Büro für: Forschung · Entwicklung · Evaluation

Abschlussbericht

Analyse der Schulwegsicherheit für das INSEK-Gebiet Sennestadt in Bielefeld

30. Dezember 2020

Stadt Bielefeld

Analyse der Schulwegsicherheit für das INSEK-Gebiet Sennestadt in Bielefeld

Auftraggeber
Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr

Auftragnehmer

bueffee GbR (Dipl.-Ing. Tanja Leven und Jens Leven GbR)

Bildhauerstraße 13

D-42105 Wuppertal

Tel. 0202.4297-935

Fax 0202.4297-995

info@bueffee.de

www.bueffee.de

Bearbeiter/innen

Dipl.-Ing. Tanja Leven,
Jens Leven,
Dr. Tabea Kesting.

Wuppertal, 30. Dezember 2020

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung des Auftraggebers 5

1.1 Ausgangslage und Untersuchungsraum 5

1.2 Aufgabenstellung 6

2 Planung der Projektumsetzung 8

2.1 Methodischer Hintergrund 8

2.2 Kurzbeschreibung der Arbeitspakete 9

3 Dokumentation der Projektdurchführung und ausgewählte Ergebnisse 11

3.1 Projektstart 11

3.2 Durchführung der Befragung und Ergebnisdarstellung 11

3.3 Durchführung der Begehungen und Maßnahmenfindung 12

3.4 Bewertung und Empfehlungen zu Elternhaltestellen 16

3.5 Ergebnispräsentation 17

4 Anlage 18

1 Aufgabenstellung des Auftraggebers

1.1 Ausgangslage und Untersuchungsraum

Mit rund 338.000 Einwohnern und einer Fläche von 258 km² gehört Bielefeld zu den 20 größten Städten Deutschlands (Stand 30.06.2018). Heute präsentiert sich die Universitätsstadt als lebendiges wirtschaftliches und kulturelles Oberzentrum des ostwestfälischen Wirtschaftraumes mit rund zwei Millionen Menschen. Sie ist die größte Stadt und wirtschaftliches Zentrum der Region Ostwestfalen-Lippe (OWL).

In Bielefeld gibt es derzeit vier Gebiete, für die jeweils ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) besteht.

Der Stadtbezirk Sennestadt gehört seit 1973 zur Stadt Bielefeld und bildet den siebtgrößten Bezirk. Er liegt am südöstlichen Rand der Gesamtstadt in ca. 8 km Luftlinie vom Zentrum der Stadt Bielefeld entfernt. Das dortige INSEK-Gebiet umfasst den zentralen Bereich Sennestadt mit der Südstadt und weist derzeit knapp 15.000 Einwohner auf. Das Entwicklungskonzept umfasst mehrere Handlungsfelder mit entsprechenden Zielen und Maßnahmen. Eine dieser Maßnahmen ist die sichere Gestaltung der Schulwege in Sennestadt.

Im Einzugsbereich des INSEK-Gebietes Sennestadt liegen drei Grundschulen, die Astrid-Lindgren-Schule mit etwa 270 Kindern, die Brüder-Grimm-Schule mit rund 230 Schülern sowie die Hans-Christian-Andersen-Schule mit mehr als 300 Kindern. Abbildung 1 zeigt die räumliche Lage der Grundschulen in Sennestadt: Während die Brüder-Grimm-Schule im Nordosten liegt, befindet sich die Hans-Christian-Andersen-Schule im zentralen Bereich des INSEK-Gebietes.

Der Schulweg, welchen die Grundschüler aus dem Quartier zur Brüder-Grimm- bzw. Hans Christian-Andersen-Schule zurücklegen, führt durch Siedlungs- und Verkehrsräume, die sich stellenweise durch eine hohe Verkehrsdichte und infrastrukturelle Barrieren sowie Defizite auszeichnen. Dazu zählt als stark befahrene Straße insbesondere die Paderborner Straße. Eine tatsächliche und wahrgenommene Unsicherheit der Schulwegrouten trägt maßgeblich dazu bei, dass viele Eltern (>30%) ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und abholen. Hierdurch wird die Sicherheit für zu Fuß und mit dem Rad kommende Kinder weiter eingeschränkt. Zudem belastet der motorisierte Schülerbringverkehr insbesondere in der Zeit vom 7.30 - 8.00 Uhr die Verkehrsflüsse und die Infrastruktur.

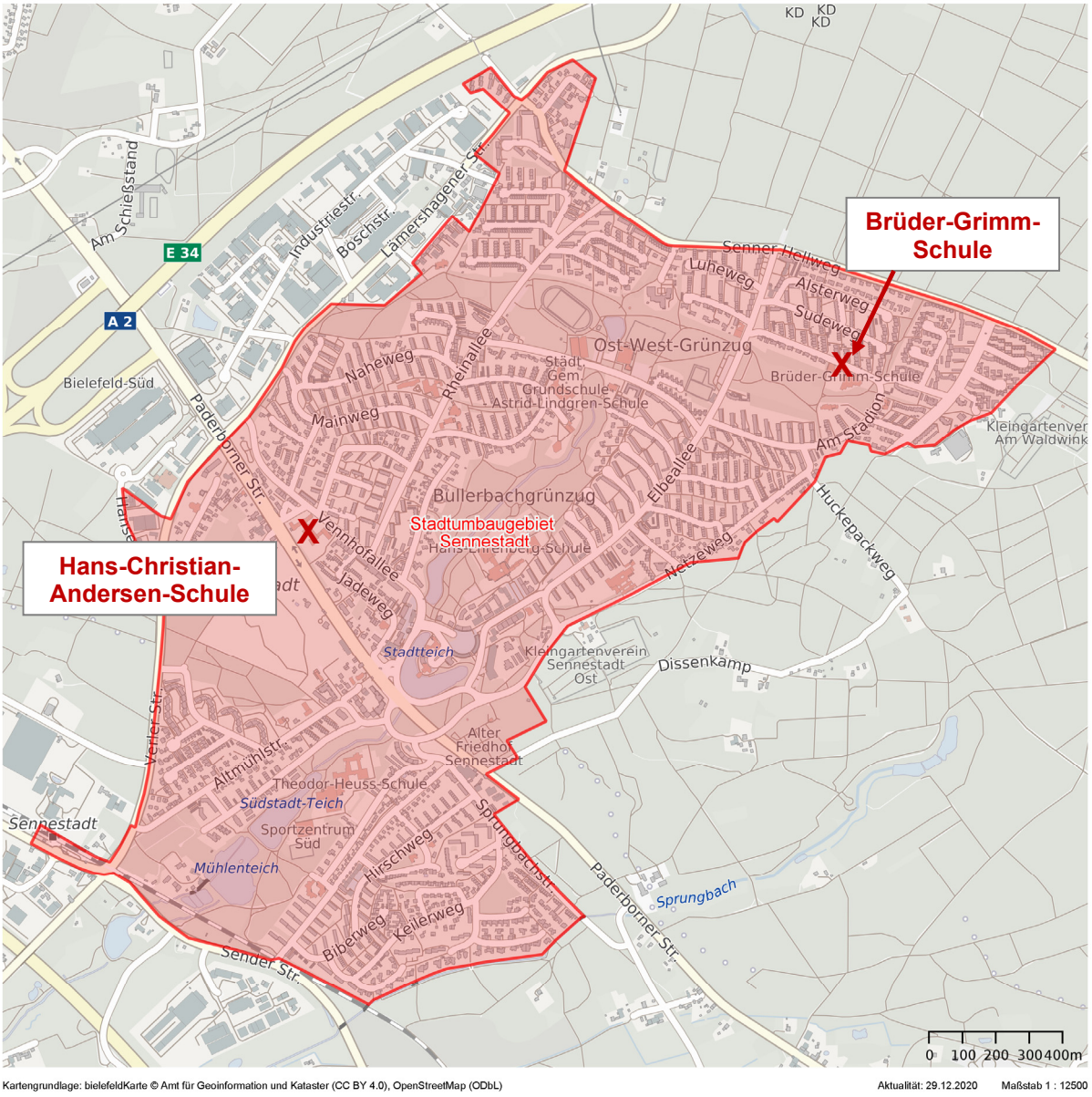


Abbildung 1: Überblick **INSEK-Gebiet Sennestadt mit den betrachteten Schulen** (Quelle: Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster, eigene Darstellung)

Das Ziel des Gutachtens besteht in einer nachhaltigen Verbesserung der Schulwegsicherheit in Sennestadt. Gezielte Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass wieder mehr Kinder zu Fuß und mit dem Rad den Schulweg zurücklegen und weniger Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Neben positiven Effekten für die Verkehrssituation vor den Schulen trägt das selbstständige Zurücklegen des Schulweges zu einer verbesserten Verkehrskompetenz, mehr gesundheitsfördernder Bewegung der Kinder sowie einem umweltfreundlicheren Mobilitätsverhalten von Kindern und Eltern bei.

1.2 Aufgabenstellung

Es sollte zunächst eine Bestandsanalyse der Hauptschulwegrouten sowie der Sicherheit der Schulwege durchgeführt werden. Anschließend sollte auf der Grundlage der Analyseergebnisse die Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Hauptschulwegrouten erfolgen. Betrachtet wurden die beiden Grundschulen Hans-Christian-Andersen-Schule und die Brüder-Grimm-Grundschule im Stadtumbaugebiet Sennestadt.

Der Fokus der Untersuchungen lag somit auf den Schulwegrouten der Grundschüler*innen. Durch die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit werden jedoch auch Schüler*innen anderer Schulen profitieren.

Im Rahmen der Bestandsanalyse sollte durch den Auftragnehmer zunächst eine Schüler- bzw. Elternbefragung an den beiden Grundschulen durchgeführt werden. Die Befragung erfolgte mit Hilfe eines Fragebogens sowie einer Karte, die durch die Eltern der Grundschüler*innen ausgefüllt wurden. Die Auswertung der Befragung sollte hinsichtlich folgender Aspekte stattfinden:

- Ermittlung der Hauptschulwegrouten der Schülerinnen und Schüler bzw. Hauptrouten der Bringverkehre durch die Eltern: Jeder beschriebene/eingezeichnete Schulweg sollte in eine Übersichtskarte übertragen werden. Dabei sollte jeweils eine Karte für die Verkehrsmittel Motorisierter Individualverkehr bzw. Elterntaxi, Fahrrad und Fußverkehr erstellt werden. Die am häufigsten begangenen bzw. befahrenen Wege stellen dann die Hauptschulwegrouten dar.
- Identifizierung wahrgenommener Unsicherheits- bzw. Gefahrenstellen auf den Schulwegen: Die von den Eltern genannten Unsicherheits- bzw. Gefahrenstellen sollten gesammelt und kategorisiert werden. Anschließend sollten sie ebenfalls in die Übersichtskarten der Hauptschulwegrouten eingetragen werden.
- Ermittlung der Verkehrsmittelnutzung der Schülerinnen und Schüler: In der Befragung sollte die tägliche Verkehrsmittelnutzung der Schulkinder ermittelt und entsprechend ausgewertet und dargestellt werden.

Neben der textlichen Darstellung der Ergebnisse der Befragung sollten digitalisierte Karten der Hauptschulwegrouten durch den Auftragnehmer erstellt werden.

Sofern zu einer Einschätzung der Situation vor Ort darüber hinaus Zählungen oder Beobachtungen bezüglich der Bringverkehre bzw. Konfliktsituationen vor den Schulen als notwendig erachtet wurden, sollten diese ergänzend durchgeführt werden. Dies war jedoch nicht notwendig.

Ein weiterer Aspekt der Bestandsanalyse war die Auswertung der örtlichen Unfallstatistik hinsichtlich möglicher Unfallschwerpunkte im Umfeld der Grundschulen. Der Fokus lag dabei auf Unfällen mit Personenschäden bzw. Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung der vergangenen drei Jahre.

Zusätzlich zu den genannten Analysen waren Besichtigungen der ermittelten Hauptrouten vor Ort durchzuführen. Dabei sollten die in der Befragung identifizierten Unsicherheits- und Gefahrenstellen begutachtet werden. Darüber hinaus waren die ermittelten Hauptschulwegrouten vor Ort hinsichtlich möglicher weiterer Gefahrenstellen zu untersuchen. Insgesamt war dabei neben Sicherheitsaspekten auch die grundlegende Qualität der Schulwege zu beurteilen.

Auf Grundlage dieser Bestandsanalyse sollten anschließend Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Schulwegsicherheit, der qualitativen Aufwertung der Hauptschulwegrouten sowie der Bring- und Abholsituation vor den Schulen entwickelt werden. Dabei sollten bei Bedarf neben baulichen und gestalterischen Maßnahmen beispielsweise auch die Einrichtung von Elternhaltestellen berücksichtigt werden. Bei der Entwicklung der Vorschläge sollten darüber hinaus – sofern notwendig – bereits geplante Straßenbaumaßnahmen einbezogen werden.

Es waren sowohl die Schulleitungen als auch die Lehrerinnen und Lehrer sowie die Eltern der Grundschüler angemessen zu beteiligen. Insbesondere im Hinblick auf die notwendige Unterstützung der Eltern beim Ausfüllen der Fragebögen waren geeignete Informations- und Beteiligungsmaßnahmen zu nutzen.

2 Planung der Projektumsetzung

2.1 Methodischer Hintergrund

Die Stadt Bielefeld möchte die Schulwegsicherheit und Mobilität in dem Stadtteil bzw. INSEK-Gebiet Sennestadt nachhaltig verbessern. Ganz konkret sollen die Schulwege im Umfeld der Grundschulen noch sicherer gemacht und die selbstständige Mobilität der Schüler und Schülerinnen gefördert werden. Dazu wurden Mitte 2020 Analysen im jeweiligen Schulumfeld durchgeführt, um auf dieser Basis Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten.

Als Basis für die durchgeführten Schulweganalysen waren Informationen über Schulweghauptrouten, das Mobilitätsverhalten und Problemstellen aus Eltern- und Kindersicht mittels standardisierter und abgestimmter Fragebögen als schriftliche Elternbefragungen erhoben worden.

Auf dieser Grundlage erfolgten dann zielgerichtete Schulweganalysen (anlassbezogene Bestandsauditierungen) zur Ermittlung vorhandener Defizite, die anschließend in kompakte Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Schulwegen mündeten.

Methodisch kam das sog. 3-Säulenmodell „Mehr Freude am Gehen“ zum schulischen Mobilitätsmanagement an Grundschulen sowie das Schulwegcheck-Programm zur Anwendung. Beide Ansätze werden seit 2011 von der bueffee GbR kontinuierlich (weiter)entwickelt. Das Schulwegcheck-Programm samt App-Anwendung setzt die bueffee GbR bundesweit exklusiv im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements ein. Die bueffee GbR wendet dabei auch den Leitfäden „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ (BASt, seit Mitte April 2019 in der 3. Auflage verfügbar) sowie „Das Elterntaxi an Grundschulen“ (ADAC) an.

Bei der Analyse der Schulwege wurde sich neben der VwV-StVO, dem Stand der Technik der technischen Regelwerke der FGSV e.V. insbesondere auch an Anforderungen, die aus einer kompetenzorientierten Verkehrsplanung resultieren, orientiert. Zur kompetenzorientierten Bewertung der Schulwege, wie sie im Rahmen dieses Projektes angewendet wurde, im Folgenden einige Erläuterungen:

Im schulischen Mobilitätsmanagement ist eine Neudefinition des sicheren Schulwegs erforderlich. Abweichend von tradierten Betrachtungen ist ein sicherer Schulweg nicht alleine durch das eventuelle Fehlen amtlich festgestellter Unfälle definiert, sondern auch über die „Gebrauchstauglichkeit“ der wesentlichen Wegebeziehungen. Hier spielt die „Altersangemessenheit“ der zu bewältigenden Verkehrsaufgabe die entscheidende Rolle bei der elterlichen Mobilitätsentscheidung für ihre Kinder. Zentrales Element eines erfolgreichen schulischen Mobilitätsmanagements ist daher die Berücksichtigung der „kompetenzorientierten Verkehrsplanung“. Dieser Ansatz ist im schulischen Mobilitätsmanagement neu. Bueffee hat hier durch die langjährige Projekterfahrung, die Eigenforschungen, die Arbeit in Gremien der FGSV sowie die Zusatzausbildungen als zertifizierte Sicherheitsauditoren besondere Kompetenzen und Erfahrungen.

Der folgenden Beschreibung der Arbeitspakete können die einzelnen Arbeitsschritte in diesem Projekt entnommen werden.

2.2 Kurzbeschreibung der Arbeitspakete

Information und Beteiligung

Nach einem internen Auftaktgespräch wurde das Projekt den relevanten Akteuren nach Absprache mit dem Auftraggeber kompakt vorgestellt. Es wurden alle Projektschritte und die Zielsetzung des Projektes erläutert, um Überzeugungsarbeit zu leisten und alle Beteiligten in die Entwicklung der Arbeitsschritte zu integrieren. Dieser Schritt war mitentscheidend für den Projekterfolg, da die Konzeption von interorganisationaler Akzeptanz und Teilhabe lebt.

Weiterhin wurden die Ergebnisse der Elternbefragung und der Schulweganalysen in einer Präsentation den Schulen vor Ort vorgestellt und transparent diskutiert.

Bestandsanalyse

Für die schriftliche Befragung der Eltern der Schüler und Schülerinnen an den Grundschulen wurde jeweils ein Fragebogen mit Schul-Logo inkl. Anschreiben (Absender Schulleitung) und Kartenausschnitt als Druck-/Kopiervorlage zur Vervielfältigung durch die Stadt Bielefeld zur Verfügung gestellt. Die Vorlagen wurden als Pdf bzw. Word-Dokument per E-Mail übermittelt.

Die Fragebögen wurden in den Schulen durch die Lehrer*innen ausgeteilt, wieder gesammelt und im Paket an den Auftragnehmer versendet. Die Erhebung erzielte die erwartete hohe Beteiligung, so dass keine weiteren Beteiligungsmaßnahmen erforderlich waren.

Es erfolgte die Dateneingabe und Auswertung der Kinderwege (Hauptrouten nach Verkehrsmitteln) und Problemstellen (Häufungsräume). Die Dateneingabe erfolgte über das Dateneingabeportal von bueffee (www.schulwegcheck.de). Die Routen wurden dabei unterschieden nach Verkehrsmitteln digital erfasst, ebenso die benannten Problemstellen. Die Informationen liegen als kml-Dateien digital vor und können z.B. mit QGIS eingelesen werden.

Ziel dieses Arbeitspaketes war die Identifizierung von „relevanten“ Häufungen der subjektiven Gefahrenpunkte und Problemstellen aus Eltern-/Kinder-perspektive, der Hauptschulwegrouten und die Quantifizierung des Modal-Splits (Verkehrsmittelwahl) aus der Befragung. Diese Informationen dienten als eine Basis für die Schulwegauditierungen. Die Ergebnisse wurden grafisch in Form einer Ergebnispräsentation aufbereitet.

Unfallanalyse

Die anonymisierten Unfalldaten der letzten Jahre für das Umfeld der Grundschulen wurden durch die Stadt zur Verfügung gestellt. Die Informationen über das vorhandene Unfallgeschehen wurden bei den Schulweganalysen, der Bewertung von Schulwegen und der Ableitung von geeigneten Maßnahmenvorschlägen berücksichtigt. Die relevanten Schulwege weisen keine „schulwegspezifischen“ Kinderunfallhäufungen auf.

Analysen der Schulweghauptrouten

Auf den Hauptrouten der Kinderwege mit relevanten Problemstellen erfolgte die Analyse und Bewertung der Problemstellen und eine Foto-Dokumentation der relevanten Defizite im Straßenraum mit der Schulwegcheck-App. Neben Aspekten der Verkehrssicherheit wurden Aspekte der sozialen Brauchbarkeit

und Qualität der Schulwege mitberücksichtigt. Die Ergebnisse wurden im Rahmen einer Ergebnispräsentation für alle Schulen mit der Verwaltung fachlich besprochen. Weiterhin wurden potenzielle Standorte für Hol- und Bringzonen ermittelt und diskutiert.

Maßnahmenentwicklung

Auf Basis der im Rahmen der Schulweganalysen ermittelten Defizite erfolgte die Erarbeitung gezielter Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Schulwegsicherheit im Umfeld der beiden Grundschulen. Diese Empfehlungen sind für jeden Schulstandort und die entsprechenden Schulwege stets individuell zu entwickeln. Die Handlungsfelder und Maßnahmen fokussierten sich aufgrund der von den Eltern benannten Problembeschreibungen zunächst auf bauliche oder verkehrstechnische Aspekte. Es wurden auch organisatorische/verkehrsrechtliche, gestalterische oder verkehrserzieherische Maßnahmen vorgestellt und empfohlen.

Es wurden zudem Empfehlungen für Hol- und Bringzonen-Standorte auf Basis der Analysen abgegeben.

3 Dokumentation der Projektdurchführung und ausgewählte Ergebnisse

Das Projekt Schulwegsicherung in Sennestadt mit der Projektnummer 660.21-2019-02 wurde im April 2019 ausgeschrieben. Nach der Auftragsvergabe erfolgte im Herbst 2019 der Projektstart in den Untersuchungsräumen.

Die optionalen Projektbausteine im Angebot sind nicht beauftragt und worden und waren nicht Bestandteil der Projektdurchführung.

3.1 Projektstart

Am 28.11.2019 fand der Projektstart in der Hans-Christian-Andersen-Schule für das INSEK-Gebiet Sennestadt statt.

An dem Auftakttreffen, zu dem die Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr eingeladen hat, nahmen neben der Schulleitung, der Elternvertretung auch Vertreter der Polizei und der Stadtverwaltung teil. Bestandteil des Projektauftakttreffens war die Vorstellung der Teilnehmer*innen, ein Powerpoint-Vortrag des Auftragnehmers zum Projektinhalt und Ablauf, sowie die Vorbereitung der Abstimmung der geplanten empirischen Erhebung.

3.2 Durchführung der Befragung und Ergebnisdarstellung

Im Anschluss an das Auftakttreffen erfolgte die Abstimmung der Erhebungsinstrumente. Die bueffee GbR verfügt für die Befragung über einen vielfach erfolgreich eingesetzten Standardfragebogen, der für die jeweiligen Schulen angepasst und mit der Schule und dem Auftraggeber abgesprochen wurde.

Die Erhebungsunterlagen wurden durch Frau Tanja Leven mit den beiden beteiligten Schulen im Zeitraum von November 2019 bis Januar 2020 final abgestimmt. Die Befragungsbögen wurden von der Stadt Bielefeld vervielfältigt und den beiden Schulen zur Verteilung an die Eltern übergeben.

Die Befragung wurde an den Schulen im März 2020 vollständig abgeschlossen. Die ausgefüllten Erhebungsbögen wurden der bueffee GbR auf dem Postweg im Paket übermittelt. Übliche Nachläufer konnten bei der Auswertung vollständig berücksichtigt werden. Die Dateneingabe für die beiden Grundschulen in Sennestadt erfolgte durch die bueffee GbR im März 2020.

Die Datenplausibilisierung, deskriptive Datenauswertung und Ergebnisdarstellung erfolgte für den Stadtteil Sennestadt bis zum 11. Juni 2020.

An der Befragung beteiligten sich in den Schulen in Sennestadt 241 von 530 Eltern, was einer Beteiligungsquote von ca. 45 % entspricht.

Im Ergebnis weist der Stadtteil Sennestadt einen unterdurchschnittlichen Anteil an unselbstständiger Mobilität bei Grundschülern auf. An der Hans-Christian-Andersen-Schule lag der Elterntaxi-Anteil bei 28,8 % (Sommer) bis 34,9 % (Winter), an der Brüder-Grimm-Schule bei 12 % (Sommer) bis 23 % (Winter). Die von den Eltern geäußerte Unzufriedenheit mit den Schulwegen ist unterdurchschnittlich. An der Hans-Christian-Andersen-Schule gaben die Eltern 73 Hinweise auf Schulwegmängel, an der Brüder-

Grimm-Schule waren es 39 Hinweise. Aus der bueffee-Definition von Hinweishäufungen/Problemhäufungen konnten für den Stadtteil Sennestadt 23 Problemhäufungsbereiche identifiziert werden, die im Rahmen der Bestandsauditierung vor Ort begutachtet und dokumentiert wurden (vgl. Anlage S. 48 ff).

3.3 Durchführung der Begehungen und Maßnahmenfindung

Die Begehungen der Schulumfelder und die Entwicklung der Schulwegsicherungsmaßnahmen erfolgte durch Herrn Jens Leven Ende bis Juni 2020. Anhand der ausgewerteten Hinweishäufungen erfolgte die Begehung und Dokumentation der Problemstellen. Hierbei wurde die von der bueffee GbR entwickelte Schulwegcheck-App zur Dokumentation verwendet. Auf der Basis der Beobachtungsergebnisse erfolgten im Anschluss die Maßnahmenentwicklung. Bei der Maßnahmenentwicklung kommen neben der klassischen Verkehrsplanung und Berücksichtigung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung insbesondere das von der bueffee GbR entwickelte Konzept der „Kompetenzorientierung in der Verkehrsplanung“ zum Einsatz, dass die Belange von Grundschulkindern bei der Maßnahmenfindung angemessen berücksichtigt.

Die Begutachtung der Schulwege hat gezeigt, dass besonders häufig die Überquerungsstellen Probleme auf den Schulwegen verursachen. Von den 23 Problemhäufungsstellen ist deutlich mehrheitlich das Thema Überquerung betroffen. Zu nennen sind hier insbesondere fehlende Überquerungshilfen, falsche Auswahl der Art der Überquerungshilfe sowie Mängel bei Sichtbeziehungen an einer Überquerungsstelle oder vereinzelt Verhaltensaspekte der motorisierten Verkehrsteilnehmer (Rücksicht/Geschwindigkeit/Vorrang) (vgl. Anlage S. 48 ff).

Die Ergebnisdarstellung in der Anlage enthält Stichpunkte der Maßnahmenbeschreibungen. Die Maßnahmen wurden in den Ergebnispräsentationen im Technischen Rathaus mit der Fachebene der Verwaltung ausführlich erläutert. Die Ergebnispräsentation in der Anlage enthält zusätzlich eine Priorisierungsempfehlung für eine Maßnahmenumsetzung. Empfehlungen mit der Nr. 1 haben eine hohe Bedeutung für die Schulwegsicherheit und die Förderung einer selbständigen Mobilität auf den Grundschulwegen. Empfehlungen mit der Nr. 2 sind aus Gründen der Verkehrssicherheit allgemein empfehlenswert. Maßnahmenempfehlungen mit der Nr. 3 sollten im Anschluss an die der Kategorien 1 und 2 umgesetzt werden.

Die nachfolgenden Tabellen enthalten eine kompakte, zusammenfassende Übersicht der in der Anlage dargestellten, empfohlenen Maßnahmen.

Maßnahmenvorschläge im Umfeld der Hans-Christian-Andersen-Schule (01-13)

Nr.[1]	Ort	Maßnahmenvorschlag	Priori-sierung
1	Einmündung Morsestraße/Am Brock-hoff/Gildemeisterstraße	Zählung Verkehrsmenge und Geschwin-digkeit, Prüfung der Geeignetheit der Art der Überquerungshilfe zur Erreichung der Bushaltestelle für Kinder	2
2	Einmündung Ramsbrockring/ Sprungbachstraße	Bordführung baulich herstellen Pkw-Parallelaufstellung vermeiden	2
2	Einmündung Ramsbrockring/ Sprungbachstraße	Grünschnitt zur Verbesserung der Sicht auf Warteflächen Furt für Fußgänger neben Radfurt her-stellen Trassierung für niedrige Abbiegege-schwindigkeit nach rechts	2
3	Einmündung Donauallee/Ramsbrock-ring	Grünschnitt zur Verbesserung der Sicht auf Warteflächen Furt für FG neben Radfurt herstellen Trassierung für niedrige Abbiegege-schwindigkeit nach rechts	2
3	Einmündung Donauallee/Ramsbrock-ring	Ertüchtigung der Markierungen	2
4	Einmündung Altmühlstraße	Sicherung der Sicht durch geeignete An-ordnungen (z.B. Grenzmarkierung)	2
4	Einmündung Altmühlstraße	Grünschnitt VZ eindrehen	1
5	Unterführung Paderborner Straße (Fußweg zur Altmühlstraße)	Farbanstrich, Beleuchtung (Fußweg Un-terführung)	1
6	Paderborner Straße (Nähe Jadeweg)	Kein Maßnahmenvorschlag erforderlich	-
7	Paderborner Straße Höhe H.-C.-A.-Schule	Farbanstrich, Beleuchtung (Unterführung)	1
8	Vennhofallee Höhe H.-C.-A.-Schule	Kein Maßnahmenvorschlag erforderlich	-
9	Einmündung Vennhofallee/Neckar-weg	Kfz- und Fußgänger-Zählung, Fußgän-gerüberweg prüfen; ist kein Fußgängerüberweg möglich Ein-richtung einer Fußgänger-LSA	1
9	Vennhofallee/Neckarweg	Grünschnitt (an Zufahrt)	2

[1] Nummer der Problemstelle gemäß Anhang

Nr.[2]	Ort	Maßnahmenvorschlag	Priori-sierung
10	Vennhofallee (Fußgängerüberweg)	Beleuchtung überprüfen und DIN-gerecht beleuchten Auflösung Radstreifen, Schutzstreifen markieren und Mittelinsel prüfen VZ 350 als Überkopf-Beschilderung prüfen Kontrollaktion mit Polizei zum Anhalteverhalten und zur Geschwindigkeit	2
11	Einmündung Vennhofallee/Jadeweg	Sichtfelder sichern, Wegnahme PKW-Stellplatz rechts und Grenzmarkierung links aufbringen	2
12	Einmündung Vennhofallee/Rheinallee	FGÜ prüfen	1
13	Mainweg Ecke Fußweg zum Neckarweg	Kein Maßnahmenvorschlag erforderlich	-

[2] Nummer der Problemstelle gemäß Anhang

Maßnahmenvorschläge im Umfeld der Brüder-Grimm-Schule (14-23)

Nr.[3]	Ort	Maßnahmenvorschlag	Priori-sierung
14	Einmündung Elbeallee/Luheweg	Kfz-Zählung, Erfordernis einer Querungshilfe prüfen. Ab 200-300 Kfz/h ist eine gesicherte Querungshilfe notwendig. Mind. Sichtfelder an roter Markierung sichern.	2
15	Elbeallee Nähe Einmündung Am Stadion	Fußgängerüberweg prüfen	1
16	Am Stadion vor der Brüder-Grimm-Schule	Bushaltestelle verbreitern, Restfahrbahn max. 3,5 m. Dient gleichzeitig als Querungshilfe.	2
16	Am Stadion vor der Brüder-Grimm-Schule	Ausfahrt abpollern Hinweisschild Schulgelände	1
17	Einmündung Am Stadion/Frankenweg	Grünschnitt max. 50-60 cm Höhe	1
17	Einmündung Am Stadion/Frankenweg (Nähe gemeinsamer Geh- und Radweg)	Grünschnitt, Wegnahme 1 Stellplatz (zur Einhaltung ausreichender Sicht)	1
18	Einmündung Frankenweg/Friesenweg	Berliner Kissen zur V-Dämpfung prüfen	2
18	Einmündung Frankenweg/Friesenweg	Gehweg baulich anlegen	2
19	Württemberger Allee Höhe Einmündung Thüringer Weg und Schleswiger Weg	Prüfung, ob Sperrflächen beparkt werden; ggf. Abpollern	2
20	Fußweg zum Am Stadion/Spielplatz am Stadion/Fußweg zur Schule	Grünschnitt	1
20	Fußweg zum Am Stadion/Spielplatz am Stadion/Fußweg zur Schule	Winterdienst	1
21	Am Stadion/Fußweg zur Schule	Beidseitig der Querungshilfe Wegnahme der Kfz-Stellplätze	1
21	Am Stadion/Fußweg zur Schule	Abstand erhöhen für Räder mit Anhängern (Schranke zum gemeinsamen Geh- und Radweg)	2
22	Einmündung Am Stadion/Netzeweg	Grenzmarkierung aufbringen zur Freihaltung der notwendigen Sichtfelder	1
22	Einmündung Am Stadion/Netzeweg	Grenzmarkierung	1
23	Einmündung Spreeweg/Netzeweg	VZ 325 (Verkehrsberuhigter Bereich) prüfen (Netzeweg)	2
23	Einmündung Spreeweg/Netzeweg	Gehweg durchpflastern	2

[3] Nummer der Problemstelle gemäß Anhang

3.4 Bewertung und Empfehlungen zu Elternhaltestellen

Die Hans-Christian-Andersen-Schule und die Brüder-Grimm-Schule verfügen heute noch nicht über empfohlene Elternhaltestellen. Grundsätzlich gilt, dass die Eltern und die Schulleitung in die Planung der Elternhaltestellen einzubinden sind. Eltern sollen im Rahmen der schulischen Mitbestimmungsmöglichkeiten die Gelegenheit haben, das Konzept zu diskutieren, Verbesserungen einzubringen und zu beschließen.

Die Einrichtung von Elternhaltestellen stehen stets im Zusammenhang mit begleitenden Maßnahmen zur Schulwegsicherung, das heißt, dass eine Elternhaltestelle da nicht mit guter Akzeptanz eingerichtet werden kann, wo eine Problemhäufungsstelle nicht wirksam bewältigt ist. Vor diesem Hintergrund sind konkrete Empfehlungen für die Einrichtung von Elternhaltestellen einzuordnen.

Für die Hans-Christian-Andersen-Schule können folgende Empfehlungen als Impuls gegeben werden:

- Der Elterntaxi-Anteil ist mit bis zu 35 % bundesweit etwas überdurchschnittlich und noch zu hoch. Die Verkehrsmittel Tretroller und Fahrrad spielen beim Mobilitätsverhalten der Schule bislang noch eine ausbaufähige Rolle. Ein Mobilitätskonzept, das geeignet ist, diese Mobilitätsarten gezielt zu steigern, fehlt bislang noch, so dass zurzeit im Wesentlichen nur ein halbwegs verträgliches „Organisieren“ der aktuellen Elterntaxis möglich ist.
- Konkrete Angebote an Elterntaxi-Haltestellen sollten den Elterntaxi-Hauptrouten entsprechen. Eine wesentliche Hauptroute liegt auf der Vennhofallee aus nordwestlicher Richtung. Hier kann auf der südlichen Seite der Vennhofallee eine Elternhaltestelle (mind. 4-6 Halteplätze) eingerichtet werden.
- Die Einrichtung einer Elternhaltestelle auf der nördlichen Seite der Vennhofallee ist nur in Kombination mit einem Fußgängerüberweg möglich.
- Elternhaltestellen jenseits der Paderborner Straße dürften wegen fehlender Akzeptanz bei Eltern ausgeschlossen werden.

Für die Brüder-Grimm-Schule können folgende Empfehlungen als Impuls gegeben werden:

- Der Elterntaxi-Anteil ist mit bis zu 22,6 % bundesweit unterdurchschnittlich, der Anteil der Fußgänger ist mit ca. 60 % erfreulich hoch. Ein Mobilitätskonzept, dass geeignet ist diese Mobilitätsarten noch gezielt zu steigern, ist im Vergleich zu den anderen untersuchten Grundschulen in Bielefeld eher entbehrlich. Eine Reduktion von Problemen vor der Schule kann durch „Organisieren“ der Elterntaxis reduziert werden.
- Konkrete Angebote an Elterntaxi-Haltestellen sollten den Elterntaxi-Hauptrouten entsprechen. Die einzige relevante Hauptroute bildet die Elbeallee. Die Einrichtung von Elternhaltestellen ist nur im Bereich des Spielplatzes an der Elbeallee sinnvoll. Die Wegebeziehung zur Schule sollte in diesem Fall ausreichend beleuchtet sein.
- Es wird empfohlen, keine Elternhaltestellen im Bereich Am Stadion zu planen.

3.5 Ergebnispräsentation

Die Präsentation der Ergebnisse erfolgte durch Herrn Jens Leven zunächst kompakt intern für das Amt für Verkehr am 9. Juli 2020. Beteiligte waren neben dem Auftraggeber insbesondere auch die Mitarbeiter*innen der für die Stadtteile zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

Am 24. Juli 2020 erfolgte dann auch die Ergebnispräsentation für die Schulen in Sennestadt im Technischen Rathaus in Bielefeld.

Die Projektbearbeitung dauerte vom Projektstart bis zur Ergebnispräsentation ca. 9 Monate.

4 Anlage

Ergebnispräsentation Sennestadt

bUeffee
Buero fuer: Forschung · Entwicklung · Evaluation

Anlage zum Ergebnisbericht: Schulwegsicherheit in Sennestadt

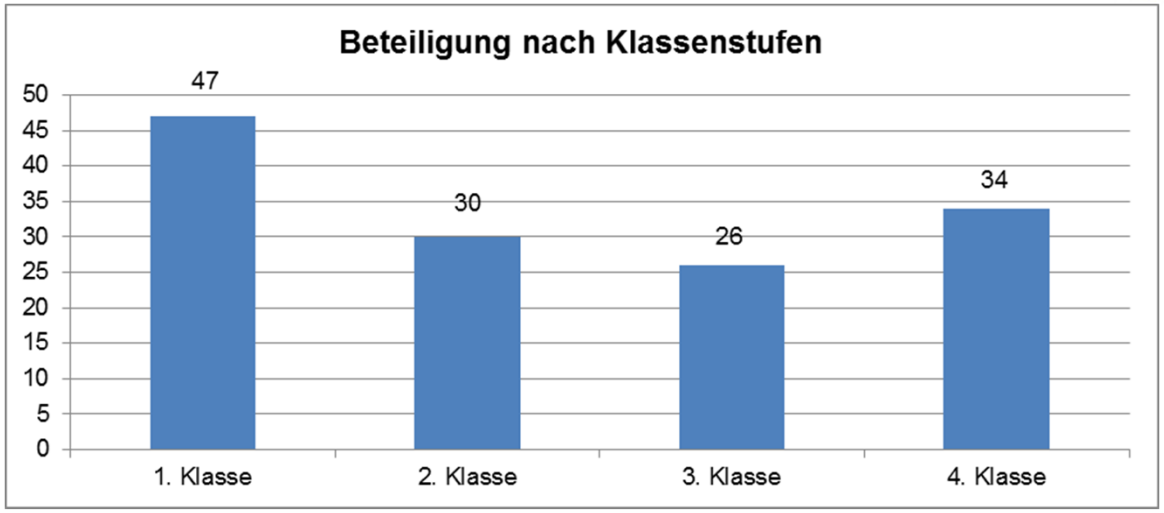




BIELEFELD

GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE

BETEILIGUNG UND RÜCKLAUF
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE



	Klassenstufe des Kindes	
	Anzahl	Prozent
1. Klasse	47	34,1%
2. Klasse	30	21,7%
3. Klasse	26	18,8%
4. Klasse	34	24,6%
Sonstiges	1	0,7%
Gesamt	**138**	**100%**

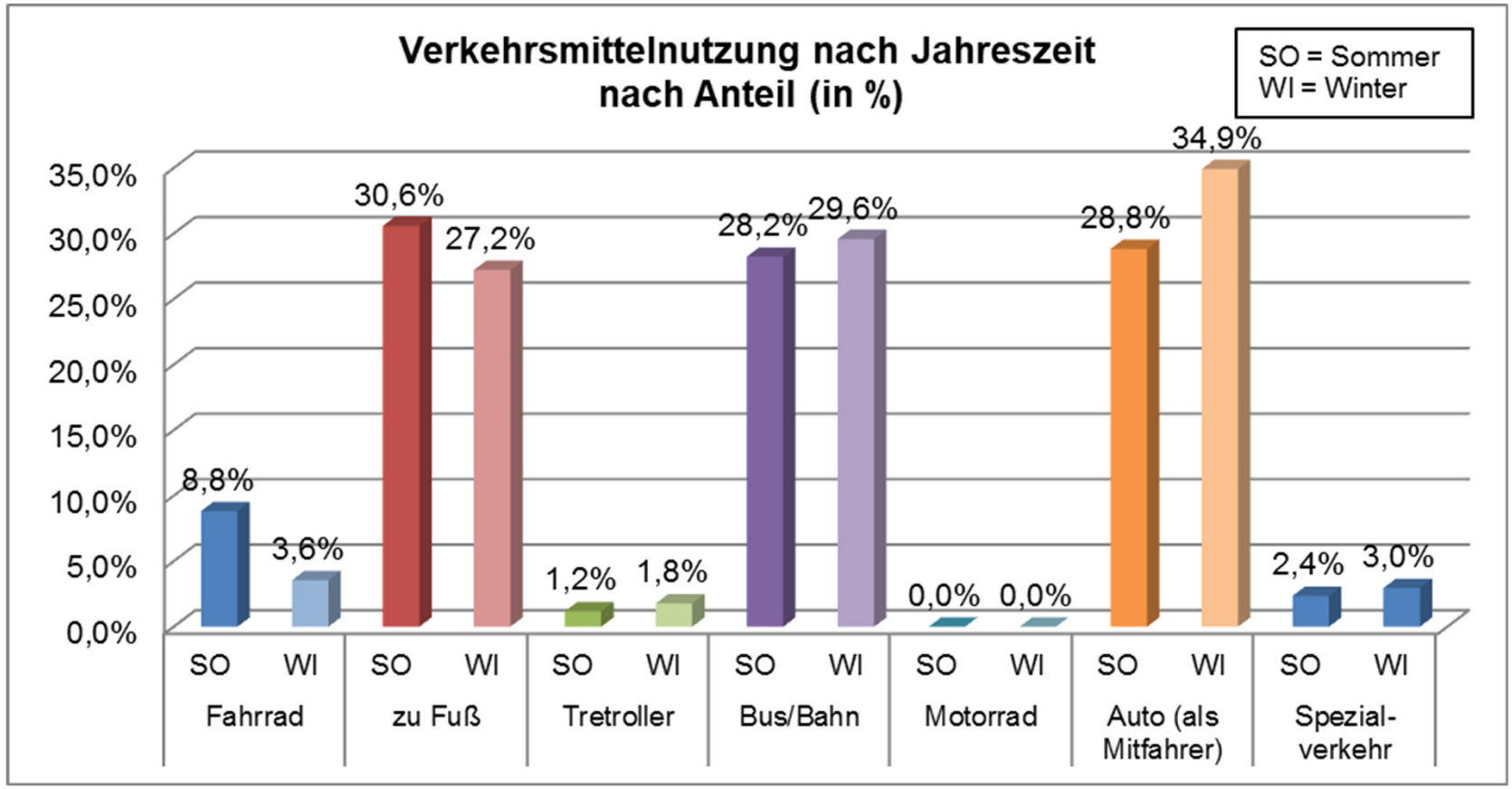
Die Beteiligung ist mit 46% insgesamt sehr gut (138 Antworten von ca. 300 Schülern/Eltern). Die Ergebnisse sind für die Schule aussagekräftig.

Verkehrsmittelwahl im Sommer/gutes Wetter
Angaben in Prozent (immer/fast immer oder meistens)

Fahrrad	zu Fuß	Tretroller/ Scooter	Bus/ Bahn	Motorrad	Auto	Spezial-verkehr
15	52	2	48	0	49	4
9%	31%	1%	28%	0%	29%	2%

Verkehrsmittelwahl im Winter/schlechtes Wetter
Angaben in Prozent (immer/fast immer oder meistens)

Fahrrad	zu Fuß	Tretroller/ Scooter	Bus/ Bahn	Motorrad	Auto	Spezial-verkehr
6	46	3	50	0	59	5
4%	27%	2%	30%	0%	35%	3%


Verkehrsmittelnutzung nach Jahreszeit
nach Anteil (in %)
SO = Sommer
WI = Winter
35,0%
30,0%
25,0%
20,0%
15,0%
10,0%
5,0%
0,0%
8,8%
3,6%
30,6%
27,2%
1,2%
1,8%
28,2%
29,6%
0,0%
0,0%
28,8%
34,9%
2,4%
3,0%
SO
WI
Fahrrad
zu Fuß
Tretroller
Bus/Bahn
Motorrad
Auto (als Mitfahrer)
Spezial-verkehr

Elternhinweise/Problemstellen pro Befragte

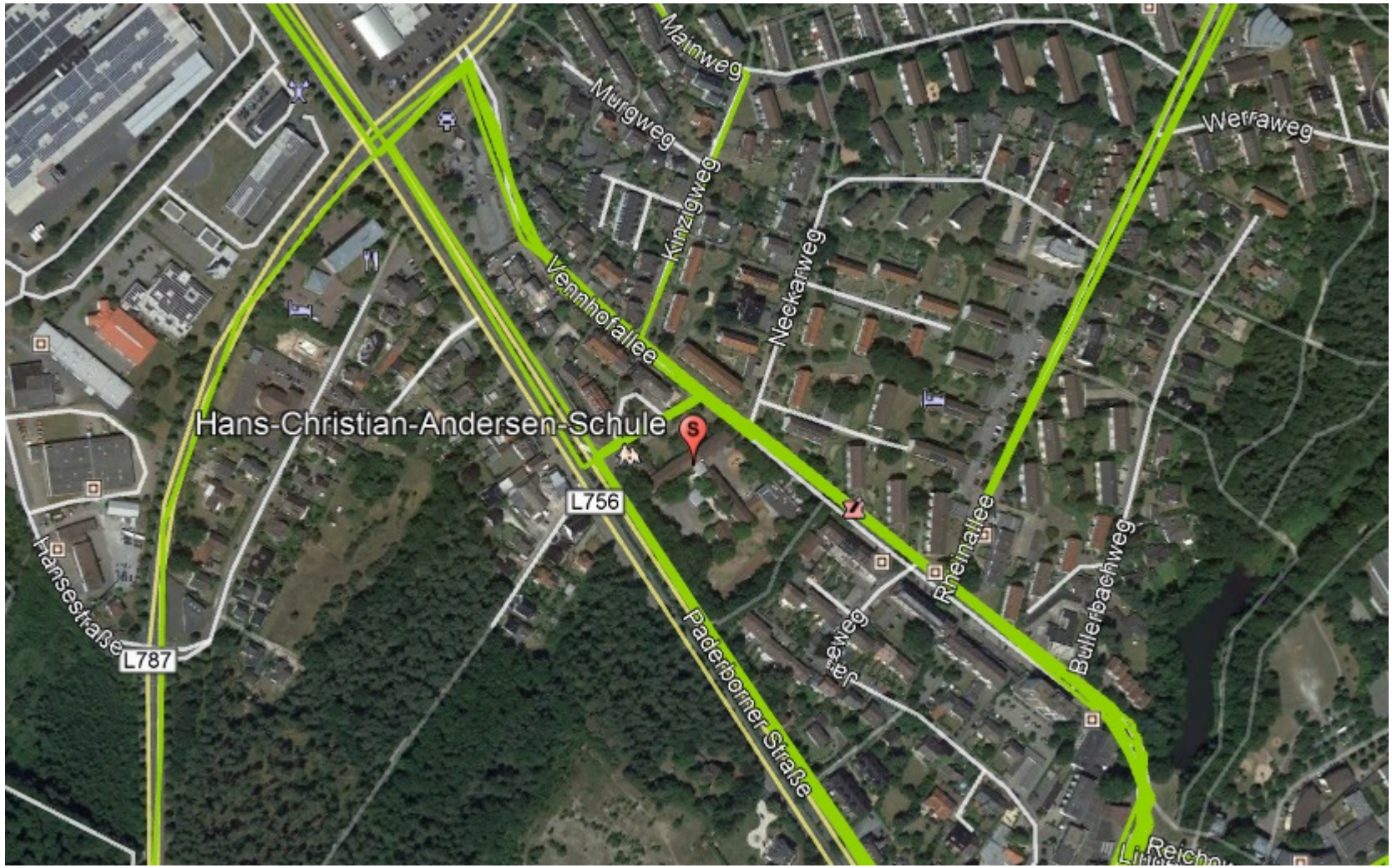
Gesamt
N = 73 von 138 – 0,53 Hinweise

Diese Hinweisquote ist im Vergleich zu anderen befragten Schule/Kommunen unterdurchschnittlich

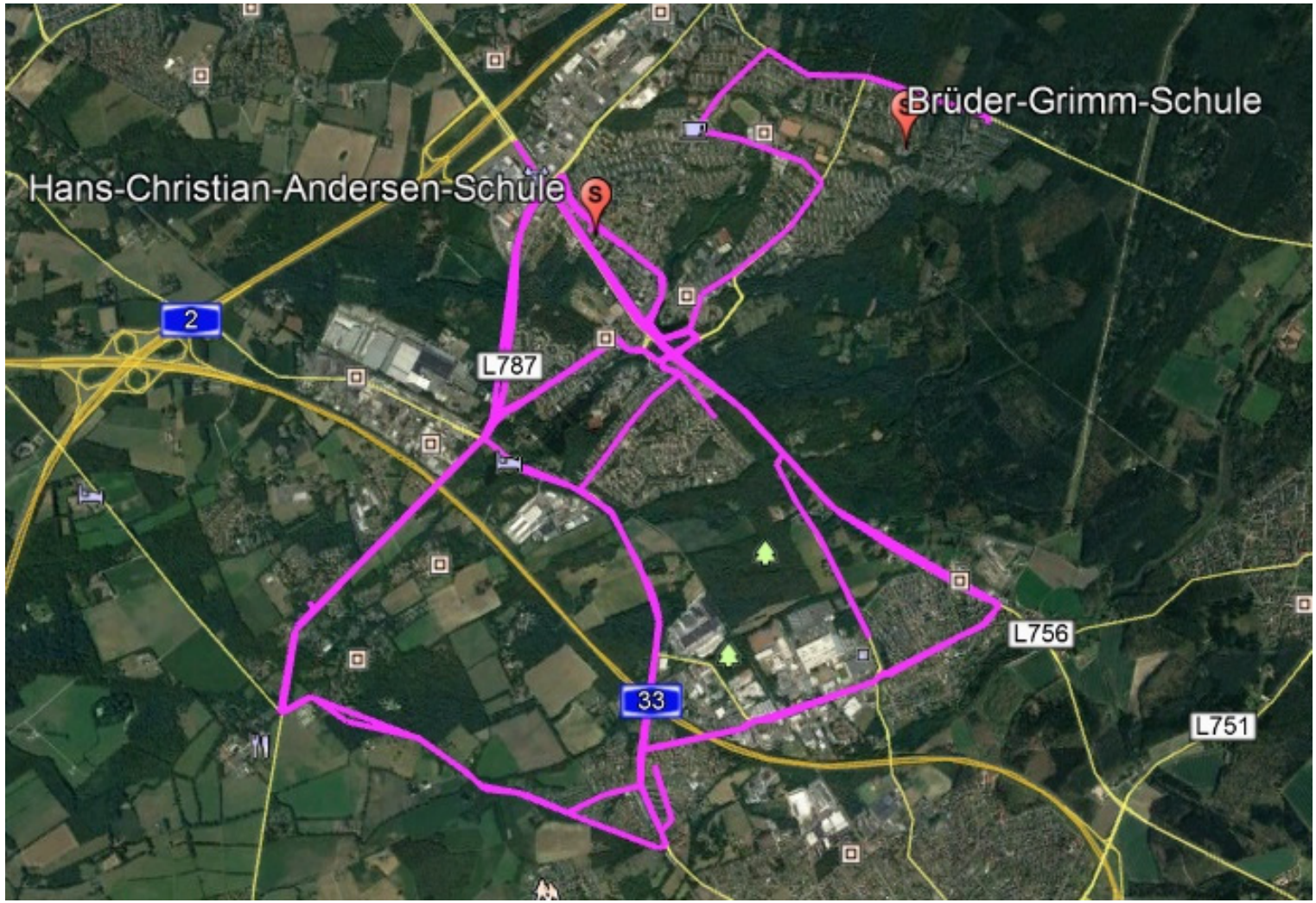
AUTO-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE



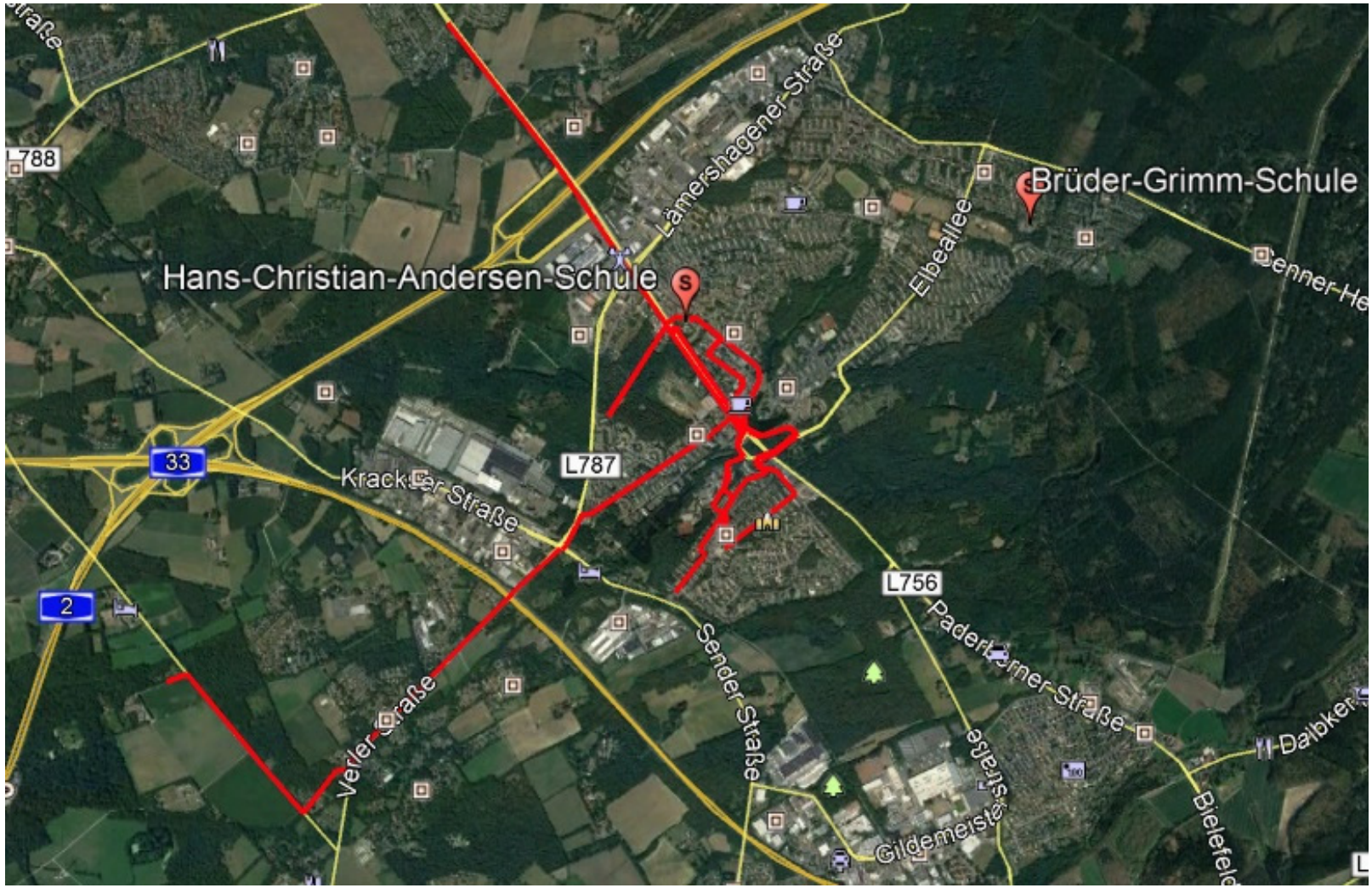
AUTO-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE



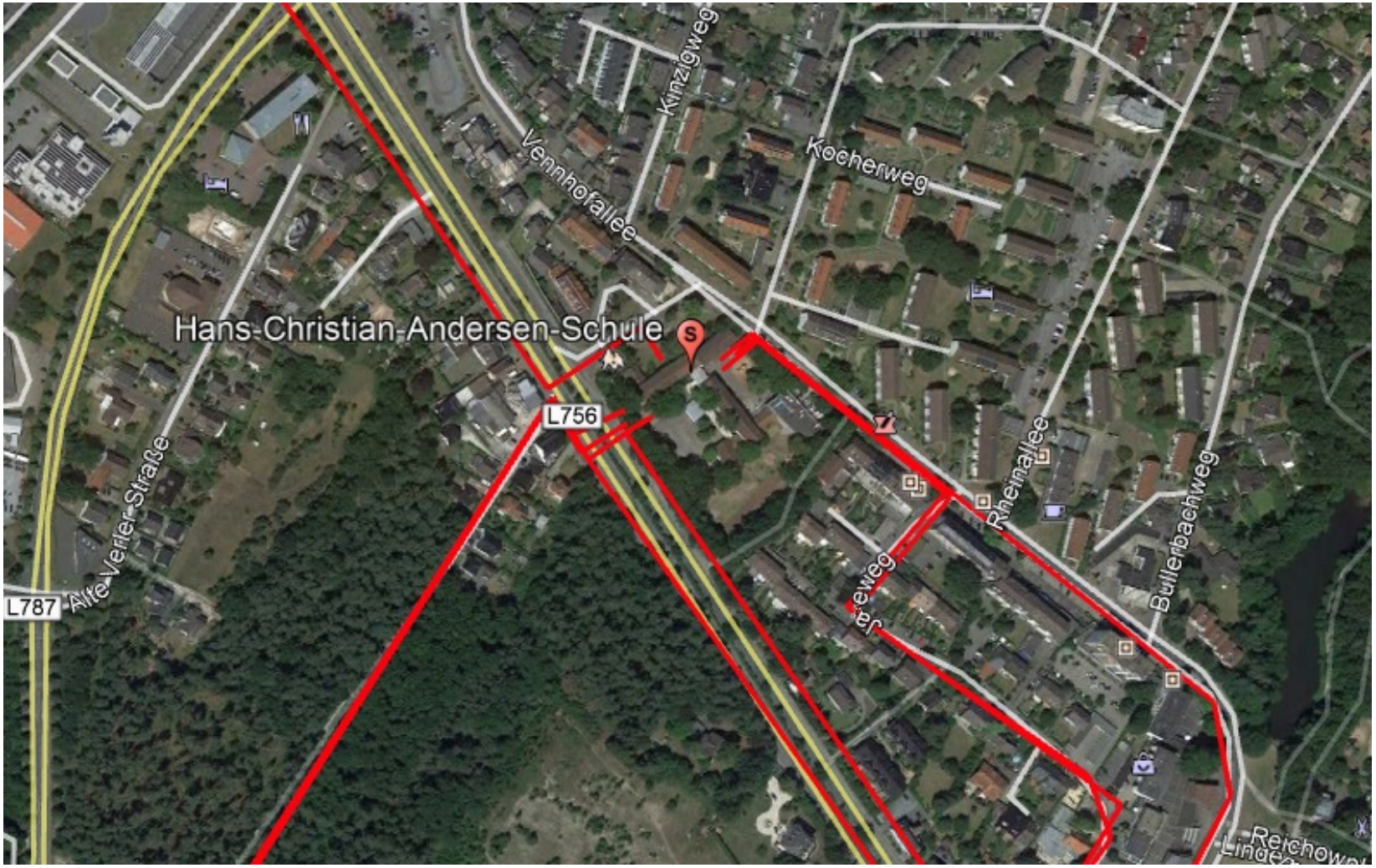
BUS-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE



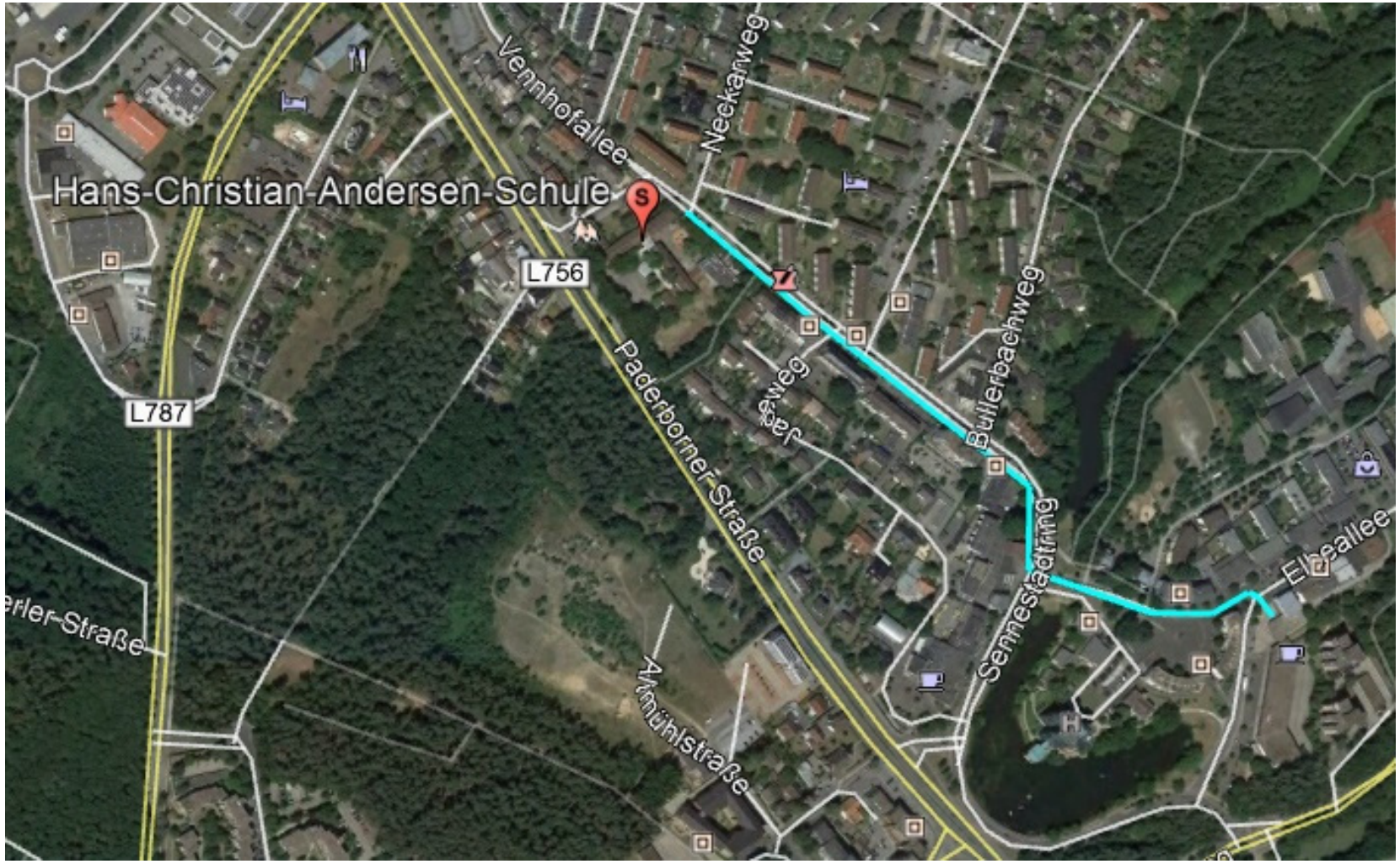
RAD-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE



RAD-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE



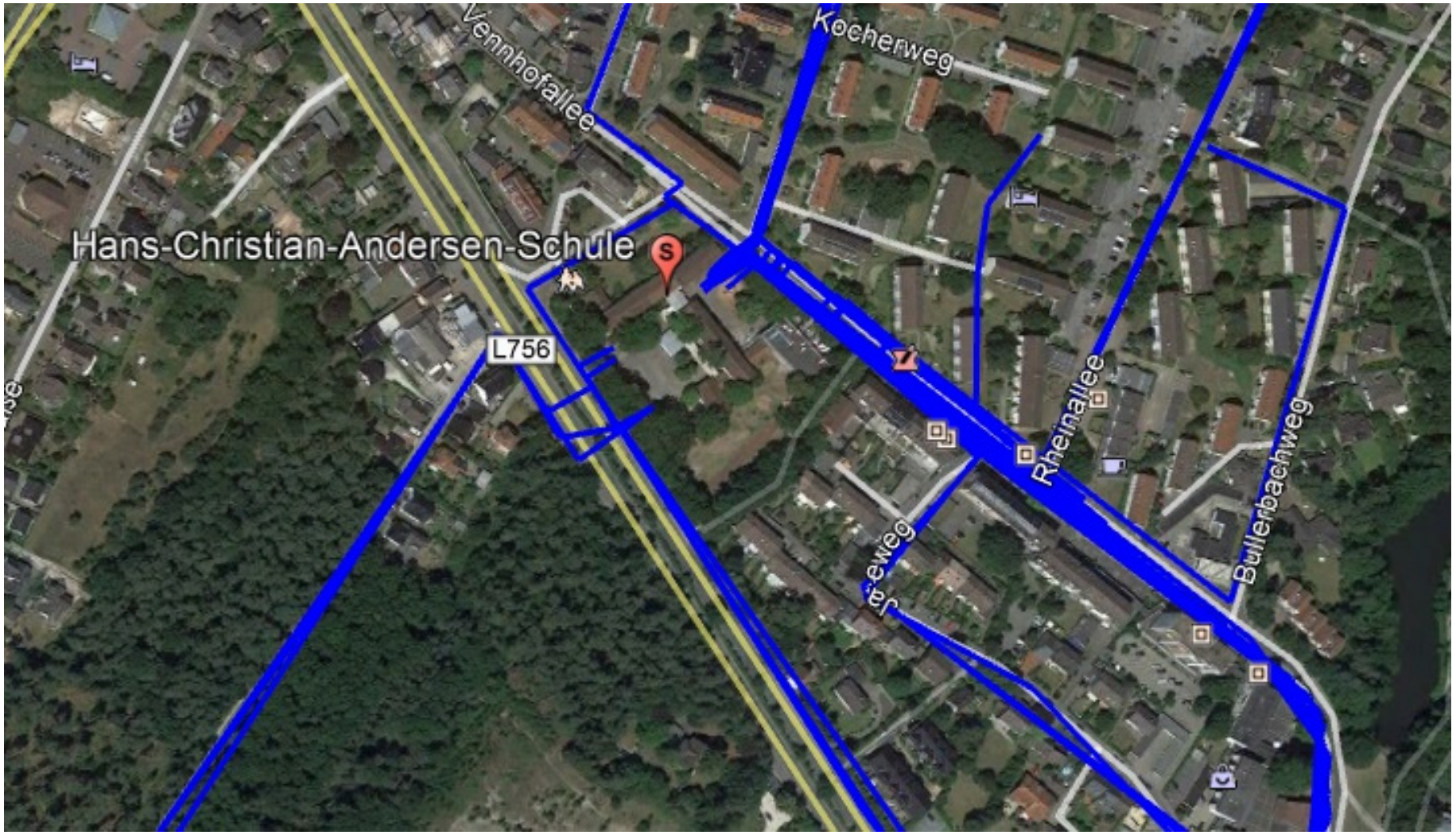
TRETROLLER-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE



FUßWEG-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE



FUßWEG-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE

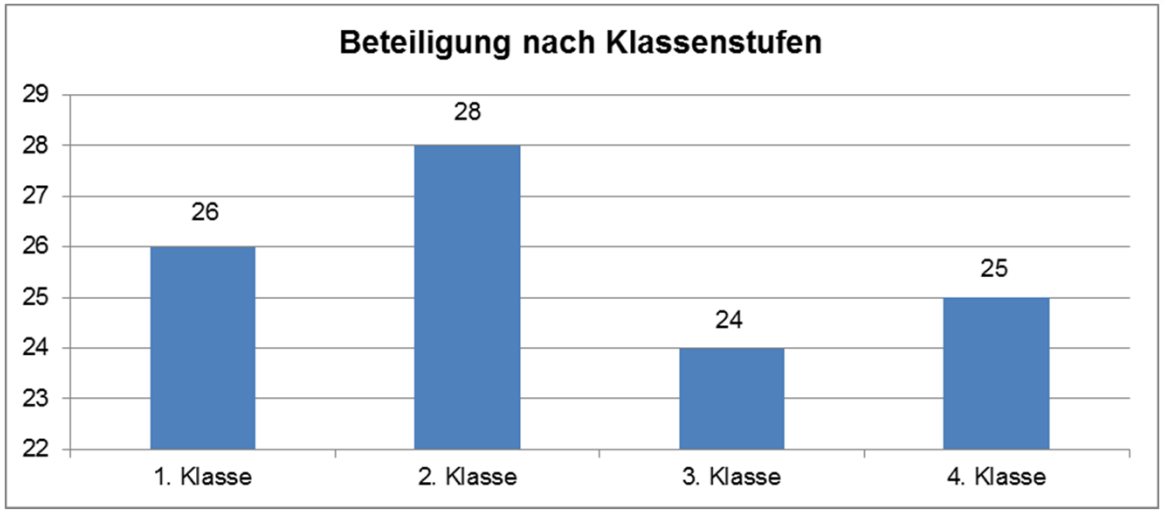


ELTERNHINWEISE
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE



BIELEFELD

GS BRÜDER-GRIMM-SCHULE



	Klassenstufe des Kindes	
	Anzahl	Prozent
1. Klasse	26	25,2%
2. Klasse	28	27,2%
3. Klasse	24	23,3%
4. Klasse	25	24,3%
Gesamt	**103**	**100%**

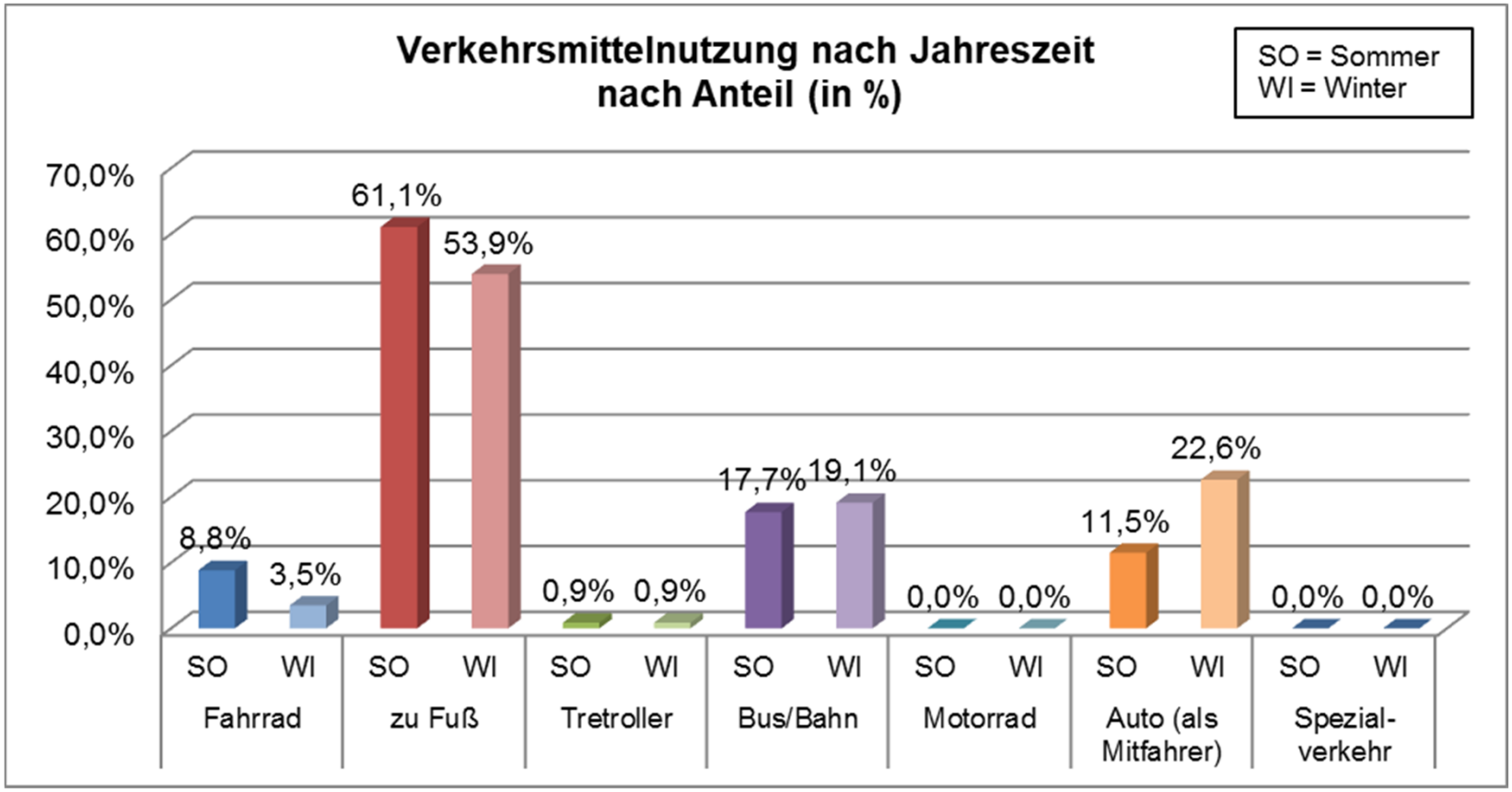
Die Beteiligung ist mit 45% insgesamt sehr gut (103 Antworten von ca. 230 Schülern/Eltern). Die Ergebnisse sind für die Schule aussagekräftig.

Verkehrsmittelwahl im Sommer/gutes Wetter
Angaben in Prozent (immer/fast immer oder meistens)

Fahrrad	zu Fuß	Tretroller/ Scooter	Bus/ Bahn	Motorrad	Auto	Spezial-verkehr
10	69	1	20	0	13	0
9%	61%	1%	18%	0%	12%	0%

Verkehrsmittelwahl im Winter/schlechtes Wetter
Angaben in Prozent (immer/fast immer oder meistens)

Fahrrad	zu Fuß	Tretroller/ Scooter	Bus/ Bahn	Motorrad	Auto	Spezial-verkehr
4	62	1	22	0	26	0
3%	54%	1%	19%	0%	23%	0%

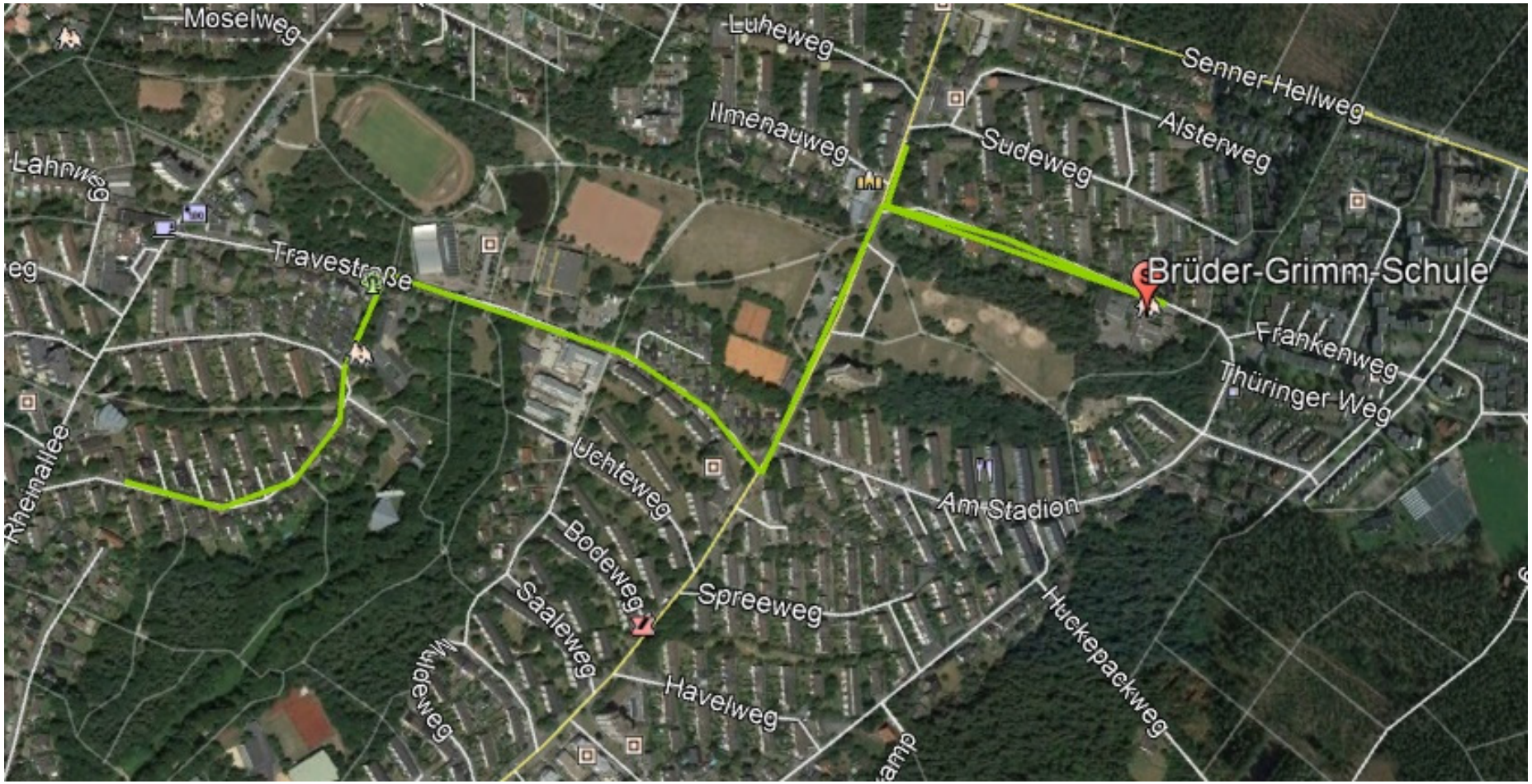

Verkehrsmittelnutzung nach Jahreszeit
nach Anteil (in %)
SO = Sommer
WI = Winter
70,0%
60,0%
50,0%
40,0%
30,0%
20,0%
10,0%
0,0%
8,8%
3,5%
61,1%
53,9%
0,9%
0,9%
17,7%
19,1%
0,0%
0,0%
11,5%
22,6%
0,0%
0,0%
SO
WI
Fahrrad
zu Fuß
Tretroller
Bus/Bahn
Motorrad
Auto (als Mitfahrer)
Spezial-verkehr

Elternhinweise/Problemstellen pro Befragte

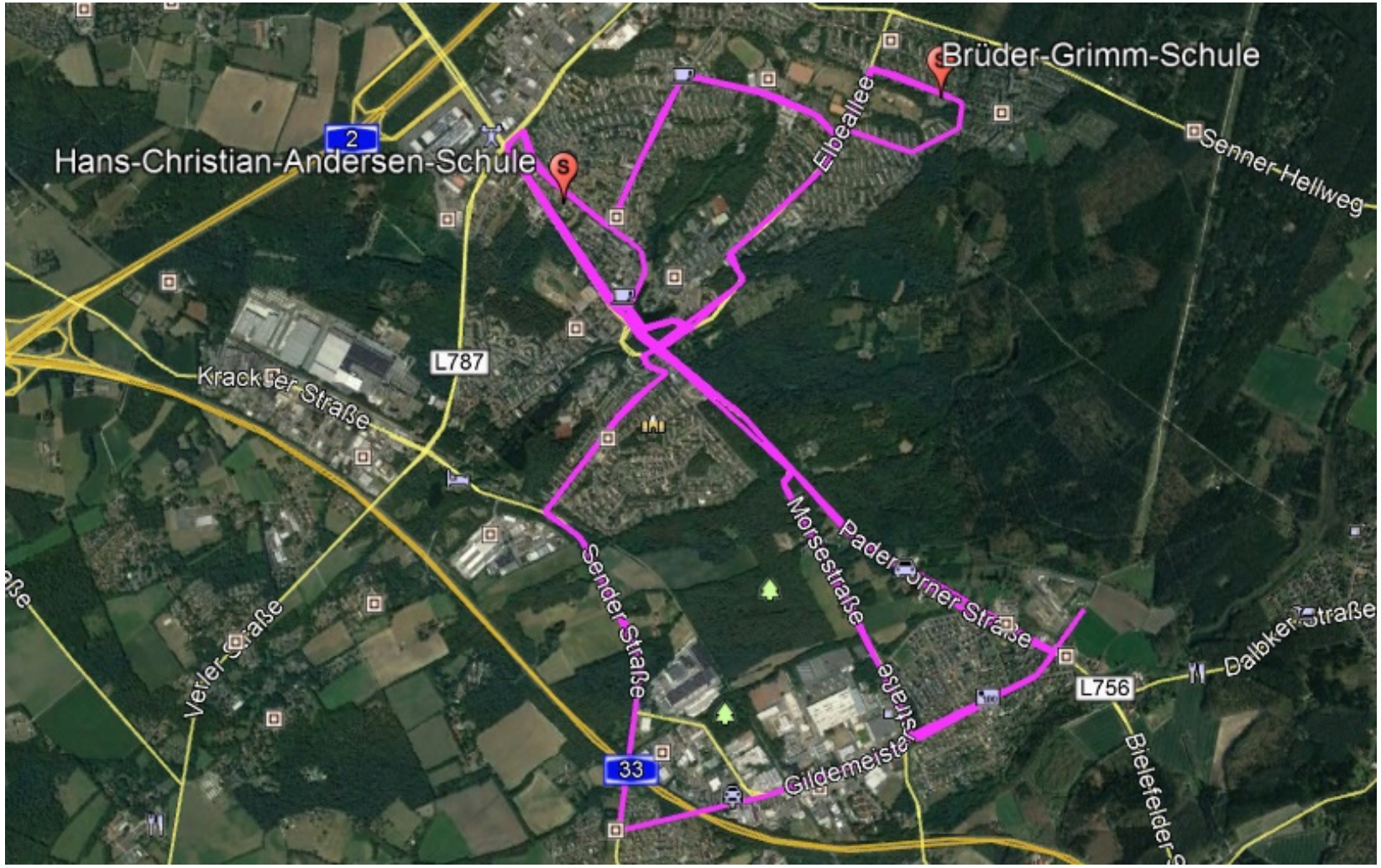
Gesamt
N = 39 von 103 – 0,38 Hinweise

Diese Hinweisquote ist im Vergleich zu anderen befragten Kommunen unterdurchschnittlich

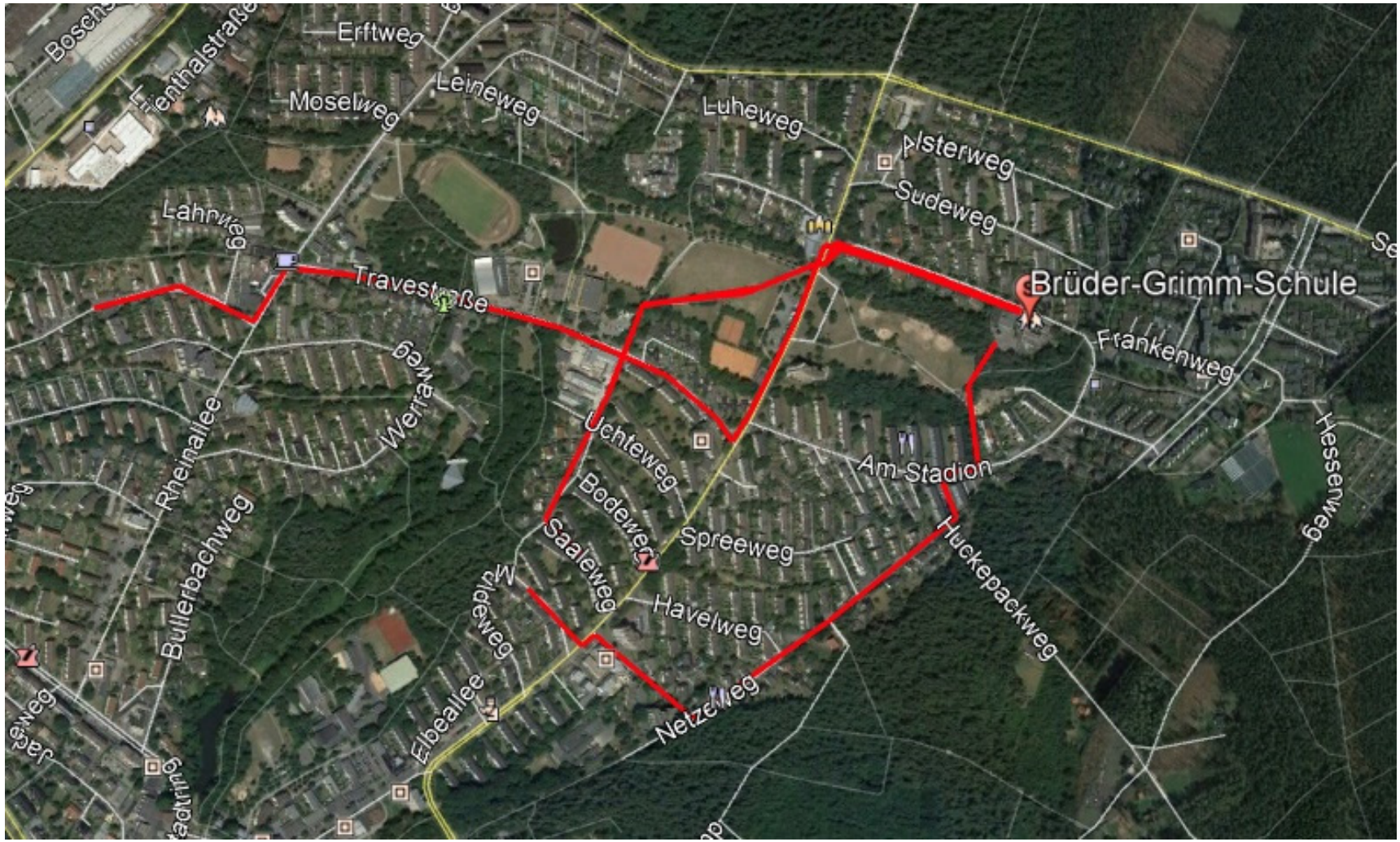
AUTO-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS BRÜDER-GRIMM-SCHULE



BUS-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS BRÜDER-GRIMM-SCHULE



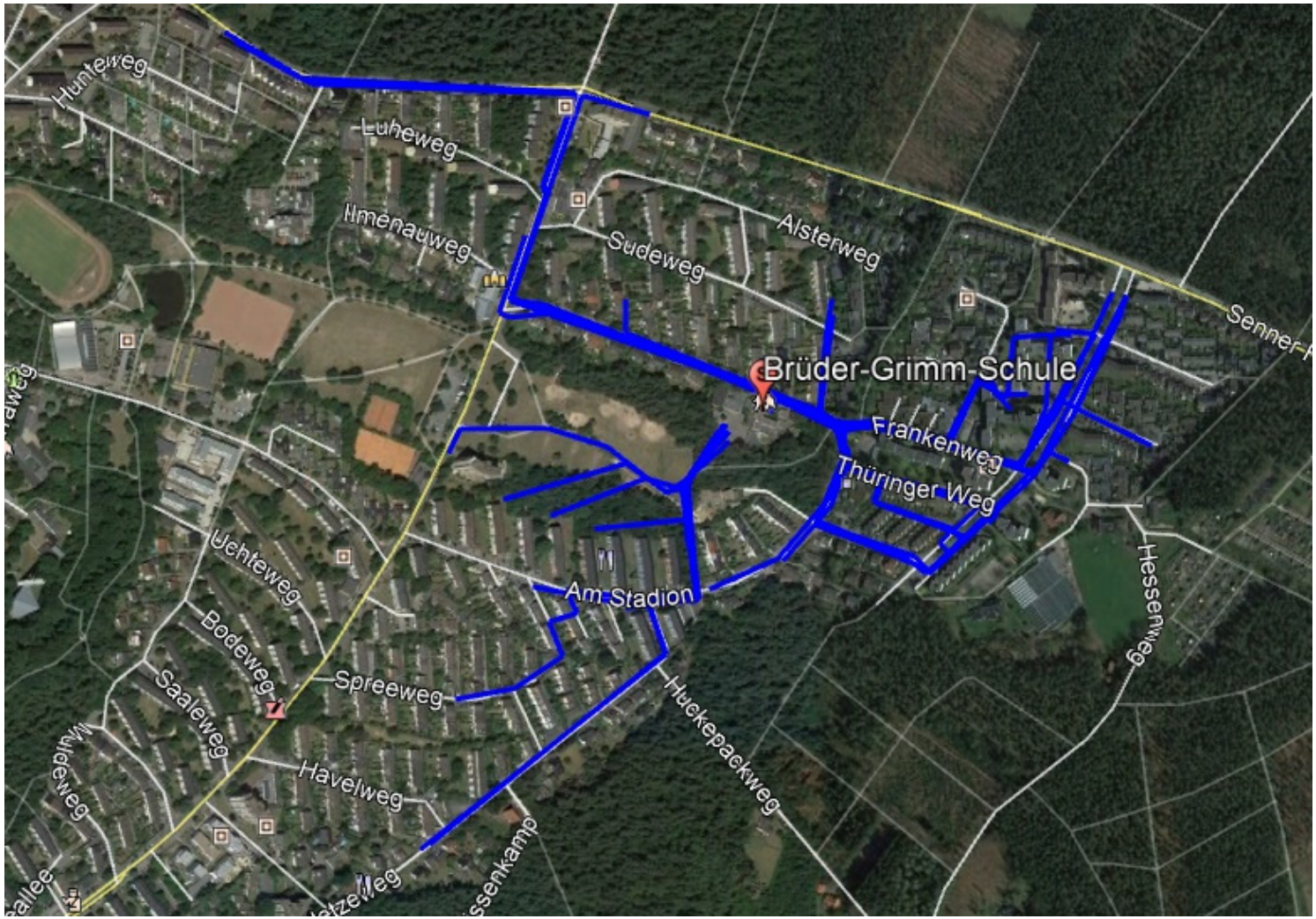
RAD-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS BRÜDER-GRIMM-SCHULE



RAD-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS BRÜDER-GRIMM-SCHULE



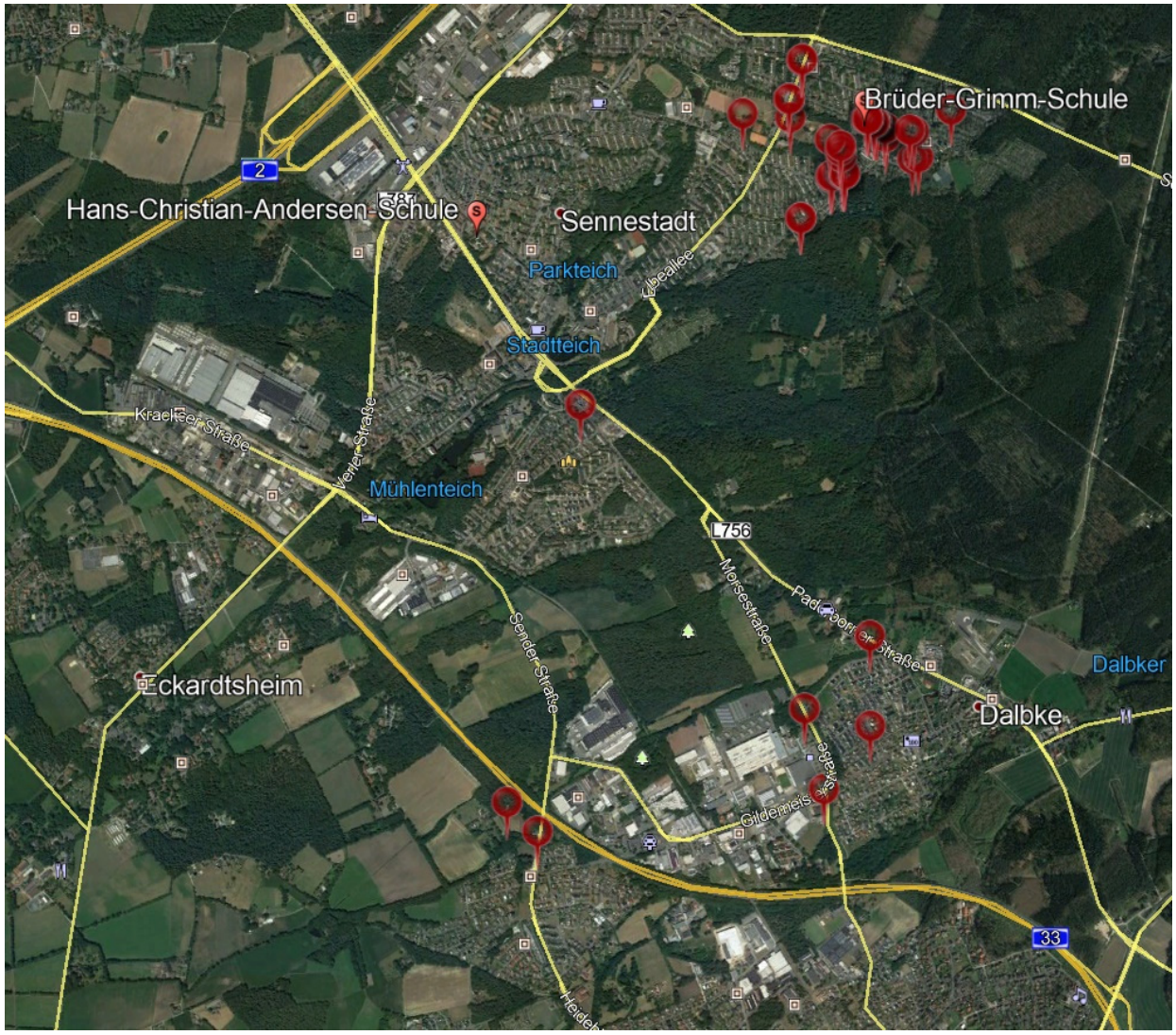
FUßWEG-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS BRÜDER-GRIMM-SCHULE



FUßWEG-HAUPTROUTEN
BIELEFELD GS BRÜDER-GRIMM-SCHULE



(ELTERN-)HINWEISE
BIELEFELD GS BRÜDER-GRIMM-SCHULE



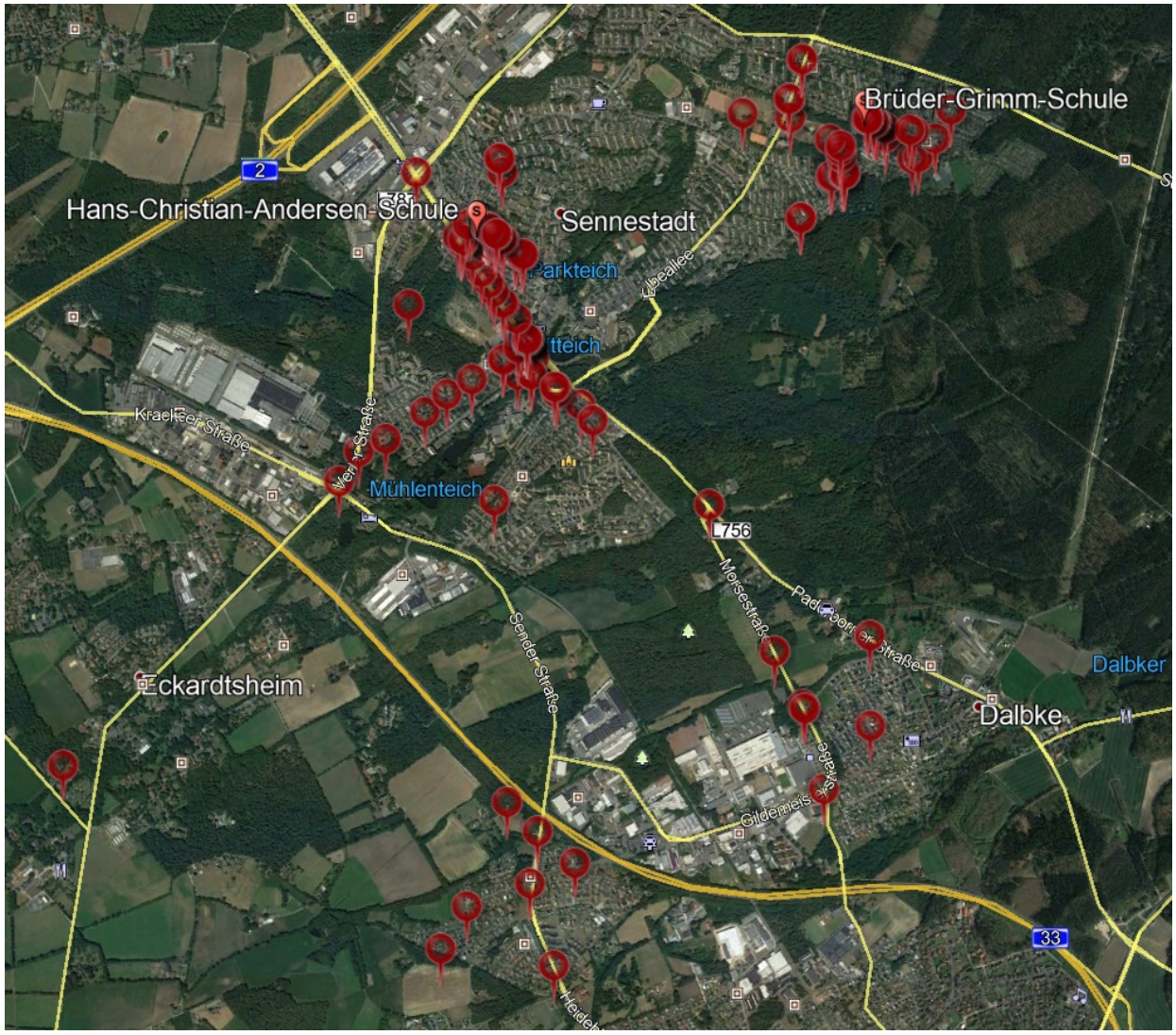
(ELTERN-)HINWEISE
BIELEFELD GS HANS-CHRISTIAN-ANDERSEN-SCHULE



(Eltern-)Hinweise

GS Hans-Christian-Andersen-Schule

(ELTERN-)HINWEISE
BIELEFELD SENNESTADT



Überlagerung der (Eltern-)Hinweise

GS Hans-Christian-Andersen-Schule
<u>und</u>
GS Brüder-Grimm-Schule

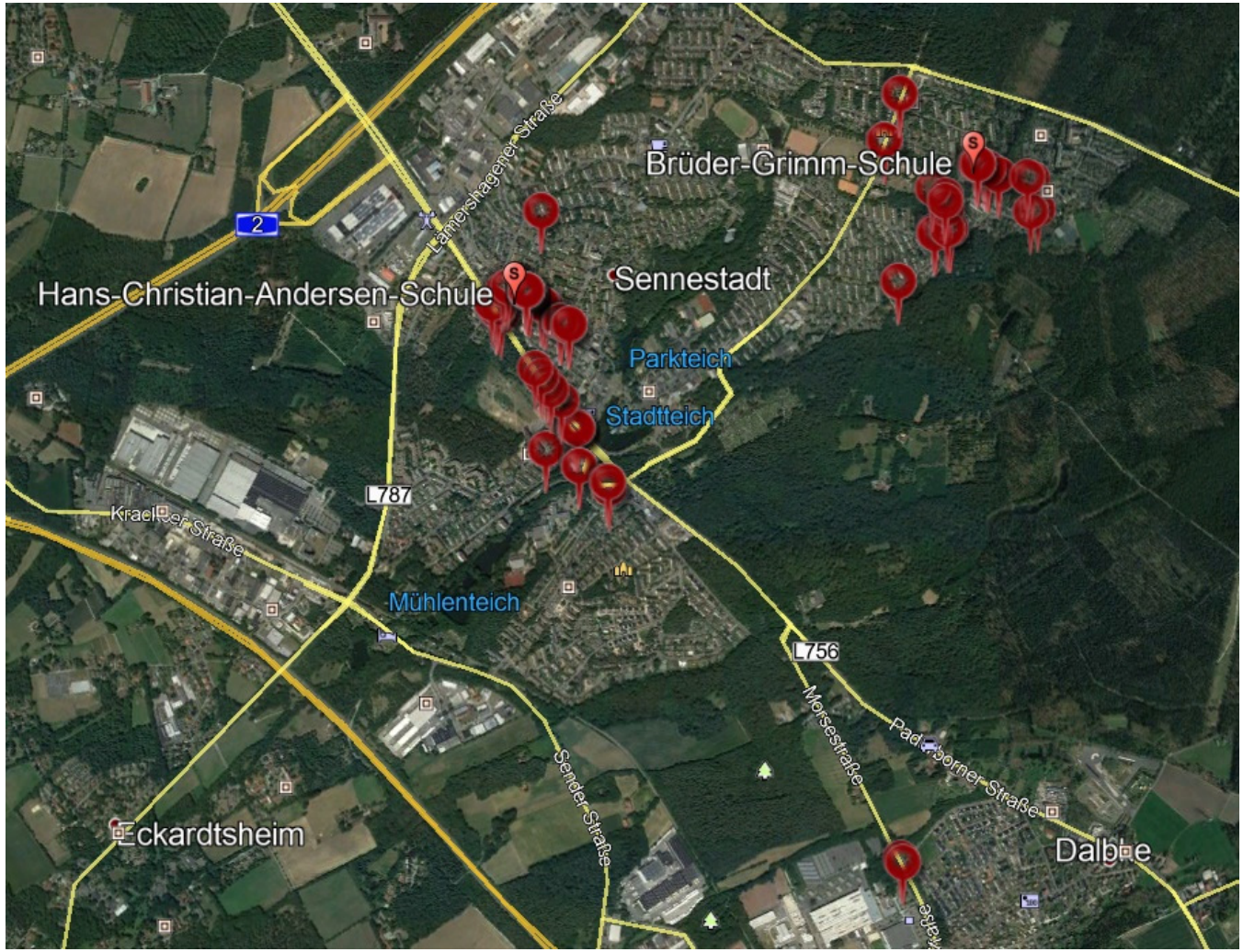
Es gibt kaum Überlagerungen, die zu einer (zusätzlichen) Problemhäufung führen

Hinweis:

Problemstellenbeschreibungen können auch unabhängig von der quantitativen Anzahl der Nennungen relevant sein. Hier erfolgt nun eine Auswahl von Problemstellenhäufungen ab 2-3 Nennungen.

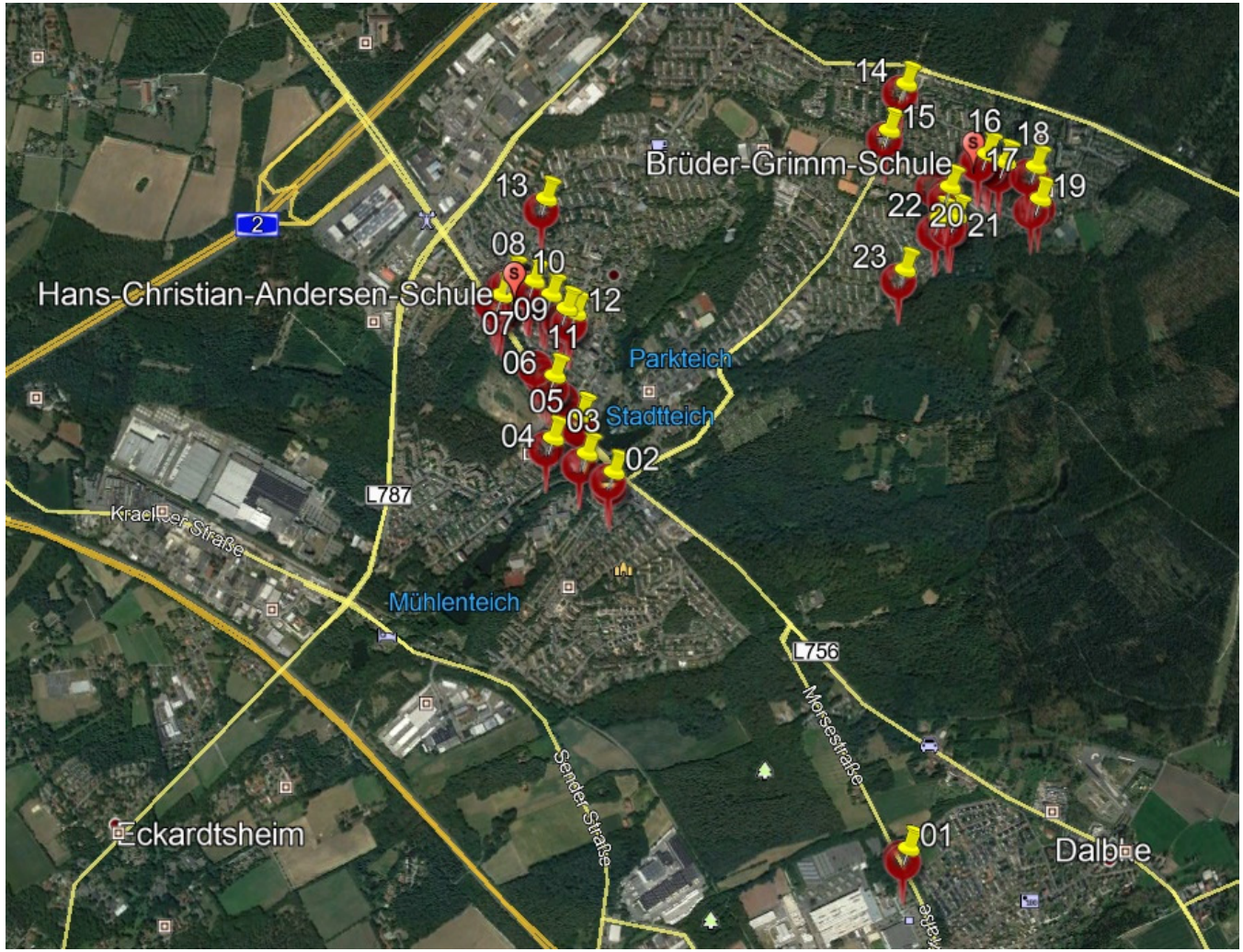
Die weiteren Problemstellen (Einzelnennungen) sind hier ausgeblendet.

(ELTERN-)HINWEISE
BIELEFELD SENNESTADT



Problemhäufungen

(ELTERN-)HINWEISE
BIELEFELD SENNESTADT

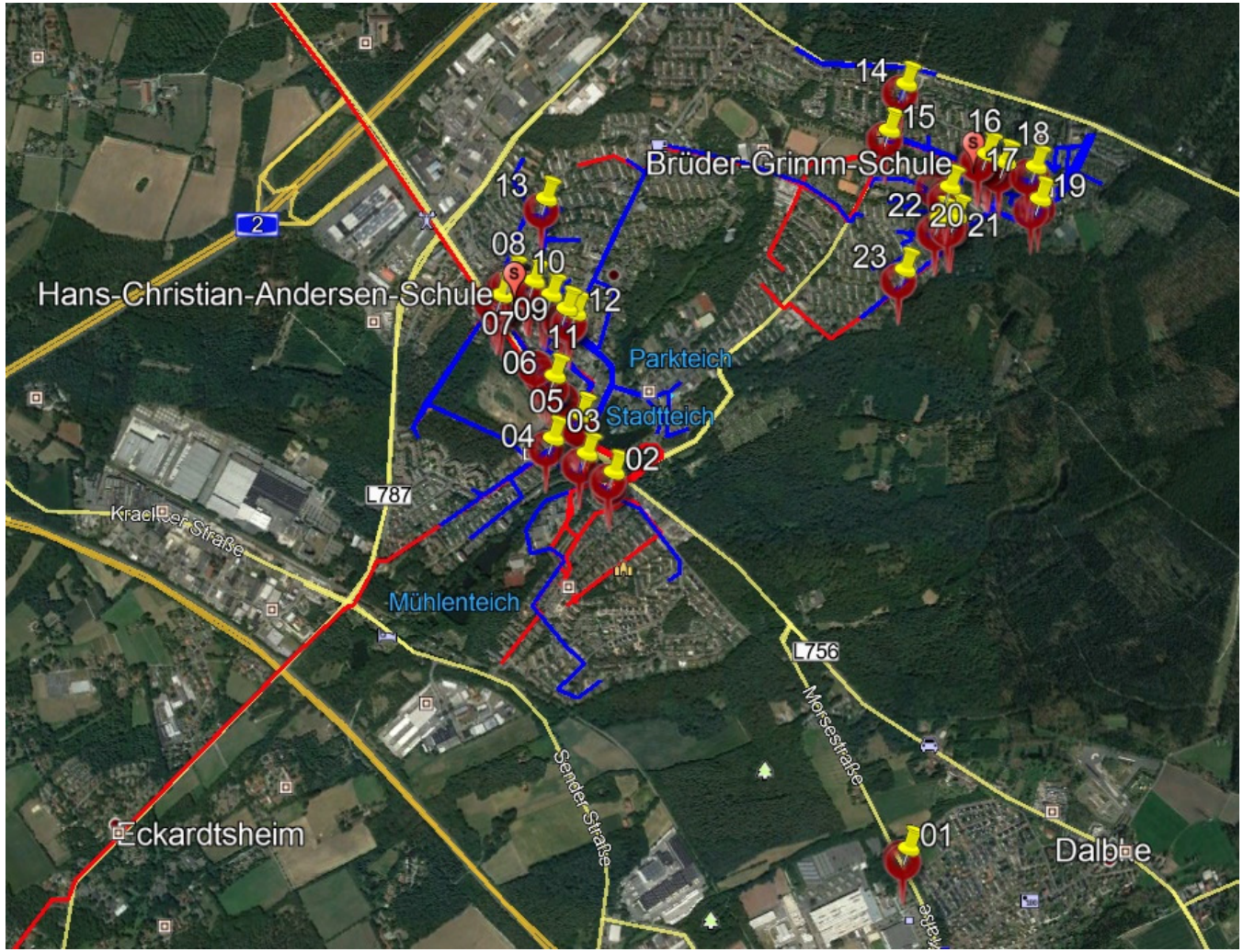


Problemhäufungen:

Es sind 23 Bereiche identifiziert, die als Problemhäufungen bezeichnet werden können.

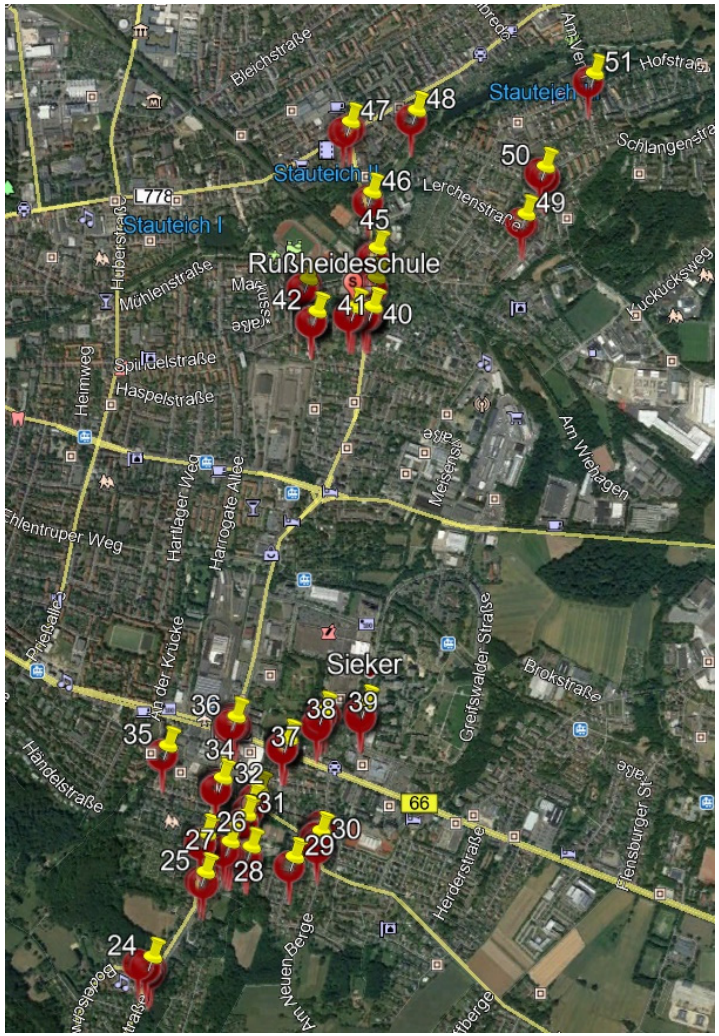
Es ist anzunehmen, dass diese einen relevanten Einfluss auf das Mobilitäts-verhalten von Kindern haben.

(ELTERN-)HINWEISE
BIELEFELD SENNESTADT



Überlagerung der Problemhäufungen mit Fußwegen und Radrouten

(ELTERN-)HINWEISE
BIELEFELD SIEKER



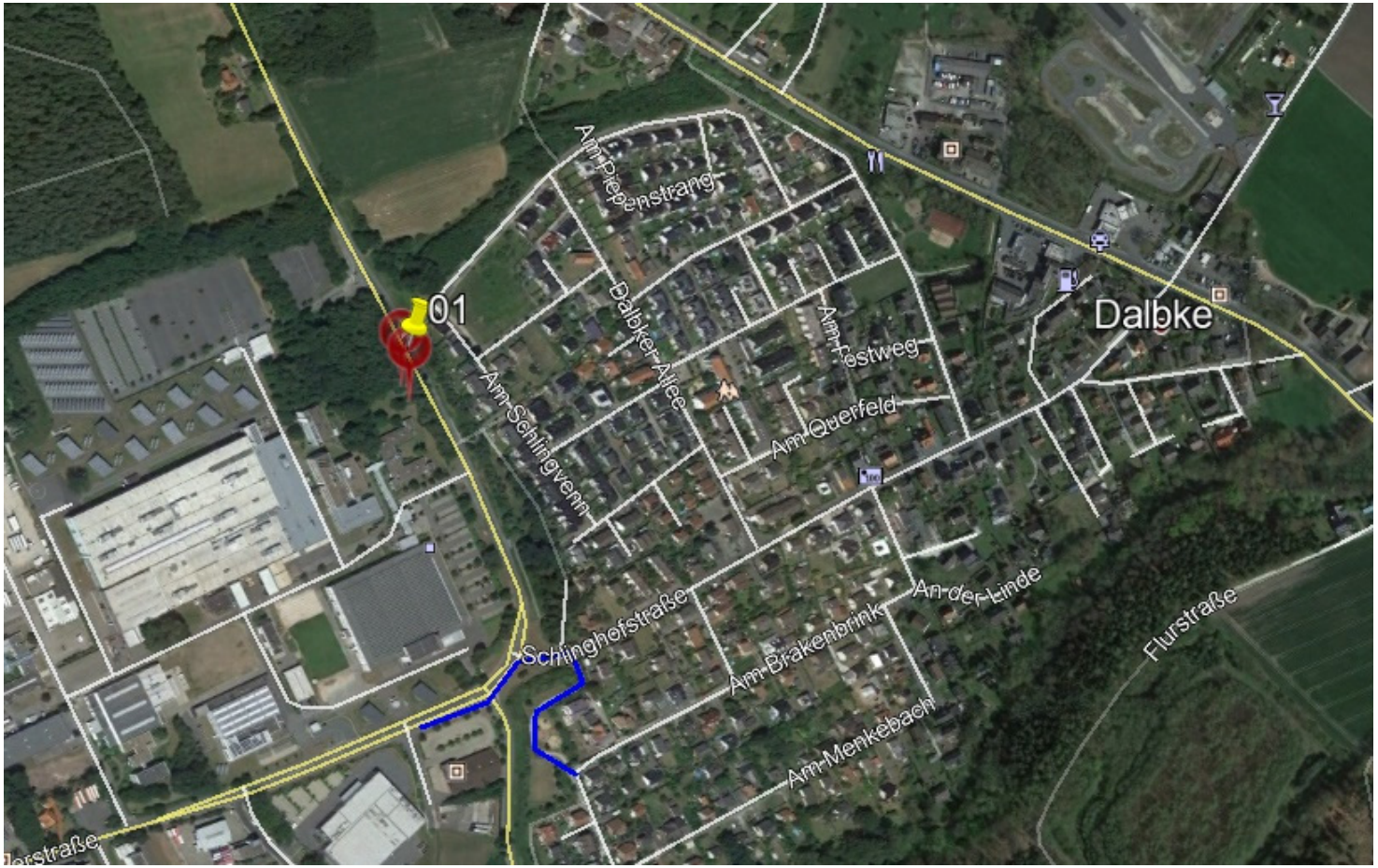
In Sieker wurden die

- GS Rußheideschule und
- GS Osningschule

ebenfalls befragt.

Dort wurden 28 Bereiche als Problemstellen identifiziert (Nr. 24 – Nr. 51).

Übersicht Problemstelle 01



Problemstelle 01*

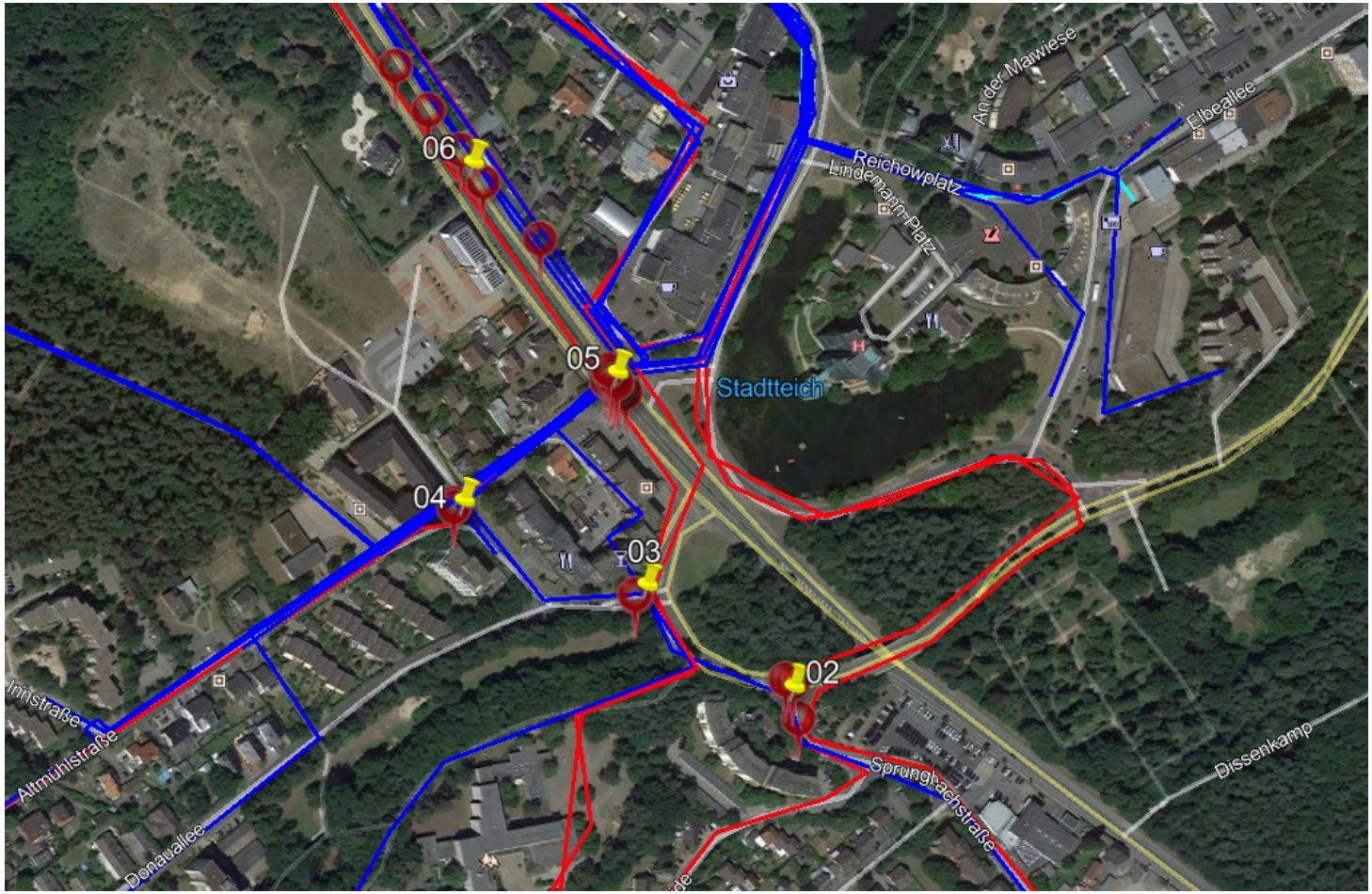


- viel befahrene Straße/Kreuzung
- Querung zur Bushaltestelle problematisch
- Zebrastreifen fehlt

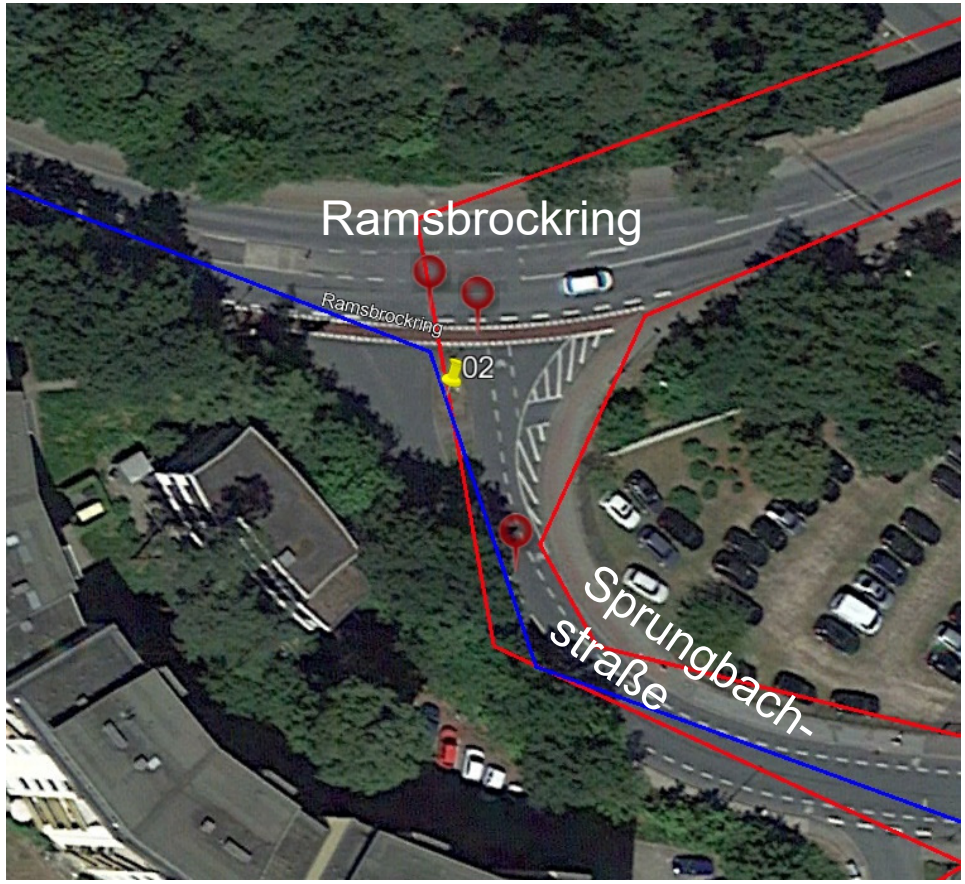
* Ein Hinweis wurde ebenfalls von der GS Brüder-Grimm-Schule benannt


Maßnahmenempfehlung:
Zählung Verkehrsmenge und Geschwindigkeit, Prüfung der Geeignetheit der Art der Überquerungshilfe zur Erreichung der Bushaltestelle für Kinder
Priorisierung: 2

Übersicht Problemstelle 02 - 06



Problemstelle 02



- viel Verkehr
- Stau
- unübersichtlich zu den Schulzeiten
- Querung mit dem Fahrrad, aufgrund der Kurve problematisch (sehr unübersichtlich)



Maßnahmenempfehlung:
Bordführung baulich herstellen
Pkw-Parallelaufstellung vermeiden

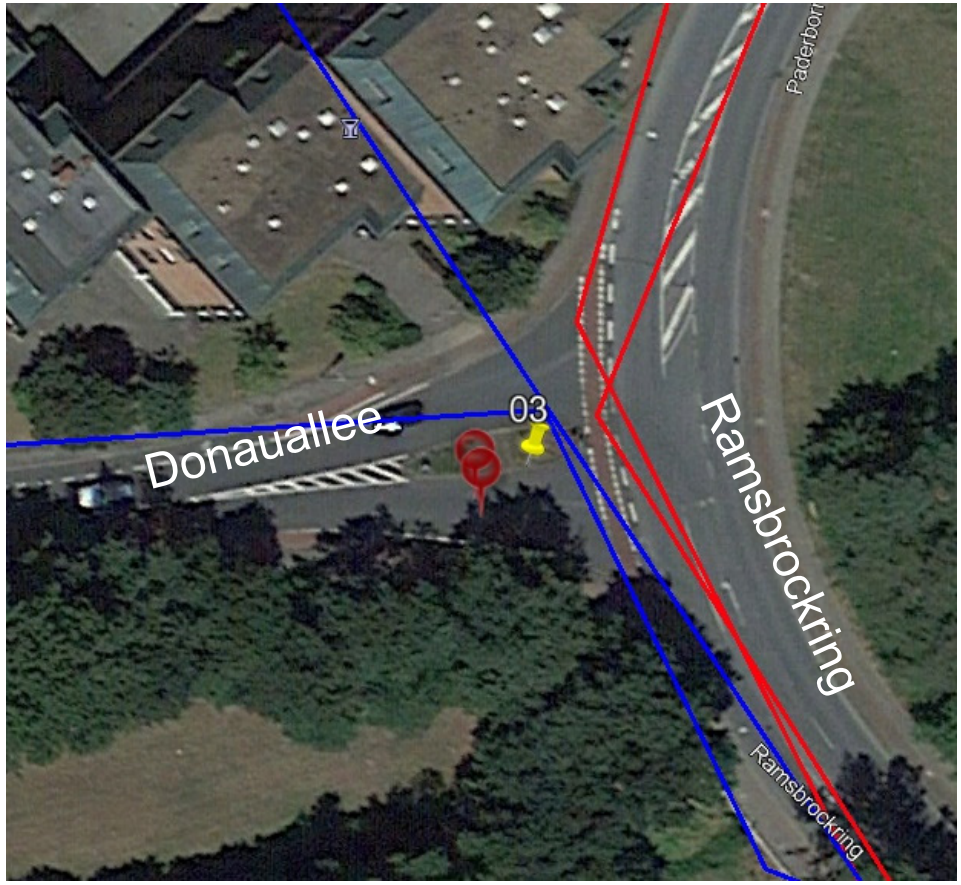
Priorisierung: 2



Maßnahmenempfehlung:
Grünschnitt Sicht auf Warteflächen
Furt für FG neben Radfurt
Trassierung für niedrige Abbiegegeschwindigkeit nach rechts

Priorisierung: 2

Problemstelle 03



- Fahrzeuge halten selten an der Verkehrsinsel
- Verkehrsinsel, Querung problematisch
- Fahrzeuge fahren zu schnell aus der Kurve

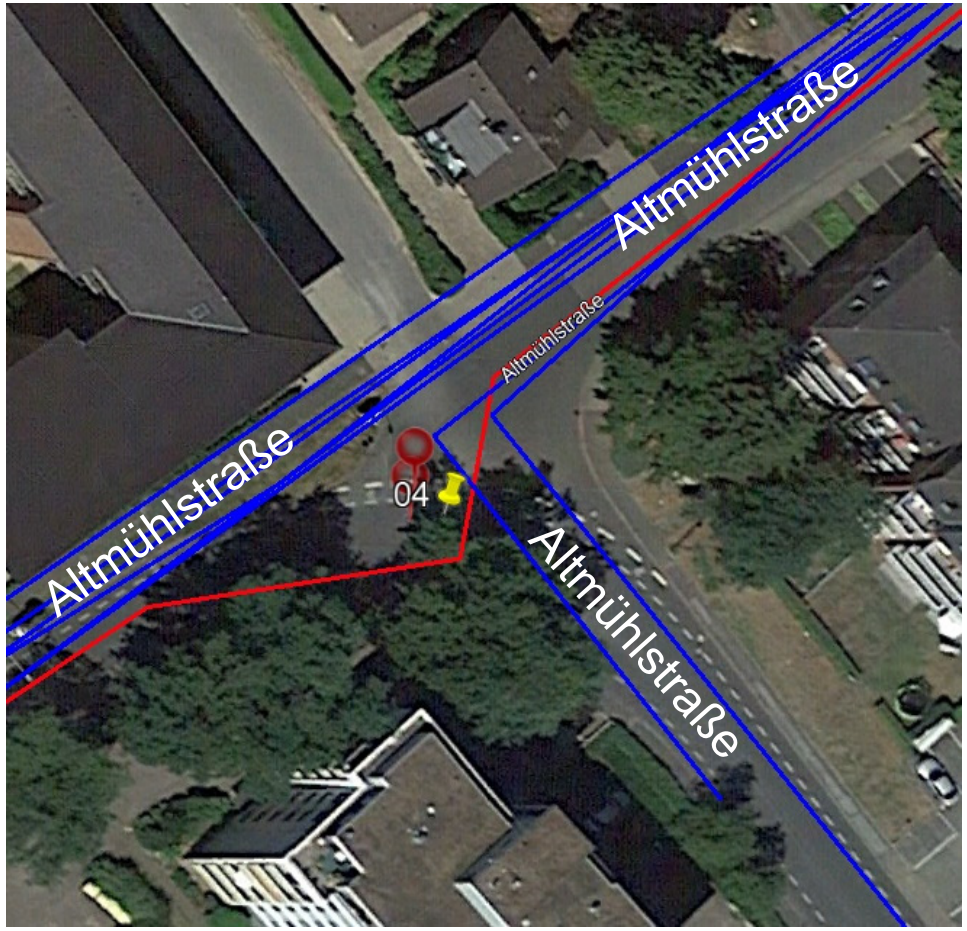


Maßnahmenempfehlung:
Grünschnitt Sicht auf Warteflächen
Furt für FG neben Radfurt
Trassierung für niedrige Abbiegegeschwindigkeit nach rechts

Priorisierung: 2


Maßnahmenempfehlung:
Ertüchtigung der Markierungen
Priorisierung: 2

Problemstelle 04



- abknickende Vorfahrt, Verkehrsteilnehmer achten oft nicht auf den Verkehr aus der Altmühlstraße
- Autofahrer vergessen oft, dass die Fußgänger hier Vorrang haben

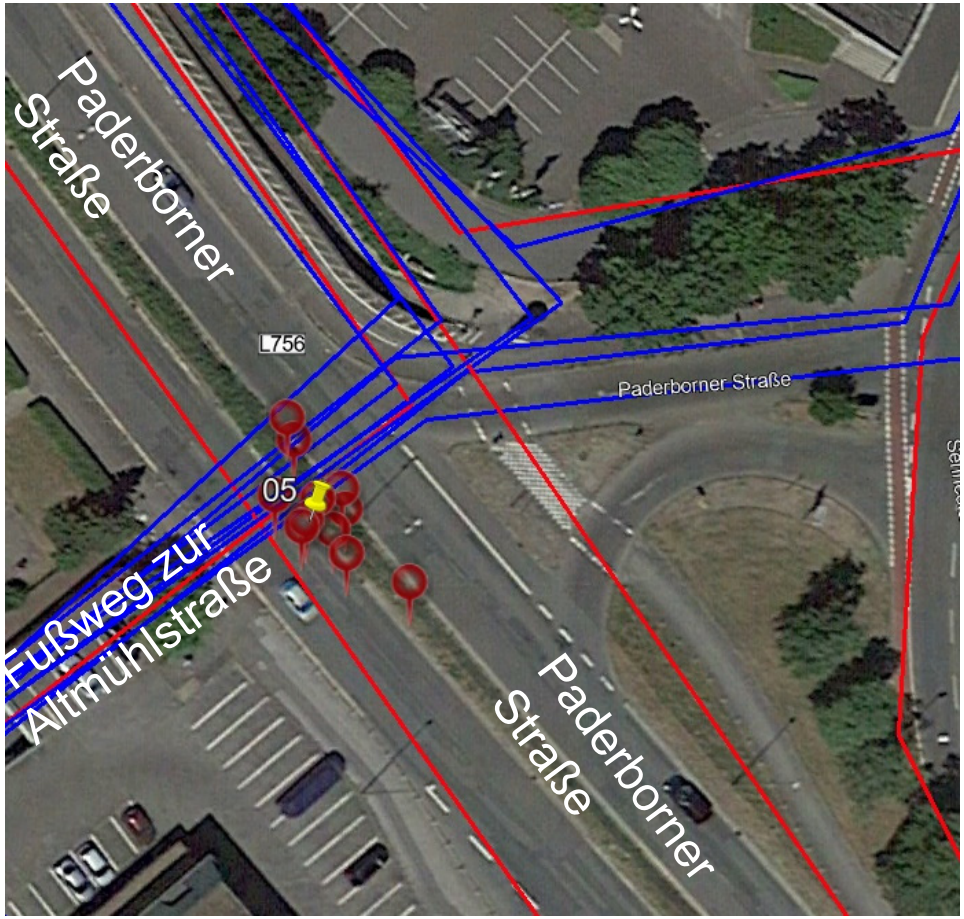

Maßnahmenempfehlung:
Sicherung Sicht durch geeignete Anordnungen
(z.B. Grenzmarkierung)
Priorisierung: 2



Maßnahmenempfehlung:
Grünschnitt
VZ eindrehen

Priorisierung: 1

Problemstelle 05



- Angstraum
- Belästigungen kommen vor
- Unterführung schmutzig und stinkig
- Unterführung dunkel, Beleuchtung unzureichend und oft defekt
- Die Unterführung steht teilweise unter Wasser
- Kinder laufen über die B68


Maßnahmenempfehlung:
Farbanstrich, Beleuchtung
Priorisierung: 1



BILDER IM BESTAND



Problemstelle 06



- B68 viel Verkehr
- Strecke sehr laut
- Gehweg wird teilweise mit Sträuchern und Gebüsch verengt
- Fußweg nicht sicher entlang der Paderborner Straße
- viel befahrene Straße, keine Pufferzone/Grünstreifen zwischen Gehweg und Fahrbahn
- Fahrzeuge sind oft viel zu schnell



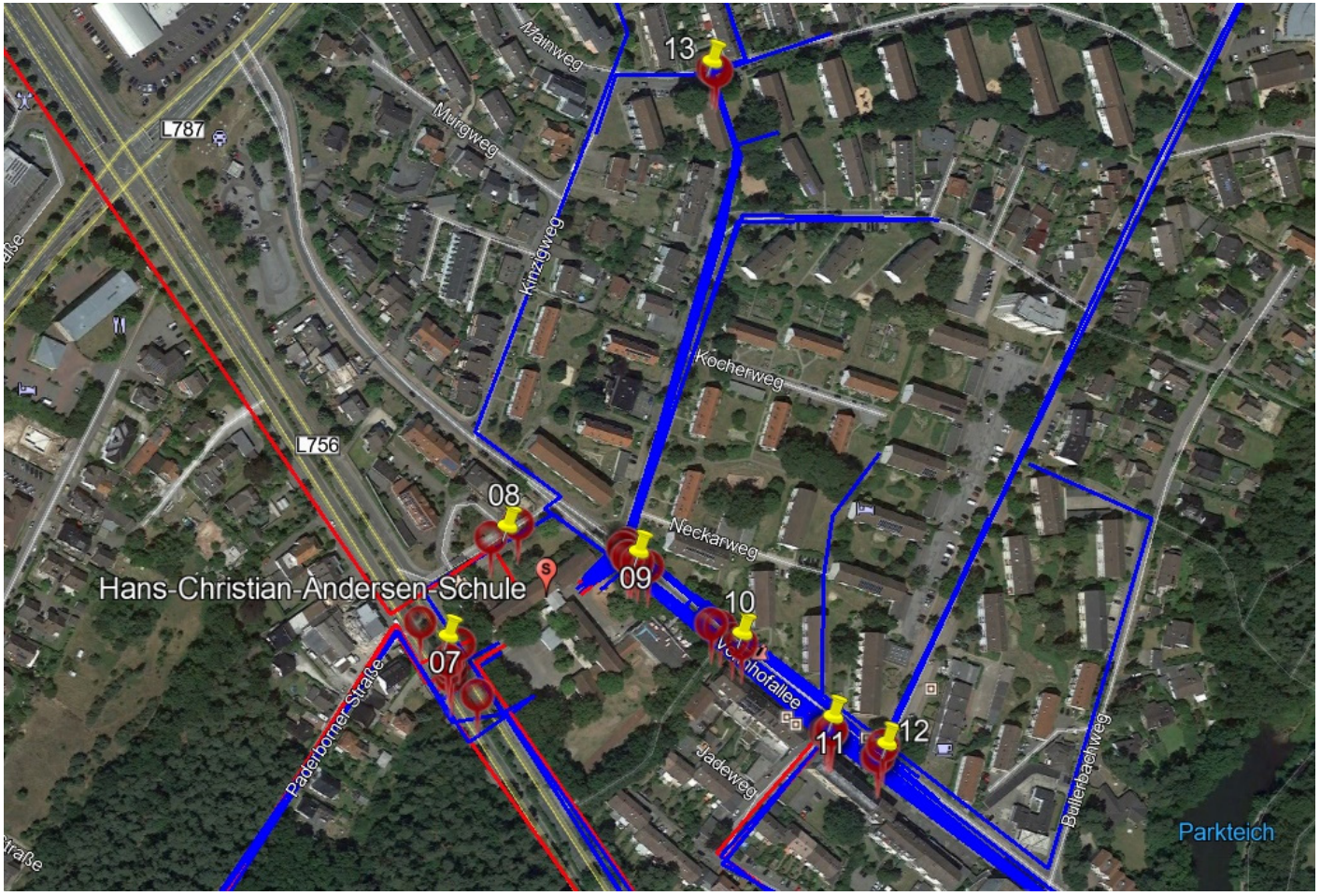
Maßnahmenempfehlung:
keine


Maßnahmenempfehlung:
keine

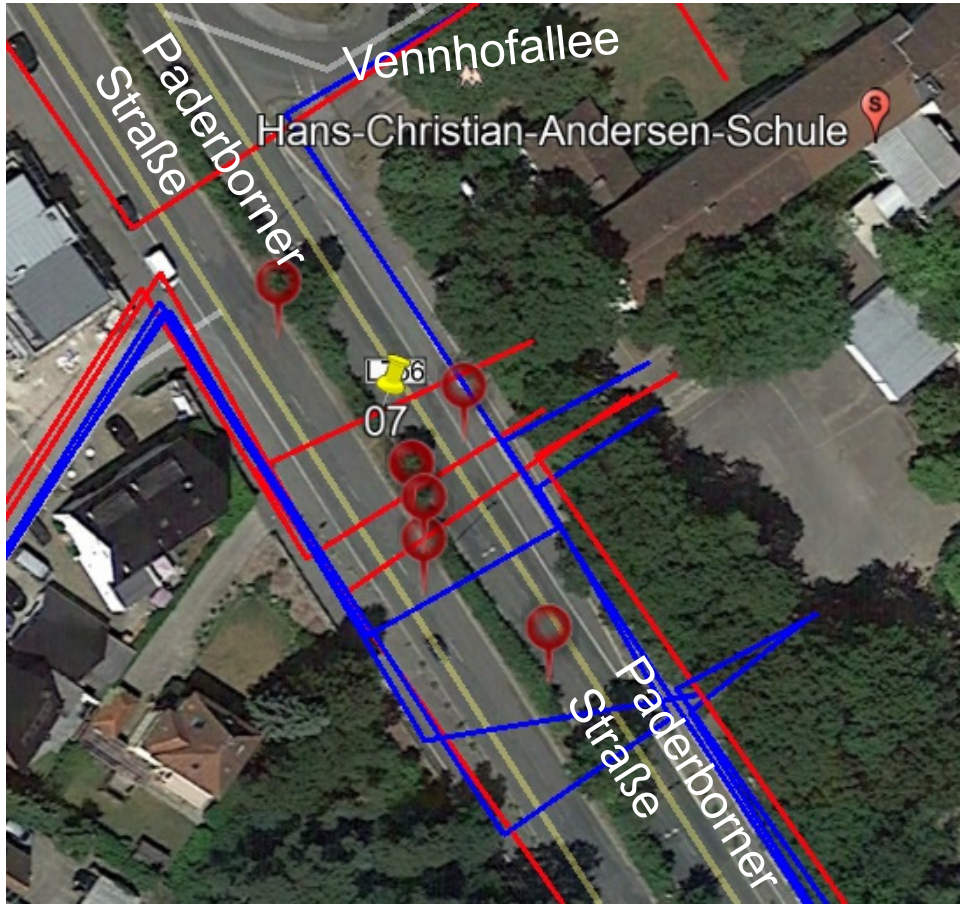


Maßnahmenempfehlung:
keine

Übersicht Problemstelle 07 - 13



Problemstelle 07



- wenn der Bus Verspätung hat, werden die Kinder an einer nicht sicheren Stelle rausgelassen, offizieller Ausstieg ist an der Vennhofallee
- entlang der B 68 kein kindgerechter Gehweg, nicht besonders geschützt, Fahrzeuge sehr schnell
- Unterführung dreckig, dunkel, riecht unangenehm
- Unterführung Beleuchtung unzureichend, Belästigungen kommen vor
- Abwasserrohr im Tunnel verstopft, nasse Füße


Maßnahmenempfehlung:
Farbanstrich, Beleuchtung
Priorisierung: 1

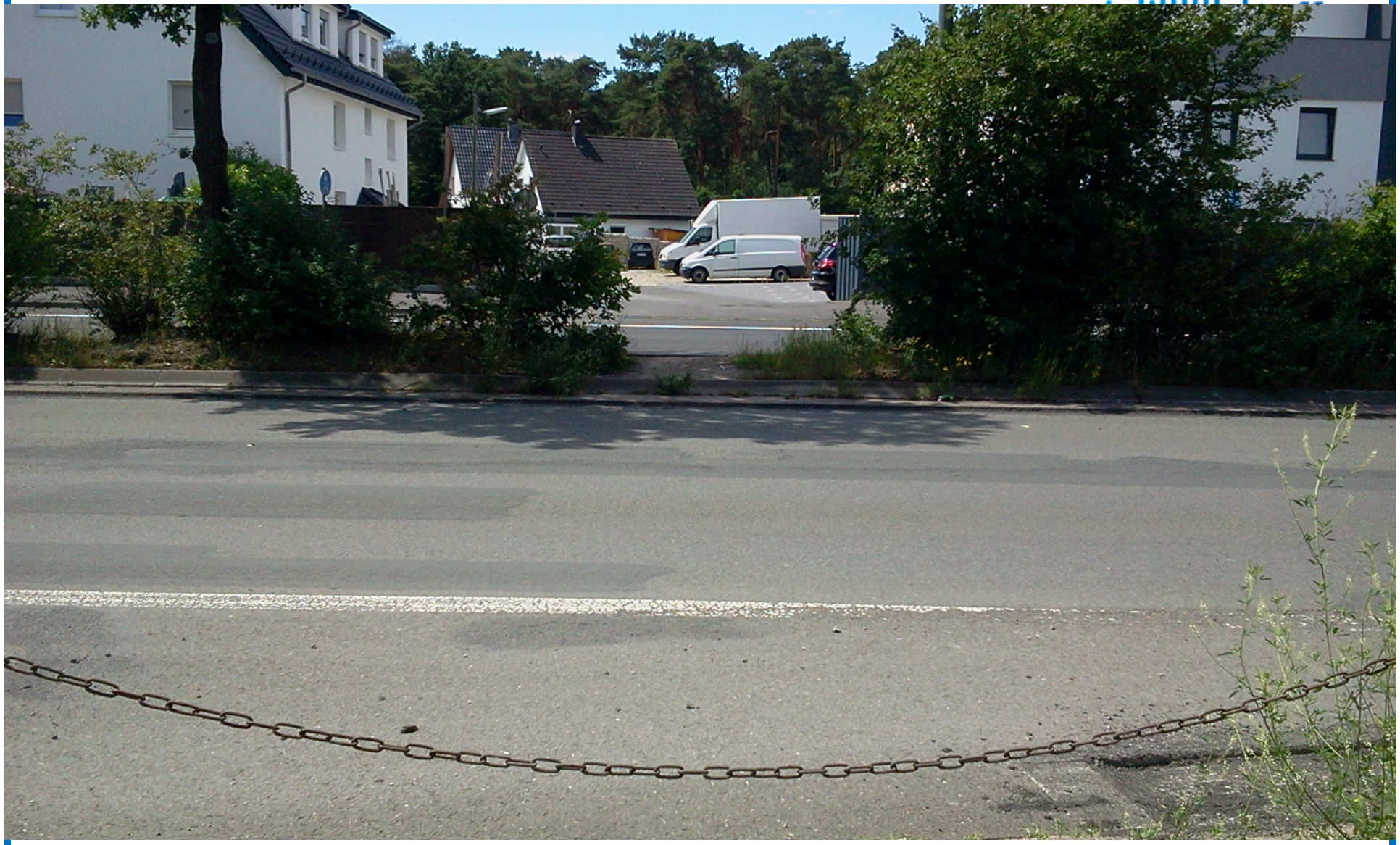
BILDER IM BESTAND



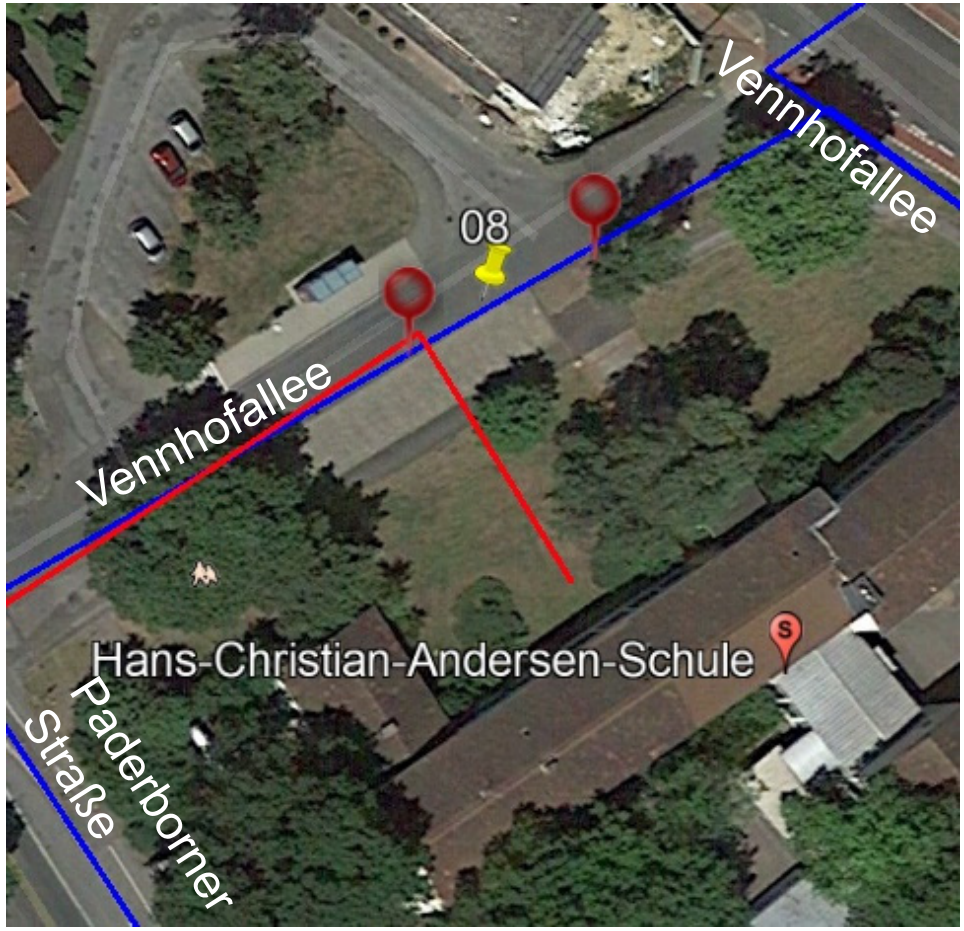
BILDER IM BESTAND



BILDER IM BESTAND



Problemstelle 08



- Autofahrer achten oft nicht auf die Kinder, die aus dem Bus aussteigen
- Autofahrer parken an der Haltestelle
- morgens großes Chaos und keine Parkmöglichkeit

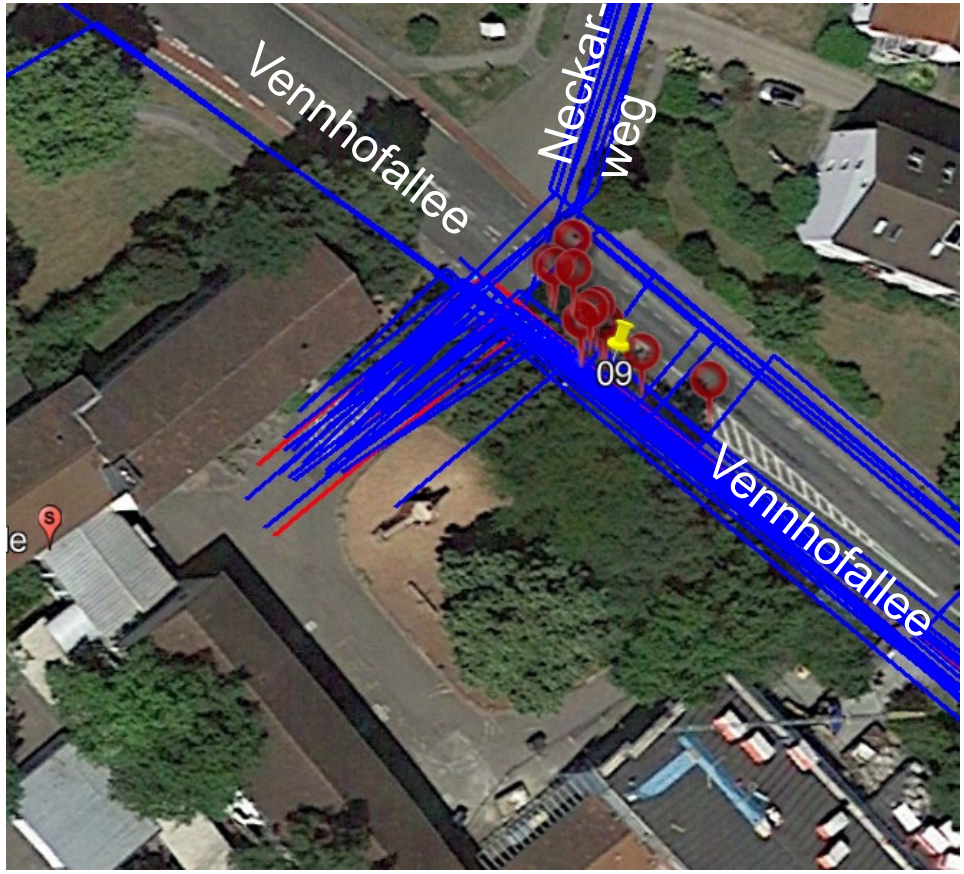


Maßnahmenempfehlung:
keine

BILDER IM BESTAND



Problemstelle 09



- Fußgängerinsel an der Schule, Querung ist problematisch manche Autofahrer halten an andere meist aus Gegenrichtung fahren durch
- Querung problematisch, viel Verkehr, Fahrzeuge halten oft nicht an
- Keine geeignete Querungshilfe
- Tempolimit wird nicht eingehalten


Maßnahmenempfehlung:
Kfz- und Fg-Zählung, FGÜ prüfen
Ist kein FGÜ möglich FG-LSA
Priorisierung: 1

BILDER IM BESTAND

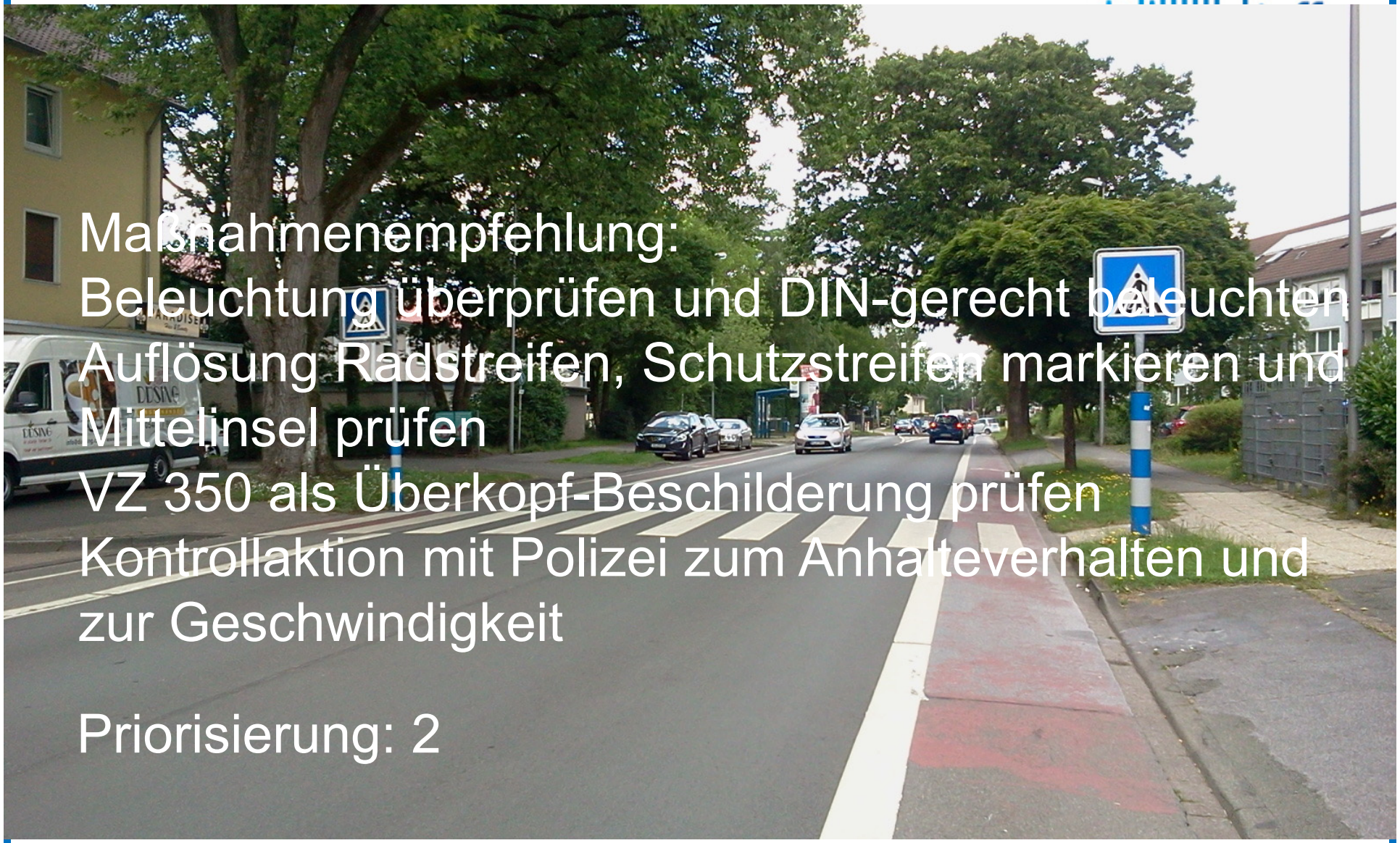



Maßnahmenempfehlung:
Grünschnitt
Priorisierung: 2

Problemstelle 10



- Querung am Zebrastreifen problematisch, kaum ein Autofahrer hält an
- Höhe Zebrastreifen ist ein großer Baum, Kinder werden nicht gesehen, so halten die Fahrzeuge auch nicht an
- Fußgängerampel wäre wünschenswert
- Tempolimit wird nicht eingehalten, Fahrzeuge rasen am Zebrastreifen durch



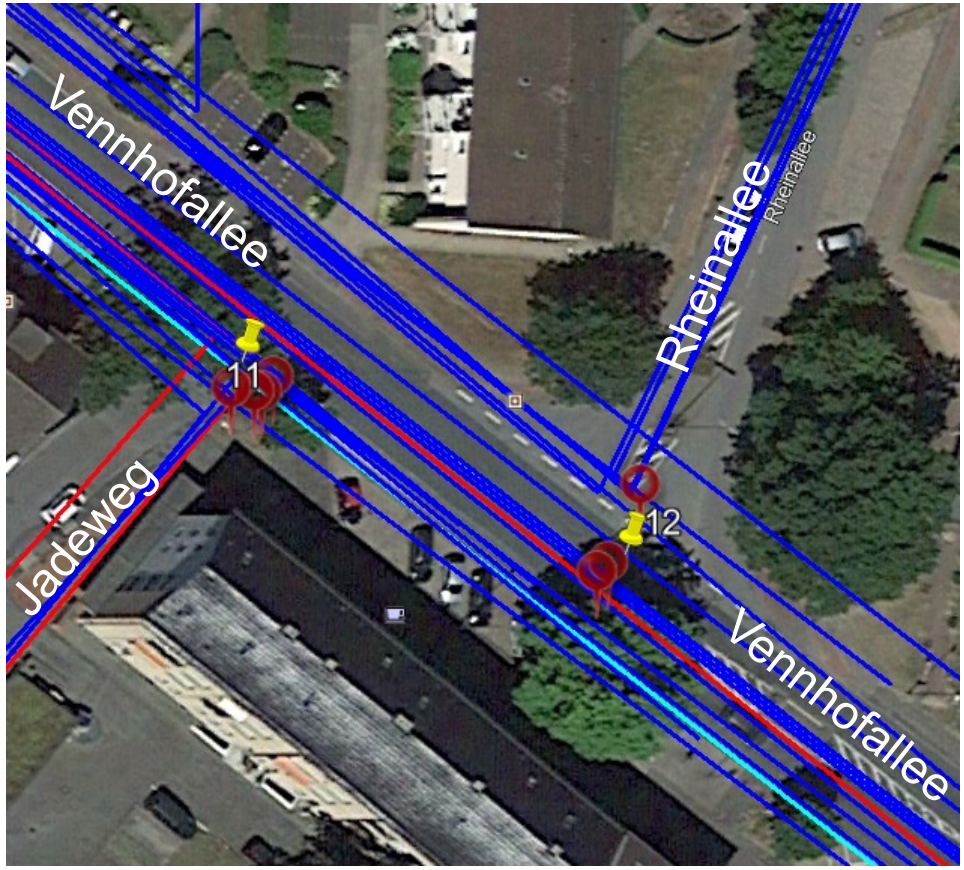
Maßnahmenempfehlung:
Beleuchtung überprüfen und DIN-gerecht beleuchten
Auflösung Radstreifen, Schutzstreifen markieren und Mittelinsel prüfen
VZ 350 als Überkopf-Beschilderung prüfen
Kontrollaktion mit Polizei zum Anhalteverhalten und zur Geschwindigkeit

Priorisierung: 2

BILDER IM BESTAND



Problemstelle 11



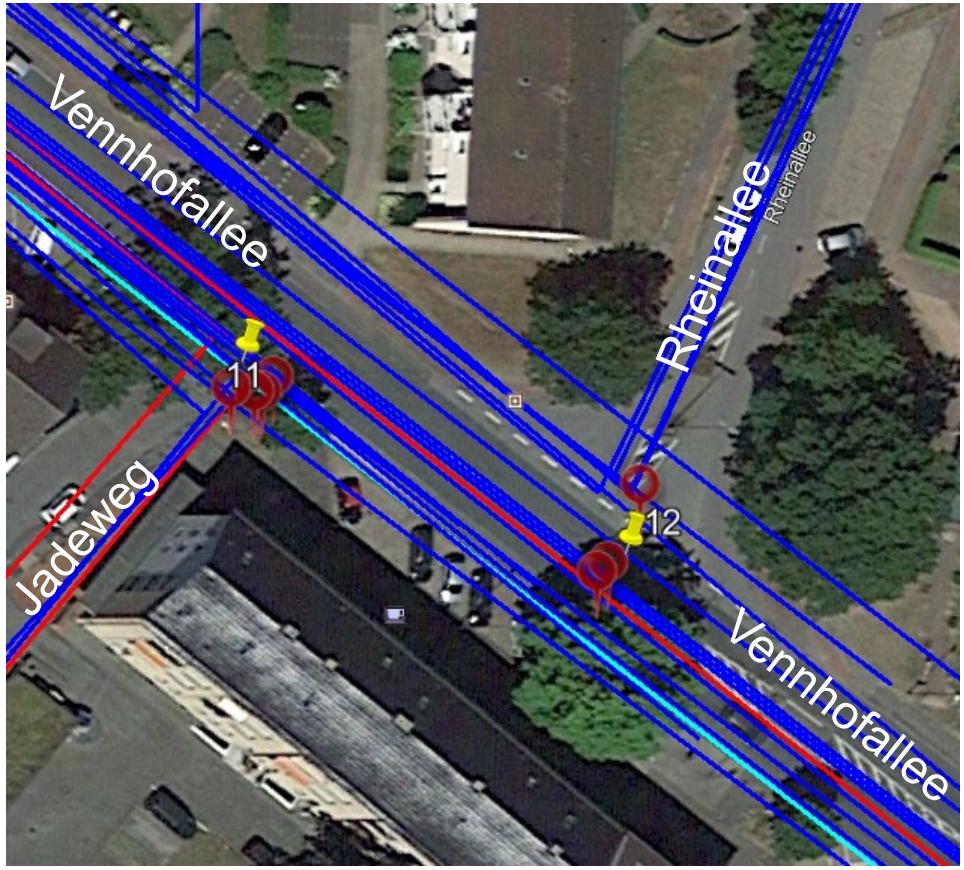
- Querung problematisch
- Sichtbehinderung wegen beidseitig geparkter Fahrzeuge
- keine Ampel/Zebrastreifen



Maßnahmenempfehlung:
Sichtfelder sichern, Wegnahme PKW-Stellplatz rechts und Grenzmarkierung links

Priorisierung: 2

Problemstelle 12



- Linksabbieger müssen am Überweg nicht anhalten
- Querung an der Bushaltestelle problematisch


Maßnahmenempfehlung:
FGÜ prüfen
Priorisierung: 1

BILDER IM BESTAND



Problemstelle 13



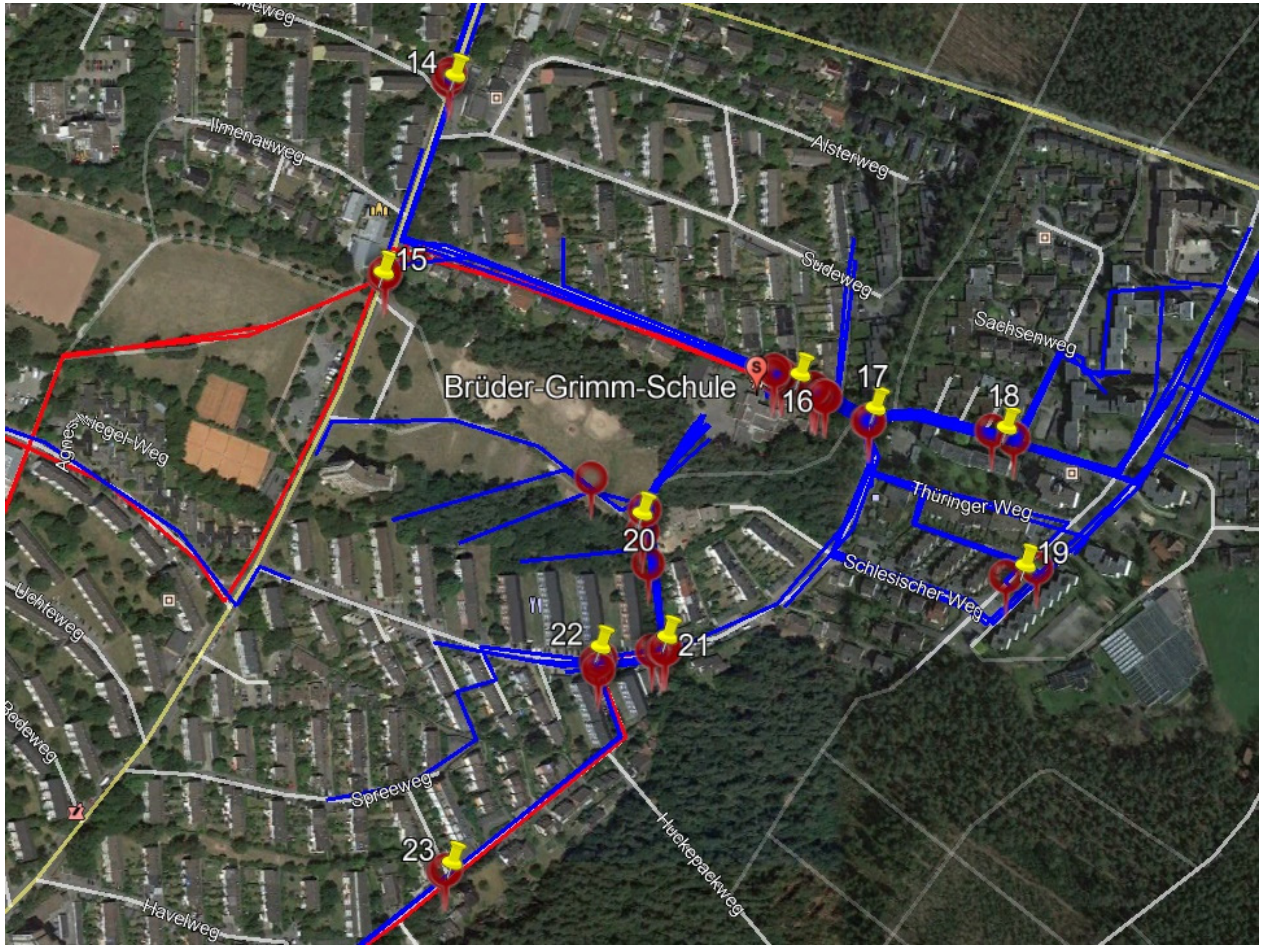
- Fahrzeuge oft zu schnell

BILDER IM BESTAND

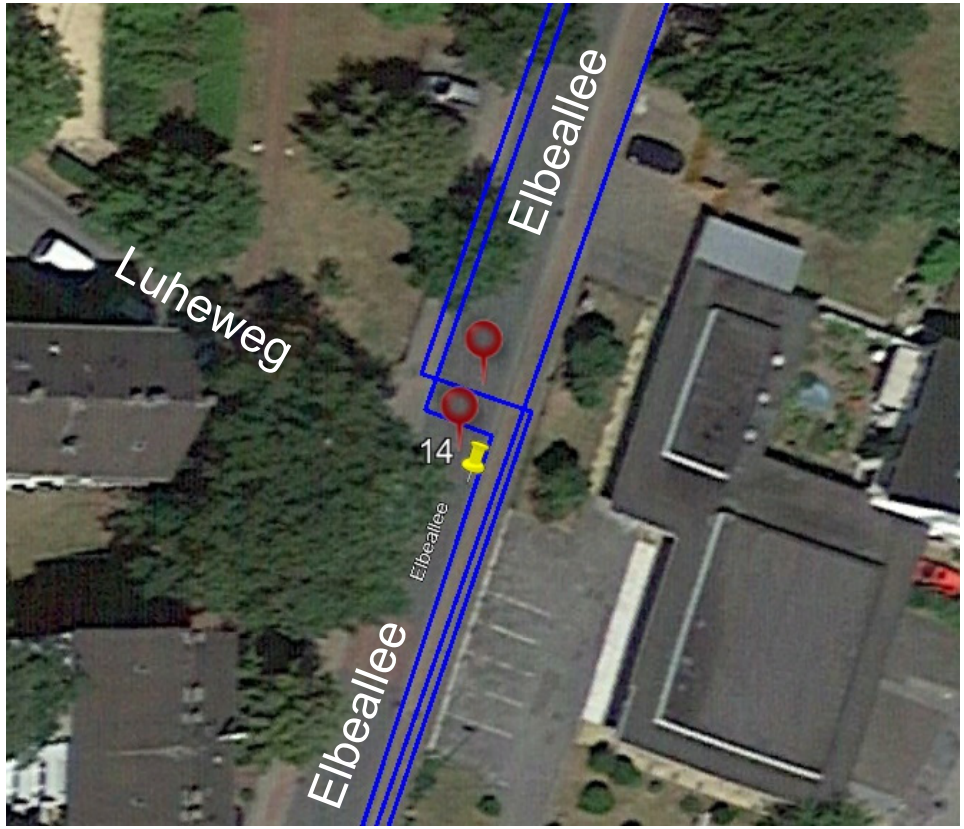


Maßnahmenempfehlung:
keine

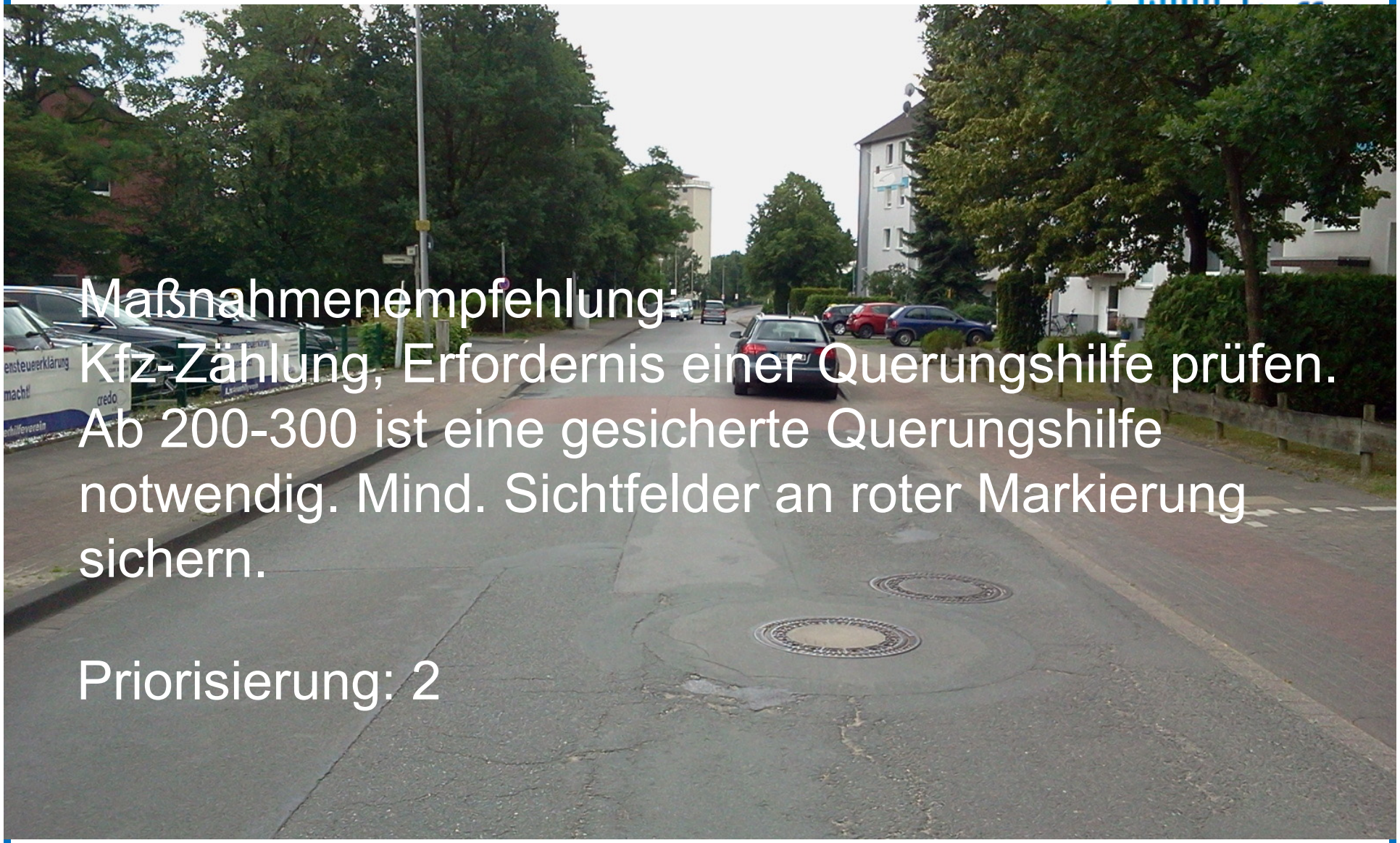
Übersicht Problemstelle 14 - 23



Problemstelle 14



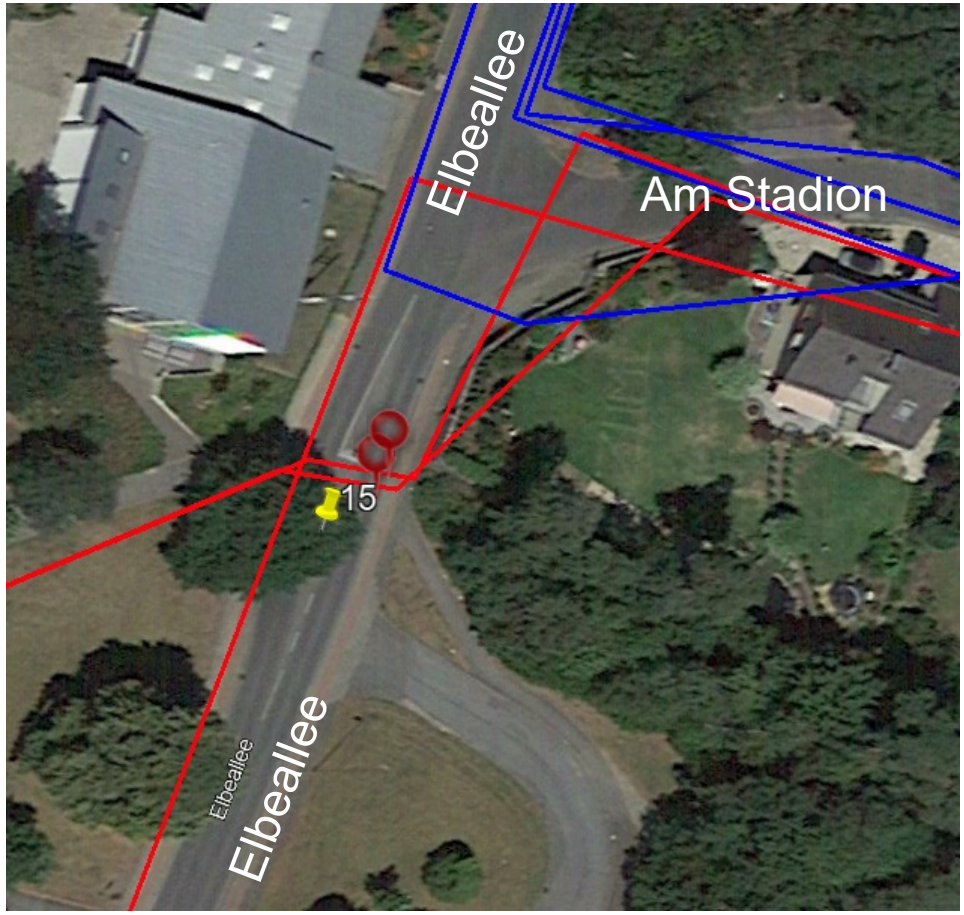
- keine Querungshilfe
- Fahrzeuge oft zu schnell
- Verkehrsinsel als Querungshilfe nicht ausreichend
- Zebrastreifen wäre wünschenswert



Maßnahmenempfehlung:
Kfz-Zählung, Erfordernis einer Querungshilfe prüfen. Ab 200-300 ist eine gesicherte Querungshilfe notwendig. Mind. Sichtfelder an roter Markierung sichern.

Priorisierung: 2

Problemstelle 15



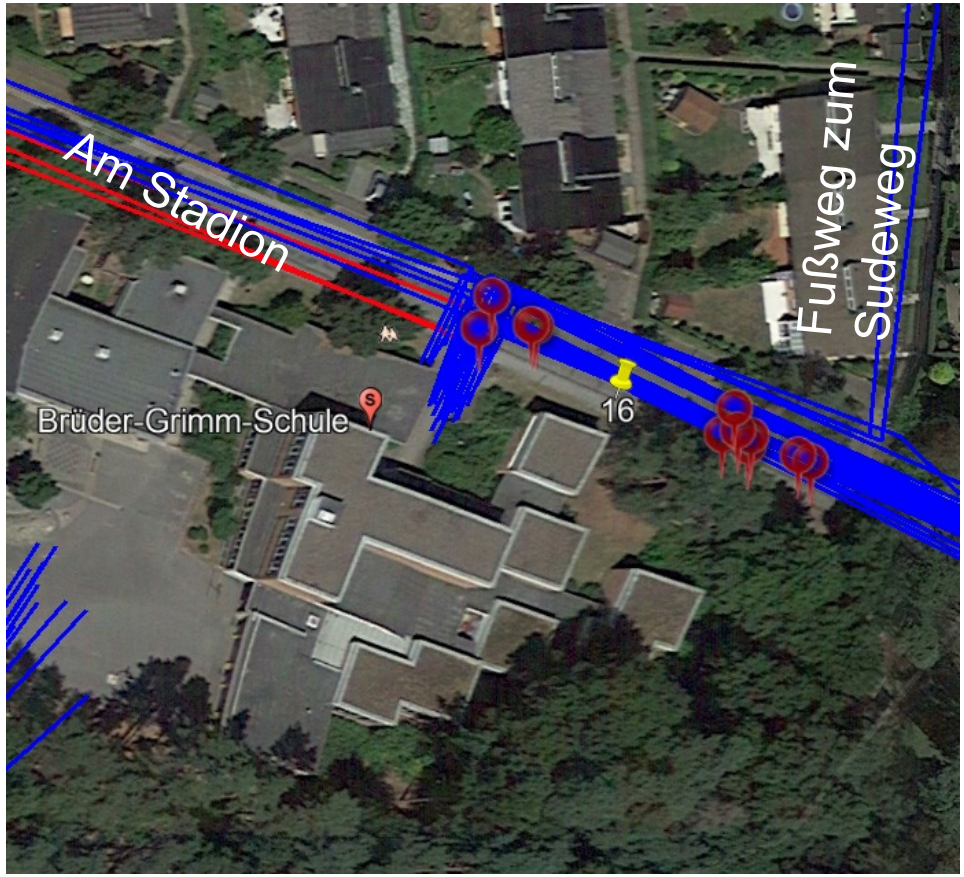
- Querung problematisch


Maßnahmenempfehlung:
FGÜ prüfen
Priorisierung: 1

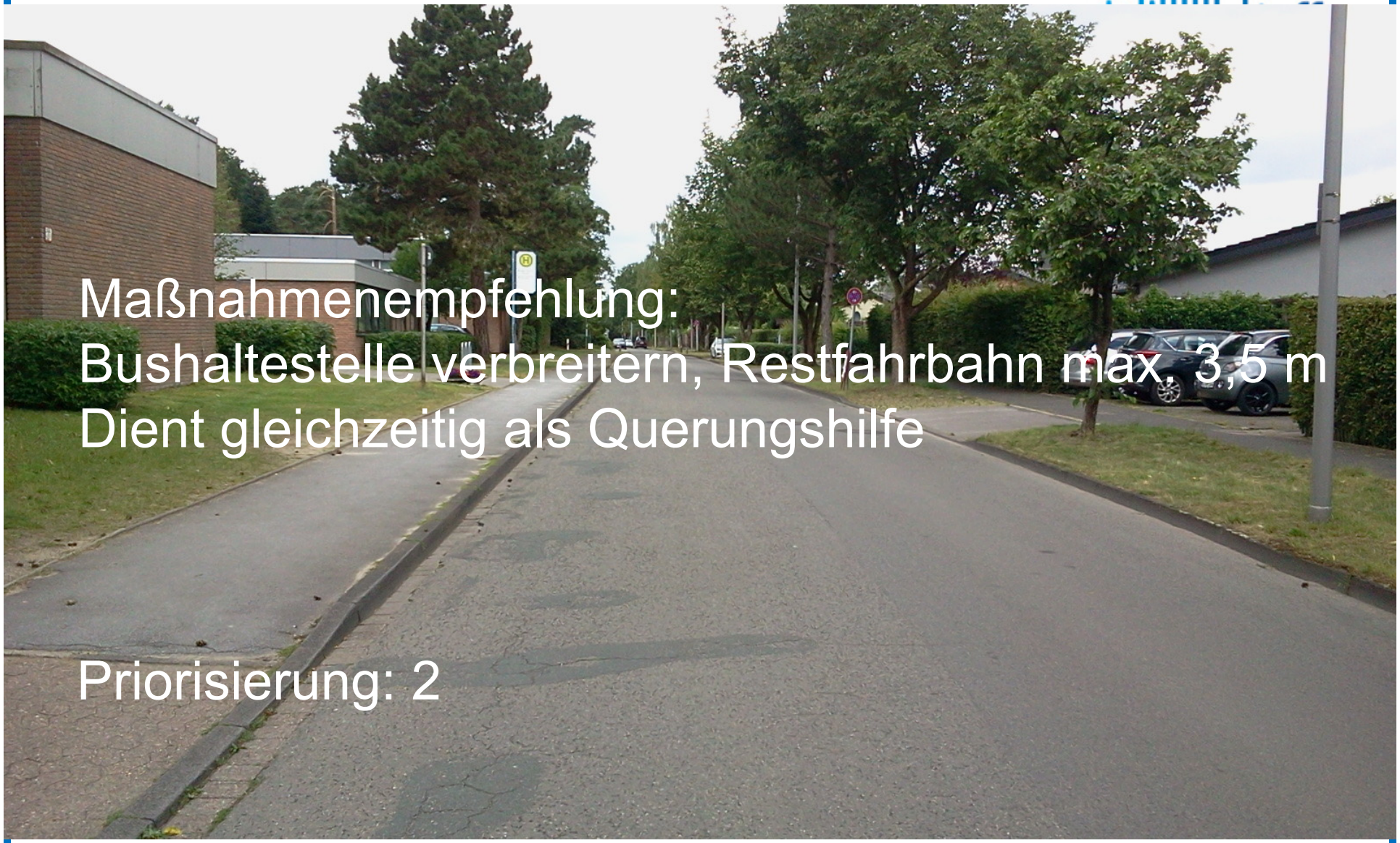
BILDER IM BESTAND



Problemstelle 16



- Elterntaxen vor der Schule, Kinder wuseln zwischen den Fahrzeugen durch
- Verkehr unübersichtlich
- Zebrastreifen fehlt
- Elterntaxi vor der Schule trotz Halteverbot
- viel Verkehr am Parkplatz
- Ein- und ausparkende Fahrzeuge
- Elterntaxi achten oft nicht auf die Fußgänger


Maßnahmenempfehlung:
Bushaltestelle verbreitern, Restfahrbahn max. 3,5 m
Dient gleichzeitig als Querungshilfe
Priorisierung: 2


Maßnahmenempfehlung:
Ausfahrt abpollern
Hinweisschild Schulgelände
Priorisierung: 1

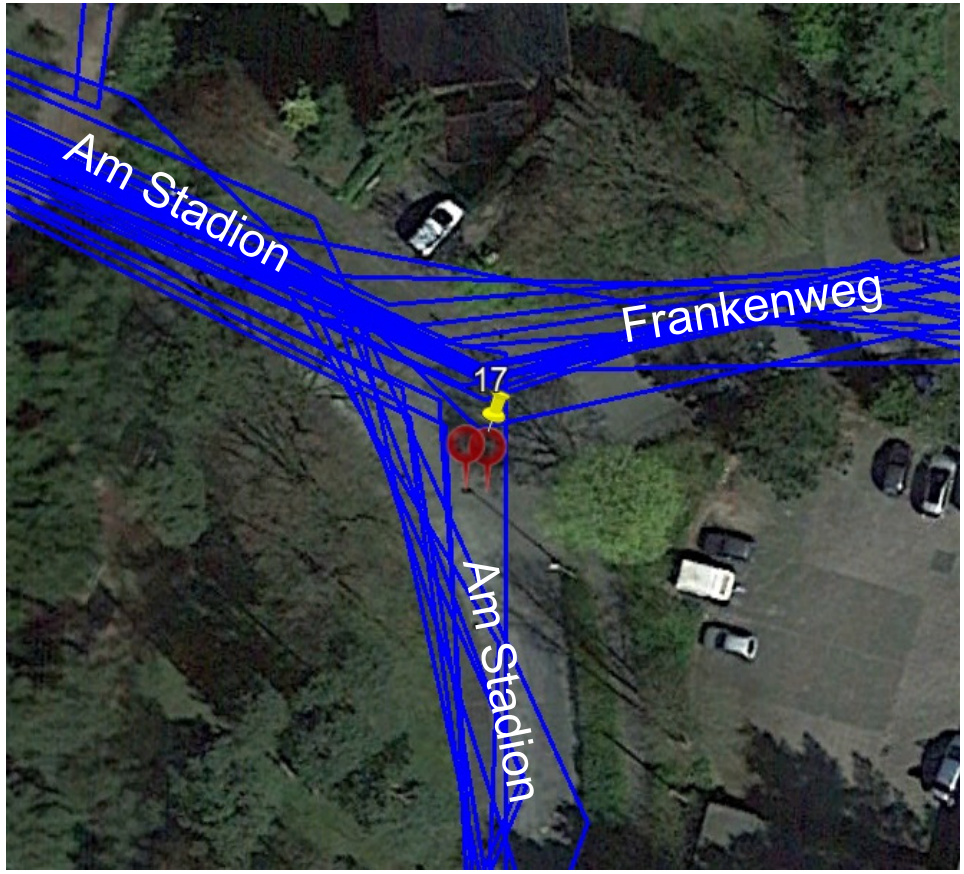
BILDER IM BESTAND



BILDER IM BESTAND



Problemstelle 17



- Kreuzung schlecht einsehbar

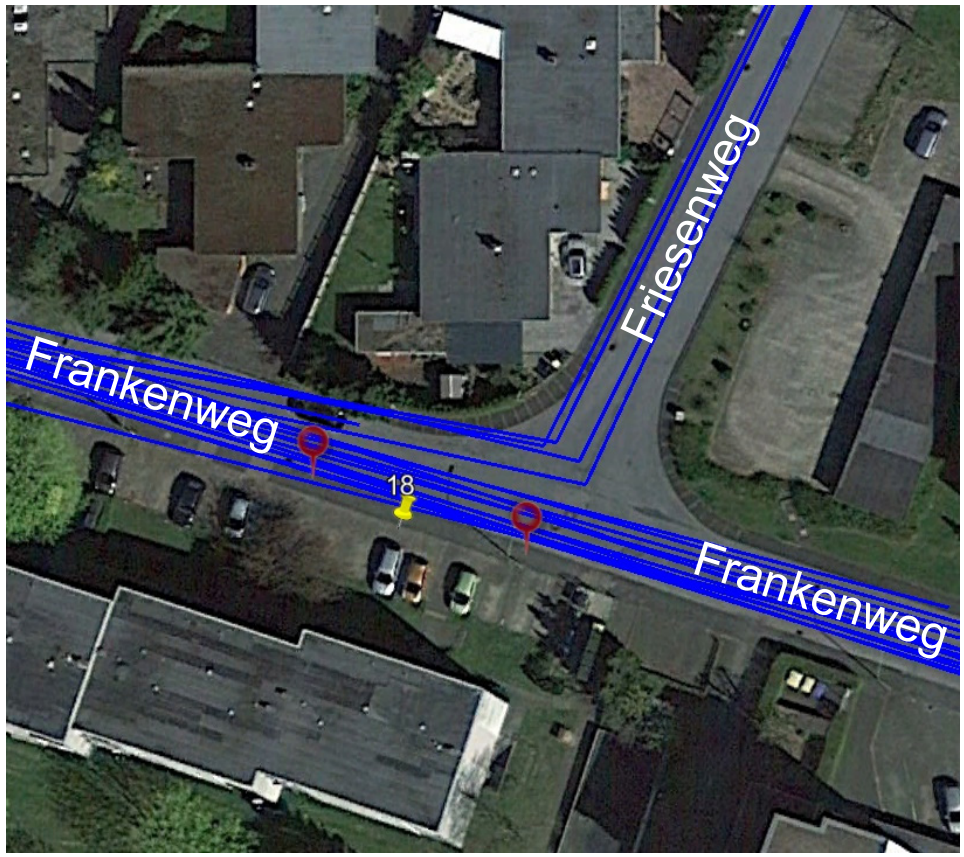

Maßnahmenempfehlung:
Grünschnitt max. 50-60 cm
Priorisierung: 1


Maßnahmenempfehlung:
Grünschnitt, Wegnahme 1 Stellplatz
Priorisierung: 1

BILDER IM BESTAND



Problemstelle 18

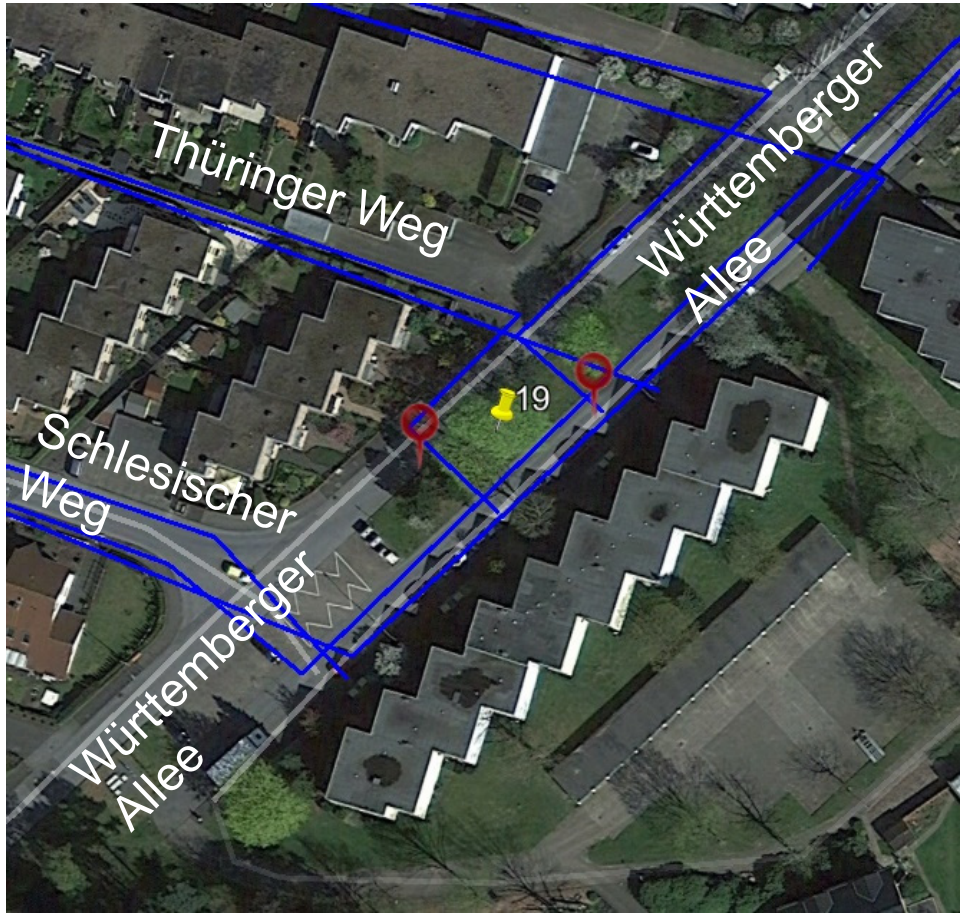


- Tempolimit wird nicht eingehalten
- Raser ohne Rücksicht auf Fußgänger


Maßnahmenempfehlung:
Berliner Kissen zur V-Dämpfung prüfen
Priorisierung: 2


Maßnahmenempfehlung:
Gehweg baulich anlegen
Priorisierung: 2

Problemstelle 19



- Fahrzeuge sind oft schneller als erlaubt
- Fahrzeuge zu schnell


Maßnahmenempfehlung:
Prüfung, ob Sperrflächen beparkt werden.
Ggf. Abpollern
Priorisierung: 2


Maßnahmenempfehlung:
Prüfung, ob Sperrflächen beparkt werden.
Ggf. Abpollern
Priorisierung: 2

BILDER IM BESTAND



BILDER IM BESTAND



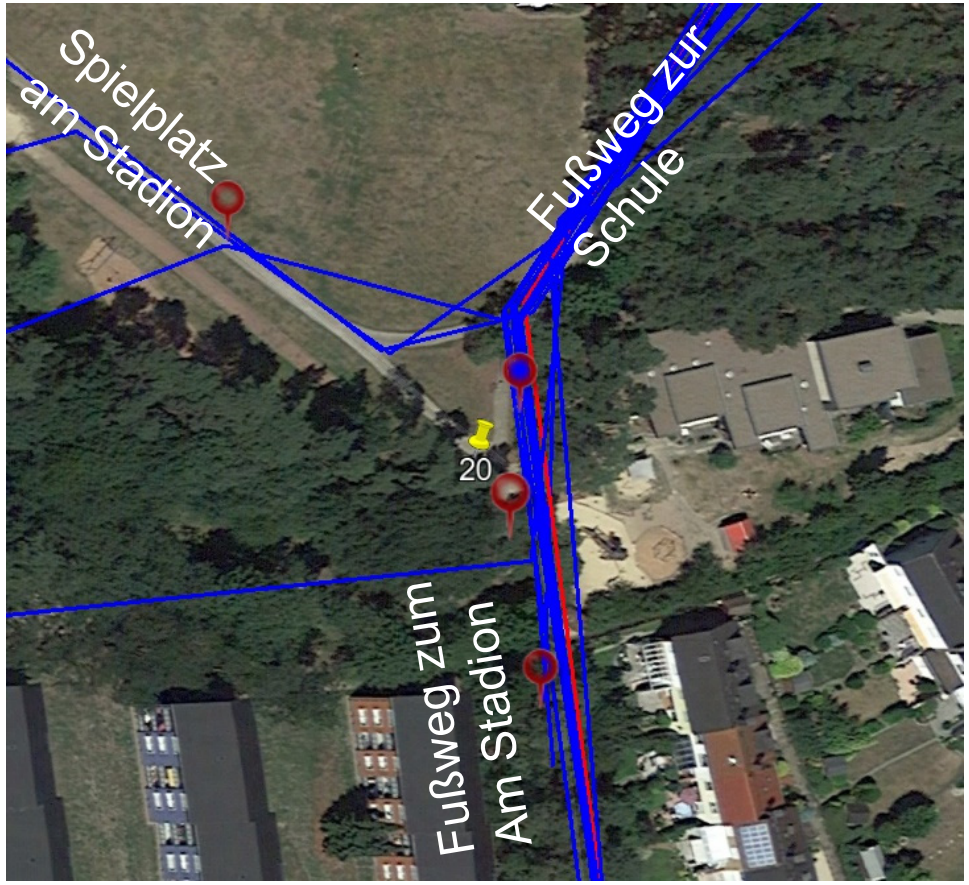
BILDER IM BESTAND



BILDER IM BESTAND



Problemstelle 20



- in der dunklen Jahreszeit ist der Weg nicht ausreichend beleuchtet
- im Winter bei Schnee ist es schwierig den Berg hoch zu laufen
- steiler Weg, wird im Winter nicht geräumt/gestreut
- freilaufende Hunde



Maßnahmenempfehlung:
Grünschnitt

Priorisierung: 1

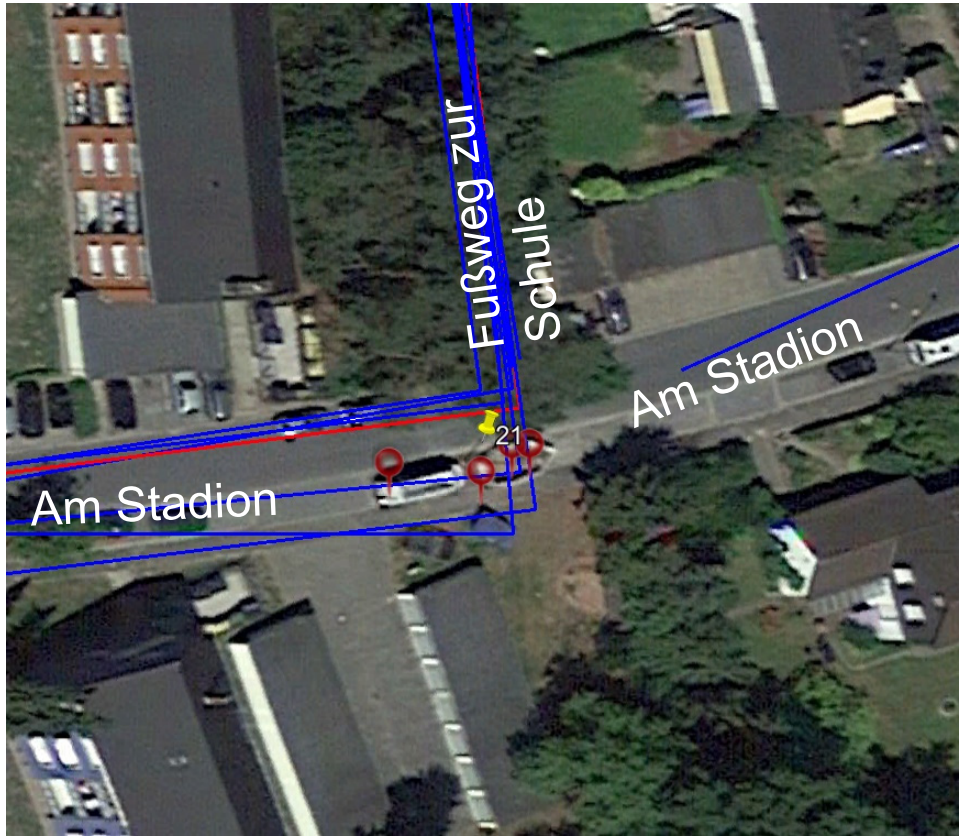

Maßnahmenempfehlung:
Winterdienst
Priorisierung: 1


Maßnahmenempfehlung:
Winterdienst
Priorisierung: 1

BILDER IM BESTAND



Problemstelle 21



- Fahrzeuge sind oft zu schnell
- Zebrastreifen fehlt
- Querung problematisch
- parkende Fahrzeuge behindern die Sicht

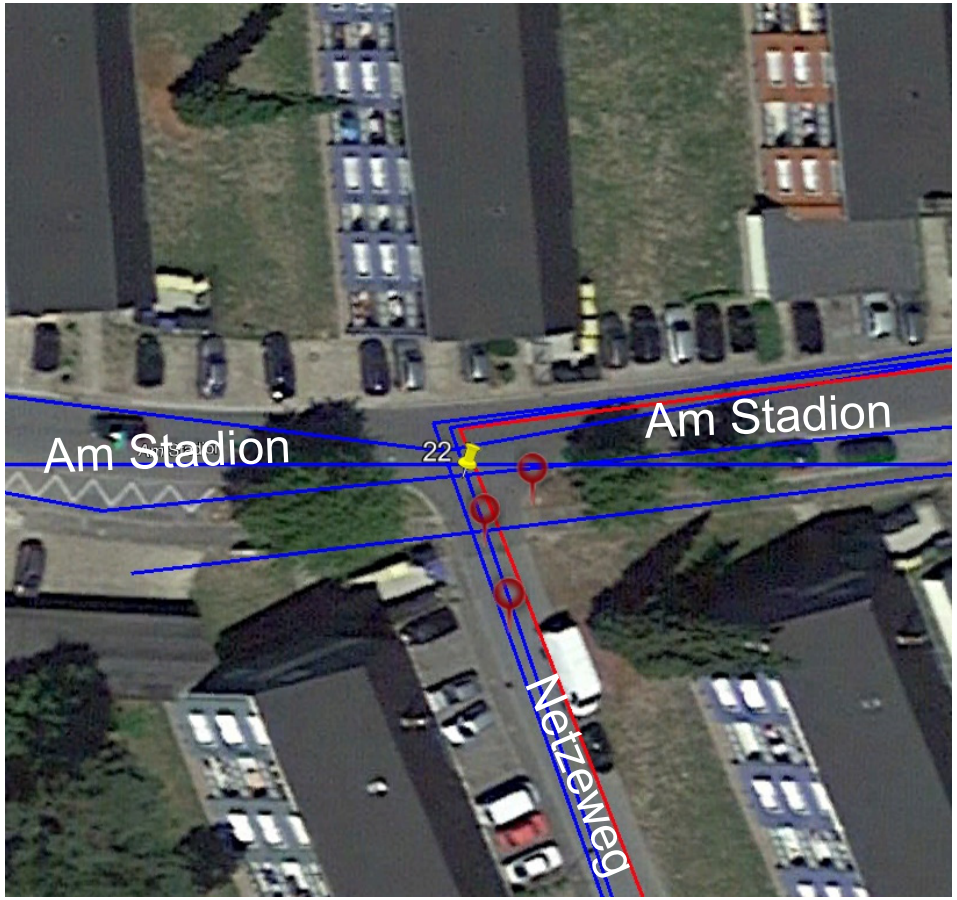

Maßnahmenempfehlung:
Beidseitig der Querungshilfe Wegnahme der Kfz-Stellplätze
Priorisierung: 1

BILDER IM BESTAND




Maßnahmenempfehlung:
Abstand erhöhen für Räder mit Anhängern
Priorisierung: 2

Problemstelle 22



- Tempolimit und rechts vor links werden selten eingehalten
- Parkchaos, schwer einsehbar
- Verkehrsregeln werden selten eingehalten
- Querung problematisch

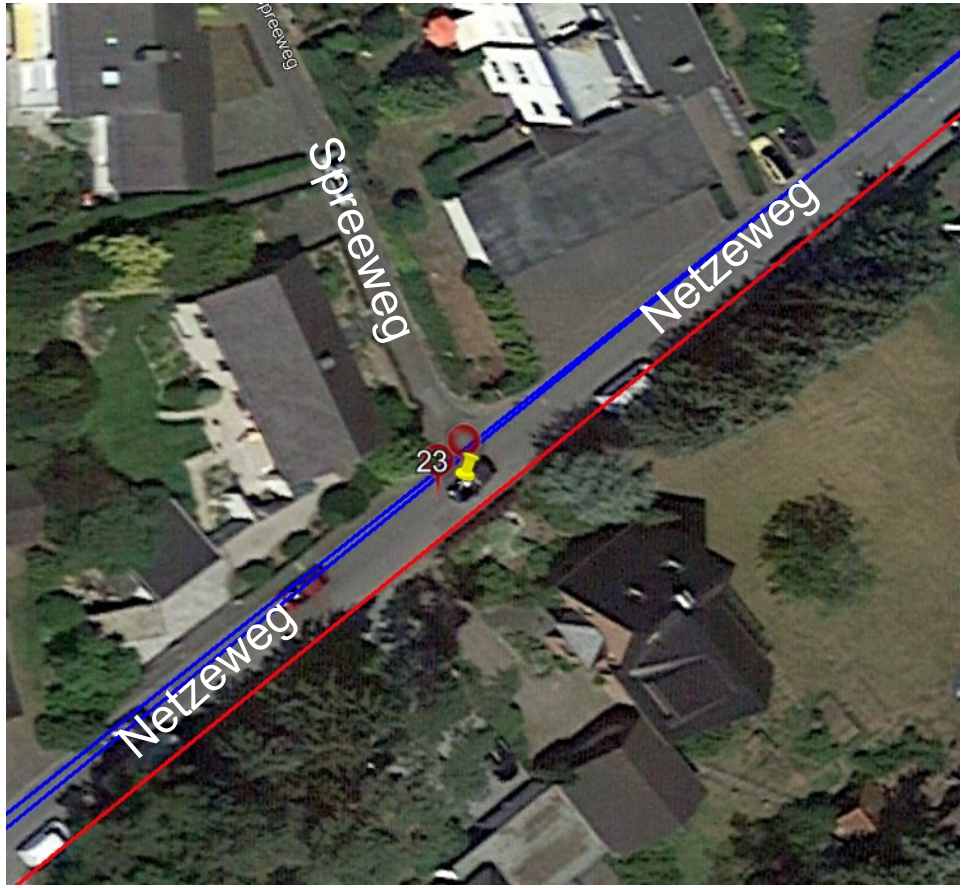

41-47
Maßnahmenempfehlung:
Grenzmarkierung
Priorisierung: 1



Maßnahmenempfehlung:
Grenzmarkierung

Priorisierung: 1

Problemstelle 23



- Querungsstelle wegen hoher Büsche schwer einsehbar
- Tempolimit wird oft nicht eingehalten


Maßnahmenempfehlung:
VZ 325 prüfen
Priorisierung: 2


Maßnahmenempfehlung:
Gehweg durchpflastern
Priorisierung: 2

Büro für: Forschung · Entwicklung · Evaluation

Bilder: bueffee GbR
Kartengrundlagen: google, eigene Darstellungen
Nicht zur Veröffentlichung im Internet freigegeben.



Kontakt: J. Leven info@bueffee.de Tel.: 0202 4297935 www.bueffee.de