RÖVER
BERATENDE INGENIEURE VBI

Stadt Bielefeld
Der Oberbürgermeister

Stadt Bielefeld
Immobilienservicebetrieb

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

Verkehrsuntersuchung

Anlage 3
SWOT Analyse
zur Variantenuntersuchung

SWOT Analyse der Bausteine im Rahmen der Variantenuntersuchung

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Baustein 1 Abbinden „An der Reegt“				
1.1 Vollständige Abbindung	- Deutliche Reduzierung der motorisierten Verkehre „An der Reegt“ - Reduzierung der Schleichverkehre aus Richtung Beckhausstraße - Sichere Querung „An der Reegt“ auf Höhe des Grünzugs - Sicherung der Wegebeziehungen zwischen den Schulstandorten über den gesamten Abschnitt zwischen Apfelstraße und Buswendeschleife - Erhöhte Sicherheit für Radfahrer auf der Fahrbahn - Durchlässigkeit für Radfahrer bleibt gewährleistet - Sehr geringe Baukosten (ohne Umbau des abzubindenden Abschnittes)	- Mehrverkehre auf der Beckhausstraße und Westerfeldstraße - LSA am Knoten Westerfeldstraße Beckhausstraße - Umwegfahrten für ÖPNV - Verlängerung der Fahrtzeiten ÖPNV - Gute Anfahrbarkeit neuer Haltestellen an der Apfelstraße nicht gegeben (vgl. 6.) - Umwegfahrten für Anlieger und Besucher der Geschäfte	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	- Schwächung des bestehenden Geschäftsbesatzes - Schwächung ÖPNV
1.2 ÖPNV, Radfahrer frei	- Deutliche Reduzierung der motorisierten Verkehre - Keine Schleichverkehre aus Richtung Beckhausstraße - Sichere Querung „An der Reegt“ auf Höhe des Grünzugs - Sicherung der Wegebeziehungen zwischen den Schulstandorten über den gesamten Abschnitt zwischen Apfelstraße und Buswendeschleife - Erhöhte Sicherheit für Radfahrer auf der Fahrbahn - Durchlässigkeit für Radfahrer bleibt gewährleistet - Sehr geringe Baukosten (Beschilderung)	- Mehrverkehre auf der Beckhausstraße und Westerfeldstraße - LSA am Knoten Westerfeldstraße Beckhausstraße - Umwegfahrten für Anlieger und Besucher der Geschäfte - Fehlende Wendemöglichkeit führt zu Fehlfahrten über Buswendeschleife	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	- Falschfahrten durch Missachtung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung - Schwächung des bestehenden Geschäftsbesatzes
1.3 ÖPNV, Radfahrer frei mit versenkbaren Pollern (temporäre Lösung)	- Deutliche Reduzierung der motorisierten Verkehre - Keine Schleichverkehre aus Richtung Beckhausstraße - Sichere Querung „An der Reegt“ auf Höhe des Grünzugs - Sicherung der Wegebeziehungen zwischen den Schulstandorten über den gesamten Abschnitt zwischen Apfelstraße und Buswendeschleife während der Schulzeiten	- Mehrverkehre auf der Beckhausstraße und Westerfeldstraße - LSA am Knoten Westerfeldstraße Beckhausstraße - Umwegfahrten für Anlieger und Besucher der Geschäfte - Fehlende Wendemöglichkeit führt zu Fehlfahrten über Buswendeschleife	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	- Schwächung des bestehenden Geschäftsbesatzes

Anlage 3

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	- Erhöhte Sicherheit für Radfahrer auf der Fahrbahn - Reduzierung der Einschränkungen für Anlieger und Kunden aufgrund der temporären Lösung - Geringe Baukosten (45.000 €)			
Baustein 2 Einbahnstraße „An der Reegt“				
2.1 Einbahnstraße	- Reduzierung der motorisierten Verkehre - Reduzierung der Schleichverkehre aus Richtung Beckhausstraße - Sehr geringe Baukosten	- Mehrverkehre auf der Beckhausstraße und Westerfeldstraße - LSA am Knoten Westerfeldstraße Beckhausstraße - Umwegfahrten für ÖPNV - Verlängerung der Fahrtzeiten ÖPNV - Umwegfahrten für Anlieger und Besucher der Geschäfte	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	- Schwächung des bestehenden Geschäftsbesatzes - Schwächung ÖPNV
2.2 Einbahnstraße mit versenkbaren Pollern (temporäre Lösung)	- Reduzierung der motorisierten Verkehre - Reduzierung der Schleichverkehre aus Richtung Beckhausstraße - Reduzierung der Einschränkungen für Anlieger und Kunden aufgrund der temporären Lösung - Geringe Baukosten (45.000 €)	- Mehrverkehre auf der Beckhausstraße und Westerfeldstraße - LSA am Knoten Westerfeldstraße Beckhausstraße - Umwegfahrten für ÖPNV - Verlängerung der Fahrtzeiten ÖPNV - Umwegfahrten für Anlieger und Besucher der Geschäfte	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	- Schwächung ÖPNV
Baustein 3 Tempo 30 „An der Reegt“				
	- Geringere Geschwindigkeiten - Mehr Sicherheit für den Radfahrer - Mehr Sicherheit für alle Nutzer - Sehr geringe Kosten (Beschilderung)	- Keine Bevorrechtigung für Fußgänger	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	
Baustein 4 Verkehrsberuhigter Bereich „An der Reegt“				
	- Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer - Sehr geringe Kosten (Beschilderung)	- zu hohe Verkehrsbelastung - zu hohe Busdichte - Beeinträchtigung ÖPNV durch längere Fahrzeiten - Verkehrssicherheit aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht gegeben		
Baustein 5 Brücke / Tunnel				
5.1 Brücke	- Sichere Querung - Keine Störung ÖPNV, MIV - Hohe Kapazität - Gute Verbindung der Schulstandorte	- Zusätzliche Anbindung der ÖPNV-Haltestelle (Ebene 0) zur Brücke (Ebene 1) erforderlich - Fehlende Akzeptanz durch „Umwege“ (Ebene 0 zur Ebene 1) - hoher Aufwand für Barrierefreiheit - hoher baulicher Aufwand (Länge ~230 m) - hohe Baukosten (2.900.000 €)		

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
5.2 Tunnel	- Sichere Querung - Keine Störung ÖPNV, MIV - Hohe Kapazität	- Lösung „gegen die Topografie“ - Angsträume entstehen - Hoher Aufwand für Barrierefreiheit - hoher baulicher Aufwand - sehr hohe Baukosten		
Baustein 6 Neuordnung der Busverkehre				
6.1 Wendeschleife mit Sägezahnaufstellung	- In der Summe 4 Haltepunkte für Busse - Flexibilität durch Wendemöglichkeit der Busse - Deutliche Reduzierung der Querungen „An der Reegt“ durch zusätzliches Haltestellenangebot - Kurze Wege zwischen Haltestelle und Schulgelände - Barrierefreie Anbindung - Schulwegsicherung	- Baulicher Eingriff in Grünzug	- Verbessertes ÖPNV-Angebot	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung?
6.2 Haltestellen in Seitenlage	- In der Summe 4 Haltepunkte für Busse - Deutliche Reduzierung der Querungen „An der Reegt“ durch zusätzliches Haltestellenangebot - Kurze Wege zwischen Haltestelle und Schulgelände - Barrierefreie Anbindung - Schulwegsicherung - Geringere Baukosten gegenüber 6.1 - Geringer Eingriff in Grünzug	- Geringere Flexibilität wg fehlender Wendemöglichkeiten für Busse (im geringen Umfang durch Umbau des Knotenpunktes Westerfeldstraße zu einem KVP auszugleichen)	- Verbessertes ÖPNV-Angebot	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ?
6.3 Haltestelle Westerfeldstraße (Süd)	- Keine Querung von Straßen (Haltestelle Apfelstraße (West)) entfällt im Gegenzug - Kurze Wege für Nutzer	- Blockumfahrt (Westerfeldstraße – Beckhausstraße – An der Reegt) verlängert Fahrtwege und führt über stauanfällige Bereiche		- Risiken für Stabilität des Fahrplans
Baustein 7 Querung „An der Reegt“				
7.1 Verlegung FGÜ	- Sichere Querung für Fußgänger - Vorrang für Fußgänger - Hohe Kapazität für Fußgänger - Gute Verbindung ÖPNV- Haltepunkt – Schulstandort Nord - Barrierefreiheit - Geringe Baukosten (25.000 €) - Durch Verlegung des heutigen, zentralen FGÜ werden die Busverkehre aus Richtung Beckhausstraße weniger beeinträchtigt	- Geringer Abstand zur LSA am Knoten „Apfelstraße“, hierdurch Störungen bis in den Knotenpunktsbereich nicht auszuschließen		- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ?
7.2 Bau einer Querungshilfe	- Sichere Querung für Fußgänger - Kein Vorrang für Fußgänger - Geringere Kapazitäten als 7.1 - Gute Verbindung ÖPNV- Haltepunkt – Schulstandort Nord - Barrierefreiheit	- Zu Schulbeginn großer „Druck“ der Wartenden, Fehlverhalten nicht auszuschließen - Grunderwerb erforderlich		- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ?

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	- Geringe Beeinträchtigung des Verkehrs im Zuge „An der Reegt“ - Geringe Baukosten (50.000 €)			
7.3 Errichtung einer F-LSA	- Sichere Querung für Fußgänger - Vorrang für Fußgänger - Kapazitäten steuerbar - Gute Verbindung ÖPNV- Haltepunkt – Schulstandort Nord - Barrierefreiheit - Möglichkeit der „Dunkel“-Schaltung in schwachen Verkehrszeiten - Geringe Baukosten (45.000 €)	- Zu Schulbeginn großer „Druck“ der Wartenden, Fehlverhalten nicht auszuschließen (eventuell zusätzliche Anzeige der verbleibenden Wartezeit - Geringer Abstand zur LSA am Knoten „Apfelstraße“, die Signalanlagen sind in jedem Fall zu koordinieren -		- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ?
7.4 Querungshilfe + F-LSA	- Sichere Querung für Fußgänger - Vorrang für Fußgänger - Kapazitäten steuerbar - Gute Verbindung ÖPNV- Haltepunkt – Schulstandort Nord - Barrierefreiheit - Möglichkeit der „Dunkel“-Schaltung in schwachen Verkehrszeiten - Durch Querungshilfe auch sichere Querung in verkehrsschwächeren Zeiten	- Zu Schulbeginn großer „Druck“ der Wartenden, Fehlverhalten nicht auszuschließen (eventuell zusätzliche Anzeige der verbleibenden Wartezeit) - Geringer Abstand zur LSA am Knoten „Apfelstraße“, die Signalanlagen sind in jedem Fall zu koordinieren - Höhere Baukosten (85.000 €) - Grunderwerb erforderlich		- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung?
7.5 FGÜ + Zentr. Querungshilfe	- Sichere Querung für Fußgänger - Vorrang für Fußgänger - Hohe Kapazität für Fußgänger - Gute Verbindung ÖPNV- Haltepunkt – Schulstandort Nord - Barrierefreiheit - Durch Verlegung des heutigen, zentralen FGÜ werden die Busverkehre aus Richtung Beckhausstraße weniger beeinträchtigt - Trotz Verlegung des FGÜ gesicherte Querung in zentraler Lage	- Geringer Abstand zur LSA am Knoten „Apfelstraße“, hierdurch Störungen bis in den Knotenpunktsbereich nicht auszuschließen - Höhere Baukosten (95.000 €)		- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ? -
Baustein 8 Umgestaltung Knotenpunkt „Apfelstraße / An der Reegt“				
	- Sichere Querung für Fußgänger und Radfahrende Kinder für alle Quadranten - Ergänzung der Gehwegführung auf der Ostseite der Apfelstraße - Schulwegsicherung - Teil des Maßnahmenkatalogs „Radverkehrskonzept“	- Umbau der Straße erforderlich - Ergänzung der LSA erforderlich - Grunderwerb erforderlich - Baukosten		
Baustein 9 Umgestaltung „Apfelstraße“				
	- Sichere Führung der Radfahrer - Sichere Führung der Fußgänger im Längsverkehr - Sicherung der Querung auf Höhe Kita	- Umbau der Straße erforderlich - Grunderwerb erforderlich		

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	- Lösungen für den ÖPNV sind gut einzubinden - Zusätzliche (Kurzzeit-) Stellplätze - Teil des Maßnahmenkatalogs „Radverkehrskonzept“ - Lückenschluss Gehweg - Schulwegsicherung			
Baustein 10 Umgestaltung Knotenpunkt „Apfelstraße / Westerfeldstr.“				
10.1 Rückbau Dreiecksinsel	- Sichere Führung der Radfahrer - Sichere Führung der Fußgänger	- Umbau des Knotenpunktes, Anpassung der LSA erforderlich		
10.2 Kreisverkehr	- Gute Kapazitäten für die motorisierten Verkehre - Wendemöglichkeit für Busverkehre (vgl. 6.x)	- Auswirkungen auf die benachbarten Knoten - Umbau des Knotenpunktes erforderlich - Hohe Baukosten		- Gefährdung von Radfahrern im Bereich der Querungsstellen
Baustein 11 Umgestaltung „Westerfeldstraße“				
11.1 Längsstellplätze (Süd)	- Zusätzliche (Kurzzeit-) Stellplätze - Kurze Wege (z. B. für Nutzer der Stadtteilbibliothek)	- Umbau der Straße erforderlich - Eingriff in den Baumbestand - Baukosten		
11.2 Bushaltestelle (Süd) (siehe auch 6.3)	- Keine Querung von Straßen - Kurze Wege für Nutzer	- Blockumfahrt (Westerfeldstraße – Beckhausstraße – An der Reegt) verlängert Fahrtwege und führt über stauanfällige Bereiche - Weniger Kurzzeitparkplätze im Seitenraum		

SWOT Analyse der Bausteine im Rahmen der Variantenuntersuchung

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Baustein 1 Abbinden „An der Reegt“				
1.1 Vollständige Abbindung	- Deutliche Reduzierung der motorisierten Verkehre „An der Reegt“ - Reduzierung der Schleichverkehre aus Richtung Beckhausstraße - Sichere Querung „An der Reegt“ auf Höhe des Grünzugs - Sicherung der Wegebeziehungen zwischen den Schulstandorten über den gesamten Abschnitt zwischen Apfelstraße und Buswendeschleife - Erhöhte Sicherheit für Radfahrer auf der Fahrbahn - Durchlässigkeit für Radfahrer bleibt gewährleistet - Sehr geringe Baukosten (ohne Umbau des abzubindenden Abschnittes)	- Mehrverkehre auf der Beckhausstraße und Westerfeldstraße - LSA am Knoten Westerfeldstraße Beckhausstraße - Umwegfahrten für ÖPNV - Verlängerung der Fahrtzeiten ÖPNV - Gute Anfahrbarkeit neuer Haltestellen an der Apfelstraße nicht gegeben (vgl. 6.) - Umwegfahrten für Anlieger und Besucher der Geschäfte	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	- Schwächung des bestehenden Geschäftsbesatzes - Schwächung ÖPNV
1.2 ÖPNV, Radfahrer frei	- Deutliche Reduzierung der motorisierten Verkehre - Keine Schleichverkehre aus Richtung Beckhausstraße - Sichere Querung „An der Reegt“ auf Höhe des Grünzugs - Sicherung der Wegebeziehungen zwischen den Schulstandorten über den gesamten Abschnitt zwischen Apfelstraße und Buswendeschleife - Erhöhte Sicherheit für Radfahrer auf der Fahrbahn - Durchlässigkeit für Radfahrer bleibt gewährleistet - Sehr geringe Baukosten (Beschilderung)	- Mehrverkehre auf der Beckhausstraße und Westerfeldstraße - LSA am Knoten Westerfeldstraße Beckhausstraße - Umwegfahrten für Anlieger und Besucher der Geschäfte - Fehlende Wendemöglichkeit führt zu Fehlfahrten über Buswendeschleife	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	- Falschfahrten durch Missachtung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung - Schwächung des bestehenden Geschäftsbesatzes
1.3 ÖPNV, Radfahrer frei mit versenkbaren Pollern (temporäre Lösung)	- Deutliche Reduzierung der motorisierten Verkehre - Keine Schleichverkehre aus Richtung Beckhausstraße - Sichere Querung „An der Reegt“ auf Höhe des Grünzugs - Sicherung der Wegebeziehungen zwischen den Schulstandorten über den gesamten Abschnitt zwischen Apfelstraße und Buswendeschleife während der Schulzeiten	- Mehrverkehre auf der Beckhausstraße und Westerfeldstraße - LSA am Knoten Westerfeldstraße Beckhausstraße - Umwegfahrten für Anlieger und Besucher der Geschäfte - Fehlende Wendemöglichkeit führt zu Fehlfahrten über Buswendeschleife	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	- Schwächung des bestehenden Geschäftsbesatzes

Anlage 3

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	- Erhöhte Sicherheit für Radfahrer auf der Fahrbahn - Reduzierung der Einschränkungen für Anlieger und Kunden aufgrund der temporären Lösung - Geringe Baukosten (45.000 €)			
Baustein 2 Einbahnstraße „An der Reegt“				
2.1 Einbahnstraße	- Reduzierung der motorisierten Verkehre - Reduzierung der Schleichverkehre aus Richtung Beckhausstraße - Sehr geringe Baukosten	- Mehrverkehre auf der Beckhausstraße und Westerfeldstraße - LSA am Knoten Westerfeldstraße Beckhausstraße - Umwegfahrten für ÖPNV - Verlängerung der Fahrtzeiten ÖPNV - Umwegfahrten für Anlieger und Besucher der Geschäfte	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	- Schwächung des bestehenden Geschäftsbesatzes - Schwächung ÖPNV
2.2 Einbahnstraße mit versenkbaren Pollern (temporäre Lösung)	- Reduzierung der motorisierten Verkehre - Reduzierung der Schleichverkehre aus Richtung Beckhausstraße - Reduzierung der Einschränkungen für Anlieger und Kunden aufgrund der temporären Lösung - Geringe Baukosten (45.000 €)	- Mehrverkehre auf der Beckhausstraße und Westerfeldstraße - LSA am Knoten Westerfeldstraße Beckhausstraße - Umwegfahrten für ÖPNV - Verlängerung der Fahrtzeiten ÖPNV - Umwegfahrten für Anlieger und Besucher der Geschäfte	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	- Schwächung ÖPNV
Baustein 3 Tempo 30 „An der Reegt“				
	- Geringere Geschwindigkeiten - Mehr Sicherheit für den Radfahrer - Mehr Sicherheit für alle Nutzer - Sehr geringe Kosten (Beschilderung)	- Keine Bevorrechtigung für Fußgänger	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ist gegeben	
Baustein 4 Verkehrsberuhigter Bereich „An der Reegt“				
	- Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer - Sehr geringe Kosten (Beschilderung)	- zu hohe Verkehrsbelastung - zu hohe Busdichte - Beeinträchtigung ÖPNV durch längere Fahrzeiten - Verkehrssicherheit aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht gegeben		
Baustein 5 Brücke / Tunnel				
5.1 Brücke	- Sichere Querung - Keine Störung ÖPNV, MIV - Hohe Kapazität - Gute Verbindung der Schulstandorte	- Zusätzliche Anbindung der ÖPNV-Haltestelle (Ebene 0) zur Brücke (Ebene 1) erforderlich - Fehlende Akzeptanz durch „Umwege“ (Ebene 0 zur Ebene 1) - hoher Aufwand für Barrierefreiheit - hoher baulicher Aufwand (Länge ~230 m) - hohe Baukosten (2.900.000 €)		

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
5.2 Tunnel	- Sichere Querung - Keine Störung ÖPNV, MIV - Hohe Kapazität	- Lösung „gegen die Topografie“ - Angsträume entstehen - Hoher Aufwand für Barrierefreiheit - hoher baulicher Aufwand - sehr hohe Baukosten		
Baustein 6 Neuordnung der Busverkehre				
6.1 Wendeschleife mit Sägezahnaufstellung	- In der Summe 4 Haltepunkte für Busse - Flexibilität durch Wendemöglichkeit der Busse - Deutliche Reduzierung der Querungen „An der Reegt“ durch zusätzliches Haltestellenangebot - Kurze Wege zwischen Haltestelle und Schulgelände - Barrierefreie Anbindung - Schulwegsicherung	- Baulicher Eingriff in Grünzug	- Verbessertes ÖPNV-Angebot	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung?
6.2 Haltestellen in Seitenlage	- In der Summe 4 Haltepunkte für Busse - Deutliche Reduzierung der Querungen „An der Reegt“ durch zusätzliches Haltestellenangebot - Kurze Wege zwischen Haltestelle und Schulgelände - Barrierefreie Anbindung - Schulwegsicherung - Geringere Baukosten gegenüber 6.1 - Geringer Eingriff in Grünzug	- Geringere Flexibilität wg fehlender Wendemöglichkeiten für Busse (im geringen Umfang durch Umbau des Knotenpunktes Westerfeldstraße zu einem KVP auszugleichen)	- Verbessertes ÖPNV-Angebot	- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ?
6.3 Haltestelle Westerfeldstraße (Süd)	- Keine Querung von Straßen (Haltestelle Apfelstraße (West)) entfällt im Gegenzug - Kurze Wege für Nutzer	- Blockumfahrt (Westerfeldstraße – Beckhausstraße – An der Reegt) verlängert Fahrtwege und führt über stauanfällige Bereiche		- Risiken für Stabilität des Fahrplans
Baustein 7 Querung „An der Reegt“				
7.1 Verlegung FGÜ	- Sichere Querung für Fußgänger - Vorrang für Fußgänger - Hohe Kapazität für Fußgänger - Gute Verbindung ÖPNV- Haltepunkt – Schulstandort Nord - Barrierefreiheit - Geringe Baukosten (25.000 €) - Durch Verlegung des heutigen, zentralen FGÜ werden die Busverkehre aus Richtung Beckhausstraße weniger beeinträchtigt	- Geringer Abstand zur LSA am Knoten „Apfelstraße“, hierdurch Störungen bis in den Knotenpunktsbereich nicht auszuschließen		- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ?
7.2 Bau einer Querungshilfe	- Sichere Querung für Fußgänger - Kein Vorrang für Fußgänger - Geringere Kapazitäten als 7.1 - Gute Verbindung ÖPNV- Haltepunkt – Schulstandort Nord - Barrierefreiheit	- Zu Schulbeginn großer „Druck“ der Wartenden, Fehlverhalten nicht auszuschließen - Grunderwerb erforderlich		- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ?

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	- Geringe Beeinträchtigung des Verkehrs im Zuge „An der Reegt“ - Geringe Baukosten (50.000 €)			
7.3 Errichtung einer F-LSA	- Sichere Querung für Fußgänger - Vorrang für Fußgänger - Kapazitäten steuerbar - Gute Verbindung ÖPNV- Haltepunkt – Schulstandort Nord - Barrierefreiheit - Möglichkeit der „Dunkel“-Schaltung in schwachen Verkehrszeiten - Geringe Baukosten (45.000 €)	- Zu Schulbeginn großer „Druck“ der Wartenden, Fehlverhalten nicht auszuschließen (eventuell zusätzliche Anzeige der verbleibenden Wartezeit - Geringer Abstand zur LSA am Knoten „Apfelstraße“, die Signalanlagen sind in jedem Fall zu koordinieren -		- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ?
7.4 Querungshilfe + F-LSA	- Sichere Querung für Fußgänger - Vorrang für Fußgänger - Kapazitäten steuerbar - Gute Verbindung ÖPNV- Haltepunkt – Schulstandort Nord - Barrierefreiheit - Möglichkeit der „Dunkel“-Schaltung in schwachen Verkehrszeiten - Durch Querungshilfe auch sichere Querung in verkehrsschwächeren Zeiten	- Zu Schulbeginn großer „Druck“ der Wartenden, Fehlverhalten nicht auszuschließen (eventuell zusätzliche Anzeige der verbleibenden Wartezeit) - Geringer Abstand zur LSA am Knoten „Apfelstraße“, die Signalanlagen sind in jedem Fall zu koordinieren - Höhere Baukosten (85.000 €) - Grunderwerb erforderlich		- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung?
7.5 FGÜ + Zentr. Querungshilfe	- Sichere Querung für Fußgänger - Vorrang für Fußgänger - Hohe Kapazität für Fußgänger - Gute Verbindung ÖPNV- Haltepunkt – Schulstandort Nord - Barrierefreiheit - Durch Verlegung des heutigen, zentralen FGÜ werden die Busverkehre aus Richtung Beckhausstraße weniger beeinträchtigt - Trotz Verlegung des FGÜ gesicherte Querung in zentraler Lage	- Geringer Abstand zur LSA am Knoten „Apfelstraße“, hierdurch Störungen bis in den Knotenpunktsbereich nicht auszuschließen - Höhere Baukosten (95.000 €)		- „Verträglichkeit“ mit der Option Stadtbahnverlängerung ? -
Baustein 8 Umgestaltung Knotenpunkt „Apfelstraße / An der Reegt“				
	- Sichere Querung für Fußgänger und Radfahrende Kinder für alle Quadranten - Ergänzung der Gehwegführung auf der Ostseite der Apfelstraße - Schulwegsicherung - Teil des Maßnahmenkatalogs „Radverkehrskonzept“	- Umbau der Straße erforderlich - Ergänzung der LSA erforderlich - Grunderwerb erforderlich - Baukosten		

Anlage 3

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Baustein 9 Umgestaltung „Apfelstraße“				
	- Sichere Führung der Radfahrer - Sichere Führung der Fußgänger im Längsverkehr - Sicherung der Querung auf Höhe Kita - Lösungen für den ÖPNV sind gut einzubinden - Zusätzliche (Kurzzeit-) Stellplätze - Teil des Maßnahmenkatalogs „Radverkehrskonzept“ - Lückenschluss Gehweg - Schulwegsicherung	- Umbau der Straße erforderlich - Grunderwerb erforderlich		
Baustein 10 Umgestaltung Knotenpunkt „Apfelstraße / Westerfeldstr.“				
10.1 Rückbau Dreiecksinsel	- Sichere Führung der Radfahrer - Sichere Führung der Fußgänger	- Umbau des Knotenpunktes, Anpassung der LSA erforderlich		
10.2 Kreisverkehr	- Gute Kapazitäten für die motorisierten Verkehre - Wendemöglichkeit für Busverkehre (vgl. 6.x)	- Auswirkungen auf die benachbarten Knoten - Umbau des Knotenpunktes erforderlich - Hohe Baukosten		- Gefährdung von Radfahrern im Bereich der Querungsstellen
Baustein 11 Umgestaltung „Westerfeldstraße“				
11.1 Längsstellplätze (Süd)	- Zusätzliche (Kurzzeit-) Stellplätze - Kurze Wege (z. B. für Nutzer der Stadtteilbibliothek)	- Umbau der Straße erforderlich - Eingriff in den Baumbestand - Baukosten		
11.2 Bushaltestelle (Süd) (siehe auch 6.3)	- Keine Querung von Straßen - Kurze Wege für Nutzer	- Blockumfahrt (Westerfeldstraße – Beckhausstraße – An der Reegt) verlängert Fahrtwege und führt über stauanfällige Bereiche - Weniger Kurzzeitparkplätze im Seitenraum		