



**Neubau der
Martin-Niemöller-Gesamtschule
(MNGes)
im Stadtteil
Bielefeld-Schildesche**

**Fortschreibung der
Verkehrsuntersuchung**
November 2022,
ergänzt Juni 2023

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung	3
2. Maßnahmenbündel	6
2.1. Anbindung ÖPNV	6
2.2. An der Reegt.....	9
2.3. Umfeldmaßnahmen.....	12
3. Stellplätze, P&R-Anlage, Hol- und Bringverkehre.....	16
4. Zusammenfassung / Fazit	18

Anlagen

Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Köln, Ausgabe 2015
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Köln, Ausgabe 2006
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA); Köln, Ausgabe 2010
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA); Köln, Ausgabe 2002
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zum Fahrradparken; Köln, Ausgabe 2012
- [6] Kommunale Stellplatzsatzungen, Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung, Zukunftsnetz Mobilität NRW; Köln, 2019
- [7] Radverkehrskonzept Stadt Bielefeld; Stadt- & Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK); Aachen / München; April 2020

Verzeichnis der verwendeten Unterlagen

- [8] Lageplan Nordgebäude,
Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH, Herford, Juli 2022
- [9] Kartengrundlagen
Land NRW (2022) - Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Bielefeld beabsichtigt den Neubau der Martin-Niemöller-Gesamtschule (MNGES) im Stadtteil Schildesche. Auf Grundlage eines Ratsbeschlusses wird der Neubau zukünftig auf zwei Grundstücksteilen realisiert.

Durch die Teilung der Schule auf zwei Grundstücksflächen finden im Bereich der Kreuzung „Apfelstraße / An der Reegt“ und der Stadtbahnendhaltestelle zukünftig vermehrt Querungen der Straße „An der Reegt“ von Schüler*innen der Gesamtschule statt.

Um die verkehrlichen Auswirkungen des Projektes bewerten und gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen in den angrenzenden Straßenräumen daraus ableiten zu können, ist durch die Röver Ingenieurgesellschaft im Oktober 2021 eine Verkehrsuntersuchung erstellt worden. Grundlage dieser Untersuchung bildete neben der Erfassung der aktuellen Verkehrssituation auch bereits die Einbindung und Abstimmung mit der Schule, den Fachbehörden und Gremien des politischen Raumes.

Zur Abschätzung der derzeitigen Verkehrssituation wurden zunächst Verkehrszählungen im Bereich der umliegenden Straßenzüge und Knotenpunkte durchgeführt. Neben den Fahrzeugströmen wurden an den Knotenpunkten auch die Zahl der Fußgänger und Radfahrer ermittelt. Darüber hinaus erfolgten stichpunktartige Zählungen an den Querungsstellen im Zuge der Straße „An der Reegt“ mit besonderem Blick auf die Schülerverkehre und an der Treppenanlage zwischen Stadtbahnhaltestelle und dem Schulgelände der Martin-Niemöller-Gesamtschule.

Im Rahmen der Analyse war zunächst eine umfassende Bestandsaufnahme der bestehenden Verkehrsräume durchzuführen und bestehende Defizite für die verschiedenen Nutzer und Nutzergruppen (u.a. MIV; ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger, Hol- und Bringverkehre) zu beschreiben.

Für die betrachteten Straßenräume und Knotenpunkte ergaben sich im Wesentlichen Defizite mit Blick auf die sichere Führung von Radfahrern („Apfelstraße“, „An der Reegt“) und Fußgängern im Längsverkehr und Querverkehr („Apfelstraße“, „An der Reegt“), fehlender Barrierefreiheit und unzureichender Kapazitäten (Knotenpunkt „Westerfeldstraße / Beckhausstraße“). Hinzu kamen fehlende Einrichtungen zur Busbeschleunigung an den lichtsignalisierten Knotenpunkten.

In der Folge waren im Rahmen einer SWOT-Analyse verschiedene Bausteine zu betrachten, das jeweils zu erwartende Verkehrsaufkommen für die geplante Maßnahme und die daraus resultierenden verkehrlichen Auswirkungen auf das nähere Umfeld zu bestimmen und zu bewerten. Im Ergebnis stand die Empfehlung zur Umsetzung bestimmter Bausteine / einer Vorzugsvariante.

Die untersuchten Bausteine ließen sich drei Kategorien zuordnen:

- Straßenverkehrsrechtliche Regelungen „An der Reegt“
- Bauliche Maßnahmen zur Sicherung der Querung „An der Reegt“
- Maßnahmen in den Straßenräumen und Knotenpunkten im Umfeld

Bei letztgenannten Bausteinen handelt es sich zum Teil um Umfeldmaßnahmen, die im Rahmen des geplanten Neubauvorhaben zum Beispiel unter Berücksichtigung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Bielefeld umgesetzt werden sollen.

Viele Ansätze werden durch die optionale Verlängerung der Stadtbahntrasse in Richtung Norden beeinflusst. Für alle Varianten wäre sicherlich ein Lösungsansatz wünschenswert, der auch nach Umsetzung dieser umfangreichen Maßnahme Bestand haben kann. Da das zugehörige Planfeststellungsverfahren aber noch nicht eingeleitet wurde und somit auch kein verbindlicher Fahrplan zum Bau der Stadtbahn und damit keine detaillierten Planunterlagen vorliegen, wurde im Rahmen der Untersuchung lediglich auf mögliche Abhängigkeiten hingewiesen.

Als Ergebnis der Variantenuntersuchung ließ sich festhalten, dass nur die Summe / das Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen zu einem Ergebnis führen kann, welches die verkehrlichen Defizite der Bestandssituation und der getrennten Schulstandorte reduziert.

Die Betrachtung zeigte aber auch, dass auch bei einem Austausch verschiedener Bausteine ein vergleichbares Ergebnis erzielt werden kann. So dass gerade für die weitergehenden Planungen im Umfeld der Schule Bewegungsspielräume bei der Wahl der umzusetzenden Bausteine bestehen blieben.

Folgendes Maßnahmenpaket ist in der vorliegenden Untersuchung **bislang** als „Vorzugsvariante“ zur Auflösung der im Rahmen der Analyse erkannten Defizite, der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des neuen Schulstandortes und mit Blick auf Schulwegsicherung und sicherer Wege zwischen den Schulstandorten zu sehen (Zitat aus der ursprünglichen Untersuchung!):

Umfeldmaßnahmen

- *Umgestaltung des Knotenpunktes „Apfelstraße / An der Reegt“
(Anlage der fehlenden Furt, Rückbau Dreiecksinsel)*
- *Umgestaltung der nördlichen „Apfelstraße“
(Anlage von Radverkehrsanlagen, Gehwegen und einer Querungshilfe)*
- *Anlage zusätzlicher ÖPNV-Haltepunkte im direkten Bezug zum geplanten Schulstandort Nord an der „Apfelstraße“ bzw. „Westerfeldstraße“*
- *Umgestaltung des Knotenpunktes „Apfelstraße / Westerfeldstraße“
(Rückbau Dreiecksinsel)*
- *Umgestaltung der „Westerfeldstraße“
(Anlage von Längsstellplätzen)*
- *Signalisierung des Knotenpunktes „Westerfeldstraße / Beckhausstraße“*

Maßnahmen „An der Reegt“

- Anordnung von Tempo 30 (inzwischen in Teilabschnitten bereits angeordnet)
- Sperrung des Abschnittes „Apfelstraße – Buswendeschleife“ für den MIV, optional als temporäre Sperrung mittels Pollern
- Verlegung des zentralen FGÜ auf Höhe der Wegeverbindung „Grünzug“ einschl. einer deutlichen Verbreiterung des südlichen Gehweges in diesem Bereich

Da eine temporäre Sperrung eines Abschnittes der Straße „An der Reegt“ durch die Verlagerung der Individualverkehre unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe im angrenzenden Netz und hierbei insbesondere auf den dann zwingend zu signalisierenden Knotenpunkt „Westerfeldstraße / Beckhausstraße“ hat, ist diese Lösung im Vorfeld durch eine mikroskopische Verkehrssimulation oder einen Verkehrsversuch zu überprüfen.

Für den Fall, dass sich die Verkehrsabläufe im Zuge der hoch belasteten „Westerfeldstraße“ über Gebühr verschlechtern, ist alternativ ein anderer Lösungsansatz zu wählen: Errichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage (Baustein 7.3) gegebenenfalls mit Querungshilfe (Baustein 7.4)

Nach Übergabe der Verkehrsuntersuchung sind auf der einen Seite die Planungen der Schulgebäude wie auch des direkten Schulumfeldes vorangetrieben und auf der anderen Seite ein weiterer Beteiligungsprozess auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen in Gang gesetzt worden.

In der Folge ist die Verkehrsuntersuchung zum Neubau der Martin-Niemöller-Gesamtschule unter Berücksichtigung des aktuellen Planrahmens und der eingegangenen Anregungen fortzuschreiben und eine gutachterliche Empfehlung für die erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen im Schulumfeld zu formulieren und im erforderlichen Umfang auch planerisch darzustellen. Hinzu kommen Aussagen zur Anzahl und Verortung von Stellplätzen, der Verlegung einer P&R-Anlage sowie zur geplanten Stadtbahnverlängerung.

2. Maßnahmenbündel

2.1. Anbindung ÖPNV

Ein wichtiger Baustein zur verkehrssicheren Erschließung gerade des neuen nördlichen Schulstandortes stellt zweifelsfrei eine gute Anbindung des ÖPNV dar.

An der Stadtbahn-Endhaltestelle Schildesche verkehrt die Stadtbahnlinie 1 sowie die Hauptbuslinien 27, 31, 51, 101 und 155. Die Stadtbahn verbindet die Innenstadt mit der Haltestelle und damit auch mit der Gesamtschule Schildesche. Die Buslinien binden u.a. die Stadt- und Ortsteile Schildesche Gellershagen, Vilsendorf, Jöllenberg, Brake, Milse und Baumheide an den ÖPNV-Verknüpfungspunkt an. Zusätzlich verkehren aufgrund des Einzugsgebietes der Gesamtschule und der Stadtbahnanbindung in die Innenstadt die schulbezogenen Linien und Erschließungslinien 55, 68, 115, 133, 156, 353, 388. Die vorhandene Haltestelle innerhalb der Stadtbahnwendeschleife kommt aufgrund der hohen Zahl von An- und Abfahrt im Schülerverkehr mit nur zwei unabhängig voneinander bedienbaren Einstiegspositionen heute an ihre Grenzen.

Die Schaffung neuer Haltepunkte im örtlichen Bezug zum Neubau der Gesamtschule besitzt, neben einer grundsätzlichen Verbesserung der ÖPNV-Angebotes durch die Verkürzung von Wegen, den Vorteil, dass auch die Schüler der höheren Jahrgänge einen unmittelbaren (und barrierefreien) Zugang zum Schulgebäude bekommen. Im Umkehrschluss wird ein Teil der Schüler damit auch nicht mehr die Querung der Straße „An der Reegt“ in der Verbindung zur derzeitigen Buswendeschleife nutzen müssen, die Zahl der Querenden würde sich zum Beispiel zu Schulbeginn nahezu halbieren. Gleiches gilt natürlich auch für die Nutzer des neuen Standortes der Stadtbibliothek.

Konkret könnten die Schulbuslinien 115, 133, 156, 353, 388 sowie die Schuleinsatzwagen der Linien 51, 101 und 155 über die heutige Endhaltestelle hinaus bis zur neuen Haltestelle „Schildesche Gesamtschule“ an der Apfelstraße verlängert werden. Für Busse, die aus Theesen kommen (Linie 55), müsste eine Haltestelle an der Westerfeldstraße vorgesehen werden. Damit sind beide Schulstandorte nördlich und südlich der Straße „An der Reegt“ ohne Straßenquerung mit kurzen Fußwegen erreichbar. Ähnlich wäre am Nachmittag zu Schulschluss der Betriebsablauf denkbar: die Schulbuslinien und schulbezogenen Fahrten würden an der Stadtbahn-Endhaltestelle Schildesche starten und dann über die Apfelstraße und die neue Haltestelle „Schildesche Gesamtschule“ in die jeweiligen Fahrtrichtungen abfahren. Eine Stadtbahn-Verknüpfung und eine Bedienung beider Schulstandorte ist somit gewährleistet.

In jedem Falle ist an den vorhandenen Lichtsignalanlagen Westerfeldstraße/Apfelstraße und Apfelstraße/An der Reegt die Busbeschleunigung auszubauen. Ggf. ist eine sogenannte „Pfortnerregelung“ für die Busse umsetzbar. Weitere neue Anlagen, bspw. im Bereich Beckhausstraße sind ebenfalls aufgrund der Wichtigkeit für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖPNV entsprechend auszurüsten.

Darüber hinaus können durch eine neue Haltestellenanlage im Bereich der Apfelstraße zusätzliche Kapazitäten für den Busverkehr außerhalb der bereits hoch belasteten Buswendeschleife an der Stadtbahnendhaltestelle in Schildesche geschaffen werden. Pausen und Wendezeiten könnten ebenso an der neuen Haltestelle „Schildesche Gesamtschule“ abgegolten werden.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung sind hierzu bereits drei Varianten aufgetragen worden, die auch die künftige Führung der Radfahrer im Zuge der Apfelstraße berücksichtigen.

Der weitere Verfahrensverlauf hat gezeigt, dass die Neuanlage von 3 Haltestellen in Sägezahnauflistung am östlichen Rand der Apfelstraße und einer vierten Haltestelle am südlichen Rand der Westerfeldstraße sowohl aus betrieblichen als auch Aspekten der Flächeninanspruchnahme der Vorrang zu geben ist. Diese Variante ist in der Folge auch planerisch weiter vertieft worden.

Die Sägezahnauflistung stellt dabei eine komfortable Variante für die anfahrenen Busse dar. Die Wartebereiche der barrierefrei auszubauenden Haltestellen erhalten mit einer Tiefe von 4,00 m ausreichend Raum für die wartenden Schülergruppen. Zwischen den Haltepunkten und dem Schulgebäude sind dann noch ein 2,00 m breiter Radweg und ein 2,50 m breiter Gehweg anzuordnen (siehe auch „Umgestaltung der Apfelstraße“).

Aufgrund der benötigten Flächen wird auf die ursprünglich vorgesehene Wendemöglichkeit für die Busse verzichtet. Vor diesem Hintergrund ist die Anlage einer zusätzlichen Haltestelle an der Westerfeldstraße zwingend, um auch die Linienbeziehungen in Richtung der Stadtbahnendhaltestelle aufrecht erhalten zu können.

Der vierte Haltepunkt entsteht an der Westerfeldstraße. Aufgrund der Verkehrsbelastung im Zuge der Westerfeldstraße werden die Busse in einer Bucht in Seitenlage halten, in Richtung des Schulumfeldes schließen dann Wartebereich, Radweg und Gehweg an (siehe auch „Umfeldmaßnahmen“).

Option Verlängerung Stadtbahn

Der bestehende Grünzug nördlich „An der Reegt“ / östlich „Apfelstraße“ ist Teil der Trassenfreihaltung für eine optionale Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 und hat damit auch Auswirkungen auf das zukünftige Verkehrsgeschehen rund um den geplanten nördlichen Standort der Martin-Niemöller-Gesamtschule.

Da das zugehörige Planfeststellungsverfahren noch nicht eingeleitet wurde, findet die Verlängerungsoption nur grundsätzlichen Eingang in diese Untersuchung.

Ein Plankonzept zeigt, dass eine Verlängerung der Stadtbahn über die Straße „An der Reegt“, die Anlage einer neuen Haltestelle im Bereich des heutigen Grünzuges - unabhängig von den neu zu errichtenden Bushaltestellen an der Apfelstraße - technisch möglich ist.

Um die Trassenverlängerung realisieren zu können ist allerdings Grunderwerb zu tätigen.

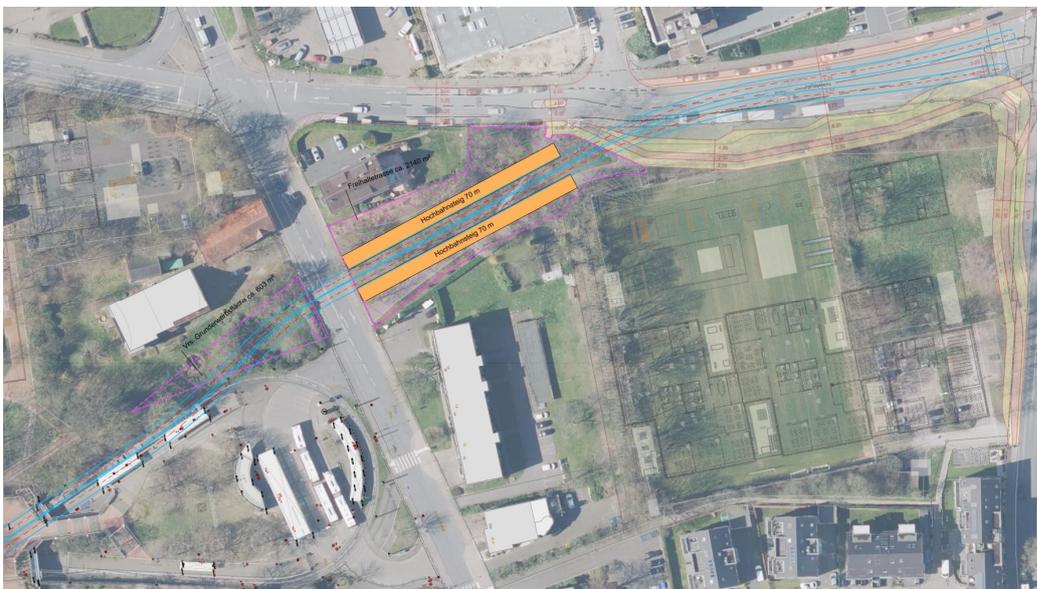


Abbildung 1 Konzept Verlängerung Stadtbahntrasse (MoBiel 07_2022)

2.2. An der Reegt

Die Schaffung einer zusätzlichen und sicheren Querungsmöglichkeit im Zuge der Straße „An der Reegt“ im Westen der Buswendeschleife kann sicherlich als eines der wichtigsten Eckpunkte der verkehrlichen Maßnahmen im Zuge des Neubaus der Martin-Niemöller-Gesamtschule gelten, da in jedem Fall mit einer stark steigenden Anzahl von querenden Schülern zu rechnen ist, die in der Hauptsache die Verbindung Buswendeanlage / Stadtbahnhaltestelle – Neubau Nord der MNGes über die Wegeverbindung im Westen nutzen werden.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sind in der Summe 11 Bausteine näher betrachtet worden. Während die Bausteine 1 und 2 (Abbindung, Einbahnstraße) Änderungen der Verkehrsführung im Zuge der Straße „An der Reegt“ thematisieren, bauten die Varianten 3 und 4 auf straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (Tempo 30, Verkehrsberuhigter Bereich). Die Bausteine 5 und 7 (Brücke, Tunnel, Querung) widmeten sich der Sicherung der wichtigen Querungsstelle „An der Reegt“. Die Bausteine 6, 8 – 11 untersuchten Varianten zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung (6) und unterbreiteten Vorschläge zur Verbesserung der verkehrlichen Situation an den umliegenden Straßen und Knotenpunkte.

Die Bausteine 1, 2, 5 und 7, die die Straße direkt „An der Reegt“ betreffen, sind auf Grundlage einer SWOT-Analyse gegenübergestellt, unter Hinzuziehung verschiedener Faktoren bewertet und abgewogen worden.

Als Ergebnis der Untersuchung ist im Oktober 2021 folgendes Maßnahmenpaket als „Vorzugsvariante“ zur Auflösung der im Rahmen der Analyse erkannten Defizite mit Blick auf Schulwegsicherung und sicherer Wege zwischen den Schulstandorten für die Straße „An der Reegt“ empfohlen worden:

- Anordnung von Tempo 30 (inzwischen in Abschnitten angeordnet)
- Sperrung des Abschnittes „Apfelstraße – Buswendeschleife“ für den MIV, optional als temporäre Sperrung mittels Pollern
- Verlegung des zentralen FGÜ auf Höhe der Wegeverbindung „Grünzug“ einschl. einer deutlichen Verbreiterung des südlichen Gehweges in diesem Bereich

Aus der Zusammenfassung der untersuchten Bausteine ließ sich bereits ablesen, dass im Ergebnis nur die Summe / das Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen zu einem Ergebnis führen kann, welches die Defizite der Bestandssituation und der getrennten Schulstandorte reduziert. Gleichzeitig wurde klar, dass auch die Kombination anderer Bausteine zu einem guten Ergebnis führen kann.

Tempo 30

Die Anordnung von Tempo 30 (Baustein 3) für die Straße „An der Reegt“ ergab sich bereits aus der Vielzahl der bestehenden und absehbar entstehenden Fahr- und Querungsbeziehungen und aus der Führung der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Die Ausweisung von Tempo 30 erfolgte bislang auf Grundlage der StVO im Abschnitt der schutzwürdigen Einrichtung „Huchzermeierstift“. Die Anordnung sollte aber mit Blick auf die querenden Schülerverkehre für die gesamte Straße „An der Reegt“ erfolgen.

(Temporäre) Sperrung „An der Reegt“

Die weitergehenden Abstimmungen zum Projekt haben gezeigt, dass eine - wenn auch temporäre – Sperrung der Straße „An der Reegt“ mit Blick auf die (morgendliche) Verkehrsbelastung (ÖPNV !) von vielen Beteiligten auch mit Blick auf mögliche Irritationen und daraus resultierendes Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer kritisch gesehen wird.

Darüber hinaus ist auch die Durchfahrt für verschiedene Linien des ÖPNV dauerhaft zu gewährleisten und auch die entstehenden Umwegfahrten über die Westerfeldstraße und Beckhausstraße sind nicht zu akzeptieren.

Ergänzend ist zu erwähnen, dass einer solchen Maßnahme auch straßenverkehrsrechtliche und straßenrechtliche Hürden (Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO, Einschränkung der Widmung etc.) entgegenstehen können und weitere öffentlich-rechtliche Verfahren nach sich ziehen werden (*Quelle: „Temporäre Sperrung von Straßen im Nahbereich von Schulen, Verkehrsingenieur-Besprechung am 8. / 9. Juni 2022 in Bad Sassendorf*).

Der Lösungsansatz ist somit nicht weiter zu verfolgen.

In den verschiedenen Abstimmungen zur Maßnahme ist im Juni 2023 auch die Einrichtung einer abschnittswisen Einbahnstraßenlösung (Fahrtrichtung Apfelstraße) zwischen den Zu- und Abfahrtsbereichen (im Bereich des mittleren FGÜ's) mit dem Ziel der Reduzierung des (durchfahrenden) Individualverkehrs entwickelt und mit den Projektbeteiligten abgestimmt worden. Diese Option ist seitens der Straßenverkehrsbehörde allerdings abgelehnt worden, weil keine hinreichende Begründbarkeit der Maßnahme nach der StVO vorliegt.

Querung „An der Reegt“

Vor diesem Hintergrund und der Bewertung der übrigen Varianten ist der Errichtung einer neuen Fußgängerlichtsignalanlage auf Höhe des Grünzuges (Baustein 7.3) der Vorzug zu geben, da die SchülerInnen gerade nach Schulschluss den Weg durch den Grünzug in Richtung Stadtbahnhaltestelle suchen werden. Die detaillierte technische Ausgestaltung der neuen Lichtsignalanlage ist im weiteren Verfahren zu erarbeiten.

Die Errichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage im Zuge der Straße „An der Reegt“ schafft eine gesicherte Quermöglichkeit, so dass insbesondere die jüngeren Schüler die Straße objektiv sicher queren können. Inwieweit die Anlage beispielweise außerhalb der Schulzeiten als „Dunkel-Anlage“ betrieben werden sollte, kann im weiteren Planungsverlauf entschieden werden.



Abbildung 2 Planausschnitt Maßnahmen "An der Reegt"

Die bestehende Gehweganlage auf der Südseite ist in jedem Fall unter Berücksichtigung der Schleppkurven der anfahrenen Busse zu verbreitern, um zusätzlichen Warteraum für die Querenden zu schaffen.

Der Errichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage kommt noch eine zusätzliche Bedeutung zu, wenn die Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt „Westerfeldstraße / Beckhausstraße“ nicht umgesetzt werden kann (siehe auch „Umfeldmaßnahmen“). Da die durch die Verbesserung der Verkehrsabläufe am Knotenpunkt „Westerfeldstraße / Beckhausstraße“ zu erwartende Verkehrsabnahme (Umgehungsverkehr, siehe Analyse) dann nicht eintreten wird.

Die FGÜ's im Zuge der Straße „An der Reegt“ sollen – als integraler Bestandteil der Schulwege und auch unter Berücksichtigung anderer Ziele (Kiosk, etc.) – in jedem Fall weiter Bestand haben. Bereits in der Analyse wurde deutlich, dass eine Vielzahl der Nutzer die Straße „An der Reegt“ in der Diagonalen quert. Es

steht zu befürchten, dass sich dieser Effekt bei dem zu erwartenden Anstieg der Querenden weiter verstärkt.

Vor diesem Hintergrund sollte auch dem Vorschlag zur Verbreiterung des bestehenden westlichen FGÜ's nach Westen gefolgt werden, gleichzeitig sind die Gehwege im Bereich der Busumfahrt und in Richtung Grünzug ebenfalls zu verbreitern.

Eine Anrampung des Querungsbereiches zur Erhöhung der Erkennbarkeit für die motorisierten Verkehre wird mit Blick auf den Komfort der Fahrgäste des ÖPNV und der Radfahrer eher kritisch gesehen.

2.3. Umfeldmaßnahmen

Die in den folgenden Bausteinen beschriebenen Maßnahmen im Bereich der Apfelstraße bzw. der Westerfeldstraße reduzieren bestehende Defizite und integrieren zukünftige Maßnahmen zur Umgestaltung bestehender Straßenräume (z.B. des vorliegenden Radverkehrskonzeptes).

Umgestaltung Knotenpunkt „Apfelstraße / An der Reegt“ (Baustein 8)

Die Bestandsaufnahme des Knotenpunktes „Apfelstraße / An der Reegt“ hat gezeigt, dass mit Blick auf den Neubau der Gesamtschule konkrete verkehrliche Defizite bestehen, da unter anderem im nördlichen Arm des lichtsignalisierten Knotenpunktes eine Furt für die Querung von Fußgängern (und Rad fahrenden Kindern) fehlt. Gleiches gilt auch für eine fehlende Gehweganlage auf der Ostseite der Apfelstraße in Richtung Westerfeldstraße.

Da aber auch hier mit steigenden Schülerverkehren zu rechnen ist, steht die Erfordernis einer baulichen Anpassung ohne Frage fest.

Die Umsetzung sollte dabei – wie die unter Baustein 9 beschriebenen Maßnahmen im weiteren Verlauf der Apfelstraße – möglichst in einen nahen zeitlichen Bezug zum Neubau der Gesamtschule gesetzt werden.

Die Führung der Radfahrer im Knotenpunkt ist auch im Gesamtzusammenhang geplanter Maßnahmen im Zuge der Apfelstraße zu sehen (vgl. Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld, Baustein 9).

Im Einzelnen umfasst der Baustein folgende Teilmaßnahmen:

- Schaffung zusätzlicher Aufstellflächen im nordöstlichen Quadranten
- Ergänzung der Lichtsignalanlage und einer Fußgängerfurt in der nördlichen Verbindung „An der Reegt“
- Bau einer Gehweganlage auf der Ostseite der Apfelstraße
- Rückbau des freien Rechtsabbiegers
- Anlagen des Radverkehrs
- Barrierefreier Ausbau

Die Errichtung der zusätzlichen Querung im nördlichen Quadranten und des Gehweges auf der Ostseite der Apfelstraße stehen unter dem Vorbehalt eines möglichen Grunderwerbs. Sollte ein Grunderwerb nicht möglich sein, sollte

aufgrund der zu geringen Aufstellflächen auch auf die Ausweisung der zusätzlichen Furt im nördlichen Quadranten verzichtet werden.

Die SchülerInnen der Jahrgangsstufen 5 und 6 werden zu bestimmten Fachunterrichten die Straße „An der Reegt“ unter Benutzung der bestehenden Furt am Knotenpunkt „Apfelstraße“ queren, um zwischen den zukünftigen Schulstandorten zu pendeln.

Um ein diagonales und ungesichertes Queren der Straße auf ein geringstmögliches Maß zu reduzieren ist – unabhängig von der Errichtung eines Gehweges am östlichen Rand der Apfelstraße - eine zusätzliche Wegeverbindung am westlichen Rand des Grünzuges als „kürzeste“ Verbindung zwischen dem nördlichen Standort, der signalisierten Furt am Knoten „Apfelstraße“ und dem südlichen Standort vorzusehen.

Umgestaltung „Apfelstraße“ (Baustein 9)

Der Maßnahmenvorschlag aus dem Radverkehrskonzept sieht die Einrichtung von Radverkehrsanlagen entlang der Apfelstraße vor. Hierdurch ist eine gesicherte Führung der Radfahrer im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt „An der Reegt“ und „Westerfeldstraße“ gegeben.

Aktuelle Abstimmungen mit den Fachämtern sind in einer Vorplanung zusammengefasst worden (siehe Abbildung), die im Abschnitt der geplanten Bushaltestellen eine Führung des Radverkehrs auf der Hochbordanlage vorsehen. Auf der Schulseite (Ostseite) werden die Radfahrer auf einem 2,00 m breiten Radweg hinter den mit einer Breite von 4,00 m ausreichend dimensionierten Wartebereichen in Richtung Knoten „Apfelstraße / Westerfeldstraße“ geführt. In Richtung Schulgebäude schließt sich dann noch ein 2,50 m breiter Gehweg an.

Auch auf der Westseite sieht die Planung die Errichtung eines hochbordgeführten Radweges neben der bestehenden Gehweganlage vor. Zwischen der Anlage für die Radfahrer (zzgl. des erforderlichen Sicherheitsraumes) und den Richtungsfahrbahnen für die motorisierten Verkehre verbleibt auf der Westseite dann noch Raum zur Ausweisung von Längsstellplätzen (Kurzzeitparkplätze zum Beispiel für die Stadtteilbibliothek ?).

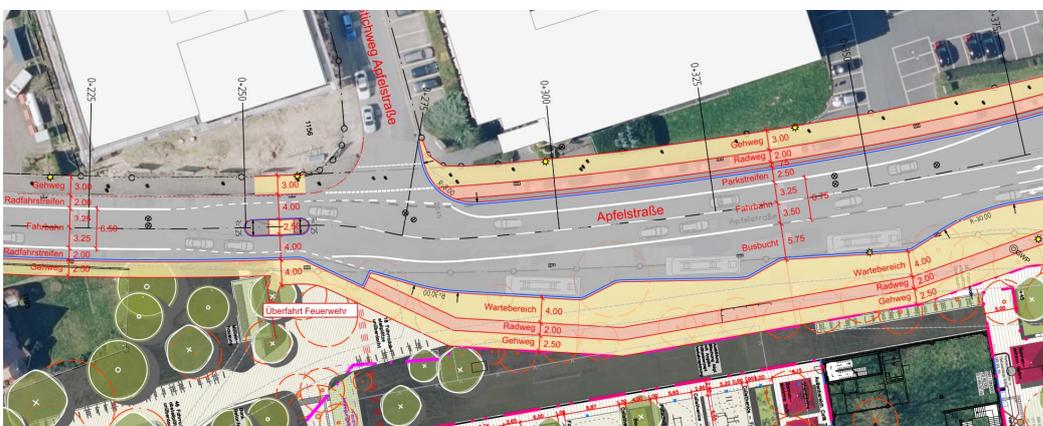


Abbildung 3 Planausschnitt Maßnahmen "Apfelstraße"

Zur Sicherung der querenden Fußgänger aus dem Siedlungsbereich im Westen (Stapelbreite) ist die Anlage einer Querungshilfe auf Höhe der Kindertagesstätte als wichtige Maßnahme bereits in den aktuellen Planungen berücksichtigt worden.

In Längsrichtung ist auf der Ostseite zwischen dem Knotenpunkt „An der Reegt“ und der Querungshilfe ein Gehweg anzulegen. Zur Anlage des Gehweges ist zwischen dem Knotenpunkt und den geplanten Haltestellen allerdings Grunderwerb erforderlich.

Der Radverkehr wird zwischen dem Knotenpunkt „Apfelstraße / An der Reegt“ und der neuen Querungshilfe auf Radfahrstreifen geführt.

Die Schaffung von sicheren und ausreichenden Flächen von Fußgängern und Radfahrern entlang der Apfelstraße und der Anlage einer zusätzlichen Querungshilfe stellt einen wichtigen Baustein auch mit Blick auf die Entwicklung des Schulstandortes und der Schulwegsicherung dar.

Umgestaltung Knotenpunkt „Apfelstraße / Westerfeldstraße“ (Baustein 10)

Am Knotenpunkt „Apfelstraße / Westerfeldstraße“ existieren aufgrund der bestehenden Signalisierung gesicherte Querungen für den Fuß- und Radverkehr. Eine Ausnahme bildet der freie Rechtseinbieger aus der „Apfelstraße“ in die „Westerfeldstraße“, diese Beziehung ist oftmals unfallträchtig und soll im Zuge der Umgestaltung der „Apfelstraße“ zurückgebaut werden.

In Folge der Umgestaltung des südöstlichen Quadranten sind auch die Querungen für den Fußgängerverkehr und die Führung der Radfahrer innerhalb des Knotenpunktes anzupassen.

Im Einzelnen umfasst dieser Baustein folgende Teilmaßnahmen:

- Rückbau des freien Rechtsabbiegers
- Ergänzung / Anpassung der Anlagen des Radverkehrs
- Anpassung der Anlagen des Fußgängerverkehrs
- Barrierefreier Ausbau

Umgestaltung „Westerfeldstraße“ (Baustein 11)

Östlich des Knotenpunktes „Apfelstraße / Westerfeldstraße“ wird für die Busverkehre aufgrund der Verkehrsbelastung eine 3,00 m Bucht in Seitenlage geschaffen, in Richtung des Schulumfeldes schließen dann ein 4,00 m breiter Wartebereich, ein 2,30 m breiter Radweg und ein 2,50 m breiter Gehweg an.

Östlich der geplanten Haltestelle werden der Schule zugeordnete Behindertenstellplätze und bestehende Stellplätze über zwei getrennte Zufahrten erschlossen.



Abbildung 4 Planausschnitt Maßnahmen "Westerfeldstraße"

Umgestaltung Knotenpunkt „Westerfeldstraße / Beckhausstraße“

Die vorliegende Untersuchung zeigte bereits eine Überlastung des heute nicht signalisierten Knotenpunktes „Westerfeldstraße / Beckhausstraße“, in der Folge kommt es zu Umfahrvorkäufen in der Verbindung „Beckhausstraße – An der Reegt – Apfelstraße – Westerfeldstraße“.

Eine Signalisierung des Knotenpunktes „Westerfeldstraße / Beckhausstraße“ wird zu einer Reduzierung der Verkehre durch Herausnahme der „Schleichverkehre“ auf der Straße „An der Reegt“ führen und somit unmittelbar die Sicherheit der Querenden erhöhen.

3. Stellplätze, P&R-Anlage, Hol- und Bringverkehre

In der vorliegenden Untersuchung wurde ein Bedarf von 60 Pkw-Stellplätzen sowie 244 Abstellplätzen für Fahrräder ermittelt, die weiterhin Bestand haben.

Die Abstellplätze für Fahrräder sind im Rahmen der Außenanlagenplanung zu verorten und gemäß der zu erwartenden Schülerzahlen auf die Standorte zu verteilen. Die Fahrradabstellanlagen sind in Bezug auf Lage, Zugänglichkeit und Ausstattung so auszulegen, dass sie den Alltagsanforderungen des Radverkehrs genügen.

Da die Erreichbarkeit über das bestehende bzw. in Zukunft umgestaltete Straßennetz im Umfeld der Schule gegeben ist, ist bei der weiteren Planung der Abstellanlagen ein Schwerpunkt auf die gute Zugänglichkeit innerhalb des Schulraumes zu legen.

In puncto Ausstattung sollten in jedem Fall ausreichend breite und wettergeschützte Anlagen geschaffen werden, hier ist auch die Anlage zugangsgesicherter Anlagen zu prüfen.

Für die Besucher und Nutzer der Stadtteilbibliothek sind 20 gesondert zu verortende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen, für Lastenräder sind mindestens 2 Abstellflächen vorzusehen.

Für die durch den geplanten Neubau entfallene P+R-Anlage südlich der „Westerfeldstraße“ mit 32 Stellplätzen kann auf Grundlage aktueller Plankonzepte (Quelle: ISB Bielefeld, Juli 2022) übergangsweise Teile der bestehenden Stellplatzanlagen im Süden der Schule zur Verfügung gestellt werden.

Im Zuge der o.a. Interimsverortung der P+R Stellplätze werden acht weitere Parkplätze temporär nachgewiesen und hergestellt. Eine dauerhafte Verortung und Herrichtung der P+R Stellplätze kann erst nach dem Gesamtabbruch erfolgen. Um die finale Verortung und bauliche Ausführung der P+R Flächen umsetzen zu können, ist eine vorausgehende Planung und ggf. B-Plan-Änderung durch das entsprechende Fachamt erforderlich.

Durch Änderung / Ergänzung der Zufahrtssituation und geringfügige bauliche Anpassungen (Trennung von Stellplatzbereichen, Ergänzung von Stellplatzflächen) sind neben zukünftig 34 P&R-Stellplätzen dann auch noch 42 Stellplätze für die Schule nachzuweisen.

Weitere Stellplätze sind auf dem übrigen Schulgelände nachzuweisen. Um eine barrierefreie Erreichbarkeit des nördlichen Schulstandortes / der Stadtbibliothek sicher zu stellen, können erforderliche Behindertenstellplätze im Norden des Schulgebäudes Nord angeordnet werden.

Weitere Details sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens über den Stellplatznachweis zu erarbeiten.

Für Besucher der Schule und der Stadtteilbibliothek können im öffentlichen Verkehrsraum darüber hinaus weitere PKW-Stellplätze angeboten werden.

Hol- und Bringverkehre können weiterhin die bestehenden „Stellplatzflächen“ entlang der südlichen „Apfelstraße“, der Straße „An der Reegt“ und - nach einer entsprechenden Umgestaltung - der nördlichen „Apfelstraße“ nutzen. Die Ausweisung möglicher Haltezonen für „Elterntaxis“ im weiteren Schulumfeld ist durch die Schule auf Grundlage interner Schulwegpläne und in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen zu prüfen / zu erarbeiten.

4. Zusammenfassung / Fazit

Ziel der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der Martin-Niemöller-Gesamtschule ist zum einen notwendige Umfeldmaßnahmen zur guten und sicheren Erreichbarkeit des neuen nördlichen Standortes zu beschreiben. Zum anderen ist eine für die Schüler*innen fußläufige sichere und barrierefreie Wegeverbindung / Querungsmöglichkeit der Straße „An der Reegt“ zu schaffen und gleichwohl ein reibungsloser und sicherer Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Im Rahmen der ursprünglichen Untersuchung (Oktober 2021) waren zunächst verschiedene Bausteine (Varianten) zu betrachten, das jeweils zu erwartende Verkehrsaufkommen für die geplante Maßnahme und die daraus resultierenden verkehrlichen Auswirkungen auf das nähere Umfeld zu bestimmen und zu bewerten.

In der nun vorgelegten Fortschreibung sind die Ergebnisse unter Berücksichtigung weitergehender Abstimmung und Stellungnahmen aller Beteiligten noch einmal neu bewertet und in einem Maßnahmenbündel / einer „Vorzugsvariante“ zusammengefasst worden.

Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des geplanten nördlichen Schulstandortes der Martin-Niemöller-Gesamtschule werden auf der Ostseite der „Apfelstraße“ und Südseite der „Westerfeldstraße“ insgesamt 4 neue Haltepunkte für die Busverkehre geschaffen. Entlang der Apfelstraße werden die Busse dabei in Seitenlage und in Sägezahnaufstellung angeordnet. Ausreichend dimensionierte und barrierefrei gestaltete Wartebereiche ergänzen die neu entstehenden Haltepunkte.

Durch die Verlagerung der Schulbushaltestellen und der zukünftig denkbaren Stadtbahnverlängerung wird die Zahl der Schülerquerungen über die Straße „An der Reegt“ deutlich reduziert. Eine Signalisierung des Knotenpunktes „Westerfeldstraße / Beckhausstraße“ führt darüber hinaus zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung im Zuge „An der Reegt“.

Für die weiterhin querenden Schüler kann bei Umsetzung der folgenden Maßnahmen eine ausreichend sichere Verkehrsführung erlangt werden. Weitere flankierende Maßnahmen (z.B. Schülerlotsen, optimierte Stundenpläne mit dem Ziel die Wechsel innerhalb der Standorte zu reduzieren) können durch die Schule ergänzend erarbeitet werden.

- Ausweitung der Anordnung von Tempo 30 für die gesamte Strecke der Straße „An der Reegt“ zwischen Apfelstraße und Beckhausstraße
- Erhalt bzw. Verbreiterung des bestehenden FGÜ's (FGÜ West) und der Gehwegenanlagen im Bereich des Buswendeplatzes und in Richtung „Verbindung Grünzug“, Reduzierung der Fahrbahnbreite und Querungslänge im Bereich des FGÜ
- Errichtung einer Fußgänger-LSA mit Anforderung (die detaillierte Planung der Lichtsignalanlage erfolgt im weiteren Verfahren)
- Anlage einer zusätzlichen Wegeverbindung im Westen des Grünzuges zwischen „An der Reegt“ und Schulstandort Nord
- Verknüpfung des Schulgeländes mit der bestehenden Wegeverbindung im Osten des Schulgeländes

Weitere Konflikt- und Gefahrenpunkte im Umfeld werden durch folgende Maßnahmen reduziert:

- Umgestaltung des Knotenpunktes „Apfelstraße / An der Reegt“ (Rückbau des freien Rechtsabbiegers, Anlage einer Querung auf der nördlichen Seite des Knotenpunktes)
- Umgestaltung der „Apfelstraße“ durch Anlage von sicheren und komfortablen Rad- und Fußwegeverbindungen
- Umgestaltung des Knotenpunktes „Apfelstraße / Westerfeldstraße“
- Umgestaltung der „Westerfeldstraße“ (Südseite) durch Anlage von sicheren und komfortablen Rad- und Fußwegeverbindungen
- Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt „Westerfeldstraße / Beckhausstraße“

In der Summe lässt sich die zukünftige Schulwegsituation für die zwei Standorte der Martin-Niemöller Gesamtschule unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Maßnahmen wie folgt zusammenfassen:

Schüler, die den **ÖPNV** nutzen

Im Status Quo ist die Erreichbarkeit des südlichen Standortes für die Schüler über die bestehenden Treppenanlagen oder über die Verbindung „An der Reegt“ gegeben. Um den neuen, nördlichen Standort sicher zu erreichen, stehen den Schülern in der Verbindung Stadtbahnendhaltestelle / Buswendeschleife – Schulstandort Nord drei mögliche Wege zur Verfügung:

- Über die bestehenden und zum Teil auszubauenden FGÜ's im Zuge der Straße „An der Reegt“
- Über die bestehende Wegeverbindung „Grünzug“ mit der durch die neue Lichtsignalanlage gesicherte Querung „An der Reegt“
- Über die bestehende Wegeverbindung im Osten des geplanten Standortes und den geplanten Anschluss an das Schulgelände

Mit der Anlage zusätzlicher Haltepunkte an der „Apfelstraße“ und „Westerfeldstraße“ oder einer zukünftigen Verlängerung der Stadtbahn in Richtung Norden, wird die Anbindung über den ÖPNV noch einmal deutlich verbessert, gleichzeitig verkürzen sich die Wege zwischen Haltestelle und Schulstandort. Zuletzt wird auch die Zahl der Querungen „An der Reegt“ durch diese Maßnahmen deutlich verringert.

Schüler, die zu **Fuß** kommen

Für Schüler, die zu Fuß zur Schule kommen, bleiben für den südlichen Standort die bereits heute bestehenden (Wege-) Verbindungen entlang der „Apfelstraße“, der Stadtbahntrasse, der Straße „An der Reegt“ und aus Richtung „Beckhausstraße“ erhalten. Sie erfahren eine Ergänzung durch die neue Gehwegverbindung am westlichen Rand des Grünzuges, die Gehweganlagen und die zusätzliche Querungshilfe im Zuge der „Apfelstraße“.

Für den nördlichen Standort ergibt sich aus den bestehenden Verbindungen entlang der „Westerfeldstraße“, die bereits genannten Anbindungen aus Richtung Süden, „An der Reegt“ (siehe ÖPNV) und den zusätzlichen Verbindungen im Bereich der nördlichen „Apfelstraße“ zukünftig ebenfalls gute und sichere Anbindungen für die zu Fuß gehenden Schüler.

Auch für den Fall, dass die Wegebeziehung durch den heutigen Grünzug im Zuge der Stadtbahnverlängerung nicht gehalten werden kann, bleibt die Erreichbarkeit des nördlichen Schulstandortes weiterhin gewahrt.

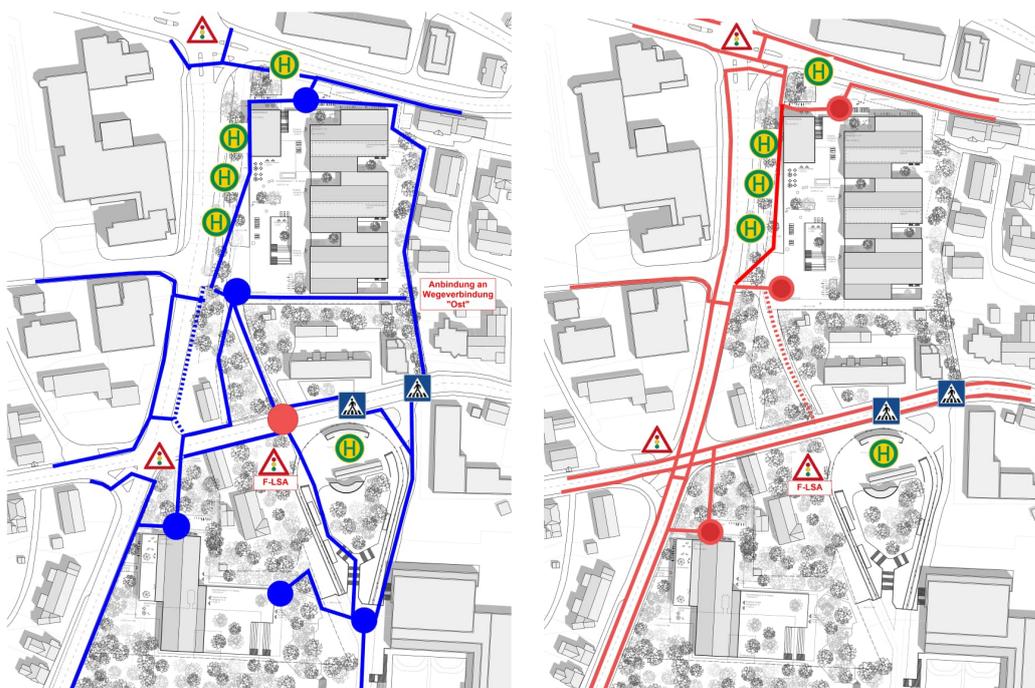


Abbildung 5 Verbindungen Fußgänger (blau) und Radfahrer (rot)

Schüler, die mit dem **Rad** kommen

Für Radfahrende Schüler stehen nach Umsetzung der diversen Umfeldmaßnahmen ausreichend bemessene und sichere Flächen im Längsverkehr der Straßen im Umfeld und an den Knotenpunkten zur Verfügung.

Im Bereich „An der Reegt“ nutzen die Radfahrer die Fahrbahn im Mischverkehr. Die Freigabe der Wegeverbindung „An der Reegt – Schulstandort Nord“ ist unter anderem für Schüler aus / in Richtung „Beckhausstraße“ zu empfehlen. Hierüber sind sowohl der südliche als auch der nördliche Standort gut mit dem Radverkehrsnetz verknüpft.

Schüler, die mit dem Auto gebracht werden („**Elterntaxi**“)

Hol- und Bringverkehre können weiterhin die bestehenden öffentlichen Kurzzeitparkplätze im Straßenraum der südlichen „Apfelstraße“, der Straße „An der Reegt“ und - nach einer entsprechenden Umgestaltung - der nördlichen „Apfelstraße“ und der „Westerfeldstraße“ nutzen.

Die Ausweisung möglicher Haltezonen für „Elterntaxis“ im weiteren Schulumfeld ist durch die Schule auf Grundlage interner Schulwegpläne und in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen zu prüfen / zu erarbeiten.

Interne Wegebeziehungen der Schule

Die internen Wege der Schule (Standort Süd – Standort Nord, Standort Nord – Sporthallen können zunächst über die unter den Punkten „Schüler, die den ÖPNV nutzen“ bzw. „Schüler, die zu Fuß kommen“ beschriebenen Verbindungen verkehrssicher abgebildet werden.

Über die durch die Lichtsignalanlage gesicherte Querung am Knoten „Apfelstraße / An der Reegt“ und die im Grünzug neu zu errichtende Wegeverbindung steht eine komfortable und sichere Verbindung für Schüler und Lehrpersonal zur Verfügung.

Da über den bestehenden FGÜ im Osten gerade zu Schulbeginn und in der Verbindung Schulstandort Nord und den Sportanlagen im Süden ebenfalls mit einer steigenden Zahl von Querenden gerechnet werden muss, stellt auch die direkte Anbindung des geplanten Schulstandortes an die bestehende Wegeverbindung im Osten einen wichtigen Baustein dar.

Gütersloh, 23. November 2022, ergänzt 30. Juni 2023

