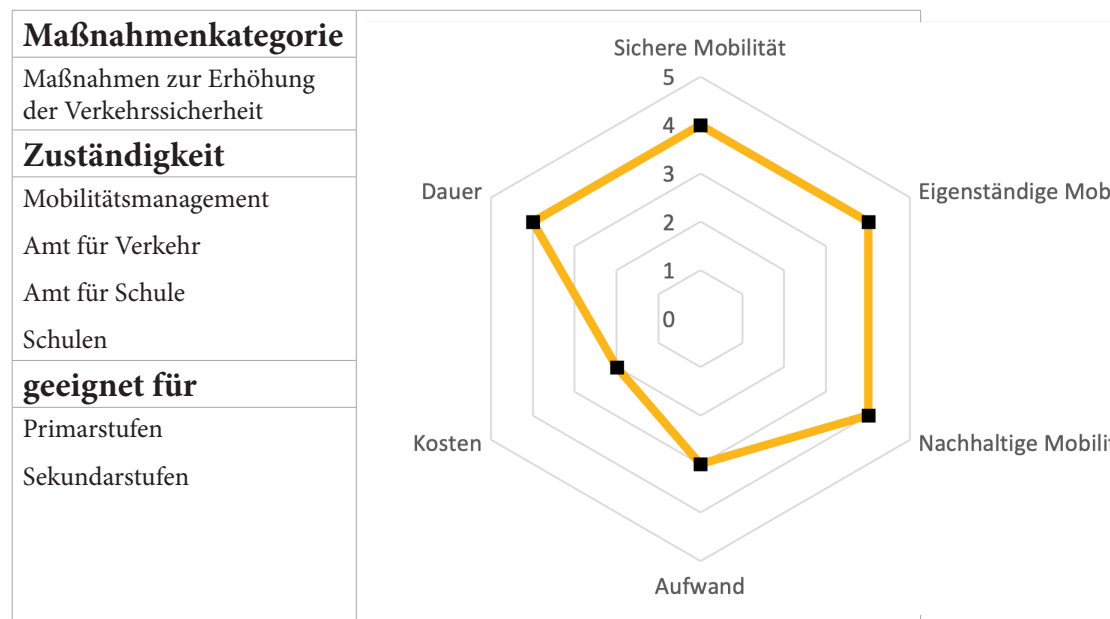
Hierzu bedarf es der Investitionen in eine sichere, fehlerverzeihenden und komfortablen Infrastruktur, in kind- und jugendgerechte Regelung des Verkehrs sowie in eine gute Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung.

Die bestehenden Vorschriften, Regelwerke und Richtlinien für bauliche, technische, organisatorische Maßnahmen reichen aus, um die Voraussetzungen einer sicheren und fehlerverzeihenden Infrastruktur zu schaffen.

Bei der Vor-Ort-Begutachtung zeigte sich, dass die Stadt Bielefeld bereits heute viel dafür tut, den Verkehrs möglichst sicher und barrierefrei zu machen. Die Analysen haben allerdings gezeigt, dass es auch in Bielefeld auf den Schulwegen Defizite in der Infrastruktur gibt. Mit den nachfolgend beschriebenen Maßnahmen lassen sich die Situationen grundlegend verbessern mit:

- » Ermittlung von Schulwegrouten und Defiziten auf Schulwegen aus Sicht der Schulgemeinschaft
- » Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks auf Schulwegrouten
- » Schaffung sicherer und barrierefreier Querungsstellen
- » Maßnahmen im Längsverkehr
- » Maßnahmen im ruhenden Verkehr

Ermittlung von Schulwegrouten und Defiziten auf Schulwegen aus Sicht der Schulgemeinschaft



Maßnahmenbeschreibung

Zu Beginn aller Infrastrukturmaßnahmen muss ermittelt werden, welche Wegebeziehungen in Bielefeld Schulwegen zugeordnet werden müssen und wo es auf den Schulwegen aus Sicht von Schulen, Eltern und Schüler*innen Defizite gibt.

Die Ermittlung der Schulwegrouten und ggf. von Defiziten hilft nicht nur zielgerichtet die Infrastruktur zu verbessern, sondern fördert auch bei Eltern und Schüler*innen die Auseinandersetzung mit dem eigenen Schulweg und dem eigenen Mobilitätsverhalten.

Darüber hinaus stärkt die Ermittlung der Schulwegrouten unter Beteiligung der Schulgemeinschaft das Vertrauen in die Infrastruktur und in die Institutionen.

Die im Rahmen dieser Maßnahme ermittelten Schulwegrouten und Defizite sind die Basis für die Erstellung von Schulwegplänen in Bielefeld (vgl. „Erstellung und regelmäßige Aktualisierung von Schulwegplänen“ auf Seite 187).

Umsetzung

Wir empfehlen, regelmäßig und gemeinsam mit den Schulen über einen Mängelmelder, z. B. [Gefahrenstellen.de](https://www.gefahrenstellen.de) oder <https://www.mobilekids.net/de/start> eine Abfrage zu Defiziten auf den Schulwegen durchzuführen. In den meisten Fällen erlauben die Mängelmelder eine kostenfreie Auswertung.

Zugleich bilden die Erhebungen die Grundlage für erforderliche Maßnahmen an der Infrastruktur und der verkehrlichen Anordnungen. Allerdings sollten die gemeldeten Defizite bzw. Probleme vorab verifiziert werden. Dies kann im Rahmen von Verkehrssicherheitsaudits oder gesonderten Ortsterminen erfolgen. Es empfiehlt sich, bei gesonderten Ortsterminen auch Vertreter*innen der betroffenen Schulstandorte und die Verkehrssicherheitsberater der Polizei hinzuzuziehen.

Arbeitsschritte

Das (schulische) Mobilitätsmanagement stellt dem Amt für Schule eine Plattform zur Erfassung von Defiziten auf Schulwegen zur Verfügung (z. B. [Gefahrenstellen.de](https://www.gefahrenstellen.de)).

Das Amt für Schule kommuniziert den Mängelmelder mit den Schulen und bittet diese um aktive Beteiligung von Schüler*innen an den weiterführenden Schulen sowie der Eltern der Klassen 1 bis 6.

Das Mobilitätsmanagement wertet den Mängelmelder regelmäßig aus und leitet die Ergebnisse an das Amt für Verkehr weiter mit der Bitte um Prüfung und ggf. Umsetzung von Maßnahmen.

Ziel / Wirkung

Im Vordergrund steht eine höhere Verkehrssicherheit auf den Schulwegen. Durch die höhere Verkehrssicherheit steigt das Vertrauen in die Infrastruktur und die Selbstwirksamkeit. Das erhöht wiederum das Potenzial eigenständiger und damit auch nachhaltiger Mobilität. Die Erhebungen helfen dabei, Schulwegpläne zu erstellen.

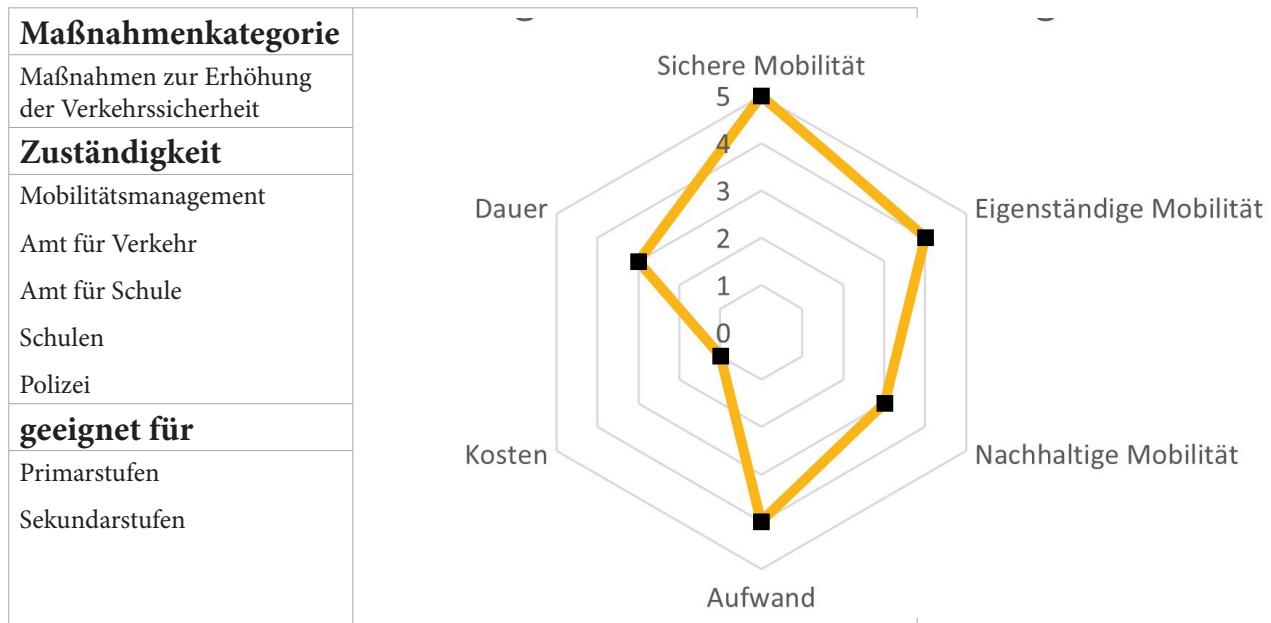
Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Zu erwarten ist ein mittlerer personeller Aufwand durch mögliche Verifizierung von Problemstellen vor Ort.

Best Practice

<https://www.gefahrenstellen.de/kooperationen/schulwege/>
<https://www.mobilekids.net/de/start>

Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks auf Schulwegrouten



Maßnahmenbeschreibung

Durch die Fuß- und Radverkehrschecks lassen sich Defizite auf den Schulwegen verifizieren. Außerdem können bereits bei der Begehung erste Lösungsansätze diskutiert bzw. gefunden werden.

Umsetzung

Auf Grundlage der ermittelten Defizite auf den Schulwegen sollten die besonders problematischen oder für die Schüler*innen besonders schwierigen Stellen im Rahmen der Fuß- und Radverkehrschecks begutachtet werden. Dabei sind möglichst alle lokalen Akteure schulischer Mobilität zu beteiligen. Hierzu zählen die Schulen in Form von Mobilitätsbeauftragten, Lehrkräften oder Schulleitung und ggf. Elternvertretungen und an weiterführenden Schulen auch Schüler*innen. Außerdem sollten das Amt für Verkehr, das Amt für Schule und die Verkehrssicherheitsberater*innen der Polizei teilnehmen.

Alle Beteiligten sollten Einblick in die gut dokumentierten Ergebnisse haben. Außerdem sollten verifizierte Defizite in einen Maßnahmenplan und in die Schulwegpläne aufgenommen werden (vgl. „Ermittlung von Schulwegrouten und Defiziten auf Schulwegen aus Sicht der Schulgemeinschaft“ auf Seite 129).

Arbeitsschritte

Das Mobilitätsmanagement wertet die Einträge zu Defiziten auf den Schulwegen aus und beurteilt in Abstimmung mit der Schule, welche der Problemstellen Teil eines Fuß-/Radverkehrschecks werden sollen.

Das (schulische) Mobilitätsmanagement bereitet die Fuß-/Radverkehrschecks für alle beteiligten Akteure vor und organisiert den Ortstermin.

Das (schulische) Mobilitätsmanagement protokolliert die Ergebnisse (Diskussionen wie auch gefundene Lösungen) und stellt die Ergebnisse allen Beteiligten zur Verfügung.

Verifizierte Defizite auf den Schulwegrouten werden in die Schulwegpläne, in einen Maßnahmenplan aufgenommen und entsprechend ihrer Wichtigkeit umgesetzt.

Ziel / Wirkung

Ein Ziel der Maßnahme ist es, den regen Austausch zwischen allen an schulischer Mobilität beteiligten Akteuren weiter zu stärken. Defizite auf den Schulwegen lassen sich mit dieser Maßnahme über möglichst kurze Kommunikationswege zwischen den Akteuren beheben. Bei Defiziten, die aus Sicht der Stadtverwaltung kein größeres Problem darstellen, kann die Maßnahme dabei helfen, das subjektive Sicherheitsempfinden der Eltern zu steigern.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Zu erwarten ist mittlerer personeller Aufwand durch die Vor- und Nachbereitung sowie Organisation des Ortstermins.

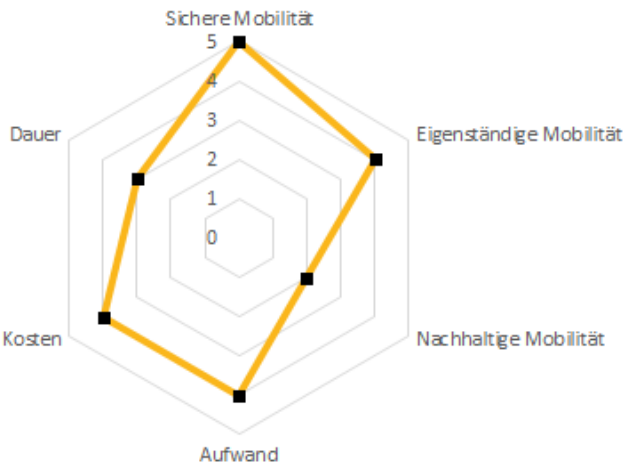
Best Practice

Das Land Baden-Württemberg organisiert seit 2015 Fußverkehrschecks, für die sich Kommunen jedes Jahr bewerben können. Der Ablauf ist dabei dem Ablauf der o.g. Ortstermine sehr ähnlich und detailliert in einem Leitfaden beschrieben. Auch in NRW werden seit 2019 Fußverkehrschecks angeboten.

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/leitfaden-zur-durchfuehrung-von-fussverkehrs-checks/>

<https://www.land.nrw/pressemitteilung/fussverkehrs-check-2022-jetzt-bewerben>

Schaffung sicherer und barrierefreier Querungsstellen

Maßnahmenkategorie	
Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Zuständigkeit	
Amt für Verkehr	
geeignet für	
Primarstufen	
Sekundarstufen	

Maßnahmenbeschreibung

Bei der Frage nach Problemen auf den Schulwegen im Rahmen der Befragung von Schüler*innen und den Eltern wurden Probleme beim Überqueren von Straßen am häufigsten genannt. Und zwar mit weitem Abstand vor allen anderen Problemen. Daher sollte die Stadt Bielefeld sich diesem Punkt besonders widmen.

Hürden beim Queren von Fahrbahnen betreffen nicht nur die Schulwegrouten, sondern alle Wege, auch die in der Freizeit. Aus diesem Grund sollten sich Maßnahmen zur Behebung der Probleme beim Queren nicht nur auf die Schulwegrouten reduzieren.

Aus gutachterlicher Sicht sollten Probleme beim Queren aus zwei Richtungen gelöst werden. Zum einen müssen Kinder und Jugendliche in der Lage sein, bei schwierigen Querungssituationen angemessen zu reagieren und selbstständig eine Lösung zu finden, z.B. das Suchen einer Querungsstelle mit besseren Sichtbeziehungen oder einer schmaleren Fahrbahn. Zum anderen sollte bei Bedarf eine bauliche oder technische Lösung in Betracht gezogen werden. Hierzu gehören beispielsweise

- » die Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Vorziehen der Gehwege,
- » Einschränken bzw. Überwachen des Parkens,
- » Einrichtung von Querungshilfen wie Mittelinseln oder Fußgängerüberwegen oder
- » die Anpassung von Umlauf- bzw. Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen.

Umsetzung

Im Rahmen von Verkehrssicherheitsaudits und Fuß-/Radverkehrschecks sollten Querungsstellen besonders im Fokus stehen. Hierbei sollten die Gutachter*innen die Perspektive von Kindern einnehmen, um ein besseres Verständnis für die Bedürfnisse dieser Verkehrsteilnehmer*innen zu bekommen. Nach Möglichkeit sollten die baulichen, technischen und organisatorischen Maßnahmen zur Verbesserung von Querungsstellen umgesetzt werden. Diese sollten intuitiv begreifbar und fehlerverzeihend sein.

Das Überqueren von Fahrbahnen und Knoten soll bei der Verkehrserziehung einen Schwerpunkt bilden. Bei Bedarf sollten Lehrkräfte der Primar- und Sekundarstufen Angebote für eine Fortbildung erhalten: Hier bietet sich eine Kooperation mit der Polizei an, die in solchen Fortbildungen erfahren ist. Auch in den Schulwegplänen sollte das sichere Queren ein eigenes Thema sein (vgl. „Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks auf Schulwegrouten“ auf Seite 129).

Ziel / Wirkung

Durch bauliche, technische und organisatorische Maßnahmen lässt sich die Verkehrssicherheit an Querungsstellen auf Schul- und Freizeitwegen deutlich erhöhen. Gutachter*innen und Auditor*innen haben gelernt, die Perspektive von Kindern einzunehmen und ihre Bedürfnisse zu erkennen.

Kinder und Jugendliche erkennen problematische Querungssituationen und sind in der Lage selbstständig eine Lösung, bzw. eine sicherere Querungsstelle zu finden.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

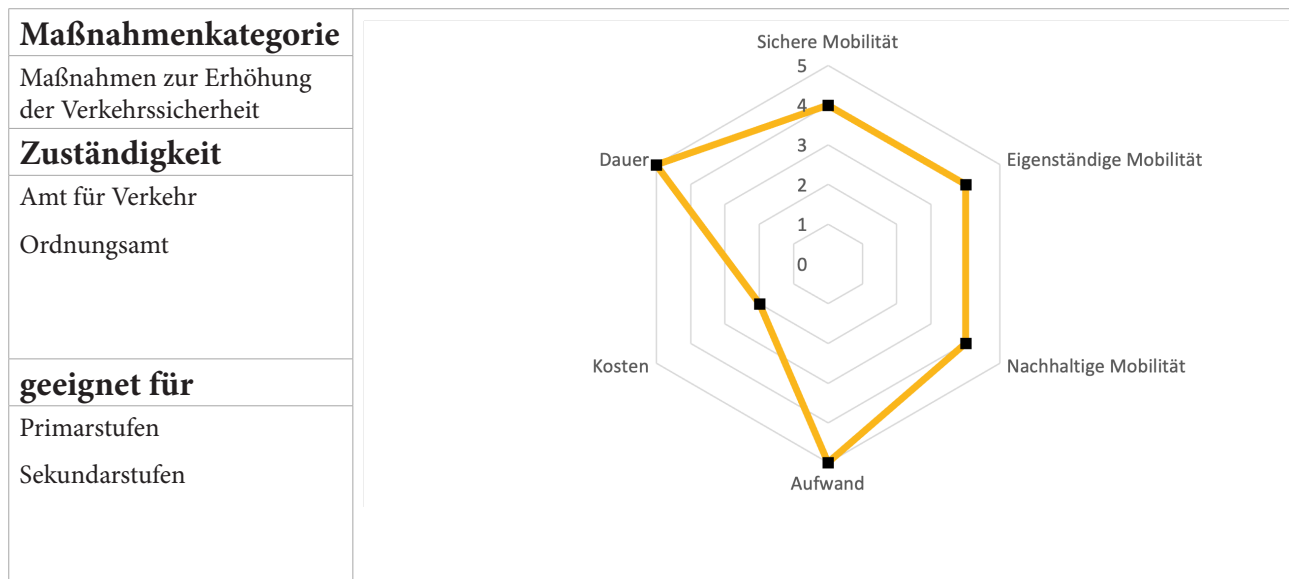
Der finanzielle und organisatorische Aufwand ist groß und geht vor allem von der Stadt und den verantwortlichen Ämtern aus.

Best Practice

AGFS-NRW Handlungsleitfaden für sichere und barrierefreie Querungsstellen.

[https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Service/Mediathek/Materialien/der AGFS/Handlungsleitfaden - Wissen für Planer und Praktiker/Querungsstellen/AKQ_broschuere 2021 Loseblattsammlung RZ Einzels.pdf](https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Service/Mediathek/Materialien/der%20AGFS/Handlungsleitfaden%20-%20Wissen%20f%C3%BCr%20Planer%20und%20Praktiker/Querungsstellen/AKQ_broschuere_2021_Loseblattsammlung_RZ_Einzels.pdf)

Maßnahmen im Längsverkehr



Maßnahmenbeschreibung

Die Befragung der Schüler*innen und Eltern offenbarte, dass die größten Probleme beim Queren von Straßen auftreten. Direkt darauf folgen Probleme im Längsverkehr. Im Einzelnen sind dies Probleme durch fehlende oder zu schmale Geh- und Radwege, zu schlechte Qualität der Geh- und Radwege, unklare Führungsformen, fehlende Beleuchtung und fehlende Barrierefreiheit. Hinzu kommen Probleme mit ein- und ausfahrenden Fahrzeugen an Grundstücken.

Ein bedeutender Teil der Probleme wird bereits im Rahmen von Maßnahmen des ruhenden Verkehrs behandelt - und zwar im Kapitel „8.1.6 Maßnahmen im ruhenden Verkehr“ auf Seite 137.

Alle weiteren Probleme im Längsverkehr betreffen bauliche Maßnahmen oder verkehrliche Anordnungen.

Umsetzung

Bei der Umsetzung ist es wichtig, zwischen anlassbezogenen Maßnahmen und genereller Planung zu unterscheiden. Die anlassbezogenen Maßnahmen werden im Zuge von Fuß- und Radverkehrschecks ermittelt und umgesetzt.

Bei Neuplanung bzw. Neuaufteilung des Straßenraums oder im Rahmen von Umbaumaßnahmen sollten die Belange von zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden und insbesondere von Kindern, Jugendlichen sowie der von älteren und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden. Hierbei sind die gängigen Vorschriften, Regelwerke und Empfehlungen zu beachten.

Ziel / Wirkung

Gut ausgebaute Geh- und Radwege, begreifbare Führungsformen, hinreichende Beleuchtung und Barrierefreiheit reduzieren gefährliche Situationen auf Geh- und Radwegen deutlich. Durch die hohe Aufenthaltsqualität und die sicheren Wege nimmt der Anteil an Rad- und Fußverkehr deutlich zu.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Der personelle Aufwand ist hauptsächlich mit der Ermittlung von Defiziten auf den Schul- und Freizeitwegen und mit der Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks verbunden. Im Zuge von Neu- oder Umbauten fallen nur geringe Mehraufwände an.

Die finanziellen Auswirkungen können je nach Maßnahme sehr hoch ausfallen. Daher sollten immer eine Wirkungsanalyse und in der Folge eine Priorisierung vorangehen.

Vorschriften, Regelwerke und Empfehlungen

- » StVO – Straßenverkehrs-Ordnung (2020)
- » VwV-StVO – Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-
- » Ordnung (2021)
- » ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010)
- » EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
- » (2002)
- » RSt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
- » (2006)
- » RAL – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (2013)
- » RMS 1 – Richtlinien für die Markierung von Straßen (1993)
- » RMS 2 – Richtlinien für die Markierung von Straßen (1989)
- » H BVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (2011)
- » HAV – Hinweise für das Aufbringen von Verkehrszeichen
- » und Verkehrseinrichtungen (2012)
- » DIN 67523 – Beleuchtung von Fußgängerüberwegen mit
- » Zusatzbeleuchtung (2010)
- » DIN 13201 – Straßenbeleuchtung (Entwurf 2020)
- » DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Plangrundlagen,
- » Teil 3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum)
- » Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum des
- » Landes NRW

Best Practice

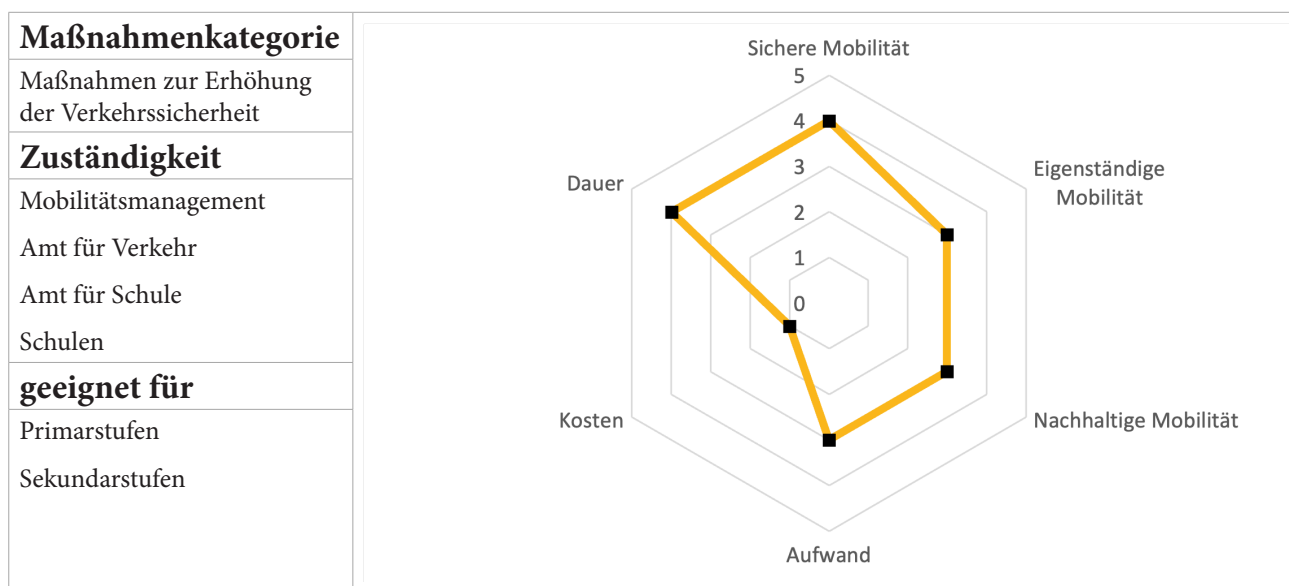
Kosteneffiziente Maßnahmen für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs

https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf

8.1.6 Maßnahmen im ruhenden Verkehr

Parkende Fahrzeuge stellen für Schüler*innen auf ihren Schulwegen ein massives Problem dar. Geh- und Radwege werden zugestellt, Sichtbeziehungen an Querungsstellen und Knotenpunkten eingeschränkt oder blockiert. Gerade für radfahrende Kinder und Jugendliche kann der ruhende Verkehr zum Problem werden. Beispielsweise müssen sie unvermittelt auf die Fahrbahn ausweichen. Bereits jeder fünfte Radverkehrsunfall wird durch parkende Fahrzeuge verursacht. Hinzu kommen die Probleme mit Dooring, dem plötzlichen Öffnen von Türen.

Parkraumplanung



Maßnahmenbeschreibung

Die Neuordnung des öffentlichen Raums als wichtiger Bestandteil der Mobilitätsstrategie 2030 bietet vielfältige Möglichkeiten, Straßenraum umzugestalten und das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen, insbesondere in sensiblen Bereichen schulischer Mobilität. Durch Reduzierung von Parkflächen könnte die Stadt Bielefeld den Flächenverbrauch für den motorisierten Individualverkehr steuern und zu besseren Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden sowie zu freien Geh- und Radwegen beitragen. Mehr Platz für sicheren Fuß- und Radverkehr führt zu einer gesteigerten Aufenthalts- und Nutzungsqualität

und schafft Anreize für die eigenständige Mobilität der Schüler*innen, die deutlich weniger Fläche beansprucht.

Umsetzung

- » Verringerung des Parkraumbedarfs im öffentlichen Raum
 - Effiziente Nutzung des Parkraums
 - Verlagerung des Parkens auf größere Parkplätze und Parkhäuser
- » Umnutzung gewonnener Freiräume
- » Kommunikation und Durchsetzung der Maßnahmen
- » weitere Steuerungsmöglichkeiten
 - stärker Berücksichtigung privaten Parkraums
 - restriktive Handhabung des Gehwegparkens
 - Vorhalten von Parkplätzen für Carsharing, Fahrräder, Lastenräder und E-Scootern
 - Einrichten verkehrssicherer Lade- und Lieferzonen
 - Einrichtung von Elternhaltestellen
 - Barrierefreiheit des öffentlichen Parkraums
 - Planung von Neubaugebieten
 - Anbindung an das Netz des ÖPNV

Arbeitsschritte

Ermittlung des Handlungsbedarfs

Das Mobilitätsmanagement stellt dem Amt für Schule eine Plattform zur Erfassung von Defiziten auf Schulwegen zur Verfügung oder benennt diese (z. B. [Gefahrenstellen.de](https://www.gefahrenstellen.de)).

Das Amt für Schule kommuniziert den Mängelmelder mit den Schulen und bittet diese um aktive Beteiligung von Schüler*innen an den weiterführenden Schulen sowie der Eltern der Klassen 1 bis 6.

Das Mobilitätsmanagement wertet den Mängelmelder hinsichtlich Problemen mit dem ruhenden Verkehr regelmäßig aus und leitet die Ergebnisse an das Amt für Verkehr weiter - mit der Bitte um Prüfung und ggf. Umsetzung von Maßnahmen.

Ziel / Wirkung

Im Vordergrund steht eine höhere Verkehrssicherheit auf den Schulwegen. Durch die höhere Verkehrssicherheit steigt das Vertrauen in die Selbstwirksamkeit der Kinder und Jugendlichen. Das erhöht wiederum das Potenzial eigenständiger und damit auch nachhaltiger Mobilität.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Zu erwarten ist ein mittlerer personeller Aufwand durch mögliche Verifizierung von Problemstellen vor Ort.

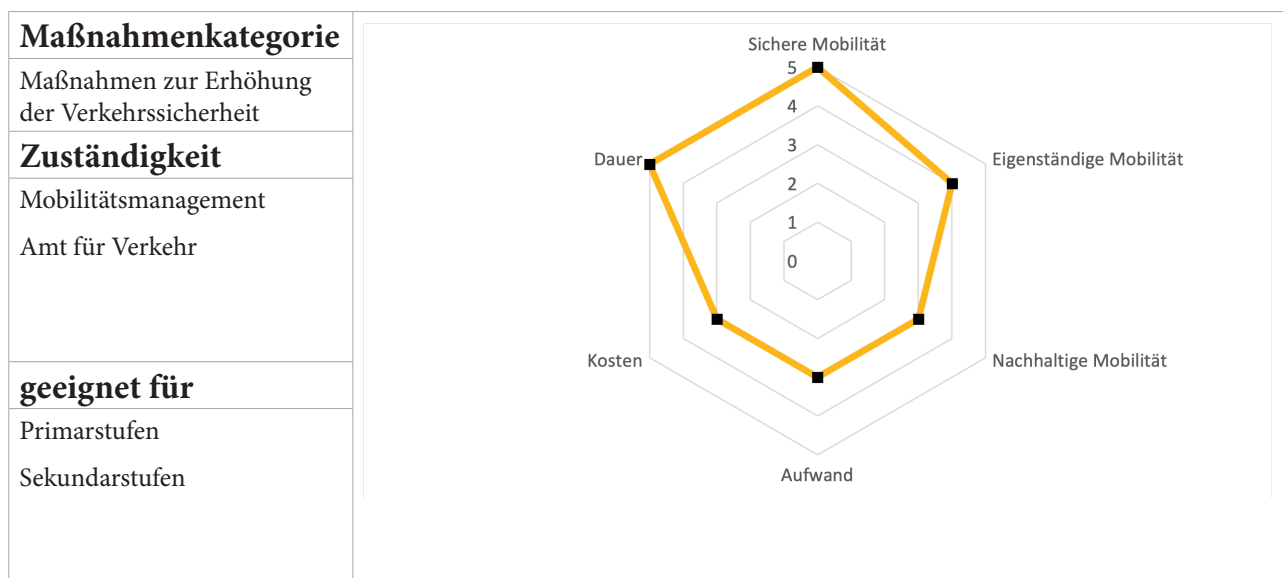
Best Practice

<https://www.gefährdenstellen.de/kooperationen/schulwege/>

Hinweispapier für Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden Land Baden-Württemberg

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhen-der-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/>

Parkraumbewirtschaftung



Maßnahmenbeschreibung

Mit der Parkraumbewirtschaftung kann die räumliche Nachfrage nach Parkplätzen gesteuert, und sensible Bereiche auf Schulwegen können entlastet werden.

Umsetzung

- » Digitalisierung des Parkens (Routingsysteme)
- » Erhebung von angemessenen Parkgebühren
- » Begrenzung der Parkdauer
- » Einschränkung der Parkzeiten
- » Anwohnerparken

Ziel / Wirkung

- » Unfälle sind reduziert
- » Schulwege sind sicherer

» Schulwege bieten mehr Platz und sind komfortabler

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

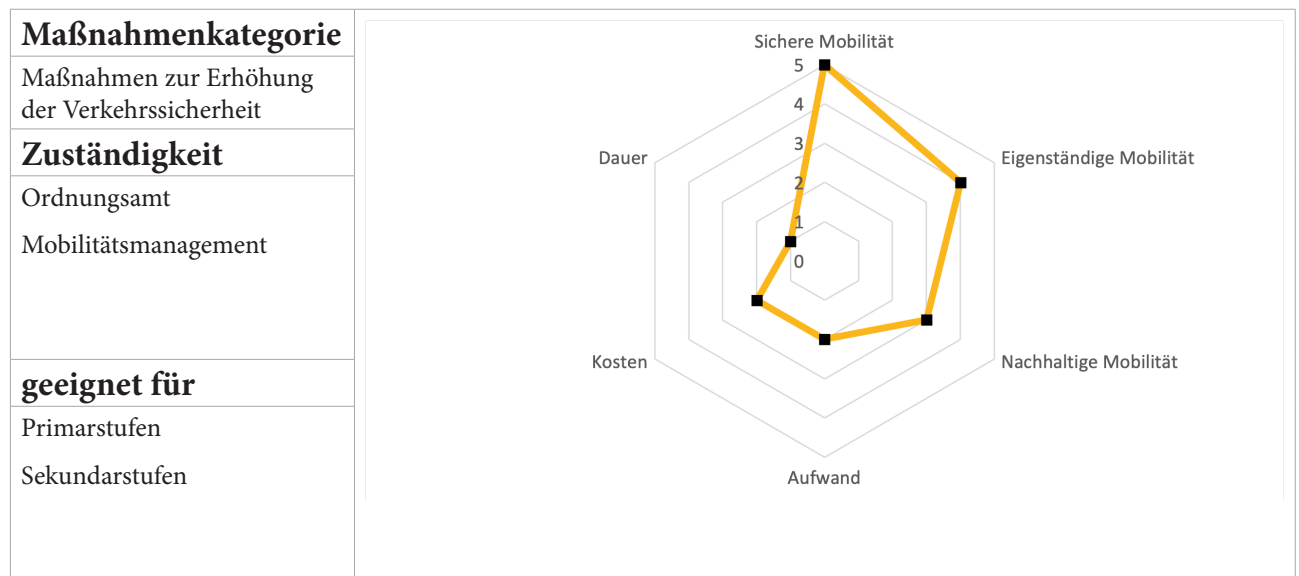
Zu erwarten ist ein mittlerer finanzieller sowie ein hoher organisatorischer Aufwand. Dies liegt vor allem an dem hohen Abstimmungsbedarf mit möglichen Beteiligten.

Best Practice

Hinweispapier für Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden Land Baden-Württemberg

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhen-der-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/>

Parkraumüberwachung



Maßnahmenbeschreibung

Durch die permanente Zunahme der Verkehrsleistung des miV und immer größere Kfz reicht die verfügbare Fläche für den ruhenden Verkehr vielerorts bereits heute nicht mehr aus, weswegen Fahrzeuge widerrechtlich geparkt werden. In der Folge sind Querungsstellen blockiert, Sichtbeziehungen eingeschränkt, Geh- und Radwege nicht mehr oder nur eingeschränkt nutzbar. Das ist ein erhebliches Sicherheitsproblem für die Schüler*innen.

Mit einer konsequenten Verfolgung rechtswidrigen Parkens kann die Sicherheit der Schüler*innen auf den Schulwegen erheblich verbessert werden. Der Fokus sollte dabei auf die Verkehrssicherheit gelenkt werden und die Einsätze der Verkehrsüberwachung entsprechend geplant werden.

Umsetzung

- » Konsequente Ahndung von Falschparken
- » Spielräume bei Bußgeldhöhe voll ausschöpfen
- » Abschleppen von falschparkenden Fahrzeugen bei Sicherheitsgefährdung
- » Gezielte Parkraumüberwachung in sensiblen Bereichen der Schulwege und im Umfeld von Kindertageseinrichtungen und Einrichtungen für ältere Menschen

Ziel / Wirkung

- » Unfälle sind reduziert
- » Schulwege sind sicherer
- » Schulwege bieten mehr Platz und sind komfortabler

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Zu erwarten ist ein mittlerer finanzieller Aufwand, da ggf. zusätzliches Personal eingesetzt werden muss. Der organisatorische Aufwand ist gering.

Best Practice

Hinweispapier für Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden Land Baden-Württemberg

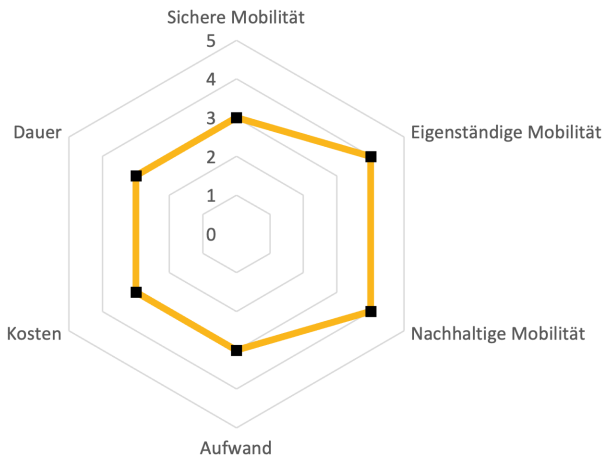
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhen-der-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-buss-geldbehoerden-und-kommunen-in-bad/>

8.1.7 Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs

Bei der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs denkt man vielleicht zuerst an Geh- und Radwegbreiten, gute Markierungen und übersichtliche Querungsmöglichkeiten und Kreuzungen. Diese Aspekte der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs werden allerdings bereits mit den grundlegenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit behandelt.

In diesem Abschnitt geht es vielmehr um die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Steigerung der Aufenthaltsqualität für die Schüler*innen. Zu diesen Maßnahmen zählen beispielsweise der Ausbau der Rad- und Rollerabstellanlagen, die Durchlässigkeit des Fuß- und Radverkehrsnetzes oder die bewegungsfördernde (Mit-)Gestaltung der Schulwege.

Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Schulwegen

Maßnahmenkategorie	
Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs	
Zuständigkeit	
Schule	
Lehrkräfte	
Amt für Verkehr	
UWB	
Thematisch ggf. weitere Fachbereiche	
Polizei (Opferschutz)	
geeignet für	
Primarstufen	
Sekundarstufen	

Maßnahmenbeschreibung

Ob die Schüler*innen sich zu Fuß oder mit dem Rad auf den Weg zur Schule machen, ist auch davon abhängig, wie wohl und sicher sie sich auf ihrem Schulweg fühlen und inwieweit sie sich mit ihm identifizieren können. Kurzum, eigenständige Wege hängen auch von der Attraktivität des jeweiligen Schulwegs ab. Seitens der Schulen und Verwaltung kann eine Reihe an Maßnahmen ergriffen werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und Identität mit dem Schulweg zu stiften.

Durch die zunehmende Motorisierung der Schulwege haben Schüler*innen immer weniger Gelegenheiten, diese zu entdecken, sich anzueignen und zu verändern. In der Folge fehlt ihnen der Bezug zu ihrer Mit- und Umwelt. Schlimmstenfalls ist es Ihnen egal, wie sich ihr Quartier, ihr Viertel und ihre Stadt entwickeln.

Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

- » Spannende Orte, Orte des Rückzugs und Orte für die Projektion aufzeigen
- » Schulweg selbst gestalten
- » Beispielbare Stadt
- » Hilfefunkte für Kids
- » Aufdecken und Vermeiden von Angst- und Gefahrenräumen

Spannende Orte

Bereits heute gibt es zahlreiche spannende Orte für Schüler*innen in Bielefeld, aber nicht allen sind diese bekannt. Daher sollten diese Orte in Schulwegpläne und in einen Kinder- und Jugendstadtplan gezeigt werden. Unserer Recherche nach existiert bislang noch kein Kinder- und Jugendstadtplan. Mit diesem können übrigens nicht nur spannende Orte, sondern auch viele weitere Sport- und Freizeitangebote sichtbar gemacht werden.

Beispiel Lernpfad Global Goals Radweg

<http://global-goals-radweg.de/station-geschlechter-gleichberechtigung/>

Ein toller Ort zum Entdecken und Verweilen ist der Pfad der Nachhaltigkeit, welcher über verschiedene Stationen die Sustainable Development Goals vorstellt. Im Park am Bültmanshof befindet sich eine der Stationen. Mittels Texttafeln und Audios kann hier alles über Gleichberechtigung und Teilhabe gelernt werden.

Schulweg selbst gestalten

Gibt's noch keinen spannenden oder tollen Ort? Kein Problem, denn man kann ja den Schulweg auch selbst zu einem attraktiven Ort machen.

Orte des Rückzugs

Insbesondere bei den Orten zum Verweilen sollten auch die Auswirkungen des Klimawandels berücksichtigt werden. Dazu gehören beispielsweise ausreichend schattige Plätze, helle Bodenbeläge oder die Errichtung von Trinkbrunnen.

Umsetzung & Beispiele

Mit der App #Stadtsache und den zugehörigen Workbooks können temporäre Kunstprojekte im öffentlichen Raum und virtuell umgesetzt werden. <https://www.stadtsache.de/kooperationen.php>

In dem Projekt Art to footpath an der Norwood Primary School (~Unterstufe Sek1) haben Schüler*innen Mosaike hergestellt, die später entlang der Schulwege in den Boden eingelassen wurden. Das ganze wurde natürlich medienwirksam begleitet.

<https://dpti.sa.gov.au/Way2Go/videos>

Bespielbare Stadt

Das Erreichen der Bewegungsempfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) wurde bei Kindern und Jugendlichen in Deutschland auf Basis von Selbstangaben aus der zweiten Folgerhebung der Studie zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Deutschland (KiGGS Welle 2, 2014 – 2017) ermittelt. Lediglich 22,4 % der Mädchen und 29,4 % der Jungen im Alter von 3 bis 17 Jahren sind mindestens 60 Minuten körperlich aktiv pro Tag und erreichen damit die Bewe-



Abb. 71 Solarbetriebene Steele auf dem Pfad der Nachhaltigkeit

gungsempfehlung der Weltgesundheitsorganisation. Die KiGGS-Studie zeigt einen eklatanten Mangel an Bewegung auf. Wir sollten jede Gelegenheit dazu nutzen, Kinder und Jugendliche wieder in Bewegung zu bringen. Eine hervorragende Möglichkeit hierfür besteht auf den Schulwegen. Was, wenn Schulwege zum Bewegen animieren?

Mit sehr einfachen Mitteln laden Schulwege zum Hüpfen, Springen, Klettern und Balancieren ein. Meist reicht schon eine niedrige Mauer, ein Baumstamm, ein Findling oder vergleichbares. Ein Vorteil dieser Materialien: Man spart sich aufwendige technische Prüfungen, wie an Spielgeräten erforderlich.

Umsetzung & Beispiel

<https://www.draussenkinder.info>

Hilfepunkte für Kids

Kinder wissen in Notsituationen ggf. nicht wo und bei wem ihnen am besten geholfen werden kann. Deswegen sollten Geschäfte, Einrichtungen, Behörden, Büros etc. offizielle Anlaufstellen für Kinder in Notsituationen werden. Zu diesen zählen Vorfälle wie Verletzungen, Verlaufen und Konfliktituationen. Den Kindern kann dort kompetent und vertraulich geholfen werden. Durch einen Aufkleber im Eingangsbereich wird den Kindern der Ort als Hilfpunkt verdeutlicht. Das Konzept ist dabei von dem Besatz entsprechender Einrichtungen im Gebiet und der Bereitschaft zur Teilnahme abhängig. In dünn besiedelten Gebieten oder Grünzügen stellen Schulweggemeinschaften eine wichtige Alternative dar.

Umsetzung & Beispiel

Die entsprechenden Geschäfte und weiteren Orte melden sich freiwillig als Hilfpunkt und enthalten entsprechende Fortbildungsmaterialien und den Aufkleber für den Eingangsbereich. Wichtig ist es, dass allen Mitarbeitenden der korrekte Umgang mit Kindern, welche sich in einer Notsituation befinden, bekannt ist.

Des Weiteren ist es wichtig, dass das Projekt an die Kinder kommuniziert wird und sie wissen, dass sie an diesen Stellen vertrauliche und kompetente Hilfe erhalten.

„Hilfepunkte für Kids“ – gemeinsam für einen kinderfreundlichen Kreis Paderborn und für mehr Zivilcourage.

<http://www.hilfepunkt-fuer-kids.de>

Aufdecken und Vermeiden von Angst- und Gefahrenräumen

Die Befragung der Schüler*innen in Bielefeld hat gezeigt, dass viele Eltern und Schüler*innen eine latente Angst vor Übergriffen oder Belästigung haben, auch an weiterführenden Schulen. In einigen Fällen wurden diese Ängste konkret verortet. Bei den Orten handelt es sich um folgende Objekte:

- » schlecht einsehbare oder schlecht beleuchtete Stellen in der Stadt (z.B. Plätze oder Durchgänge)
- » unbewohnte Immobilien
- » vermüllte Orte
- » Treffpunkte an denen z.B. vermehrt Alkohol getrunken wird
- » Orte vermeintlicher oder erlebter Kriminalität

Zumeist handelt es sich hierbei um Angsträume. Es ist also nicht unbedingt so, dass hier tatsächlich Übergriffe oder Belästigungen stattfinden. Daher unterscheiden sich Angsträume auch von Gefahrenräumen, in denen es tatsächlich vermehrt zu kriminellen Handlungen kommt. Dennoch sollten zur Verbesserung der sozialen Sicherheit Angsträume aufgedeckt und vermieden werden.

Zudem sollten Gefahrenräume in der Stadt ermittelt und in der Schulwegplanung berücksichtigt werden.

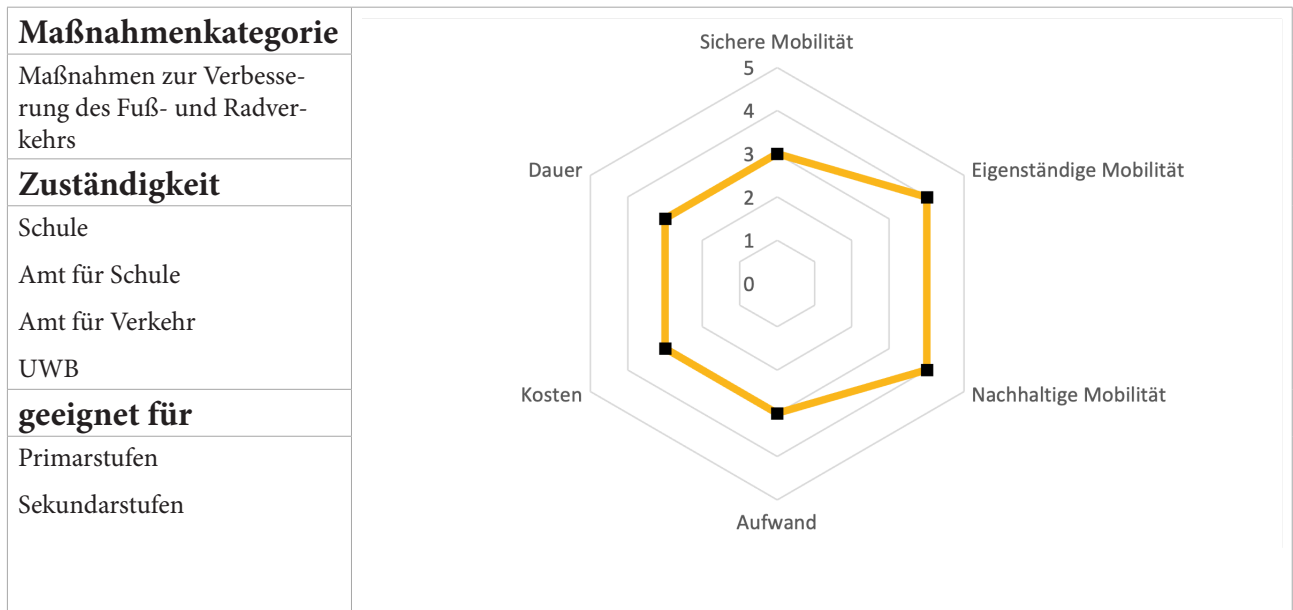
Umsetzung

https://www.uni-muenster.de/imperia/md/content/agfortbildung/2015_woelki.pdf

Zielsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Mit den oben aufgeführten Maßnahmen wird die Attraktivität und soziale Sicherheit auf den Schulwegen gefördert. Eltern und Schüler*innen gewinnen das Vertrauen in ihre Schulwege und haben Lust diese zu entdecken und sich anzueignen. Bestenfalls ohne die Begleitung durch Erwachsene.

Verbesserung von Mobilitätsangeboten



Maßnahmenbeschreibung

Eine Grundvoraussetzung für eigenständige und nachhaltige Schulwege ist eine positive Selbstwirksamkeitserwartung. Diese wiederum ist mitunter abhängig von Mobilitätsangeboten für die Schüler*innen. Hierzu zählen z. B. die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr („Erreichbarkeitsanalyse auf Schulwegen“ auf Seite 151), sichere Fuß- und Radwege („Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks auf Schulwegrouten“ auf Seite 131), Schulweggemeinschaften („Organisieren von Schulweggemeinschaften“ auf Seite 126) und geschützte Rad- und Rollerabstellanlagen.

Da die Erreichbarkeitsanalyse, die Organisation von Schulweggemeinschaften und die Verkehrssicherheit von Fuß- und Radwegen bereits an anderer Stelle behandelt werden, gehen wir in diesem Abschnitt auf das Angebot geschützter Radabstellanlagen ein.

Die Planung von Rad- und Rollerabstellanlagen ist eine Angebotsplanung. Das bedeutet, dass in der Regel das Angebot geschützter Abstellanlagen höher sein sollte, als die aktuelle Nachfrage, da davon auszugehen ist, dass mit der Verbesserung der Angebote die Nachfrage steigen wird. Bevor mit der Planung begonnen wird, sollte zunächst ermittelt werden, wie viele Abstellanlagen in welcher Qualität vorhanden sind. Hierzu wurde bereits mit der Befragung der Schulen begonnen (Befragung von Schulleitungen, Mobilitätsbeauftragten und Elternvertretungen). Da nicht alle Schulen an der Befragung teilgenommen haben, sollte diese Analyse fortgesetzt werden. Aus dem Bestand kann in Verbindung mit dem gewünschten Rad- und Rollerverkehrsanteil an den Schulwegen und der Schüler*innenzahl der perspektivische Bedarf ermittelt werden.

Die Stadt Bielefeld hat bereits angekündigt, dass bei dem Ausbau der Rad- und Rollerabstellanlagen die Schulen bevorzugt versorgt werden, die aktiv am Schulmobilitätskonzept teilgenommen haben.

Standards für Rad- und Rollerabstellanlagen

Die Technische Regel 6102 liefert gute Hinweise darauf, wie die Abstellanlagen an den Schulen beschaffen sein sollten. Wir empfehlen, folgende Kriterien zum Standard zu machen. Die Rad- bzw. Rollerabstellanlagen sollten:

- » bequem und einfach benutzbar sein, sowie das Fahrrad oder den Roller gegen Beschädigungen schützen
- » das Anschließen des Rahmens sowie des Vorder- oder Hinterrades mit einem kurzen Schloss ermöglichen
- » Fahrräder mit verschiedenen Geometrien und Lenkerformen, -breiten aufnehmen können
- » das Umschlagen des Lenkers und das Wegrollen des Fahrrades verhindern, damit Fahrräder auch bei Seitenwind oder Belastung stabil stehen, auch wenn sie (noch) nicht angeschlossen sind
- » Schüler*innen vor Verletzungsgefahr schützen
- » sicher gegen Vandalismus sein
- » einen ausreichenden Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern gewährleisten (Mindest-Seitenabstand von 70 cm bei nur tief Einstellung bzw. 50 cm bei hoch-/tief Einstellung), damit ein leichtes Ein- und Ausparken, sicheres Anschließen des Fahrrades, sowie ein Be-/ Entladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern sowie der eigenen Kleidung möglich ist.

Weitere Empfehlungen:

- » Zwecks guter Akzeptanz sollte der Standort von Abstellanlagen möglichst zielnah und mit guter sozialer Kontrolle gewählt werden
- » Überdachung und Beleuchtung sollten nach Möglichkeit gegeben sein
- » Die Belange von Kindern mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen sind zu beachten

Beispiel gelungener Rad- und Rollerabstellanlagen

Herausragende Beispiele für Fahrrad- und Tretrollerabstellanlagen liefern die Bültmannshofschule und das Schulzentrum Heepen, die ausreichend sichere, witterungsgeschützte und teilweise beleuchtete Stellplätze zur Verfügung stellen.



Abb. 72 Radabstellanlagen
am Schulzentrum Heepen



Abb. 73 Radabstellanlagen
an der Bültmannshofschule

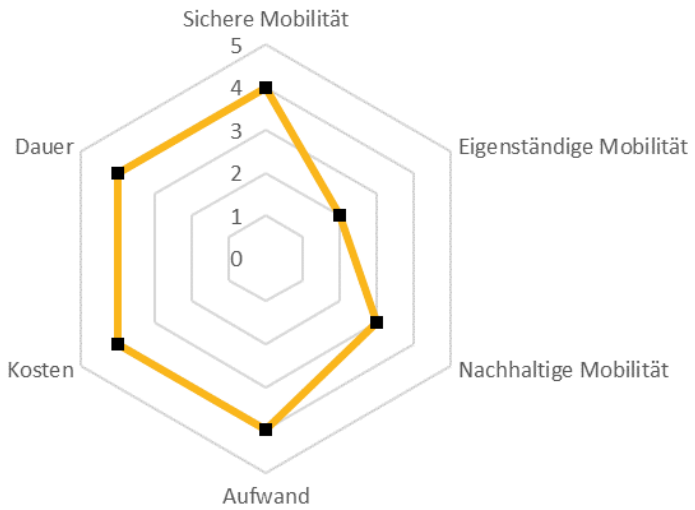


Abb. 74 Radabstellanlagen
am Schulzentrum Heepen

Ziele der Verbesserung der Mobilitätsangebote

Die Erhöhung der Selbstwirksamkeit motiviert die Schüler*innen vom Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu wechseln. Dies erhöht die Verkehrssicherheit im direkten Schulumfeld und leistet einen wichtigen Beitrag zur klima- und umweltfreundlichen Mobilität.

Verbesserung der Erreichbarkeit

Maßnahmenkategorie	
Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs	
Zuständigkeit	
Amt für Verkehr	
geeignet für	
Primarstufen	
Sekundarstufen	

Maßnahmenbeschreibung

Eine grundlegende Voraussetzung für eine eigenständige und nachhaltige Mobilität mit dem Rad oder zu Fuß ist, dass die Schule mit eben diesen Mobilitätsformen gut erreichbar ist. Wichtigstes Mittel hierfür stellt ein zusammenhängendes Radwege- und Fußwegenetz dar, welches dem unmotorisierten Verkehr erlaubt schnell, direkt, sicher, komfortabel und zusammenhängend von einem Ort zu einem anderen Ort zu kommen, in diesem Fall also von der Haustür zur Schule und zurück.

Dazu muss der motorisierte Verkehr gebündelt werden, so dass den übrigen Verkehrsteilnehmern genügend Platz zugesichert wird und große Kfz-arme Gebiete ohne Durchgangsverkehr entstehen. Dies beispielsweise durch angeordnete Einbahnstraße mit einer Radverkehrsführung in beide Richtungen. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, wie es in Bielefeld bereits an vielen Stellen der Fall ist, stellt ein wirksames Instrument dar. So hat die Erreichbarkeit in Städten unter einer Million Einwohner um zwei bis fünf Prozent verbessert. (<https://www.zukunft-mobilitaet.net/171092/analyse/performance-und-erreichbarkeit-fussverkehr-radverkehr-staedte-europa/>) Zum anderen braucht es hochwertige feinmaschige Radrouten zwischen Gebieten. Diese Radrouten sollten durch Beschilderung, Piktogramme auf der Straße oder bauliche Lenkung leicht zu erkennen

sein. Zudem braucht es gerade hier eine sichere Gestaltung von Verkehrsknoten, um die Teilsegmente des Netzes zu verknüpfen und eine Durchlässigkeit des Radwegenetzes zu garantieren. Hindernisse für den Fußverkehr wie beispielsweise Barrieren durch Schienen- oder Wasserwege, große Häuserblöcke oder Straßenabschnitte, die von zu Fuß Gehenden oder Radfahrenden nicht benutzt werden dürfen, sollten bei der Planung vermieden werden. Im Bestand sollten Probleme durch entsprechende Hindernisse bei der Planung und Optimierung des Fuß- und Radverkehrsnetzes behoben werden. Zudem lassen sich weite Wege vermeiden, indem man in der Stadtentwicklung vor allem auf Innenentwicklung und eine kompakte Bauweise setzt. Auf diese Weise lässt sich eine kleinteilige Netzinfrastuktur für den Rad- und Fußverkehr etablieren.

Erreichbarkeit ist zudem eine relative Größe in der Konkurrenz der Verkehrsmittel untereinander. Dabei geht es nicht nur um Wegezeiten und die Attraktivität/Sicherheit der Wege, sondern auch um Kosten. Daran anknüpfend kann eine intelligente Parkraumbewirtschaftung die Erreichbarkeitskosten für den Kfz-Verkehr deutlich steigern und stellt somit Vorteile für den Umweltverbund dar, vor allem dann, wenn neben der Verringerung der Kfz-Stellplätze mehr Fahrradstellplätze oder breitere Fußwege zustande kommen. Des weiteren wird durch einen versetzten Unterrichtsbeginn an Schulen im gesamten Stadtgebiet der Hol- und Bringverkehr im direkten Schulumfeld reduziert. Dies führt dazu, dass die Dichte an motorisiertem Verkehr abnimmt und die Durchlässigkeit und Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs gefördert wird.

8.1.8 Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr

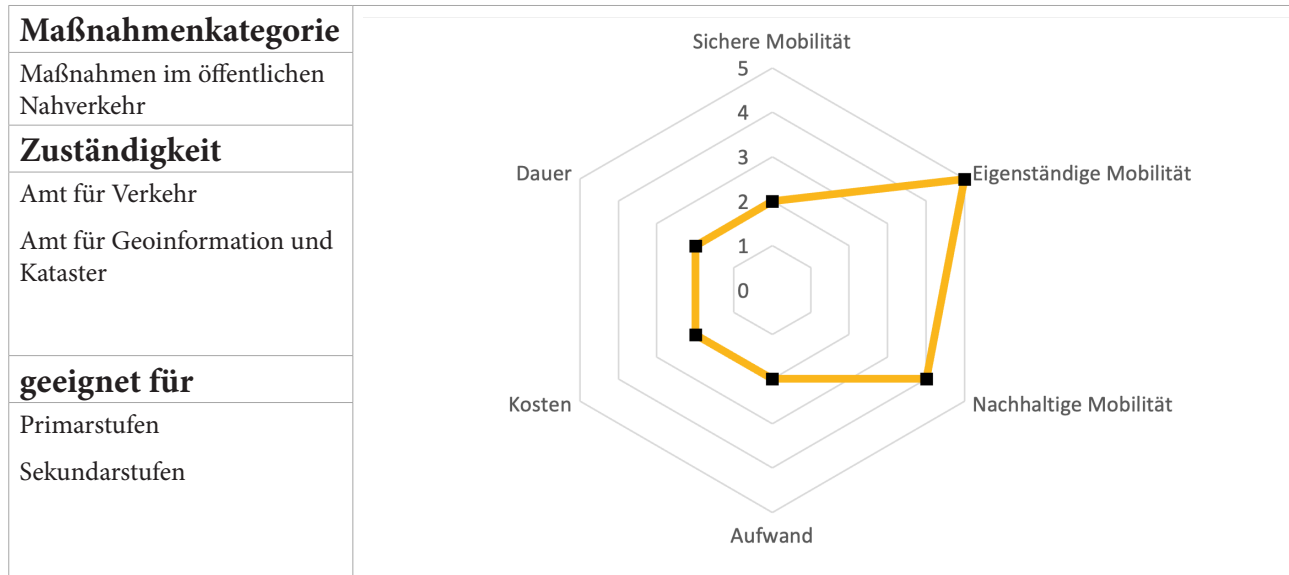
Wie die Analysen dieses Konzepts ergeben haben, gibt es sowohl aus Sicht der Schüler*innen und Eltern sowie aus gutachterlicher Sicht Verbesserungsbedarf im öffentlichen Nahverkehr. Die Verbesserungen betreffen sowohl das Angebot als auch die Verkehrssicherheit.

Bereits heute fahren zwei Drittel aller Schüler*innen der weiterführenden Schulen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule. Jedoch kommt auch jede sechste Schüler*in regelmäßig mit dem Auto zur Schule. Bei der Frage nach den Gründen für die Wahl des Autos werden oft Probleme mit dem öffentlichen Verkehr genannt. Der größte Anteil beklagt den Ausfall von Bussen und Bahnen, aber auch zu volle Busse und Bahnen sowie fehlende Erschließung, fehlende Anschlüsse und unzureichende Taktungen spielen hier eine bedeutende Rolle.

Es wäre also möglich, mit einem zielgruppengerechten Angebot noch mehr Schüler*innen vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu verlagern. Daher widmet sich eine Maßnahme im öffentlichen Nahverkehr der Erreichbarkeit.

Die weiteren grundlegenden Maßnahmen widmen sich der Verkehrssicherheit. Hier geht es um die Verkehrssicherheit an Stadtbahnhaltestellen in Mittellage und um die Bus- und Bahnbegleitung durch ausgebildete Scouts.

Erreichbarkeitsanalyse auf Schulwegen



Maßnahmenbeschreibung

Mit einer Schulstandort bezogenen Erreichbarkeitsanalyse wird die Erreichbarkeit der Schulen mit verschiedenen Verkehrsmitteln untersucht. Mit anonymisierten Wohnstandortdaten der Schüler*innen lassen sich Einzugsbereiche definieren und im Anschluss Reisezeiten und Wegstrecken für den Fuß- und Radverkehr, sowie für den öffentlichen Nahverkehr ermitteln. Für die Erreichbarkeit eines Standortes mit dem ÖPNV wird zunächst das bestehende Angebot (Linien- und Haltestellennetz) in ein computergestütztes Simulationsmodell überführt. Im Ergebnis lassen sich zeitlich und räumlich differenzierte Aussagen zur Erreichbarkeit jeder Schule mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln treffen.

Umsetzung

Die Umsetzung dieser Maßnahme erfordert die Mitarbeit der Schulen. Sie müssen die anonymisierten Wohnstandortdaten bereitstellen, die als Quellorte für die Erreichbarkeitsanalyse dienen. Zielorte sind die jeweiligen Schulen. Die Auswertung der Geodaten kann vom Amt für Geoinformation und Kataster oder ggf. vom Amt für Verkehr selbst erfolgen. Bei Bedarf können die Analysen auch an externe Büros vergeben werden.

Die Geodaten des Linien- und Haltestellennetzes sollten in der Geodateninfrastruktur Deutschland (GDI-DE) unter [Geoportal.de](https://www.geoportal.de) kostenfrei zur Verfügung stehen. Die GDI-DE ist ein gemeinsames Vorhaben von

Bund, Ländern und Kommunen, ihre Geodaten auf standardisierte und einfache Weise über das Internet bereitzustellen. Die GDI-DE ist eingebunden in die durch die INSPIRE-Richtlinie geschaffene europäische Geodateninfrastruktur.

Die Ergebnisse sollten als Karten den Schulen zur Informations- und Gesprächsgrundlage zur Verfügung gestellt werden.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Der größte Aufwand besteht in der Beschaffung der Wohnstandortdaten. Die Auswertung selbst ist ein standardisierter Prozess.

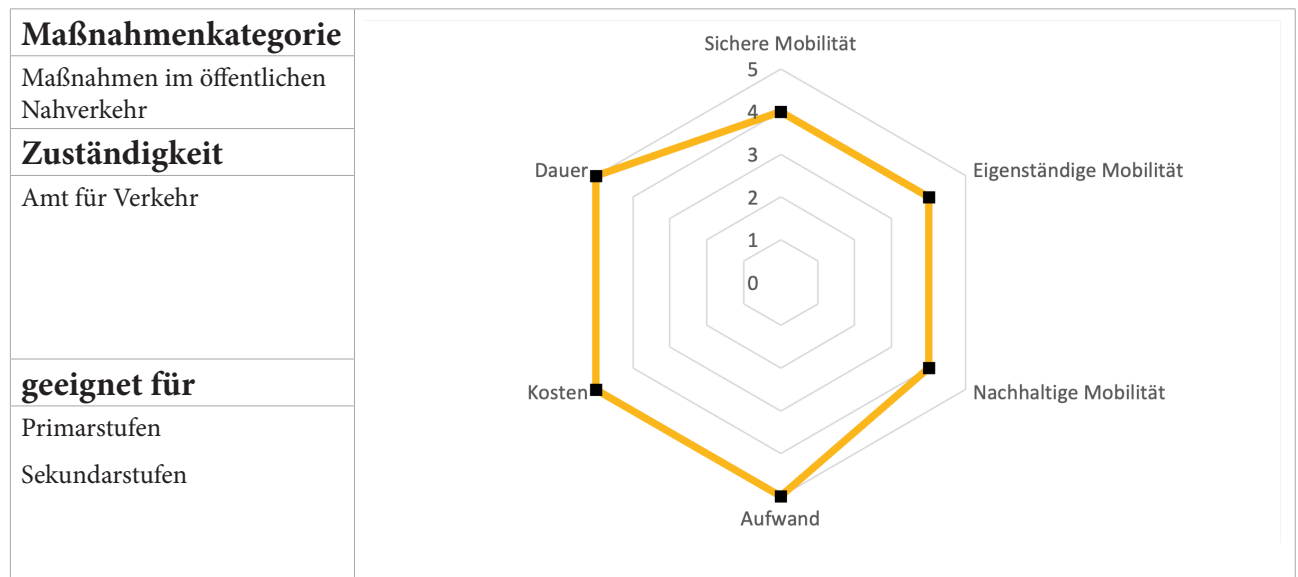
Ziel / Wirkung

Das Mobilitätsmanagement erkennt die Potenziale des öffentlichen Nahverkehrs für die Schulwege und kann diese mit der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl abgleichen. Daraus lässt sich eine mögliche Substitution des Autoverkehrs abschätzen und Kampagnen für die Nutzung von Bus & Bahn gezielt lenken.

Best Practice

Beschreibung der Methode durch die TU Berlin: <https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/erreichbarkeitsanalyse/>

Maßnahme an Stadtbahnhaltestellen



Maßnahmenbeschreibung

Im Zuge der Vor-Ort-Begutachtungen traten Probleme an Stadtbahnhaltestellen in Mittellage auf. Beispielfhaft sei hier die Stadtbahnhaltestelle Friedrich-List-Straße genannt. Der Aus- und Zugang der Haltestelle befindet sich auf der Mittelinsel an einer Querungsstelle des Knotens Arthur-Ladebeck-Straße / Friedrich-List-Straße. Die Aufstellflächen sind für die Anzahl an Passanten in den Spitzenzeiten zu klein

dimensioniert. Vor allem im Schülerverkehr kann dies zu gefährlichen Situationen führen: Nicht alle Kinder und Jugendlichen bringen die Fähigkeit mit, an einer solchen Querungsstelle ruhig zu warten.

In einigen Fällen existiert ein zweiter Aus- und Zugang zur Stadtbahnhaltestelle. Hier sind die Querungsstellen über die zweispurigen Fahrbahnen ungesichert. Das führt beispielsweise an der Kurt-Schumacher-Allee auf Höhe der Laborschule beziehungsweise des Oberstufenkollegs dazu, dass die Mehrzahl der Schüler*innen die ungesicherte Querungsstelle benutzen um einen Umweg zu vermeiden. Auch hier kann es schnell gefährlich werden.

Umsetzung

Alle Aufstellflächen und Querungsstellen an Stadtbahnhaltestellen in Mittellage sollten hinsichtlich ihrer Dimension in Spitzenzeiten und ihrer Verkehrssicherheit beim Queren überprüft werden.

Haltestellen im Umfeld von Schulstandorten sollten mit hoher Priorität untersucht und Defizite möglichst schnell behoben werden.

Ist, wie im Falle der Arthur-Ladebeck-Straße, eine Neuaufteilung des Straßenraums geplant, sollte den Mittelinseln ein größerer Querschnitt zugeschlagen werden.

Die Problematik zu kleiner Aufstellflächen und der Querungsstellen ohne Querungshilfe sollte in die Schulwegpläne der Schulen aufgenommen werden, an denen Schüler hiervon betroffen sind.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Der Aufwand beschränkt sich zunächst auf die Ermittlung der Problemstellen im Bereich der Stadtbahnhaltestellen in Mittellage. Der Aufwand für entsprechende Audits ist als gering einzustufen.

Erst im zweiten Schritt lassen sich die Aufwände abschätzen, die mit weiteren Maßnahmen verbunden sind.

Best Practice

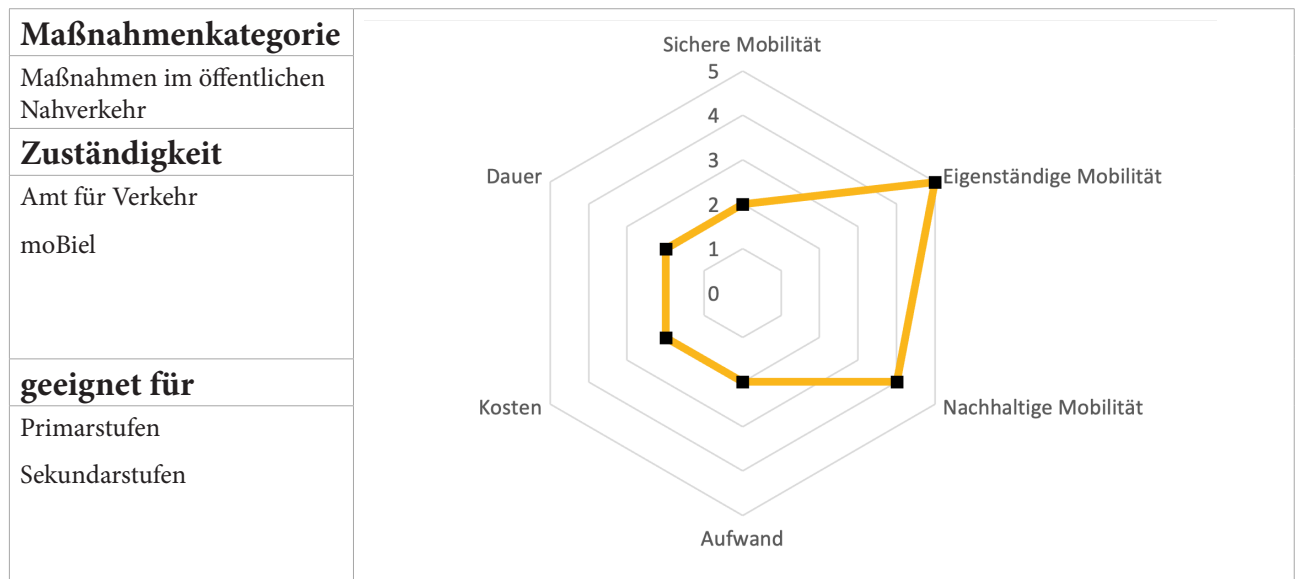
Verkehrssicherheit von Überquerungsstellen für Fußgänger und Radfahrer über Straßenbahn- und Stadtbahnstrecken (BASt/STUVA 2018).

<https://www.stuva.de/ueber-uns/aktuelles/details/verkehrssicherheit-von-ueberquerungsstellen-fuer-fussgaenger-und-radfahrer-ueber-strassenbahn-un.html>



Abb. 75 Beispiel für zu kleine Aufstellflächen an Haltepunkten

Bus- und Bahnschule an Grundschulen und in der Sekundarstufe



Maßnahmenbeschreibung

Die überwiegende Mehrheit der Schüler*innen an weiterführenden Schulen sowie bereits einige Grundschüler*innen nutzen täglich Bus und Bahn für den Schulweg. Damit sie sich und andere nicht gefährden, kommt es auf das richtige Verhalten auf dem Schulweg an, z. B. beim Warten an der Haltestelle, beim Einstieg ins Fahrzeug und gegenüber Mitfahrer*innen. Um Schüler*innen auf die Nutzung von Bus und Bahn vorzubereiten, bietet moBiel in Kooperation mit den Schulen verkehrspädagogische Maßnahmen an.

Umsetzung

Die Busschule ist ein bereits seit Jahren ein etabliertes Element schulischer Mobilität in Bielefeld und die Teilnahme ist an den meisten Grundschulen obligatorisch. Das Angebot sollte aber auch für die Stadtbahn angeboten werden, um auch hier die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Die Busschule ist ein bestehendes Angebot. Die Erweiterung des Angebotes auf die Stadtbahn sowie ergänzende verkehrspädagogische Maßnahmen sind jedoch mit mittlerem Aufwand verbunden.

Ziel / Wirkung

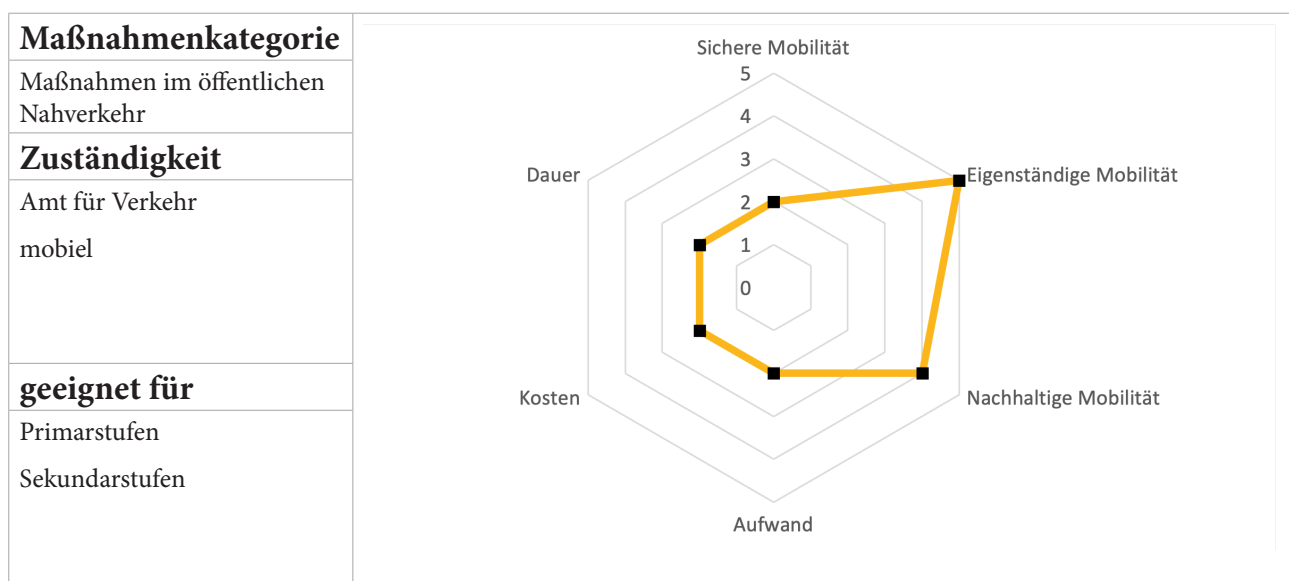
Die Busschule vermittelt das richtige Verhalten rund um den Nahverkehr und zwar in puncto Verkehrssicherheit als auch bezüglich „Rücksichtnahme auf andere“. Diese Maßnahme erhöht auch die Selbstwirksamkeit und beeinflusst die spätere Verkehrsmittelwahl.

- » Verkehrssicherheitserziehung (d.h. richtiges und sicheres Verhalten im Schulbus und an der Haltestelle),

- » Entwicklung eines positiven Umfeldes für den ÖPNV (Public Awareness) unter Kindern und Jugendlichen (d.h. Wahrnehmen, Kennenlernen und Verstehen des ÖPNV als Verkehrssystem neben dem privaten Pkw),
- » Gewinnung von wahlfreien ÖPNV-Kunden*innen nach dem Führerscheinerwerb (d.h. Kundenwerbung für morgen),
- » Erziehung junger Menschen zu einer intelligenten multimodalen Verkehrsmittelwahl nach dem Führerscheinerwerb (d.h. Vermeidung einer Fokussierung auf den Pkw/ das Kraftrad).

Ausbildung von Schul-Scouts

(auch Bus- und Bahnscouts genannt)



Maßnahmenbeschreibung

In besonderen Programmen geschulte Begleiter*innen (Schüler*innen höherer Klassen, Rentner*innen, Ein-Euro-Kräfte) treten Streit schlichtend und ordnend bei der Schulbusfahrt auf. Sie erhöhen damit die Schulwegsicherheit und beugen Gewalt bzw. Vandalismus im Fahrzeug vor. Ihr vorbildhafter Einsatz bietet den Heranwachsenden zudem die Chance, Zivilcourage und ehrenamtliches Engagement zu trainieren und soziale Verantwortung zu tragen. Im Rahmen der Vorbereitung auf die Tätigkeit als Fahrzeugbegleiter*innen werden meist folgende Maßnahmen durchgeführt:

- » Streitschlichtungs- und Deeskalationstraining,
- » Kommunikationstraining (u.a. Gesprächsführung, Körpersprache),
- » Schulung über die Sicherheitseinrichtungen und Gefahrenbereiche in den eingesetzten Bussen.

Umsetzung

MoBiel hat bereits mehr als 100 Bus- und Bahnscouts ausgebildet und sorgt so, neben dem professionellen Sicherheitsdienst für mehr Sicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme. Das Programm sollte fortgesetzt und verstärkt auch mit Schüler*innen höherer Jahrgangsstufen durchgeführt werden, um den Schülerverkehr stärker und zielgerichteter zu bedienen.

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Die Ausbildung zu Bus- und Bahnscouts ist ein bestehendes Angebot von moBiel.

Ziel / Wirkung

Die Sicherheit in Bussen und Bahnen wird für die Schüler*innen erhöht.

8.1.9 Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

In der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität kommt den Schulen die Schlüsselrolle zu. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgaben der Schulen. Sie berücksichtigen neben dem verkehrssicheren Verhalten weitere relevante Aspekte des Verkehrs wie Klimaschutz, Ressourcenverbrauch, Verkehrsraumgestaltung, zukunftsfähige Mobilität sowie die Förderung der eigenständigen Mobilität der Schüler*innen. Die didaktischen Grundsätze der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung des Schulministeriums greifen die neuen Lernformen auf, nennen explizit die Erfahrungs-, Handlungs- und Umgebungsorientierung. Heterogenität der Lerngruppen und individuelle Förderung sind berücksichtigt, Fragen der Inklusion einbezogen.

Doch die Schulen sind im schulischen Mobilitätsmanagement nicht auf sich alleine gestellt. Eine Vielzahl an Partnern unterstützt sie in ihrer Aufgabe. In Bielefeld helfen Polizei, Verkehrswacht, moBiel und Weitere mit vielfältigen Angeboten innerhalb und außerhalb des Schulunterrichts. Wichtig ist, dass die Schulen die Angebote kennen und wahrnehmen.

Der Erfolg der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung hängt maßgeblich von der intrinsischen Motivation der gesamten Schulgemeinschaft ab. Daher sind Programme zur aktiven Beteiligung von Lehrkräften, Eltern und Schüler*innen, wie das Verkehrszähler-Programm wichtiger Bestandteil des Schulmobilitätskonzepts.

Curriculum für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Maßnahmenkategorie	
Maßnahmen der Verkehrs- erziehung und Mobilitäts- bildung	
Zuständigkeit	
Ministerium für Bildung und Schule NRW	
Amt für Schule	
Schulen	geeignet für
Lehrkräfte	
Primarstufen	
Sekundarstufen	

Maßnahmenbeschreibung

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist an den Bielefelder Schulen integraler Bestandteil des Unterrichts. Dennoch wird das Thema in stark unterschiedlicher Tiefe behandelt und ist mancherorts deutlich unterrepräsentiert. Es wird für die Bielefelder Schulen empfohlen, ein stadtweites Curriculum aufzustellen, das sich an den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz orientiert.

Die Kultusministerkonferenz empfiehlt in ihrem Beschluss vom 07.07.1972 in der Fassung vom 10.05.2012 Mobilitäts- und Verkehrserziehung als eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule zu verstehen. Sie sollte Aspekte der Sicherheitserziehung und Sozialerziehung sowie von Umweltbildung und Gesundheitsförderung für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr umfassen und sich zudem mit Fragen einer zukunftsfähigen Mobilität als Teil einer Bildung für nachhaltige Entwicklung auseinandersetzen.

Dazu gibt es bereits zahlreiche qualitativ hochwertige Empfehlungen für die Gestaltung und Durchführung von konkreten Unterrichtsinhalten. Die Handreichung des Landesinstitutes für Schule und Medien Berlin-Brandenburg gibt einen Einblick in die Bedeutung des Themas für den Unterricht und formuliert Kompetenzfelder, in denen die Kinder ausgebildet werden sollen. Der fächerübergreifende Ansatz der Broschüre verdeutlicht die Berücksichtigung pädagogischer Prinzipien, die auch den Raumbezug implizieren. Zu berücksichtigen ist, dass die in der Handreichung genannten gesetzlichen Regelungen für Berlin und Brandenburg gelten.

In der Empfehlung werden Meta-Ziele genannt, die unter Berücksichtigung pädagogischer Grundsätze altersgruppengerecht im Unterricht verfolgt werden sollten.

Inhalte der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung

- » Zukunftsfähige Mobilität
- » Eigenständige Mobilität
- » Sicheres Verhalten im Verkehr
- » Sozialkompetenz im Verkehr
- » Umweltbewusstes und gesundheitsbewusstes Verhalten im Verkehr
- » Verkehrsraum(mit)gestaltung

Die vorgenannten Ziele sollten unter Berücksichtigung folgender Prinzipien im Unterricht verfolgt werden:

Pädagogische Grundsätze

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist

- » erfahrungsorientiert,
- » handlungsorientiert,
- » umgebungsorientiert,
- » individualisiert,
- » inkludiert,
- » fächerübergreifend.

Vertiefung der Inhalte moderner Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Unterrichtsinhalte für den Primarbereich

Aus den Zielen lassen sich unter Berücksichtigung der pädagogischen Grundsätze konkrete Lehrinhalte benennen. Hierzu zählen:

- » Schulwegtraining: Der sichere Schulweg,
- » Verkehr in der Schul- und Wohnumgebung,
- » Übungen zur Motorik und Wahrnehmung,
- » Radfahrausbildung,
- » Verkehrsregeln und soziales Verhalten im Verkehr,
- » Benutzung des und soziales Verhalten im öffentlichen Verkehr,
- » Mitfahren im Auto sowie
- » umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Ziele der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Klassen 1 und 2

Die Kinder lernen die Verkehrsrealität in ihrer Umgebung kennen und nehmen deren Veränderungen bewusst wahr. Sie trainieren ihre intellektuellen und körperlichen Fähigkeiten, um selbstständig am Straßenverkehr teilnehmen zu können. Sie lernen, sich sicher zu Fuß, mit dem Fahrrad und beim Mitfahren im Schulbus, Bus und im PKW zu verhalten.

Themenkreis: Schulumgebung und Wohnumgebung

- » Training der Wahrnehmung und Schulung der Sinne in Bezug auf
 - Geräusche
 - Lichtzeichen
 - Raumorientierung
 - Entfernungen
 - Geschwindigkeiten
 - Formen und Farben als Bedeutungshilfen
- » Einschränkung der Wahrnehmung in Bezug auf
 - Wege unter Zeitdruck
 - Wege in der Gruppe
 - Wege unter Einfluss unterschiedlicher Stimmungen

Bestandsaufnahme, Situationen und Gefahren der Straße und des Schulwegs

- Bereiche der Straße (verkehrsberuhigte Zonen, Gehweg, Radweg und Fahrbahn)
- Beobachtungen und Erlebnisse auf dem Schulweg
- Überquerungshilfen (z.B. Zebrastreifen)
- Überquerungsgefahren (z.B. parkende Fahrzeuge)
- ausgewählte Verkehrszeichen und Verkehrsregeln
- Schulwegsicherung (z.B. in Kooperation mit der Polizei)
- Situationsgerechtes und verantwortungsvolles Verhalten
- Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer
- Abgrenzung vom Fehlverhalten anderer
- Umgang mit Konflikten
- Verhalten auf dem Gehweg
- Verhalten an der Bushaltestelle

- Verhalten im Bus
- Verhalten im Auto
- Sicherung während der Fahrt
- umweltförderliches Verhalten

Themenkreis: Unterwegs bei schlechten Sichtverhältnissen

- » Auswirkungen von:
 - Dunkelheit
 - trübem Wetter
 - Regen, Schnee, Eis
- » Bedeutung von:
 - hellen Farben und Reflektoren an Kleidung, Rad und Schultasche
 - Taschenlampe
 - Beleuchtung am Fahrrad

Themenkreis: Bewegungssicherheit und Radfahrtraining

Schulung der Sensomotorik und Reaktionsfähigkeit

- ohne Geräte
- mit Sportgeräten
- mit dem Roller
- mit dem Fahrrad

Radfahrtraining

- Schulung der Fertigkeiten
- Überprüfung der Verkehrssicherheit
- Verkehrssicherheit des eigenen Fahrrads
- Funktionsweisen der Einzelteile
- Tragen des Helms

Situationsgerechtes und verantwortungsvolles Verhalten als Rad Fahrende

- auf dem Gehweg
- auf dem Radweg
- auf dem kombinierten Geh-Radweg
- beim Überqueren einer Fahrbahn mit dem Rad
- Situationsgerechtes und verantwortungsvolles Verhalten bei sportlicher Betätigung

- im Verkehrsraum
- mit den Inlinern
- mit dem Roller

Ziele der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Klassen 3 und 4

Die Kinder lernen, Verkehrssituationen in ihrer Komplexität zu erkennen, sich darauf einzustellen und sachgerecht und angemessen zu reagieren. Die Kinder üben, sich selbstsicher, regelbewusst und rücksichtsvoll im Verkehr zu bewegen. Sie lernen, ihre Umwelt kritisch zu beobachten, Bewährtes zu benennen, zu reflektieren und ggf. Vorschläge zur Verbesserung zu entwerfen.

Themenkreis: Schulumgebung und Wohnumgebung

Umweltorientiertes Verhalten und Handeln

- Radwegenetz vor Ort
- Nutzungsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln
- Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV
- Bewertung verschiedener Verkehrsmittel
- Gesundheitsgefährdung durch Lärm, Abgase und Geschwindigkeit

Verhalten und Handeln im Straßenverkehr

- Anwendung der Kenntnisse über Verkehrsregeln und -zeichen in der Verkehrsrealität
- Verständigung mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern
- Hilfestellung für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer
- Möglichkeiten der Konfliktbewältigung
- Umgang mit eigenen Emotionen und den Reaktionen anderer

Themenkreis: Bewegungssicherheit und Radfahrausbildung

Weiterentwicklung der Sensomotorik und Reaktionsfähigkeit

- ohne Geräte
- mit Sportgeräten
- mit dem Fahrrad

Verkehrssicherheit des eigenen Fahrrads

- notwendige Bestandteile

- Funktionsfähigkeit der Bestandteile
- Pflege und Wartung

Radfahrausbildung

- Theoriekenntnisse in Verkehrsregeln und -zeichen
- Straßenbenutzung (Fahrbahn, Radweg, Gehweg)
- Besonderheiten auf der Fahrbahn
- Verhalten an Ampeln
- Verhalten beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Sicherheitsaspekte des Radfahrens
- Umweltaspekte des Radfahrens
- Gesundheitsaspekte des Radfahrens

Abschluss der Radfahrausbildung

- Überprüfung des theoretischen Wissens
- Überprüfung des praktischen Könnens

Zu diesen Themen gibt es bereits eine Vielzahl an Handreichungen und fertigen Unterrichtsmaterialien, die für die Einführung in den Unterricht bzw. dessen Ergänzung empfohlen werden können.

Unterrichtsmaterialien für die Primarstufen

Neben der Handreichung der Länder Berlin und Brandenburg und den Rahmenvorgaben des Landes NRW gibt es bereits zahlreiche Materialien für konkrete Unterrichtsinhalte. Hier soll kurz eine kleine Auswahl an bereits erprobten und bewährten Materialien für den Primarbereich vorgestellt werden.

Mobilitätsbildung Handbuch für die Praxis

In diesem Praxisbuch von Philipp Spitta wird die Forderung der Kultusministerkonferenz konkretisiert und eine Neukonzeption der traditionellen Verkehrserziehung vorgeschlagen. Dabei wird ein umfassendes Konzept der Mobilitätsbildung im Kontext einer Bildung für nachhaltige Entwicklung vorgestellt.

In zahlreichen Unterrichtsbeispielen für die Primar- und Sekundarstufe werden dazu handlungs- und schülerorientierte Unterrichtsvorschläge angeboten. Unter anderem finden sich Anregungen und Material (mit Kopiervorlagen zum Ausdrucken im Internet) zu den Themenbereichen Schulweg, Stadtteilerkundung, soziales Lernen, Partizipation, Bewegung, Fahrrad, Klima, Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) sowie Bus und Bahn. Das Praxisbuch Mobilitätsbildung wendet sich an Lehrkräfte der Klassenstufen eins bis sechs

sowie an Studierende und Lehramtsanwärter*innen in der Ausbildung.
<https://www.philipp-spitta.de/galerie>

Mobile Kinder

„Mobile Kinder“ ist ein umfangreiches Materialienpaket mit Ideen, Arbeitsblättern und Kopiervorlagen für einen handlungsorientierten und fächerübergreifenden Unterricht. Die Lehrermappe eignet sich für alle Klassenstufen der Grundschule. Die praxisorientierten Materialien unterstützen eine lebendige Mobilitätserziehung, z. B. durch Anregungen für Erkundungen vor Ort oder Gruppenarbeit. Die Aufgaben behandeln Themen wie Schulweg, Wohnumgebung, Verkehrsschilder und Verkehrsregeln sowie die verschiedenen Verkehrsmittel.

Es entspricht den aktuellen KMK-Empfehlungen und Lehrplänen. Die Materialien orientieren sich am Umfeld der Kinder. Es ist für alle Klassenstufen der Grundschule geeignet. Es ist auch für einen integrativen und inklusiven Unterricht geeignet.

<https://www.heinrich-vogel-shop.de/shop/verkehrserziehung/grundschule/verkehrserziehung-1-3-klasse/mobile-kinder.html>

Radfahrausbildung und Verkehrserziehung in der Grundschule

Das Lehrerhandbuch mit Online-Portal ist die Plattform für alle Themen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Grundschule sowie für alle Medien und Materialien der Deutschen Verkehrswacht.

Handbuch und Portal sind eine Einheit. Die schnelle Orientierung und Unterrichtsplanung ist ebenso möglich wie die ausführliche Vertiefung spezieller Fragestellungen. Das Buch ist Wegweiser für den Unterricht, das Portal stellt Arbeitshilfen und weitere Informationen, Planungshilfen, Hinweise zur Elterninformation, Antworten zu versicherungsrechtlichen Fragen usw. bereit. Es wird kontinuierlich ausgebaut und ergänzt. Jedes Handbuch enthält einen Code für die unbegrenzte, kostenfreie Nutzung des Portals.

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/verkehrserziehung-gs/lehrerhandbuch-1-4/>

Sicher unterwegs mit meinem Fahrrad

Das Schülerheft „SICHER UNTERWEGS – MIT MEINEM FAHRRAD“ ist ein Lernmittel für die Fahrradausbildung an Hamburger Schulen. Es vermittelt grundlegende Kenntnisse zum Thema Fahrrad, Verkehrsregeln und möglichen Gefahren im Straßenverkehr.

Es richtet sich an die Klassen 3 und 4 im Zuge der Radverkehrsausbildung.

Schulen anderer Bundesländer können das „Fahrrad-Tagebuch“ gegen eine Schutzgebühr von € 2,00 pro Heft im Referat Mobilitäts- und Ver-

kehrserziehung der Behörde für Schule und Berufsbildung Hamburg bestellen.

<https://bildungsserver.hamburg.de/content-blob/12140046/67119fd6a8367ddab0fb53ff6ba5ebe3/data/sicher-schuelerheft.pdf>

Radfahren in der Grundschule

Das Online-Portal für Lehrkräfte an Grundschulen in NRW des Zukunftsnetz Mobilität NRW gibt wichtige Hinweise zu Rechtsvorschriften und Erlasse, bietet Unterrichtsprogramme und gibt wertvolle Sicherheitstipps. Das Zukunftsnetz bietet für die Radfahrausbildung auch Fortbildungskurse an.

<https://www.radfahrenindergrundschule.de>

Unterrichtsinhalte für die Sekundarstufe I

Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe I vertieft und erweitert die in der Grundschule erworbenen Fähigkeiten, Fertigkeiten und Kenntnisse durch altersgemäße Inhalte. Dabei kommt gerade in dieser Altersgruppe der Erziehung zur Verantwortung eine große Bedeutung zu, da die Lebensgestaltung dieser Schülerinnen und Schüler in erheblichem Umfang von der Teilnahme am Straßenverkehr geprägt ist.

Ziele der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Jahrgangsstufen 5 und 6

Die Schülerinnen und Schüler trainieren ihre Motorik und Reaktionsfähigkeit weiter, um sich im komplexen Verkehrsgeschehen auf dem Schulweg und in der Freizeit sicher bewegen zu können. Sie lernen, sich mit der neuen örtlichen Verkehrssituation auseinander zu setzen.

Themenkreis: Verkehrssituationen in der neuen Schulumgebung

- » Bestandsaufnahme, Situationen und Gefahren
 - Straßenführung
 - Netz der Rad- und Gehwege
 - Gefahrenstellen
 - Festlegung des Schulwegs in Straßenkarten
 - Umgehungsstraßen, Autobahnanbindung
 - Angebote und Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV
 - unbekannte Situationen
 - Aggressionen und Gewalt
- » Bewertung verschiedener Verkehrswege
 - Fahrbahnen

- Gehwege
- Radwege
- kombinierte Geh-Radwege
- verkehrsberuhigte Zonen
- » Anlagen und deren Gestaltungsmöglichkeiten in Bezug auf
 - Standorte für Verkehrsregelungsanlagen
 - Haltestellen für den ÖPNV
 - Schulbushaltestellen
 - Park- und Halteverbotszonen im Schuleingangsbereich

Themenkreis: Bewegungssicherheit

- » Training sensomotorischer Fähigkeiten in Bezug auf
 - Gleichgewicht
 - Koordination
 - Reaktion
 - visuelle und akustische Wahrnehmung
 - Einschätzung von Geschwindigkeiten, Bewegungen, Entfernungen
 - Umgang mit Emotionen

Themenkreis: Weiterführung der Radfahrausbildung

- Beherrschung des Fahrrads
- Fahrverhalten in komplexen Verkehrssituationen
- Regelwissen und Regelverständnis
- Kenntnisse der StVO
- Kenntnisse über Folgen von Risikoverhalten und Übermut

Ziele der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Jahrgangsstufen 7 und 8

Die Schülerinnen und Schüler reflektieren ihre Rolle als Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für sich persönlich, in der Gruppe, in Begegnungen mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Sie setzen sich mit Motiven für nicht verkehrsgerechtes Verhalten auseinander und hinterfragen diese Motive kritisch. Sie analysieren die Verkehrssituationen im Bereich der Stadt und des Kreises.

Themenkreis: Gruppenverhalten im Straßenverkehr

- » Reflexion des Verhaltens in der Gruppe

- Einfluss der Gruppe auf das eigene Verhalten und Handeln
- Einfluss des Einzelnen auf die Gruppe
- » Bedeutung von Risikobereitschaft, rücksichtslosem Verhalten, Imponiergehabe
- Bedeutung von Stimmungen und Beziehungen
- Akzeptanz von Vorgaben

Themenkreis: Vorausschauendes Verhalten im Straßenverkehr

- » Reflexion des eigenen Verhaltens
 - Verantwortung und Rücksichtnahme
 - situationsorientiertes Verhalten
 - Sensibilisierung für besondere Gefahren
 - Wirkung von Alkohol, Rauschgiften, Medikamenten
 - Wirkung von Geschwindigkeit
- » Einflüsse und Auswirkungen von
 - Gefühlen und Stimmungslagen
 - Hilflosigkeit und Orientierungslosigkeit
 - Unaufmerksamkeit
 - Regelwidrigkeit
 - Verkehrsbedingungen
 - Fahrbahnbeschaffenheit
 - Wetter- und Lichtverhältnisse
 - Bremswege
 - Geschwindigkeiten und Kräfte

Themenkreis: Individualverkehr und öffentlicher Personennahverkehr

- Sicherheitsbewusstes Verhalten und Handeln
- Verkehrssicherheit des eigenen Fahrrads
- Wartung und Pflege zur Verbesserung der Sicherheit
- Kenntniserweiterung der StVO
- Verhalten am Unfallort

Umweltorientiertes Verhalten und Handeln

- Vor- und Nachteile des Individualverkehrs
- Aspekte der Selbstverwirklichung

- Auswirkungen des erhöhten Individualverkehrs
- Gefährdung von Menschen, Tieren und Pflanzen
- Belastung durch Abgase, Versiegelung von Naturflächen, klimatische Probleme
- Umweltschutz in Verbindung zur Wahl der Verkehrsmittel
- Freizeitaktivitäten und verantwortliche Entscheidungen der Verkehrsmittel
- Statussymbolik, Selbstdarstellung, Imponiergehabe
- Möglichkeiten der kulturellen Teilhabe

Themenkreis: Verkehrssituationen in der Region

- Reflexion der Verkehrssituationen
- Bewertung der Verkehrssituation
- Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation
- Möglichkeiten zur Einflussnahme
- Kontakte zur kommunalen Verwaltung

Ziele der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Jahrgangsstufen 9 und 10

Die Schülerinnen und Schüler reflektieren ihre Rolle als verantwortungsbewusste, zum Teil auch schon motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Sie setzen ihre Kenntnisse über die StVO und über umweltgerechtes Verhalten im Straßenverkehr um. Sie lernen, sich bei Unfällen sachgerecht und angemessen zu verhalten. Sie setzen sich kritisch mit den Auswirkungen von Alkohol, Rauschgiften und Medikamenten auf Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auseinander und bewerten diese. Sie prüfen und erproben Möglichkeiten der Einflussnahme auf verkehrspolitische Entscheidungen.

Themenkreis: Drogen und Verkehr

- » Alkohol, Rauschgifte, Medikamente
 - Auswirkungen auf die psychische und physische Leistungsfähigkeit
 - Auswirkungen auf das Verhalten im Straßenverkehr
- » Verantwortung für sich und andere
 - Konsequenzen und Sanktionen

Themenkreis: Verkehrsunfälle und die Folgen

- » Sanktionen bei Verstößen gegen rechtliche Vorgaben

- Begründungen für Sanktionen
- Art und Ausmaß der Sanktionen
- » Verkehrsunfälle und ihre Folgen
 - Verkehrsunfallursachen
 - menschliche und gesellschaftliche Aspekte
 - gesundheitliche und finanzielle Folgen
 - Regulierung von Personen- und Sachschäden
 - Aspekte der Versicherungen
- » Pflichten als Unfallbeteiligte
 - Rechtskenntnisse
 - Verpflichtungen am Unfallort
 - Unfallmeldung

Themenkreis: Verkehrsentwicklung und Verkehrsgestaltung in der Region

- » Verkehrsentwicklung und Verkehrsgestaltung
 - geschichtliche Entwicklungen
 - regionale Verkehrsplanung
 - Alternativen zur vorhandenen Verkehrsführung
 - Möglichkeiten der Einflussnahme auf Beratungen, Entwicklungen und Gestaltungen im ortsnahen und regionalen Bereich
- » Verkehrsmittel und Verkehrswege
 - wirtschaftliche Zusammenhänge (Transportkonzepte: Land, Wasser, Luft)
 - gesellschaftliche Zusammenhänge (Massentourismus)
 - Verkehrspolitik

Unterrichtsmaterialien für die Sekundarstufe I

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung haben in der Sekundarstufe keinen leichten Stand. Dabei bietet kaum ein Bereich so konkrete Ansatzpunkte im Alltag der Schülerinnen und Schüler. Es steht nur sehr wenig Literatur für den Unterricht zur Verfügung. Für die Klassen 5- 10 stehen fast ausschließlich Online-Medien zur Verfügung. Nachfolgend werden einige empfehlenswerte Beispiele vorgestellt.

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)

Radfahrausbildung

Mit Hilfe dieser Unterrichtsmaterialien soll das Wissen der Schülerinnen und Schüler über Aspekte der Mobilität erweitert und eine Sensibilisierung für wichtige Aspekte der Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Materialien sind konzipiert für fächerübergreifende Projektstage oder AGs, einzelne Module können jedoch auch gut in verschiedenen Fächern – insbesondere im Sportunterricht – eingesetzt werden.

<https://www.dguv-lug.de/sekundarstufe-i/verkehrserziehung-mobilitaetsbildung/mobil-mit-dem-rad/>

Deutsche Verkehrswacht

Die Deutsche Verkehrswacht bietet zahlreiche Materialien für die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Sekundarstufen an.

Schwerpunkte sind Radfahren und der neue Schulweg mit dem Fahrrad, Mofafahren, Inline-Skaten, Verkehrsmittelwahl, Busse und Bahnen (Vandalismus, Aggression im Schulbus, Gefahrenpunkte) sowie rechtliche, medizinische, psychologische und technische Aspekte der Verkehrsteilnahme.

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/sekundarstufe/>

Verkehrs Verbund Ost-Westfalen-Lippe

Schule macht mobil

Der Wechsel von der Grundschule auf die weiterführende Schule bedeutet für viele Schülerinnen und Schüler ein verändertes Mobilitätsverhalten. Für viele von ihnen wird der Schulweg länger und auch in ihrer Freizeit werden sie zunehmend mobiler.

Der VVOWL möchte diese Altersgruppe dabei unterstützen, sich sicher und selbstständig im öffentlichen Verkehrsraum zu bewegen. Zu diesem Zweck hat er für die Jahrgangsstufen 5 und 6 aller weiterführenden Schulen Unterrichtsmaterialien erstellt. Sie stehen den Schulen ab dem Schuljahr 2019/2020 in den Kreisen Herford, Lippe, Gütersloh und Minden-Lübbecke sowie in der Stadt Bielefeld kostenlos zur Verfügung.

<https://www.vvowl.de/de/projekte/schule-macht-mobil.php>

Handreichung für die Sekundarstufe I des Hamburger Bildungsservers

Fahr Rad mobil

Die Fahrradprojekte haben das Ziel, jugendliche Radfahrer zu unterstützen, selbstständig, umsichtig sowie verkehrssicher mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Die Schülerinnen und Schülern erkunden und kar-

tografieren die Radwege im Stadtteil, bauen ein bewussteres Verhalten im Straßenverkehr an Gefahren- und Konfliktpunkten auf.

Im Mittelpunkt steht nicht das Üben im Straßenverkehr. Es geht vielmehr darum, ihn zu erforschen – ein anderer Zugang, um Regeln und sicheres Verhalten erfahrbar zu machen.

Das Projekt ist weitgehend praxisorientiert und führt mit Begehungen (zu Fuß, per Rad), Verkehrsbeobachtungen und Stationenlernen in Gruppen aus dem Klassenzimmer heraus.

<https://bildungsserver.hamburg.de/contentblob/2365884/9353c3ebab-2dfa5bbbc79a1674c8e6e4/data/frm-07-2010-schuelerheft.pdf>

Ziel / Wirkung

Selbstständig mobil sein

Schülerinnen und Schüler lernen zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln am Verkehr teilzunehmen und ihren Aktionsradius auszuweiten, um auch unbekannte Ziele unter Verwendung nötiger digitaler und analoger Informationsmedien pünktlich zu erreichen. Weiterhin wird auch motorisierter Individualverkehr behandelt.

Sicher mobil sein

Schülerinnen und Schüler erwerben Regelwissen und verkehrsspezifische Kenntnisse, um am öffentlichen Verkehr gefahrenbewusst teilzunehmen und situationsbezogen zu handeln. Um Risiken zu vermeiden, passen sie ihre Fahrweise und ihr Tempo der Verkehrssituation an und schützen sich als Radfahrende durch Nutzung eines Fahrradhelms.

Verantwortungsbewusst mobil sein

Schülerinnen und Schüler erkennen, dass es sich beim Verkehr um ein soziales System handelt, das besonderen Regeln und Normen des Rechts und der sozialen Interaktion unterworfen ist. Es erfordert vom Einzelnen Umsicht und Rücksichtnahme, um als System am besten zu funktionieren und andere Verkehrsteilnehmende nicht unnötig zu beeinträchtigen. Schülerinnen und Schüler treffen bewusste Entscheidungen für sich selbst und nehmen zunehmend auch Verantwortung für andere wahr.

Gesundheitsbewusst mobil sein

Schülerinnen und Schüler erweitern durch ihre Verkehrsteilnahme ihre motorischen Fertigkeiten sowie ihr Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen. Sie erkennen, dass die Wahl des Verkehrsmittels Auswirkungen auf die eigene Gesundheit hat und dass Verkehrswege auch für die Aktivierung der eigenen Bewegung genutzt werden können. Ebenso kann die Verkehrsmittelwahl zur Reduzierung von Beeinträchtigungen anderer durch Lärm und Abgase beitragen.

Nachhaltig mobil sein

Schülerinnen und Schüler erkennen, dass der Verkehr Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima hat. Sie wählen ihre Verkehrsmittel unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenschonung wie Flächenbedarf, Kraftstoffverbrauch, Kohlendioxidbelastung auf Wegen zu Wohnen, Arbeit, Versorgung, Bildung und Erholung aus.

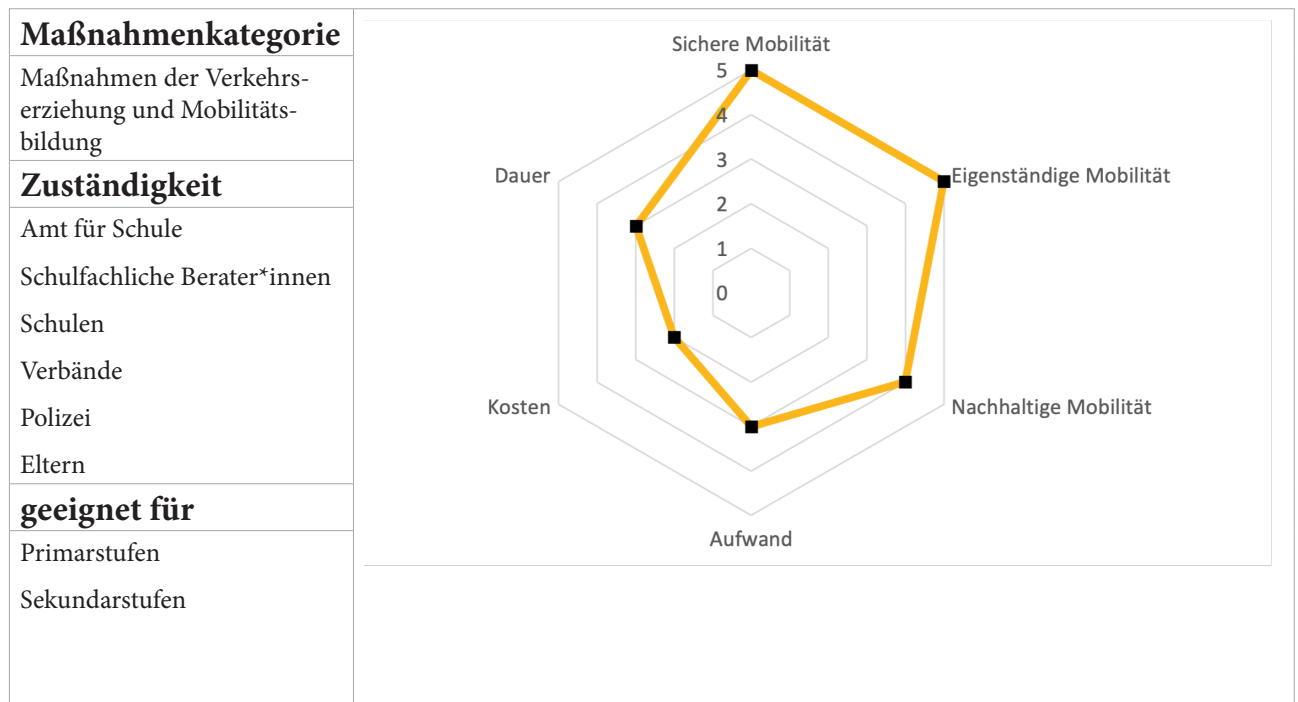
Zukunftsfähige Mobilität mitgestalten

Schülerinnen und Schüler nehmen partizipatorisch an gesellschaftlichen Entwicklungen im Bereich Verkehr teil und entwickeln Ideen für eine Mobilität der Zukunft, die sich auf die Verkehrsumwelt, Mobilitätsformen, Fahrzeuge und Antriebe bezieht. Sie erwerben Grundlagen und Wissen über städtebauliche und wirtschaftliche Aspekte heutiger Verkehrswirklichkeit und ihrer Folgen. Die beschriebenen sechs Kompetenzfelder sind voneinander abhängig. So sind beispielsweise Kompetenzen des sicheren und verantwortungsbewussten Verhaltens Voraussetzung für eine selbstständige Mobilität und umwelt- und gesundheitsbewusstes Verhalten Voraussetzung zur Mitgestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität. Diese Interdependenzen gibt es zwischen allen Kompetenzfeldern der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung.

Darüber hinaus gibt es bei den Kompetenzfeldern Überschneidungen. So wird z. B. „nachhaltig mobil sein“ als ein eigenes Kompetenzfeld benannt, spielt aber auch in anderen Kompetenzfeldern eine wichtige Rolle. Darüber hinaus überschneiden und ergänzen sich auch Inhalte der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung mit denen anderer übergreifender Themen des Rahmenlehrplans. Es bestehen Überschneidungen bezüglich der Mobilität beim übergreifenden Thema Gesundheitsförderung mit den Themen Bewegung und Suchtprophylaxe. Das übergreifende Thema Verbraucherbildung könnte die Mobilität ebenfalls berücksichtigen.

Die zuvor aufgeführten Grundsätze lassen sich mit den Zielen aus den Rahmenvorgaben für Verkehrs- und Mobilitätserziehung des Landes NRW verknüpfen. Die Kernlehrpläne des Landes enthalten hierzu keine weiteren Informationen. Daher sollten die Ziele in die schulinternen Curricula aufgenommen werden. Die Themen der Mobilitätsbildung lassen sich übrigens bestens in die Nachhaltigkeitsstrategien der Schulen integrieren, sofern diese vorhanden sind.

Bausteine Verkehrserziehung & Mobilitätsbildung



Maßnahmenbeschreibung

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind Querschnittsaufgaben, die über die schulischen Grenzen hinaus von zahlreichen Institutionen wahrgenommen wird. Auch in Bielefeld gibt es bereits viele Akteure, die Eltern und Schulen dabei unterstützen, die Mobilität der Kinder und Jugendlichen sicherer und nachhaltiger zu machen. In dieser grundlegenden Maßnahme werden die Akteure und ihre Beiträge, wir nennen sie Mobilitätsbausteine, vorgestellt.

Ziel dieser Maßnahme ist es, die Schulen über die bestehenden Angebote zu informieren und das Angebot weiter auszubauen. Die Mobilitätsbausteine außerschulischer Akteure sind für eine gelingende Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung eminent wichtig, da Schulen oft nicht über notwendiges Fachwissen oder genügend Personal verfügen, um alle Aufgaben abzudecken.

Bestehende Mobilitätsangebote

Im Rahmen der Stakeholder-Analyse und der Befragung der Schulen konnten bereits eine Reihe an Angeboten außerschulischer Akteure identifiziert werden.

Kampagnen außerschulischer Akteure

Klimabündnis: Stadtradeln – Radeln für ein gutes Klima

Seit 2008 lädt die Kampagne STADTRADELN Bürger*innen dazu ein, in ihren Kommunen auf das Fahrrad (um)zusteigen. Durch ihre Teilnahme werben sie für das Fahrradfahren und setzen sich für den

Klimaschutz ein. Teilnehmende Kommunen wählen einen Zeitraum von 21 aufeinanderfolgenden Tagen zwischen Mai und September, in dem die Kampagne lokal umgesetzt wird. Bielefeld beteiligt sich hieran bereits.

Am Ende der Laufzeit werden die geradelten Kilometer gezählt und die besten Kommunen in drei verschiedenen Kategorien ausgezeichnet. Diese Kampagne ist eine einzigartige Möglichkeit, klimafreundliche Mobilität zu fördern, da sie direkt mit Mitgliedern der Kommunalparlamente in Kontakt tritt und sie auffordert, das Radwegenetz vor Ort selbst zu testen. Diese Politiker*innen können dann spezielle Verbesserungen umsetzen, die auf ihren Erfahrungen beruhen und das Fahrradfahren vor Ort wird so erleichtert. Gerade bei Schulen ist diese Kampagne sehr beliebt, da die Schulgemeinschaft in eine Challenge mit den weiteren Bielefelder Schulen geht. Beim Stadtradeln 2021 haben von $\frac{1}{3}$ der Bielefelder Schulen 1.635 Schüler- und Lehrer*innen teilgenommen.

<https://www.klimabuendnis.org/aktivitaeten/kampagnen/stadtradeln.html>

ZOOM - Kleine Klimaschützer unterwegs

Seit 2002 unterstützt ZOOM europaweit Kinder darin, etwas über den Einfluss ihres täglichen Lebens auf das Klima zu lernen und ermutigt sie Vorbild für ihre Eltern sowie für Klimapolitiker*innen zu sein. Die Kinder teilnehmender Klassen sammeln mindestens eine Woche lang sogenannte „Grüne Meilen“ für jeden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Weg sowie für weitere umweltfreundliche Verhaltensweisen wie zum Beispiel regionale Ernährung. Die Grünen Meilen werden den Teilnehmer*innen und Politiker*innen der jährlichen UN-Klimakonferenzen präsentiert.

<http://kindermeilen.de>

VCD: Zur Fuß zur Schule

Zu-Fuß-zur-Schule-Aktivitäten gibt es in Deutschland schon seit 1994. Seit 2000 gibt es sogar einen offiziellen, internationalen „I-walk-to-school-day“, der meist Anfang Oktober begangen wird. Der VCD führt die Aktionswoche „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ seit 2007 in Kooperation mit dem Deutschen Kinderhilfswerk (DKHW) durch. Sie findet jedes Jahr im September statt.

Teilnehmen können Kitagruppen, Schulklassen und private Initiativen. Herzstück der Aktionswoche ist der **Ideenwettbewerb**. Die Teilnehmenden überlegen sich kreative Aktionen, die an der Schule/in dem Kindergarten durchgeführt werden und möglichst alle beteiligten Gruppen miteinbeziehen. Kinder lernen spielerisch, was aktive Mobilität bedeutet und setzen sich mit Verkehrssicherheit und Gesundheitsaspekten auseinander. Eltern und Erzieher*innen unterstützen sie

dabei. Die besten Aktionen werden prämiert. Zur Inspiration werden Beispiele für gelungene Aktionen der letzten Jahre auf der Homepage gesammelt.

<https://www.zu-fuss-zur-schule.de/>

BIE a Hero!

Mit der Handy-App „BIE a Hero!“ laden die Stadtwerke Bielefeld ein, ganz konkret zum Klimaschutz beizutragen. Für jede dort aufgeführte persönliche CO²-Einsparung können Klima-Punkte generiert werden. Für jeweils 200 Klima-Punkte, die bis November jeden Jahres kollektiv gesammelt werden, pflanzen die Stadtwerke Bielefeld einen Baum im Bielefelder Wald. Zusätzlich gibt es wöchentliche Verlosungen von Sachpreisen. Den Fokus legt die App auf klimafreundliche zurückgelegte Wegstrecken. Jeder eingetragene Fahrrad-, Fuß- oder ÖPNV-Kilometer wird in der App mit Klima-Punkten belohnt. Aber auch für klimafreundliches Einkaufen, Strom sparen oder andere Aktivitäten können Punkte gesammelt werden.

Und das Beste: Für die Teilnahme am STADTRADELN gibt es 200 (!) Klima-Punkte zusätzlich. Also schnell auch diese App laden und Bäume pflanzen!

<https://www.lebenswertes-bielefeld.de/bie-a-hero.html>

Angebote zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung außerschulischer Akteure

Angebote der Polizei

- Gefahrentraining (Theorie- und Praxisübungen im Umfeld der Schulen)
- Verkehrssicherheitstage zum Thema „Schulweg“, „Sichtbarkeit“, „Toter Winkel“ etc.
- Unterstützung bei der Radfahrausbildung
- Lehreinheiten für Lehrkräfte zu besonderen Verkehrssicherheitsthemen, z.B. zur dunklen Jahreszeit, „Toter Winkel“, Fahrradhelm
- Jugendverkehrsschule
- CRASH KURS NRW
- Verkehrspuppenbühne
- Ausstellung „Jeden kann es treffen“
- Busschule (Theorie und Praxisübungen)

<https://bielefeld.polizei.nrw/artikel/wie-verhalte-ich-mich-richtig-im-strassenverkehr>

Verkehrswacht Bielefeld e.V.

Rollerparcours (1. und 2. Klasse)

In Anlehnung an den später folgenden Fahrradparcours bietet die Verkehrswacht diesen Parcours zur Förderung von Motorik und Sensorik an. Auch das Thema Helm tragen wird bereits kindgerecht thematisiert. Spielerisch können sich die Kleinsten im Parcours bewegen und lernen dabei Sicherheit und Selbstvertrauen. Das Training findet mit Puky-Rollern statt, da diese neben der Hinterradbremse auch über eine Vorderradbremse sowie eine Klingel ausgestattet sind. Gerne dürfen die Kinder ihre eigenen Roller und Helme mitbringen, die allseits beliebten Streetscooter aus Alu sind allerdings nicht erlaubt, da sie unter die Kategorie Spielzeug fallen und zudem oft scharfkantig und gefährlich sind.

Fahrradparcours (3. und 4. Klasse)

Der Parcours dient der Geschicklichkeitsübung mit dem eigenen Fahrrad und zur Vorbereitung auf die Radfahrausbildung und -prüfung durch die Polizei. Es sind verschiedene Stationen und Hindernisse mit dem Fahrrad zu absolvieren. Es werden Grundlagen des sicheren Radfahrens vermittelt, wie Blickführung, Schulterblick, dosiertes Lenken u.a. Die Aktion richtet sich an die 3. und 4. Klassen einer Grundschule. Sie nimmt ca. eine Schulstunde in Anspruch und kann von der gesamten Klasse durchgeführt werden. Es wird empfohlen, weitere Aufsichtspersonen (Eltern etc.) hinzu zu nehmen. Es besteht Helmpflicht.

Kinder, die das Radfahren erlernen, erweitern auch ihre Erlebniswelt. Auf den Wegen, die sie mit dem Fahrrad zurücklegen, geraten sie aber auch in neue, teils gefährliche Verkehrssituationen. Um den Kindern entsprechende Verhaltensregeln mitzugeben, ist das Radfahrtraining unerlässlich. Wie in vielen anderen Lebensbereichen spielt die Schule dabei eine entscheidende Rolle. Hier können die Kinder im geschützten Raum Fähigkeiten und Kenntnisse erlernen, die ihnen helfen, sich zu souveränen Teilnehmern des Straßenverkehrs zu entwickeln.

Seit vielen Jahren unterstützen die Verkehrswachten Lehrkräfte, Verkehrsberater der Polizei sowie Schülerinnen und Schüler mit Materialien, die über das richtige Verhalten auf dem Zweirad informieren. So werden Lernziel-Kontrollbögen für den Radfahrunterricht von den Verkehrswachten an Schulen ausgehändigt oder bei Veranstaltungen eingesetzt. Die Herstellung der Bögen wurde zuletzt mit Hilfe von TÜV Rheinland, der Unfallkasse und dem Ministerium für Verkehr NRW finanziert.

Anhalteaktion

Die Verkehrswacht misst gemeinsam mit den Kindern der 3./4. Klasse die Geschwindigkeiten von herannahenden Fahrzeugen. Die Kinder werden in zwei Gruppen aufgeteilt und beteiligen sich jeweils am

Messen bzw. Anhalten. Die Gruppen sollten von weiteren Aufsichtspersonen (Eltern, etc.) begleitet werden. Mittels geeichtem Messdisplay werden die Autofahrer auf ihre Geschwindigkeiten aufmerksam gemacht. Wenige Meter nach der Anzeigetafel werden *die gemessenen* Fahrzeuge durch die Polizei angehalten; die Kinder haben dann die Möglichkeit mit den Autofahrern direkt zu sprechen. Diejenigen, die sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit gehalten haben, erhalten Dankzettel, diejenigen, die zu schnell waren, erhalten Denktettel. Die Denk- und Dankzettel werden zuvor von den Kindern im Unterricht individuell gestaltet.

Über die persönliche Ansprache wird bei den Autofahrern ein hohes Maß an Betroffenheit erzielt. Ziel dieser Übung ist es außerdem, den Kindern ein Gefühl für die Geschwindigkeiten der herannahenden Fahrzeuge zu geben und Entfernungen besser abschätzen zu können. Eine Vor- und Nachbereitung im Unterricht ist zwingend erforderlich.

moBiel

Busschule (Theorie und Praxisübungen)

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Verkehrszähmer-Programm

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/handlungsebenen/mm-fuer-zielgruppen/verkehrszaehmer>

Radfahren in der Grundschule

<https://www.radfahreninderschule.de>

VCD OWL

Der VCD OWL hat ein Geschwindigkeitsmessgerät angeschafft. Das Messgerät gibt den Fahrern eine Echtzeit-Rückmeldung der gefahrenen Geschwindigkeit. Es trägt damit effektiv zur Verkehrssicherheit bei. Schulen können sich dazu anmelden.

<https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/ostwestfalen-lippe/aktion-teletocho-vor-schulen-118-229>

Arbeitsschritte

Die Angebote sollen den Bielefelder Schulen bekannt gemacht und von diesen stärker genutzt werden. Mögliche Kommunikationspfade hierfür sind:

- Vorstellung der Angebote in den Rektorenkonferenzen
- Vorstellung der Angebote im Arbeitskreis Schulische Mobilität
- Vorstellung der Angebote auf der Internetseite <https://www.bildung-in-bielefeld.de>

- Berichte über Aktionen in der Presse oder im Rundfunk

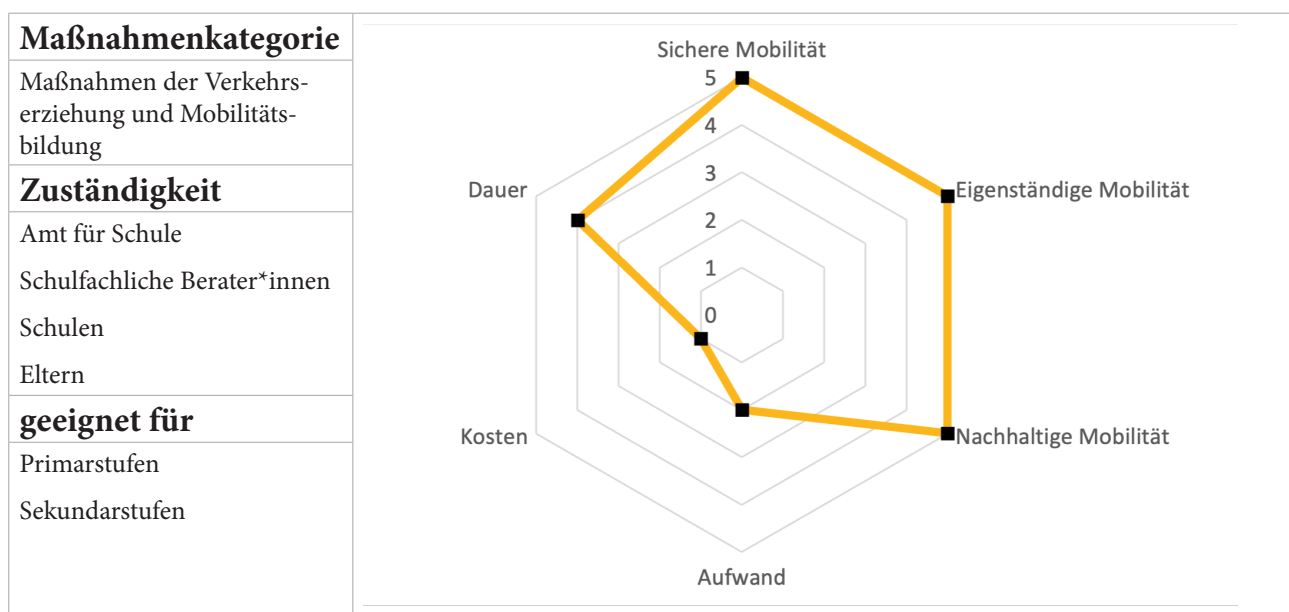
Es sollte im Arbeitskreis Schulische Mobilität einen regelmäßigen Austausch zu den Angeboten und Aktionen geben, um diese zu verbessern oder auszubauen. Im Sinne eines Design-Thinking sollten dabei die Bedürfnisse der Schulen im Vordergrund stehen.

Die Verbände sollten auf jeden Fall stärker in die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung einbezogen und die Schulen sowie die Polizei in ihrer Arbeit tatkräftig unterstützt werden. Dies gilt insbesondere für den Weiterbetrieb der Jugendverkehrsschule.

Ziel / Wirkung

Mit der Einbeziehung externer Akteure in die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie der Beteiligung an den Mobilitätskampagnen werden die Schulen und die Eltern in Ihrer Arbeit für sichere, eigenständige und nachhaltige deutlich gestärkt. Mit der Erweiterung der schulischen Angebote erhalten Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung auch mehr Tiefe und sie genießen eine höhere Akzeptanz.

Aktive Einbindung der Schulenw



Maßnahmenbeschreibung

Der Erfolg schulischen Mobilitätsmanagements ist an die aktive Mitarbeit der gesamten Schulgemeinschaft gekoppelt. Ohne ein kollektives Bewusstsein für sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität und Akzeptanz von Maßnahmen kann keine dauerhafte Mobilitätsveränderung an den Schulen gelingen.

Daher ist es dringend geboten, die Schulen von Beginn an aktiv in den Umsetzungsprozess des Schulmobilitätskonzepts und die Implemen-

tierung sowie den Betrieb schulischen Mobilitätsmanagements einzubeziehen.

Aber wie kann eine aktive Einbindung der Schulgemeinschaft bei den ohnehin hohen Anforderungen des Schulalltags gelingen? Hier greifen zwei Motivationsansätze. Zum einen wird eine neue und attraktive Verkehrssituation an den Schulen in Aussicht gestellt, zum anderen werden mit dem Schulmobilitätskonzept die Defizite der aktuellen Verkehrssituation deutlich und der Druck auf die Entscheider über die Mobilität erhöht.

Wichtig ist, dass die Umsetzung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Schulen machbar ist. Hier helfen zwei Programme. Für die Grundschulen wird das Verkehrszähler-Programm des Zukunftsnetz Mobilität NRW empfohlen. Für die weiterführenden Schulen steht das Programm nachhaltig.mobil zur Verfügung, dass sich an der Kampagne Fairtrade-Schools orientiert.

Verkehrszähler-Programm

Das Verkehrszähler-Programm ist ein ganzheitliches Schulwegkonzept für Grundschulen. Ziel ist, dass wieder mehr Kinder zu Fuß zur Schule gehen. Spielerisch lernen sie selbstständig, sicher und eigenverantwortlich mobil zu sein. Das Programm leistet so einen Beitrag zur Bildung für eine nachhaltige Entwicklung. Die Idee stammt aus Australien. In Anlehnung daran wurde der Verkehrszählerleitfaden durch die Baesweiler Grundschulpädagogin Angela Baker-Price im Auftrag des Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), erarbeitet.

Kinder erziehen Eltern

Die Schüler bändigen als „Verkehrszähler“ die „gefährlichen Drachenausos“ indem sie auf das Elterntaxi verzichten und ihren Schulweg zu Fuß, mit dem Rad oder Roller bewältigen. Dafür werden sie mit Zaubersternen belohnt, die sie gemeinsam beispielsweise gegen verlängerte Pausen oder Spielstunden eintauschen können. Ganz nebenbei springt der Effekt dieser nachhaltigen Mobilitätserziehung so auch auf die Erwachsenen über.

Keine Mehrarbeit für die Lehrkräfte

Eine entscheidende Stärke des Verkehrszähler-Programms ist, dass auf die Schule keine Mehrarbeit zukommt, denn mit dem Verkehrszähler werden die Inhalte an der Schule umgesetzt, die ohnehin durch den Rahmen- und Kernlehrpläne im Bereich der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung gefordert ist. Durch die fertigen Unterrichtseinheiten und vielfältigen Kopiervorlagen ist der Aufwand für die Pädagoginnen womöglich sogar geringer.

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/mm-fuer-zielgruppen/verkehrszaehler>

nachhaltig.mobil – Ein Programm für weiterführende Schulen

Element 1 – Gründung eines Schulteams

Schulisches Mobilitätsmanagement muss von der gesamten Schulgemeinschaft angenommen und gelebt werden. Eltern müssen ein Problembewusstsein für das Bringen und Abholen mit dem Auto entwickeln, Schüler*innen müssen in der Lage sein, ihren Schulweg sicher und eigenständig zu absolvieren und Lehrkräfte müssen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Unterricht integrieren und ihrer Vorbildrolle gerecht werden.



Aus den vorgenannten Gründen wird deutlich, dass schulische Mobilität die gesamte Schulgemeinschaft betrifft. Und daher sollten auch alle Gruppen in das schulische Mobilitätsmanagement aktiv einbezogen werden. Vor allem bedarf es einer ausreichenden Anzahl an Multiplikatoren, die Bewusstsein und Handlungsnotwendigkeiten an ihre jeweilige Peer-Group weitergeben.

Wir schlagen für die aktive Einbindung der Schulgemeinschaft die Gründung eines Schulteams vor. Das Team sollte aus mindestens fünf Personen bestehen. Von denen sollte mindestens die Hälfte die Schülerschaft vertreten. Zudem sollte mindestens eine Lehrkraft, z. B. die mobilitätsbeauftragte Person und eine Vertretung der Elternschaft dem Team angehören.

Die Gründung des Schulteams sollte mit einer unterschriebenen Teilnehmerliste und einem Protokoll des konstituierenden Treffens offiziell besiegelt werden.

Element 1 – Schulteam

Gründung eines Schulteams

Empfehlung:

- mind. 3 Schüler*innen, bestenfalls aus unterschiedlichen Jahrgangsstufen
- mind. 1 Lehrkraft
- mind. 1 Elternvertretung
- Durchführung eines konstituierenden Treffens

Möglichkeiten der Mitwirkung

Ein Schulteam ist für die Beteiligten nur dann attraktiv, wenn es maßgeblich auf das schulische Mobilitätsmanagement Einfluss nehmen kann. Daher sollte das Schulteam bereits bei der Konstitution über die Fülle der Möglichkeiten zur Mitwirkung informiert werden. Zugleich sollte das Schulteam hieraus ableiten, was in den nächsten zwei Jahren auf seiner Agenda stehen soll und damit bereits die Grundlage für das Element 2 – den Schulkompass nachhaltiger Mobilität – legen.

Mitwirkung bei den Analysen schulischer Mobilität

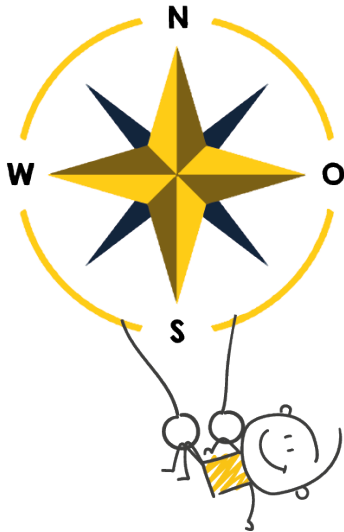
Das Schulteam kann beispielsweise mitwirken bei

- Design der Online-Befragung,
- Statistische Auswertung anonymisierter Befragungsergebnisse,
- Kartografische Auswertung anonymisierter Befragungsergebnisse,
- Begutachtung von Problemstellen,
- Begutachtung der Mobilitätssituation im Umfeld der Schule,
- Planung, Vorbereitung und Durchführung von Aktionen,
- Beteiligung an der Implementierung von Mobilitätsbausteinen,
- Erstellen von Imagevideos, Storymaps, Instastories, Kunstaktionen, Fotoausstellung, etc.,
- Mitgestaltung des Schulwegplans.

Element 2 – Schulkompass nachhaltig.mobil

Das Ziel schulischen Mobilitätsmanagements ist die dauerhafte Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität. Das geht in den meisten Fällen mit einer Veränderung des gegenwärtigen Mobilitätsverhaltens zugunsten des Umweltverbunds (zu Fuß, mit dem Rad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder der Kombination daraus) einher.

Damit sich alle Betroffenen schulischer Mobilität der Zielsetzung und der damit verbundenen Aktivitäten bewusst werden, bedarf es eines Kompass' bzw. einer Leitlinie, einer Charta oder Ähnlichem zur Orientierung. Gleichzeitig gibt der Kompass den Kurs bzw. den Fahrplan für das gemeinsame Vorgehen vor.



Element 2 – Schulkompass

Orientierung und Aktionsplan für die nächsten zwei Jahre

Empfehlung:

- » Erstellung eines Schulkompasses durch das Schulteam, mit mindestens folgenden Inhalten
 - Formulierung der Bedeutung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Schulwege für die Schüler*innen,
 - Formulierung der Ziele des schulischen Mobilitätsmanagements der Schule,
 - Benennung der Zielgruppen,
 - Auswahl von mindestens drei Mobilitätsbausteinen, die an der Schule umgesetzt werden sollen.
- » Unterzeichnung durch das Schulteam und die Schulleitung.
- » Optional, aber empfohlen: Beschluss durch die Schulkonferenz.
- » Veröffentlichung des Schulkompasses auf der Internetseite der Schule.

Maßnahmen für die Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements

Das Schulteam sollte im Kompass für einen Zeitraum von zwei Jahren Maßnahmen benennen, die an der Schule unter Beteiligung aller Gruppen der Schulgemeinschaft sowie außerschulischer Akteure umgesetzt werden sollen, um die selbst gesteckten Ziele an der Schule zu erreichen.

Die Auswahl an Maßnahmen kann gemeinsam mit der für Schulmobilität zuständigen Person der Stadt Bielefeld erfolgen. Bei der Auswahl sollten die weiteren Elemente zur aktiven Beteiligung der Schulen berücksichtigt werden. Prinzipiell sollte die Auswahl von Maßnahmen und damit die Aufstellung des Schulkompasses erst nach Abschluss der Mobilitätsanalysen, also nach durchgeführter Befragung der Schüler*innen und weiteren Verkehrsanalysen erfolgen.

Element 3 – Botschafter*innen nachhaltig.mobil

Die meisten Schüler*innen an den weiterführenden Schulen in Bielefeld kommen regelmäßig mit Bus & Bahn zur Schule. Viele benutzen auch das Fahrrad oder gehen zu Fuß. Allerdings werden zunehmend



Kinder und auch Jugendliche mit dem Auto gebracht. Teils aus Bequemlichkeit, teils aus Gewohnheit, aber auch aus Sorge oder weil sie nicht wissen, welche Alternativen es für sie gibt. Um zu zeigen, dass der Schulweg auch ohne Auto gut zu machen ist, bedarf es Menschen aus der Schulgemeinschaft, die aufs Auto verzichten. Die stattdessen mit dem Bus, der Bahn oder dem Fahrrad zur Schule kommen. Und diese Schüler*innen oder Lehrkräfte können über ihre Erfahrungen berichten, darüber erzählen, was gut und was nicht gut läuft und sie werden so zu Botschaftern nachhaltiger Mobilität.

Element 3 – Botschafter*innen nachhaltig.mobil

Auto stehen lassen, Vorbild sein.

Empfehlung:

- » Mindestens zwei Lehrkräfte und zwei Schüler*innen, die bislang regelmäßig mit dem Auto zur Schule kommen, lassen das Auto stehen und nutzen für mindestens zwei Monate alternative Verkehrsmittel, wie Bus, Bahn oder das Fahrrad. Zu Fuß Gehen zählt natürlich auch.
- » Die ausgewählten Personen vereinbaren mit dem Schulteam eine Selbstverpflichtung.
- » Die ausgewählten Lehrer*innen und Schüler*innen werden zu Botschaftern nachhaltiger Mobilität und berichten über Ihre Erfahrungen.

Vorbilder zeigen, wie's geht und erzeugen das Gefühl der Selbstwirksamkeit

Auch wenn es die freie Schulwahl in NRW gibt, sind die Schulwege von Schüler*innen in Bielefeld in den allermeisten Fällen nicht so lang oder so wenig erschlossen, dass sie nicht auch mit Bus & Bahn oder dem Fahrrad zu machen wären. Aber es gibt Vorbehalte, die Eltern oder Schüler*innen oft anführen, wenn sie mit dem Auto zu Schule kommen. Der Schulweg sei zu lang, nicht sicher genug, die Verbindungen seien schlecht oder es gibt keinen Radweg, etc. Aber stimmt das wirklich? Mit ihren Berichten können Botschafter*innen mit Vorurteilen aufräumen und sollten die Bedenken stimmen, so liefern sie wertvolle Hinweise darauf, wo es noch klemmt und wo es Verbesserungsbedarf gibt.

Botschaften nachhaltiger Mobilität auf allen Kanälen

Um zu zeigen, dass die Schulwege auch ohne Auto zu schaffen sind sollen die Botschafter*innen über ihre Erfahrungen berichten. Dabei sollten sowohl die positiven wie auch die negativen Aspekte beleuchtet werden. Gerade die negativen Erfahrungen sind für eine Verbesserung der Mobilitätssituation von großer Bedeutung.



Die Erfahrungen können über verschiedene Kanäle kommuniziert werden. In vielen Fällen gibt es an den Schulen bereits eine Schülerzeitung, eine schuleigene Website oder einen eigenen Insta-Account, die hierfür genutzt werden können. Auch die Presse könnte für die Botschaften gewonnen werden.

Element 4 – Mobilität zum Thema machen

Die Voraussetzung für sichere und eigenständige und damit auch nachhaltige Schulwege ist, dass Schüler*innen in der Lage sind ihren Schulweg alleine zu bewältigen. Durch die Anleitung der Eltern und die Verkehrserziehung sollten die Kinder spätestens am Ende der Primarstufe dazu in der Lage sein. Die Realität sieht jedoch anders aus. Es ist zu beobachten, dass immer mehr Kinder im Alter von 10 - 14 Jahren im Straßenverkehr verunglücken, meist mit dem Rad. Zugleich kann festgestellt werden, dass Kinder in vielen Fällen noch nicht sicher Rad fahren können, Räder nicht mehr passen oder gar verkehrsunsicher sind. Daher sollte auch in den Unterstufen die Verkehrserziehung, insbesondere die Radfahrausbildung verstärkt aufgenommen werden.

Die Schüler*innen entwickeln zunehmend ein Interesse am umwelt- und klimabewussten Handeln. Über die Auswirkungen ihrer eigenen Mobilität ist ihnen aber oft wenig bekannt. Welche Emissionen werden von Kraftfahrzeugen verursacht, wie steht es um Flächeninanspruchnahme von Auto, Bus und Fahrrad im Vergleich. Dazu haben viele Schüler*innen und auch Eltern vielleicht ein wagues Gefühl aber keine konkreten Antworten. Um die nachhaltige Mobilität an den weiterführenden Schulen zu fördern, sollte neben der Verkehrserziehung verstärkt auch die Mobilitätsbildung in den schulinternen Lehrplan aufgenommen werden.

Kurzum: Mobilität zum Thema machen.



Element 4 – Mobilität zum Thema machen

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Sekundarstufe I

Empfehlung:

- » In Anwendung des Rahmenlehrplans werden folgende Themenkreise im Unterricht behandelt:
- » In den Jahrgangsstufen 5 und 6
 - Themenkreis: Verkehrssituationen in der neuen Schulumgebung
 - Themenkreis: Bewegungssicherheit
 - Themenkreis: Weiterführung der Radfahrausbildung
- » In den Jahrgangsstufen 7 und 8
 - Themenkreis: Gruppenverhalten im Straßenverkehr
 - Themenkreis: Vorausschauendes Verhalten im Straßenverkehr
 - Themenkreis: Individualverkehr und öffentlicher Personennahverkehr
 - Umweltorientiertes Verhalten und Handeln
 - Themenkreis: Verkehrssituationen in der Region
- » In den Jahrgangsstufen 9 und 10
 - Themenkreis: Drogen und Verkehr
 - Themenkreis: Verkehrsentwicklung und Verkehrsgestaltung in der Region
- » Die konkreten Lehrinhalte werden den Fächern zugeordnet, in den Fachschaften ausgearbeitet und in das schulinterne Curriculum aufgenommen.

Mobilität zum Thema machen. Klar, aber wie?

Das Land NRW gibt mit dem Rahmenlehrplan Themen und zum Teil auch konkrete Inhalte vor, die im Unterricht der Sekundarstufe I behandelt werden sollen. Es werden aber keine Angaben zur Vertiefung oder aber zur Methodik und Didaktik gemacht. Das bleibt den Schulen selbst überlassen. Aus diesem Grund werden die Themen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Schulen auch sehr unterschiedlich gehandhabt. Auch mit unterschiedlichem Erfolg.

Ziel des Elements sollte sein, dass die beteiligten Schulen verbindliche Lehrinhalte zu den oben genannten Themenkreisen erarbeiten und in das schulinterne Curriculum aufnehmen. Dabei können sie auch auf Material zurückgreifen, dass im Zuge des Schulmobilitätskonzepts für

Bielefelder Schulen erarbeitet wurde. Darüber hinaus existieren in Bielefeld zahlreiche außerschulische Angebote seitens der Polizei und der Verbände, die ebenfalls für die Unterrichtseinheiten genutzt werden können.

Element 5 – Mobilitätsaktionen

Das Element 5 baut auf dem Element 2 – Schulkompass auf. Es beinhaltet die konkrete Umsetzung von Aktionen an den beteiligten Schulen.

Element 5 – Mobilitätsaktionen

Umsetzung von mindestens drei Mobilitätsbausteinen bzw. -aktionen aus dem Schulkompass

Empfehlung:

Die Schule setzt die im Schulkompass benannten Mobilitätsbausteine innerhalb von zwei Jahren um.

Schon gehört? Bei uns an der Schule gibt's Mobilitätsaktionen.

Es gibt viele Möglichkeiten, die sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität der Schulgemeinschaft zu fördern. In erster Linie fällt diese Aufgabe den Eltern und den Schulen im Rahmen des Unterrichts zu. Mit den Mobilitätsbausteinen, die unter dem Kriterium 2 – Schulkompass aufgeführt sind, kann die Schule auf bereits erprobte Aktionen zurückgreifen und sich in vielen Fällen von externen Akteuren, wie der Polizei, der Verkehrswacht oder moBiel unterstützen lassen.

Das bietet den Schulen einige Vorteile. Zum einen können durch die Nutzung der Mobilitätsbausteine wertvolle Ressourcen geschont werden, da diese bereits ausgearbeitet sind und zum Teil mit der Unterstützung externer Akteure durchgeführt werden. Zum anderen lässt sich das Thema sicherer und nachhaltiger Mobilität besser ins kollektive Bewusstsein heben, da die gesamte Schulgemeinschaft eingebunden werden kann.

Sollten die Schulen bereits eigene Ideen zur Förderung sicherer und nachhaltiger Mobilität entwickelt haben, können diese ggf. bei der Auswahl der Mobilitätsbausteine berücksichtigt werden.

Ziel / Wirkung

Mit den grundlegenden Maßnahmen zur aktiven Einbindung der Schulen werden alle Mitglieder der Schulgemeinschaft für die Themen sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität sensibilisiert. Gleichzeitig wird damit den Schulen geholfen, einen Einstieg in eine hochwertige Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zu finden und bei der Umsetzung externe Akteure zu gewinnen.

8.1.10 Maßnahmen zur Information

(z.B. Erweiterung der vorhandenen Schulwegpläne um Radschulwegpläne)

Ein wichtiger Grund dafür, dass die Schüler*innen den Schulweg nicht alleine gehen oder fahren dürfen und vermehrt mit dem Auto zur Schule kommen, liegt in einem erheblichen Informationsdefizit und an Desinformation der Erziehungsberechtigten.

Eltern kennen oft die Bedeutung eigenständiger Schulwege für die kindliche Entwicklung nicht und wissen demnach auch nicht, dass sie ihren Kindern mehr schaden als nützen, wenn sie sie regelmäßig auf dem Schulweg begleiten und schlimmer noch, mit dem Auto zur Schule bringen. Auf dem Schulweg kommen die Kinder und Jugendlichen in soziale Interaktion, ohne das Erwachsene darauf Einfluss nehmen, hier entwickeln sie einen Bezug zu ihrer Mit- und Umwelt, lernen sich mit ihrer Umgebung zu identifizieren und sich diese anzueignen. Zudem erlangen sie auf dem eigenständigen Schulweg die notwendige Verkehrskompetenz, übernehmen zunehmend Verantwortung für sich und andere und bewegen sich.

Gerade die Mängel an Verkehrskompetenz und an Bewegung erweisen sich zunehmend als Problem. Gerade die Kinder, die mit dem Schulwechsel von der Grund- zur weiterführenden Schule plötzlich den Schulweg alleine bewältigen müssen, sind oft mit den Verkehrssituationen überfordert und verunglücken überproportional häufig im Straßenverkehr. Und wie die KIGGS-Studie des Robert-Koch-Instituts (2018)² zeigt, bewegen sich Kinder und Jugendliche deutlich zu wenig. 75% der Kinder sogar weniger als eine Stunde am Tag.

Wüssten Eltern, was sie ihren Kindern vorenthalten, wenn sie sie stets begleiten oder fahren, würden viele von ihnen den eigenständigen Schulweg ermöglichen. Aber wie kann das gehen?

Die wichtigsten Elemente für die Information der Eltern sind:

- » gut gemachte, moderne **Schulwegpläne**,
- » regelmäßige Information der Eltern an den Schulen, z. B. über **Informationsveranstaltungen** wie dem 0. Elternabend oder dem Tag der offenen Tür,
- » über **Kampagnen**, mit einer zentralen Internetpräsenz für Bielefeld und aktiven Social Media Kanälen und
- » mit **Aktionen** an den Schulen, in die Erziehungsberechtigte mit einbezogen werden.

2 www.kiggs-studie.de

Erstellung und regelmäßige Aktualisierung von Schulwegplänen

Maßnahmenkategorie	
Maßnahmen zur Information	
Zuständigkeit	
Amt für Schule	
Schulen	
Mobilitätsmanagement	
geeignet für	
Primarstufen	
Sekundarstufen	

Maßnahmenbeschreibung

Moderne Schulwegpläne übernehmen bei der Förderung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität eine Schlüsselrolle. Sie sind ein hervorragendes Medium, um mit den Eltern und Schüler*innen in Kontakt zu kommen und erfüllen wichtige Funktionen beim Einüben des Schulwegs.

Das Einüben des Schulwegs

In erster Linie dienen Schulwegpläne dem Einüben der Schulwege zu Fuß, mit dem Tretroller oder dem Fahrrad. Sie können allerdings auch Informationen zum ÖPNV enthalten, z. B. zum Haltestellennetz und zur Erreichbarkeit. Eine weitere sinnvolle Ergänzung sind Hilfspunkte bzw. Notinseln für Schüler*innen, die dringend Hilfe benötigen, sofern diese bereits vorhanden sind.

Sind Elternhaltestellen entsprechend der Kriterien eingerichtet, so sollten diese ebenfalls in den Schulwegplänen wiederzufinden sein. Der sichere Restschulweg sollte ebenfalls skizziert werden, da Eltern häufig aus Sorge vor Gefahren die Kinder bis zur Schule fahren. So kann den Eltern ein Stück weit die Sorge genommen werden. Grundsätzlich nehmen wir als Gutachterbüro Abstand davon generell Schulwegrouten zu empfehlen, da die Schüler*innen immer in der Lage sein sollten, alternative Schulwegrouten zu nutzen, wenn die eigentlichen mal blockiert sein sollten. In manchen Situation kann es allerdings sinnvoll sein bestimmte Wege zu empfehlen.

Der Schulwegplan kann auch vertiefende Informationen zum Einüben des Schulwegs beinhalten. Dies können allgemeine Verhaltensregeln für das zu Fuß Gehen und Radfahren sein oder eine Anleitung für das Recherchieren der eigenen Bus- und Bahnverbindung zur Schule und zurück. Eine Checkliste zur Überprüfung des verkehrssicheren Fahr-

rads bzw. Fahrradhelms und ein Quiz zu Verkehrszeichen sind weitere mögliche Ergänzungen.

Information über die Bedeutung von eigenständigen Schulwegen

Die Schulwegpläne dienen in zweiter Linie der Information der Eltern über die Bedeutung eigenständiger Schulwege für die Kinder und Jugendlichen. Eher einladend formuliert als mit dem erhobenen Zeigefinger.

Umsetzung

Wirksame und gut ausgearbeitete Schulwegpläne setzen eine umfangreiche Schulweganalyse voraus. Die Analyse sollte mindestens die

- » Ermittlung der Schulwegrouten differenziert nach Verkehrsmittelwahl,
- » Ermittlung von Problemen auf den Schulwegen,
- » Verifizierung von Problemstellen,
- » Verifizierung von Mobilitätsangeboten im Schulumfeld (Haltestellen, Fahrradabstellanlagen, Trerollerabstellanlagen etc.)

beinhalten.

Schulwegpläne sollten derart gestaltet sein, dass sowohl Kinder, als auch Erwachsene Lust haben diesen in die Hand zu nehmen und zu benutzen. Je nach Informationsgehalt und Schulform kann das Format zwischen Flyer, geschlossener Altarfalz über Kreuzbruch Zick-zack-falz bis hin zu einer mehrseitigen Broschüre variieren.

Regelmäßige Aktualisierung von Schulwegplänen

Alles bleibt im Fluss. Auch die Dinge rund um die Schulwege verändern sich permanent. Alte Schulstandorte werden aufgegeben, neue werden geschaffen. Wohngebiete entstehen, Straßen werden umgebaut, der Verkehr neu organisiert. Gleiches gilt für Bus- und Bahnlinien sowie deren Taktung. Dementsprechend ändern sich auch die Inhalte von Schulwegplänen maßgeblich.

Daher sollten aus unserer Sicht Schulwegpläne turnusmäßig alle vier Jahre oder Anlass bezogen überprüft werden. Diese Aufgabe kann aus unserer Sicht bestens von der Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit (sollte diese eingerichtet werden) übernommen werden. Hierzu sollten ein bis zwei Termine der Arbeitsgruppe vorgesehen werden.

Ziel / Wirkung

Schulwegpläne sind ein hervorragendes Instrument, um Kindern und Jugendlichen den eigenständigen Schulweg zu ermöglichen. Zudem lernen sie sicher auf dem Schulweg unterwegs zu sein sowie Alternativen zum Auto kennen.

Eltern erkennen die Bedeutung eigenständiger Schulwege und gewinnen mit dem Einüben der Wege das Zutrauen in ihre Kinder.

Aufwand

Der Aufwand ist maßgeblich vom Stand der Schulstandortanalyse abhängig. Sind Schulwegrouten und Probleme auf den Schulwegen bekannt, so verbleibt der Aufwand bei der Gestaltung und dem Druck der Pläne.

Es empfiehlt sich die Schulwegpläne im Rahmen von standortbezogenen Schulwegrouten zu erstellen. Das erhöht die Qualität, reduziert die Kosten und vermeidet redundante Arbeit.



Abb. 76 Auszug aus einem Schulwegplan für weiterführende Schulen

Verstärken Sie sich freier!

Die Eltern haben die Verantwortung für die Sicherheit ihres Kindes. Aber auch die Schule hat eine wichtige Rolle zu spielen. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Gemeinsam auf dem Weg

Die Eltern und die Schule sollten gemeinsam die Verantwortung für die Sicherheit ihres Kindes übernehmen. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Der laufende Schulbus

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Zu Fuß, aber sicher

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Nächster Halt: Hof- und Brinzone

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Praktisches Schulwegtraining

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Kurzer Schulweg

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Festhalten durch loslassen

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Schulwegplan

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Schulwegplan

Plan für sichere, eigenständige und nachhaltige Mobilität der Schülerinnen und Schüler der Lutherschule

Stand: September 2020

Am Abdinghof / Domplatz / Michaelstraße / Knaus

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Westertor

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Westertorstraße

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Marienplatz / Rathausplatz / Kamp

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Kasseler Tor

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Heilertor und Gierstor

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Attraktive Orte

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Freizeitanlagen & Freizeitanlagen

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Hilfepunkte für Kids

Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist. Die Eltern sollten sich bewusst machen, dass die Schule ein wichtiger Teil der Lebenswelt ihres Kindes ist.

Abb. 77 Schulwegplan einer Grundschule

Informationsveranstaltungen an Schulen

Maßnahmenkategorie

Maßnahmen zur Information

Zuständigkeit

Amt für Schule
Schulen

geeignet für

Primarstufen
Sekundarstufen

Sichere Mobilität

5
4
3
2
1
0

Eigenständige Mobilität

Nachhaltige Mobilität

Aufwand

Kosten

Dauer

190

Maßnahmenbeschreibung

Je eher Eltern um die Bedeutung sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Schulwege wissen, um so eher werden sie ihren Kindern diese ermöglichen und aufs Auto verzichten. Es gilt also: wehret den Anfängen!

Prinzipiell sollte bereits in der Kita mit der Aufklärung der Eltern begonnen werden. Spätestens aber noch vor der Einschulung. Denn gerade in Umbruchsituationen, in denen auch die Mobilität neu geplant werden muss, sind Eltern gut mit dem Thema zu erreichen. Dies gilt übrigens auch für den Wechsel auf die weiterführende Schule, die Uni oder den Beruf.

Umsetzung

Für die Information eignen sich vor allem die so genannten 0. Elternabende, also die Informationsveranstaltung vor der jeweiligen Einschulung. Den Schulen sollte hierfür eine Standardpräsentation zur freien Anpassung bzw. Ergänzung zur Verfügung gestellt werden.

In der Veranstaltung sollten bereits die Schulwegpläne an die neuen Eltern ausgegeben werden, damit diese die Gelegenheit haben, den Schulweg bereits vor der Einschulung einzuüben.

Sollte es an einer Schule noch keinen Schulwegplan geben, könnte seitens des Amts für Verkehr ein Flyer mit Inhalten zur Bedeutung eigenständiger Schulwege und zu allgemeinen Verhaltensregeln im Straßenverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Arbeitsschritte

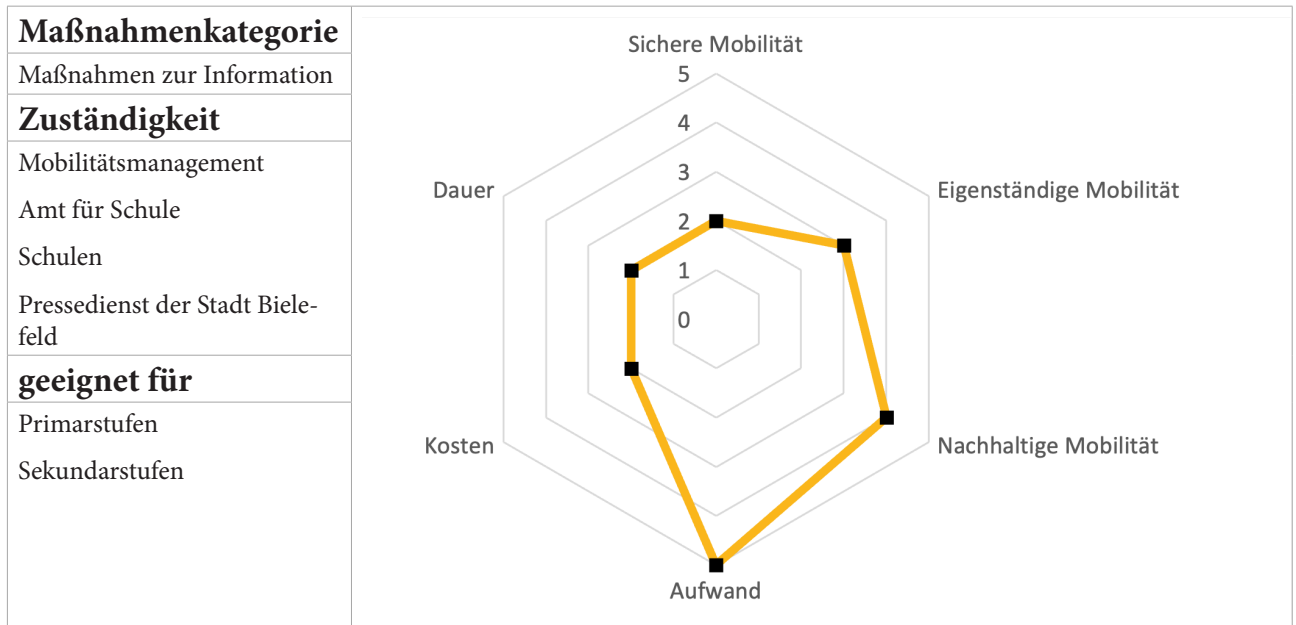
- » Bereitstellen einer Standardpräsentation für Schulen
- » Bereitstellen eines Flyers/ einer Broschüre mit den wesentlichen Informationen zu eigenständigen und sicheren Schulwegen
- » Information der Eltern beim 0. Elternabend oder dem Tag der offenen Tür

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Der Aufwand ist sehr gering. Dieser beschränkt sich auf die Herstellung einer Standardpräsentation, eines Flyers/einer Broschüre und deren Verteilung an die Schulen.

Die Information der Eltern über die Bedeutung eigenständiger und sicherer Schulwege sollte als fester Bestandteil der ersten Elternabende verankert werden.

Mediale Information von Eltern und Schüler*innen und weiterer Akteure schulischer Mobilität



Maßnahmenbeschreibung

Schulisches Mobilitätsmanagement ist ein dynamischer Prozess, der sich auf vielen unterschiedlichen Ebenen abspielt. Er beginnt auf bundesweiter politischer Ebene und betrifft am Ende jede Familie und jedes Kind. Um eine möglichst breite Gesellschaft in Bielefeld transparent und aktuell über die Entwicklungen schulischer Mobilität zu informieren empfehlen wir die Einrichtung und den Betrieb einer Internetpräsenz und aktiver Social Media Kanäle.

Inhaltlich sollen vor allem die positiven Faktoren sicherer, eigenständiger und nachhaltiger Mobilität hervorgehoben werden. Aber auch über die aktuellen Entwicklungen informiert werden, z. B. über die Änderung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vom 25.6.2021:

Zu Artikel 1 Nummer 01 – neu – (Randnummer 1 Satz 2 und 3 – neu – VwV zu § 1 StVO)

In Artikel 1 ist Nummer 1 folgende Nummer voranzustellen:

„01. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 1 Grundregeln“ werden der Nummer I folgende Sätze angefügt:

„Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“ “

Begründung:

Das oberste Gebot verkehrsbehördlichen Handelns ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die gegenwärtige Formulierung zum Stellenwert der Verkehrssicherheit und deren Positionierung in „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ Nummer I Nummer 2 Satz 2 VwV-StVO (Verkehrssicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs) werden weder dem Rang noch dem Anspruch von Bund, Ländern und Gemeinden gerecht. Die Aufnahme in die Verwaltungsvorschrift zu § 1 StVO verdeutlicht die Priorität und mündet in der Benennung der gemeinsamen Strategie und Verpflichtung zur „Vision Zero“.

Zudem sollte aktuell aus dem schulischen Kontext in Bielefeld berichtet werden, um die Selbstwirksamkeit der Beteiligten zu erhöhen.

Umsetzung

Die Plattformen für die Informationsverbreitung sind schnell aufgebaut. Viel wichtiger ist die Frage, wer kümmert sich um den Kontent, wenn die Plattformen erst einmal stehen, dauerhaft. Auch wenn die Informationen nicht tagesaktuell gepflegt werden müssen ist es doch ein ziemlicher Aufwand regelmäßig zu veröffentlichen. Zudem müssen die Kanäle klar definiert werden über die Informationen auf die Internetseite oder in den Messenger gelangen.

Eine Lösung hierfür könnte die regelmäßige Abfrage bei den Treffen einer Arbeitsgruppe Schulmobilität sein. Zudem sollten das Amt für Schule und das Amt für Verkehr einen relativ engen Austausch mit der verantwortlichen Stelle halten, die aus unserer Sicht beim Presseamt der Stadt Bielefeld angesiedelt sein könnte.

Arbeitsschritte

- » Festlegen der Verantwortlichkeiten
- » Festlegen der Kommunikationskanäle für Kontent
- » Erstellen einer Internetpräsenz
- » Einrichten von Messenger Kanälen
- » Schulmobilitätskonzept erster Kontent für die Präsenz

- » Regelmäßige Abfrage von Kontent beim Arbeitskreis Schulmobilität
- » Stetige Pflege der Inhalte

Aufwand (finanziell / organisatorisch)

Der Aufwand der Einrichtung von Internetpräsenz und Social Media Kanälen ist relativ gering. Der dauerhafte Betrieb ist da deutlich aufwendiger, vor allem weil damit zu rechnen ist, dass Informationen bei den Akteuren immer wieder abgefragt werden müssen.

Daher ist der Erfolg dieser Maßnahmen daran geknüpft, ob es eine verantwortliche Person gibt, die sich um die Inhalte und deren Aufbereitung kümmert.

Best Practice

Ein schönes Beispiel für eine Internetpräsenz zum Thema:

<https://movidu.de/fuer-familien/gute-gruende/>

9

Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements

Im Rahmen der Vor-Ort-Begutachtungen wurden zahlreiche Problemstellen in Bielefeld begutachtet. Diese stammen überwiegend aus der Befragung der Schüler*innen und Eltern. Außerdem wurden eigene Beobachtungen ergänzt. Bei den Vor-Ort-Begutachtungen wurden hier vor allem Problemstellen in den Fokus genommen, die mindestens zweimal genannt wurden. Nicht immer sind die objektiven Einschätzungen von Eltern und Schüler*innen im Rahmen der Begutachtung als tatsächliche Probleme eingestuft worden. In diesen Fällen sind keine Maßnahmen an den Problemstellen erforderlich.

Der vorliegende Maßnahmenplan umfasst Maßnahmensteckbriefe mit jeweils einer Problembeschreibung und Einschätzung der Situation sowie einer oder mehrere Maßnahmen, die an der jeweiligen Stelle empfohlen werden. Alle Maßnahmen sind nach Maßnahmenkategorien differenziert. Diese umfassen **bauliche** Maßnahmen, **organisatorische** Maßnahmen sowie **verhaltensbezogene** Maßnahmen.

Als bauliche Maßnahmen werden Infrastrukturmaßnahmen kategorisiert, die sich in der Regel auf den Straßenraum beziehen. Typische bauliche Maßnahmen sind die Installation einer Querungshilfe, Gehwegverbreiterungen oder die Installation von Straßenbeleuchtung. Bei verhaltensbezogenen Maßnahmen handelt es sich in der Regel um Empfehlungen für die Verkehrserziehung bzw. die Mobilitätsbildung, um bestimmte Verhaltensweisen einzuüben. Diese können unmittelbar an die Schüler*innen adressiert sein, wenn beispielsweise eine Straße an einer bestimmten Stelle gequert werden sollte oder sich direkt an Eltern richten, wenn zum Beispiel bestimmte Bereiche im Schulumfeld nicht von Elterntaxi befahren werden sollen. Organisatorische Maßnahmen betreffen in erster Linie die Ordnungsbehörden und die Polizei, wenn es um die Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs geht. Ein wichtiger Teil der organisatorischen Maßnahmen umfasst zudem die Anordnung von Halteverboten oder Fahrgeschwindigkeiten sowie die Organisation von Schulmobilitätsprojekten an einzelnen Schulstandorten.

Im Maßnahmenplan sind alle begutachteten Stellen aufgeführt und verortet. Er enthält darüber hinaus eine ausführliche Beschreibung des Problems und der erforderlichen Maßnahme(n). Allen Maßnahmen wird mindestens ein zuständiger Akteur zugeordnet. Außerdem werden die geschätzten Kosten für jede Maßnahme sowie die Priorität der Umsetzung der Maßnahme angegeben. Alle Problemstellen sind mit einer eindeutigen ID versehen, die sich auch in den mitgelieferten

Geodaten sowie den Fotos der Problemstellen wiederfinden lassen. Außerdem enthält die Tabelle, sofern notwendig, eine Empfehlung zum verkehrssicheren Verhalten an einzelnen Problemstellen, die in den Schulwegplan des jeweiligen Schulstandortes übernommen werden sollte.

Der vorliegende Maßnahmenplan enthält insgesamt 87 Problemstellen, die vor Ort begutachtet wurden. Vereinzelt wurden unterschiedliche Probleme zu einer Stelle zusammengefasst. An 65 dieser Problemstellen werden insgesamt 87 Maßnahmen empfohlen.

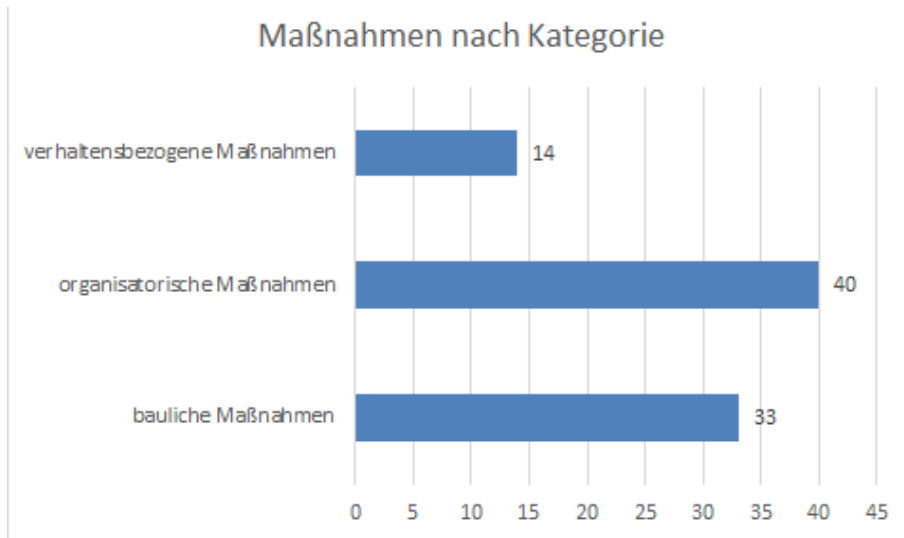


Abb. 78 Anzahl an Maßnahmen nach Kategorien

Die meisten dieser Maßnahmen lassen sich der Kategorie der organisatorischen bzw. baulichen Maßnahmen zuordnen. Mit 14 verhaltensbezogenen Maßnahmen sind hier Hinweise zum verkehrssicheren Verhalten an den Problemstellen gemeint, die in die Schulwegpläne der entsprechenden Schulstandorte übernommen werden sollten.

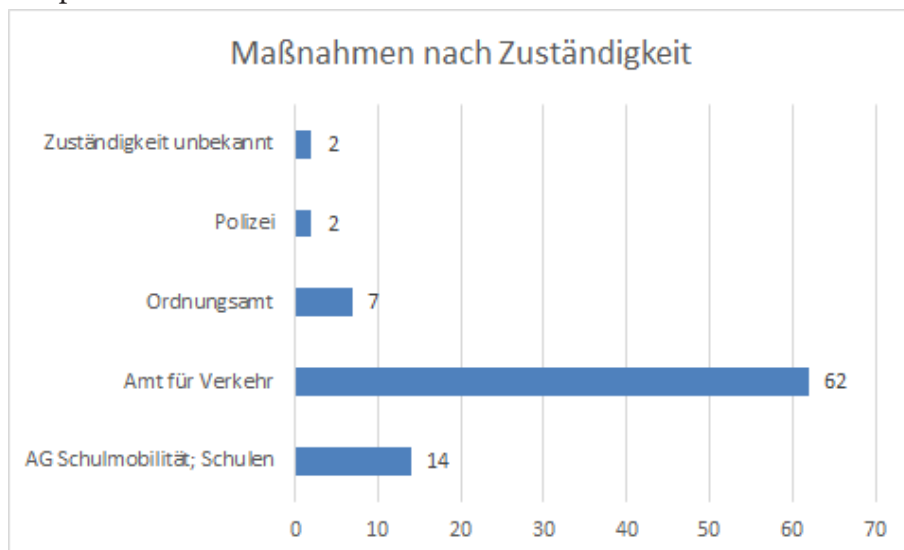


Abb. 79 Anzahl an Maßnahmen nach Zuständigkeit

Dabei ist das Amt für Verkehr für den überwiegenden Teil der Maßnahmen als zuständiger Akteur ermittelt worden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzung der Maßnahmen nicht zwangsläufig

alleine beim Amt für Verkehr liegen muss. Das Amt für Verkehr sollte jedoch in den meisten Fällen die Koordination der Umsetzung übernehmen. Teilweise empfiehlt es sich auf externe Dienstleister zurückzugreifen. Der vollständige Maßnahmenplan befindet sich in „Anhang 3: Maßnahmenplan – Spezifische Maßnahmen“ auf Seite 214).

10 Evaluationskonzept

Damit das Schulmobilitätskonzept die sichere, nachhaltige und eigenständige Mobilität der Schüler*innen in Bielefeld auch langfristig fördert müssen die erarbeiteten Ziele und Maßnahmen evaluiert werden. Im Rahmen der Evaluation soll das Projekt und die Wirkungen aller formulierten grundlegenden, wie spezifischen Maßnahmen bewertet werden. Die Evaluation kann dabei sowohl die aktuelle Vorgehensweise bestätigen, als auch Mängel offenbaren, die in Zukunft behoben werden sollten. Die Evaluation erfolgt anhand von Datengrundlagen, die zum Teil schon vorhanden sind oder zu diesem Zweck erhoben werden müssen. Das zugrunde liegende Evaluationskonzept stellt somit die Schnittstelle zwischen den Zielen schulischer Mobilität in Bielefeld und den zur Zielerreichung nötigen Maßnahmen dar.

Innerhalb des Evaluationskonzeptes kann zwischen **Planungsroutinen** und der **Evaluation von Zielen** unterschieden werden. Planungsroutinen umfassen alle Ziele und Maßnahmen, die in die tägliche Arbeit integriert und somit regelmäßig und kontinuierlich auf ihren Erfolg kontrolliert werden. Unter dem Punkt Evaluation von Zielen lassen sich alle Ziele und Maßnahmen zusammenfassen, die über die Planungsroutinen hinaus in zusätzlichen Arbeitsschritten evaluiert werden müssen. Es werden jeweils Indikatoren und dafür benötigte Datengrundlagen formuliert. Dabei können teilweise zusätzliche Erhebungen oder Analysen nötig sein.

10.1.1 Planungsroutinen

Im ersten Teil des Evaluationskonzeptes werden Planungsroutinen formuliert. Bei Übernahme dieser Routinen in die tägliche Verwaltungsarbeit werden bereits zahlreiche Ziele des Schulmobilitätskonzeptes umgesetzt und evaluiert. Nachfolgend werden die Planungsroutinen beschrieben sowie Zuständigkeiten definiert. Außerdem wird beschrieben, welcher Turnus zur Erreichung der Ziele nötig ist, welche Ziele von den Planungsroutinen betroffen sind und welche Datengrundlagen verwendet werden können oder zusätzlich erhoben werden müssten. Durch die Implementierung der Planungsroutinen werden die betroffenen Ziele entweder unmittelbar erreicht oder kontinuierlich evaluiert. Inhaltlich stehen hier der Neu- und Umbau des Straßenraumes, die Erstellung und Aktualisierung von Schulwegplänen, die regelmäßige Überwachung des ruhenden Verkehrs sowie Aktivitäten der Schulen im Bereich der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Vordergrund. Die Indikatoren bzw. Datengrundlagen zur Evaluation

im Rahmen der Planungsroutrinen stammen vor allem aus dem Problemstellenmanagement („8.1 Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements“ auf Seite 114). Hier könnte es sich anbieten auf die kostenlose Plattform [gefahrenstellen.de](https://www.gefahrenstellen.de) zurückzugreifen, um Problemstellen im Schulumfeld zu identifizieren. Gleichzeitig könnte dadurch die Behebung solcher Stellen im Schulumfeld nachgehalten werden. Die Voraussetzung dafür ist das aktive Bewerben der Plattform bei den Schlüsselakteuren schulischer Mobilität.

Die Planungsroutrinen mit den zugehörigen Erläuterungen sind in „Anhang 4: Planungsroutrinen“ auf Seite 300 zu finden.

10.1.2 Evaluation der Maßnahmen und Ziele

Der zweite Teil des Evaluationskonzeptes umfasst die Evaluation der Ziele des Schulmobilitätskonzeptes. Die Ziele werden, wie bereits bei den Planungsroutrinen, nach Bedarf thematisch zusammengefasst und gemeinsam evaluiert. Die Tabelle umfasst die Ziele sowie eine kurze Erläuterung der Evaluation. Außerdem werden der Turnus bzw. der Zeitpunkt der Evaluation sowie benötigte Datengrundlagen und potenzielle zusätzliche Erhebungen aufgeführt. Teilweise gibt es hier Überschneidungen mit Erhebungen und Maßnahmen der Planungsroutrinen.

11 Anhang

Im Anhang werden die teilweise sehr detaillierten Inhalte zu Zielen, Analysen, Maßnahmen und zur Evaluation übersichtlich in Form von Tabellen und Steckbriefen aufgenommen. Im Konzept sind Verweise auf die jeweiligen Anhänge eingefügt, sodass schnell auf die zugehörigen Informationen zugegriffen werden kann.

Übersicht über die Anlagen

11.1 Anhang 1: Ziele schulischer Mobilität	217
11.1.1 Oberziel	217
11.1.2 Unterziele nach Leitzielen der Mobilitätsstrategie 2030	217
11.2 Anhang 2: Auswahl der Schulstandorte für die Vor-Ort-Analyse	229
11.3 Maßnahmenplan – Spezifische Maßnahmen	233
11.4 Anhang 3: Planungsroutinen	319
11.5 Anhang 4 Tabelle zu Evaluationen	321

11.1 Anhang 1: Ziele schulischer Mobilität

Ziele des kommunalen Schulmobilitätskonzepts nach Leitzielen der Mobilitätsstrategie 2030

11.1.1 Oberziel

»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«

11.1.2 Unterziele nach Leitzielen der Mobilitätsstrategie 2030

Die Unterziele schulischer Mobilität wurden im Zielentwicklungsprozess den Leitzielen der Mobilitätsstrategie 2030 zugeordnet. Zugleich wurden für jedes Unterziel Indikatoren, ein Umsetzungshorizont und wenn möglich Regelwerke und Vorschriften ermittelt.

Leitziel 1 (8)		
1.1 Gute Sichtbeziehung an Knoten, Mündungsbereichen, Querungshilfen sowie an Ein- und Ausfahrten	Indikator	Anzahl an Behebungen identifizierter Defizite entlang von Hauptschulwegrouten
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	RASt 2006; EFA 2002; ERA 2010; Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)
1.2 Straßenräume werden bei Neu- und Umbau gem. RAST 2006 aufgeteilt	Indikator	Verringerung des Anteils zu schmaler Gehwege auf Hauptschulwegrouten
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	RASt 2006 ;ERA 2010; EFA 2002
1.3 Das Umfeld von Schulen ist frei von Elterntaxis	Indikator	DTVw / Modal Split
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	StVO; RAST 2006; Superblocks – Barcelona
1.4 ERA und EFA werden bei Neu- und Sanierung eingehalten	Indikator	Anteil der Rad- und Fußverkehrsanlagen auf Hauptschulwegrouten, die die ERA sowie EFA erfüllen bzw. mindestens die StVO erfüllen.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	RASt 2006; ERA 2010; StVO; VwV StVO

Leitziel 1 (8)		
1.5 Das Umfeld von Schulen ist frei von Durchgangsverkehr	Indikator	DTVw
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	StVO; RSt 2006; Superblocks – Barcelona
1.6 Die Gehwegbreiten auf Schulwegrouten sind ausreichend	Indikator	Anzahl an Behebungen identifizierter Defizite entlang von Hauptschulwegrouten.
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	RSt 2006; EFA 2002; ERA 2010; Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)
1.7 Der ruhende Verkehr entlang von Schulwegrouten des Fuß- und Radverkehrs wird regelmäßig überwacht	Indikator	Anzahl von Personeneinsatzstunden zur Überwachung des ruhenden Verkehrs.
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	Der Verkehrsüberwachungsdienst verfügt zurzeit über 27 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Schichtbetrieb den ruhenden Verkehr überwachen. Hierzu zählt insbesondere die Überwachung der Halteverbote, der Geh- und Radwege, der öffentlichen Parkplätze und des Bereichs der Parkraumbewirtschaftung. Es werden mündliche oder schriftliche Verwarnungen („Knöllchen“) erteilt. Die Höhe der Verwarnungsgelder ist im bundeseinheitlich geltenden Verwarnungs- und Bußgeldkatalog festgelegt und steht nicht im Ermessen der Verkehrsüberwacher*innen.
1.8 Notwendige Elternhaltestellen sind unter Einhaltung der Anforderungen eingerichtet	Indikator	Anzahl durchgeführter Überprüfungen des Bring- und Abholverkehrs, Anzahl eingerichteter Elternhaltestellen.
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	ADAC – Elterntaxi an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis
Leitziel 2 (17)		
2.1 Knotenpunkte des ÖV verfügen über ausreichende Anzahl an sicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen	Indikator	Anzahl von Fahrradabstellanlagen gem. der Empfehlungen des ADFC gleich oder besser der Kategorie B.
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	TR6102; DIN 79008

Leitziel 2 (17)		
2.2 Alle Schulstandorte verfügen über ausreichende Anzahl an sicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen	Indikator	Anzahl von Fahrradabstellanlagen gem. der Empfehlungen des ADFC gleich oder besser der Kategorie B.
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	TR6102; DIN 79008
2.3 Auf den Schulwegrouten des ÖV sind die Anschlüsse aufeinander abgestimmt	Indikator	Reduzierte Wartezeiten bzw. Reisezeiten
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	Nahverkehrsplan

Leitziel 2 (17)		
2.4 Erreichbarkeitsanalysen für den Fuß-, Radverkehr und den ÖPNV sind an allen Schulen durchgeführt	Indikator	Anzahl der durchgeführten Erreichbarkeitsanalysen (x von 107)
	Zielhorizont	2022
	Grundlagen	Erreichbarkeitsmodell des BBSR – BBSR-Online-Publikation Nr. 09/2019 Methodische Weiterentwicklungen der Erreichbarkeitsanalysen des BBSR Here (GIS)
2.5 Ausreichende Gehwegbreiten auf den Schulwegen	Indikator	Anteil der Hauptschulwegrouten zu Fuß, der den Anforderungen der EFA 2002 entspricht.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	EFA 2002; RASSt 2006; StVO
2.6 Sicheres Queren auf allen Schulwegrouten möglich	Indikator	Anteil der Querungsstellen auf Hauptschulwegrouten zu Fuß, die die Anforderungen an sicheres Queren erfüllen.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	EFA 2002; RASSt 2006; StVO
2.7 Das Linien- und Haltestellennetz des ÖV ist an die Bedarfe eigenständiger Schulwege angepasst	Indikator	Erhöhung der Anzahl der Schüler*innen, die im Einzugsbereich des ÖV liegen.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	Nahverkehrsplan; ÖPNVG-NRW
2.8 Das Radschulwegnetz ist sicher	Indikator	Anteil von Radverkehrsanlagen, die die Voraussetzungen der ERA 2010, mindestens der StVO erfüllen.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	ERA 2010; RASSt 2006; RiLSA; RAL (); StVO
2.9 Fahrradcheck wird jährlich an Bielefelder Schulen durchgeführt. Die AG Fahrradwerkstatt wird als optionales Bildungsangebot an weiterführenden Schulen angeboten	Indikator	Anzahl der jährlich durchgeführten Fahrradchecks an Bielefelder Schulen. Anzahl teilnehmender bzw. umsetzender Schulen.
	Zielhorizont	2022
	Grundlagen	StVZO https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/das-verkehrssichere-fahrrad/ https://www.verkehrswacht-medien-service.de/sekundarstufe/radschulweg-klasse-5-6/projekt-fahrradwerkstatt/?highlight=AG Fahrradwerkstatt
2.10 Beförderungskapazitäten sind den Bedarfen zu Schulwegzeiten angepasst	Indikator	Verkehrszählungen – Fahrgastzahlen
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	Nahverkehrsplan; ÖPNVG-NRW

Leitziel 2 (17)		
2.11 Die Jugendverkehrsschule wird weiter betrieben	Indikator	Anzahl der Schüler*innen, die jährlich an der Jugendverkehrsschule ausgebildet werden.
	Zielhorizont	2022
	Grundlagen	
2.12 Die Durchlässigkeit von Schulwegrouten zu Fuß und mit dem Rad ist geprüft und verbessert	Indikator	Anteil umgesetzter Maßnahmen von identifizierten Barrieren auf Schulwegen.
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	StVO, EFA 2002, ERA 2010
2.13 Es sind schulische / außerschulische Bildungsangebote für Schüler*innen der Primarstufe zur Nutzung des ÖV etabliert.	Indikator	Anteil der Schüler*innen, die schulische und außerschulische Bildungsangebote zur Nutzung des ÖV wahrgenommen haben.
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	
2.14 Ein Konzept für den Walking Bus an Bielefelder Schulen ist erarbeitet und angewendet	Indikator	Anzahl der Schulen, die den Walking Bus empfehlen und moderieren.
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	Konzept Walking Bus Land NRW; Konzept Walking Bus Stadt Paderborn
2.15 Angebot Radfahrausbildung im Schon- und Realraum an allen Bielefelder Grundschulen	Indikator	Anzahl der Schulen, die Radfahrausbildung im Schon- und Realraum durchführen
	Zielhorizont	2022
	Grundlagen	Rahmenlehrplan Land NRW
2.16 Radschulweggemeinschaften (BikeTrains) sind an den Schulen beworben	Indikator	Anteil der Schulen, die Radschulweggemeinschaften eingerichtet haben.
	Zielhorizont	2022
	Grundlagen	
2.17 Der Bedarf an Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im ÖV ist an den weiterführenden Schulen ermittelt und die Angebotserweiterung geprüft	Indikator	Anteil der Schulen, an denen eine Bedarfsermittlung erfolgt ist. Anzahl der Angebote auf Grundlage der Bedarfsermittlung.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	

Leitziel 3 (8)		
3.1 Bus- und Bahnhaltestellen entlang von Schulwegrouten mit ÖV sind barrierefrei umgebaut	Indikator	Anteil der Haltestellen, die barrierefrei umgebaut sind.
	Zielhorizont	2021
	Grundlagen	Personenbeförderungsgesetz (hier: § 8 Abs. 3)
3.2 Fußwege und Knotenpunkte auf Schulwegrouten zu Fuß sind barrierefrei ausgebaut	Indikator	Anteil der Hauptschulwegrouten zu Fuß, die barrierefrei umgebaut sind.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	EFA 2002; RSt 2006; StVO; H BVA 2011
3.3 Die Wahl der nächstgelegenen Schule wird gefördert	Indikator	Anteil der Schüler*innen, die die nächstgelegene Schule besuchen.
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	
3.4 Im Schülerverkehr des ÖV werden ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt	Indikator	Anteil der Schulwegrouten mit dem ÖV, auf denen Fahrzeuge mit Angeboten barrierefreier Mobilität zu Schulwegzeiten eingesetzt werden.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	
3.5 Das Radverkehrsnetz auf Schulwegrouten mit dem Fahrrad ist barrierefrei ausgebaut	Indikator	Anteil der Rad-Schulwegrouten, der barrierefrei ausgebaut ist.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	ERA 2010; RSt 2006; StVO; H BVA 2011
3.6 Fahrpläne und weitere Fahrgastinformationen des ÖV in Bielefeld sind mehrsprachig.	Indikator	Anteil der Fahrplaninformationen, der mehrsprachig angeboten wird.
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	
3.7 Der Barrierewirkung von Hauptstraßen wird entgegengewirkt. Es gibt ausreichend sichere Querungsmöglichkeiten	Indikator	Definierte Anzahl von sicheren Querungsstellen je Strecke.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	ERA 2010; RSt 2006; StVO
3.8 Es sind schulische / außerschulische Bildungsangebote für Migrant*innen zur Nutzung des ÖV etabliert	Indikator	Anzahl der Schulen, die ein entsprechendes Angebot eingeführt haben.
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	

Leitziel 4 (2)

4.1 Die Entsorgungsbetriebe berücksichtigen bei der Routenplanung Schülerverkehre auf Hauptschulwegrouten und im direkten Schulumfeld	Indikator	Anzahl Problemnennungen in Erhebung von Defiziten auf Schulwegrouten (Grundlegende Maßnahme)
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	
4.2 Lieferanten (z. B. Belieferung von Supermärkten) berücksichtigen bei der Routenplanung Schülerverkehre auf Hauptschulwegrouten und im direkten Schulumfeld	Indikator	Anzahl Problemnennungen in Erhebung von Defiziten auf Schulwegrouten (Grundlegende Maßnahme)
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	

Leitziel 5 (9)

5.1 Verkehrsstärken entlang Hauptschulwegrouten des Fuß- und Radverkehrs nehmen deutlich ab	Indikator	DTVw
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	RASt 2006
5.2 Angst- und Gewalträume sind identifiziert und entschärft. Ausreichende Belichtung entlang der Hauptschulwegrouten ist gegeben.	Indikator	Anteil vermiedener/entschärfter Angst- und Gewalträume an allen identifizierten Angst- und Gewalträumen
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	TRANSIT – Transdisziplinäre Sicherheitsstrategien für Polizei, Wohnungsunternehmen und Kommunen Sicherheit im Quartier (ILS); DIN EN 13201
5.3 30 km/h an Schulen und Kitas wird geprüft und im Bedarfsfall angeordnet	Indikator	Anzahl überprüfter Schulen Anteil der angeordneten Geschwindigkeitsreduzierungen an den Bedarfsfällen.
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	StVO; VwV-StVO
5.4 Bielefelder Grundschulen haben ein abgestimmten Lehrplan für die Verkehrserziehung in Kooperation mit der Polizei und der Landesverkehrswacht erarbeitet und in die schulinternen Curricula aufgenommen	Indikator	Anteil der Grundschulen, die einen abgestimmten Lehrplan für die Verkehrserziehung eingeführt haben
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	
5.5 Die Unfallschwerpunkte auf Hauptschulwegrouten sind verifiziert. Dazu wurde vorab eine Unfallanalyse in Verbindung mit Schulwegen durchgeführt.	Indikator	Anteil identifizierte Unfallschwerpunkte, die verifiziert wurden sind
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	StVO; Daten der Unfallkasse NRW; EUSKA

Leitziel 5 (9)

5.6 Empfohlene Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten sind umgesetzt	Indikator	Anteil empfohlener Maßnahmen, die umgesetzt worden sind.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	
5.7 Alle Grundschulen und weiterführenden Schulen verfügen über einen modernen, aussagekräftigen und motivierenden (Rad-)Schulwegplan	Indikator	Anteil der Schulen, die über einen modernen und motivierenden Schulwegplan verfügen.
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	BASt Leitfaden „Schulwegpläne leicht gemacht“
5.8 Anzahl verunglückter Kinder und Jugendlicher reduziert sich in Bielefeld deutlich über alle Verkehrsarten	Indikator	Anteil, um den die Anzahl verunglückter Kinder und Jugendlicher nach Verkehrsart zurückgegangen ist.
	Zielhorizont	2022
	Grundlagen	Unfallstatistik der Polizei; Unfallstatistik der Unfallkasse NRW
5.9 Hilfefunkte für Kinder sind eingerichtet	Indikator	Anzahl der Einrichtungen und Unternehmen, die sich am Hilfefunkte-System beteiligen
	Zielhorizont	2026
	Grundlagen	Hilfefunkte für Kids (Paderborn) https://www.notinsel.de

Leitziel 6 (4)

6.1 Im Umfeld aller Schulen sind Zonen definiert, die von Elterntaxis gemieden werden sollen	Indikator	Anzahl der Schulen, die Bann-Zonen für Elterntaxis kommunizieren.
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	StVO; VwV StVO
6.2 Bielefeld ist eine beispielbare Stadt	Indikator	Anteil der Hauptschulwegrouten zu Fuß, die über beispielbares Stadtmobiliar verfügen.
	Zielhorizont	2030
	Grundlagen	Beispiel Griesheim draussenkinder.info (Dr. Christiane Richard-Elsner)
6.3 Bielefelder Grund- und weiterführende Schulen haben einen abgestimmten Lehrplan für die Mobilitätsbildung erarbeitet und in die schulinternen Curricula aufgenommen.	Indikator	Anteil der Grund- und weiterführenden Schulen, die einen abgestimmten Lehrplan für die Mobilitätsbildung eingeführt haben.
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	Rahmenlehrplan Land NRW

6.4 Bielefelder Schulen haben ein (visuelles) Leitbild nachhaltiger und sicherer Mobilität entwickelt	Indikator	Entwicklung des Leitbilds Anteil der Schulen, die das Leitbild vereinnahmen und verwenden.
	Zielhorizont	2024
	Grundlagen	Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) Sustainable Development Goals (SDG)

Leitziel 7 (4)

7.1 Schulisches Mobilitätsmanagement ist integraler Bestandteil übergeordneter Mobilitätskonzepte	Indikator	kein Indikator
	Zielhorizont	2021
	Grundlagen	Kommunales Schulmobilitätskonzept Bielefeld Radverkehrskonzept Nahverkehrskonzept INSEK Mobilitätsstrategie 2030 Fußverkehrsstrategie mIV Konzept Mobilitätsstationskonzept Emissionsfreie Innenstadt Bielefeld.
7.2 Die Schlüsselakteure schulischer Mobilität sind identifiziert	Indikator	Stakeholderanalyse ist bereits durchgeführt.
	Zielhorizont	2021
	Grundlagen	
7.3 Schlüsselakteure stehen in regelmäßigem Austausch über Umsetzung und Evaluation von Maßnahmen	Indikator	Austauschgremium ist etabliert.
	Zielhorizont	2022
	Grundlagen	
7.4 Eine Kommunikationsstruktur ist etabliert. Zu den Kanälen können u.a. zählen: regelmäßige Treffen, Videokonferenzen, Elternpost, nullter Elternabend, Gremieninformationssystem	Indikator	kein Indikator
	Zielhorizont	2022
	Grundlagen	

11.2 Anhang 2: Auswahl der Schulstandorte für die Vor-Ort-Analyse

Schule	Schulform	Stadtbezirk	Beschreibung der (verkehrlichen) Lage der Schule/Schulen	Erkenntnisse aus bisherigen Analysen des Projektes	Was zeichnet den Standort im Rahmen des SMM ³ aus?	weitere Anmerkungen
Bahnhofsschule	Grundschule	Senne	Die Schule liegt an der Buschkampstraße (L788), welche Teil des klassifizierten Straßennetzes ist und zwei Wohngebiete innerhalb eines eher ländlich geprägten Siedlungsgebietes miteinander verbindet.	Aus der Befragung der Grundschulen liegen zahlreiche Problemstellen im Schulumfeld vor. Zudem existieren Problemstellen aus der Befragung der weiterführenden Schulen, die der angrenzenden Realschule Senne zugeordnet werden können.	Die Schule liegt an einer Landstraße, inmitten zweier Wohngebiete.	
Gesamtschule Rosenhöhe	Gesamtschule	Brackwede	Der Schulstandort liegt in einem Cluster mit zwei weiteren Berufskollegs und dem Klinikum. Außerdem gibt es einen weiteren Standort in etwa 1 km Entfernung. Der Komplex wird über die Straßen Am Rosenberg und Millöckerstraße erschlossen und liegt direkt am bewaldeten Hang am Ende einer Sackgasse.	Aus der Befragung der weiterführenden Schulen liegen hier einige Problemstellen vor.	Der Standort repräsentiert ein Cluster, an dem Wohnen, gewerbliche Nutzungen sowie das Krankenhaus gebündelt sind. Ein großer Teil des Zielverkehrs scheint über den ÖV abgewickelt zu werden. Aufgrund der Lage in der Sackgasse dürfte die Anfahrt mit PKWs bis unmittelbar vor die Schule erschwert sein.	Die Haltestelle Rosenhöhe wurde vor einigen Jahren als zweitwichtigste Haltestelle der Stadt bezeichnet (https://www.nw.de/lokal/bielefeld/brackwede/20854886-Rosenhoehe-Die-zweitwichtigste-Haltestelle-der-Stadt.html)
Martinschule	Grundschule	Gadderbaum	Die Schule liegt am Ende einer Sackgasse, die für den Fuß- und Radverkehr freigegeben ist. Das Schulumfeld zeichnet sich durch Mischnutzung aus. Außerdem befindet sich in direkter Nähe eine vierspurige Hauptverkehrsstraße, auf der die Straßenbahn fährt.	Aus den Befragungen der Schüler*innen gibt es einige wenige Nennungen im Schulumfeld. Allerdings ist die Martinschule im Rahmen der Stakeholder-Analyse als sehr engagierte Schule identifiziert worden. Sie organisiert bereits zahlreiche Aktionen zur Förderung sicherer, nachhaltiger und eigenständiger Schulwege.	Das Schulumfeld ist stark gewerblich geprägt, was möglicherweise Rückschlüsse auf Lieferverkehre und insgesamt hohes Verkehrsaufkommen zulässt. Zudem befindet sich eine wichtige Hauptverkehrsstraße im direkten Umfeld.	

Schule	Schulform	Stadtbezirk	Beschreibung der (verkehrlichen) Lage der Schule/Schulen	Erkenntnisse aus bisherigen Analysen des Projektes	Was zeichnet den Standort im Rahmen des SMM ³ aus?	weitere Anmerkungen
Ratsgymnasium bzw. Gymnasium am Waldhof	Gymnasium	Mitte	Beide Schulen liegen unmittelbar in der Altstadt innerhalb des "Hufeisens". Dies wird im Westen und Süden von der B66 eingegrenzt.	Im Umfeld der Schule wurden einige Problemstellen durch Schüler*innen markiert.	Die Standorte repräsentieren ein Umfeld, welches sich durch hohe bauliche Dichte und hohes Verkehrsaufkommen auszeichnet.	Hier gab es einen Verkehrsversuch, bei dem die Altstadt für den Auto-Durchgangsverkehr gesperrt wurde. Gleichzeitig war die Straße Waldhof als Fahrradstraße ausgewiesen.
Astrid-Lindgren-Grundschule	Grundschule	Sennestadt	Dieser Schulstandort liegt im Osten des Bezirks Sennestadt im Wohngebiet am Werraweg.	Aus dem Projekt liegen an diesem Standort bisher kaum Informationen vor. Er repräsentiert jedoch den Bezirk Sennestadt, in dem es bereits in der Vergangenheit Projekte zu schulischer Mobilität an anderen Schulstandorten gab.	Die Astrid-Lindgren-Grundschule wurde stellvertretend für alle Standorte innerhalb von Stadtbezirkszentren untersucht werden.	Für Sennestadt gibt es ein INSEK, welches bei der Begutachtung vor Ort berücksichtigt wurde.
Bethel-Gymnasium	Gymnasium	Gadderbaum	Das Gymnasium liegt gemeinsam mit der Sekundarschule Bethel, einem Berufskolleg sowie einer Förderschule in einem Cluster. Das Cluster liegt am Rande eines Wohngebietes und wird von schmalen Wohnstraßen erschlossen.	Es gibt nur vereinzelt Erkenntnisse aus der Schüler*innenbefragung. Allerdings liegen Erkenntnisse aus der Befragung der Schulleiter*innen vor und die Schule scheint bereits sehr engagiert im Bereich der sicheren, nachhaltigen und eigenständigen Mobilität ihrer Schüler*innen.	Bei dem Standort handelt es sich um ein Cluster verschiedener Schulformen innerhalb eines eher ruhigen Wohngebietes.	
Sekundarschule Königsbrügge	Sekundarschule	Mitte	Die Schule liegt in einem relativ dichten Wohngebiet in der Innenstadt. In der näheren Umgebung verlaufen mit der Oldentruper Straße und der Prießallee zwei wichtige Achsen im klassifizierten Straßennetz. Außerdem befindet sich eine Realschule direkt nebenan.	Aus der Befragung der Schüler*innen gibt es zahlreiche Problemstellen, insbesondere an der Prießallee.	Der Standort liegt in einem dicht besiedelten Wohngebiet in der Innenstadt.	Bei der Sekundarschule handelt es sich um eine neue Schule, Mobilität war bisher kein großes Thema an der Schule.

Schule	Schulform	Stadtbezirk	Beschreibung der (verkehrlichen) Lage der Schule/Schulen	Erkenntnisse aus bisherigen Analysen des Projektes	Was zeichnet den Standort im Rahmen des SMM ³ aus?	weitere Anmerkungen
Queller Schule	Grundschule	Brackwede	Die Schule liegt im Stadtteil Quelle an der Carl-Severing-Straße. Diese stellt die Ortsdurchfahrt durch Quelle dar. Das nähere Umfeld der Schule ist durch Einfamilienhäuser geprägt.	Im Umfeld der Schule gab es zahlreiche Problemnennungen durch Schüler*innen.	Der Schulstandort liegt in einem Einfamilienhausgebiet an einer viel befahrenen Straße. Er ist hauptsächlich, aufgrund der zahlreichen Problemnennungen im Umfeld ausgewählt worden.	Die Quelle Schule wurde spontan nachträglich ergänzt und ersetzt die Hellingskampschule. Baustellenbedingt war die Hellingskampschule zu dieser Zeit an einem anderen Standort untergebracht. Außerdem lagen kaum Informationen aus der Befragung der Schüler*innen vor.
Förderschule Leineweberschule/Grundschule Babenhausen	Förderschule/Grundschule	Dornberg	An diesem Schulstandort befinden sich eine Förder- sowie eine Grundschule. Die Schulen sind über eine Ortsdurchfahrt (L779) erschlossen.	Vor allem aus der Befragung der Grundschulen gibt es hier Problemstellen im direkten Schulumfeld.	Der Standort befindet sich in einem ländlich geprägten Raum am Rande eines Einfamilienhausgebietes.	
Bültmannshofschule	Grundschule	Schildesche	Die Schule liegt direkt an der Kurt-Schumacher-Straße. Im näheren Umfeld befinden sich das Stadion sowie weitere Schulen (Gymnasium, Realschule).	Zu diesem Standort liegen Erkenntnisse aus der Befragung der Schulleiter*innen vor.	Der Standort liegt innerhalb eines weniger stark besiedelten Gebietes. Stattdessen befindet sich das Polizeipräsidium sowie das Stadion direkt in der Nähe.	
Grundschule Hillegossen	Grundschule	Stieghorst	Die Grundschule liegt in einem Wohngebiet im Zentrum des Stadtbezirkes Stieghorst. Im Süden verläuft die Detmolder Straße, an der sich einige Geschäfte befinden.	Sowohl aus der Befragung der Grundschulen wie auch der weiterführenden Schulen liegen einige Problemstellen im Umfeld vor.	Die Schule repräsentiert Schulstandorte innerhalb von Wohngebieten in Stadtbezirken etwas abseits der Stadtmitte. Das Umfeld zeichnet sich jedoch durch eine wichtige Hauptstraße sowie Einzelhandel und gewerbliche Nutzungen aus.	
Schulzentrum Heepen	Gymnasium/Realschule	Heepen	Bei dem Standort handelt es sich um ein Schulzentrum. Es liegt an einer sehr breiten Straße, auf der es zudem Linienverkehr gibt. In direkter Nähe befindet sich ein weiterer Standort des Gymnasiums im Gebäude der alten Hauptschule in Heepen.	In gesamten Bezirk Heepen finden sich einige Problemstellen aus der Befragung der Schüler*innen.	Der Standort repräsentiert ein Schulzentrum in direkter Nähe zum Stadtbezirkszentrum.	

Schule	Schulform	Stadtbezirk	Beschreibung der (verkehrlichen) Lage der Schule/Schulen	Erkenntnisse aus bisherigen Analysen des Projektes	Was zeichnet den Standort im Rahmen des SMM ³ aus?	weitere Anmerkungen
Realschule Jöllenbeck	Realschule	Jöllenbeck	Die Schule liegt im Zentrum des Bezirks Jöllenbeck, welcher grundsätzlich eher ländlich geprägt ist. Die Schule ist über die Dörpfeldstraße erreichbar, welche unmittelbar von der Dorfstraße, der Hauptschließungsstraße des Ortskernes, abgeht.	Zu dieser Schule liegen wenig Erkenntnisse aus den bisherigen Analysen vor. Im Ortskern von Jöllenbeck befinden sich einige Problemstellen, die jedoch von Eltern der dortigen Grundschule angegeben wurden.	Der Stadtbezirk scheint angesichts der Karte Dornberg zu ähneln. Der Standort in Jöllenbeck repräsentiert jedoch einerseits eine Realschule mit potenziell größerem Einzugsgebiet und andererseits einen Standort im Ortskern, jedoch nicht unmittelbar an der Hauptstraße.	

11.3 Anhang 3: Maßnahmenplan – Spezifische Maßnahmen

Problemstelle	Ort		
1	Waterboerstraße		
Problemkategorie			
Probleme mit LSA			
Problembeschreibung			
An dieser Stelle werden die Umlaufzeiten der LSA kritisiert. Dies konnte im Rahmen der Vor-Ort-Begutachtungen nicht bestätigt werden.			
Priorität der Maßnahmen			
Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		
Empfehlung für den Schulwegplan			

Problemstelle Ort

2

Kirchweg / Bodelschwinghstraße

**Problemkategorie**

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

An der Mittelinsel wird die Querung der Bodelschwinghstraße kritisiert. Die Mittelinsel ist ausreichend dimensioniert. Trotz hohem Verkehrsaufkommen kann hier kein Problem festgestellt werden.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
3	Von-Möller-Straße	
Problemkategorie		
Probleme durch Elterntaxis		

Problembeschreibung

Vor der Brocker Schule werden Probleme durch Elterntaxis genannt. Vor der Schule befinden sich Senkrechtparkstände, die bei der Nutzung durch Eltern eine Gefahr für zu Fuß Gehende Kinder darstellen können. Außerdem seien die Fahrgeschwindigkeiten trotz bereits ergriffener baulicher Maßnahmen (Berliner Kissen, Fahrbahnverengungen) zu hoch.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements an der Brocker Schule.	Amt für Verkehr Amt für Schule	12500
Organisatorische Maßnahme	Einrichtung von zwei Elternhaltestellen auf der Gütersloher Straße.	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort**4****Beckumer Straße****Problemkategorie**

Probleme durch Elterntaxis; zu hohes Verkehrsaufkommen

Problembeschreibung

Die Beckumer Straße leidet vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtende unter sehr hohen Verkehrsbelastungen. Das Verkehrsaufkommen ist durch Elterntaxis, Lehrkräfte und selbstfahrende Schüler*innen verursacht. Das Verkehrsaufkommen und Wendeverkehre gefährden in hohem Maße zu Fuß gehende und Rad fahrende Schüler*innen.

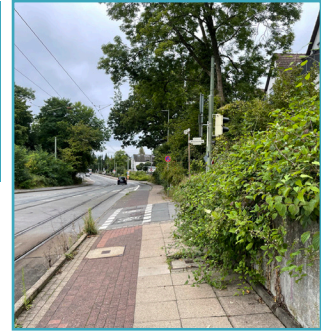
Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements am Schulstandort Gymnasium und Realschule Brackwede.	Amt für Verkehr	18000
organisatorische Maßnahme	Anordnung von temporären Park- und Halteverböten und Durchsetzung der Anordnung	Amt für Verkehr; Ordnungsamt	2500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
5	Millöckerstraße / Brackweder Straße



Problemkategorie

Probleme mit der Fuß- und Radverkehrsführung; Probleme mit der LSA

Problembeschreibung

Der Radverkehr über die Brackweder Straße aus Westen wird auf Höhe des Schulzentrums über einen getrennten Geh-/Radweg geführt. Zum einen sind die Geh- und Radwegbreiten nicht regelkonform, zudem ist der Geh-/Radweg teilweise durch Straßenbegleitgrün zugewuchert. Vor allem ist aber der weitere Verlauf der Radverkehrsführung in die Straße „An der Rosenhöhe“ und somit in Richtung Schule kritisch. Die Verbindung soll über die Fußgänger-LSA über die Brackweder Straße führen. Diese Verbindung führt zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden an der Stadtbahnhaltestelle. Zudem ist diese Verbindung nur schwer begreifbar, was häufig falsches Verhalten von Rad Fahrenden nach sich zieht.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß-nahme	Einrichten einer Signalgesteuerten Radverkehrsfurt über den östlichen Arm der Brackweder Straße am Knoten „An der Rosenhöhe“ für Links abbiegende Rad Fahrende.	Amt für Verkehr	200.000

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**6****Genfer Straße****Problemkategorie**

Probleme mit ruhendem Verkehr

Problembeschreibung

Im reinen Wohngebiet rund um die Genfer und Berner Straße werden Gehwege häufig durch parkende Fahrzeuge zugestellt, sodass diese nicht mehr nutzbar sind. Auch in Wohngebieten sollte regelkonformes Parken durchgesetzt werden.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Überwachung des ruhenden Verkehrs	Ordnungsamt	

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
7	Marienfelder Straße	
Problemkategorie		
zu hohe Geschwindigkeiten; fehlende Querungshilfe		

Problembeschreibung

Die Marienfelder Straße bildet eine lange gerade Strecke, wodurch hier die Fahrgeschwindigkeiten regelmäßig zu hoch sind. Auf einem Teil der Strecke ist bereits Tempo 30 km/h angeordnet. Es gibt keine Querungshilfen entlang der Marienfelder Straße.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Anordnung von Tempo 30 über den gesamten Verlauf der Marienfelder Straße.	Amt für Verkehr	1500
bauliche Maß- nahme	Verlängerung des vorgezogenen Gehwegs an der Bushaltestelle Berner Straße als Querungshilfe.	Amt für Verkehr	14000

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort**8****Queller Straße / Marienfelder Straße****Problemkategorie**

Fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

Problembeschreibung

Die Sichtbeziehungen aus der Marienfelder Straße kommend in die Queller Straße sind wegen des Kurvenverlaufes und der Bepflanzungen stark eingeschränkt. Dadurch ist die Querung der Queller Straße an der Mittelinsel problematisch. Dabei ist die Querung der Queller Straße aus südlicher Richtung unabdingbar, da der Gehweg auf einer Seite endet.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Queller Straße aus Richtung Süden, wegen eingeschränkter Sichtbeziehungen.	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

Kinder aus dem „Schweizer“ Viertel mit dem Ziel Queller Grundschule, sollten bevorzugt den Weg über die Verlängerung der Berner Straße / Kupferheide benutzen.

Problemstelle Ort**9****Queller Straße zwischen Kupferstraße und Arminstraße****Problemkategorie**

Probleme beim Queren; zu hohe Geschwindigkeiten

Problembeschreibung

An diesem Abschnitt der Queller Straße werden zu hohe Geschwindigkeiten bemängelt. Dies kann in jedem Fall bestätigt werden. Gleichzeitig eignet sich dieser Abschnitt unter keinen Umständen zur sicheren Querung der Queller Straße.

Priorität der Maßnahmen

sehr hoch

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
verhaltensbezogene Maßnahme	Im Schulwegplan sollte ein Hinweis zur sicheren Querung der Queller Straße aufgenommen werden.	AG Schulmobilität; Queller Grundschule	

Empfehlung für den Schulwegplan

Die Queller Straße sollte nur über die Mittelinsel an der Kreuzung mit der Kupferstraße oder im Abschnitt zwischen Arminstraße und Carl-Severing-Straße überquert werden.

Problemstelle Ort**10****Queller Straße / Arminstraße****Problemkategorie**

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

Der Knoten Arminstraße / Queller Straße stellt mit Verkehr aus fünf Richtungen und zusätzlichem Bahnübergang sehr hohe Ansprüche an verkehrsadäquates Verhalten. Zumal die Fahrgeschwindigkeiten auf der Queller Straße aus Süden kommend regelmäßig zu hoch sind. Die Wegebeziehung von der Queller Straße in den Haller-Willem-Patt und in die Kupferheide sind hier von Bedeutung für die Kinder. Erschwerend kommt hier hinzu, dass die Gehwegbreiten auf der Queller Straße zwischen Arminstraße und Carl-Severing-Straße deutlich zu schmal sind.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß-nahme	Verbreiterung der Gehwege, insbesondere auf der östlichen Gehwegseite. Einrichtung einer Querungshilfe, bevorzugt eines Fußgängerüberwegs auf der Queller Straße, im Abschnitt Arminstraße und Carl-Severing-Straße.	Amt für Verkehr	80000
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan zur sicheren Querung der Queller Straße	AG Schulmobilität	

Empfehlung für den Schulwegplan

Querung der Straße an anderer Stelle

Problemstelle Ort**12****Carl-Severing-Straße / Am Rennplatz****Problemkategorie**

Fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

**Problembeschreibung**

Die Sichtbeziehungen sind durch Glascontainer stark eingeschränkt. Dies betrifft vor allem den Radverkehr auf der Carl-Severing-Straße

Priorität der Maßnahmen

sehr hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Versetzen der Glas- und Altkleidercontainer	Zuständigkeit muss geprüft werden.	750

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort

13**Carl-Severing-Straße /Gottfriedstraße****Problemkategorie**

Probleme beim Queren

**Problembeschreibung**

Eltern kritisieren hier die Querung der Carl-Severing-Straße an der Mittelinsel. Die Sichtbeziehungen sind in alle Richtungen gut, die Aufstellfläche ausreichend dimensioniert. Das Problem kann daher nicht bestätigt werden.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
14	Carl-Severing-Straße / Osnabrücker Straße	
Problemkategorie		
Probleme mit LSA		

Problembeschreibung

Eltern bemängeln hier, dass die Freigabezeiten linksabbiegender Fahrzeuge und des Fuß- und Radverkehrs gleichzeitig geschaltet sind. Bei der Begutachtung konnte dies nicht festgestellt werden.

Priorität der Maßnahmen

--

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort

15**Brinkstraße / Am Pferdebrink****Problemkategorie**

Probleme beim Queren; zu hohe Geschwindigkeiten

**Problembeschreibung**

An dieser Stelle wird die Querung der Brinkstraße aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten und dem Fehlen einer Querungshilfe bemängelt. Da die Kreuzung zum Zeitpunkt der Begutachtung durch Baumaßnahmen vollständig gesperrt war, konnte das Problem nicht beurteilt werden.

Priorität der Maßnahmen

--

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort**16****Windelsbleicher Straße / Am Waldbad****Problemkategorie**

Probleme mit LSA

**Problembeschreibung**

An dieser Stelle kommt es zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr und abbiegenden Fahrzeugen aus der Straße Am Waldbad.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Anzeige der Räumzeit durch Gelbblinken für ab- biegende Kfz	Amt für Verkehr	2000

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort

17**Klashofstraße****Problemkategorie**

Probleme mit Elterntaxis

Problembeschreibung

In der Klashofstraße kommt es nach Angaben der Befragten immer wieder zu Konflikten durch Elterntaxis der Realschule Senne.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements an der Realschule Senne	Amt für Verkehr	12.500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
18	Buschkampstraße / Bahnübergang	
Problemkategorie		
Probleme mit Bahnübergängen		

Problembeschreibung

Der Bahnübergang wird in einigen Fragebögen als Problemstelle kartiert, jedoch nicht weiter erläutert. Vor Ort konnten keine Probleme am Bahnübergang festgestellt werden. Mit einer Nennung gab es zudem einen Hinweis auf die Unpünktlichkeit des Zuges.

Priorität der Maßnahmen

--

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort

19**Klashofstraße / Bahnübergang****Problemkategorie**

Probleme mit Bahnübergängen

Problembeschreibung

Am Bahnübergang konnten keine Probleme festgestellt werden, die sich auf die Sicherheit des Fußverkehrs auswirken. Er kann allerdings aufgrund der längeren Wartezeit bei geschlossenem Bahnübergang, eine zeitliche Hürde auf dem Schulweg darstellen.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
20	Buschkampstraße / Vennkampweg	
Problemkategorie		
fehlende Rücksichtnahme		

Problembeschreibung

Hier werden das hohe Verkehrsaufkommen auf der Buschkampstraße sowie die fehlende Rücksichtnahme durch abbiegende PKWs genannt. Zum Zeitpunkt der Begutachtung konnten keine Konflikte beobachtet werden. Außerdem kann festgestellt werden, dass zu Fuß Gehende im Längsverkehr auf der Buschkampstraße beim Überqueren des Vennkampweges und der Brinkstraße die alleinige Freigabe haben. So kommt es nicht zu Konflikten mit abbiegendem Verkehr.

Priorität der Maßnahmen

--

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort**21****Buschkampstraße****Problemkategorie**

Probleme mit Fuß-/Radverkehrsführung

Problembeschreibung

Hier gibt es einen gemeinsamen Geh-/Radweg mit Zweirichtungsradverkehr, der nicht den Anforderungen der StVO entspricht.

Priorität der Maßnahmen

gering

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Verbreiterung des gemeinsamen Geh-/Radwegs im Bereich der Bahnhofschule	Amt für Verkehr	60000

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**22****Bleicherfeldstraße****Problemkategorie**

zu schmale Fahrbahn

**Problembeschreibung**

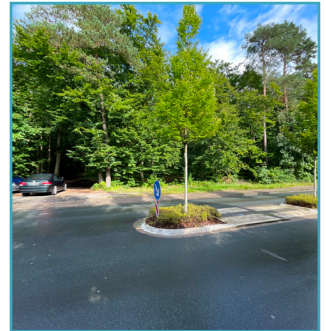
Die Fahrbahnbreite ist hier durch Fahrbahnverengungen begrenzt, um die Geschwindigkeiten zu reduzieren. Dies ist aus gutachterlicher Sicht nicht problematisch. Zugleich sei die Qualität der Fahrbahn schlecht, was ebenfalls nicht bestätigt werden kann.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort

23**Sprungbachstraße****Problemkategorie**

Fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

Problembeschreibung

Aus Sicht der Schüler*innen ist die Verkehrssituation hier unübersichtlich. Das kann aus gutachterlicher Sicht nicht bestätigt werden.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**24****Sprungbachstraße / Morsestraße****Problemkategorie**

Probleme beim Queren

**Problembeschreibung**

Aufgrund von Rückstau des Kfz-Verkehrs ist das Queren der Sprungbachstraße hier problematisch. Aufgrund freier Strecke fehlt es hier auch an einem ausgebauten Gehweg.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
verhaltensbezogene Maßnahme	Empfehlung einer alternativen Schulwegroute über die Sprungbachstraße im Schulwegplan	AG Schulmobilität	

Empfehlung für den Schulwegplan

Schüler*innen benutzen besser die Sprungbachstraße für den Weg ins Zentrum von Sennestadt.

Problemstelle Ort

25

Ramsbrockring / Sennestadtring

**Problemkategorie**

Probleme mit LSA

Problembeschreibung

An der LSA werden zu lange Wartezeiten für den Fußverkehr kritisiert. Mit einer Anforderungszeit von 16 Sekunden sowie ausreichend Zeit zur Querung der Fahrbahn kann dieses Problem nicht bestätigt werden.

Priorität der Maßnahmen

gering

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**26****Elbeallee, zwischen Sennestadtring und
Ramsbrockring****Problemkategorie**

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

An der Elbeallee wird die Querungssituation durch das hohe Verkehrsaufkommen bemängelt. In der Straße ist zur Zeit Tempo 30 angeordnet.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbe- reichs in diesem Abschnitt, zur Erhöhung der Auf- enthaltsqualität und der Verkehrssicherheit	Amt für Verkehr	eigenes Gutach- ten erforderlich
organisatorische Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan		

Empfehlung für den Schulwegplan

Kinder, die die Elbealle auf Höhe des Ehrenbergplatzes queren, sollten besonders auf ein- und ausfahrende Fahrzeuge achten. Besser wäre es, vom Parkplatz abgesetzt zu queren.

Problemstelle Ort

27

Paderborner Straße



Problemkategorie

Probleme mit Fuß-/Radverkehrsführung

Problembeschreibung

Die Benutzung des Radweges in Gegenrichtung auf der Paderborner Straße auf Höhe der Unterführung / Jadeweg kann zu Konflikten führen, da diese Nutzung so nicht angeordnet ist.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Überarbeitung der hinweisenden Radverkehrsbe- schilderung	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**28****Quellenhofweg****Problemkategorie**

zu hohes Verkehrsaufkommen; fehlender Radweg

**Problembeschreibung**

Hier wird der fehlende Radweg auf dem Quellenhofweg und somit das Fahren auf der Fahrbahn kritisiert. Das Anlegen eines Radweges ist an dieser Stelle trotz hohem Verkehrsaufkommen nicht notwendig, da Tempo 30 gilt.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**29****Quellenhofweg / An der Rehwiese****Problemkategorie**

Probleme mit Elterntaxis

**Problembeschreibung**

An dieser Stelle liegt ein Eintrag aus der Befragung der Schulleiter*innen vor, die die Einrichtung einer Elternhaltestelle unmittelbar vor der Schule wünscht. Aus gutachterlicher Sicht ist der Restschulweg hier deutlich zu kurz, der Standort ist für die Einrichtung einer Elternhaltestelle ungeeignet.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Einrichtung einer Elternhaltestelle, die in der Art und dem Abstand zur Schule, den Kriterien entspricht.	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
30	Detmolder Straße / Osningstraße	
Problemkategorie		
zu kleine Aufstellflächen; Probleme mit Fuß-/Radverkehrsführung		

Problembeschreibung

Am Knoten werden zu kleine Aufstellflächen und Probleme beim links abbiegen mit dem Fahrrad genannt. Zunächst einmal kann festgestellt werden, dass der Knoten insgesamt sehr unübersichtlich ist. Die Querung aller Arme des Knotens für den Fußverkehr erfolgt an Lichtsignalanlagen. Dabei konnte festgestellt werden, dass rechtsabbiegende Fahrzeuge die Vorfahrt Rad Fahrender achten müssen, was sie regelmäßig nicht tun.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Anpassung der Umlaufzeiten zugunsten des Radverkehrs, um Konflikte zwischen dem Radverkehr und abbiegenden Fahrzeugen zu vermeiden.	Amt für Verkehr	500
bauliche Maß- nahme	Vergrößerung der Aufstellflächen auf dem Mittelstreifen der Detmolder Straße	Amt für Verkehr	eigenes Gutachten erforderlich

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**31****Detmolder Straße / Prießallee****Problemkategorie**

zu kleine Aufstellfläche

**Problembeschreibung**

An der Haltestelle Prießallee an der Detmolder Straße sind die Aufstellflächen zu schmal.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Vergrößerung der Aufstellflächen für den Fußver- kehr bei Neuaufteilung des Straßenraumes	Amt für Verkehr	
verhaltensbezoge- ne Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan	AG Schulmobilität	

Empfehlung für den Schulwegplan

Hinweise zum verkehrssicheren Verhalten an Bahnübergängen

Problemstelle Ort**32****Prießallee / Ehlenruper Weg****Problemkategorie**

Probleme mit Fußverkehrs-/Radverkehrsführung

Problembeschreibung

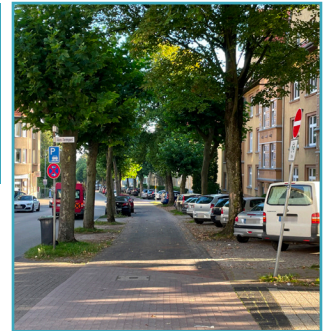
Hier wird bemängelt, dass es für Rad Fahrende schwierig sei die Prießallee zu überqueren. In vielen Fällen nutzen Rad Fahrende hier die LSA der zu Fuß Gehenden, um die Prießallee zu queren. Dies konnte auch im Rahmen der Vor-Ort-Begutachtungen beobachtet werden. Der Ehlenruper Weg westlich der Prießallee ist bereits als Fahrradstraße ausgewiesen. Auch für den östlichen Teil des Ehlenruper Weges gibt es Planungen seitens der Stadt Bielefeld.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß-nahme	Den Knoten vollständig signalsteuern oder den Ehlenruper Weg bevorzugen. Dann müsste allerdings die Geschwindigkeit auf der Prießallee auf 30 km/h reduziert werden, um Unfälle zu vermeiden.	Amt für Verkehr	eigenes Gutachten erforderlich

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**33****Prießallee****Problemkategorie**

Probleme beim Queren; Probleme mit ruhendem Verkehr

Problembeschreibung

Auf der gesamten Länge der Prießallee werden Probleme durch den ruhenden Verkehr genannt. Dies betreffe vor allem die Einmündungen der zahlreichen Nebenstraßen. Tatsächlich konnte festgestellt werden, dass es hohen Parkdruck in der Straße gibt. Dabei waren auch Mündungsbereiche teilweise zugeparkt, was die Sichtbeziehungen einschränkt. Des Weiteren befinden sich auf der östlichen Gehwegseite Senkrechtparkstände, für die immer der Gehweg überfahren werden muss. Dies kann besonders für Kinder zu gefährlichen Situationen führen.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Überwachung des ruhenden Verkehrs	Ordnungsamt	
bauliche Maß- nahme	Neuorganisation der Fuß- und Radverkehrsführung in der Prießallee	Amt für Verkehr	eigenes Gutach- ten erforderlich

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**34****Jakobusmarktplatz****Problemkategorie**

Probleme mit ruhendem Verkehr; zu hohes Verkehrsaufkommen

Problembeschreibung

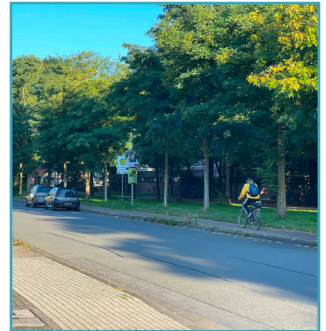
Rund um den Jakobusmarktplatz sei das Verkehrsaufkommen hoch. Auch gäbe es insbesondere an Markttagen Probleme mit ruhendem Verkehr. Dies kann bestätigt werden. Durch Elterntaxis der Fröbelschule sowie der Kita wird die Situation für Kinder mit dem Rad oder zu Fuß zusätzlich verschärft.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements an der Fröbelschule	Amt für Verkehr	12000
organisatorische Maßnahme	Überwachung des ruhenden Verkehrs	Ordnungsamt	

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**35****Ehlentruper Weg / Wilbrandstraße****Problemkategorie**

Probleme mit ruhendem Verkehr; fehlende/schlechte Sichtbeziehungen;
Probleme durch Elterntaxis

Problembeschreibung

Am Knoten werden die Sichtbeziehungen kritisiert. Diese sind grundsätzlich in Ordnung. Allerdings konnte auch ein Beinahe-Unfall beobachtet werden, bei dem ein Fahrzeug aus der Wilbrandstraße ein von rechts heranfahrendes Fahrrad übersehen hat. Des Weiteren konnte beobachtet werden, dass Eltern am Fahrbahnrand des Ehlentruper Weges halten und ihre Kinder auf den sonstigen Radweg aussteigen lassen. Letzteres führte immer wieder zu Konflikten mit Rad Fahrenden. Seitens der Stadt Bielefeld gibt es bereits Planungen zur Anordnung einer Fahrradstraße auf dem östlichen Abschnitt des Ehlentruper Weges.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements an der Kuhloschule und der Sekundarschule Königsbrügge. Des Weiteren gibt es bereits Planungen seitens der Stadt Bielefeld zum Ehlentruper Weg.	Amt für Verkehr	17500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**36****Oldentruper Straße / Oststraße****Problemkategorie**

zu hohes Verkehrsaufkommen; zu kleine Aufstellfläche

Problembeschreibung

Auch an der Oldentruper Straße sind die Aufstellflächen im Bereich der Gleisanlagen zu klein. Darüber hinaus gäbe es Probleme beim Queren und der Knoten sei unübersichtlich. Tatsächlich ist das Verkehrsaufkommen am Knoten sehr hoch. Die Querung ist jedoch ohne Probleme möglich. Die Umlaufzeiten sind akzeptabel.

Priorität der Maßnahmen

gering

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Vergrößerung der Aufstellflächen bei Überplanung des Knotens	Amt für Verkehr	eigenes Gutach- ten erforderlich

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
37	Oelmühlenstraße / Teutoburger Straße	
Problemkategorie		
Probleme mit Ein-/Ausfahrten		

Problembeschreibung

Auf dem Parkplatz an der Oelmühlenstraße/Teutoburger Straße ist eine Elternhaltestelle für die Diesterwegschule eingerichtet. Gleichzeitig werden an der Einfahrt zum Parkplatz Konflikte mit ein- und ausfahrenden Fahrzeugen erwähnt. Die Elternhaltestelle ist deutlich zu nah an der Schule und erzeugt zusätzlichen Verkehr an der Einfahrt zum Parkplatz, wodurch zu Fuß gehende Kinder gefährdet werden könnten.

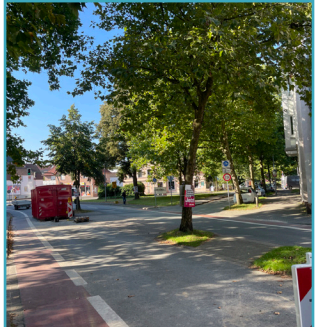
Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Einrichtung einer Elternhaltestelle, die in der Art und dem Abstand zur Schule, den Kriterien entspricht.	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle	Ort	
38	Hubertstraße / Ravensberger Straße	
Problemkategorie		
Fehlende/schlechte Sichtbeziehungen		

Problembeschreibung

Bei der Querung der Hubertstraße werden Probleme durch schlechte Sichtbeziehungen bemängelt. Dies konnte bei der Begutachtung nicht bestätigt werden.

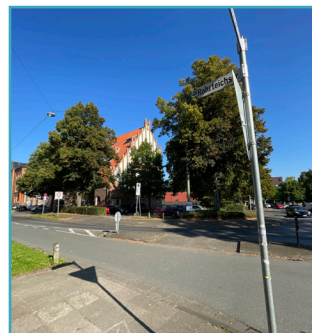
Priorität der Maßnahmen

--

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort**39****Teutoburger Straße / Rohrteichstraße****Problemkategorie**

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

Die Querung der Rohrteichstraße erfolgt über eine Mittelinsel. Zudem gibt es eine LSA etwa 70 Meter südlich auf der Teutoburger Straße und eine LSA nördlich an der Oelmühlenstraße. Es konnten keine Probleme beim Queren festgestellt werden.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
40	Rohrteichstraße	
Problemkategorie		
Probleme beim Queren; fehlende/schlechte Sichtbeziehungen		

Problembeschreibung

Wegen des ruhenden Verkehrs sei die Querung der Rohrteichstraße erschwert und die Sichtbeziehungen eingeschränkt. Dies kann bestätigt werden. Insgesamt fehlt es daher an einer Querungshilfe im westlichen Bereich der Rohrteichstraße.

Priorität der Maßnahmen

--

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Überwachung des ruhenden Verkehrs	Ordnungsamt	
bauliche Maß- nahme	Einrichten einer vorgezogenen Gehwegnase zur sicheren Querung der Rohrteichstraße	Amt für Verkehr	14000

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort

41**Teutoburger Straße / Ehlenruper Weg****Problemkategorie**

fehlende Rücksichtnahme

Problembeschreibung

Im Rahmen der Befragung wurde hier fehlende Rücksichtnahme durch abbiegende Fahrzeuge bemängelt. Außerdem konnte beobachtet werden, dass Kunden der Bäckerei immer wieder kurzzeitig auf dem Gehweg parken.

Priorität der Maßnahmen

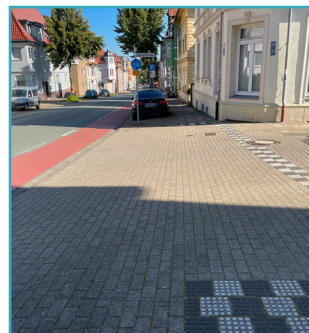
mittel

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß-nahme	Anzeige der Räumzeit durch Gelbblinken für ab-biegende Kfz	Amt für Verkehr	2000
organisatorische Maßnahme	Überwachung des ruhenden Verkehrs	Ordnungsamt	

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**42****Teutoburger Straße / Lippische Straße****Problemkategorie**

fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

**Problembeschreibung**

An dieser Stelle ist die Sichtbeziehung für rechtsabbiegende Fahrzeuge aus der Teutoburger Straße in die Lippische Straße eingeschränkt. Grund dafür sind der ruhende Verkehr und die Gebäudekante.

Priorität der Maßnahmen

gering

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Einziehen eines Stellplatzes zugunsten der Sichtbeziehungen in die Lippische Straße	Amt für Verkehr	1500
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan zu besonderer Aufmerksamkeit.	AG Schulmobilität	

Empfehlung für den Schulwegplan

Diese Stelle erfordert besondere Aufmerksamkeit der Schüler*innen. Dies betrifft die Querung der Lippischen Straße sowie abbiegende Fahrzeuge aus der Teutoburger Straße

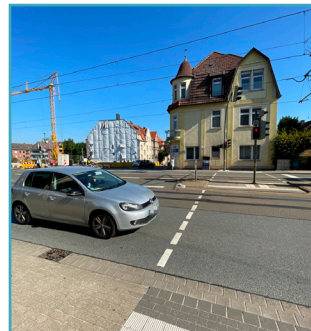
Problemstelle Ort

43

Detmolder Straße / Teutoburger Straße

Problemkategorie

Probleme beim Queren; zu schmale Geh-/Radwege



Problembeschreibung

In der Befragung wurden hier Probleme beim Queren der Detmolder Straße sowie zu schmale Gehwege genannt. Im Westen der Teutoburger Straße befand sich zum Zeitpunkt der Begutachtung eine Baustelle, weswegen die Gehwegbreite stark eingeschränkt war. Aber auch im Osten sind die Gehwege recht schmal. Zudem scheint es, als würde der Gehweg im Mündungsbereich regelmäßig überfahren. Die Umlaufzeiten der LSA über die Detmolder Straße sind in Ordnung.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maßnahme	Errichten von Sperrpfosten am Gehweg im Mündungsbereich an der Detmolder Straße	Amt für Verkehr	2000

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
44	Obere Hillegosser Straße	
Problemkategorie		
zu hohe Geschwindigkeiten		

Problembeschreibung

In der Oberen Hillegosser Straßen werden zu hohe Geschwindigkeiten kritisiert. Es existieren bereits Fahrbahnverengungen über den Verlauf der Straße. Eine von ihnen wird zusätzlich als Querungshilfe genutzt. Dennoch konnten Fahrzeuge beobachtet werden, die mit nicht angepasster Geschwindigkeit durch die Straße fahren.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Überwachung des fließenden Verkehrs	Polizei	

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort**45****Detmolder Straße****Problemkategorie**

Probleme mit Fuß-/Radverkehrsführung

Problembeschreibung

Die Radverkehrsführung auf der Detmolder Straße ist nicht durchgängig. Teilweise befindet sich hier ein Schutzstreifen, bei dem die erforderliche Restbreite der Fahrbahn nicht gegeben ist. Dadurch wird der Schutzstreifen von nahezu allen Fahrzeugen überfahren, wenn es zu Begegnungsverkehr kommt. Zwischen den Querungshilfen gibt es keinen Schutzstreifen. Stattdessen finden sich hier Piktogramme, die möglicherweise auf Rad Fahrende hinweisen sollen.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Anlegen eines durchgängigen und einheitlichen Schutzstreifens gemäß ERA	Amt für Verkehr	35000

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**46****Amtmann-Bullrich-Straße / Altenhagener Straße****Problemkategorie**

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

An dieser Stelle kommt es zu Problemen durch linksabbiegende Fahrzeuge aus der Altenhagener Straße. Grund dafür dürfte im Versatz der Arme des Knotens liegen. Dadurch erreichen die linksabbiegenden Fahrzeuge bis zur Fußverkehrsfurt teilweise hohe Geschwindigkeiten. Außerdem sind die Sichtbeziehungen durch eine Hecke eingeschränkt.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß-nahme	Markierungen der Fußverkehrsfurt auffrischen. Für die maximale Sicherheit müssten die Umlaufzeiten angepasst werden, sodass linksabbiegende Fahrzeuge und querende zu Fuß Gehende keine gleichzeitige Freigabe mehr haben.	Amt für Verkehr	1500
organisatorische Maßnahme	Grünschnitt zur Herstellung der Sichtbeziehungen	Zuständigkeit muss geprüft werden.	

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**47****Rüggeseik****Problemkategorie**

Probleme mit Elterntaxis

Problembeschreibung

Vor der Grundschule am Homersen kommt es nach Angaben der Eltern immer wieder zu Problemen durch Elterntaxis. Dies konnte im Rahmen der Begutachtung nicht beurteilt werden, da sie nicht zu den Bring- und Holzeiten der Schule stattfand. Zudem gibt es vor der Schule Senkrechtparkstände, die bei der Nutzung durch Elterntaxis zu gefährlichen Situationen für zu Fuß gehende Kinder führen können.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements an der Grundschule am Homersen	Amt für Verkehr	12000
organisatorische Maßnahme	Einziehen der Senkrechtparkstände vor der Schule, respektive abpollern und ausschließlich Lehrkräften zur Verfügung stellen	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
48	Hillegosser Straße	
Problemkategorie		
Probleme beim Queren		

Problembeschreibung

Auf der Hillegosser Straße gibt es im Abschnitt zwischen dem alten Postweg und der Bushaltestelle Gustav-Bastert-Straße keine Querungshilfe.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Installation einer Querungshilfe (Mittelinsel) an der Hillegosser Straße	Amt für Verkehr	50000

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort**49****Eickumer Straße / Dorfstraße / Vilsendorfer Straße****Problemkategorie**

zu hohes Verkehrsaufkommen

Problembeschreibung

Am Kreisverkehr wird das hohe Verkehrsaufkommen kritisiert. Dies kann bestätigt werden. Die Sichtbeziehungen sind an allen Armen des Knotens in Ordnung.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
50	Dorfstraße
Problemkategorie	
keine Angabe	

**Problembeschreibung**

An der Dorfstraße ist eine Elternhaltestelle je Fahrtrichtung angeordnet. Abgesehen von der Beschilderung der Elternhaltestellen ist hier jedoch kein zusätzliches temporäres Halteverbot angeordnet.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Anordnung eines temporären Halteverbotes für den Bereich der Elternhaltestellen.	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort**51****Vilsendorfer Straße****Problemkategorie**

zu hohe Geschwindigkeiten; fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

Problembeschreibung

Am Mündungsbereich des Liebfrauenweges werden die Sichtbeziehungen bemängelt. Dies konnte bei der Begutachtung nicht bestätigt werden. An der Straße Auf dem Tie wird kritisiert, dass Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit aus der Straße kommen und somit eine Gefahr für zu Fuß Gehende darstellen. Dies ist aufgrund der Topografie durchaus vorstellbar. Zuletzt konnten zahlreiche Fahrzeuge auf der Vilsendorfer Straße beobachtet werden, die mit nicht angepasster Geschwindigkeit fahren.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Überwachung des fließenden Verkehrs	Polizei	
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan zu besonderer Vorsicht beim Queren der Straße Auf dem Tie	AG Schulmobilität	

Empfehlung für den Schulwegplan

Diese Stelle erfordert besondere Aufmerksamkeit der Schüler*innen. Aus der Straße Auf dem Tie können jederzeit Fahrzeuge kommen, die zum Teil zu schnell sind.

Problemstelle Ort**52****Vilsendorfer Straße / Bierwelle****Problemkategorie**

Probleme beim Queren

**Problembeschreibung**

Hier wird die Querung an der LSA bemängelt. Sowohl die Umlaufzeiten, als auch die Sichtbeziehungen sind in Ordnung. Das Problem kann daher nicht bestätigt werden.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort

53

Örkenweg



Problemkategorie

zu hohe Geschwindigkeiten

Problembeschreibung

Im Rahmen der Begutachtung konnten keine Geschwindigkeitsverstöße festgestellt werden. Auch das Verkehrsaufkommen war am Tag der Beobachtung nicht besonders hoch. Außerdem ist auf der Fahrbahn bereits ein Piktogramm angebracht worden, welches auf Kinder hinweist. Dennoch kann aufgrund des Streckenverlaufes davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge hier mit nicht angepassten Geschwindigkeiten entlangfahren.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß-nahme	Errichtung geschwindigkeitshemmender Elemente	Amt für Verkehr	in Abhängigkeit der Auswahl der Elemente

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**54****Am Waldschlösschen / Bierwelle****Problemkategorie**

Probleme durch Elterntaxis

Problembeschreibung

Nach Aussage der Schulleiterin und der Befragung der Schüler*innen gibt es hier morgens massive Probleme durch Elterntaxis. Gleichzeitig seien die Schulwege der Kinder relativ kurz.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements an der Grundschule am Waldschlösschen	Amt für Verkehr	

Empfehlung für den Schulwegplan

Da die Kinder oft einen fußläufig erreichbaren Wohnort haben, besteht die Möglichkeit von Schulweggemeinschaften

Problemstelle Ort

55

Am Jöllesiek

**Problemkategorie**

zu hohe Geschwindigkeiten

Problembeschreibung

An dieser Stelle werden zu hohe Geschwindigkeiten in der Straße Am Jöllesiek bemängelt.

Priorität der Maßnahmen

gering

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325) in der Straße Am Jöllesiek	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**56****Pödinghauser Straße****Problemkategorie**

fehlender Gehweg; falsch parkende Fahrzeuge

**Problembeschreibung**

In der Pödinghauser Straße wird der fehlende Gehweg bemängelt. Außerdem soll der Gehweg immer wieder durch LKWs zugeparkt sein. Tatsächlich endet der Gehweg nur wenige Meter nach der Einmündung. Probleme mit dem ruhenden Verkehr konnten am Tag der Begutachtung nicht festgestellt werden. Allerdings ist davon auszugehen, dass die LKWs dort vor allem Nachts/Morgens parken.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Überwachung des ruhenden Verkehrs	Ordnungsamt	
bauliche Maßnahme	Anlegen eines Gehweges mindestens bis zur Papenstraße	Amt für Verkehr	10000

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort

57**Eickumer Straße****Problemkategorie**

zu hohe Geschwindigkeiten

Problembeschreibung

In der Eickumer Straße konnte zahlreiche Fahrzeuge festgestellt werden, die mit nicht angepasster Geschwindigkeit fahren. Dies konnte auch beim Abbiegen in einer der Nebenstraßen beobachtet werden.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Anordnung und Durchsetzung von Tempo 30 auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrt	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**58****Babenhauser Straße / vor den Schulen****Problemkategorie**

Probleme mit Elterntaxis; Probleme mit LSA

Problembeschreibung

Im Wendehammer nennen Eltern Probleme durch Elterntaxis sowie Busse, die auf den Schülerspezialverkehr der Leineweberschule zurückzuführen sein dürften. Außerdem wird die Querung an der LSA bemängelt. Die Umlaufzeiten sowie die Sichtbeziehungen an dieser Stelle sind in Ordnung.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements an der Grundschule Babenhausen und der Leineweberschule	Amt für Verkehr	17500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**59****Bavostraße****Problemkategorie**

zu hohe Geschwindigkeiten; Probleme mit Elterntaxis

**Problembeschreibung**

In der Bavostraße ist eine Elternhaltestelle eingerichtet. Diese führt nach Angaben der Eltern immer wieder zu Konflikten, da sie nur von einer Richtung aus befahrbar ist und zahlreiche Fahrzeuge wenden müssen. Außerdem seien die Geschwindigkeiten in der Bavostraße zu hoch, wodurch auch die Querung eingeschränkt sei. In der Bavostraße sind bereits einige geschwindigkeitshemmende Elemente vorzufinden. Dennoch konnten auch bei der Begutachtung Fahrzeuge mit nicht angepasster Geschwindigkeit beobachtet werden. Die Elternhaltestelle führt tatsächlich zu zusätzlichen Konflikten. Vor allem konnte festgestellt werden, dass Eltern nachmittags an der Elternhaltestelle parken und ihre Kinder zu Fuß von der Schule abholen.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß-nahme	Errichtung zusätzlicher geschwindigkeitshemmender Elemente in der Bavostraße	Amt für Verkehr	in Abhängigkeit der Auswahl der Elemente
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan	AG Schulmobilität; Grundschule Babenhausen; Leineweberschule	

Empfehlung für den Schulwegplan

Hinweise zur korrekten Nutzung von Elternhaltestellen

Problemstelle	Ort
60	Babenhauser Straße / Bavostraße



Problemkategorie

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

Die Situation an dieser Stelle wird in der Befragung als sehr unübersichtlich beschrieben. Auf der einen Seite gäbe es immer wieder Probleme mit parkenden LKWs, auf der anderen Seite durch zurücksetzende Fahrzeuge der Kunden der Bäckerei. Es existiert kein Gehweg bei relativ breiter Fahrbahn und Senkrechtparkständen vor den Altglascontainern.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan zum richtigen Verhalten an dieser Stelle	AG Schulmobilität; Grundschule Babenhausen; Leinweberschule	
bauliche Maßnahme	Die Markierung des Gehweges auf der Seite der Bäckerei sollte mindestens aufgefrischt werden. Alternativ wäre es denkbar den Gehweg bis zu den Altglascontainern aufzupflastern.	Amt für Verkehr	2500

Empfehlung für den Schulwegplan

Diese Stelle erfordert besondere Aufmerksamkeit der Schüler*innen durch den fehlenden Gehweg und die Ein-/Ausfahrt der Bäckerei

Problemstelle Ort

61**Babenhauser Straße****Problemkategorie**

zu schmale Geh-/Radwege

Problembeschreibung

Entlang der Babenhauser Straße gibt es nur auf einer Seite einen Gehweg. Hier wird kritisiert, dass dieser zu schmal sei und es insbesondere bei Begegnungsverkehr immer wieder zu Konflikten käme. Außerdem gibt es nur wenige Querungshilfen über die Babenhauser Straße.

Priorität der Maßnahmen

gering

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Die Einrichtung einer weiteren Querungshilfe auf der Babenhauser Straße auf Höhe der Straße Leihkamp sollte geprüft werden.	Amt für Verkehr	

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**62****Voltmannstraße / Unterführung (auf Höhe Laborschule)****Problemkategorie**

Angstraum

**Problembeschreibung**

Die Unterführung wird von den Schüler*innen und Eltern als Angstraum wahrgenommen. Sowohl der Zugang, als auch die Unterführung sind nicht besonders einladend.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Die Qualität und Quantität der Beleuchtung im Tunnel sollte geprüft werden. Außerdem sollte die Attraktivität der Unterführung gesteigert werden.	Amt für Verkehr; ggf. angrenzende Schulen	
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan	AG Schulmobilität; angrenzende Schulen	

Empfehlung für den Schulwegplan

Hinweis auf die Gründung von Schulweggemeinschaften bzw. dem Benutzen einer alternativen Route

Problemstelle Ort

63

Jakob-Kaiser-Straße

**Problemkategorie**

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

Hier werden Probleme beim Queren der Jakob-Kaiser-Straße genannt. Diese konnten bei der Begutachtung nicht bestätigt werden.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**64****Kurt-Schumacher-Straße / Haltestelle Bültmannshof****Problemkategorie**

Probleme beim Queren

**Problembeschreibung**

An der Haltestelle Bültmannshof gibt es zwei Übergänge, von denen nur einer mit einer LSA ausgestattet ist. Auf beiden Seiten der Haltestelle sind die Aufstellflächen zu klein.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan	AG Schulmobilität; Laborschule; Oberstufenkolleg	

Empfehlung für den Schulwegplan

Nutzung des Übergangs mit LSA

Problemstelle Ort**65****Kurt-Schumacher-Straße / Haltestelle Graf-von-Stauffenberg-Straße****Problemkategorie**

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

Der Übergang an der Haltestelle Graf-von-Stauffenberg-Straße ist nur an einer Stelle mit einer LSA gesichert. Am zweiten Übergang sind die Sichtbeziehungen aufgrund des Straßenverlaufes und der Ausfahrt der Tankstelle problematisch.

Priorität der Maßnahmen

sehr hoch

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
Verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan	AG Schulmobilität; Laborschule; Bültmannshofschule	

Empfehlung für den Schulwegplan

Querung der Kurt-Schumacher Straße am Übergang mit LSA oder Nutzung der Unterführung im Osten

Problemstelle Ort**66****Kurt-Schumacher-Straße / Unterführung****Problemkategorie**

Fehlende/schlechte Sichtbeziehungen

**Problembeschreibung**

An dieser Unterführung werden die fehlende/schlechten Sichtbeziehungen bemängelt. Dies kann nicht bestätigt werden.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort

67**Kurt-Schumacher-Straße / Parkplatz an der
Bültmannshofschule**

Problemkategorie

keine Angabe

Problembeschreibung

Dieser Parkplatz ist stark frequentiert und wird auch als Elternhaltestelle genutzt. Dieser ist viel zu nah an der Schule und birgt großes Konfliktpotenzial durch zurücksetzende Fahrzeuge.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements an der Bültmannshofschule	Amt für Verkehr	12000
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan	AG Schulmobilität; Bültmannshofschule	

Empfehlung für den Schulwegplan

Nichtbenutzung des Parkplatzes an der Kurt-Schumacher-Straße durch Elterntaxis

Problemstelle Ort**68****Stapenhorststraße / Kurt-Schumacher-Straße****Problemkategorie**

Probleme mit abbiegendem Verkehr

**Problembeschreibung**

Hier werden Probleme durch den abbiegenden Verkehr genannt, da dieser zeitgleich mit den zu Fuß Gehenden die Freigabe erhält. Zudem konnte festgestellt werden, dass im Umfeld der Schule an der Kurt-Schumacher-Straße Tempo 30 angeordnet ist. Dies ist allerdings nur im direkten Umfeld der Schule der Fall. Sinnvoller wäre es, Tempo 30 bereits kurz nach dem Knoten anzuordnen.

Priorität der Maßnahmen

gering

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß-nahme	Anzeige der Räumzeit durch Gelbblinken für ab-biegende Kfz	Amt für Verkehr	2000
bauliche Maß-nahme	Anordnung von Tempo 30 auf der Kurt-Schuma-cher-Straße bereits kurz nach dem Knoten	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**69****Stapenhorststraße / Parkplatz im direkten Schulumfeld****Problemkategorie**

Probleme mit Elterntaxis

Problembeschreibung

Auf diesem Parkplatz bemängeln Eltern immer wieder Probleme durch Elterntaxis und damit verbundenem Wendeverkehr. Dies ist durchaus denkbar, konnte allerdings im Rahmen der Begutachtung vor Ort nicht beurteilt werden.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements am Max-Planck-Gymnasium	Amt für Schule	12000
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan	AG Schulmobilität; Max-Planck-Gymnasium	

Empfehlung für den Schulwegplan

Nichtbenutzung des Parkplatzes unmittelbar an der Schule durch Elterntaxis

Problemstelle Ort**70****Melanchthonstraße****Problemkategorie**

Probleme mit Elterntaxis; Probleme beim Queren

**Problembeschreibung**

Die Situation in der Melanchthonstraße wird als chaotisch beschrieben. Außerdem sei die Querung der Stapenhorststraße auf Höhe des Parkplatzes schwierig. Es ist davon auszugehen, dass Eltern des Max-Planck-Gymnasiums die Melanchthonstraße nutzen, um ihre Kinder zur Schule zu bringen. Gleichzeitig ist der Parkplatz an der Stapenhorststraße als Elternhaltestelle der Bültmannshofschule ausgewiesen. Zur Querung der Stapenhorststraße ist bereits ein FGÜ markiert, der jedoch nicht offiziell angeordnet ist.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Auffrischen der Markierungen sowie Anordnung des FGÜs an der Stapenhorststraße an der Zufahrt zum Max-Planck-Gymnasium	Amt für Verkehr	500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort

71**Stapenhorststraße / Melanchthonstraße****Problemkategorie**

Probleme mit Fuß-/Radverkehrsführung

**Problembeschreibung**

An der Stapenhorststraße sei das Platzangebot für den Radverkehr zu gering. Dies konnte bei der Begutachtung vor Ort nicht bestätigt werden.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
72	Siegfriedplatz	
Problemkategorie		
Probleme mit ruhendem Verkehr; zu hohes Verkehrsaufkommen		

Problembeschreibung

Vor allem an Markttagen sei die Querung der Weststraße sowie der Siegfriedstraße aufgrund des ruhenden Verkehrs erschwert. Bereits an einem Tag ohne Markt konnte festgestellt werden, dass das Verkehrsaufkommen extrem hoch ist. Auch die Querung, insbesondere der Weststraße, ist für Kinder schwierig.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Überwachung des ruhenden Verkehrs	Ordnungsamt	
bauliche Maß- nahme	Einrichten einer vorgezogenen Gehwegnase an der Weststraße am Zugang zum Marktplatz sowie Abpolierung des Knotens an der Weststraße/Rolandstraße	Amt für Verkehr	

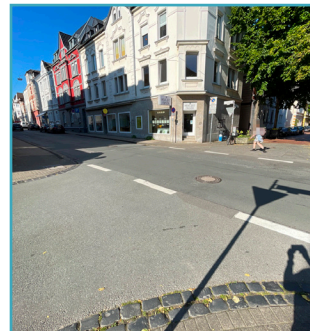
Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort

73

Siechenmarschstraße / Arndtstraße



Problemkategorie

Probleme beim Queren; Probleme mit abbiegendem Verkehr

Problembeschreibung

Hier werden Probleme durch den abbiegenden Verkehr genannt, der den Gehweg überfährt. Gleichzeitig seien die Sichtbeziehungen durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt. Dies ist denkbar, da die Halteverbotszone erst etwas versetzt in der Siechenmarschstraße beginnt.

Priorität der Maßnahmen

gering

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Einziehen eines Stellplatzes in der Siechenmarschstraße, um den Kreuzungsbereich von ruhendem Verkehr freizuhalten.	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**74****Goldbach / Stapenhorststraße****Problemkategorie**

Probleme mit Fuß-/Radverkehrsführung

**Problembeschreibung**

Hier kann festgestellt werden, dass die Aufstellflächen auf der Stapenhorststraße für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr deutlich zu klein sind. Daher kommt es hier auch zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Darüber hinaus ist die Führung des Radverkehrs aus der Straße Goldbach problematisch, da dieser zur Querung der Stapenhorststraße den Gehweg nutzt, wodurch hohes Konfliktpotenzial mit dem abbiegenden Verkehr entsteht.

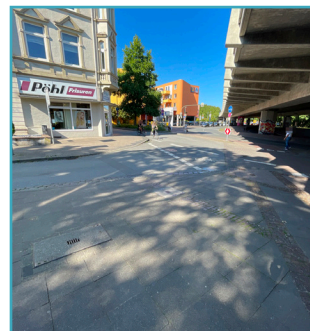
Priorität der Maßnahmen

sehr hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Überplanung des Knotens zugunsten der Wegebeziehungen des Radverkehrs. Seitens der Stadt Bielefeld gibt es bereits Planungen zur Stapenhorststraße.	Amt für Verkehr	eigenes Gutachten erforderlich

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort

75**Arndtstraße / Goldbach****Problemkategorie**

Probleme mit LSA; Probleme mit ruhendem Verkehr

Problembeschreibung

Zum einen sei hier das Rotlicht für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende an der Busspur zu unauffällig. Zum anderen seien die Sichtbeziehungen an der Straße am Goldbach wegen des ruhenden Verkehrs eingeschränkt. Dies kann nicht bestätigt werden.

Priorität der Maßnahmen

gering

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Beschilderung, um Radfahrende auf die querenden Busse hinzuweisen.	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**76****Crüwellstraße / Alfred-Bozi-Straße****Problemkategorie**

Probleme mit ruhendem Verkehr

**Problembeschreibung**

Problematisch sei an dieser Stelle der ruhende Verkehr sowie damit verbundener Wendeverkehr. Dies konnte bei der Begutachtung nicht bestätigt werden. Außerdem wird die Stelle als Elternhaltestelle für die innerstädtischen Schulstandorte Klosterschule, Gymnasium am Waldhof und Ratsgymnasium genutzt.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Prüfauftrag an die Verwaltung zur Einrichtung einer Elternhaltestelle an diesem Ort.	Amt für Verkehr	

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort

77

Von-der-Recke-Straße

Problemkategorie

zu hohes Verkehrsaufkommen; fehlender Radweg



Problembeschreibung

Im Bereich der Unterführung gilt zur Zeit Tempo 50. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Da die Fläche zur Einrichtung eines Radfahrstreifens nicht ausreicht, sollte hier die Geschwindigkeit reduziert werden.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Anordnung und Durchsetzung von Tempo 30	Amt für Verkehr	1500

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
78	Jahnplatz	
Problemkategorie		
Taktung/Zuverlässigkeit des ÖPNV; Probleme mit Fuß-/Radverkehrsführung		

Problembeschreibung

Die Situation am Jahnplatz wird wegen der Baustelle als unübersichtlich beschrieben. Dies lässt sich in jedem Fall bestätigen. Gleichzeitig nutzen viele Schüler*innen und Eltern den Jahnplatz als Problemstelle, um auf Probleme mit dem ÖPNV hinzuweisen.

Priorität der Maßnahmen

--

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort

79

Niederwall

**Problemkategorie**

Probleme mit Fuß-/Radverkehrsführung

Problembeschreibung

An dieser Stelle endet der Radfahrstreifen. Rad Fahrende müssen sich hier in den fließenden Verkehr einsortieren. Dies wird von einigen als Problem wahrgenommen. Hier gilt Tempo 30, das Problem kann insgesamt nicht bestätigt werden.

Priorität der Maßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort	
80	Waldhof	
Problemkategorie		
Probleme mit Elterntaxis		

Problembeschreibung

Im Umfeld des Gymnasiums am Waldhof sowie des Ratsgymnasiums werden Probleme durch Elterntaxis genannt. Zur Zeit der Konzepterstellung lief ein Verkehrsversuch, bei dem die Straße Waldhof als Fahrradstraße ausgewiesen und für PKWs gesperrt war. Dieser sollte entsprechend evaluiert werden, um zu beurteilen, inwiefern sich die Situation hier verbessert hat.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Evaluation des Verkehrsversuches am Waldhof	Amt für Verkehr	eigenes Gutachten erforderlich

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort

81

Waldhof / Artur-Ladebeck-Straße



Problemkategorie

Probleme beim Queren

Problembeschreibung

Das Überqueren der Artur-Ladebeck-Straße ist nicht fußverkehrsfriendly. So beträgt die Wartezeit teilweise mehr als zwei Minuten.

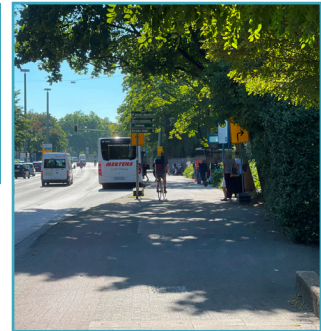
Priorität der Maßnahmen

sehr hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
organisatorische Maßnahme	Anpassung der Umlaufzeiten zugunsten des Fußverkehrs bei der Querung der Artur-Ladebeck-Straße	Amt für Verkehr	1000

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle	Ort
82	Artur-Ladebeck-Straße



Problemkategorie

Probleme mit Fuß-/Radverkehrsführung

Problembeschreibung

Hier wird bemängelt, dass der Radverkehr unmittelbar durch die, an der Bushaltestelle wartenden Passanten geführt wird. Dabei handelt es sich lediglich um einen sonstigen Radweg ohne Benutzungspflicht, weswegen das Problem nicht bestätigt werden kann.

Priorität der Maßnahmen

--

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
	keine Maßnahme erforderlich		

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort**83****Detmolder Straße / Niederwall****Problemkategorie**

fehlender Radweg; Probleme mit abbiegendem Verkehr

Problembeschreibung

Der Radverkehr auf der Detmolder Straße wird auf der Fahrbahn geführt. Beim Abbiegen auf den Niederwall geht dies in einen Radfahrstreifen über. Nutzen Kinder mit dem Fahrrad auf der Detmolder Straße den Gehweg, kann es an dieser Stelle zu Konflikten mit dem abbiegenden Verkehr kommen, wenn diese am Niederwall vom Gehweg auf den Radfahrstreifen wechseln.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß-nahme	Radfahrstreifen auf der Detmolder Straße	Amt für Verkehr	eigenes Gutachten erforderlich
verhaltensbezogene Maßnahme	Hinweis im Schulwegplan	AG Schulmobilität	

Empfehlung für den Schulwegplan

Hinweis zum verkehrssicheren Verhalten beim rechts abbiegen, insbesondere beim Wechsel vom Gehweg auf die Fahrbahn

Problemstelle	Ort
84	An der Rosenhöhe / Millöckerstraße
Problemkategorie	
Probleme durch Elterntaxis	

Problembeschreibung

Durch versetzten Unterrichtsbeginn von Berufskollegs und Gesamtschule Rosenhöhe, ist die Verkehrssituation trotz hohem Anteil motorisierten Verkehrs unproblematisch. Der größte Teil der Berufsschüler*innen reist mit dem eigenen Auto oder in Fahrgemeinschaften an. Die Schüler*innen der Gesamtschule nutzen zu einem überwiegenden Teil die Stadtbahn. Dennoch kamen am Beobachtungstag rd. 40 Schüler*innen mit dem Auto über „An der Rosenhöhe“ und Millöcker Straße zur Schule. Der Bringverkehr führte zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen in der ohnehin durch Klinik und Kita hoch belasteten Straße „An der Rosenhöhe“. Der Radverkehrsanteil an der Gesamtschule war sehr gering und lag am Stichtag unter 1%.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen-kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
Organisatorische Maßnahme	Implementierung schulischen Mobilitätsmanagements an der Gesamtschule Rosenhöhe mit dem Schwerpunkt Radverkehrsförderung.	Amt für Verkehr; Amt für Schule	17500

Empfehlung für den Schulwegplan

--

Problemstelle Ort**85****Millöckerstraße / Brackweder Straße****Problemkategorie**

Fehlende/Schlechte Sichtbeziehungen

**Problembeschreibung**

Fahrzeuge, insbesondere Elterntaxis, die aus der Millbröckerstraße in die Brackweder Straße einbiegen möchten, können Rad Fahrende auf dem Gemeinsamen Geh-/Radweg der Brackweder Straße in Richtung Westen zu spät sehen. Hohes Unfallrisiko, da auch Rad Fahrende den Geh-/Radweg in Gegenrichtung befahren.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Einfärben der Radverkehrsfurt und zusätzlich VZ 138 mit dem Hinweis auf Zweirichtungsradverkehr	Amt für Verkehr	2000

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**86****Artur-Ladebeck-Straße / Quellenhofweg****Problemkategorie**

zu kleine Aufstellfläche

Problembeschreibung

Im Rahmen der Erkundung des Schulumfeldes der Martinschule konnte festgestellt werden, dass die Aufstellflächen am Bahnübergang zu schmal sind.

Priorität der Maßnahmen

hoch

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Die Aufstellflächen am Übergang der Bahnhaltestelle sollten bei Neuaufteilung des Straßenraumes vergrößert werden. Bei der Stadt Bielefeld gibt es bereits Pläne für den Umbau der Artur-Ladebeck-Straße. Der Startzeitpunkt der Baumaßnahmen ist bisher nicht bekannt.	Amt für Verkehr	eigenes Gutachten erforderlich

Empfehlung für den Schulwegplan

Problemstelle Ort**87****Fröbelstraße / Oelmühlenstraße****Problemkategorie**

Probleme beim Queren

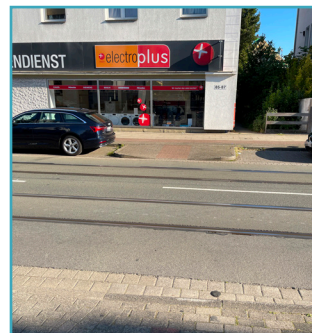
Problembeschreibung

Hier werden Probleme beim Queren der Oelmühlenstraße genannt. Das Verkehrsaufkommen auf der Oelmühlenstraße ist hoch. Gleichzeitig sind die Sichtbeziehungen durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt. Das Benutzen von Lichtsignalanlagen östlich bzw. westlich ist mit erheblichen Umwegen verbunden.

Priorität der Maßnahmen

mittel

Maßnahmen- kategorie	Maßnahme	Zuständigkeit	geschätzte Kosten [€]
bauliche Maß- nahme	Errichten einer Fußgänger-LSA prüfen	Amt für Verkehr	

Empfehlung für den Schulwegplan

11.4 Anhang 4: Planungs routinen

Mit der Übernahme der Planungs routinen in die Arbeitsabläufe wird eine Vielzahl der entwickelten Ziele evaluiert. Da es sich hierbei je Planungs routine um regelmäßig mehr als fünf betroffene Ziele handelt, wird aus Gründen der Übersichtlichkeit auf eine Darstellung aller einzelnen Indikatoren verzichtet. **Stattdessen finden sich die Indikatoren der betroffenen Unterziele in der Zielmatrix.**

Planungsroutine	Erläuterung	Turnus/Zeitpunkt der Evaluation	Zuständigkeit	betroffene Ziele	Datengrundlagen	zusätzliche Erhebungen
Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen bei allen Neu- und Umbauten im Straßenraum	Bei allen Neu- und Umbauten im Straßenraum werden die Belange von Kindern und Jugendlichen berücksichtigt. Dies bezieht sich vor allem auf das Einhalten geltender Regelwerke und Richtlinien. Sofern von ihnen abgewichen wird, muss dies begründet werden.	kontinuierlich	Amt für Verkehr	1.1 & 1.2 & 1.4 & 1.6 & 2.5 Aufteilung des Straßenraums 2.8 Das Radschulwegnetz ist sicher 6.2 Integration von beispielbarem Stadtmobiliar auf Hauptschulwegrouten		
Regelmäßige Aktualisierung der (Rad-) Schulwegpläne auf Stadtteilebene	Alle Schulstandorte verfügen über einen aussagekräftigen und hochwertigen (Rad-)Schulwegplan. Dieser soll regelmäßig aktualisiert werden, um sicherzustellen, dass Angst- und Gefahrenstellen im Schulumfeld identifiziert, entschärft oder mindestens als Orte von besonderer Bedeutung im Schulwegplan vermerkt sind. Hierfür ist die Arbeitsgruppe auf ein aktives "Problemstellenmanagement" durch Schulgemeinschaft und im weiteren Sinne auch die Politik angewiesen.	mind. alle vier Jahre	Arbeitsgruppe Schulmobilität in Zusammenarbeit mit: Schulen Schüler*innen Eltern Politik	5.7 hochwertige, aktuelle (Rad-) Schulwegpläne an allen Schulen 5.2 Identifizierung und Entschärfung von Angsträumen 1.8 Notwendigkeit für und Einrichtung von HuBz 6.1 "Bann-Zonen" für Elterntaxis im Schulumfeld 4.1 & 4.2 Abstimmung mit Entsorgungsbetrieben sowie Lieferanten	z.B. Gefahrenstellen.de	Fuß- und Radverkehrsschecks an Bielefelder Schulen (siehe Grundlegende Maßnahmen)

Planungsroutine	Erläuterung	Turnus/Zeitpunkt der Evaluation	Zuständigkeit	betroffene Ziele	Datengrundlagen	zusätzliche Erhebungen
Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an Bielefelder Schulen	An den Schulen in Bielefeld werden regelmäßig Mobilitätsaktionen durchgeführt, die der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung dienen. Die Durchführung, Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge dazu werden im Rahmen einer Checkliste durch das Amt für Verkehr abgefragt. Um (Rad-)Schulweggemeinschaften besser an den Schulen zu implementieren ist zudem die Erstellung eines Konzeptes notwendig.	jährlich	Schulen Amt für Verkehr Polizei	2.9 Fahrradchecks an Grund- und weiterführenden Schulen 2.14 Konzept zur Implementierung von (Rad-)Schulweggemeinschaften an den Schulen 2.15 Radfahrausbildung an Schulen mit Unterstützung der Verkehrssicherheitsberatung der Polizei 2.16 Gründung von (Rad-)Schulweggemeinschaften 2.13 & 3.8 Bildungsangebote zur Nutzung des ÖPNV 5.4 & 6.3 Lehrplan für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an Bielefelder Schulen		Checkliste zur Förderung der sicheren, nachhaltigen und eigenständigen Mobilität an Bielefelder Schulen Konzept zur Implementierung von (Rad-)Schulweggemeinschaften an den Schulen („Organisieren von Schulweggemeinschaften“ auf Seite 126)
Kontinuierliche Überwachung des ruhenden Verkehrs	In der Gesamtstadt, insbesondere im Umfeld von Schulen können falsch parkende Fahrzeuge die Quersituationen erschweren und somit ein Sicherheitsrisiko vor allem für Kinder und Jugendliche darstellen. Durch kontinuierliche Überwachung des ruhenden Verkehrs durch das Ordnungsamt werden die Schulwege sicherer und einladender für zu Fuß gehende Kinder und Jugendliche. Nicht zuletzt verbessert sich auch die Situation vor den Schulen. Diese Planungsroutine kann zusätzlich durch die Personeneinsatzstunden evaluiert werden.	kontinuierlich	Ordnungsamt Arbeitsgruppe Schulmobilität	1.1 & 1.6 & 1.7 Überwachung des ruhenden Verkehrs	z.B. Gefahrenstellen.de Personeneinsatzstunden	

Planungsroutine	Erläuterung	Turnus/Zeitpunkt der Evaluation	Zuständigkeit	betroffene Ziele	Datengrundlagen	zusätzliche Erhebungen
Regelmäßige Abfragen zum Mobilitätsverhalten an Bielefelder Schulen	Um die Entwicklung der Verkehrs- und Mobilitätssituation an den Schulen zu überwachen, sollten regelmäßige Abfragen an den Schulen durchgeführt werden. Die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg kann beispielsweise über Stempel-Aktionen abgefragt werden.	jährlich	Schulen	1.3 Das Umfeld der Schulen ist frei von Elterntaxis		Abfragen zum Mobilitätsverhalten an den Schulen durch die Schulen
Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Bielefeld	Mit der Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr in Bielefeld werden gleichzeitig nachhaltige Schulwege gefördert. Diese Planungsroutine bezieht sich konkret auf die Einhaltung geltender Regelwerke und Empfehlungen zur Barrierefreiheit sowie der Verbesserung der Durchlässigkeit. Letzteres kann beispielsweise durch die Öffnung von Privatwegen, Einbahnstraßen oder Sackgassen für den Radverkehr erreicht werden.	kontinuierlich	Amt für Verkehr	2.12 Durchlässigkeit 3.2 & 3.5 Barrierefreiheit	Technische Regelwerke und DIN-Normen zur Barrierefreiheit - zusammengetragen von der Bundesfachstelle Barrierefreiheit: https://www.bundesfachstelle-barrierefreiheit.de/DE/Fachwissen/Oeffentlicher-Raum/Technische-Regelwerke/Technische-Regelwerke_node.html	
Unfallanalysen in Verbindung mit Schulwegen	Die Unfallkommission sollte neben den Unfallhäufungsstellen auch Schulwegunfälle untersuchen. Die Unfallorte sollten anschließend begutachtet werden sowie Maßnahmen zur Entschärfung des Unfallortes eruiert werden.	jährlich	Unfallkommission	5.5 & 5.6 Unfallanalyse und Entwicklung von Maßnahmen	Unfalldaten	Auswertungen zum Unfallgeschehen von Kindern und Jugendlichen bzw. auf Schulwegen

11.5 Anhang 5: Tabelle zu Evaluationen

Ziel(e)	Erläuterung	Turnus/Zeitpunkt der Evaluation	Zuständigkeit	Indikator(en)	Datengrundlagen	zusätzliche Erhebungen
1.5 & 2.6 & 5.1 Verkehrsstärken auf den Schulwegrouten nehmen ab, Querungssituation verbessert sich	Hohes Verkehrsaufkommen entlang von Hauptschulwegrouten wirkt sich neben dem allgemeinen Wohlfühl vor allem negativ auf die Querungssituationen aus. Die Evaluation erfolgt anhand von Verkehrserhebungen innerhalb des Bielefelder Stadtgebietes. Gleichzeitig können Problemstellen in diesem Zusammenhang bei der Aufstellung und Aktualisierung von (Rad-)Schulwegplänen bearbeitet werden.	mind. alle vier Jahre	Amt für Verkehr	DTVw Anteil der Querungsstellen auf den Hauptschulwegrouten zu Fuß, die die Anforderungen an sicheres Queren erfüllen	Daten aus Dialog-displays Daten aus bundesweiter Verkehrszählung für Bundesstraßen (BASt, alle 5 Jahre) Verkehrsmodell	
2.7 & 2.10 Linien- und Haltestellennetz sowie Beförderungskapazitäten sind angepasst. In Kombination mit: 2.17 Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder in Bielefelder Bussen und Bahnen	Vor allem an den weiterführenden Schulen ist der ÖPNV eines der wichtigsten Verkehrsmittel auf den Schulwegen. Zur Evaluation der genannten Ziele ist es notwendig den Bedarf je Schulstandort sowie die Erreichbarkeit der Schulstandorte zu analysieren.	2026	moBiel Amt für Verkehr	Anzahl der Schüler*innen, die im Einzugsbereich des ÖV liegen Fahrgastzahlen Anzahl der Angebote zur Fahrradmitnahme in Abhängigkeit der zuvor erfolgten Bedarfsermittlung		Erreichbarkeitsanalysen an allen Schulstandorten bzw. zusätzliche Wohnstandortanalysen („Erreichbarkeitsanalyse auf Schulwegen“ auf Seite 151)
2.1 Ausstattung der wichtigen ÖV-Knotenpunkte mit Radabstellanlagen	Dieses Ziel soll die Intermodalität fördern. Grundlage für die Evaluation ist die umfassende Bedarfsanalyse für die Haltestellen.	2026	moBiel Amt für Verkehr	Anzahl von Fahrradabstellanlagen gem. der Empfehlungen des ADFC gleich oder besser der Kategorie B	Verkehrserhebungen moBiel	Definition der wichtigen ÖV-Knotenpunkte Bestandsaufnahme über Radabstellanlagen und Bedarf an diesen Haltestellen
2.2 Schulstandorte verfügen über ausreichende Anzahl an sicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen	Nach Aussage der Stadt Bielefeld ist hier bereits eine Bestandsaufnahme gestartet, wonach die Schulen ihren Bedarf äußern sollen sowie eine Übersicht über mögliche Radabstellanlagen für die Umsetzung erhalten.	2026	Schulen Amt für Verkehr	Anzahl von Fahrradabstellanlagen gem. der Empfehlungen des ADFC gleich oder besser der Kategorie B	Modal Split	

Ziel(e)	Erläuterung	Turnus/Zeitpunkt der Evaluation	Zuständigkeit	Indikator(en)	Datengrundlagen	zusätzliche Erhebungen
2.3 ÖPNV-Anschlüsse zu Zeiten des Schülerverkehrs sind abgestimmt	Die Evaluation dieses Ziel bedarf einer ausgeprägten Kommunikationsstruktur. Probleme bei den ÖPNV-Anschlüssen müssen von allen Beteiligten weitergetragen und in der Arbeitsgruppe thematisiert werden.	kontinuierlich	Arbeitsgruppe Schulmobilität in Zusammenarbeit mit: Schulen Amt für Schule moBiel	Warte- bzw. Reisezeiten	Verkehrserhebungen moBiel	Meldungen von den Schulen, dem Amt für Schule und dem Personal von MoBiel
2.4 Erreichbarkeitsanalysen sind an allen Schulen durchgeführt	Erreichbarkeitsanalysen stellen die Grundlage für weitere Maßnahmen in der Förderung nachhaltiger Mobilität an den Schulen dar. Hierdurch sollen Defizite und Potenziale einzelner Verkehrsmittel an den Schulen ermittelt werden.	2030	Amt für Verkehr	Anzahl der durchgeführten Erreichbarkeitsanalysen (x von 107)		
2.11 Die Jugendverkehrsschule wird weiter betrieben	Das Angebot der Jugendverkehrsschule, sollte von den Schulen obligatorisch wahrgenommen werden. Die Evaluation erfolgt jährlich anhand einer Meldung der Polizei an das Amt für Verkehr.	jährlich	Polizei Amt für Verkehr	Anzahl der Schüler*innen, die jährlich an der Jugendverkehrsschule ausgebildet werden		
3.3 Die Stadt Bielefeld wirbt für die Wahl der nächstgelegenen Schule	Ein wichtiger Indikator zur Förderung nachhaltiger und eigenständiger Mobilität ist die Schulweglänge. Zur Evaluation dieses Ziels muss die durchschnittl. Schulweglänge regelmäßig ermittelt werden	mind. alle vier Jahre	Amt für Verkehr Schulen ggf. externe Dienstleister	Anteil der Schüler*innen, die die nächstgelegene Schule besuchen		Wohnstandortanalyse an den Schulstandorten (siehe Grundlegende Maßnahmen)
3.1 & 3.4 Barrierefreiheit im ÖPNV (Haltestellen und Fahrzeuge)	Laut Mobilitätsstrategie ist die "vollständige Barrierefreiheit" im ÖPNV bis 1.1.2022 als Ziel ausgegeben. Außerdem sei ein großer Teil dieses Ziels bereits erreicht. Die Evaluation des Ziels erfolgt demnach im Rahmen der Evaluation der Mobilitätsstrategie.	2030	MoBiel Amt für Verkehr	Anteil der Haltestellen, die barrierefrei umgebaut sind Anteil der Fahrzeuge, die barrierefrei sind	-	-

Ziel(e)	Erläuterung	Turnus/Zeitpunkt der Evaluation	Zuständigkeit	Indikator(en)	Datengrundlagen	zusätzliche Erhebungen
3.6 Mehrsprachige Fahrplanangebote und Fahrgastinformationen 2.13 & 3.8 außerschulische Bildungsangebote zur Nutzung des ÖPNV für Migrant*innen	Die Ziele sind erreicht, wenn entsprechende Angebote vorliegen.	2024	moBiel	Anteil der Fahrplaninformationen, der mehrsprachig angeboten wird Anteil der Schüler*innen, die schulische und außerschulische Angebote in Anspruch genommen haben		
3.7 Der Barrierewirkung von Hauptstraßen wird entgegengewirkt	Die Querung von Hauptverkehrsstraßen ist vor allem für Kinder und Jugendliche teilweise mit Schwierigkeiten verbunden. Daher benötigt es ausreichend sichere Querungsstellen. Die Evaluation kann zusätzlich im Zusammenhang mit der Planungsroutine zur Aufstellung und Aktualisierung der (Rad-)Schulwegpläne erfolgen (s.o.)	mind. alle vier Jahre	Amt für Verkehr	Definierte Anzahl von sicheren Querungsstellen je Strecke	z.B. Gefahrenstellen.de	Fuß- und Radverkehr checks an Bielefelder Schulen (siehe Grundlegende Maßnahmen)
5.4 & 6.3 Lehrplan für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Schulen im Curriculum 6.4 (visuelles) Leitbild nachhaltiger und sicherer Mobilität	Einen Lehrplan für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung gibt es bereits. Dieser sollte im Rahmen der Evaluation auf Aktualität und entsprechende Qualitätsansprüche überprüft werden. Das (visuelle) Leitbild muss zunächst entwickelt werden. Die Evaluation dieses Ziels erfolgt anhand der Anzahl der Schulen, die es auf ihrer Schulkonferenz verabschiedet haben.	2024, dann mind. alle vier Jahre	Verkehrswacht Polizei Schulen Amt für Schule Amt für Verkehr	Anteil der Grund- und weiterführenden Schulen, die einen abgestimmten Lehrplan für die Mobilitätsbildung bzw. Verkehrserziehung haben Anteil der Schulen, die ein entsprechendes Leitbild anwenden		Erstellung eines (visuellen) Leitbildes für die Schulen

Ziel(e)	Erläuterung	Turnus/Zeitpunkt der Evaluation	Zuständigkeit	Indikator(en)	Datengrundlagen	zusätzliche Erhebungen
<p>5.8 Rückgang von Verunglücktenzahlen bei Kindern und Jugendlichen in Bielefeld</p> <p>5.5 Unfallschwerpunkte auf Schulwegrouten sind identifiziert</p> <p>5.6 Maßnahmen zur Entschärfung dieser Unfallschwerpunkte sind umgesetzt</p>	Die Auswertung der Unfalldaten erfolgt durch die (Kinder-)Unfallkommission unter besonderer Berücksichtigung von Schulwegunfällen unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen. Die Evaluation erfolgt jährlich anhand der Auswertung der Zahlen. Zusätzlich können die Gefahrenstellen im Kontext der Erstellung und Aktualisierung der (Rad-)Schulwegpläne bearbeitet werden.	jährlich	<p>Amt für Verkehr (Kinder-)Unfallkommission</p> <p>ggf. Arbeitsgruppe Schulmobilität</p>	<p>Anzahl der Kinder und Jugendlichen, die an Unfällen beteiligt sind</p> <p>Anteil identifizierter Unfallschwerpunkte, die verifiziert worden sind sowie Anteil der empfohlenen Maßnahmen an diesen Stellen, die umgesetzt wurden</p>	Unfalldaten	
5.3 Anordnung von 30 Km/h an Schulen und Kitas	Das Ziel ist nach Aussage der Stadtverwaltung bereits erreicht und bedarf demnach keiner Evaluation.	-	-		-	-
5.9 Hilfe-Punkte für Kinder sind eingerichtet	Zur Umsetzung dieses Ziels kann auf bereits bestehende Konzepte zurückgegriffen werden. Hier ist allen voran das Projekt „Notinsel.de“ von der Kinderschutzstiftung Hänsel+Gretel zu nennen. Dies vereinfacht die Evaluation, da alle teilnehmenden Einrichtungen und Unternehmen online aufgeführt werden.	mind. alle vier Jahre	<p>Amt für Schule</p> <p>Amt für Verkehr</p>	Anzahl der Einrichtungen und Unternehmen, die sich am Hilfefunkte-System beteiligen		