

Kita- und Schulwegsicherheit

im zentralen Innenstadtbereich der Stadt Bielefeld

Stadt Bielefeld

Kita- und
Schulwegsicherheitskonzept



– Bericht –

Trier, 23.12.2020

vorgelegt von



raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Max-Planck-Straße 18

54296 Trier

0651 – 49 36 88 50

info@raumkom.de

www.raumkom.de

im Auftrag der



Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr – Abteilung Mobilitätsplanung

August-Bebel-Str. 92

33602 Bielefeld

Ansprechpartnerin: Nina Heger

0521 – 51 68 26

Nina.Heger@bielefeld.de

Inhalt

ABBILDUNGEN	6
TABELLEN	7
ABKÜRZUNGEN	7
UNTERSUCHUNGSRAUM UND METHODIK.....	8
Betrachtungsgebiet.....	8
Kitas und Schulen.....	9
Methodisches Vorgehen (inkl. Einschränkungen in der Erhebung).....	10
Vor-Ort-Erhebung	10
Online-Befragung	10
Interviews.....	11
ANALYSE DER UNFALLSTATISTIK.....	12
BESTANDS- UND BEDARFSANALYSE DER KITA- UND SCHULSTANDORTE	29
Verkehrsinfrastruktur in der Bielefelder Innenstadt.....	33
Fahrradabstellanlagen und Elternhaltestellen	
an Kita- und Schulstandorten	39
Diesterwegschule	39
Evangelische Kita Neustadt.....	42
Gymnasium am Waldhof	43
Kita „Kidstown“	46
Kita Hoppetosse e.V.....	47
Kita Kindermann-Stiftung	48
Kita Münzstrasse	50
Kita Nestfalken	51
Kita Stadtmitte	53
Kita und Familienzentrum Weltweit	54
Klosterschule.....	55
Luisenschule	57
Ratsgymnasium.....	58
MASSNAHMEN-EMPFEHLUNGEN	60
Infrastruktur an Problemstellen	61

Umgestaltung der Verkehrsflächen am Waldhof	61
Umgestaltung der Verkehrsflächen vor der Diesterwegschule	66
Anpassung der Ampelschaltung (und Vergrößerung der Aufstellfläche) am Franziskushospital	69
Verbesserung der Beleuchtung und stärkere Trennung der Verkehrswege an der Unterführung von OWD bzw. Alfred-Bozi-Straße.....	70
Einfahrtsbeschränkung in die Hagenbruchstraße	73
Direktere Anbindung der Elternhaltestelle Oelmühlenstraße.....	75
Prüfung der Verkehrssituation am Adenauerplatz	77
Erschließung einer Radverkehrsrouten für die westlichen Stadtteile – Trasse Süd.....	79
Verbesserung der Radverkehrsführung in der Kreuzstraße	81
Erschließung einer Radverkehrsrouten für die westlichen Stadtteile – Trasse Nord	82
Schaffung sicherer Quermöglichkeiten am Niederwall	84
Anlage von Aufstellflächen im Kreuzungsbereich Am Bach/ Niederwall/Hermannstraße	87
Verbreiterung von Aufstellflächen und Überweg südlich der Kreuzung Artur- Ladebeck-Str. – Obernstraße	89
Anpassung des Überwegs an der Einmündung Detmolder Str./ Teutoburger Str.....	91
Verbesserung der Querbarkeit der Oststraße.....	92
Schaffung von Quermöglichkeiten im Ehlenruper Weg	94
Installation von bremsenden Elementen für den Straßenverkehr in den Kreuzungsbereichen von Rohrteich- und Spindelstraße	95
Verbesserung von Beleuchtung und Signalisation des Fußgängerüberwegs im Bereich Neustädter Straße/Niederwall/ Rohrteichstraße	98
Fahrradabstellanlagen	103
Bereitstellung von bis zu 500 Fahrrad-Stellplätzen an Gymnasium am Waldhof und Ratsgymnasium	109
Bereitstellung von etwa 15 temporären & etwa 25 dauerhaften Fahrrad- Stellplätzen an der Kita Kindermann-Stiftung	114
Bereitstellung von bis zu 80 Fahrrad-Stellplätzen an der Klosterschule.....	116
Bereitstellung von etwa 150 Fahrrad-Stellplätzen an der Luisenschule.....	118

Bereitstellung von etwa 40 Fahrrad-Stellplätzen an Kita und Familienzentrum Weltweit.....	120
Bereitstellung von bis zu 60 Fahrrad-Stellplätzen an der Diesterwegschule	122
Bereitstellung von 10 temporären & 10 dauerhaften Fahrrad-Stellplätzen an der Kita „Kidstown“	124
Bereitstellung von ca. 5 temporären & ca. 10 weiteren, dauerhaften Fahrrad-Stellplätzen an der Kita Nestfalken.....	125
Bereitstellung von ca. 10 Fahrrad-Stellplätzen an der Evangelischen Kita Neustadt	127
Aufwertung der vorhandenen Fahrrad-Stellplätze an der Kita Hoppetosse e.V.	129
Bereitstellung von ca. 5 Fahrrad-Stellplätzen an der Kita Münzstraße	130
Bereitstellung von 30 Fahrrad-Stellplätzen an der Kita Stadtmitte	132
Verkehrs- und Mobilitätserziehung	134

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Betrachtungsgebiet mit untersuchten Kitas und Schulen	8
Abbildung 2: Unfallbeteiligung nach Verkehrsmitteln (2017 – 03/2020)	13
Abbildung 3: Unfallbeteiligung nach Altersklassen (2017 - 03/2020)	14
Abbildung 4: Unfallzahlen nach Unfalltypen (2017 - 2019)	15
Abbildung 5: Unfallbeteiligung nach Tagesstunden (2017 - 2019)	16
Abbildung 6: Unfallbeteiligung nach Wochentag (2017 - 2019)	16
Abbildung 7: Unfallhäufungsstellen im Umfeld untersuchter Schulen und Kitas (Stand: 01/2020)	17
Abbildung 8: Verteilung der beantworteten Fragebögen auf die Einrichtungen	29
Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl	30
Abbildung 10: Zufriedenheit mit Fahrradabstellanlagen	30
Abbildung 11: Zufriedenheit mit Elternhaltestellen	31
Abbildung 12: Kita- und Schulwege aller Befragten	34
Abbildung 13: Problemstellen auf den Kita- und Schulwegen	37
Abbildung 14: Lage und Standort der Diesterwegschule	39
Abbildung 15: Lage und Standort der Evang. Kita Neustadt	42
Abbildung 16: Lage und Standort des Gymnasium am Waldhof	43
Abbildung 17: Lage und Standort der Kita "Kidstown"	46
Abbildung 18: Lage und Standort der Kita Hoppetosse e.V.	47
Abbildung 19: Lage und Standort der Kita Kindermann-Stiftung	48
Abbildung 20: Lage und Standort der Kita Münzstraße	50
Abbildung 21: Lage und Standort der Kita Nestfalken	51
Abbildung 22: Lage und Standort der Kita Stadtmitte	53
Abbildung 23: Lage und Standort von Kita und Familienzentrum Weltweit	54
Abbildung 24: Lage und Standort der Klosterschule	55
Abbildung 25: Lage und Standort der Luisenschule	57
Abbildung 26: Lage und Standort des Ratsgymnasium	58
Abbildung 27: Waldhof mit Ratsgymnasium, Gymnasium am Waldhof und Kita Kindermann-Stiftung	61
Abbildung 28: Umgestaltung des Bereich Waldhof/Welle/Am Bach	62
Abbildung 29: Umgestaltung der Rohrteichstraße im Bereich der Diesterwegschule	67
Abbildung 30: Großes Gefahrenpotenzial durch Missachtung der Verkehrsführung	71
Abbildung 31: Empfehlung zur Schaffung von Aufmerksamkeit für Rad- und Fußverkehr	71
Abbildung 32: Direktere Anbindung der EHS an Schule und Kita	76
Abbildung 33: Westliche Radverkehrsführung - südlich Stapenhorststraße	80
Abbildung 34: Westliche Radverkehrsführung - nördlich Stapenhorststraße	83
Abbildung 35: Begrenzter Raum für Zufußgehende	85
Abbildung 36: Autofreier Verkehr in der Innenstadt, Referenzbild	86
Abbildung 37: Mittige Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich	88

Abbildung 38: Mittelinsel und Aufstellflächen mit Ausweitungsmöglichkeiten.....	89
Abbildung 39: Potenzielle Standorte von bremsenden Elementen in der Rohrteichstraße	96
Abbildung 40: Zügige Radverkehrsführung am Fußgängerüberweg.....	98
Abbildung 41: Standorte und Anzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich Waldhof	110
Abbildung 42: Stellplätze für Lastenräder oder Fahrräder mit Kinder-Anhänger.....	115

TABELLEN

Tabelle 1: Übersicht der Kitas und Schulen sowie ihrer Größe	9
Tabelle 2: Unfälle mit Radfahrenden und Zufußgehenden (2017 - 2019).....	13
Tabelle 3: Verletzungen Unfallbeteiligter (2017 - 2019)	14

ABKÜRZUNGEN

EHS	Elternhaltestelle
FAA	Fahrradabstellanlage
Kfz	Kraftfahrzeug
Kita	Kindertagesstätte
Krad	Kraftrad
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OWD	Ostwestfalendamm (Abschnitt der B61 in Bielefeld)
Pkw / Lkw	Personenkraftwagen / Lastkraftwagen
SuS	Schülerinnen und Schüler
UHS	Unfallhäufungsstelle

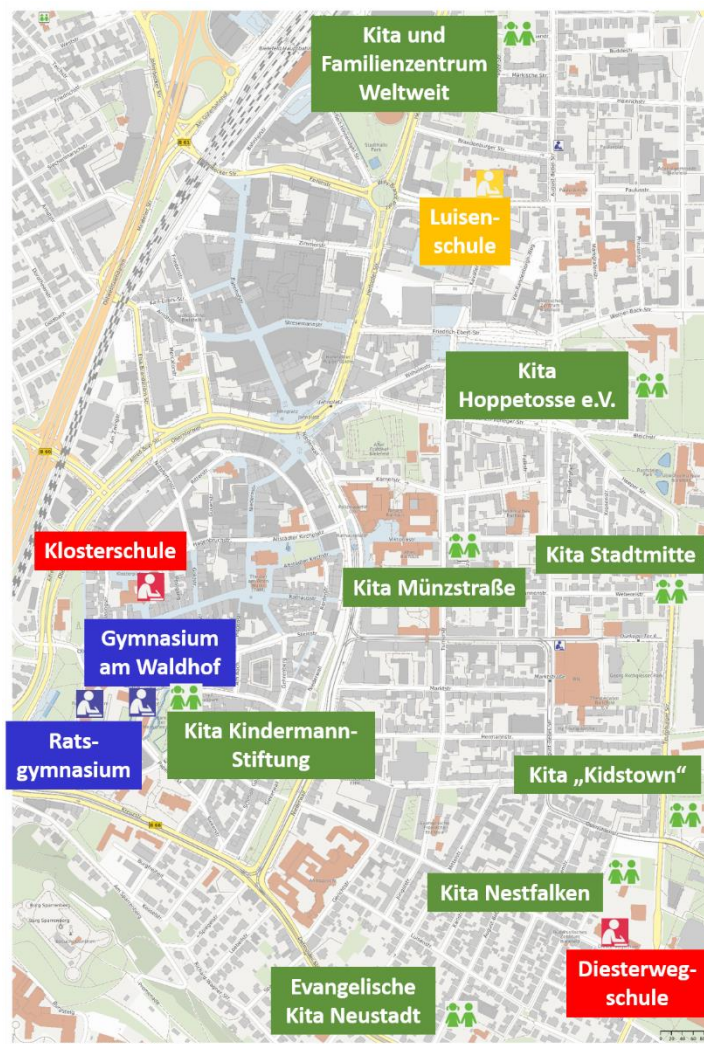
UNTERSUCHUNGSRAUM UND METHODIK

Die Universitätsstadt Bielefeld hat sich im Rahmen des Programms „Emissionsfreie Innenstadt“ dazu entschieden, Emissionen durch motorisierten Individualverkehr im Bereich der Innenstadt zu reduzieren. Unter anderem wird dazu auch die tägliche Mobilität von Kita- und Schulkindern genutzt. Vor diesem Hintergrund wurde *raumkom* beauftragt, die Hauptrouten der Schülerinnen und Schüler (SuS) sowie der Kita-Kinder (und ihrer Eltern) sicherer zu gestalten. Zusätzlich bestand die Aufgabe darin, die Infrastruktur an den Kitas und Schulen für eine emissionsfreie Mobilität (Förderung von Fuß- und Radverkehr) bereitzustellen.

Betrachtungsgebiet

In der Bielefelder Innenstadt wurden acht Kitas und fünf Schulen ausgewählt, die im Folgenden einer Analyse unterzogen wurden (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Betrachtungsgebiet mit untersuchten Kitas und Schulen



Aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen der ca. 3.500 Kinder und Jugendlichen wurde dabei das Untersuchungsgebiet des Programms „Emissionsfreie Innenstadt“ zwar als Fokus, aber nicht als strikte Grenze der Betrachtung herangezogen. Im Innenstadtbereich stehen zur Fortbewegung die Straßenbahn sowie Busse als öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung. Die Linienverläufe der Straßenbahn bieten entlang der Hauptverkehrsachsen eine gute Anbindung nach Süden und Norden, die Buslinien verdichten das ÖPNV-Netz mit zahlreichen Radialen auch nach Osten und Westen. Für den Radverkehr sind Verbindungen aus weiten Teilen der umliegenden Stadtviertel und Stadtteile in die Innenstadt vorhanden, der Fußverkehr erhält vor allem im Zentrum der Innenstadt Vorrang. Mit dem Pkw ist das untersuchte Gebiet über die Hauptverkehrsachsen auch von außerhalb gut zu erreichen.

Kitas und Schulen

Die zu untersuchenden Kita- und Schulstandorte wurden vom Auftraggeber vorgegeben. Insgesamt zählen die folgenden acht Kitas, zwei Grundschulen und drei weiterführenden Schulen dazu:

Tabelle 1: Übersicht der Kitas und Schulen sowie ihrer Größe

Kita/Schule	Anzahl (Schul-)Kinder	Art der Einrichtung
Diesterwegschule	240	Grundschule
Evangelische Kita Neustadt	60	Kita
Gymnasium am Waldhof	935	Weiterführende Schule
Kita „Kidstown“	50	Kita
Kita Hoppetosse e.V.	15	Kita
Kita Kindermann-Stiftung	120	Kita
Kita Münzstraße	15	Kita
Kita Nestfalken	50	Kita
Kita Stadtmitte	75	Kita
Kita und Familienzentrum Weltweit	110	Kita
Klosterschule	260	Grundschule
Luisenschule	860	Weiterführende Schule
Ratsgymnasium	770	Weiterführende Schule

Die gelisteten Einrichtungen unterscheiden sich bereits durch die jeweiligen Altersgruppen sehr stark. Hierdurch ergeben sich grundsätzlich verschiedene Mobilitätsoptionen, die selbstverständlich berücksichtigt sind. Zudem liegen die Standorte mehrheitlich in einiger Distanz zueinander, was eine isolierte Analyse des verkehrlichen Umfelds erfordert. Lediglich zwei Bereiche ermöglichen die gemeinsame Betrachtung: In direkter Nähe zur Altstadt liegen die beiden Gymnasien sowie direkt angrenzend die Kita Kindermann-Stiftung. Im Südosten des Betrachtungsgebiets sind es die Kitas Nestfalken und „Kidstown“ sowie die Diesterwegschule, die

aufgrund ihrer räumlichen Nähe die gemeinsame Bestands- und Bedarfsanalyse möglich machen. Die Hauptrouten zu den Einrichtungen überschneiden sich in großen Teilen, so dass hier auf eine standort- bzw. einrichtungsbezogene Betrachtung zu verzichten ist.

Methodisches Vorgehen (inkl. Einschränkungen in der Erhebung)

Die Projektplanung sah aufgrund der klar abgegrenzten Zielgruppe und des spezifischen Themas eine umfangreiche Beteiligung der SuS bzw. Eltern vor. Aufgrund der Einschränkungen durch die Hygiene-Maßnahmen in Folge der Corona-Pandemie konnte die geplante Methodik in weiten Teilen nicht wie vorgesehen, umgesetzt werden. Trotzdem wurde der Kontakt in die Einrichtungen hergestellt, so dass u.a. Informationen von dort eingeholt werden konnten.

Vor-Ort-Erhebung

Der erste Schritt bestand in der Analyse vorliegender Daten. Hierbei hatten vor allem der Schulwegplan mit seinen ausgewiesenen Hauptrouten und die lokale Unfallstatistik eine große Bedeutung. Nach Studium dieser und weiterer Unterlagen bestand der erste Teil außerdem aus der direkten Feldarbeit vor Ort. Im Rahmen einer Erstbegehung des gesamten Betrachtungsgebiets wurde sich nicht nur ein Bild der verkehrlichen Bedingungen in der Bielefelder Innenstadt eingeholt. Darüber hinaus lag der Fokus auf der Begutachtung der vorhandenen Infrastruktur. Mit Hilfe eines entwickelten Bewertungsbogens wurden die Fahrradabstellanlagen (FAA) und Elternhaltestellen (EHS) an den einzelnen Kita- und Schulstandorten erfasst. Gleichzeitig wurden basierend auf der vorherigen Analyse Unfallschwerpunkte auf den Hauptrouten besucht, wenn sie an einen der Standorte angrenzten.

Online-Befragung

Um den persönlichen Kontakt mit den Einrichtungen, d.h. Leiterinnen und Leitern, Schülerinnen und Schülern sowie Eltern, so gering wie möglich zu halten, wurde auch die vorgesehene schriftliche Befragung angepasst. In einem Online-Fragebogen wurden die Kinder und Jugendlichen zu relevanten Inhalten befragt. Themen waren u.a. die Verkehrsmittelwahl, die tägliche Routenwahl und die Nutzung der Abstellanlagen am Ziel.

Zur Information des Vorhabens und der Verbreitung der Online-Befragung wurden die Leitungen der einzelnen Einrichtungen kontaktiert. Bereits hier zeigte sich, dass die Ressourcen einer Vielzahl der Einrichtung keine umfangreiche Unterstützung des Projekts möglich machten. Unter den besonderen Bedingungen der Corona-Pandemie gab es dort erhöhten Aufwand in der Organisation des Schul- bzw. Betreuungsbetriebs, zudem kam es auch zu zeitweisen Schließungen einiger Einrichtungen. So konnte der Bitte um Weitergabe des Links zur Befragung nur bei etwa der Hälfte der Kitas und Schulen nachgekommen werden.

Interviews

Im Rahmen der Kontaktaufnahme wurde zudem um ein freiwilliges Telefon-Interview mit einem Ansprechpartner der einzelnen Einrichtungen gebeten. Hier konnten nur fünf der 13 Einrichtungen die erforderliche Zeit aufbringen. Inhaltlich wurde sich mit den täglichen Abläufen im schulischen Umfeld auseinandergesetzt, der Fokus lag hierbei auf den Hol- und Bringzeiten, wobei vor allem die morgendlichen Verkehre von Relevanz waren. Aufgrund der anfänglichen Vor-Ort-Begehung konnte hierbei auch auf beobachtete und grundsätzlich auffällige Gegebenheiten vor Ort eingegangen werden, bspw. die gemeinsame Nutzung von Fahrradabstellanlagen mit angrenzenden Einrichtungen oder die Einordnung der lokalen Parksituation.

Die Ergebnisse aller methodischen Wege werden synoptisch in den folgenden Kapiteln dargestellt.

ANALYSE DER UNFALLSTATISTIK

Zur Analyse wurde auf zwei maßgebliche Ressourcen zurückgegriffen. Zum einen konnten Unfalllisten aus den vergangenen drei Jahren bereitgestellt werden. Diese vorliegenden Unfalldaten beinhalten neben den Straßenzügen, in denen die Verkehrsunfälle passiert sind, auch Informationen zu Tageszeit, beteiligten Verkehrsteilnehmenden, Unfallart und Grad möglicher Verletzungen. Die Unfallorte erscheinen in den zur Verfügung gestellten Tabellen nicht punktgenau, sondern geben lediglich den Straßenzug an. So muss darauf hingewiesen werden, dass in der folgenden Auswertung Zahlen und Fakten für die gesamten Straßenzüge betrachtet werden und nicht ausschließlich für einzelne abgrenzbare Unfallstellen – im Unterschied zu den genau benannten Unfallhäufungsstellen in Bielefeld-Mitte, die von der lokalen Unfallkommission ausgewiesen werden. Diese Verkehrsbereiche erfüllen vorgegebene Kriterien (Unfallhäufigkeit, Unfalltyp, etc.) und werden daraufhin entsprechend eingestuft.

EXKURS – Unfalltypen¹

(1) Fahr Unfall

Unfall durch Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu getragen haben.

(2) Abbiege-Unfall

Unfall durch Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer.

(3) Einbiegen/Kreuzen-Unfall

Unfall durch Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrberechtigten Fahrzeug.

(4) Überschreiten-Unfall

Unfall durch Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist.

(5) Unfall durch ruhenden Verkehr

Unfall durch Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.

(6) Unfall im Längsverkehr

Unfall durch Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

(7) Sonstiger Unfall

Unfall, der sich nicht den Typen 1 – 6 zuordnen lässt.

Z.B. Wenden, Rückwärtsfahren, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn

¹ Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (2008): Aufgaben der Polizei bei Verkehrsunfällen. Anhang 9 – Unfalltypen.

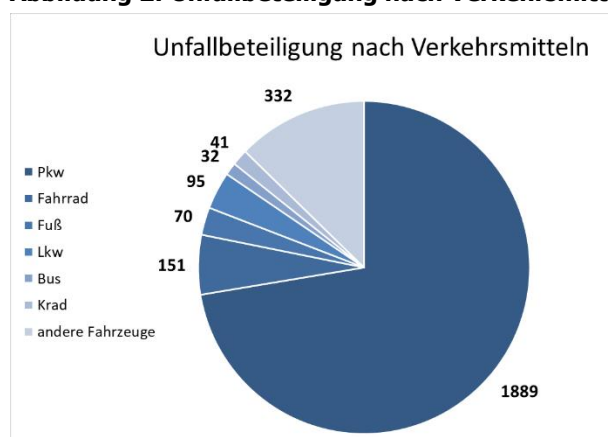
Analyse der Unfallstatistik Bielefeld-Mitte

Zu Beginn werden die Unfallstatistiken der Jahre 2017 – 2019 sowie der vorliegenden Monate des Jahres 2020 für den Bereich Bielefeld-Mitte analysiert und in Bezug zu Zielgruppe und Thematik eingeordnet.

Insgesamt sind für den Zeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.03.2020 1.325 Verkehrsunfälle zu verzeichnen. Dabei gab es in Summe 2.610 Beteiligte, die direkt in die Unfälle verwickelt waren; in der Regel gibt es zwei Unfallbeteiligte pro Unfall, selten sind es ein einzelner bzw. drei oder sogar mehr Verkehrsteilnehmende.

Die Vielzahl der Unfallbeteiligten ist mit dem Pkw unterwegs (ca. 72 %). Etwa 6 % der Betroffenen gehen auf weitere Kraftfahrzeuge zurück (Bus, Lkw, Krad). 5,8 % bzw. 2,7 % sind Personenbeteiligungen aus Rad- und Fußverkehr. Insgesamt ist damit ein geringer Anteil der beiden Hauptverkehrsmittel aus der Mobilität der SuS und Kita-Familien zu erkennen.

Abbildung 2: Unfallbeteiligung nach Verkehrsmitteln (2017 – 03/2020)



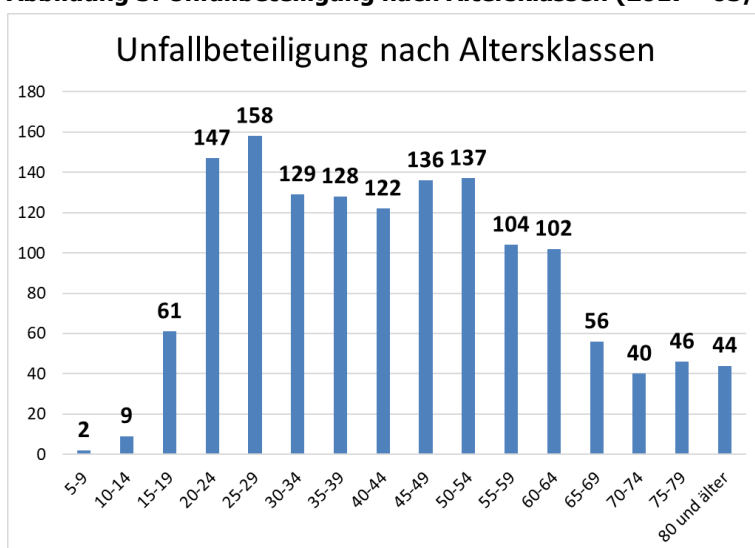
Bei genauerer Betrachtung der Zahl an Unfällen (in Abgrenzung zur Zahl der Unfallbeteiligungen) fällt dabei auf, dass die Unfallzahl mit Beteiligung Radfahrender in Bielefeld-Mitte zugenommen hat. Der Anstieg um fast 20 % von 2017 bis 2019 erscheint dabei sehr drastisch, ist allerdings ohne Einblick auf die Unfallzahlen der vorherigen Jahre nicht belastbar einzuordnen. Zumindest die Verhältnismäßigkeit von ca. 420 jährlichen Unfällen und zwischen 40 und 47 Radverkehrsunfällen relativiert den gemessenen Anstieg. Die Zahlen des Fußverkehrs zeigen in den betrachteten Jahren eine Stagnation auf niedrigem Niveau.

Tabelle 2: Unfälle mit Radfahrenden und Zufußgehenden (2017 - 2019)

	2017	2018	2019
Unfälle mit Radfahrenden	40	44	47
Unfälle mit Zufußgehenden	21	21	21

Grundsätzlich kann ein unterschiedliches Unfallrisiko für verschiedene Altersklassen angenommen werden, welches auf differenzierte Erfahrung in der Verkehrsteilnahme und Einschätzung von Risiken und Gefahren zurückgeht. So zeigt sich auch in den vorliegenden Zahlen für Bielefeld-Mitte eine erhöhte Unfallbeteiligung in der Gruppe der 20 bis 29-Jährigen. Demnach erfolgt mehr als jede fünfte Beteiligung von Personen aus dieser Altersklasse. Tendenziell zeigt sich, dass die Zahl an Unfallbeteiligungen mit zunehmendem Alter abnimmt, eine partielle Ausnahme bilden die Altersklassen zwischen 45 und 54 Jahren. Kinder bis 14 Jahre stellen weniger als 1 % aller Unfallbeteiligten, für die Gruppe der 15 bis 19-Jährigen nimmt der Anteil allerdings bereits stark zu. Anzunehmen ist also, dass die aufkommende Verkehrsteilnahme mit Kraftfahrzeugen (Krad, Pkw) in diesen Altersgruppen einen wesentlichen Einfluss auf die Unfallbeteiligungen ausmacht.

Abbildung 3: Unfallbeteiligung nach Altersklassen (2017 - 03/2020)



Anm.: Für etwa 1.200 der 2.600 Unfallbeteiligten liegt das Alter nicht vor.

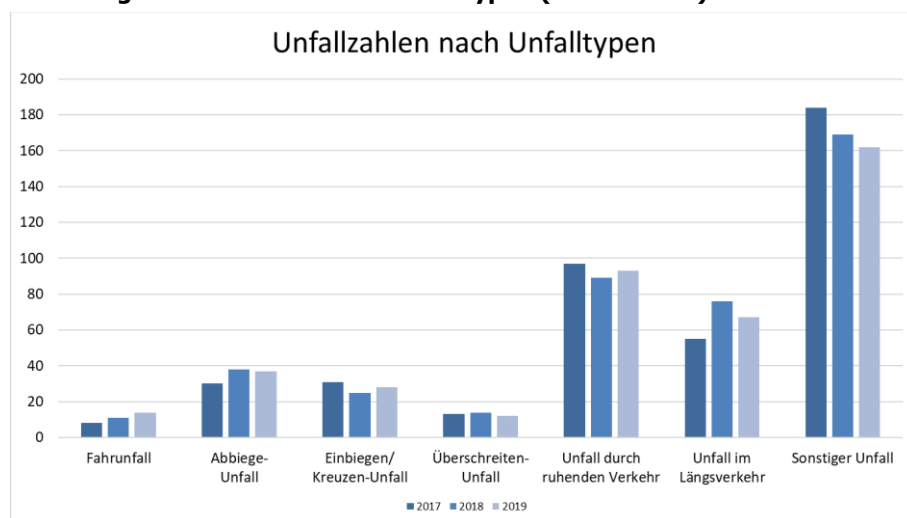
Die Statistik der Verletzungen gibt Auskunft über die Schwere der Unfälle. Dabei sind in den vergangenen Jahren keine Toten durch Verkehrsunfälle in Bielefeld-Mitte registriert worden. Auch die Gesamtzahl an Verletzten bewegt sich konstant zwischen etwa 100 und 110 Personen, die Zahl an Leichtverletzten verzeichnet eine leichte Abnahme. Lediglich eine herausstechend große Zahl von Schwerverletzten im Jahr 2019 gibt Anzeichen für eine leichte Verschärfung der Verkehrsunfälle. Eine genauere Betrachtung erfolgt in der Analyse der Unfallhäufigkeitsstellen sowie der Straßen der Kitas und Schulen.

Tabelle 3: Verletzungen Unfallbeteiligter (2017 - 2019)

	2017	2018	2019
Getötete	0	0	0
Schwerverletzte	10	8	16
Leichtverletzte	103	95	94

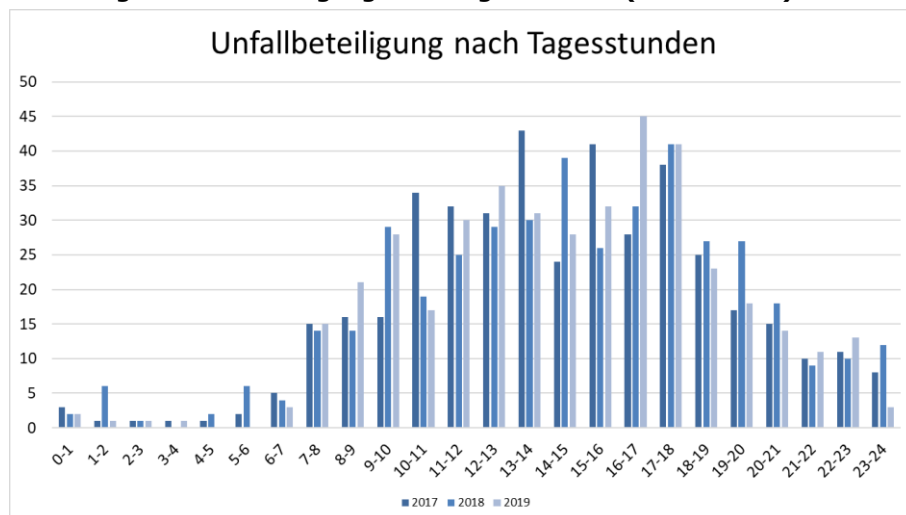
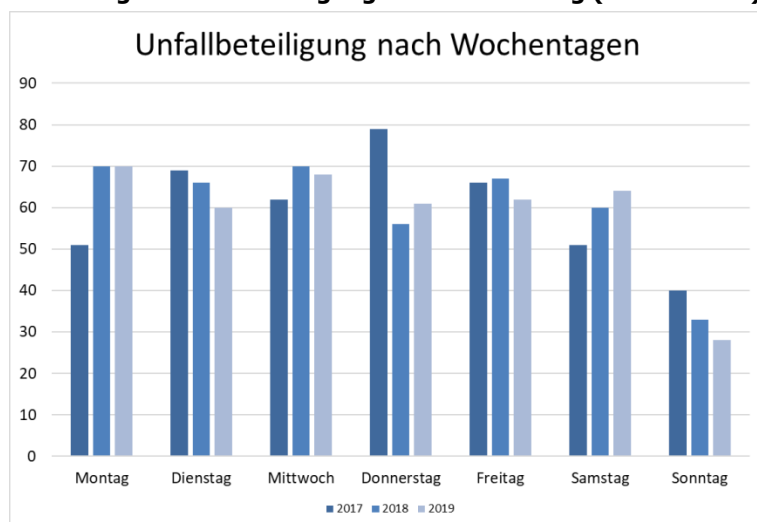
Ein relativ großer Teil der Unfälle in Bielefeld-Mitte geht auf den ruhenden Verkehr (21 – 23 %) sowie Unfälle im Längsverkehr (13 – 18 %) zurück. Abbiege- und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle an Einmündungen und Kreuzungen nehmen mit jeweils 6 – 9 % eher kleinere Anteile ein. Auch Fahr- und Überschreiten-Unfälle treten in geringer Zahl auf. Für viele der vermehrt auftretenden Unfalltypen sind die Geschwindigkeiten der Beteiligten i.d.R. als gering anzunehmen, was zu harmlos(er)en Folgen führt. Allerdings besteht in allen Fällen auch die Möglichkeit, dass sich die Geschwindigkeiten der Unfallbeteiligten sehr stark unterscheiden und somit auch im ruhenden Verkehr oder in Kreuzungsbereichen vergleichsweise große Auswirkungen entstehen.

Abbildung 4: Unfallzahlen nach Unfalltypen (2017 - 2019)



Abschließend werden die Unfallzeiten, sowohl im Tages- als auch im Wochenverlauf, betrachtet. Dabei zeigt sich, dass am frühen Morgen bis 6 Uhr ausschließlich vereinzelte Unfälle stattfinden. Über die typischen Berufsverkehrszeiten nimmt die Anzahl bis zur Mittagszeit merklich zu, findet aber nach einer leichten Abnahme am Mittag erst am späten Nachmittag ihren Höhepunkt, wenn der abendliche Berufsverkehr vom Wunsch einer schnellen Heimfahrt (Müdigkeit vom Arbeitstag, Konzentrationsmangel, Dunkelheit) geprägt ist. Bis Mitternacht nimmt die Zahl der Unfälle dann fast kontinuierlich ab. In den vergangenen Jahren traten in den unfallreichsten Tagesstunden zwischen 40 und 45 Unfälle pro Tagesstunde auf. Insgesamt sind keine positiven oder negativen Trends zu erkennen.

Die Betrachtung der Wochentage gibt Auskunft, dass die Werktage mit den größten Unfallzahlen belegt sind (51 bis 79 Unfälle), auf den Samstag entfallen nur etwas weniger Unfälle. Deutlich geringer ist die Unfallzahl am Sonntag, welcher gleichzeitig der Tag mit dem gewöhnlicherweise geringsten Verkehrsaufkommen ist. Auffällig bei der Entwicklung in den vergangenen Jahren ist ein deutlicher Anstieg sowohl am Montag als auch am Samstag um 30 – 40 %. Aufgrund der kurzen Zeitspanne der Betrachtung bedarf es weiterer Zahlen aus den Vorjahren, um von relevanten Trends zu sprechen.

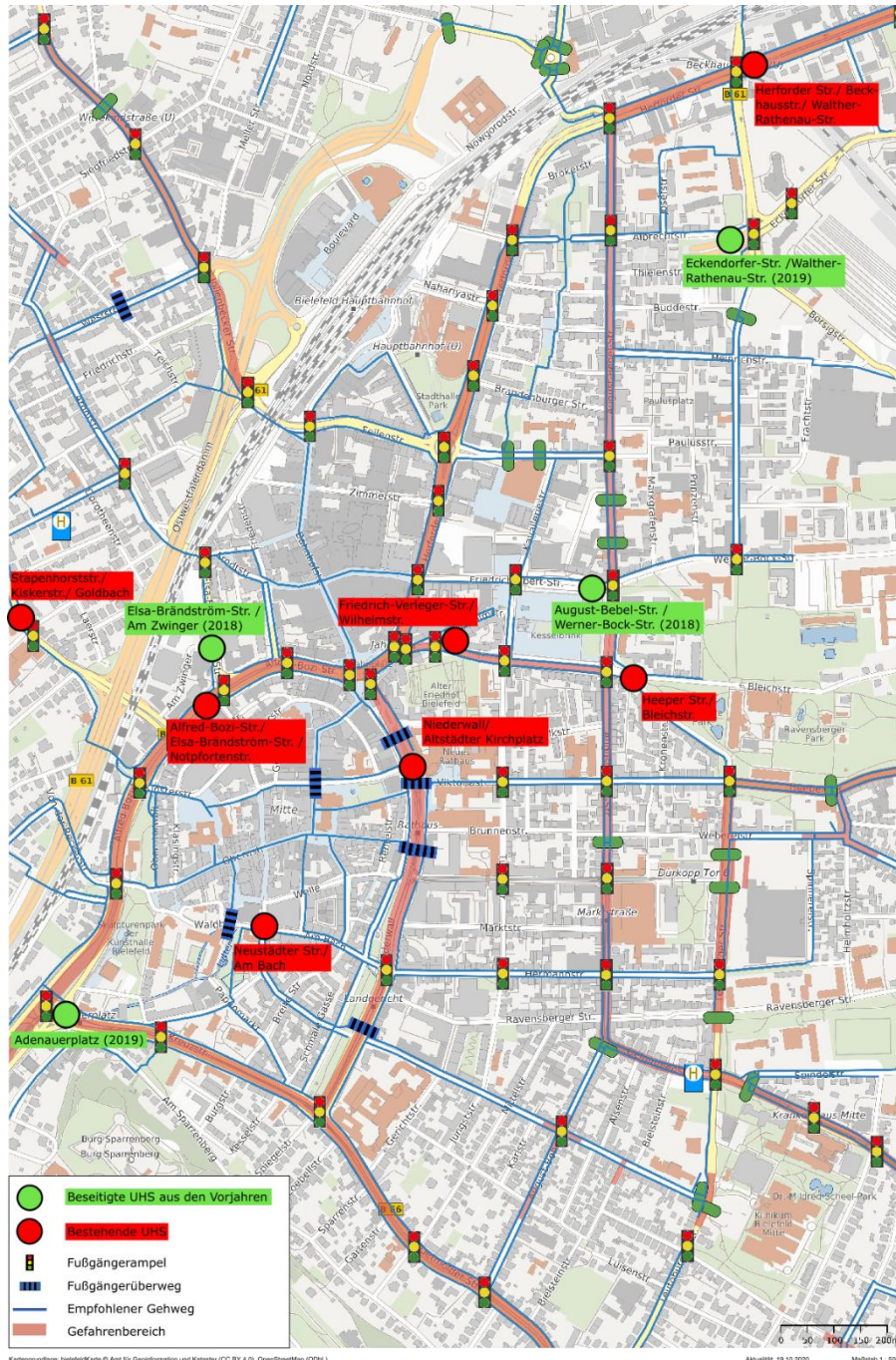
Abbildung 5: Unfallbeteiligung nach Tagesstunden (2017 - 2019)**Abbildung 6: Unfallbeteiligung nach Wochentag (2017 - 2019)**

Insgesamt geben die geringen Zahlen von Radfahrenden und Zufußgehenden in der Unfallstatistik für Bielefeld-Mitte nur wenig Anlass zur Sorge für die radfahrenden und zu Fuß gehenden Kinder/Jugendlichen und Eltern. Gleiches gilt bei Analyse des Alters der Unfallbeteiligten. Nur wenige Kinder und einige Jugendliche sind direkt an Unfällen beteiligt, die Altersklassen der Eltern (etwa 25 bis 45 Jahre) tauchen allerdings gehäuft als Unfallbeteiligte auf. Auch die Unfall-Uhrzeiten deuten vor allem am Morgen auf sichere Bedingungen auf dem Weg zur Schule/Kita hin, wohingegen am Mittag/Nachmittag, wenn der Schulunterricht endet und Kinder aus der Kita abgeholt werden, die Zahl der Unfälle erhöht ist.

Analyse der Unfallhäufungsstellen nahe den Standorten von Kitas und Schulen

Im 1 km-Umkreis der untersuchten Einrichtungen existieren (mit Stand Juli 2020) sieben Unfallhäufungsstellen (vgl. Abbildung 7). Grün dargestellte Standorte sind Unfallhäufungsstellen (UHS) aus den Vorjahren, welche durch bauliche oder verkehrliche Veränderungen behoben wurden. Die bestehenden UHS sind in Rot dargestellt, wobei zur UHS Heeper Straße/Bleichstr. keine Unfallzahlen vorliegen.

Abbildung 7: Unfallhäufungsstellen im Umfeld untersuchter Schulen und Kitas (Stand: 01/2020)



Quelle: raumkom, Kartenbasis: bielefeldKarte

UHS Alfred-Bozi-Str./Elsa-Brändström-Str./Notpfortenstr.

Unfälle insg.		Beteiligung Zu Fußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
79		7	26	67	37	8
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
19	5	10	2	23	5	15

Die UHS liegt im Nordwesten des Stadtkerns, etwa 300 m entfernt von der Klosterschule. Der Kreuzungsbereich gehört zudem zu den Hauptschulwegrouten. An dieser Stelle kreuzt der Nord-Süd-verlaufende Schulweg die Alfred-Bozi-Straße, die aufgrund ihrer verkehrlichen Belastung als Gefahrenbereich ausgewiesen ist. Problematisch erscheint vor allem die Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich, so dass in den vergangenen Jahren bereits Maßnahmen zur Umplanung angestoßen und kurzfristige Maßnahmen, d.h. Radverkehrsüberwachung sowie das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen, umgesetzt wurden. Die erarbeiteten Umbaupläne sollen umgesetzt werden, kurzfristig wird eine Entschärfung über Verkehrskontrollen angestrebt.

Die Unfallzahlen auf den anliegenden Straßen zeigen vergleichsweise hohe Werte und eine deutlich überdurchschnittliche Beteiligung von Radfahrenden an Verkehrsunfällen (33 %), die Beteiligung von Zu Fußgehenden liegt im Normalbereich (9 %). Gleichzeitig ist die Pkw-Beteiligung mit 85 % zwar erstmal hoch, fällt aber im Vergleich mit den weiteren Unfallhäufungsstellen bemerkenswert niedrig aus. Der Grad der Verletzungen lässt erkennen, dass Unfallbeteiligte häufiger leicht- oder sogar schwerverletzt werden als an anderen Standorten.

Die Unfalltypen dieser Verkehrsunfälle zeigen, dass es sich vergleichsweise selten um Fahrtenfälle auf diesen Straßen handelt. Auffällig oft geschehen die Unfälle im Zusammenhang mit ruhendem Verkehr. Trotz zahlreicher Kreuzungs- und Einmündungsbereiche im Verlauf der drei betrachteten Straßen ist der Anteil von Unfällen beim Ab- bzw. Einbiegen nicht erhöht. Mit Blick auf die vorigen Anmerkungen erscheint es dennoch wahrscheinlich, dass die Klassifizierung dieser Unfallhäufungsstelle im Wesentlichen auf ebendiese Unfalltypen zurückgeht, eine große Rolle spielt dabei die Radverkehrsführung.

Bei Betrachtung der Unfälle mit Schwerverletzten besteht keine besondere Gefährdungslage für Radfahrende und Zu Fußgehende im Kreuzungsbereich der UHS. Lediglich zwei der drei Kraftrad-Unfälle mit Schwerverletzten gehen auf Abbiege- bzw. Einbiegen/Kreuzen-Unfälle zurück, die allerdings auch an anderen Kreuzungsbereichen im Straßenverlauf geschehen sein können.

UHS Friedrich-Verleger-Str./Wilhelmstr.

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
40		3	6	37	20	1
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
21	4	2	0	4	3	6

Die UHS liegt nördlich des Stadtkerns nahe des Jahnplatzes, etwa jeweils 500 m entfernt von Luisenschule, Kita Hoppetosse e.V. und Kita Münzstraße. Der Kreuzungsbereich gehört zu den Hauptschulwegrouten, die in nahezu jeder Richtung auf ihn treffen bzw. von ihm wegführen. Gleichzeitig sind alle Straßen rund um den Jahnplatz als Gefahrenbereiche im Schulwegplan gekennzeichnet, demnach auch die Friedrich-Verleger-Straße. Weitergehende Informationen zur Gefährdungslage liegen nicht vor. Im Rahmen der Umgestaltung des Jahnplatzes ist allerdings die Berücksichtigung der Unfalldaten an der UHS Friedrich-Verleger-Str./ Wilhelmstr. vorgesehen.

Die Unfallzahlen der beiden Straßen beinhalten leicht unterdurchschnittliche Anteile von Zufußgehenden- und Radfahrenden-Beteiligung an Verkehrsunfällen. Die Pkw-Beteiligung liegt mit 92 % im Durchschnitt der betrachteten UHS. Trotz der Lage nahe des verkehrsreichen Jahnplatzes sind nur 40 Unfälle im betrachteten ca. 3-Jahres-Zeitraum dokumentiert, aus denen sich ca. 20 leichtverletzte Personen und lediglich eine schwerverletzte Person ergaben. Dieses Ereignis resultiert aus einem Konflikt zwischen einer radfahrenden Person und einem Lkw und ist als Unfall des ruhenden Verkehrs dokumentiert.

Verkehrsunfälle in den Straßenzügen sind mehrheitlich als Fahrurfälle, d.h. ohne Fremdeinfluss, dokumentiert. Zusätzlich liegen relativ viele Abbiegeunfälle vor. Bei Gesamtbetrachtung aller vorliegenden Informationen erscheint die UHS als eher gut funktionierender Einmündungsbereich. Die Unfalltypen und Verletzungen deuten – gerade in Anbetracht des rad- und fußverkehrlich stark genutzten Umfelds – auf keinen sofortigen Handlungsbedarf hin. Trotzdem erscheint die Berücksichtigung im Rahmen der Umgestaltung des nahen Jahnplatzes als sinnvoll und kann einen Beitrag zur weiteren Senkung der Unfallzahlen beitragen.

UHS Heeper Str./Bleichstr.

Daten zu Unfällen liegen für diese Unfallhäufungsstelle nicht vor.

Die UHS liegt nord-östlich der Innenstadt im Dreieck der drei Kitas Hoppetosse e.V. (ca. 250 m Distanz), Stadtmittel (ca. 350 m Distanz) und Münzstraße (ca. 450 m Distanz). Sie liegt nur

wenige Meter entfernt von den Gefahrenbereichen August-Bebel-Straße und Friedrich-Verleger-Straße. Die Bleichstraße bietet als Einbahnstraße eine gute Anbindung nach Osten, aufgrund der Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr kann sie auch als Ausfallstraße genutzt werden. Problematisch erschien in der Vergangenheit die unübersichtliche Einbiegesituation für Radfahrende, die unter anderem durch eine breite Ausfahrt am Ende der Einbahnstraße hervorgerufen wurde. An dieser Stelle ist vorgesehen durch Sperrflächen ein zweispuriges Aufstellen zu verhindern.

UHS Herforder Str./Beckhausstr./Walther-Rathenau-Str.

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
69		4	5	66	16	6
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
17	7	23	2	5	4	11

Die UHS befindet sich im Norden des Untersuchungsgebiet, etwa 600 m entfernt von Kita und Familienzentrum Weltweit. Auch in diesem Fall gehören die anliegenden Straßen zu den Hauptschulwegrouten. Die Herforder Straße wird zudem als Gefahrenbereich geführt, so dass sowohl die längs dieser Straße verlaufenden als auch die kreuzenden Gehwege mit erhöhter Vorsicht zu nutzen sind. Die UHS bestand bereits in den vergangenen Jahren, wobei vor allem die Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich problematisch erscheint. Auf diese Situation wurde einerseits bereits mit kleineren Sofortmaßnahmen (Installation größerer Schutz blinker, Installation bzw. Entfernung bestimmter Furten für den Radverkehr) reagiert, andererseits aber auch eine strategische Umplanung mit mehreren diskutierten Alternativen angestoßen.

Die Anzahl der Unfälle in der Herforder Straße – sowohl Beckhausstraße als auch Walther-Rathenau-Straße weisen keine Unfalldaten vor – lassen vorrangig eine Pkw-Beteiligung erkennen. Sowohl Zufußgehende als auch Radfahrende sind nur an einzelnen Unfällen beteiligt, allerdings sind drei der sechs Schwerverletzten diesen beiden Verkehrsmitteln zuzuordnen. Bei beiden Zufußgehenden waren Unfälle im Längsverkehr die Ursache, der Unfallhergang zur schweren Verletzung der radfahrenden Person ist unbekannt. Insgesamt liegen die Zahlen der Verletzten unter dem Mittelwert aller betrachteten UHS.

Die Betrachtung der Unfalltypen zeigt eine Problematik im Kreuzungsbereich, da sowohl Abbiege- als auch Einbiegen/Kreuzen-Unfälle große Anteile einnehmen. Dahingegen kommen vor allem Fahrnfälle und Unfälle im Längsverkehr auffällig selten vor, was mit Blick auf die Bedeutung als Ausfallstraße nach Herford und ihre damit vergleichsweise hohe verkehrliche

Bedeutung, positiv anzumerken ist. Auch vom ruhenden Verkehr geht keine besondere Gefahr aus.

UHS Neustädter Str./Am Bach

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
31		2	3	31	5	1
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
16	1	0	3	2	2	7

Die UHS liegt inmitten des Stadtkerns, direkt an der Kita Kindermann-Stiftung und in unmittelbarer Nähe zu Gymnasium am Waldhof und Ratsgymnasium. Der Kreuzungsbereich liegt nicht in ausgewiesenen Gefahrenbereichen des Schulwegplans, einzelne Schulwegrouten verlaufen an der Kreuzung, lediglich die Ost-West-Verbindung sieht auch die Querung an dieser Stelle vor. Im Jahr 2018 wurde dieser Bereich als UHS aufgenommen und in gleichem Zuge dokumentiert, dass kein zusätzlicher Überweg installiert werden muss, da nur wenige Meter westlich ein solcher die Querung in die Altstadt bzw. von der Altstadt zu den Schul- und Kitageländen bereits ermöglicht. Im Folgejahr wurde die Prüfung eines Minikreisverkehrs vermerkt.

Die Unfallzahlen auf den kreuzenden Straßen geben Auskunft, dass an jedem dokumentierten Unfall ein Pkw beteiligt war. Lediglich in einzelne Ereignisse waren Zufußgehende (6 %) oder Radfahrende (10 %) involviert. Wenige Leichtverletzte wie auch nur eine einzelne schwerverletzte Person (als Folge eines Pkw-Unfalls) sprechen an dieser UHS für eine grundsätzlich sichere Gestaltung der vorhandenen Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr.

Die Unfälle in diesem Bereich gehen im Wesentlichen auf Fahrunfälle zurück. Zudem ist der Anteil von Überschreiten-Unfällen sehr hoch (10 %), was auf Querungen der anliegenden Straßen abseits der vorhandenen Querungshilfen (Überweg, Furten) oder ein Fehlverhalten an diesen Querungshilfen hindeutet, diese Situation wird zudem im Gespräch mit der anliegenden Kita bestätigt. Insgesamt entsteht der Eindruck, dass die Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr gut nutzbar ist, trotzdem kommt es zu einzelnen Konflikten beim Queren der Straßen.

UHS Niederwall/Altstädter Kirchplatz

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
86		9	14	79	26	6
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
45	2	2	1	10	9	17

Die UHS liegt im Osten des Stadtkerns, etwa jeweils 300 m entfernt von Klosterschule und Kita Münzstraße. Der Kreuzungsbereich gehört zu den Hauptschulwegrouten, die hier den Gefahrenbereich der Straße *Niederwall* mit Hilfe von Überwegen kreuzen. Die Unfallhäufungsstelle wurde 2018 aufgenommen, die Planung eines Fußgängerüberwegs angestoßen und die Umsetzung im Folgejahr beschlossen. Es ergibt sich, dass an der UHS vor allem die Führung des Fußverkehrs eine Rolle spielt, hierauf deutet sowohl die fußverkehrsfördernde Straßenbahn-Haltestelle etwas südlich als auch die Quell-Ziel-Verbindung von der Innenstadt zu den Freizeit- und Erholungsflächen rund um das Wiesenbad hin.

Die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr sind insgesamt unauffällig und liegen im Mittel aller untersuchten UHS. Die hohe absolute Unfallzahl zeigt allerdings, dass ein erhöhtes Unfallrisiko für Zufußgehende und Radfahrende besteht. Hierauf deuten auch die vergleichsweise hohen Zahlen von schwerverletzten Zufußgehenden (insgesamt vier Personen) und Radfahrenden (eine Person) hin.

An dieser Unfallhäufungsstelle treten mehrheitlich Fahrunfälle ohne den Einfluss anderer Verkehrsteilnehmender auf (52 %). Zudem sind auch vergleichsweise viele Unfälle im Längsverkehr dokumentiert, ebenso ist auch der ruhende Verkehr als Konfliktursache zu verzeichnen. Die vorherigen Anmerkungen deuten darauf hin, dass die Klassifizierung dieser Unfallhäufungsstelle mit einem (zumindest kurzfristig) hohen Fußverkehrsaufkommen zusammenhängt, welches die Verkehrssituation phasenweise unübersichtlich darstellt. Hierfür spricht auch, dass die Hälfte der Schwerverletzten aus Unfällen im Längsverkehr hervorgehen, d.h. vom Unfallgegner die gleiche oder entgegengesetzte Richtung genutzt wurde, so dass davon auszugehen ist, dass mindestens einer der Unfallbeteiligten in diesen Fällen die andere Person gesehen haben müsste, dies aber aufgrund bestimmter Umstände (z.B. großes Personenaufkommen) nicht möglich war. Die weiteren Schwerverletzten gehen auf Abbiege-Unfall oder Unfall mit ruhendem Verkehr zurück.

UHS Stapenhorststr./Kiskerstr./Goldbach

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
7		1	1	6	2	1
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
1	1	2	0	1	1	1

Die UHS liegt westlich der Innenstadt und etwa 600 m entfernt von der Klosterschule hinter der B61 (Ostwestfalendamm). Der Kreuzungsbereich gehört zu den Hauptschulwegrouten. Die weitestgehend längs der Stapenhorststraße verlaufenden Routen sehen die Querung von Kiskerstraße und Goldbach ohne Querungshilfe und die Querung der Stapenhorststraße an einer Ampelanlage vor. Im Rahmen der Diskussion der UHS wurden die Prüfung von Gehwegüberfahrt und Vollsignalisierung des Kreuzungsbereiches als längerfristige Maßnahmen thematisiert.

Die absoluten Unfallzahlen auf den anliegenden Straßen sind sehr niedrig (sieben Unfälle), zeigen allerdings trotzdem sowohl eine Zufußgehenden- als auch eine Radfahrenden-Beteiligung. Ebenso sind trotz niedriger Unfallzahl zwei Leichtverletzte und eine schwerverletzte (zufußgehende) Person zu verzeichnen. Letztere geht auf einen Unfall mit einem Pkw im Längsverkehr zurück.

Neben diesem Unfall gibt es außerdem einzelne Unfälle durch ruhenden sowie abbiegenden Verkehr und einen Fahr Unfall. Zwei weitere Unfälle sind beim Einbiegen/Kreuzen passiert. Zu allen Unfällen kann nicht eindeutig nachvollzogen werden, ob sie im Bereich der UHS oder im weiteren Verlauf der Straßenzüge verursacht wurden. So liegt im weiteren Verlauf der Stapenhorststraße zudem ein weiterer Gefahrenbereich (in Höhe des städtischen Max-Planck-Gymnasiums), der einen weiteren Kreuzungsbereich miteinschließt.

Zusammenfassend weisen alle Unfallhäufungsstellen eine geringe Anzahl an beteiligten Zufußgehenden und Radfahrenden auf, wobei der Anteil der Radfahrenden zum Teil wesentlich höher liegt als der Anteil Zufußgehender. In den meisten Fällen entstanden bei den Beteiligten nur leichte Verletzungen, schwere Verletzungen treten selten auf, getötet wurde niemand. Der Großteil der Unfälle an den Häufungsstellen geht auf Unfälle mit ausschließlicher Beteiligung von Pkw zurück.

Analyse der Unfallstatistik für die Straßen der Kitas und Schulen

Abschließend wird nun eine ähnliche Analyse der Straßen vorgenommen, in denen die Kitas und Schulen gelegen sind. Dabei muss bereits eingangs darauf hingewiesen werden, dass diese Straßen eine sehr unterschiedliche Charakteristik aufweisen, von Nord-Süd-Verbindungsstrecken durch große Teile der Stadt bis hin zu kleinen Erschließungsstraßen. In der Statistik wiederum kann nicht nach dem genauen Unfallort im Straßenverlauf unterschieden werden, weshalb wiederum der gesamte Straßenzug in den Zahlen berücksichtigt wird.

Diesterwegschule | Rohrteichstraße

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
23		0	2	22	1	0
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
15	0	0	0	4	0	4

Die Rohrteichstraße stellt die direkteste Verbindung vom Bereich der Innenstadt zum Klinikum dar und ist ca. 700 m lang. Die Grundschule liegt direkt vor dem Klinikum und zudem an der Teutoburger Straße, die als Tangente eine Nord-Süd-Achse außerhalb des direkten Zentrums bildet (vgl. auch Kita Stadtmitte | Teutoburger Straße). Der gesamte Straßenverlauf weist mehrere Kreuzungsbereiche und in weiten Teilen straßenbegleitendes Parken auf. Zudem gibt es keine Radverkehrsführung. Aufgrund dieser Gegebenheiten erscheint es nicht überraschend, dass fast ausschließlich Pkw an den Unfällen beteiligt sind. Aufgrund der meist eher unübersichtlichen Lage sind auch die vielen Fahrunfälle sowie die Unfälle durch ruhenden Verkehr erwartbar. Die verzeichneten Radverkehrsunfälle passierten am späten Vor- bzw. frühen Nachmittag, so dass eine Beteiligung von SuS möglich, aber unwahrscheinlich ist.

Evangelische Kita Neustadt | August-Bebel-Straße

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
59		8	6	57	27	1
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
11	5	5	4	16	7	11

Die August-Bebel-Straße bildet (parallel zur Teutoburger Straße) eine Nord-Süd-Tangente zwischen den beiden nach Nord-Osten und Süd-Osten führenden Ausfallstraßen in Innenstadtnähe. Im südlichen Bereich bis zur Einmündung Oelmühlenstraße hat sie eher den Charakter einer typischen Wohngebietsstraße mit straßenbegleitendem Parken, ausschließlicher

Wohnbebauung und einigen Kreuzungen. In diesem Bereich liegt auch die Kita – allerdings nicht im Hauptverkehrsbereich, sondern in einer kleinen Seitengasse. Der nördliche Bereich der Straße stellt sich anders dar: teilweise gemeinsame Führung mit der Straßenbahn, größere Kreuzungen, Abbiegespuren, Mittelinseln zur Querung und teilweise farblich großzügig gekennzeichnete Radstreifen. Diese Bedingungen sprechen eher dafür, dass die Vielzahl aller Unfälle nicht im südlichen Bereich stattgefunden hat. Zudem zeigt auch die Diversität der Unfalltypen, dass sich für alle Verkehrsteilnehmenden auf der August-Bebel-Straße schwierige Bedingungen vorfinden, da alle Verkehrsträger gleichermaßen diesen Straßenzug nutzen. Bei genauerer Betrachtung der Unfälle könnte lediglich ein einzelner Fuß-Unfall (kein Rad-Unfall) in Verbindung stehen mit der Kita. Dieser fand ohne Auswirkungen zur morgendlichen Bringzeit statt.

Gymnasium am Waldhof/Kita Kindermann-Stiftung | Waldhof

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
17		0	1	17	1	0
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
11	0	0	0	1	0	5

Der Waldhof wird dargestellt von einer weitestgehend einspurig von West nach Ost verlaufenden Einbahnstraße, die sowohl am Eingang von Ratsgymnasium und Gymnasium am Waldhof als auch von der Kita Kindermann-Stiftung entlangführt – letztere liegt im zweispurigen Bereich der Straße, welcher vorrangig ein Parkhaus anbindet. Von Osten nach Westen führt ein schmaler Radweg parallel zur Straße und bietet damit auch eine Fahrbahn-unabhängige Radverkehrsmöglichkeit. Aus Schilderungen der ansässigen Einrichtungen ergibt sich, dass die Einbahnstraße vor allem am Morgen stark genutzt wird, so dass sich die hohe Pkw-Unfallbeteiligung sowie das Auftreten zahlreicher Fahrnfälle als schlüssig ergibt. Der dokumentierte Unfall mit Rad-Beteiligung geschah außerhalb der Schulzeit, so dass in den vergangenen Jahren keine Unfälle durch SuS oder Kita-Familien aufgetreten sind. Nichtsdestotrotz erscheint die Straße vor allem während des morgendlichen Bringverkehrs in Kombination mit zahlreichen selbständig ankommenden Kindern und Jugendlichen als unübersichtlich und die geringen Unfallzahlen sind vermutlich auch ein Ergebnis hoher Konzentration und geringer Geschwindigkeiten – sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für Fahrräder – zu dieser Zeit. Grundsätzlich wird ein vergleichsweise großes Konfliktpotenzial zwischen Rad-, Fuß- und Pkw-Verkehr auch aus den Gesprächen mit den anliegenden Einrichtungen deutlich.

Kita „Kidstown“ | Spindelstraße

Daten zu Unfällen liegen für diese Straße nicht vor.

Kita Hoppetosse e.V. | Am Hallenbad

Daten zu Unfällen liegen für diese Straße nicht vor.

Kita Münzstraße | Münzstraße

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
6		0	1	6	1	0
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
4	0	0	0	1	0	1

Die Münzstraße ist ein ca. 200 m langer Straßenzug, der sowohl an Anfang und Ende als auch in der Mitte der Straße mit Kreuzungsbereichen versehen ist. Er ist durchgängig mit straßenbegleitendem Parken versehen, führt aber neben der Kita lediglich ein Restaurant, welches Verkehre generiert. Auch in diesem Bereich ist lediglich ein Unfall mit Radfahrenden-Beteiligung dokumentiert. Dieser fand morgens statt, weshalb eine Kind- oder Eltern-Beteiligung möglich ist. Zudem wurde bei ebendiesem Unfall eine Person leicht verletzt.

Kita Nestfalken | Bielsteinstraße

Daten zu Unfällen liegen für diese Straße nicht vor. Aus dem Gespräch mit einer Kita-Vertreterin lässt sich allerdings schließen, dass zu den üblichen Hol- und Bringzeiten durchaus unübersichtliche Verkehrslagen entstehen, die im Wesentlichen auf die Parksituation in der Bielsteinstraße zurückzuführen sind.

Kita Stadtmitte | Teutoburger Straße

Daten zu Unfällen liegen für diese Straße nicht vor. Übereinstimmend damit wurde eine insgesamt geringe verkehrliche Problemlage beschrieben.

Kita und Familienzentrum Weltweit | Waldemarstraße

Daten zu Unfällen liegen für diese Straße nicht vor.

Klosterschule | Klosterplatz

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
1		0	0	1	0	0
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
1	0	0	0	0	0	0

Die Klosterschule liegt etwas abseits größerer Verkehrswege und in direkter Nähe zur Fußgängerzone der Bielefelder Innenstadt. Die Straße *Klosterplatz* verläuft zudem nicht direkt am Schulgelände bzw. Schulgebäude. Der einzige dokumentierte Unfall fand darüber hinaus an einem Samstag, d.h. unabhängig der Schulzeit, statt. Die insgesamt wenig problematische Lage im direkten Schulumfeld – mit Ausnahme der Hagenbruchstraße zum morgendlichen Schulbeginn – wurde auch im Gespräch mit einem Schulvertreter bestätigt.

Luisenschule | Paulusstraße

Unfälle insg.		Beteiligung Zufußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
16		2	2	15	6	0
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
6	1	3	0	0	2	4

Die Paulusstraße verläuft vom Willy-Brandt-Platz etwa 500 m nach Osten und quert dabei die August-Bebel-Straße. Dort befindet sich ein größerer Kreuzungsbereich, zusätzlich beinhaltet sie mehrere Einmündungsbereiche in ihrem Verlauf. Im westlichen Bereich bis zur Kreuzung werden beidseitig Radwege straßenparallel geführt, ab dem Bereich des Paulusplatzes ist keine Radverkehrsführung vorhanden, im weiteren Verlauf wird die Straße durch straßenbegleitendes Parken geprägt. Die Straße weist neben zahlreichen Pkw-Unfällen auch einige Unfälle mit Zufußgehenden und Radfahrenden auf. Die gesammelten Eindrücke vor Ort (große Anzahl an Radfahrenden entlang der Straße, zahlreiche Eingänge und Einfahrten) sowie die Unfall-Zeitpunkte legen nahe, dass eine Beteiligung von Schülerinnen oder Schülern nicht ausgeschlossen werden kann. Insgesamt erscheint die Straßensituation allerdings übersichtlich.

Ratsgymnasium | Nebelswall

Unfälle insg.		Beteiligung Zu Fußgehende	Beteiligung Radfahrende	Beteiligung Pkw	Leichtver- letzte	Schwerver- letzte
2		0	1	2	1	0
Fahr- unfall	Abbiege- Unfall	Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Überschreiten- Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall durch Längsverkehr	Sonstiger Unfall
1	1	0	0	0	0	0

Der Nebelswall stellt lediglich eine Stichstraße dar, an der neben dem Gymnasium auch die Kunsthalle liegt. Die Straße ist im südlichen Teil für Kfz nur in Richtung Hans-Sachs-Straße zu befahren, Radfahrende können hier auch entgegen der Einbahnstraße fahren. Der registrierte Abbiege-Unfall fand mit Rad-Beteiligung und einer leichtverletzten Person, aber außerhalb der Schulzeit, statt. Aufgrund der geringen Verkehrsbedeutung und insgesamt recht übersichtlichen Gestaltung ist davon auszugehen, dass Unfälle in diesem Bereich Einzelfälle darstellen, eine größere Bedeutung wird auch für diese Schule der Waldhof haben (vgl. Gymnasium am Waldhof/Kita Kindermann-Stiftung | Waldhof).

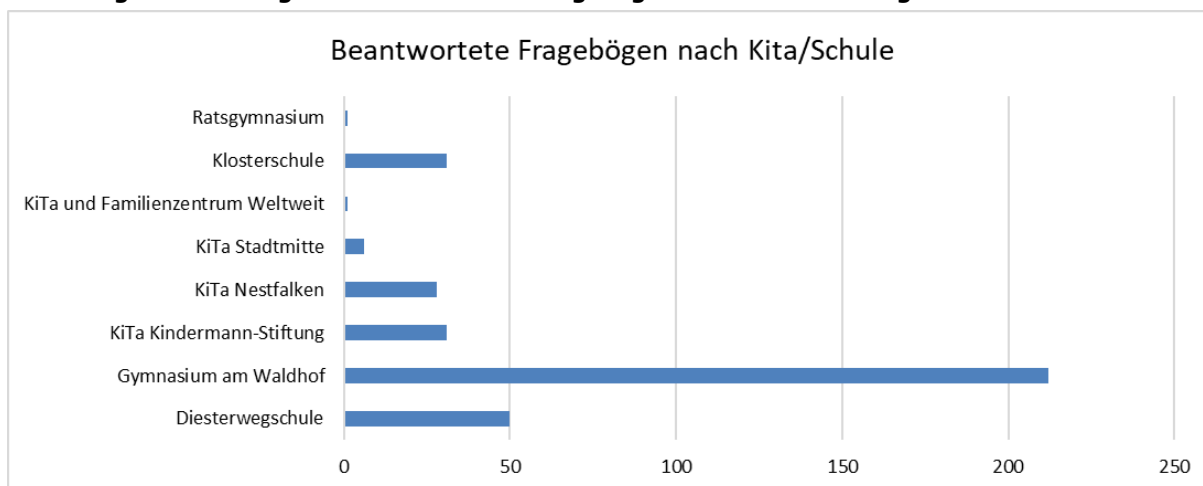
Im direkten Umfeld der Einrichtungen (Straßenlage) sind nur einzelne bis keine Unfälle mit Beteiligung Zu Fußgehender und Radfahrender zu registrieren. Zudem ist aus den dokumentierten Unfällen zu erkennen, dass sie nahezu alle außerhalb der Zeiten üblicher Kita- und Schulmobilität stattgefunden haben.

BESTANDS- UND BEDARFSANALYSE DER KITA- UND SCHULSTANDORTE

Nachdem die Analyse der Unfallstatistik sowie die Einordnung der Unfallhäufungsstellen in Bezug zu Zielgruppe und Einrichtungen abgeschlossen sind, widmet sich das folgende Kapitel nun konkret dem Status Quo und den Bedarfen, die sich für die genutzte Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet sowie konkret an den Einrichtungen ergeben. Die Einrichtungen werden dazu grundsätzlich einzeln, räumlich in Nachbarschaft liegende Einrichtungen allerdings gemeinsam betrachtet. Eingangs werden die erhobenen Informationen als Gesamtes dargestellt, anschließend erfolgt eine konkretere Betrachtung der einzelnen Einrichtungen.

Der Online-Fragebogen wurde von insgesamt 360 Personen mindestens teilweise ausgefüllt, 244 Fragebögen wurden vollständig bearbeitet. Die Rückläufe verteilen sich wie folgt auf die Kitas und Schulen:

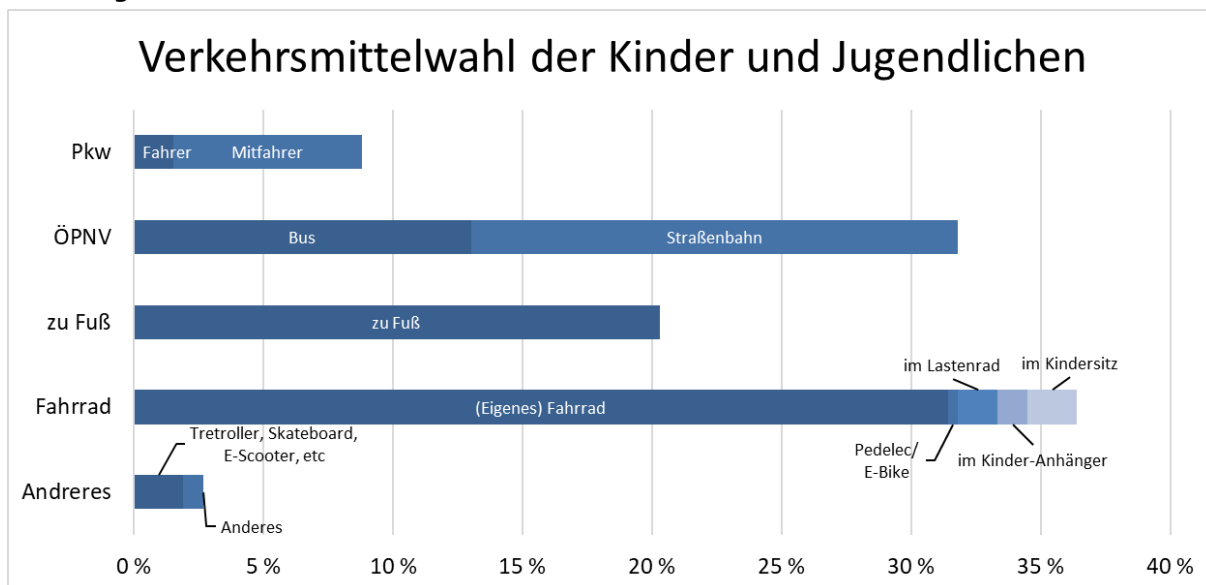
Abbildung 8: Verteilung der beantworteten Fragebögen auf die Einrichtungen



Es zeigt sich der bereits angesprochene Umstand, dass sich nicht alle Kitas und Schulen beteiligen konnten, so dass die standortbezogenen Informationen nur für fünf Einrichtungen – bei Ratsgymnasium, KiTa und Familienzentrum Weltweit und KiTa Stadtmitte zudem anekdotisch – erhoben werden konnten.

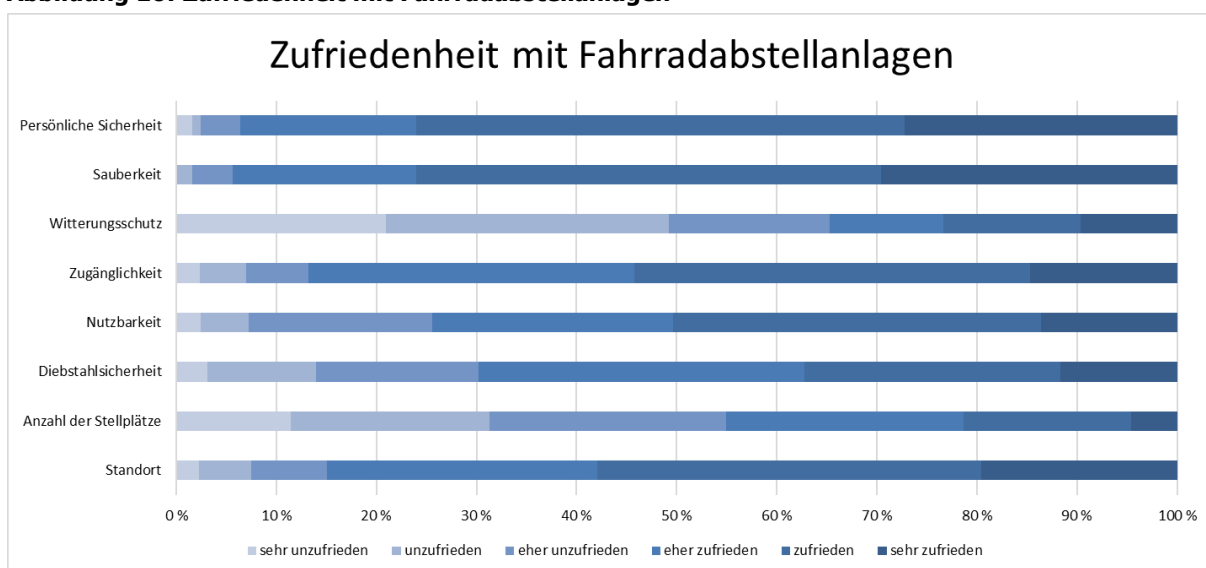
Bis auf vereinzelte Ausnahmen sind alle Klassenstufen und Altersklassen gleichmäßig in der Stichprobe vertreten.

Die Kinder und Jugendlichen nutzen auf ihren täglichen Wegen zu KiTa und Schule zu sehr großen Teilen den Umweltverbund (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Verkehr). Die weiteren Verkehrsmittel – darunter vor allem der Pkw – machen in Summe lediglich etwa 10 % aus.

Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl

Die Anreisedauer zur Kita bzw. Schule beträgt – unabhängig des Verkehrsmittels – durchschnittlich fast 20 Minuten, wobei 90 % aller Wege maximal 30 Minuten dauern. Grundsätzlich wird die Sicherheit der genutzten Wege als *eher sicher* wahrgenommen, dabei gibt aber auch jede/r sechste Befragte an, dass sie/er sich *unsicher* oder *sehr unsicher* fühlt. Zudem sind für sieben von zehn Personen Gefahren- oder Problemstellen auf ihren Wegen vorhanden.

Die Nutzung der Fahrradabstellanlagen (FAA) bejahen insgesamt 138 Personen (= 55 %), damit liegt dieser Wert deutlich über der Anzahl der Personen, die das Fahrrad als hauptsächliches Verkehrsmittel angeben (insgesamt 95 Personen). Demnach gibt es auch zahlreiche Gelegenheitsradfahrende unter den Kita-Kindern und SuS.

Abbildung 10: Zufriedenheit mit Fahrradabstellanlagen

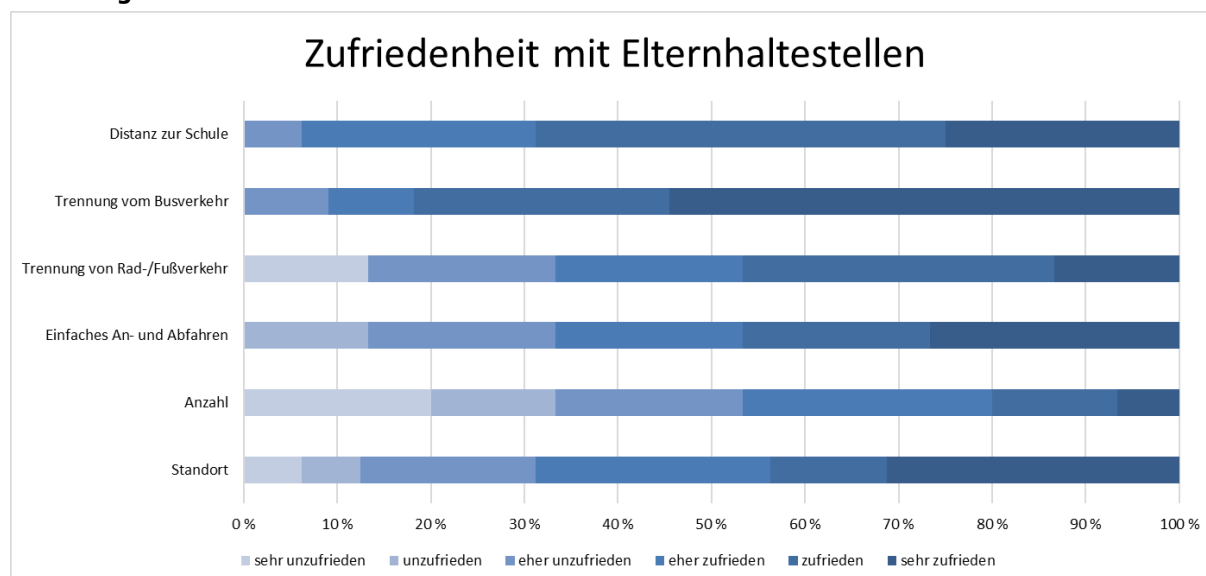
Alle Nutzenden der FAA äußern sich zu vielen Aspekten *eher zufrieden* oder sogar *zufrieden*. Deutliche Unzufriedenheit entsteht allerdings in Hinblick auf die Anzahl an Stellplätzen sowie bezüglich mangelnden Witterungsschutzes. Grundsätzlich wird zu (fast) jedem Merkmal jede Antwortkategorie mindestens wenige Male genannt, so dass nie eine eindeutige Meinung vorliegt, aber immer klare Trends abzulesen sind.

Diejenigen, die die FAA nicht nutzen, geben als Gründe im Wesentlichen an, dass sie nicht mit dem Fahrrad zur Einrichtung unterwegs sind. Vereinzelt liegen die Gründe im fehlenden Diebstahl- oder Witterungsschutz oder gehen darauf zurück, dass die Anlagen oft bereits voll belegt oder für Lastenräder nicht nutzbar sind.

Ausgewiesene Elternhaltestellen (EHS) werden nur von wenigen Eltern genutzt (ca. 8 % aller Teilnehmenden)². Die Nutzungshäufigkeit ist von täglich bis maximal dreimal pro Monat gestreut, so dass sowohl regelmäßige als auch gelegentliche Nutzende registriert werden können. Die Nicht-Nutzung liegt neben der Anreise mit einem anderen Verkehrsmittel (ca. 90 %) in der Lage der EHS abseits des eigenen Weges sowie der schwierigen oder gefährlichen Nutzbarkeit begründet.

Deutlicher als bei den FAA äußern die Nutzenden ihre Zufriedenheit mit einzelnen Aspekten der EHS. Lediglich die Anzahl der Stellplätze ergibt im Mittel eine Einschätzung von *eher unzufrieden*. Wie bei den FAA gibt es auch hier nur wenige Merkmale, bei denen der Grad der Zustimmung nicht über die gesamte Skala streut. So sind auch hier meist nur Trends, für die beiden oberen Merkmale in der folgenden Abbildung aber auch zwei klare Urteile abzulesen.

Abbildung 11: Zufriedenheit mit Elternhaltestellen



² Im Untersuchungsgebiet liegt bisher lediglich eine einzelne Elternhaltestelle, die von zwei Einrichtungen (eine Schule + eine Kita) genutzt werden kann.

Am Ende des Fragebogens konnten die Befragten eine freie Anmerkung hinterlassen. Die Kerninhalte aus dieser Frage werden abschließend nach Verkehrsträgern klassifiziert, skizziert. Meistgenannte Verkehrsmittel sind mit großem Abstand Rad- und Pkw-/Autoverkehr, zu Fuß- und öffentlichem Verkehr gibt es vereinzelte Anmerkungen, hinzu kommen auch allgemeine Anmerkungen zum Verkehr in Bielefeld, dem aktuellen Projekt und Maßnahmen zur Verkehrserziehung.

Mit Bezug zum Radverkehr zeigen zahlreiche Hinweise den Wunsch – bzw. oft die Forderung – nach dem Ausbau der Radverkehrsangebote. Sowohl die Einrichtung weiterer Radwege, Radabstellanlagen und Fahrradstraßen wird angesprochen, wie auch die konkrete Ausgestaltung der Radwege, d.h. breite und sichere Radwege ohne Gefahrenstellen. Teilweise geht der Appell damit einher, dass die Infrastruktur auch für jüngere Kinder bereits selbständig nutzbar sein sollte, damit diese dann mit dem Fahrrad statt mit dem bisher genutzten Verkehrsmittel zur Schule unterwegs sein können. Mit Blick auf bereits umgesetzte Maßnahmen wird mehrfach Kritik geübt, dass ausgewiesene Fahrradstraßen, aufgestellte Radabstellanlagen und die Ausgestaltung neuer Radwege keine guten Lösungen der vorherigen Problemlagen bieten. Vereinzelt wird auch die Topographie als Hindernisgrund zur Radnutzung angesprochen.

Zum Pkw-Verkehr stellt sich vor allem die Parkplatz- und Bringsituation an den Kitas und Schulen als brennendes Thema dar. Teilweise mit Nachdruck werden zusätzliche Stellplätze oder Aussteige-Möglichkeiten (im Sinne einer Elternhaltestelle) gefordert. Auf der anderen Seite zeigen nahezu identisch viele Kommentare ebendiese Pkw-Bringverkehr als großes Problem im Umfeld der Einrichtungen, welches für Verkehrschaos und Gefahrenpotenzial sorgt. Zusätzlich sind Tempolimits an weiteren Orten im Innenstadtbereich gewünscht, am liebsten in Kombination mit regelmäßigen Kontrollen. Auch die Geschwindigkeit an Einmündungen wird als Problem dargestellt.

Im Fußverkehr gehen die Anmerkungen vor allem auf das Miteinander mit den rollenden Verkehrsmitteln zurück. Die Trennung von Fuß- und Rad- bzw. Pkw-Wegen soll vermehrt umgesetzt werden. An Kreuzungen sind die Sichtbeziehungen für Zufußgehende oft derart eingeschränkt, dass sich – insbesondere für Kinder – ein vermeidbares Gefahrenpotenzial ergibt.

Im ÖPNV wird die Schülercard gelobt. Darüber hinaus wird auch hier ein Ausbau einzelner Angebote gewünscht, u.a. mehr Wartehäuschen, aber auch eine bessere Anbindung umliegender Orte. Kritisch wird angemerkt, dass häufig Verspätungen vorkommen, die zu einer verspäteten Ankunft in der Schule führen.

Weitere genannte Aspekte beschäftigen sich mit der Ausweitung von Kontrollen und auch Strafen sowie weiteren verkehrsberuhigten Bereichen. Im Zuge der Verkehrswende wird kritisch angemerkt, dass nicht Jeder immer die Nutzung des Autos vermeiden kann und daher eine insgesamt objektivere Betrachtung erforderlich sei. Mit konkretem Bezug zur Zielgruppe werden Verkehrssicherheitstrainings und Verkehrserziehung als unbedingt erforderlich

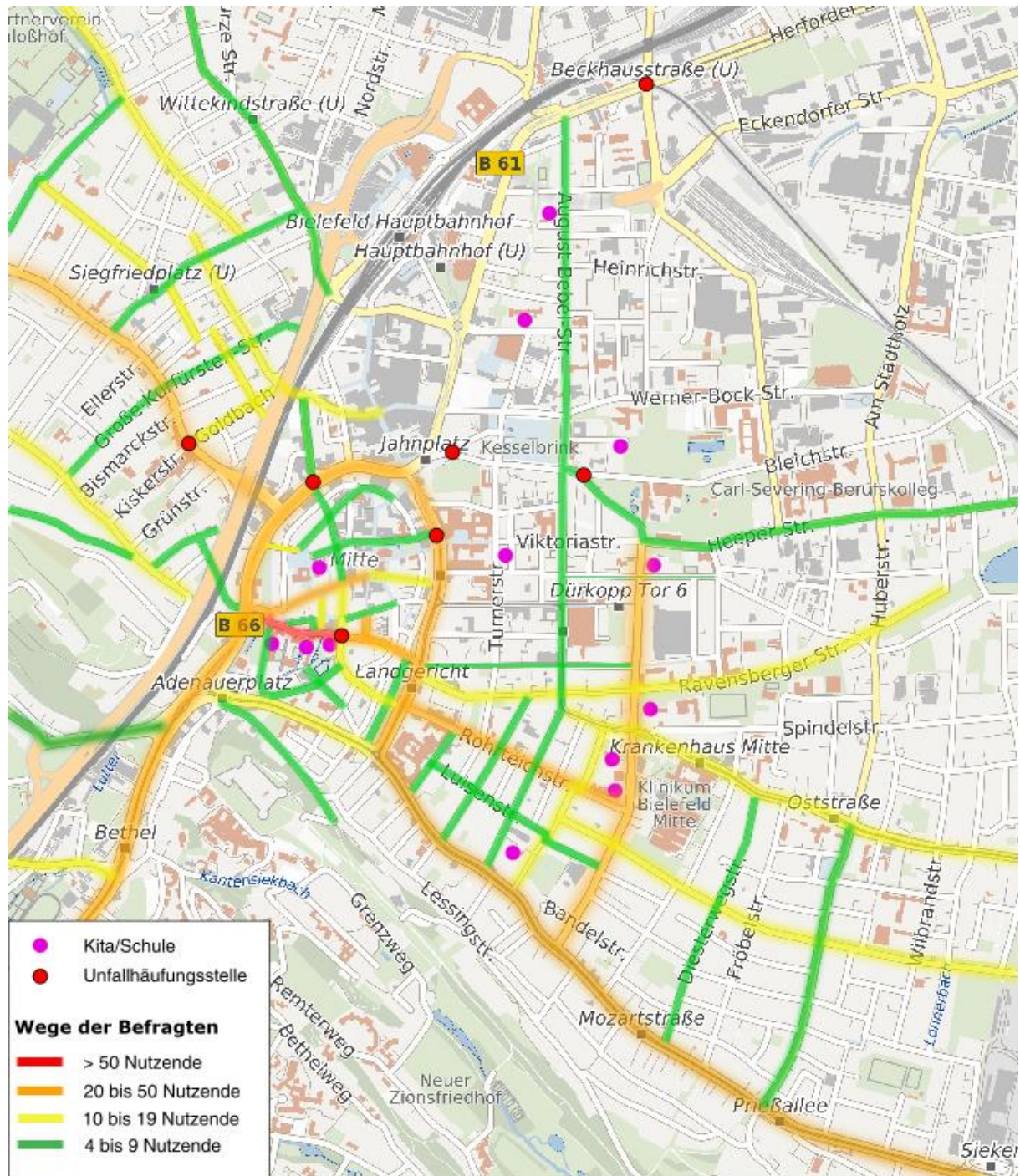
bewertet. Darüber hinaus besteht der Wunsch weitere Schulen hinsichtlich der verkehrlichen Bedingungen zu untersuchen.

Verkehrsinfrastruktur in der Bielefelder Innenstadt

Die befragten SuS sowie Eltern wurden in der Befragung u.a. nach ihren Routen, d.h. genutzten Straßen, im Umfeld der besuchten Schulen und Kitas gefragt. Das Ergebnis dieser Abfrage zeigt Abbildung 12. Es zeigt sich, dass vor allem der *Waldhof* stark frequentiert ist. Aufgrund der beiden anliegenden Gymnasien sowie der Kita Kindermann-Stiftung ist dies nicht überraschend – einordnend muss darauf hingewiesen werden, dass sich der Anteil von Teilnahmen des Gymnasiums am Waldhof überproportional darstellt, trotzdem muss davon ausgegangen werden, dass diese Straße zu den am stärksten genutzten Kita- und Schulwegen gehört. Im direkten Umfeld sind es sowohl *Am Bach* (als Weiterführung des *Waldhof*) sowie *Obernstraße*, die vermehrt genutzt werden. Auch der Ring um die Innenstadt (*Alfred-Bozi-Straße*, *Oberntorwall*, *Niederwall*) liegt zu großen Teilen auf den Kita- und Schulwegen. Zudem fallen auch zahlreiche radiale Einfallstraßen in die Innenstadt unter die viel genutzten Routen, so *Detmolder Straße* aus dem Südosten, *Artur-Ladebeck-Straße* aus dem Süden und *Stapenhorststraße* aus dem Westen. Auch *Rohrteichstraße* und *Teutoburger Straße* werden viel genutzt, was mit der dort ansässigen Diesterwegschule und der Kita Nestfalken zusammenhängt. Sowohl im Osten als auch im Westen der Innenstadt sind es weitere radial verlaufende Straßenzüge, die eine mäßige Nutzung vorweisen können, z.B. *Ravensberger Straße* oder *Werther Straße*. Darüber hinaus gibt es zahlreiche tangential verlaufende Straßen, die wenig genutzt werden, so u.a. *August-Bebel-Straße*, *Diesterwegstraße* oder *Große-Kurfürsten-Straße*.

Bei Einbezug der vorhandenen Unfallhäufungsstellen (UHS) zeigt sich, dass vor allem die UHS Neustädter Str./Am Bach eine hohe Frequentierung erfährt. Auch die UHS am Franziskus Hospital liegt auf vielen Kita- und Schulwegen. Die beiden UHS am Innenstadtring (UHS Alfred-Bozi-Str./Elsa-Brändström-Str./Notpfortenstr. sowie UHS Niederwall/Altstädter Kirchplatz) sind etwas weniger häufiger frequentiert, liegen als Nord- bzw. Ostausgänge aus dem Innenstadtbereich allerdings auf den Zubringern aus bzw. in die dortigen Wohngebiete.

Abbildung 12: Kita- und Schulwege aller Befragten



Kartengrundlage: bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL)

Quelle: raumkom, Kartenbasis: bielefeldKarte

In ihrer Gesamtheit betrachtet, sind eine große Mehrheit der Kita- und Schulwege maximal 20 Minuten lang. Dies zeigt auch die Unterscheidung der Verkehrsmittel. Jeweils deutlich über 80 % der Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Pkw sind kürzer als 20 Minuten, kein Weg ist länger als eine halbe Stunde. Demgegenüber fallen die Wege mit Nutzung des ÖPNV besonders auf. Ein beachtlicher Anteil von ca. 25 % ist länger als eine halbe Stunde und lässt damit auf eine Anreise von außerhalb in die Innenstadt Bielefelds schließen oder ist mit einem

Umstieg verbunden. Da auch 50 % der Pkw-Wege nicht länger als zehn Minuten dauern, liegen dort weitere Potenziale zur Abschöpfung in Richtung des ÖPNV oder der beiden aktiven Verkehrsmittel. Gleichzeitig ist an dieser Stelle bereits zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Befragung mehrfach geäußert wurde, dass der komplette Pkw-Verzicht auch auf den Kita- und Schulwegen nicht möglich ist bzw. eine unvorteilhafte Reisekette auf dem eigenen Weg zur Arbeitsstätte für Eltern entstehen würde.

Die Unterscheidung der Einrichtungsformen bringt zum Vorschein, dass die Anreise zur Kita am kürzesten ist und i.d.R. nicht länger als 20 Minuten dauert – auch nicht bei Nutzung des Pkw. Der ÖPNV wird von den Kita-Familien nicht genutzt. Die längste Anreisedauer haben Radfahrende, vereinzelt liegt diese auch über 20 Minuten. In Grundschulen sind die Rad- und Fußanreisen bis zu 20 Minuten lang, auch für den Pkw-Verkehr sind lediglich einzelne Personen länger unterwegs. Mit dem ÖPNV wird für die Anreise meist zwischen 20 und 30 Minuten benötigt, wobei auch hier längere Anreisedauern zu verzeichnen sind. Für diese beiden Formen zeigen sich aufgrund der vielfach kurzen Anreisedauern die größten Potenziale zur vermehrten Nutzung des Umweltverbundes – wenn individuelle Umstände wie oben beschrieben, nicht berücksichtigt sind. Für die weiterführenden Schulen ergibt sich die längste Anreise. Auch hier sind sehr viele Wege bis max. 20 Minuten lang. Der Anteil der Wege, die länger dauern, ist allerdings etwas größer als bei den Kitas und Grundschulen. Dies liegt mitunter an der zunehmenden ÖPNV-Nutzung, bei der ein Viertel aller Wege über 30 Minuten lang sind. Umstiegspotenziale ergeben sich trotzdem, da jeweils ein Drittel der Pkw-Anreisen bis zu 10 Minuten bzw. 10 bis 20 Minuten lang sind.

Auf ihren Wegen fühlen sich viele der Befragten *eher sicher* bis *sehr sicher*. Allerdings schätzt jede/r sechste Befragte den Verkehr zur Schule/Kita als (*sehr*) *unsicher* ein. Dabei werden in der Analyse einige Merkmale sichtbar.

Als erstes konnte festgestellt werden, dass zwischen den verschiedenen Einrichtungsformen Kita, Grundschule und weiterführende Schule nennenswerte Unterschiede bestehen. Mit fortschreitender Entwicklung wird das Sicherheitsempfinden größer, d.h. im Kita-Umfeld ist die Einschätzung am negativsten und die Verkehrsteilnahme erscheint vergleichsweise unsicher. In der Grundschule verschiebt sich dieser Indikator deutlich in Richtung Sicherheit und die Befragten weiterführender Schulen fühlen sich klar mehrheitlich sicher.

Ähnlich stellt sich das Bild dar bei der Analyse der Antworten von SuS selbst und von Eltern bzw. Sorgeberechtigten. Hier zeigen sich Eltern deutlich kritischer und gerade einmal ca. 20 % bewerten die Kita-/Schulweg als mindestens *sicher*. Demgegenüber ist dieser Anteil bei SuS doppelt so hoch und lediglich eine/r von fünf SuS verschiebt die Bewertung in die Unsicherheit (d.h. Bewertung *eher unsicher* oder mehr).

Zum Dritten wurde geprüft, ob sich das Sicherheitsempfinden mit der Dauer des Wegs verändert. Hierbei wird deutlich, dass mit zunehmender Wegedauer auch die wahrgenommene

Sicherheit zunimmt. Auf den Strecken bis 20 Minuten Dauer bewerten weniger als 20 % die tägliche Route als sicher, wohingegen dieser Anteil bei Wegen über 30 Minuten bei ca. 50 % liegt. Hieraus kann man schließen, dass eine längere Aufenthaltszeit im Verkehr nicht für ein größeres Empfinden von Unsicherheit sorgt, sondern genau im Gegenteil, das Bewegen im öffentlichen Verkehrsraum sicherer stattfindet.

Als letztes wurde die Sicherheit bei Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel untersucht. Hierzu kann vor allem eine herausragend positive Einschätzung von den Nutzenden des ÖPNV festgestellt werden. Zwischen den weiteren Verkehrsmitteln gibt es nur kleinere Unterschiede, so dass sich auch die Nutzung von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nicht als besonders negativ darstellt. Trotzdem sind die Anteile derer, die den Verkehr als unsicher wahrnehmen insgesamt recht hoch, so dass aus Sicht von Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr deutliche Potenziale bestehen.

Insgesamt zeigt sich, dass Eltern die Kita-/Schulwege gefährlicher einschätzen als SuS und mit zunehmender Erfahrung im städtischen Verkehr (zunehmendes Alter, zunehmende tägliche Aufenthaltszeit im Verkehr) die Sicherheit weniger problematisch wahrgenommen wird. Zwischen den individuellen Verkehrsmitteln (Pkw, Rad, Fuß) ergeben sich keine signifikanten Unterschiede.

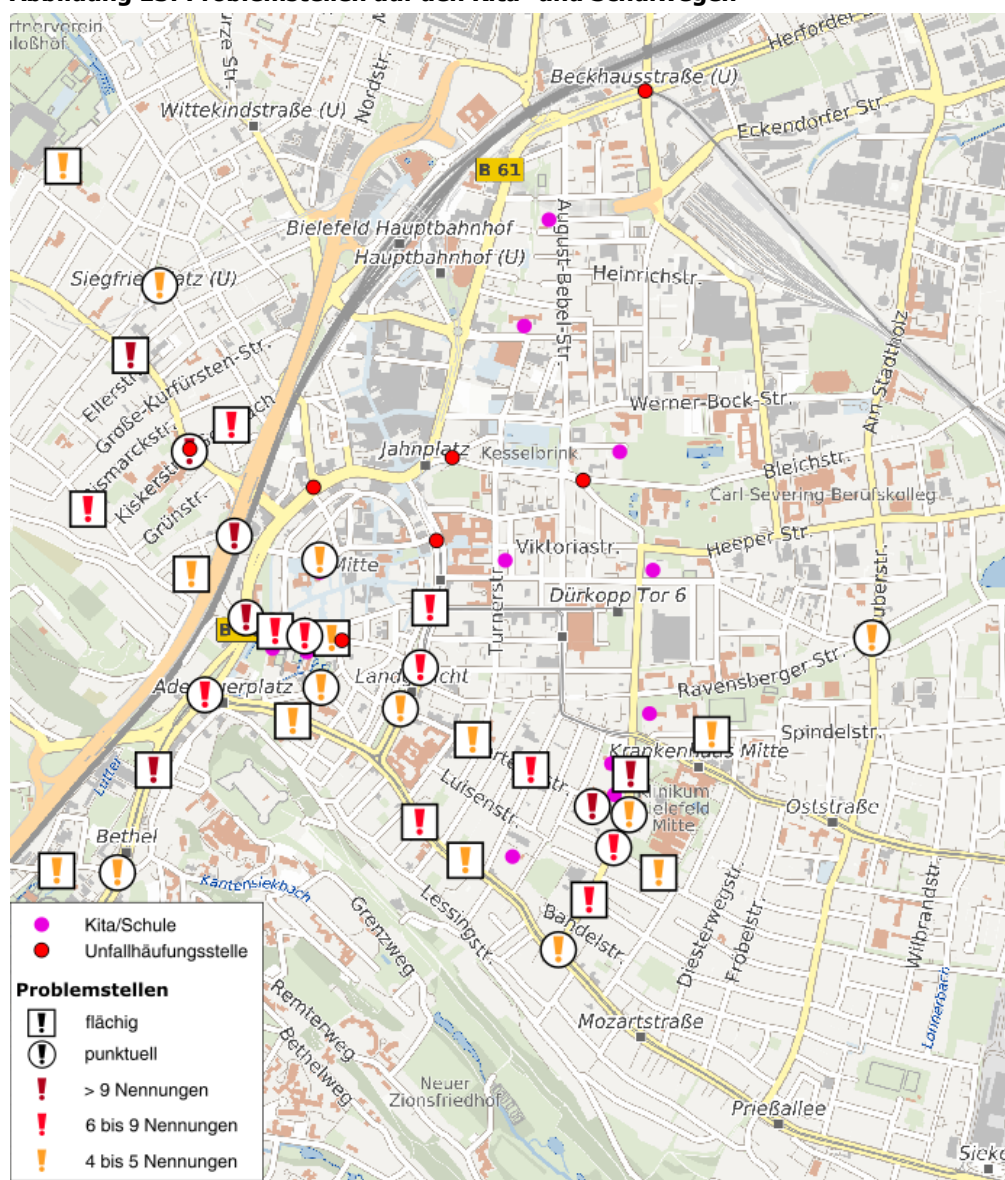
Im weiteren Verlauf der Befragung wurden alle Teilnehmenden gebeten, Auskunft zu subjektiv von Ihnen wahrgenommen Problem- bzw. Gefahrenstellen zu geben. Die Ergebnisse sind in Abbildung 13 dargestellt. Im Rahmen der Auswertung ergab sich, dass die beschriebenen Problemstellen sowohl flächig als auch punktuell ausgeprägt sein können. Ein Beispiel für eine flächige Problemstelle sind der Radweg an der Artur-Ladebeck-Straße und die Einmündungen entlang der Rohrteichstraße, ein punktuelles Problem sehen die Befragten z.B. in der Verkehrsführung am Adenauerplatz oder aufgrund des Pkw-Verkehrs vor der Klosterschule. Die einzelnen Problemstellen wurden dann aufgrund der Anzahl der Nennungen klassifiziert, so dass häufigere Nennungen als dunkelrot und seltenere Nennungen Rot bzw. Orange eingefärbt sind. Einzelnennungen der subjektiven Problemstellen sind nicht aufgeführt, da aufgrund des Projektumfangs eine Priorisierung vorgenommen werden musste.

Bei Betrachtung des Kartenausschnitts zeigen sich vor allem zwei „Kernproblemzonen“, zum einen der Bereich Waldhof, zum anderen der Bereich rund um Diesterwegschule und Kita Nestfalken. Hier bestehen jeweils sowohl Probleme, die den Pkw-Verkehr und die Querung entlang des Straßenzugs betreffen als auch solche, die die naheliegenden Kreuzungsbereiche betreffen. In beiden Bereichen geht das erhöhte Verkehrsaufkommens nicht ausschließlich auf die Kitas und Schulen zurück. Der Waldhof liegt innenstadtnah und dient zudem als Zu- und Ausfahrt für eine Parkgarage, in der Teutoburger Straße in direkter Nähe zu Diesterwegschule und Kita Nestfalken liegt das Klinikum Bielefeld, welches ebenfalls nennenswerte Mitarbeiter-,

Patienten- und Besucher-Verkehre generiert. An der Kita Nestfalken wird zudem bemängelt, dass die Elternhaltestelle zum einen wenig bekannt ist und zum anderen aufgrund dauerhaft belegter Stellplätze von den Kita-Eltern nicht genutzt werden kann.

Insgesamt thematisiert eine Vielzahl der Stellen Probleme mit der Querung von Straßen. Oft gehen diese einher mit einem hohen Tempo in diesem Bereich oder der potenziell gefährlichen Lage in Einmündungs- oder Kreuzungsbereichen, welche teilweise wiederum eingeschränkte Sichtbeziehungen bieten. Darüber hinaus sind es fehlende oder verbesserungswürdige Radwege und Pkw-Verkehre im unmittelbaren Umfeld von Kitas und Schulen, die als Gefahrenstellen wahrgenommen werden. Auch eine Anmerkung bzgl. des sozialen Umfelds in der Parkanlage hinter der Kita Stadtmitte wird getätigt. Aufgrund der dortigen Situation erscheint die Nutzung des Parks als Hintereingang aktuell nicht als sicher und attraktiv für Familien.

Abbildung 13: Problemstellen auf den Kita- und Schulwegen



Die Überlagerung mit den bestehenden Unfallhäufungsstellen im Innenstadtbereich zeigt, dass vor allem zwei Standorte eine hohe Relevanz besitzen. Zum einen ist dies die Ausfahrt aus dem Waldhof, d.h. UHS Neustädter Str./Am Bach – allerdings wurde diese Kreuzung nicht explizit als Problemstelle genannt, sondern ausschließlich die Probleme im Waldhof. Aufgrund des hohen Aufkommens von Pkw, Zufußgehenden sowie Radfahrenden ist das Gefahrenpotenzial stetig vorhanden, trotzdem sind nur wenige Unfälle mit Zufußgehenden und Radfahrenden verzeichnet, so dass meist reine Pkw-Unfälle (meist als Fahrunfälle) geschehen. Es erscheint daher sinnvoll, nicht die Kreuzung isoliert zu betrachten, sondern den gesamten Straßenzug und die zu- und abfließenden Verkehre zu berücksichtigen. Der zweite Standort liegt direkt vor dem Franziskus Hospital und betrifft die UHS Stapenhorststr./Kiskerstr./Goldbach. Hier ergibt sich das Problem aus der Ampelkreuzung über die Stapenhorststraße. Vor allem die zu lange Wartezeit zur Querung, aber auch die begrenzte Aufstellfläche werden bemängelt. Hier scheint zu prüfen zu sein, ob bereits eine kürzere Wartedauer die Flächenproblematik beseitigen kann. Die weiteren UHS überlagern sich nicht mit den wahrgenommenen Problemstellen der Befragten.

Unabhängig konkreter Standorte im Bielefelder Stadtgebiet äußern einige der Befragten auch Probleme bzw. Mängel mit weiteren einflussreichen Maßnahmen. So werden vor allem verstärkte Kontrollen im Umkreis der Kitas und Schulen gewünscht. Dabei steht der Pkw-Verkehr zwar im Vordergrund, gleichzeitig sollen aber auch alle anderen Verkehrsteilnehmenden strikter kontrolliert werden, so z.B. unberechtigt querende Zufußgehende oder Radfahrende an Ampeln. Zu diesem Kontext passt auch die – laut Befragten – mangelhafte und reduzierte Verkehrserziehung deutlich auszuweiten und den Kindern bereits früh eine sichere und selbstständige Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen.

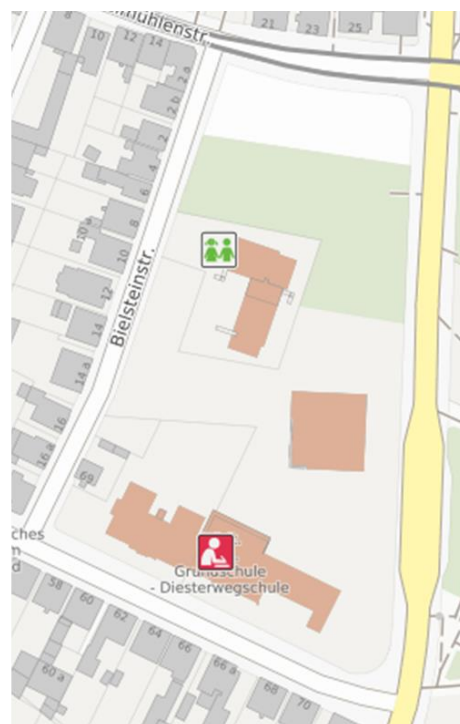
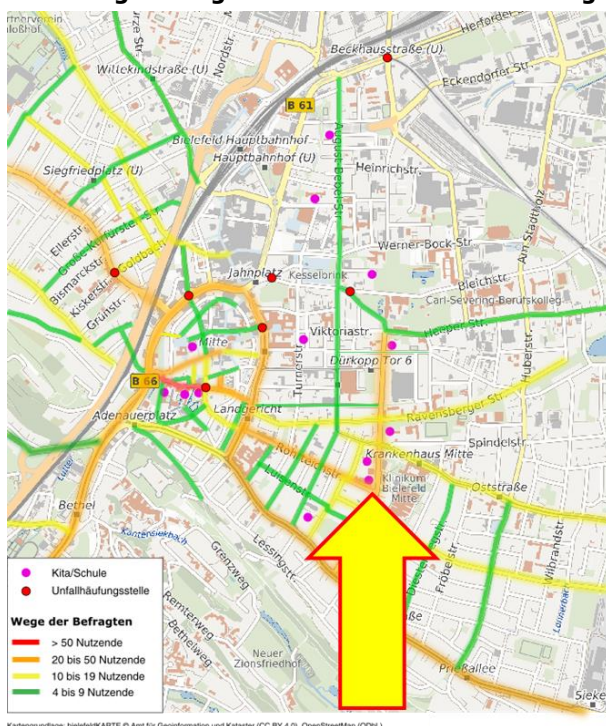
Fahrradabstellanlagen und Elternhaltestellen an Kita- und Schulstandorten

Im folgenden Kapitel werden die einzelnen Kita- und Schulstandorte genauer dargestellt. Dazu gehört neben einer räumlichen Einordnung vor allem die Bewertung der Fahrradabstellmöglichkeiten sowie der Elternhaltestelle (wenn vorhanden).

Diesterwegschule

Anzahl Schülerinnen & Schüler	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 240	ca. 40	ca. 250 m entfernt

Abbildung 14: Lage und Standort der Diesterwegschule



Die Grundschule Diesterweg (Diesterwegschule) befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Klinikum Bielefeld in der Rohrteichstraße. Das Schulgelände wird nach Osten hin von der Teutoburger Straße begrenzt, die Funktionen einer Hauptverkehrsstraße wahrnimmt und in der im Bereich von Schule und Klinikum ein Geschwindigkeitslimit von 30 km/h gilt. Am Straßenrand sind beidseitig lediglich schmale Gehwege vorhanden, da die zur Verfügung stehende Fläche mit dem Radverkehr geteilt werden muss. In der südlich des Schulgeländes verlaufenden Rohrteichstraße befindet sich der Haupteingang der Schule, in der Straße gilt daher ein Tempolimit von 30 km/h. Während dort keine Radinfrastrukturen existieren, sind breite Gehwege sowie Halte- und Parkmöglichkeiten am Straßenrand vorhanden. Des Weiteren befindet sich dort die Zufahrt zu zwei Lehrerparkplätzen. Die im Westen des Areals verlaufende Bielsteinstraße kann mit einem Tempolimit von 30 km/h und aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens als Nebenstraße klassifiziert werden, in der beidseitig Gehwege vorhanden sind.

Allerdings befinden sich zahlreiche Halte- und Parkmöglichkeiten entlang der Straße, die unmittelbar an die Gehwege angrenzen. Hinzu kommen auf der Straßenseite der Kita Hecken und Bäume, die von der anderen Seite in den Gehweg hineinragen. Durch beide Einflüsse wirkt der Gehweg verengt und ist damit nicht komfortabel für Familien nutzbar, vor allem dann, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Die Aussagen zu den Fahrradabstellanlagen und Elternhaltestellen im Umfeld der Diesterwegschule stützen sich auf die Ergebnisse der Auswertung von insgesamt 50 Fragebögen, von denen 37 vollständig bearbeitet wurden. An der Befragung teilgenommen haben gemäß der ausgewerteten Rückläufe Schüler aller Klassenstufen. Die überwiegende Mehrheit der Befragten legt den Schulweg entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Ein kleiner Teil wird darüber hinaus mit dem Pkw zur Schule gebracht. Die Anreisedauer zur Schule beträgt im Mittel etwa eine Viertelstunde, die meisten Strecken sind maximal zehn Minuten lang, nur wenige Strecken sind länger als 20 Minuten. Insgesamt besteht kaum Veränderungsbedarf, lediglich die wenigen Pkw-Anreisenden sollten zusätzlich für den Umweltverbund motiviert werden.

Im Umfeld der Diesterwegschule befinden sich zwei Fahrradabstellanlagen, die als Vorderradklemmen insgesamt 27 Stellplätze für Erwachsene und größere Kinder sowie 14 Stellplätze für kleine Kinder bereitstellen. Die Unterteilung der Abstellanlagen in die genannten zwei Kategorien erleichtert die Nutzbarkeit insbesondere für kleinere Kinder. Aufgrund der direkten Lage vor sowie auf dem Schulgelände ist keine Nutzungskonkurrenz zu erwarten. Der Zustand der Fahrradabstellanlage ist grundsätzlich als sehr gut zu bewerten, die Anlage ist fest im Boden verankert und ermöglicht einen stabilen Stand der Fahrräder. Bezogen auf den Witterungsschutz lässt sich lediglich festhalten, dass keine Überdachung der Abstellanlage vorhanden ist. Die Beleuchtung erfolgt darüber hinaus lediglich diffus über eine benachbarte Straßenlaterne, insbesondere in den Sommermonaten wird die Anlage durch große Bäume vor zu starker Besonnung geschützt. Aufgrund der Platzverhältnisse vor Ort erscheint eine Erweiterung der Anlage am bisherigen Standort als nicht realistisch. Aufgrund der Eindrücke vor Ort als auch der Einschätzung der Befragten erscheint ein Ausbau nicht als dringlich, trotzdem sollten weitere Standorte im Bereich der Pkw-Parkplätze, der Grünfläche vor dem Schulgebäude oder hinter dem Schulgebäude geprüft werden.

Aus der Befragung geht hervor, dass eine Mehrheit der Befragten die vorhandene Anlage zum Abstellen des Fahrrads nutzt. Die Nichtnutzung der Anlage durch einige Befragte liegt darin begründet, dass diese nicht mit dem Fahrrad zur Einrichtung fahren. Insgesamt ist die Mehrheit der Befragten mit dem Standort, der Diebstahlsicherheit, der Nutzbarkeit und mit der Zugänglichkeit der Fahrradabstellanlage zufrieden. Auch die Sauberkeit und die persönliche Sicherheit werden positiv bewertet. Der Witterungsschutz wird hingegen vom Großteil der Befragten als nicht ausreichend beschrieben.

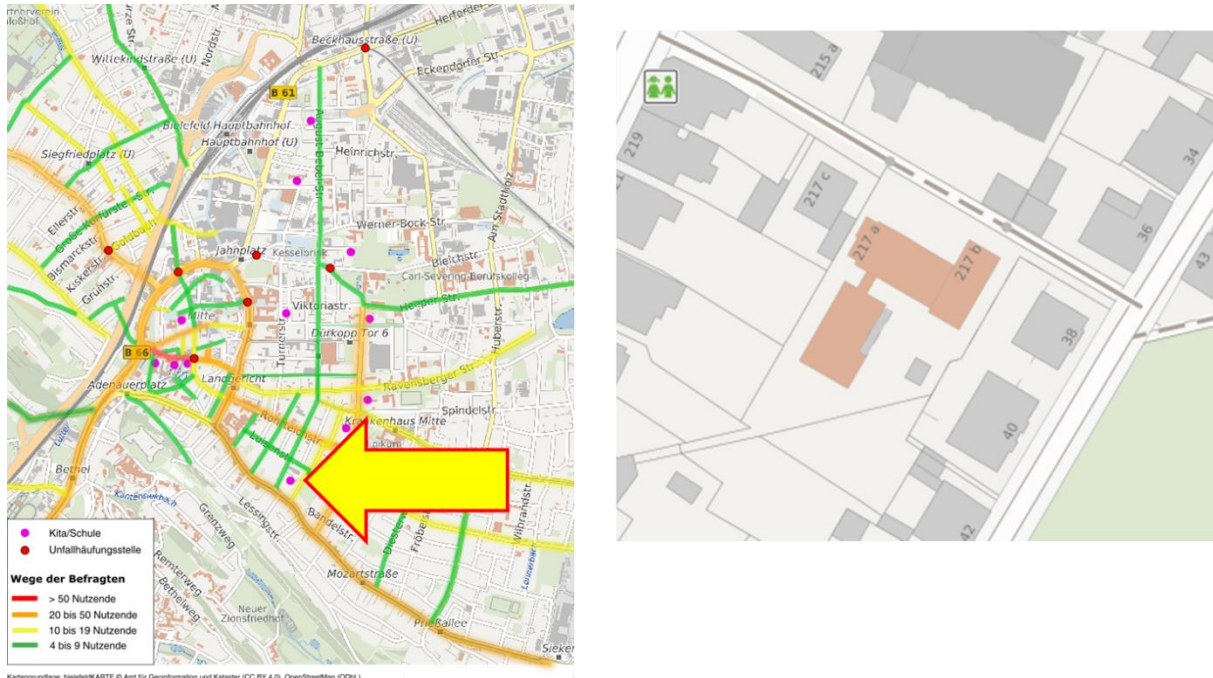
Nördlich der Kita Nestfalken befindet sich eine Elternhaltestelle, die auch von Eltern und Schülern der Diesterwegschule genutzt werden kann. Sie ist von der Diesterwegschule entweder über die Teutoburger Straße oder über die Bielsteinstraße zu erreichen, wozu eine Distanz von etwa 260 m zurückgelegt werden muss. An der Elternhaltestelle stehen neben 10 Taxi-Plätzen etwa 30 öffentliche Stellplätze zur Verfügung, die jedoch auch als öffentliche Parkplätze durch andere Pkw genutzt werden können. Der Bereich ist dadurch vormittags meist voll belegt. Neben der Diesterwegschule könnten die Kita Nestfalken und die Kita „Kidstown“ die Elternhaltestelle gemeinsam nutzen. Die Elternhaltestelle wird nur von einem kleinen Teil der Befragten der Diesterwegschule genutzt. In der Regel wird dies durch die allgemeine Nichtbenutzung des Pkw auf dem Schulweg begründet. Die Nutzenden unter den Befragten fahren die Elternhaltestelle zudem nur etwa dreimal monatlich an. Die Befragten äußern sich insgesamt positiv bezogen auf den Standort, die Anzahl der Stellplätze und zur An- und Abfahrt zur Elternhaltestelle. Auch mit der Trennung der Elternhaltestelle vom Busverkehr und der Distanz zur Schule ist der Großteil der Befragten weitestgehend zufrieden. Handlungsbedarf bei der Elternhaltestelle der Diesterwegschule ergibt sich lediglich bei der Trennung vom Fuß- und Radverkehr, die einige Teilnehmende der Befragung als negativ beurteilen.

Zusammenfassend lässt sich somit festhalten, dass die Fahrradabstellanlage der Diesterwegschule überwiegend als positiv gekennzeichnet wird, da der Großteil der Kriterien erfüllt wird. So wird insbesondere die Lage unmittelbar vor dem Schulgebäude, die Nutzbarkeit und die Zugänglichkeit positiv bewertet. Negativ fällt lediglich der nicht vorhandene Witterungsschutz auf. Bezogen auf die Elternhaltestelle ist festzustellen, dass insgesamt eine überwiegende Zufriedenheit vorherrscht und lediglich die Trennung vom Fuß- und Radverkehr teilweise kritisch gesehen wird.

Evangelische Kita Neustadt

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 50	n.v.	n.v.

Abbildung 15: Lage und Standort der Evang. Kita Neustadt



Zur Evangelischen Kita Neustadt liegen keine Erhebungsdaten vor, so dass die Analyse auf die Einschätzung aus der räumlichen Einordnung zurückgeht. Die Kita liegt an einem schmalen Weg zwischen der Bielsteinstraße und der August-Bebel-Straße. Die Bielsteinstraße als kleinere der beiden Straßen hat als Wohnstraße nahezu ausschließlich eine erschließende Funktion für die dortige Wohnbevölkerung. Aufgrund des angrenzenden Parks ist die Frequentierung durch Zufußgehende vermutlich in den Sommermonaten höher. Die August-Bebel-Straße bildet eine Tangente zwischen der Detmolder Straße im Süden und der Herforder Straße im Norden, die – im Vergleich zu Parallelstraßen – eine bedeutsamere und damit mehr befahrene Straße darstellt. Die verkehrliche Bedeutung nimmt dabei zu, je weiter man sich auf der Straße nordwärts bewegt.

Da der Weg zur Kita keine Durchfahrt erlaubt und dort nur sehr begrenzt Platz vorhanden ist, liegen dort lediglich einige Parkplätze für die Mitarbeitenden der Kita. Eine Einfahrt durch Eltern ist nicht gestattet, zudem ist diese aufgrund der Enge unattraktiv und kompliziert. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass Eltern, die mit dem Pkw zur Kita fahren, diesen in den umliegenden Straßen abstellen. Dort sind generell zahlreiche Stellplätze vorhanden, die allerdings öffentlich sind und damit nicht als Elternparkplätze freigehalten werden. Für zu Fuß gehende oder radfahrende Kita-Familien aus den angrenzenden Straßen ist die Anreise vermutlich oft mit parkenden Fahrzeugen an oder auf den Gehwegen verbunden. Zudem behindern diese parkenden Fahrzeuge die Sichtbeziehungen bei Querung der Straßen. Diese Problematik

ergibt sich grundsätzlich weniger in den Straßen, die als verkehrsberuhigte Bereiche großzügiger von Radfahrenden und Zufußgehenden genutzt werden.

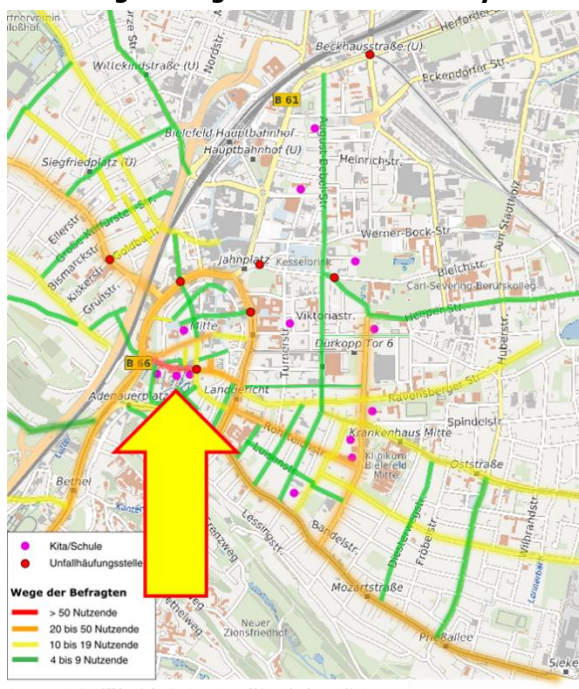
Vor Ort konnten nur wenige abgestellte Fahrräder bzw. Roller und Kinderwagen registriert werden. Die dortige Fläche rund um den Eingang stellte dabei keine Abstellanlagen zur Verfügung. Über eine Fahrradabstellanlage (FAA) auf dem Kita-Gelände liegen keine Informationen vor.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Einzugsbereich der Evangelischen Kita Neustadt eher gering ist und viele Eltern sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen. Aufgrund der Anzahl betreuter Kinder (ca. 50) ist mit einem Bedarf für bauliche Abstellanlagen für Fahrräder zu rechnen. Eigene Pkw-Stellplätze für Eltern müssen nicht vorgehalten werden.

Gymnasium am Waldhof

Anzahl Schülerinnen & Schüler	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 930	ca. 80	n.v.

Abbildung 16: Lage und Standort des Gymnasium am Waldhof



Das Gymnasium am Waldhof ist südlich des Waldhof gelegen und verfügt über einen gemeinsamen Schulhof mit dem benachbarten Ratsgymnasium. Der Waldhof, in der sich der Haupteingang der Schule befindet, ist als Einbahnstraße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ausgewiesen. Der Gehweg auf der südlichen, der Schule zugewandten Seite weist eine ausreichende Breite und eine räumliche Trennung zur Fahrbahn auf. Auf der

gegenüberliegenden Seite befinden sich ein schmaler Rad- und Fußweg, die nicht voneinander getrennt, allerdings mit Pollern von der Fahrbahn abgegrenzt sind. Unmittelbar östlich des Schulgeländes befindet sich der Park der Menschenrechte, in dem lediglich Fuß- und Radverkehr zulässig sind.

Zur Einschätzung der Fahrradabstellanlagen und Elternhaltestellen des Gymnasiums am Waldhof liegen insgesamt 212 Fragebögen vor, von denen 155 vollständig bearbeitet wurden. Befragt werden konnten Schüler aller Klassenstufen, sodass ein Querschnitt der gesamten Schulgemeinschaft gegeben ist. Mit Ausnahme der Klassenstufe 13 liegt aus allen Klassenstufen eine ähnliche Zahl an Rückläufen vor. Etwa die Hälfte der Befragten nutzt für den Schulweg den Bus oder die Straßenbahn. Etwa 40 % der Antwortenden benutzen das Fahrrad, um zur Schule zu gelangen. Ungefähr 7 % der Schüler legen den Weg zur Schule zu Fuß zurück. Eine sehr geringe Zahl von Schülern wird darüber hinaus mit dem Pkw zur Schule gebracht. Die Anreisedauer zur Schule beträgt im Mittel etwa zwanzig Minuten. Etwa 10 % der Befragten gaben an, mehr als 30 Minuten für den Schulweg zu benötigen, diese Anteile entfallen dabei fast ausschließlich auf den ÖPNV. Eine offizielle Elternhaltestelle des Gymnasium am Waldhof ist nicht vorhanden.

Im unmittelbaren Umfeld des Gymnasium am Waldhof existieren zwei Fahrradabstellanlagen an unterschiedlichen Standorten. Die erste Abstellanlage befindet sich unmittelbar am Haupteingang des Schulgebäudes und damit nahe des Parks der Menschenrechte. Dort befinden sich insgesamt elf schmale Anlehnbügel, sodass insgesamt 22 Abstellplätze vorhanden sind. Durch die schmale Ausführung der Bügel ist die Standfestigkeit der Fahrräder eingeschränkt, auch wenn die Bügel selbst fest im Boden verankert sind. Durch den Standort im Laufweg zum Haupteingang des Schulgebäudes können zum einen Gefahren entstehen zum anderen sind die dort abgestellten Räder auch ohne Einschränkung öffentlich sicht- und erreichbar. Die Anlage verfügt des Weiteren nicht über einen Witterungsschutz, die Beleuchtung ist durch eine nahe Laterne jedoch gewährleistet. Der Gesamtzustand der Anlage ist insgesamt als positiv zu bewerten, allerdings stehen an dieser Anlage nicht ausreichend Bügel zur Verfügung, sodass weitere Fahrräder an Laternen und der gegenüberliegenden Gebäudewand abgestellt werden. Prinzipiell wäre eine Erweiterung der Fahrradabstellanlage in diesem Bereich denkbar.

Auf dem Schulhof des Gymnasium am Waldhof befindet sich eine zweite Fahrradabstellanlage. Dort stehen 30 breite Anlehnbügel und damit insgesamt 60 Abstellplätze für Fahrräder zur Verfügung. Durch die breite Ausführung der Bügel und eine gute Verankerung im Boden ist ein guter Stand der Räder gegeben. Ein mögliches Gefahrenpotential ergibt sich wie auch schon bei der ersten Fahrradabstellanlage durch den Standort inmitten von Laufwegen zu Gebäuden. Mit Ausnahme von zwölf Bügeln ist diese Anlage gänzlich überdacht und verfügt durch Deckenleuchten an der Bedachung über eine ausreichende Ausleuchtung. Auch bei dieser Anlage ist auffällig, dass offensichtlich nicht ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen, da unter anderem die Stützpfeiler der Überdachung zusätzlich für die Abstellung von

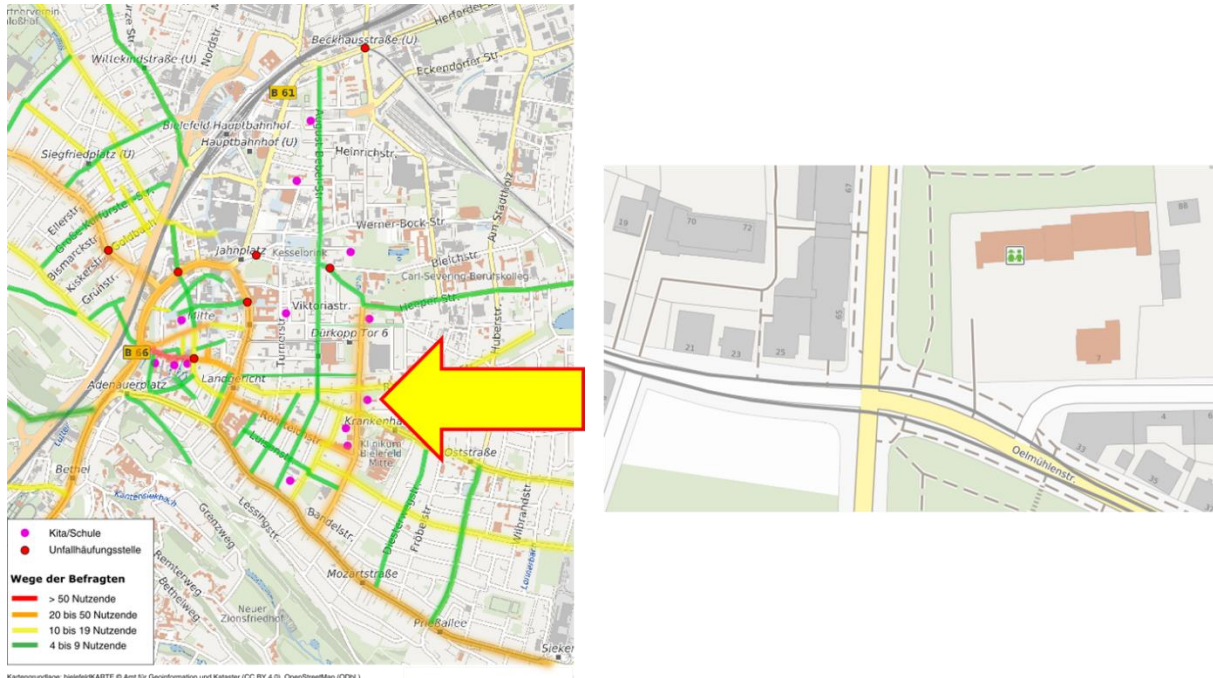
Fahrrädern genutzt werden. Auf dem Gelände des Schulhofs wären prinzipiell zusätzliche Flächen für die Errichtung weiterer Abstellmöglichkeiten vorhanden. Aus der Auswertung der Befragung ergibt sich, dass lediglich die Hälfte der Teilnehmenden die vorhandenen Fahrradabstellanlagen benutzen. Mit wenigen Ausnahmen geht die Nichtnutzung der Anlagen auf die Nichtnutzung des Fahrrads auf dem Schulweg zurück. Insgesamt sind die Befragten mit dem Standort der Fahrradabstellanlagen zufrieden. Ebenfalls positiv bewertet wurden die persönliche Sicherheit, die Sauberkeit, Zugänglichkeit, Diebstahlsicherheit und Nutzbarkeit der Anlagen. Auffallend ist, dass die Befragten bezüglich des Witterungsschutzes geteilter Meinung sind. Während sich eine Hälfte der Teilnehmenden positiv äußert, wird der Witterungsschutz von der anderen Hälfte der Befragten negativ bewertet. Mehr als zwei Drittel der Befragten äußern sich zudem kritisch zur Anzahl der zur Verfügung stehenden Abstellplätze und beurteilen diese als nicht ausreichend. Auch gibt es Anmerkungen, dass die erneuerten Fahrradständer schlechter seien als die vorherigen, da sie enger und damit schwieriger zugänglich seien. Die Eindrücke vor Ort bestätigen diese Anmerkungen nicht. Jedoch kann es zum gleichzeitigen Schulende vieler SuS durchaus regelmäßig vorkommen, dass beim Hantieren mit Rucksäcken, Helmen und den Körben oder Gepäcktaschen am Fahrrad, die Nutzbarkeit eingeschränkt ist.

Zusammenfassend lässt sich somit festhalten, dass sich vor allem aus der bislang zu geringen Anzahl an Fahrradstellplätzen ein Handlungsbedarf ergibt. Flächenpotenzial für die Errichtung oder Erweiterung der bestehenden Fahrradabstellanlagen besteht begrenzt bei beiden Standorten, wobei der Haupteingang die größeren Möglichkeiten bietet.

Kita „Kidstown“

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 50	ca. 5	ca. 75 m entfernt

Abbildung 17: Lage und Standort der Kita "Kidstown"



Die Kindertagesstätte „Kidstown“ befindet sich nördlich des Klinikums Bielefeld und ist von der Teutoburger Straße im Westen, der Spindelstraße und Oelmühlenstraße im Süden und der Ravensberger Straße im Norden umgeben. Der Hauptzugang zur Kita ist über die Spindelstraße zu Fuß zu erreichen. Diese verfügt über einen sehr breiten Gehweg sowie eine Vielzahl von Halte- und Parkmöglichkeiten. Die Kinder können von der Straße aus unproblematisch unbegleitet zum Eingang der Kita gelangen. In der ebenfalls südlich verlaufenden Oelmühlenstraße befindet sich die Hauptzufahrt zum Kita-Gelände. Hier befindet sich getrennte Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, sodass für beide Verkehrsträger ausreichend Platz zur Verfügung steht. Die Kindertagesstätte befindet sich nicht unmittelbar an der Straße, sondern ist etwas zurückgesetzt, sodass vor dem Eingang ein kleiner Hof vorhanden ist, der vermutlich für Hol- und Bringverkehre genutzt wird. Hier befinden sich auch die Mitarbeiterparkplätze. Der zur Verfügung stehende Platz ist jedoch begrenzt, weshalb Wendemanöver in den Laufwegen der Kinder notwendig sind.

Im Umfeld der Kindertagesstätte existiert eine kleinere Fahrradabstellanlage unter einer Treppe, die mit etwa vier Vorderradklemmen ausgestattet ist. Die Zugänglichkeit für Radfahrende ist als mäßig zu beurteilen, weswegen die Anlage nicht optimal für den morgendlichen und nachmittäglichen Hol- und Bringverkehr geeignet ist. Das Gelände der Kita scheint jedoch ausreichend Platz für eine alternative Lösung vorhalten zu können.

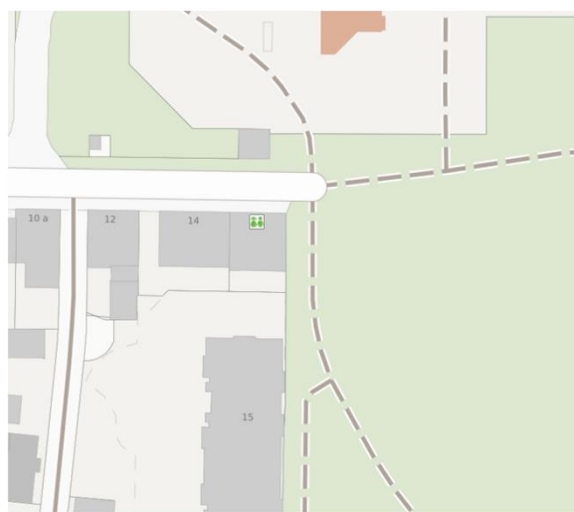
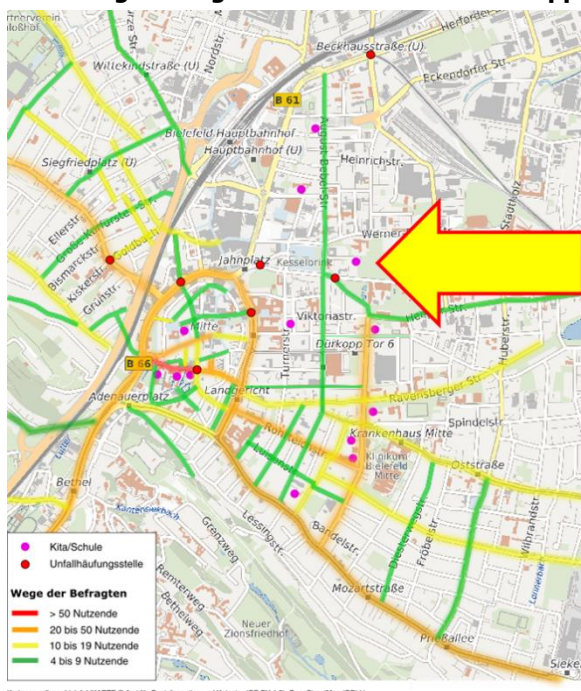
Gemeinsam mit der Diesterwegschule und der Kita Nestfalken könnte die Kita „Kidstown“ die Elternhaltestelle (EHS) an der Oelmühlenstraße nutzen. Um zur Elternhaltestelle zu gelangen, müssen die Kinder die große Kreuzung der Teutoburger Straße mit der Oelmühlenstraße überqueren, auf der ein Tempolimit von 50 km/h herrscht. Kleinere Kinder sollten diese Wegstrecke von etwa 75 m daher nicht unbeaufsichtigt zurücklegen, weshalb die übliche Nutzung einer EHS nicht möglich ist.

Insgesamt ergeben sich so Handlungsoptionen bezogen auf die mögliche Errichtung einer zusätzlichen Fahrradabstellanlage auf dem Gelände der Kindertagesstätte. Durch den vergleichsweise großen Hof direkt vor dem Kita-Gebäude und die Bedingungen an der EHS sowie auf dem Weg zur Kita erscheint die Nutzung der EHS als risikoreich und vermeidbar, ggf. sollte über die Umstrukturierung des Kita-eigenen Hofes nachgedacht werden.

Kita Hoppetosse e.V.

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 15	ca. 5	n.v.

Abbildung 18: Lage und Standort der Kita Hoppetosse e.V.



Die Kindertagesstätte Hoppetosse e.V. befindet sich in ruhiger Lage und ist von einer Parkanlage umgeben, in der lediglich Rad- und Fußverkehr stattfindet. Der Eingang der Kita ist durch den Park über breite gepflasterte Wege zu erreichen. Die Stichstraße *Am Hallenbad* verläuft nördlich der Einrichtung und endet auf deren Höhe. In der ruhigen Nebenstraße sind zahlreiche

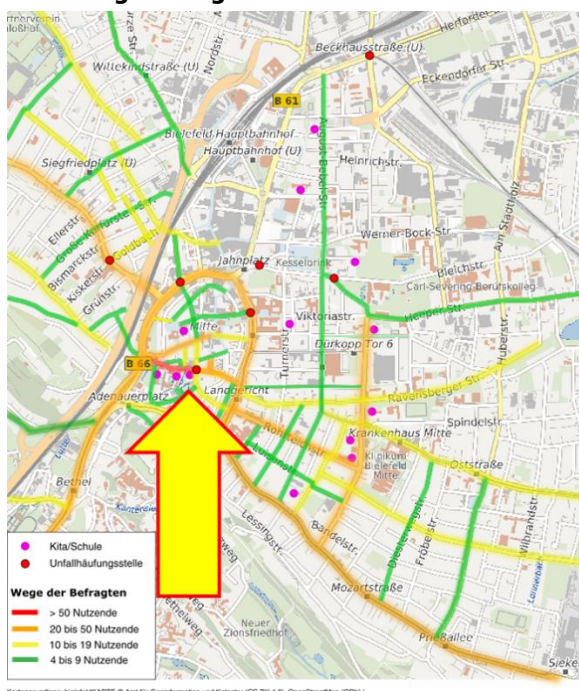
Park- und Haltemöglichkeiten sowie ein breiter Gehweg vorhanden, eine Zufahrt zur Kita besteht jedoch nicht. Eine offizielle Elternhaltestelle ist nicht vorhanden.

Vor dem Zugang zur Kindertagesstätte befindet sich eine Fahrradabstellanlage in Form von drei Anlehnbügel, sodass insgesamt sechs Abstellplätze für Fahrräder zur Verfügung stehen. Die Standfestigkeit der schmalen Bügel ist als mäßig zu beschreiben, zudem weist der nicht befestigte Untergrund der Anlage einen Höhenunterschied auf, der das stabile Abstellen erschwert. Der Standort unmittelbar vor dem Zugang zur Einrichtung, der gute Zustand der Bügel sowie die gepflasterte Zuwegung sind als positiv zu bewerten, der fehlende Witterungsschutz fällt jedoch negativ auf. Insgesamt ist die Fahrradabstellanlage ruhig und eingangsnah gelegen und hinterlässt damit einen soliden Gesamteindruck.

Kita Kindermann-Stiftung

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 120	ca. 15	n.v.

Abbildung 19: Lage und Standort der Kita Kindermann-Stiftung



Die Kindertagesstätte Kindermann-Stiftung wird durch den nördlich verlaufenden Waldhof und die östlich verlaufende Neustädterstraße eingegrenzt. Westlich befindet sich der Park der Menschenrechte, im Süden die Kindermannstraße. Die östlich verlaufende Neustädterstraße verfügt unmittelbar angrenzend an die Einrichtung über einen schmalen Gehweg sowie einige wenige Parkplätze, die allerdings nicht ausschließlich der Kita zur Verfügung stehen. Weitere Haltemöglichkeiten sind erst in der Kindermannstraße vorhanden. Da sich unmittelbar

angrenzend ein Unfallschwerpunkt befindet (UHS Neustädter Str./Am Bach), ist es für Kinder nicht empfehlenswert den Weg zur Kindertagesstätte alleine zurückzulegen. Der Waldhof verläuft nördlich der Einrichtung und wird überwiegend durch beengte Verhältnisse geprägt. Der zur Kita gehörige Parkplatz bietet – bei engem Parken und kleinen Fahrzeugen, so wie es die Mitarbeitenden handhaben – Platz für ca. zehn Pkw. Die Straße bietet davon abgesehen keine Park- oder Haltemöglichkeiten. Direkt vor den Parkplätzen wird der Radweg auf den Bord geführt, so dass ab dort der Raum für Zufußgehende und Radfahrende beengt ist. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Kindertagesstätte befindet sich eine öffentliche Fahrradabstellanlage. Zur Querung der Straße ist einige Meter entfernt ein Fußgängerüberweg vorhanden. Im westlich der Einrichtung befindlichen Park der Menschenrechte befindet sich der Haupteingang der Kita Kindermann-Stiftung, an dem sich eine Fahrradabstellanlage befindet. Im Park selbst findet nur Fuß- und Radverkehr statt. Die südlich verlaufende Kindermannstraße ist als ruhige Nebenstraße zu charakterisieren, von der der Eingang der Kindertagesstätte (durch den Park der Menschenrechte) unmittelbar erreicht werden kann, weswegen sich dieser Bereich prioritär für Hol- und Bringverkehre eignet. Eine offizielle Elternhaltestelle gibt es jedoch nicht.

Die Aussagen zu den Fahrradabstellanlagen und Elternhaltestellen der Kita Kindermann-Stiftung gehen zurück auf die Kommentare von insgesamt 31 Teilnehmenden, von denen wiederum zwölf den Fragebogen vollständig beantwortet haben. Für den Weg zur Einrichtung benutzen die Kita-Familien unterschiedliche Verkehrsmittel. Jeweils vier von zehn Personen gelangen mit dem Fahrrad und zu Fuß zur Kita, die weiteren Eltern greifen auf den Pkw zurück. Die Anreisedauer beträgt dabei im Mittel etwa zehn Minuten, wobei lediglich einzelne Radstrecken länger sind als 20 Minuten.

Die bestehende Fahrradabstellanlage (Vorderradklemme) verfügt über insgesamt fünfzehn Einstellplätze. Die Nutzbarkeit ist aufgrund verschiedener Einstellhöhen prinzipiell auch für Kinder gegeben, der Standort der Anlage befindet sich unmittelbar neben dem Eingang zur Kindertagesstätte. Aufgrund der Bauart der Anlage ist die Standfestigkeit der Fahrräder trotz einer festen Verankerung nicht optimal, da sie entweder schräg eingestellt werden müssen oder aufgrund eines großen Spielraums unsicher stehen. Die Anlage befindet sich in gutem Zustand und verfügt über kein Gefahrenpotential. Ein Witterungsschutz ist nur indirekt durch einen großen Baum gegeben. Die Abstellanlage steht den Nutzenden der Kita nicht exklusiv zur Verfügung, sondern kann auch durch andere Personen in Anspruch genommen werden. Auf dem Kita-eigenen Gelände befinden sich keine weiteren Potenzialflächen für die Errichtung ausschließlich eigener Abstellanlagen. Genutzt wird die bestehende Fahrradabstellanlage gegenwärtig von etwa zwei Dritteln der Befragten. Ein Drittel nutzt die Anlagen nicht, was überwiegend darauf zurückgeht, dass die jeweiligen Befragten nicht das Fahrrad nutzen, um zur Kita zu gelangen. Eine Person führt die Nichtnutzung auf Sicherheitsbedenken zurück. Mit dem Standort, der Zugänglichkeit, der Sauberkeit und der Nutzbarkeit der Anlage ist ein Großteil der Befragten zufrieden. Teilweise negativ bewertet, wurde hingegen die Anzahl der

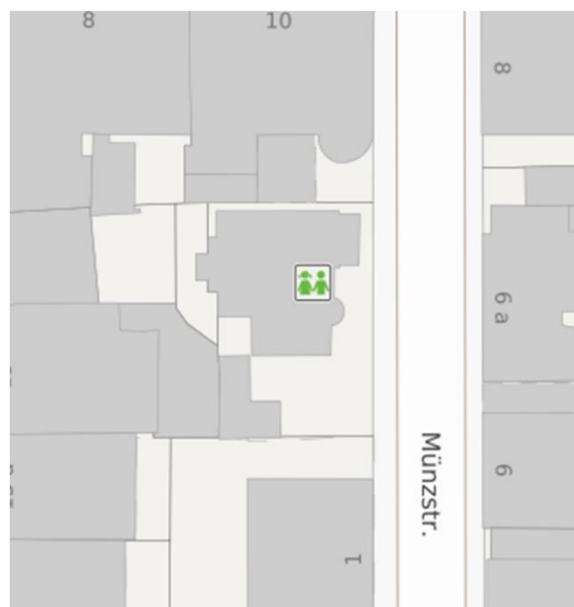
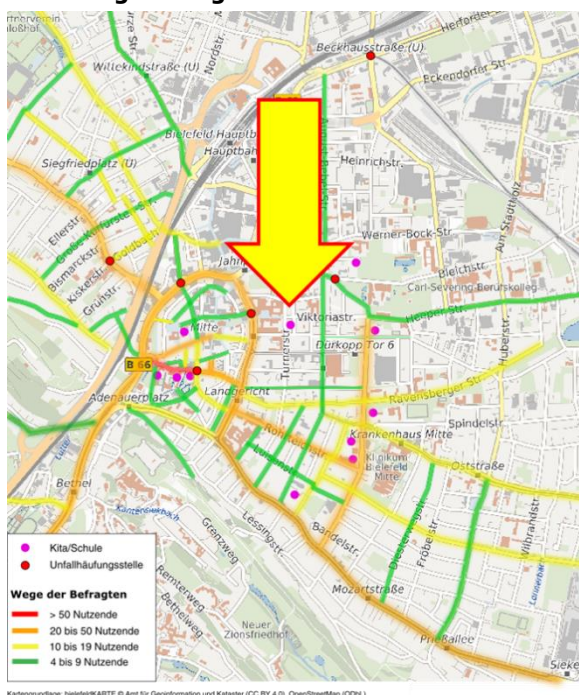
Stellplätze sowie die Diebstahlsicherheit. Auffallend ist die einstimmig negative Bewertung des Witterungsschutzes. Die persönliche Sicherheit wird hingegen durchweg als positiv beschrieben.

Abschließend lässt sich festhalten, dass insbesondere bezogen auf die Anzahl der Abstellplätze für Fahrräder ein gewisser Handlungsbedarf besteht. Auch der bisher nicht vorhandene Witterungsschutz und die Bauart der Anlage stehen exemplarisch für weiteren Optimierungsbedarf.

Kita Münzstrasse

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 15	n.v.	n.v.

Abbildung 20: Lage und Standort der Kita Münzstraße



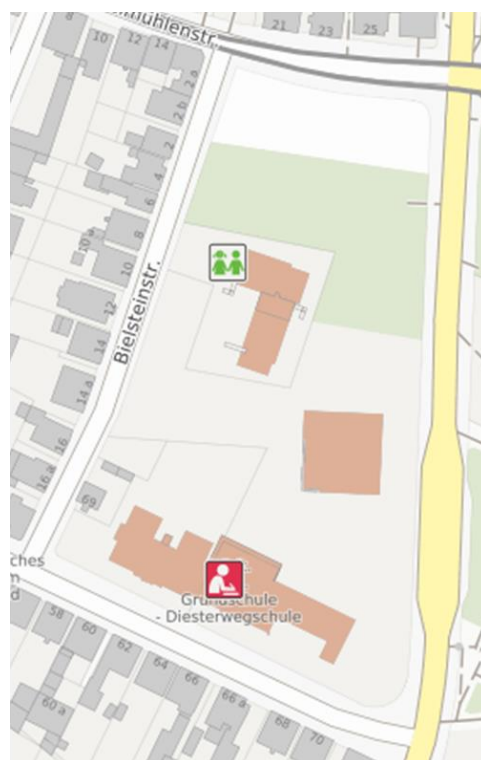
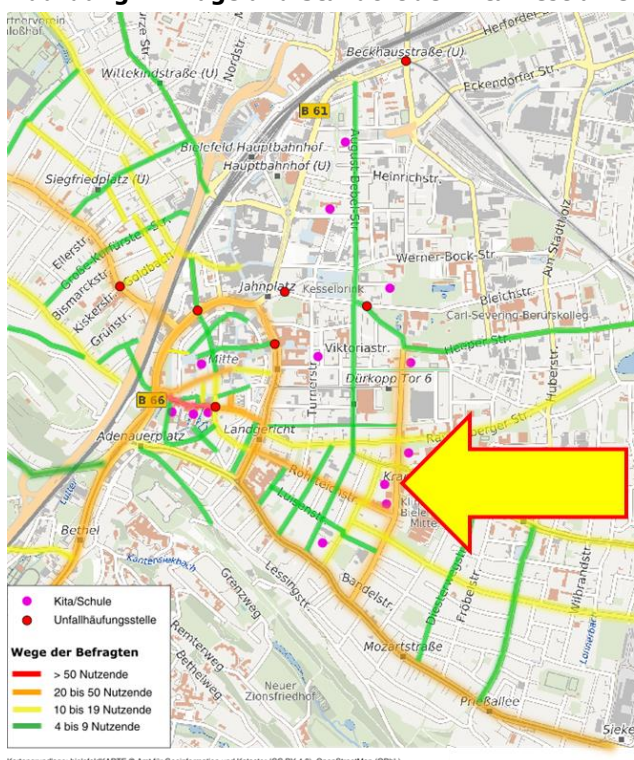
Die Kita Münzstraße liegt nur wenige Meter östlich des Innenstadtrings nahe des Rathauses. Trotz dieser geringen Entfernung ist die Lage in einer kleinen Nebenstraße sehr ruhig. Auch die umgebenden Straßen bilden keine bedeutungsvollen Radialen in die Stadt, so dass sich nur wenig Durchgangsverkehr ergibt. An diesen Straßen, wie auch in der Münzstraße selbst, findet das Parken im Seitenraum statt, teilweise sind Einfahrten o.ä. großzügig freigehalten. Gehwege sind meist in ausreichender Breite und Qualität vorhanden, Radwege sind nicht zu finden. Auf der Straßenseite des Kita-Geländes sind die Parkbuchten abgepollert, so dass sie nicht mehr genutzt werden können, lediglich die Einfahrt der Kita ist hiervon ausgenommen. Sowohl vor als auch auf dem Kita-Gelände scheint kein Platz für eine FAA verfügbar zu sein. Im

Zusammenspiel mit der geringen Zahl an betreuten Kindern in der Kita ergibt sich kein Handlungsdruck zum Aufbau einer solchen Anlage und auch nicht zur Einrichtung einer EHS.

Kita Nestfalken

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 50	ca. 10	ca. 50 m entfernt

Abbildung 21: Lage und Standort der Kita Nestfalken



Die Kita Nestfalken befindet sich nördlich der Diesterwegschule in der Bielsteinstraße, die als Nebenstraße mit einem Tempolimit von 30 km/h ausgeschildert ist. Der Gehweg der Straße weist eine ausreichende Breite auf, da keine Teilung mit anderen Verkehrsträgern erfolgt. Straßengleitschienen befinden sich hier zahlreiche Halte- und Parkmöglichkeiten, für vier Mitarbeitende stehen darüber hinaus Stellplätze an der Kita zur Verfügung. Im Süden geht die Bielsteinstraße in die Rohrteichstraße über, nördlich mündet sie in die Oelmühlenstraße.

Die Befragung wurde von insgesamt 28 Personen durchgeführt, von denen 22 Personen den Fragebogen vollständig bearbeiteten. Aus der Auswertung der Fragebögen geht hervor, dass mehr als die Hälfte der Befragten das Fahrrad nutzt, um zur Kita zu gelangen. Etwa 30 % der Befragten bringen ihre Kinder darüber hinaus mit dem Pkw zur Kita, ungefähr 20 % der Befragten gehen zu Fuß. Die Anreisedauer beträgt im Mittel lediglich zwölf Minuten. Mehr als

50 % der Teilnehmenden der Befragung gaben an, dass ihre Anreisedauer bis zur Kita weniger als zehn Minuten beträgt, bei den Pkw-Verkehren sind es fast 70 %.

Auf dem Gelände der Kita Nestfalken befindet sich eine Fahrradabstellanlage, die von außen nicht einsehbar ist. Etwa zwei Drittel der Befragten gaben an, die vorhandene Fahrradabstellanlage zu nutzen. Die Nichtnutzung der übrigen Befragten geht auf die Nichtnutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Kita zurück. Der überwiegende Anteil der Befragten äußert sich positiv zum Standort, zur Nutzbarkeit und zur Zugänglichkeit der Fahrradabstellanlage. Auch die persönliche Sicherheit und die Sauberkeit der Anlage werden größtenteils als positiv bewertet, die Diebstahlsicherheit hingegen etwas schwächer. Bezogen auf die Anzahl der Stellplätze und den nicht vorhandenen Witterungsschutz wird durch die Teilnehmenden der Befragung ein negatives Bild gezeichnet.

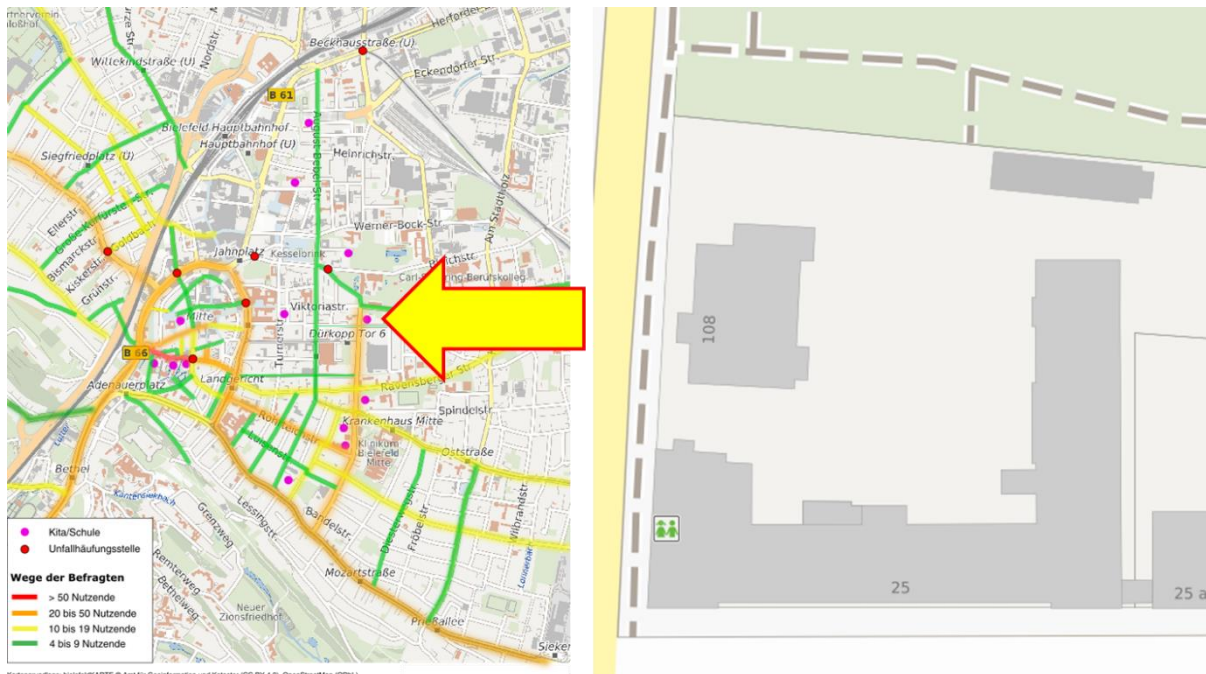
Nördlich der Kita Nestfalken befindet sich die Elternhaltestelle, die vorrangig von der Diesterwegschule genutzt wird und als normaler Parkplatz zur Verfügung steht. Genutzt wird diese nur durch einen geringen Teil der befragten Teilnehmenden. Auffallend ist, dass einem Großteil die Elternhaltestelle im Umfeld der Kita Nestfalken nicht bekannt ist. Lediglich drei Befragte nutzen die Elternhaltestelle mehrmals pro Woche. Die Mehrheit dieser ist mit dem Standort, der Anfahrt und der Trennung vom Rad-/Fußverkehr sowie vom Busverkehr zufrieden. Auch die Distanz zur Einrichtung wird als positiv beschrieben. Lediglich die Anzahl der Stellplätze und die allgemeine Stellplatzsituation werden überwiegend als negativ bewertet.

Zusammenfassend lässt sich somit feststellen, dass viele Kriterien der Fahrradabstellanlage der Kita Nestfalken als positiv gekennzeichnet werden, vereinzelt beispielsweise beim Witterungsschutz jedoch noch Nachholbedarf besteht. Auch bezogen auf die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist die aktuelle Situation nicht zufriedenstellend, da diese durch die Befragten überwiegend als negativ bewertet werden. Auch die nördlich gelegene Elternhaltestelle wird größtenteils positiv charakterisiert, lediglich die Anzahl der Stellplätze wird als nicht ausreichend eingeschätzt, sodass auch hieraus ein Handlungsbedarf abzuleiten ist.

Kita Stadtmitte

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 75	n.v.; ca. 10 öffentlich	n.v.

Abbildung 22: Lage und Standort der Kita Stadtmitte



Der Hauptzugang zur Kita Stadtmitte befindet sich auf der Westseite der Teutoburger Straße, die als Hauptverkehrsstraße solide Platzverhältnisse für Zufußgehende und Radfahrende bietet. Geh- und Radweg sind von der Straße separiert und bieten eine ausreichende Breite, lediglich an der Einfahrt zum Kita-Gelände können sich aufgrund fehlender Sichtbeziehungen Gefahren ergeben. In der Teutoburger Straße befinden sich auf Höhe der Kita keine Park- und Haltemöglichkeiten. Die Webereistraße grenzt südlich an den Komplex der Kita Stadtmitte an und ist zudem Standort einer weiteren Grundschule. Dort gilt ein Tempolimit von 30 km/h und es sind durchgängig Park- und Haltemöglichkeiten am Straßenrand vorhanden. Im Norden der Kita Stadtmitte existiert eine parkähnliche Grünanlage, an die wiederum die Heeper Straße angrenzt. Die Grünanlage kann vom Gelände der Kita direkt erreicht werden und bietet einen straßenunabhängigen Hintereingang sowie durch den Park eine Verbindung zum angrenzenden Schulgelände.

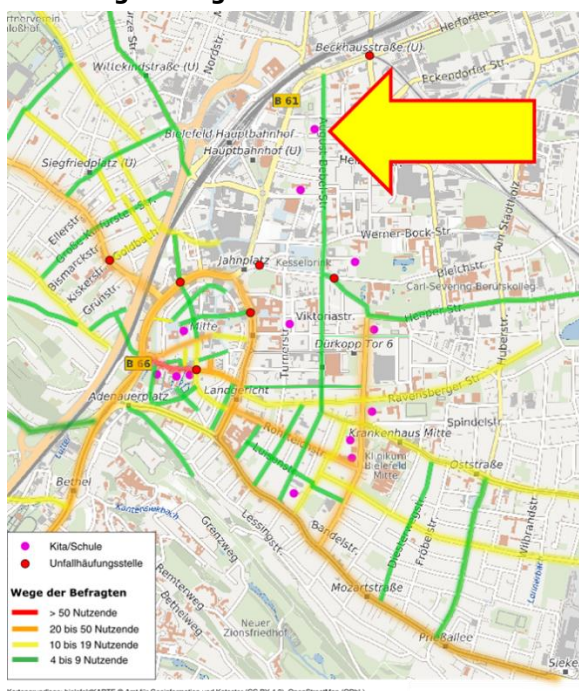
Die Befragung zu den Fahrradabstellanlagen und Elternhaltestellen im Umfeld der Kita Stadtmitte wurde insgesamt von sechs Personen durchgeführt, von denen fünf Personen den Fragebogen vollständig bearbeiteten. Für den Anreiseweg zur Kita benutzen die Teilnehmenden der Umfrage allesamt unterschiedliche Verkehrsmittel. Die Reisezeit beträgt im Mittel etwa zwölf Minuten. Es existiert keine Elternhaltestelle im Umfeld der Kita Stadtmitte.

Bezogen auf die Thematik der Fahrradabstellung lässt sich zunächst festhalten, dass Räder der Kinder und Buggys, etc. unter einer Überdachung abgestellt werden. Die Abstellungssituation bedarf laut eigener Einschätzung aus der Kita keiner Veränderung. Im Innenhof vor dem Kita-Gelände sind fünf Anlehnbügel vorhanden, die allerdings nicht ausschließlich zur Kita gehören. Drei Befragte gaben an, die Fahrradabstellanlagen zu nutzen. Eine Nichtnutzung wird durch den schlechten baulichen Zustand der Abstellmöglichkeit begründet. Die drei befragten Nutzenden der Abstellanlage äußern sich allesamt positiv zum Standort und zur Anzahl der Abstellmöglichkeiten. Insbesondere der Witterungsschutz und die Sauberkeit der Anlage wird von allen Befragten ebenfalls als positiv beschrieben. Lediglich bezogen auf die persönliche Sicherheit lässt sich ein Handlungsbedarf ableiten, da die Teilnehmenden der Umfrage hiermit überwiegend nicht zufrieden sind.

Kita und Familienzentrum Weltweit

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 110	n.v.	n.v.

Abbildung 23: Lage und Standort von Kita und Familienzentrum Weltweit



Auch zur Kita Weltweit liegen keine erhobenen Daten abseits der Vor-Ort-Erhebung vor, so dass auch hier die Einschätzung des Status Quo und des Bedarfs durch die eigene Analyse notwendig ist. Die Kita liegt in einer ruhigen Stichstraße (Waldemarstr.) neben der August-Bebel-Straße. Diese ist mit ihrer verkehrlichen Bedeutung das vermutlich größte Hindernis bzw. Gefahrenpotenzial im Umfeld. Mit ihren Rad- und Gehwegen bietet sie allerdings auch eine gute Einbindung in die jeweiligen Netzstrukturen. Von Westen her ist die Kita über die Helene-

Weigel-Straße nur mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichbar, was für eine zusätzliche Verkehrsberuhigung im direkten Umfeld sorgt.

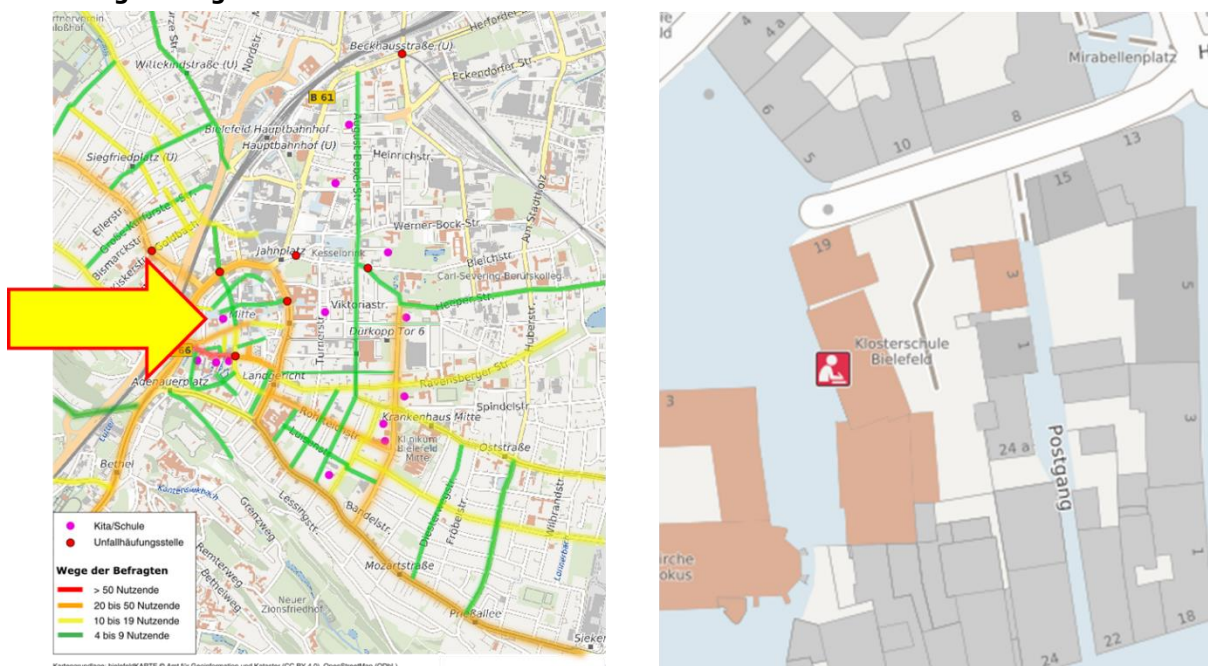
Direkt an der Kita stehen einige Pkw-Stellplätze für die Mitarbeitenden zur Verfügung, die sehr eng parkend genutzt werden. Darüber hinaus gibt es einige Haltemöglichkeiten in der Waldemarstraße, so dass Eltern-Pkw vor der Kita halten und ihre Kinder dort hinbringen bzw. abholen können. Eine EHS ist nicht ausgewiesen. Für Fahrräder sind keine Abstellanlagen sichtbar bzw. direkt zugänglich. Aufgrund der großen Maße des Wendeplatzes nahe dem Seiteneingang der Kita könnte sich dort die Möglichkeit ergeben, eine (öffentliche) FAA aufzustellen.

Insgesamt erscheint der Handlungsdruck an der Kita sowie in ihrem Umfeld nicht besonders hoch. Lediglich die Installation von FAA erscheint sinnvoll, um den Eltern der über 100 betreuten Kinder eine sichere Möglichkeit zum Abstellen ihrer Räder zu geben.

Klosterschule

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 260	ca. 20	n.v.

Abbildung 24: Lage und Standort der Klosterschule



Die Bielefelder Klosterschule befindet sich unmittelbar angrenzend am gleichnamigen Klosterplatz. Im nördlichen Bereich verläuft die Hagenbruchstraße, die als Stichstraße nicht über Halte- oder Parkmöglichkeiten verfügt. Der Klosterplatz befindet sich westlich zur Schule und kann ausschließlich von Zufußgehenden und Radfahrenden genutzt werden.

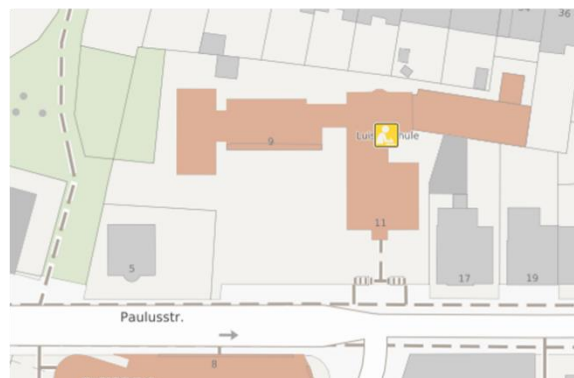
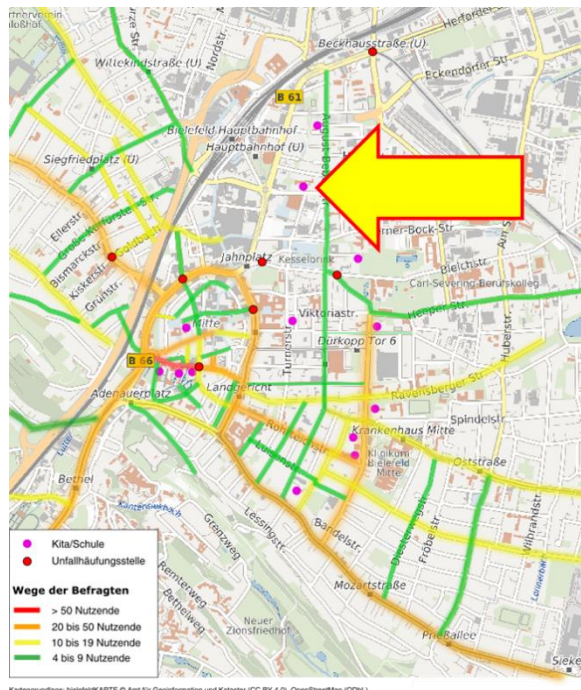
Die Befragung wurde insgesamt von 31 Teilnehmenden bearbeitet, von denen wiederum 22 Personen die Umfrage vollständig bearbeitet haben. Jeweils ein Drittel der Befragten besucht die Klassenstufen 1 und 2. Die Klassenstufen 3 und 4 werden ebenfalls von einem Drittel der Befragten besucht. Auf dem Schulweg benutzt mehr als ein Drittel der Befragten den ÖPNV, ein weiteres Drittel wird mit dem Pkw zur Schule gebracht bzw. abgeholt. Das letzte Drittel setzt sich zusammen aus Nutzenden des Fahrrads und Zufußgehenden. Die Anreisedauer zur Schule beträgt im Mittel etwa 18 min, wobei fast ausschließlich der ÖPNV längere Anreisen als 20 Minuten auf sich vereint. Die längste angegebene Reisezeit beträgt 35 Minuten. Eine spezifische Elternhaltestelle für die Klosterschule existiert nicht.

Die Fahrradabstellanlage auf dem Gelände der Klosterschule verfügt insgesamt über vier Anlehnbügel sowie 15 Vorderradklemmen, insgesamt stehen 23 Abstellplätze zur Verfügung. Die Anlage ist fest im Untergrund verankert und daher als standfest zu beschreiben. Verbesserungsfähig ist jedoch die suboptimale Standfestigkeit bei den vorhandenen Vorderradklemmen. Der Standort auf dem Schulgelände in unmittelbarer Nähe zum Geländezugang und Gebäudeeingang ist als positiv zu bewerten. Auch wenn die Anlage öffentlich einsehbar ist, dienen ein abgesperrter Eingang sowie ein hoher Zaun als Diebstahlschutz. Es ist weder ein Witterungsschutz, noch eine ausreichende Beleuchtung vorhanden. Die Anlage ist insgesamt jedoch aus allen relevanten Richtungen gut zu erreichen und verfügt über ausreichende Rangierflächen zwischen den jeweiligen Abstellreihen. Lediglich ein Drittel der Befragten gab an, die vorhandene Fahrradabstellanlage zu nutzen. Dies geht überwiegend auf die Nichtnutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Schule zurück. Standort, Diebstahlsicherheit, Nutzbarkeit, Zugänglichkeit, Sauberkeit und die persönliche Sicherheit bei Nutzung der Anlage werden von einem Großteil der Befragten als positiv beschrieben. Lediglich die Anzahl der Stellplätze und insbesondere der fehlende Witterungsschutz werden überwiegend negativ bewertet, sodass sich hieraus ein Handlungsbedarf ableiten lässt.

Luisenschule

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 860	ca. 25	n.v.

Abbildung 25: Lage und Standort der Luisenschule



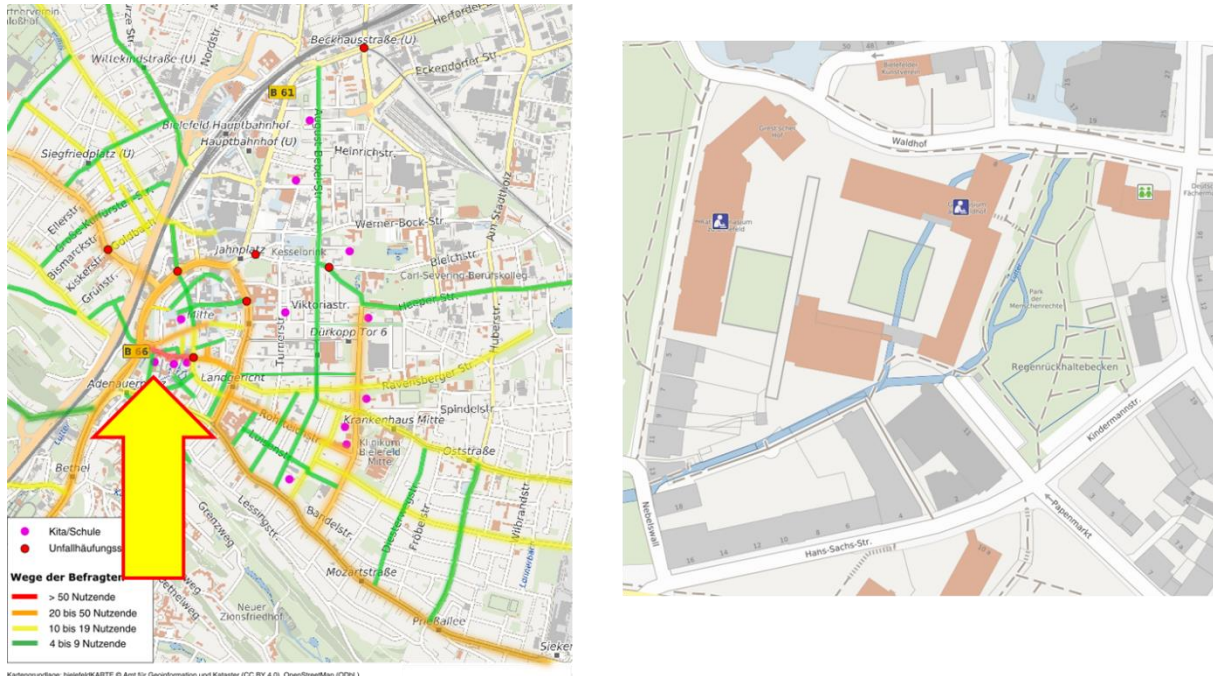
Die Realschule liegt nordöstlich der Innenstadt in der Nähe des Hauptbahnhofes. Inmitten von August-Bebel-Straße und Herforder Straße ist die Schule nur wenige Meter entfernt von Willy-Brandt-Platz und Stadthalle. Die Erreichbarkeit ist dementsprechend mit allen Verkehrsmitteln in alle Richtungen ausreichend gegeben. Park- und Haltemöglichkeiten entlang der Paulusstraße bestehen nicht. Geh- und Radwege weisen im Schulumfeld keine besonderen Auffälligkeiten auf, die die Sicherheit ihrer Nutzenden einschränken. Lediglich die Querung der vorgenannten Straßen bildet potenzielle Gefahrenquellen, die allerdings aufgrund der jeweilig hohen verkehrlichen Bedeutung mit gesicherten Überwegen, Ampeln, separierten Abbiegespuren für Radfahrende, etc. ausreichend gesichert sind.

Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen an der Luisenschule liegen auf niedrigerem Niveau als das eigentliche Schulgelände und direkt an der Paulusstraße. Sie sind damit vom Schulgebäude aus nur eingeschränkt, von der Straße her allerdings sehr gut einseh- und erreichbar. Es sind insgesamt 12 Anlehnbügel vorhanden, die Platz bieten für 24 Fahrräder. Da im Umfeld zahlreiche Meter an Gitterzaun vorhanden sind und dort zahlreiche weitere Räder abgesperrt zu finden sind, zeigt sich, dass ein größerer Bedarf für Abstellplätze vorhanden ist. Gleichzeitig können durch die wild abgestellten Räder auf dem Gehweg vermeidbare Gefahren entstehen. Durch die schmalen Anlehnbügel bieten die vorhandenen Plätze eine mäßige Standfestigkeit. Die Bügel selbst sind allerdings fest verankert. Beleuchtung und Witterungsschutz sind ebenfalls nur mäßig durch eine Laterne und umstehende Bäume vorhanden.

Ratsgymnasium

Anzahl betreuter Kinder	Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Elternhaltestelle
ca. 770	ca. 60; ca. 50 öffentlich	n.v.

Abbildung 26: Lage und Standort des Ratsgymnasiums



Das Ratsgymnasium liegt unmittelbar neben dem Gymnasium am Waldhof. Da keine separaten Ergebnisse aus der Befragung vorliegen, wird angenommen, dass sich die Erkenntnisse aufgrund der gleichen Schulform und der unmittelbaren Nähe sehr ähnlich darstellen. Aus diesem Grund wird nun lediglich auf die eigenen Fahrradabstellanlagen eingegangen, da diese sich von denen des Nachbar-Gymnasiums unterscheiden.

Das Ratsgymnasium verfügt ebenfalls über zwei Standorte von FAA, wobei lediglich einer ausschließlich für die Schule zur Verfügung steht. Diese ca. 30 breiten Anlehnbügel befinden sich direkt westlich des Schulgebäudes nahe des Kunsthallenparks. Die Bügel sind fest verankert, bieten den Rädern eine hohe Standfestigkeit und zahlreiche Anschliebmöglichkeiten. Witterungsschutz ist an dieser Stelle nicht vorhanden, auch die Beleuchtung erfolgt lediglich durch einige Laternen des angrenzenden Parks. Insgesamt ist die FAA sehr gut zugänglich, bietet allerdings keine ausreichende Kapazität an Stellplätzen, da zahlreiche weitere Fahrräder an Laternen und der Hauswand abgestellt werden. Die zweite Abstellanlage ist gegenüber dem Schulgebäude zu finden und besteht aus mehreren Bäumen, die umfangreich mit Vorderradklemmen umbaut sind. An diesen Stellen bietet sich Platz für etwa 50 bis 60 weitere Räder, die allerdings weniger gut gesichert werden können. Zudem ist diese Anlage neben einem Café und am Eingang zur Altstadt platziert, so dass sich eine gewisse Nutzungskonkurrenz ergibt. Die Vorderradklemmen bieten kaum Standsicherheit, aufgrund ihres Standortes unter den Bäumen allerdings zumindest begrenzten Witterungsschutz. Die FAA liegt direkt gegenüber dem

Haupteingang des Ratsgymnasiums und neben dem Radweg, so dass sie aus allen Richtungen gut erreichbar sind. Auch hier zeigt sich an weiteren wild abgestellten Rädern allerdings der Bedarf für weitere Abstellanlagen.

MASSNAHMEN-EMPFEHLUNGEN

Anhand aller Erkenntnisse im Rahmen der Bestands- und Bedarfsanalyse wurden für die ermittelten Problemstellen sowie Fahrradabstellanlagen Empfehlungen zur Verbesserung bzw. Anpassung der Verkehrssituation entwickelt. Diese werden im folgenden Kapitel anhand einheitlicher Steckbriefe erörtert. Darin wird neben der Problemlage bzw. den aktuell vorzufindenden Bedingungen die Handlungsempfehlung erläutert. Zudem gibt es eine qualitative Einschätzung des Aufwands zur Realisierung der Anpassung und auch jeweils einen Vorschlag zur Evaluation der Maßnahme. Hierbei kann grundsätzlich darauf verwiesen werden, dass alle Maßnahmen über die Analyse der Unfallstatistik sowie die Wiederholung der Befragung im Rahmen dieser Konzepterstellung evaluiert werden können. Der Aufwand beschreibt von Grün nach Rot jeweils einen zunehmenden Abstimmungsaufwand, zunehmende Dauer bis zu Realisierung und zunehmende Kosten. An einigen Standorten wurde trotz in der Befragung geäußelter Kritik bzw. Mängel – auch in Abstimmung mit den lokalen Akteuren – kein Handlungsbedarf gesehen. Die Bedingungen an den entsprechenden Problemstellen werden ebenfalls dargestellt und kurz dargelegt, weshalb sich kein Veränderungsbedarf ergibt.

Die Reihenfolge der Maßnahmen gibt die Priorisierung wieder, welche vor allem auf die Dringlichkeit der Veränderung sowie den Beitrag zur Zielerfüllung (Sicherheit gewährleisten und Umweltverbund stärken auf den Kita- und Schulwegen) zurückgeht. In der Priorisierung wird unterschieden zwischen der zu verändernden Infrastruktur entlang der Hauptrouten, d.h. an den Problemstellen (inkl. Elternhaltestellen), sowie den lokalen Fahrradabstellmöglichkeiten an den jeweiligen Kitas und Schulen.

Infrastruktur an Problemstellen

Umgestaltung der Verkehrsflächen am Waldhof (Radwege-Führung, Reduzierung Pkw-Verkehr, Querungen für den Fußverkehr)	#1
<i>Problemlage/Aktuelle Bedingungen</i> Abbildung 27: Waldhof mit Ratsgymnasium, Gymnasium am Waldhof und Kita Kindermann-Stiftung  Quelle: Google Earth Der Waldhof führt als Einbahnstraße am Eingang des Ratsgymnasiums sowie zweispurig im Gegenverkehr am Gymnasium am Waldhof sowie an der Kita Kindermann-Stiftung vorbei. Aufgrund eines schmalen Querschnitts sind Radfahrende angehalten, die Straße zu befahren, in Gegenrichtung (westwärts) besteht ein sehr schmaler Radweg, der sich den äußerst begrenzten Platz mit dem Fußverkehr teilen muss. Zudem steht (in weiten Teilen) unmittelbar an den farblich gepflasterten Radweg angrenzend, eine Pollerreihe als Trennung zum Straßenverkehr, welche gefährliche Situationen zusätzlich fördert. Im morgendlichen Verkehrsgeschehen stellt sich der Verkehr so dar, dass sich eine lange Reihe von Pkw in sehr geringem Tempo durch den Waldhof zieht. Aufgrund der langgezogenen Abpollerung am Fahrbahnrand wird Halten und Parken dort verhindert. Bei den geringen Pkw-Geschwindigkeiten ergibt sich für SuS die Möglichkeit, an willkürlicher Stelle aus den Pkw auszusteigen. Durch diese Manöver ist die Straße auch für Radfahrende versperrt bzw. das Passieren der Pkw nur unter Eingang von Risiken möglich. Daher weichen Radfahrende in großer Zahl auf den Gehweg aus, wo dann wiederum Gefahrensituationen durch das Aufeinandertreffen von Zufußgehenden und Radfahrenden entstehen. Zudem ist die Querung des Waldhof nur durch einen einzelnen Überweg möglich, der allerdings hinter dem Ende der Einbahnstraße liegt und von zahlreichen Personen nicht genutzt wird (vermutlich, da die Nutzung einen großen Umweg zum eigenen Ziel darstellen würde). Hinzu kommt,	

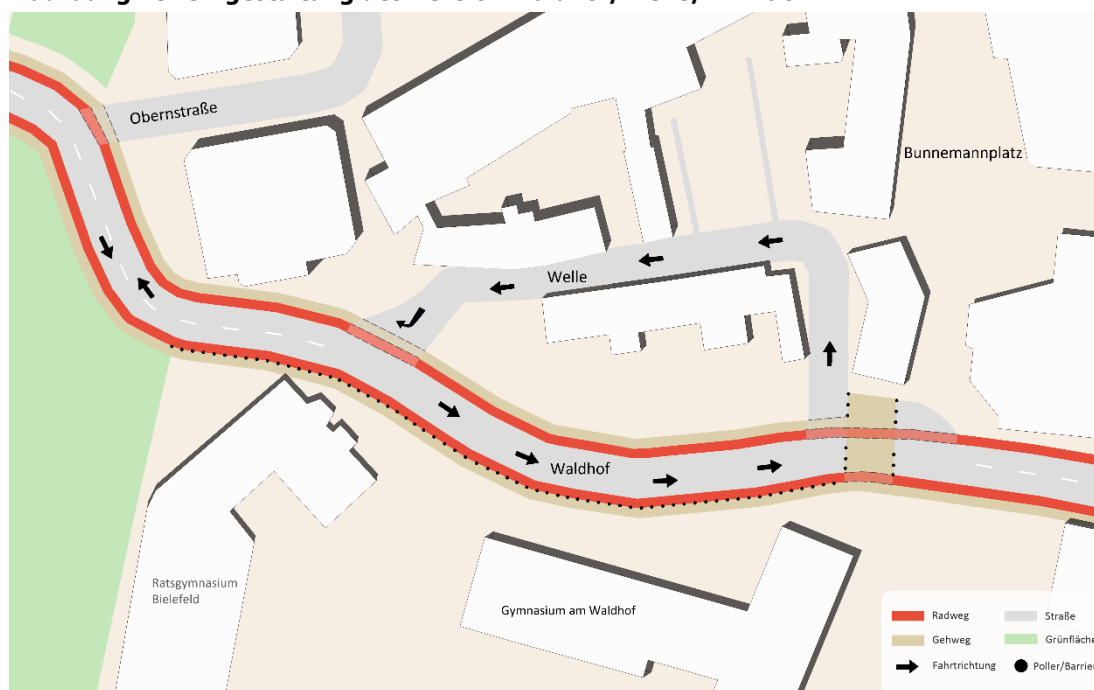
dass das geringe Tempo des Straßenverkehrs dazu „einlädt“, die Straße an beliebiger Stelle zu queren. In ihrer Gesamtheit sorgen alle Längs- und Querverkehre für eine unübersichtliche Situation, die zu regelmäßigen Gefahrensituationen führt – aufgrund der meist geringen Geschwindigkeit bleiben diese i.d.R. ohne Folgen.

Im Bereich der Kita Kindermann-Stiftung liegt zudem gegenüber des Kita-Gebäudes die Einfahrt zu einer Parkgarage, welche zusätzliche Verkehre aus Osten bringt und damit vor allem in den morgendlichen Stoßzeiten zur Unübersichtlichkeit beiträgt.

Empfehlung zur Verbesserung

Alternative 1: Sperrung der Durchfahrt

Abbildung 28: Umgestaltung des Bereich Waldhof/Welle/Am Bach



Die größte Änderung entlang des Waldhof sollte darin liegen, die Durchfahrt am Ende der Einbahnstraße für Kraftfahrzeuge zu verhindern. Gleiches gilt aus Richtung Osten kommend, so dass jeweils ausschließlich das Wenden möglich ist. Für Radfahrende und Zufußgehende bleibt die Durchfahrung weiterhin geöffnet. Um den Waldhof dennoch befahren und wieder verlassen zu können, ist es notwendig, die Einfahrt vom Kreuzungsbereich Alfred-Bozi-Straße bis zur Ausfahrt Welle zweispurig auszubauen. Hierzu stehen im Seitenraum ausreichende Flächen zur Verfügung. Die Ausfahrt aus der Welle wäre weiterhin lediglich nach rechts möglich. Aus Osten kommend ist die Einfahrt zur Welle dann nicht mehr möglich, stattdessen wird hinter der Ein-/Ausfahrt der Parkgarage eine Wendeanlage integriert. Durch die Sperrung von beiden Seiten ergibt sich im Bereich des bestehenden Überwegs die Möglichkeit, eine großzügigere Querung für Zufußgehende einzurichten. Mit Hilfe von Pollern

und ggf. Aufpflasterung der Querungsfläche kann eine größere Sicherheit geschaffen werden. Um die notwendige Sicherheit auch östlich dieser Querung zu gewährleisten, d.h. am Park der Menschenrechte sowie der Kita Kindermann-Stiftung, sollten in diesem Bereich parallel zum Straßenverlauf Absperrgitter installiert werden, die das willkürliche Betreten der Wendeanlage sowie des Straßenbereichs an der Ein- und Ausfahrt der Parkgarage verhindern.

Für die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsflächen gibt es im Wesentlichen zwei Möglichkeiten:

Alternative 1a: Shared Space

Im Sinne einer Shared Space-Lösung wird der westlich der Durchfahrtssperrung gelegene Bereich von allen Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt genutzt werden. Gehwege, Radwege und Straßenverkehrsflächen stehen dann nicht mehr nebeneinander zur Nutzung bereit, vielmehr nutzen Zufußgehende, Radfahrende und Pkw-Verkehre den gesamten Straßenquerschnitt gleichermaßen. Dies erfordert insofern eine bauliche Umgestaltung, dass Rad- und Gehwege rückgebaut werden, um die Einheitlichkeit der gesamten Fläche herzustellen. Gleichzeitig können Objekte zur Steigerung der Aufenthaltsqualität integriert werden, z.B. Sitzgelegenheiten, Grünelemente, aber auch Straßenbeleuchtung und ggf. Abstellanlagen für Fahrräder. Alle Elemente müssen nicht ausschließlich randlich installiert werden, eine ausreichend breite Fahrspur sollte allerdings jederzeit befahrbar sein. Insgesamt muss das Ziel darin bestehen, dass die Flächen intuitiv als gemeinsame Verkehrsfläche aller Verkehrsmittel wahrgenommen werden. Zusätzlich können mindestens die anliegenden Schulen und die Kita durch begleitende, kommunikative Maßnahmen (Handzettel, Begehung/Erklärung, Mobilitätserziehung „Was ist ein Shared Space?“) sensibilisiert und damit das Gefahrenpotenzial weiter minimiert werden.

Alternative 1b: Umstrukturierung der Verkehrswege

Eine zweite Möglichkeit besteht darin, die Verkehrswege auch weiterhin zu trennen. Dazu werden Pkw- und Radverkehr auf der Straße geführt, auch entgegen der Einbahnstraße ist es dem Radverkehr dann erlaubt, die Straße zu nutzen. Durch diese Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße entsteht beidseitig ausreichend Platz für den Fußverkehr. Um weiterhin das randliche Halten und Parken von Pkw zu verhindern, sollte die Abpollerung der Gehwege bestehen bleiben. Zudem verhindern Fahrbahn-parallele Gitter das willkürliche Betreten dieser sowohl vor dem Gymnasium am Waldhof als auch am Ausgang des Parks der Menschenrechte sowie gegenüber der Ein-/Ausfahrt der Parkgarage auf Seiten der Kita. Die ausgebaute Querung des Fußverkehrs vor dem Gymnasium am Waldhof kann vom

Radverkehr durchfahren werden, ebenso erhält der Radverkehr Vorrang für die Querungen an Ein- bzw. Ausfahrt Welle. Für Radfahrende aus Westen sollte mit Hilfe deutlicher Signalisation rechtzeitig auf den Überweg hingewiesen werden. Aus Sicht des Radverkehrs sollte auf eine potenzielle Aufpflasterung möglichst flach aufgefahen werden können, um kein Sturzrisiko zu erzeugen. Für den Radverkehr aus Osten sollte eine geradlinige Führung durch die Wendeanlage umgesetzt werden. Dies ist daher möglich, da eine hohe Frequentierung der Wendeanlage unwahrscheinlich ist und die Rad- und Kfz-Geschwindigkeiten aufgrund leichter Steigung und geringem Wenderadius nicht zu groß sein werden. Die Sichtbarkeit der querenden Zufußgehenden sollte durch einfache Poller sichergestellt werden, zwischen denen hindurch und über diese hinweggeschaut werden kann.

Beide dargestellten Alternativen (1a und 1b) sollten im Zeitraum üblicher Schulverkehre (mindestens zu Schulbeginn, d.h. 07.15 – 08.15 Uhr) mit einer temporären Sperrung der Einfahrt für Kfz verbunden werden. Dazu sollte mit baulichen Hindernissen (etwa absenkbaren Pollern oder einer Schranke) gearbeitet werden, da die Wirksamkeit beim ausschließlichen Einsatz einer LSA als gering eingeschätzt wird. Der konkrete Standort sollte hinter der Einmündung zur Obernstraße liegen, so dass die Ausfahrt über diese dauerhaft möglich bleibt.

Alternative 2: Fahrradstraße

Neben der Sperrung der Durchfahrt könnte auch die Ausweisung des Waldhof (bis zur Einfahrt Welle) als Fahrradstraße eine effektive Möglichkeit zur Reduzierung der Pkw-Verkehre sein. Bereits jetzt ist der Waldhof eine stark genutzte Anbindung zum Erreichen der Innenstadt. So könnten die erforderlichen Zahlen von Radfahrenden vorherrschen, die eine entsprechende Widmung erfordert. Zur deutlichen Verminderung von Pkw-Verkehren wird eine Beschränkung der Zufahrt auf Anlieger nicht ausreichen, da auch Eltern auf dem Weg zur Schule Anlieger darstellen. Stattdessen sollte die Fahrradstraße gänzlich für Kfz-Verkehre gesperrt werden. Die Privatparkplätze, die über die Welle zu erreichen sind, können weiterhin von Osten kommend erreicht werden. Um auch die Ausfahrt zu ermöglichen, müsste die Einbahnregelung dort aufgehoben werden. Für den bestehenden Fußgängerüberweg in diesem Bereich müsste die Vereinbarkeit mit den Standards für Fahrradstraßen geprüft werden, eventuell wären hier Anpassungen erforderlich.

Unabhängig der vorgenannten Empfehlungen erscheint es nicht – wie von einigen Befragten gefordert – notwendig, im Bereich der beiden Gymnasien, eine weitere Querungsmöglichkeit zu schaffen, da die Querung an der Einmündung in den Waldhof und der Fußgängerüberweg am Park der Menschenrechte lediglich ca. 200 m voneinander entfernt sind und sich auf dem

Zwischenstück kaum direkte Quell-Ziel-Verbindungen ergeben, die die unmittelbare Querung erfordern.

Auswirkungen der Maßnahme

Alternative 1 verhindert die Nutzung des Waldhof im Durchgangsverkehr. Zudem ist die Attraktivität in das Gebiet Waldhof/Welle einzufahren reduziert. Allerdings verhindern nur bauliche Maßnahmen – zumindest das temporäre Einfahren – vollständig. Shared Space-Lösungen erfordern immer Einzelfallprüfungen; da in diesem Fall große Ströme aller Verkehrsmittel vorherrschen, könnte die Wirksamkeit und damit Veränderungen begrenzt sein. Bei Einfahrt in den entsprechenden Bereich oder durch die Gestaltung der Verkehrsfläche sollte deutlich darauf hingewiesen werden, dass alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind und damit vor allem Pkw und Fahrräder auf Geschwindigkeitsvorteile verzichten müssen. Die vermutlich wirksamste Umgestaltung ergibt sich aus Variante 1b, insbesondere unter Einbezug temporärer Sperrungen im Gebiet. Hierdurch kann es insbesondere in der Klasingstraße zu Beginn zu leicht verstärkten Verkehren kommen, allerdings ist die dortige Enge in Kombination mit morgendlichen Verkehren im Umfeld des Klosterplatzes als eher störend einzuschätzen, so dass die regelmäßige Nutzung dieser „Ausfahrt“ nicht erwartet wird. Fuß- und Radverkehr erhalten bessere, d.h. sichere und breitere, Verkehrsflächen, insbesondere die neue Querung am Gymnasium am Waldhof könnte diese Kriterien erfüllen. Zudem ergeben sich Vorteile dadurch, dass die Durchfahrt im Gegensatz zum Kfz-Verkehr weiterhin ermöglicht wird. Östlich der Querung wird sich der Kfz-Verkehr fast ausschließlich auf die Zufahrt der Parkanlagen beschränken, da sich im weiteren Straßenverlauf keine Ziele ergeben. Die „Beruhigung“ ermöglicht es dann den Radverkehr vom Fußverkehr zu trennen und auf der Straße zu führen.

Die Ausweisung der Fahrradstraße würde insbesondere den Radverkehr fördern und gleichzeitig mit deutlichen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr einhergehen. Die Vereinbarkeit von querendem Fußverkehr ist zu prüfen, ggf. kommt es hier zu Einschränkungen einer Zielgruppe. Der ÖPNV bleibt von allen Empfehlungen unberührt.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Maßnahmen lassen sich vor allem mit der Messung der Verkehrsmittelanteile – insbesondere zu Schulbeginn- und -endzeiten evaluieren. Zudem ist die Akzeptanz der Maßnahmen bei umliegenden Schulen, Kitas, aber auch Geschäften und ggf. Anwohnern zu prüfen.

**Umgestaltung der Verkehrsflächen vor der Diesterwegschule
(Rohrteichstraße; Park- und Haltemöglichkeiten, Querungshilfe,
Einmündungsbereich Teutoburger Str.)**

#2

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Aktuell stellt sich die morgendliche Verkehrssituation vor der Diesterwegschule oft unübersichtlich dar. Hierzu tragen neben zahlreichen Pkw-Stellplätzen im unmittelbaren Schulumfeld vor allem Pkw-Verkehre von Eltern bei. Trotz ausgewiesener – allerdings grundsätzlich freier und erreichbarer – Park- und Haltverbotsflächen werden entsprechende Flächen befahren, dort geparkt, gewendet und somit teilweise zu Fußgehende und radfahrende Personen gefährdet. Hinzu kommen Fahrzeuge, die den Bereich vor der Schule mit erhöhter Geschwindigkeit befahren und damit u.a. das Queren erschweren. Dieses wird ebenfalls als Problem angegeben, wobei auch die Sichtbeziehungen an der nahegelegenen Einmündung in die Teutoburger Straße sowie an parkenden Fahrzeugen vor der Schule kritisiert werden. Die genannte Einmündung ist zudem recht groß dimensioniert, so dass zügiges Abbiegen ermöglicht wird. Gleichzeitig ist die Mittelinsel als Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr etwas von der Einmündung weggezogen, weshalb Zu Fußgehende für einbiegende Fahrzeuge nicht uneingeschränkt sichtbar sind. Insgesamt ist der Straßenraum vor der Diesterwegschule bislang zu stark auf den Pkw-Verkehr ausgelegt.

Empfehlung zur Verbesserung

Die starke Prägung für den Pkw-Verkehr erlaubt bisher großzügiges Parken, zügiges Einbiegen und schnelles Fahren in der Rohrteichstraße. Mit Hilfe der Reduzierung des Einmündungsbereiches auf das notwendige Maß wird bereits am Beginn der Straße (und damit der Zone 30) eine Verlangsamung notwendig. Im Zuge der Realisierung kann damit auch die dortige Mittelinsel wegfallen und gleichzeitig wird auch die Querung für den Radverkehr deutlich verkürzt. Des Weiteren wird das Gefahrenpotenzial durch Ein- und Ausfahren am Parkplatz des Lehrpersonals reduziert. Im weiteren Verlauf der Rohrteichstraße wird eine Mittelinsel installiert. Diese sollte aus zwei Gründen nicht unmittelbar vor dem schulischen

Ausgang platziert werden. Zum einen besteht dann die Möglichkeit, dass SuS plötzlich aus dem Seitenraum auf die Straße treten, zum anderen liegt gegenüber der Schule eine Einfahrt, die freigehalten werden sollte. Durch das Versetzen um einige Meter ist es notwendig, dass potenziell querende Personen sich kurze Zeit parallel zur Fahrbahn bewegen müssen, so dass sie zum einen von dort aus sichtbar werden und zum anderen selbst die Möglichkeit haben, den Verkehr einzusehen. Mit der Installation einer Mittelinsel ist es zudem notwendig, einige Pkw-Stellplätze aus den Seitenräumen zu entfernen, um Platz für die Verschwenkung der Fahrbahn zu gewinnen. Auch dies schafft weitere Sichtbarkeit für querende Personen. Der Haltverbotsbereich, welcher dann zwischen Einmündung und Mittelinsel liegt, kann wie in Maßnahme #24 dargestellt, durch Fahrradabstellanlagen genutzt werden. So ergibt sich nicht weiter die Möglichkeit diesen Bereich willkürlich zu befahren, alle Parkplätze „hinter“ dem Gehweg sind weiterhin uneingeschränkt erreichbar.

Abbildung 29: Umgestaltung der Rohrteichstraße im Bereich der Diesterwegschule



Als Alternative zur punktuellen Querungshilfe an der Schule könnte auch eine kontinuierliche Aufpflasterung eines Mittelstreifens in Frage kommen. Diese hätte zwei Vorteile: Einerseits eine Möglichkeit für Zufußgehende die Rohrteichstraße auf ihrer ganzen Länge an jedem Punkt queren zu können andererseits auch, dass die Fahrgeschwindigkeit für Kfz für den gesamten Straßenverlauf reduziert würde. Die Effekte könnten dadurch verstärkt bzw. sicherer gestaltet werden, dass die Straßenlaternen in der Straßenmitte platziert werden. Hierdurch ist die Fahrbahn in regelmäßigen Abständen verengt und ein Ausweichen auf die Gegenspur wird vermieden. Demgegenüber stehen allerdings auch zwei Nachteile, die gerade in der Rohrteichstraße gegen einen Mittelstreifen sprechen: Die Aufpflasterung des Mittelstreifens braucht einen ausreichenden Straßenquerschnitt und durchgängig gute Sichtbeziehungen im Seitenraum. Beides ist in der Rohrteichstraße nur mäßig gegeben, da der gesamte Straßenverlauf von straßenbegleitendem Parken geprägt ist. Dabei nutzen die abgestellten Fahrzeuge Gehweg und Fahrbahn, so dass für eine Aufweitung der Straße mit

ausreichend guten Sichtbeziehungen Parken nahezu vollständig verboten werden müsste. Ohne die notwendige Einsehbarkeit der Seitenräume besteht (vor allem im Bereich der Schule) die Gefahr, dass Personen unvermittelt zwischen Fahrzeugen auf die Straße treten.

Um den Eltern, die weiterhin den Pkw auf dem Weg zur Schule präferieren, eine Haltemöglichkeit bereitzustellen, sollte die vorhandene Elternhaltestelle beibehalten und dazu Kommunikation zu ihrem Vorhandensein sowie der richtigen Nutzung betrieben werden (vgl. Maßnahme #6).

Auswirkungen der Maßnahme

Die erläuterten Empfehlungen wirken sich vor allem auf den Pkw-Verkehr aus. Dabei wird dieser verlangsamt bzw. Parkflächen reduziert und dadurch Sichtbarkeit und Querungsfläche für den Fußverkehr geschaffen. Die wenigen weggenommenen Pkw-Stellplätze werden voraussichtlich im Verlauf der Rohrteichstraße sowie in den Nebenstraßen kompensiert werden. Insgesamt wird sich die Sicherheit an der Schule insbesondere durch weniger Pkw-Verkehr verbessern. Der Radverkehr (auch zur Schule) wird von der verkürzten Querung an der Einmündung zur Teutoburger Straße profitieren.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Umgestaltung ist vor allem durch die Akzeptanz der Pkw-Nutzenden zu evaluieren, dabei sind sowohl die entsprechenden Schulverkehre als auch die Anwohner einzubeziehen, da diese die umliegenden Stellplätze aktuell nutzen. Zudem könnte über eine zu wiederholende Verkehrsmessung in der Rohrteichstraße auch eine grundsätzliche Umverteilung der Verkehrsanteile der Verkehrsmittel festgestellt werden.

Anpassung der Ampelschaltung (und Vergrößerung der Aufstellfläche) am Franziskushospital (Querung Stapenhorststr./Goldbach/Kiskerstr.)	#3
<i>Problemlage/Aktuelle Bedingungen</i> Die Ampelanlage an der Stapenhorststraße im Bereich Franziskushospital verursacht aufgrund ihrer Schaltung eine lange Wartezeit bei den Zufußgehenden und Radfahrenden, die hier queren möchten. Der Goldbach ist als Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, sodass von hier zahlreiche Radfahrende kommen, die sich dann an der kleinen Aufstellfläche sammeln, u.a. da der kurze Streifen zum Einbiegen in die Stapenhorststraße nicht genutzt wird. So entsteht ein Rückstau der Wartenden, welcher dafür sorgt, dass nicht ausreichend Platz vorhanden ist und in der Gesamtsituation nicht immer ein ausreichender Sicherheitsabstand zum Straßenverkehr eingehalten werden kann. Zudem provoziert die lange Wartezeit, dass Personen die Stapenhorststraße in ihrem Verlauf willkürlich queren, was vermeidbare Gefahrenpotenziale birgt.	
<i>Empfehlung zur Verbesserung</i> Die Schaltung der Ampel für Zufußgehende und Radfahrende sollte überprüft und angepasst werden, so dass die Menge an wartenden Personen reduziert werden kann. Darüber hinaus – oder parallel dazu – sollte die Aufstellfläche an der Einmündung in den Goldbach vergrößert werden. Dabei muss selbstverständlich darauf geachtet werden, dass Rettungs- oder Müllfahrzeuge weiterhin einfahren können. Dieses Kriterium ist zu prüfen. Alternativ könnte für Radfahrende eine beampelte Möglichkeit zur Einmündung in die Stapenhorststraße geschaffen werden. Hierzu könnte der vorhandene Radstreifen genutzt werden. Die Ausfahrt mit einer Ampel aus einer Einbahnstraße entgegen ihrer ausgewiesenen Richtung müsste dabei auch verkehrsrechtlich geprüft werden. Anm.: Die Stadt Bielefeld hat bereits mitgeteilt, dass der Knotenpunkt in naher Zukunft vollsignalisiert wird. Hierbei sollte auch die beschriebene Problematik verbessert werden.	
<i>Auswirkungen der Maßnahme</i> Für den Rad- und Fußverkehr ergibt sich durch die größere Aufstellfläche an der Einmündung Goldbach eine sicherere Möglichkeit an der Ampel zu warten und den Sicherheitsabstand zum Straßenverkehr einzuhalten. Eine ggf. geänderte Ampelschaltung verhindert lange Wartezeiten, die ebenfalls den genannten Effekt durch die Vermeidung von Ansammlungen der Wartenden hat.	

Der Kfz-Verkehr wird beim Einbiegen in die Einmündung Goldbach das Tempo im Vergleich zur jetzigen Situation stärker reduzieren müssen, da das Einfahren nicht mehr durch eine langgezogene Kurve, sondern durch das Rechtsabbiegen in einem spitzen Winkel erfolgt. Durch die möglicherweise zu ändernde Schaltung der Rad- und Fußverkehrsampel kann es zu Rückstaus im Ampelbereich oder generell langsamer fließendem Verkehr (inkl. ÖPNV) auf der Stapenhorststraße kommen.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Situation sollte regelmäßig beobachtet werden – insbesondere zur morgendlichen Hauptverkehrszeit. Relevante Kriterien sind dabei die Beachtung der Radverkehrsführung und Lichtsignalanlage, die Reduzierung der wartenden Zufußgehenden und Radfahrenden sowie die Reduzierung willkürlicher Querungen östlich des Kreuzungsbereichs.

Verbesserung der Beleuchtung und stärkere Trennung der Verkehrswege an der Unterführung von OWD bzw. Alfred-Bozi-Straße

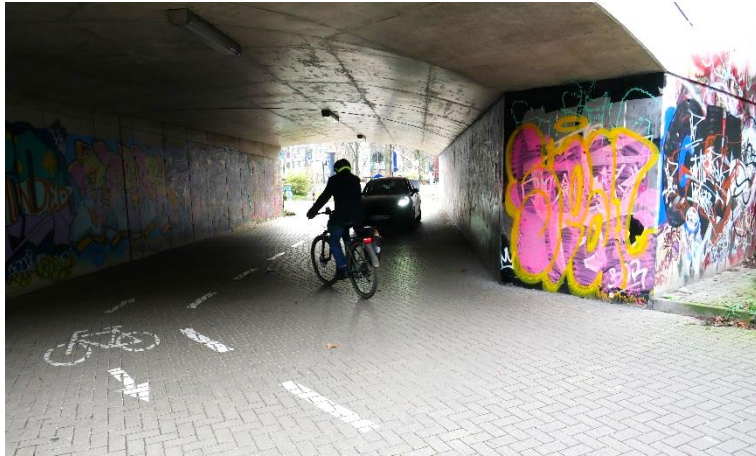
#4

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Die Unterführung der Alfred-Bozi-Straße sowie die Überquerung des Parkplatzes unterhalb des Ostwestfalendamms sind für viele Mobilisten aus dem Westen Bielefelds eine Problemstelle. Zum einen wird die unzureichende Beleuchtung bemängelt, durch die die Angsträume in beiden Bereichen verstärkt werden. Zum anderen gibt es Kritik an der Einsehbarkeit sowie der Rad- und Fußverkehrsführung, ein einzelner Spiegel erzeugt hier nicht ausreichend Aufmerksamkeit- und Sichtbarkeit. Die Situation vor Ort ist grundsätzlich eindeutig geregelt,

allerdings werden die getrennten Wege von Pkw- und Rad-/Fußverkehr augenscheinlich oft missachtet. Dies führt – wie im Bild zu sehen – zu gefährlichen Verkehrssituationen.

Abbildung 30: Großes Gefahrenpotenzial durch Missachtung der Verkehrsführung



Empfehlung zur Verbesserung

Grundsätzlich erscheint die Regelung des Verkehrs zielführend, da zufahrende Pkw und entgegenkommende Radfahrende und Zufußgehende durch die aufgebrachten Markierungen klar getrennt geführt werden. Aufgrund des begrenzten Platzes (vgl. Abbildung 30) ist die weitere (bauliche) Trennung von Rad- und Fußverkehr nicht möglich, solange der Pkw-Verkehr den Parkplatz nutzt. Daher ist im Wesentlichen davon auszugehen, dass die geltenden Fahrwege nicht eingehalten und die notwendige Rücksichtnahme nicht praktiziert werden. Um die Situation doch zu verbessern, erscheint es sinnvoll, in Schritten vorzugehen:

Abbildung 31: Empfehlung zur Schaffung von Aufmerksamkeit für Rad- und Fußverkehr



Vorsicht
Pkw

Ein erster Schritt sollte klarere Hinweise für Radfahrende und Zufußgehende beinhalten, d.h. der Rad-/Fußweg sollte farblich markiert werden und mit Beschilderung auf die Nutzung hingewiesen werden. Hierbei ist auch die aktuelle Markierung zu überarbeiten, die in den Zugangsbereichen auf Rad- und Fußverkehr hindeutet, in der Unterführung der Gleistrasse dann allerdings nur noch Radverkehr ausweist. Hier sollten weiterhin beide Verkehrsmittel markiert sein, zudem idealerweise in einer Linie – d.h. nicht nebeneinander – so dass mit Zufahrt/Zugang in diesen Bereich klar ist, dass Zufußgehende und Radfahrende diesen Bereich gemeinsam nutzen. Darüber hinaus könnte auf der Pkw-Spur ebenfalls ein Warnhinweis auf entgegenkommende Pkw angebracht werden. Zudem sollte mit Kontrollen und Verkehrserziehungsmaßnahmen lokale Sensibilisierung – mit dem Ziel der Einhaltung der markierten Wege – angestrebt werden.

Sollte die Maßnahme nach einigen Monaten „Testzeit“ keine ausreichend positive Wirkung erzielen, so sollte mit strikteren baulichen Änderungen reagiert werden. Konkret könnte dies heißen, dass Rad-/Fußweg und Pkw-Spur entlang der trennenden Markierung mit einem hohen Bord oder einer Kette voneinander separiert werden. Damit alle Stellplätze weiterhin vollständig nutzbar bleiben, könnten diese erst kurz vor der Unterführung beginnen. Es besteht die Notwendigkeit, Bord oder Kette bis zur Pkw-einfahrt durchgängig zu installieren, sodass auf diesem Abschnitt kein „Schlupfloch“ entsteht. In erster Konsequenz könnte dies dazu führen, dass einige Personen, die weiterhin fälschlicherweise entgegen der Pkw-Spur unterwegs sind, aufgrund der Alternativlosigkeit umkehren und dementsprechend zeitnah ihr Verhalten anpassen werden. Um die Sicherheit mit Installation einer Kette und Pollern oder Anlage eines Bords zu gewährleisten, ist es unbedingt notwendig, die Beleuchtung stark zu verbessern.

Unabhängig der Änderungen im Bereich von Unterführung und Parkplatz sollten Rad- und Fußweg in der Zufahrt zum Parkplatz ebenfalls kenntlich gemacht werden. Beschilderung zur Radverkehrsführung ist vorhanden, weshalb die Markierung des Radwegs in der Zuführung zur Alfred-Bozi-Straße ein logischer nächster Schritt wäre.

Auch an der Unterführung der Alfred-Bozi-Straße ist der kritisierte Mangel einer Trennung von Geh- und Radweg kaum effektiver zu handhaben. Die Umlaufsperrren sorgen für eine deutliche Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit Radfahrender aus allen Richtungen, auch im ebenen und geradeaus verlaufenden Teil der Unterführung ist damit die gemeinsame Führung unproblematisch. Lediglich die Beleuchtung kann hier heller gestaltet werden, um den Angstraum so gut wie möglich zu mindern.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen sorgt für eine striktere Einhaltung der Verkehrswege für die vorhandenen Verkehrsmittel. Alle Maßnahmen zielen darauf ab, die

Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Nachteile entstehen lediglich insofern, dass Radfahrende und Zufußgehende durch Bord oder Kette ohne seitliche Ausweichflächen auskommen müssen. Insgesamt ergibt sich allerdings für alle Verkehrsmittel eine übersichtlichere und sichere Situation.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Maßnahme lässt sich in erster Linie durch regelmäßige Beobachtung der Verkehrssituation evaluieren. Dabei sollte eine Zunahme der Nutzung der vorgesehenen Verkehrswege – insbesondere von Radfahrenden und Zufußgehenden – dokumentiert werden können, um die Wirksamkeit der Anpassungen zu bewerten.

Einfahrtsbeschränkung in die Hagenbruchstraße (Klosterschule)

#5

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Im Bereich der Hagenbruchstraße, in direkter Nähe zur Klosterschule, wird der rege Hol- und Bringverkehr durch die Eltern der SuS als problematisch gesehen. Das Ein- und Ausparken vor dem Schulhof der Schule (sowie der Anlieferverkehr der umliegenden Geschäfte) sind eine Gefahrenquelle für die zu Fuß zur Schule kommenden Kinder. Die Situation in der schmalen Stichstraße wird außerdem verschärft durch Falschparker auf dem Gehweg sowie parkende und wendende Fahrzeuge im Bereich des Brauhauses, welches der Schule gegenüberliegt. Maßnahmen der Verkehrserziehung sowie die eindringliche Bitte, dass Kinder mit dem Pkw ausschließlich an der Ritterstraße abgesetzt werden sollen, können das Einfahren der Pkw in die Hagenbruchstraße bisher nicht ausreichend verhindern.

Empfehlung zur Verbesserung

Um die Situation in der Hagenbruchstraße zu verbessern und die Sicherheit der SuS sowie allgemein der Passanten in diesem Bereich zu erhöhen, wird empfohlen, die Hagenbruchstraße an ihrem Eingang (am Mirabellenplatz) zu beschränken, sodass der Hol- und Bringverkehr minimiert wird. Im Zuge der Maßnahme erhalten lediglich das Lehrpersonal sowie die Anlieger der angrenzenden Geschäfte eine Zufahrtsberechtigung. Die randlich geführten Gehwege bleiben von der Maßnahme ausgenommen, so dass Zufußgehende (und Radfahrende) die Schranke umgehen bzw. umfahren können, wie es auch bereits im westlichen Teil der Hagenbruchstraße im Übergang zum Klosterplatz gehandhabt wird. Die Schranke sollte so nah wie möglich an der Goldstraße installiert werden, um nicht die Situation zu schaffen, dass die Einfahrt bis zur Schranke als Haltmöglichkeit wahrgenommen wird und dadurch Konflikte in diesem Kreuzungsbereich entstehen. Darüber hinaus können die Kinder weiterhin durch Verkehrserziehungsmaßnahmen (z.B. im Rahmen des Schulunterrichts) darin geschult werden, Gefahren und Situationen des Straßenverkehrs besser einzuschätzen, die Eltern sollten ebenso weiterhin darauf hingewiesen werden, dass die Nutzung des Pkw auf dem Weg zur Schule möglichst zu vermeiden ist. Sollte es trotzdem (im Einzelfall) notwendig sein, sollte seitens der Schule kommuniziert werden, dass zumindest der Bereich des Mirabellenplatzes nicht zum Halten und Absetzen genutzt wird.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Maßnahme sorgt für einen minimalen Pkw-Verkehr in der Hagenbruchstraße, so dass die SuS sowie weitere Passanten sicher unterwegs sein können. Für die Zufahrtsberechtigten muss eine technische Lösung integriert werden, um den Bereich weiterhin nutzen können. Eltern fahren SuS idealerweise nicht weiter mit dem Pkw zur Schule, meiden dann aber mindestens den unmittelbaren Zufahrtsbereich dorthin. Fuß- und Radverkehr müssen nach Abschluss der Maßnahme den Bereich neben der Schrankenanlage gemeinsam nutzen, was eine erhöhte Rücksichtnahme erfordert, allerdings in Richtung des Klosterplatzes in der Hagenbruchstraße bereits funktioniert.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell

*Evaluation der Maßnahme*

Die Maßnahme sollte durch die Beobachtung der täglichen Abläufe unmittelbar vor der Schule evaluiert werden. Hier sollten weniger Gefahrensituationen auftreten. Zusätzlich sollte auch der Bereich Mirabellenplatz sowie die Ritterstraße beobachtet werden, um potenzielle Änderungen des Pkw-Verkehrs dort festzustellen.

**Direktere Anbindung der Elternhaltestelle Oelmühlenstraße
(Diesterwegschule, Kita Nestfalken)**

#6

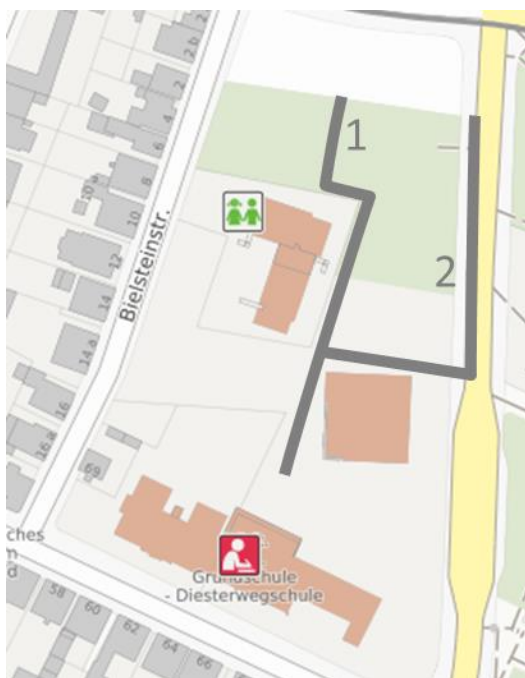
Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Die Elternhaltestelle der Diesterwegschule befindet sich etwa 250 m nördlich des Schulgebäudes. Auf dem öffentlichen Parkplatz stehen keine spezifischen Stellplätze für diesen Zweck zur Verfügung. Die Nutzung als EHS sieht lediglich das Befahren, Aus- bzw. Einsteigen lassen sowie das Verlassen des Parkplatzes vor. Neben den ca. 30 öffentlichen Stellplätzen wird die Fläche auch als Taxistand (des nahegelegenen Klinikums) genutzt. Kinder, die am Parkplatz die Pkw verlassen, müssen sich aktuell entlang von Teutoburger Straße oder Biesteinstraße bis zum Schulgelände bewegen, was einen kleinen Umweg und eingeschränkte Sicherheit bedeutet. Insbesondere das Abholen wird von Eltern ungern über die Elternhaltestelle gemacht, da dort selten freie Stellplätze genutzt werden können, so dass das Warten nur auf der Fahrspur möglich ist. Auch für die Kinder ist das Warten auf das Elterntaxi auf dem Parkplatz nicht bequem. In vielen Fällen ergibt sich daher sowohl morgens als auch abends die Situation, dass Eltern mit dem Pkw direkt vor die Diesterwegschule (und möglichst nah zur Kita) fahren, um ihre Kinder aussteigen zu lassen bzw. sie abzuholen. Durch Halte- und Wendemanöver- teils im illegalen Bereich – entstehen dann Gefahren für alle zu Fußgehenden und radfahrenden Kinder.

Empfehlung zur Verbesserung

Im Zusammenspiel mit Maßnahme #2 ist anzustreben, die Pkw-Verkehre der Elterntaxis bestmöglich vom unmittelbaren Schulumfeld entfernt zu halten. Dazu sollte die bestehende und von der Schule bereits stark kommunizierte Elternhaltestelle besser, d.h. auf kürzestem Wege angebunden werden. Hierdurch könnten nicht nur die SuS der Diesterwegschule, sondern auch die Kinder der Kita Nestfalken die Haltestelle nutzen. Die Kommunikation mit der Kita Nestfalken zeigte, dass vor allem die Parksituation ein alltägliches Problem darstellt,

Abbildung 32: Direktere Anbindung der EHS an Schule und Kita



allerdings gab es gleichzeitig auch ernstzunehmende Kritik am Vorschlag der Direktanbindung. Da diese von der EHS als öffentlicher Weg anzulegen und unmittelbar am Kita-Gelände entlang zu führen wäre, wären gleichzeitig auch weitere Maßnahmen zur Einschränkung der Einsehbarkeit der Kita umzusetzen. Nur so kann eine attraktive Anbindung entstehen, die die Kita-Kinder auch auf dem Gelände (vor Blicken) schützt.

Alternativ zur direktesten Wegeführung (1) könnte auch eine Teilanbindung über den Gehweg an der Teutoburger Straße geschehen (2). Hierzu müsste eine neue Zuwegung zum Schulgelände angelegt werden. Diese zweite Variante hätte allerdings nur geringe Vorteile im Vergleich zur aktuellen Situation, so dass die Erfolgsaussichten als deutlich geringer einzuschätzen sind.

Um die EHS auch zum Abholen attraktiver zu gestalten, sollte geprüft werden, ob zumindest zur nachmittäglichen Abholzeit (ca. 15.00 bis 17.00 Uhr) zwei bis vier Taxi-Stellplätze auch als Kurzzeitparkplätze genutzt werden könnten. Im gleichen Bereich der Fläche sollten dann auch ein bis zwei Bänke aufgestellt werden, die von wartenden SuS genutzt werden könnten.

Über die infrastrukturellen Maßnahmen hinaus sollte in jedem Fall auch die Kommunikation zur EHS beibehalten oder intensiviert werden. So erfahren die Eltern nicht nur, dass die Elternhaltestelle für sie vorhanden ist, sondern auch wie sie und ihre Kinder diese optimal nutzen können.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Veränderungen haben vor allem Auswirkungen auf die Fußwege der SuS. Durch die attraktivere Anbindung werden Elterntaxis vom Bereich unmittelbar vor der Schule und vor der Kita weggehalten und die dortige Gefahr durch die haltenden, parkenden und wendenden Pkw wird entfernt. Hierdurch ergeben sich entsprechend positive Auswirkungen für alle zu Fuß gehenden und radfahrenden Kinder insbesondere vor der Schule. Sollte Wegeführung 1 umgesetzt werden, ermöglicht die Anbindung einen direkten Zugang bis zum Kita-Gelände, weshalb diese „Öffentlichkeit“ zum Kinderschutz mit entsprechenden Sichtbarrieren eingeschränkt werden muss. Durch potenzielle Umstellungen könnten die Taxi-Stellplätze (temporär) reduziert werden. Der ÖPNV bleibt von Veränderungen unberührt.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell

*Evaluation der Maßnahme*

In der Evaluation dieser Maßnahme ist vor allem die Nutzung der Elternhaltestelle zu überprüfen. Mit Hilfe regelmäßiger Abfragen (bei SuS und/oder Eltern) oder Zählungen an der EHS sowie der Dokumentation gefährlicher Verkehrssituationen durch Pkw vor den beiden Bildungseinrichtungen kann die Maßnahme evaluiert werden.

**Prüfung der Verkehrssituation am Adenauerplatz
für Radfahrende und Zufußgehende**

#7

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Der Adenauerplatz wird von Passanten in vielfältiger Weise als Problemstelle wahrgenommen. Bereits durch seine Größe und Anzahl kreuzender Verkehrswege und Verkehrsmittel ergibt sich für viele – insbesondere Kinder – eine unübersichtliche Lage. Bemängelt und

potenziell gefährlich sind die Rad- und Fußverkehrsführung mit mehreren Aufstellflächen „innerhalb“ des Platzes, das hohe Tempo des Straßenverkehrs, welches durch die großen Radien ermöglicht wird, sowie das Verkehrsverhalten einiger Personen, die sich nicht an die Ampelphasen halten, um schneller voranzukommen.

Empfehlung zur Verbesserung

Da eine – augenscheinlich notwendige – Neugestaltung des gesamten Adenauerplatzes nicht im Rahmen dieses Auftrags abgewickelt werden kann, wird sich auf die momentan sicherheitsrelevanten Elemente für Fuß- und Radverkehr beschränkt. Alle genannten Probleme und Gefahren resultieren aus der Querung mit Flächen des motorisierten Verkehrs, weshalb angestrebt werden sollte, ebendiese Querungsdistanzen auf ein Minimum zu reduzieren. So könnte bspw. die Einmündung südlich von der Artur-Ladebeck-Straße kommend in die Kreuzstraße auf eine Fahrspur reduziert werden, gleiches ist auch aus nördlicher Richtung in die Kreuzstraße denkbar, so dass die Abbiegespur in die Gadderbaumer Straße nicht separat geführt würde. Darüber hinaus sind die Ampelschaltungen für Zufußgehende und Radfahrende zu prüfen und ggf. so anzupassen, dass das Warten inmitten des Platzes vermieden und damit gleichzeitig ein zügiges Queren möglich wird. Gerade zu den verkehrlichen Stoßzeiten ergeben sich so weniger Gefahren, falls zahlreiche Zufußgehende und Radfahrende auf (zu) engem Raum warten müssen. Sollte sich die von den Befragten wahrgenommene, häufige Missachtung der Lichtsignalanlagen bestätigen, sollte mit regelmäßigen Kontrollen und Ahndung der Verstöße größere Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden – hierzu gehören neben dem Pkw-Verkehr auch die Rad- und Fußverkehrsteilnehmenden.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Rücknahme von Fahrspuren kann nicht nur punktuell, sondern auch auf vorgelagerten Streckenabschnitten Auswirkungen haben. Da für die Artur-Ladebeck-Straße allerdings starke Parallelverbindungen bestehen (B61, S-Bahn, Rad- und Gehwege), ergibt sich die Möglichkeit eine separate Rechtsabbieger-Spur wegzunehmen, ohne dass der Pkw-Verkehr zu stark beeinträchtigt wird. Durch die Anpassung von Ampelschaltungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs können sich die Wartezeiten für den Pkw-Verkehr um einige Sekunden verlängern, allerdings könnte sich durch eine umfassende Neuordnung auch die Chance bieten, Abläufe weiter zu optimieren. Insgesamt wird durch die empfohlenen Maßnahmen die Attraktivität und Sicherheit der Aktivmobilität am Adenauerplatz gesteigert, dabei sollte darauf geachtet werden, dass die S-Bahn keine negativen Effekte erfährt, d.h. vor allem einer Verlängerung ihrer Standzeiten sollte entgegengewirkt werden.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell

*Evaluation der Maßnahme*

Die Maßnahme lässt sich sowohl über die Unfallzahlen und -typen als auch über die Rotlichtverstöße am Adenauerplatz evaluieren. Zudem spielt an diesem Kreuzungsbereich das Sicherheitsempfinden eine große Rolle, weshalb regelmäßige Befragungen der Zufußgehenden und Radfahrenden dort, Aufschluss über die Veränderungen nach Umsetzung der Maßnahme geben können.

Erschließung einer Radverkehrsroute für die westlichen Stadtteile – Trasse Süd	#8
---	-----------

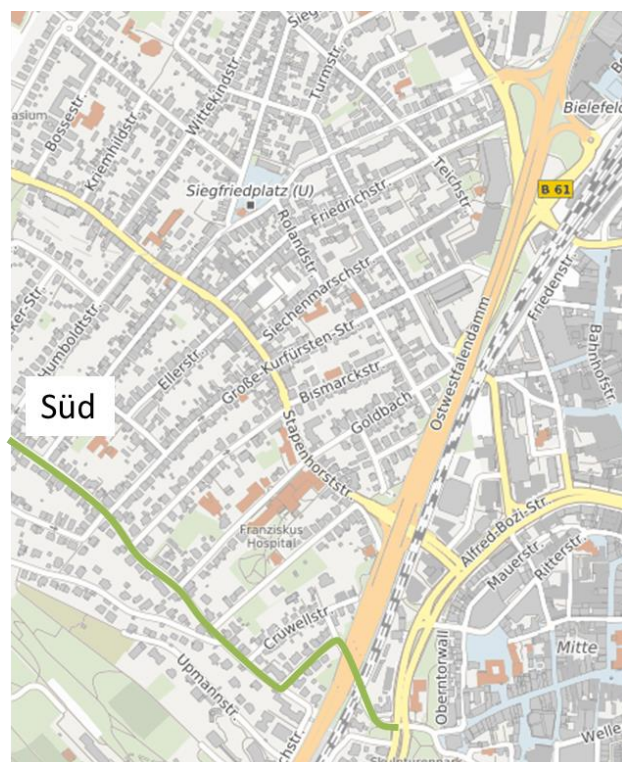
Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Auch in Wertherstraße, Moltkestraße und Von-der-Recke-Straße wird bemängelt, dass kein separierter Radweg vorhanden ist. Auch hier werden kleinere Nebenstraßen mit gleichem Problem von den Befragten erwähnt. Aufgrund der vorhandenen Straßenquerschnitte und der geringen verkehrlichen Bedeutung der Verbindung, bietet sich grundsätzlich Potenzial zur Anlage einer soliden Radverkehrsführung.

Empfehlung zur Verbesserung

Statt an den einzelnen Standorten oder in den einzelnen Straßenzügen Radwege anzulegen oder Verbesserungen umzusetzen, bietet es sich auch südlich der Stapenhorststraße eher an, eine konzentrierte Radverbindung in Richtung Innenstadt auszuweisen. Diese würde zudem eine attraktive Anbindung des Bürgerparks sowie der Rudolf-Oetker-Halle darstellen.

Abbildung 33: Westliche Radverkehrsführung - südlich Stapenhorststraße



Die Route sollte über die drei oben genannten Straßen die direkte Anbindung in die Innenstadt darstellen. Sie könnte als Schutzstreifen ausgestaltet sein, so dass das Befahren grundsätzlich für den Kfz-Verkehr erlaubt ist, solange kein Radverkehr dort fährt. Insbesondere in der Moltkestraße muss der ruhende Verkehr beachtet werden, welcher idealerweise in den Bereich von Wertherstraße/Hochstraße verlagert werden könnte.

Bauliche Veränderungen erscheinen nicht in größerem Umfang notwendig, da auch die Unterführung der Von-der-Recke-Straße keine weiteren Verengungen darstellen.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Maßnahme stellt vor allem für den Radverkehr eine Verbesserung der Verkehrssituation dar. Mit einer recht trivialen Anpassung kann die Sicherheit für Radfahrende erhöht werden, ohne dass die weiteren Verkehrsteilnehmenden stark beeinträchtigt werden. Für den Straßenverkehr, inkl. der dort geführten Buslinie, werden Radfahrende auf der Fahrbahn Hindernisse darstellen, allerdings sind diese auch aktuell dort schon unterwegs, weshalb gravierende Veränderungen nicht eintreten werden. Der Fußverkehr bleibt unberührt von den Maßnahmen.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Maßnahme lässt sich weniger über quantitative als über qualitative Abfragen evaluieren. So ist es sinnvoll, die Verkehrsteilnehmenden auf den betroffenen Straßen vor und nach Umsetzung der Maßnahme zum Miteinander – insbesondere von Kfz- und Radverkehr – zu befragen. Zudem sollte natürlich auch das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden in diesem Zuge analysiert werden.

Verbesserung der Radverkehrsführung in der Kreuzstraße

#9

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Die Kreuzstraße stellt als Verlängerung der hoch belasteten Detmolder Straße eine der Innenstadt-umschließenden Straßen dar. In ihrem Verlauf ergeben sich weitestgehend klare Trennungen aller Verkehrswege, was ein insgesamt hohes Tempo des Straßenverkehrs in diesem Bereich ermöglicht. Diese Situation führt allerdings genau dort zu Kritik, wo die Trennung nicht möglich ist – im östlichen Teil der Straße. Wo die Situation auf der nördlichen Straßenseite unkritisch ist, ist sie auf der südlichen Seite umso gravierender. Entgegen des Ziels eine durchgängige Radverkehrsführung anzubieten, endet der Radweg abrupt, da sich der Hochbord verengt und damit keine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr zulässt. Dem Radfahrenden bleibt aktuell nichts Anderes übrig als abzustiegen und das Rad zu schieben oder – illegal – auf dem Bord weiterzufahren, um im weiteren Verlauf auf die Detmolder Straße aufzufahren oder die Kreuzstraße Richtung Innenstadt zu queren.

Empfehlung zur Verbesserung

Es wird empfohlen, diese Lücke im Radverkehrsnetz so gut wie möglich zu schließen. Da die Anlage eines getrennten Radwegs aufgrund mangelnder Fläche ausgeschlossen ist, bietet sich die Möglichkeit, dem Radverkehr mit Hilfe einer Pfortnerampel das Auffahren auf die Fahrspuren des motorisierten Verkehrs sicher zu ermöglichen. Zumindest bis zum nahen Kreuzungsbereich (Niederwall) muss dann ohne Radverkehrsführung vorgefahren werden. Dort wiederum könnte mit einer Aufstellfläche für den Radverkehr vor der Linksabbiegerspur der Komfort für Radfahrende etwas verbessert werden. Eine Aufstellfläche zum Fahren in die Detmolder Straße erscheint überflüssig, da dort keine Radverkehrsanlage vorhanden ist. Stattdessen können Radfahrende in Richtung Osten ebenfalls den Niederwall nutzen, um

dort anschließend in Rohrteichstraße oder Ravensberger Straße einzubiegen und parallel zur Detmolder Straße zu fahren.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Maßnahme schließt zum einen eine Lücke im Radverkehrsnetz der Stadt Bielefeld und bietet zum anderen eine Möglichkeit, die Kreuzstraße an einem anderen Ort als dem (unübersichtlichen) Adenauerplatz zu queren. So ergeben sich große Vorteile für den Radverkehr, die nur mit geringem negativem Einfluss auf den Straßenverkehr (inkl. Busverkehr) einhergehen (Pförtnerampel stoppt eine Spur des Kfz-Verkehrs). Auch für den Fußverkehr stellt sich die Situation nach Umsetzung sicherer da, weil Radfahrende nun auf der Straße geführt werden.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Diese Maßnahme lässt sich durch die Messung der Radverkehrsanteile an der Pförtnerampel (im Vergleich zur aktuellen – legalen wie illegalen – Nutzung des Gehwegs bis zum Kreuzungsbereich Niederwall) evaluieren. Zudem erscheint es auch hier sinnvoll, die Akzeptanz der Maßnahme beim motorisierten Verkehr sowie den Radfahrenden selbst, zu evaluieren.

Erschließung einer Radverkehrsrouten für die westlichen Stadtteile – Trasse Nord	#10
---	------------

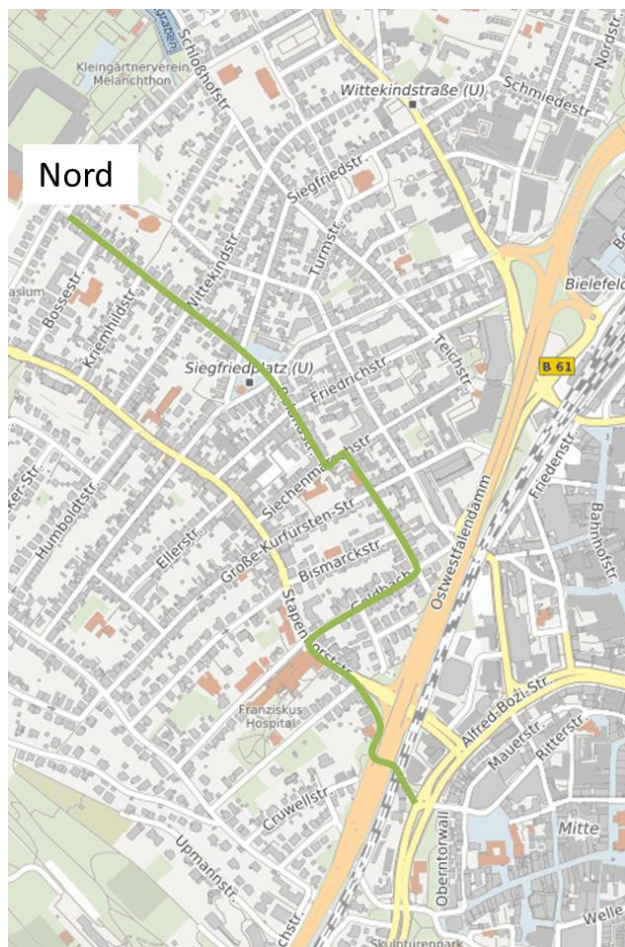
Problemlage/Aktuelle Bedingungen

In Stapenhorststraße, Goldbach und Melanchthonstraße fehlen teilweise sichere Radwege oder die bestehenden Radwege weisen Mängel auf. Auch in daran angrenzenden Straßen

wird der Mangel eines Radwegs vielfach angemerkt. Zudem gibt es gerade in der Stapenhorststraße vielfach Komplikationen mit dem Pkw-Verkehr, gerade der ruhende Verkehr scheint dabei problematisch. Auch die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr wird dort in Teilen kritisiert.

Empfehlung zur Verbesserung

Abbildung 34: Westliche Radverkehrsführung - nördlich Stapenhorststraße



Statt an einzelnen Standorten oder in einzelnen Straßenzügen Radwege anzulegen oder Verbesserungen umzusetzen, bietet es sich eher an, eine attraktive Radverbindung in Richtung Innenstadt auszuweisen. Durch den Bielefelder Westen bindet eine solche Route zudem die Universität und die Fachhochschule an.

Die Route könnte in weiten Teilen über bestehende Fahrradstraßen und Radwegeverbindungen führen, d.h. Rolandstraße, Dorotheenstraße, Goldbach, Stapenhorststraße (und ggf. die Unterführung des OWD) bis zur Alfred-Bozi-Straße. Somit sind kaum bauliche Veränderungen notwendig, einzelne Punkte, an denen Handlungsbedarf besteht, sind in den Maßnahmen #3 und #4 dargestellt.

Im Verlauf dieser westlichen Radverkehrsverbindung ist zudem die Querung am Siegfriedplatz zu überarbeiten. Bei Durchfahrung der Rolandstraße sollte

dem Radverkehr auch an den Einmündungen Weststraße und Siegfriedstraße Vorrang eingeräumt werden, so dass in Kombination mit der direkten Querung des Siegfriedplatzes zügiges Vorankommen möglich wird.

Die Stapenhorststraße, mit ihren vorhandenen Radwegen, kann weiterhin in gleicher Art bestehen bleiben. Aufgrund der Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der Alternativroute erscheint diese allerdings besser geeignet zum sicheren Radfahren für Alltagsradelnde. Daher sollte eine entsprechende Beschilderung die Route dieser Vorzugsvariante kenntlich machen.

Anm.: Der Bereich des Siegfriedplatzes könnte laut Stadt Bielefeld auch im Rahmen einer Erprobungsphase als Shared Space genutzt werden.

Auswirkungen der Maßnahme

Da die Maßnahme weitestgehend bestehende Infrastruktur nutzt, ergeben sich kaum Veränderungen für Verkehrsteilnehmende. Insbesondere im Bereich Siegfriedplatz würden Radfahrende allerdings Bevorrechtigung zu Lasten des kreuzenden Verkehrs erhalten. Durch die höheren Geschwindigkeiten des Radverkehrs könnten an dieser Stelle zudem leichter Gefahren für Zufußgehende entstehen.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Maßnahme lässt sich über Radverkehrszählungen evaluieren. Dabei ist das entscheidende Kriterium die Verlagerung von Radverkehren auf die vorgeschlagene Route. In der Evaluation sollte allerdings auch die quantitative Entwicklung auf der Stapenhorststraße betrachtet werden.

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten am Niederwall, insbesondere an der Bahn-Haltestelle „Rathaus“

#11

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

An der Stadtbahnhaltestelle „Rathaus“ im Niederwall ist die Problemlage eines sehr engen Bahnsteiges sowie beengten Platzverhältnissen im Bereich der Fußgängerüberwege festzustellen. Ebenso ist die Gleisüberquerung südlich der Haltestelle durch kleine Aufstellflächen teilweise zu eng und unübersichtlich gestaltet. Generell ist die Verkehrslage im gesamten

Bereich der Haltestellenzugänge als unübersichtlich und damit potenziell gefährlich für alle Verkehrsteilnehmenden zu beurteilen.

Für den Einmündungsbereich Niederwall/Kreuzstraße geht aus der Befragung hervor, dass die Fußgängerampel zeitgleich mit dem Straßenbahnsignal auf „grün“ schaltet. Zufußgehende werden dann lediglich durch die Beschilderung und ein blinkendes Signal darauf aufmerksam gemacht, dass die S-Bahn sich nähert und dieser Vorfahrt zu geben ist. Gerade für Kinder kann diese Situation zu gefährlichen Begegnungen führen, da – anders als am Fußgängerüberweg nördlicher am Niederwall – mit dem Grünsignal das gefahrlose Queren grundsätzlich freigegeben wird.

Empfehlung zur Verbesserung

Im Bereich der Bahnhofstestelle „Rathaus“ erscheint eine Verbreiterung der Bahnsteige nur im Rahmen großflächiger Umgestaltung möglich, dennoch sollte dies mittel- bis langfristig angestrebt werden. Bereits kurzfristiger sollte der gesamte Zugang inklusive des Überwegs und der Aufstellflächen im Süden der Haltestelle vergrößert werden. Hierzu ist es notwendig, die vorhandenen Mauern zurückzusetzen, um die dortigen Grünflächen als Bewegungsfläche zu nutzen. Für den gesamten Raum ist es notwendig durch gute Beleuchtungsverhältnisse die Sichtbarkeit aller querenden Personen zu gewährleisten.

Abbildung 35: Begrenzter Raum für Zufußgehende



Nachzudenken ist auch über die Alternative, den Niederwall in diesem zentralen Bereich ab der Einmündung Nikolaus-Dürkopp-Straße MIV-frei zu gestalten und Fuß- und Radverkehr in der Haltestellen- und Umgebungsgestaltung Vorrang zu geben.

Die Ampelschaltung an der Einmündung Kreuzstraße gilt es zu überprüfen, da hier eine veränderte Schaltung die Gleichzeitigkeit zweier Grünsignale verhindern kann. Falls dies nicht realisierbar ist, sollte eine deutlichere Signalisation des querenden Bahnverkehrs, z.B.

durch zusätzliche akustische Signale, erwogen werden, um auch Kinder ausreichend auf die Gefahr aufmerksam zu machen.

Auswirkungen der Maßnahme

Für den Fußverkehr ergeben sich durch die Maßnahmen erhebliche Verbesserungen, da das sichere Queren des Niederwall gefördert wird. Die Umgestaltung der Haltestelle Rathaus würde Zufußgehende besser vor den Gefahren des Straßenverkehrs sowie des Schienenverkehrs schützen. Im Bereich der Haltestelle kommt es insbesondere bei Ankunft/Abfahrt der Straßenbahn zu Menschenansammlungen, die sich im Bereich der schmalen Übergänge und Aufstellflächen stauen. Verbreiterte Übergänge und Flächen sorgen für einen höheren Sicherheitsabstand zur Fahrbahn und ein verbreiterter Bahnsteig zu mehr Abstand zu den Gleisen.

Durch die Maßnahme der Verbreiterung der Aufstellflächen und Übergänge wird die Gefahr von Unfällen durch unübersichtliche Situationen und unvermittelt auf die Fahrbahn tretende Zufußgehende durch Platzmangel am Gehweg vermindert. Durch eine gute Ausleuchtung wird die benötigte Aufmerksamkeit beim Straßenverkehr geschaffen.

Falls die Variante des MIV-Ausschlusses in diesem Bereich realisiert wird, bringt dies erhebliche Vorteile für den Fuß- sowie Radverkehr. Die zentrale Zone würde sich auf eben diese Verkehrsträger konzentrieren und sie würden ausreichend Platz haben, um den Niederwall queren zu können. Außerdem würde dies den Bahnverkehr an dieser Stelle noch einmal hervorheben und attraktiv im Sinne der Erreichbarkeit, Sicherheit und Barrierefreiheit machen. Für den MIV sollten Ausweichmöglichkeiten/-routen geschaffen werden, um Verkehrsprobleme im kleinräumigen Umfeld auszuschließen.

Abbildung 36: Autofreier Verkehr in der Innenstadt, Referenzbild



Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell

*Evaluation der Maßnahme*

Die Maßnahme lässt sich über die Beobachtung und Dokumentation von Zwischenfällen beim Queren des Niederwalls evaluieren.

**Anlage von Aufstellflächen im Kreuzungsbereich Am Bach/
Niederwall/Hermannstraße**

#12

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

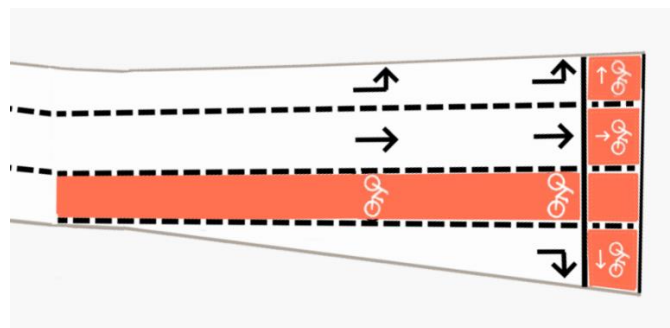
Im Kreuzungsbereich Am Bach/Niederwall/Hermannstraße werden Probleme vor allem für den Radverkehr gesehen. So ist beispielsweise das Linksabbiegen aus Am Bach in Richtung Rathaus aktuell auf den Kfz-Spuren oder (umwegig) über die gemeinsame Fuß-/Radverkehrsampel möglich. Ansonsten ergeben sich teilweise schmale Geh-/Radweg-Kombinationen, die nur eingeschränkten Komfort für ihre Nutzenden bieten. Mit der Ravensberger Straße liegt allerdings eine attraktive Radverbindung (in den Bielefelder Osten) etwas südlich des Kreuzungsbereichs, so dass sich eine separierte Führung nicht ohne die Verkehrsführung auf mehreren Ebenen umsetzen lässt.

Empfehlung zur Verbesserung

Im Kreuzungsbereich sollten lediglich Anpassungen zugunsten des Radverkehrs vorgenommen werden. Konkret geht es um die Bereitstellung von Aufstellflächen vor den Abbiegespuren des Kfz-Verkehrs, ausgenommen hiervon ist die Hermannstraße, da die parallele Ravensberger Straße als Fahrradstraße ausgebaut ist bzw. wird und damit eine Radverkehrsführung in der Hermannstraße zu vernachlässigen ist. Um die Aufstellflächen sicher erreichen zu können, ist es notwendig, die Radwege auf der Straße zu führen – entweder

zwischen der geradeaus führenden und rechten Abbiegespur oder wenn ebendiese zusammengeführt werden können, dann am rechten Fahrbahnrand. Bei mittiger Führung des Radwegs können die Radfahrenden bis zur Haltelinie vorfahren und sich dann vor den entsprechenden Spuren aufstellen (vgl. Abbildung 37). Im Vergleich zur seitlichen Radverkehrsführung ergibt sich vor allem der Vorteil, dass Radfahrende dauerhaft präsent und sichtbar sind, zudem wird der Komfort dort für die Zufußgehenden erhöht. Lediglich der Abschnitt zwischen Hermannstraße und Ravensberger Straße muss davon ausgenommen werden, da dort weiterhin eine gemeinsame Führung von Fußverkehr sowie südwärts fahrendem Radverkehr Richtung Ravensberger Straße notwendig ist. Kraftfahrzeuge können den mittigen Radweg zum Abbiegen überfahren, allerdings sollte hierzu lediglich der vordere Bereich, d.h. am Beginn der Abbiegespur, vorgesehen werden, so dass näher an der Kreuzung alle Verkehre ausschließlich geradeaus auf ihren Spuren unterwegs sind.

Abbildung 37: Mittige Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich



Sollte der Radweg nicht auf die Straße gelegt werden, ist i.d.R. lediglich eine Aufstellfläche für Linksabbieger notwendig, da geradeaus und nach rechts abbiegen problemlos über den Radweg möglich ist. Aus Am Bach kommend sollte allerdings – wenn die Radverkehrsführung in der Hermannstraße weiterhin gewünscht ist – auch eine Aufstellfläche für Radfahrende geradeaus angeboten werden, um hier die umwegige Nutzung der bestehenden Fuß- und Radverkehrsampel zu umgehen.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Maßnahme ermöglicht Radfahrenden in alle Richtungen eine optimale, d.h. umwegfreie und sichere Radverkehrsführung. Lediglich der Kfz-Verkehr auf den Spuren, die eine vorgestellte Aufstellfläche erhalten, ist minimal beeinträchtigt, da Radfahrende dort langsamer beschleunigen. Mit Ausnahme der Fahrt in die Hermannstraße bewegen sich Radfahrende allerdings mit Ausfahrt aus dem Kreuzungsbereich wieder auf Radwegen und damit unabhängig der Kfz. Für Zufußgehende erhöht sich an den entsprechenden Stellen der Komfort mit Wegfallen eines unmittelbaren Radwegs, für die S-Bahnen ergeben sich keine Veränderungen.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell

*Evaluation der Maßnahme*

Die Maßnahme lässt sich evaluieren durch Beobachtung der Akzeptanz der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich.

Verbreiterung von Aufstellflächen und Überweg südlich der Kreuzung Artur-Ladebeck-Str. – Obernstraße

#13

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Der Kreuzungsbereich der Artur-Ladebeck-Straße zum Waldhof gilt aufgrund des begrenzten Platzangebots der Aufstellfläche sowie des Überwegs der Fußgängerampel als Problemstelle auf den Schulwegrouten der Kinder. Zudem wird auch auf eine zu lange Wartezeit an der Ampel hingewiesen.

Abbildung 38: Mittelinsel und Aufstellflächen mit Ausweitungsmöglichkeiten

Empfehlung zur Verbesserung

Es empfiehlt sich, die Aufstellflächen auf beiden Straßenseiten entsprechend zu vergrößern, so dass sich die wartenden Zufußgehenden verteilen können und ein adäquater Sicherheitsabstand zur Straße und zum Radweg eingehalten werden kann. Auf beiden Straßenseiten sind straßenbegleitende Grünstreifen bzw. ungenutzte Grünfläche vorhanden, die in Fußwege bzw. Aufstellfläche umgewandelt werden können, um den Platz für die Maßnahme zu gewinnen. Auch die Verbreiterung des Überwegs im Zuge dessen ist als sinnvoll zu erachten. Andernfalls kann der Takt der Ampelschaltung für den Fußverkehr erhöht werden, so dass es zu kürzeren Wartezeiten und damit einer geringeren Ansammlung von Wartenden kommt.

Auswirkungen der Maßnahme

Für den Fußverkehr ergibt sich eine deutliche Verbesserung der Sicherheit. Der Sicherheitsabstand beim Warten zur Straße kann, insbesondere bei der Ansammlung mehrerer Zufußgehender, durch eine Vergrößerung der Aufstellflächen eingehalten werden, und die Verbreiterung des Überwegs schafft mehr Sicherheit beim Warten und Überqueren in der Mitte der Straße. Für den Radverkehr ergibt sich insoweit eine Verbesserung, dass wartende Zufußgehende den Radweg nicht blockieren und gefährliche Zusammenstöße durch den gewonnenen Platz vermieden werden können. Für den Straßenverkehr (inkl. ÖPNV) könnte sich lediglich eine Veränderung der Wartezeit ergeben, falls die Ampelschaltung modifiziert werden sollte.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Maßnahme lässt sich durch die Beobachtung der Abläufe an der Ampelanlage evaluieren, um festzustellen, ob bestehende Probleme teilweise oder sogar gänzlich behoben werden konnten. Einzubeziehen sind dabei auch Konflikte, die im Bereich der Aufstellflächen zwischen Zufußgehenden und (kreuzenden) Radfahrenden auftreten bzw. nach Realisierung der Maßnahme nicht mehr Auftreten.

Anpassung des Überwegs an der Einmündung Detmolder Str./ Teutoburger Str.	#14
<i>Problemlage/Aktuelle Bedingungen</i> Die Detmolder Straße übernimmt in Bielefeld die Funktion einer Hauptverkehrsstraße und verläuft in Ost-West-Richtung. Geprägt ist der Straßenverlauf besonders durch eine hohe Verkehrsbelastung, hohes Tempo und die Führung einer Stadtbahnlinie in der Mitte der Fahrbahn. Die Einmündungsbereiche in das niedriger klassifizierte Straßennetz sind dementsprechend oft großzügig gestaltet. So auch der Einmündungsbereich zur Teutoburger Straße, an dem einige Meter nach hinten versetzt ein beampelter Überweg vorhanden ist. Dieser sorgt dafür, dass einbiegende Fahrzeuge querende Personen, leicht übersehen – insbesondere bei zügigem Abbiegen.	
<i>Empfehlung zur Verbesserung</i> Zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation wird empfohlen, den bereits vorhandenen Überweg näher an die Detmolder Straße zu versetzen. Dies hat zur Folge, dass querende Personen für einbiegende Verkehrsteilnehmende besser und frühzeitig sichtbar sind. Die bessere Sichtbarkeit der Zufußgehenden wirkt sich positiv auf die Sicherheit und die Reduzierung der Unfallgefahr aus. Neben einem deutlichen Beitrag zur Entschärfung der Problemstelle ginge mit der Maßnahme auch eine erhöhte Barrierefreiheit einher. Diese ergäbe sich aus der direkteren Wegeführung entlang der Detmolder Straße, sodass zur Querung der Teutoburger Straße kein Umweg in nördlicher Richtung mehr erforderlich wäre. Über diese Maßnahme hinaus empfiehlt sich zur Vermeidung gefährlicher Situationen außerdem die Ausweitung des Geschwindigkeitslimits von 30 km/h in den südlichen Teil der Teutoburger Straße. Im Bereich von Klinikum und Diesterwegschule besteht dieses bereits, südlich davon liegen zahlreiche Einmündungen – u.a. des Ehlenruper Wegs (= viel befahrene Fahrradstraße) – und einige Läden direkt an der Straße.	
<i>Auswirkungen der Maßnahme</i> Aus der Umsetzung der Maßnahme ergeben sich keine negativen Auswirkungen für die Verkehrsteilnehmenden. Stattdessen profitieren insbesondere Zufußgehende von der weitaus ungefährlicheren Quermöglichkeit. Diese ist vor allem für abbiegende Fahrzeuge besser sichtbar und entschärft damit die Situation. Insbesondere profitieren auch eingeschränkte Nutzergruppen von der neuen Wegeführung, da zur Querung der Teutoburger Straße keine Umwege mehr nötig sind. Durch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit können	

Gefahrenpotenziale an Kreuzungspunkten der einzelnen Verkehrswege z.B. von Fuß- und Pkw-Verkehr, und des ruhenden Verkehrs weiter entschärft werden.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Diese Maßnahme ist durch eine Kontrolle der Fahrgeschwindigkeiten und Beobachtung auftretender Konflikte vor Ort evaluierbar. Insbesondere die gleichzeitige Beteiligung von Zufußgehenden und des Straßenverkehrs sollte hierbei betrachtet werden.

Verbesserung der Querbarkeit der Oststraße für Radfahrende entlang der Ravensberger Str.	#15
---	------------

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Die Oststraße ist aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen für aus Osten über die Ravensberger Str. kommende Radfahrende schwierig zu queren. Eine Gebäudekante auf der östlichen Straßenseite verhindert dabei die notwendige Einsehbarkeit des nordwärts fahrenden Straßenverkehrs. Umgekehrt sind für diesen querende Radfahrende (und Zufußgehende) erst spät zu sehen. Auf der westlichen Straßenseite mündet die Fahrradstraße nur wenige Meter hinter einer Gebäudekante ein, so dass auch hier die Sichtbarkeit nicht optimal ist.

Empfehlung zur Verbesserung

Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Ravensberger Straße für den Radverkehr ist die Änderung der Vorfahrt von vorfahrtachtenden zu vorfahrtberechtigten Radfahrenden zu prüfen. Unabhängig des Ausgangs dieser Prüfung ist die Geschwindigkeit (mindestens) der Oststraße auf 30 km/h zu reduzieren. Hiermit hat querender Rad- (bzw. auch Fuß)verkehr

genauso wie der Straßenverkehr mehr Zeit aufeinander zu reagieren, was die Gefahrenpotenziale erheblich reduziert. Durch die ebenfalls eingeschränkte Sicht der von Westen querenden Personen empfiehlt sich auch die Temporeduzierung für die Huberstraße in Fahrtrichtung Süd.

Anm.: Vonseiten der Stadt wurde bereits angemerkt, dass der beschriebene Standort in naher Zukunft im Rahmen der Lutteroffenlegung umgestaltet würde. Hierbei sollten insbesondere die Belange des Radverkehrs auf der Ravensberger Straße (= Fahrradstraße) berücksichtigt werden.

Auswirkungen der Maßnahme

Für den Radverkehr ergibt sich durch eine geänderte Vorfahrt oder eine deutliche Reduzierung der Geschwindigkeit ein großer Vorteil der Wahrnehmung durch den Straßenverkehr und damit eine erhöhte Sicherheit. Auch der Fußverkehr erhält durch veränderte Geschwindigkeiten eine sicherere Quermöglichkeit. Der Pkw-Verkehr sowie die verkehrenden Bus-Linien werden durch die Maßnahme zu Gunsten von Rad- (und Fuß)verkehr in ihrem Verkehrsfluss eingeschränkt.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Über regelmäßige Beobachtung und Dokumentation von Zwischenfällen von querenden Radfahrenden und Straßenverkehr auf der Nord-Süd-Trasse sollte die Maßnahme evaluiert werden. Zudem bietet sich auch die Überprüfung der Fahrgeschwindigkeiten als Indikator für die Wirksamkeit der Maßnahme an.

Schaffung von Querungsmöglichkeiten im Ehlenruper Weg	#16
<i>Problemlage/Aktuelle Bedingungen</i> Im Ehlenruper Weg besteht momentan keine gesicherte Querungsmöglichkeit für Zufußgehende, insbesondere im Bereich des Krankenhausparkes sowie vor der Kreuzung Prießallee wird eine solche vermisst. Im zweiten Fall ist hierdurch die Erreichbarkeit der Fußgängerampel an der Prießallee deutlich eingeschränkt.	
<i>Empfehlung zur Verbesserung</i> Zumindest als Zugang zum Krankenhauspark sollten gesicherte Querungsmöglichkeiten, Mittelinseln oder Fußgängerüberwege, installiert werden. Hierbei sollte es sich um mindestens zwei Querungshilfen handeln, die an den beiden Enden des Parks anzulegen sind. Hierdurch ergibt sich für Zufußgehende die Möglichkeit den attraktiveren und verkehrsunabhängigen Krankenhauspark zu nutzen. In diesem sollten die Wege allerdings besser ausgeleuchtet werden, um das Sicherheitsgefühl der Passanten bei Dunkelheit zu stärken, die bisherige Beleuchtung ist dazu nicht ausreichend. Im Bereich der Prießallee ist ebenfalls eine Querungshilfe anzudenken. Aufgrund der sehr ähnlichen Gegebenheiten bietet sich im gesamten Ehlenruper Weg eine einheitliche Vorgehensweise an. Für den gesamten Straßenzug ist insgesamt zu prüfen, inwiefern die Parksituation und Querungshilfen mit der attraktiven Verbindung als Fahrradstraße vereinbar sind. Aufgrund des vorherrschenden Radverkehrs hier, sollte dieser priorisiert werden und ihm damit Vorrang gegenüber Zufußgehenden eingeräumt werden.	
<i>Auswirkungen der Maßnahme</i> Durch Querungsmöglichkeiten/-hilfen wird den Zufußgehenden ein sicheres Überqueren des Ehlenruper Weg ermöglicht und damit die Sicherheit dabei verbessert. An beiden Kreuzungen (Teutoburger Str. und Prießallee) erhöhen Querungshilfen die Erreichbarkeit der dort jeweils vorhandenen Fußgängerampel. Für den Kfz-Verkehr ergibt sich dahingehend eine Veränderung, dass er stärker zur Achtsamkeit und langsamerem Fahren durch die (beschilderten) Übergänge gebracht werden kann. Außerdem wird durch das ggf. auftretende Warten des Kfz-Verkehrs an den Querungen der Verkehr insgesamt leicht verlangsamt. Die Gefahr von Unfällen durch unvermittelt auf die Fahrbahn tretende Zufußgehende, wird durch die Querungshilfen gemindert. Eine verbesserte Beleuchtung im Krankenhauspark erhöht die Aufenthaltsqualität und Sicherheit	

der Zufußgehenden und wirkt dem aktuell dort bemängelten, sogenannten „Angstraum“ entgegen.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Anlage von Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr lässt sich im Ehlenfurter Weg unter anderem durch die Reduzierung willkürlicher Querungen der Straße evaluieren. Gleichzeitig stehen die Querungen in engem Zusammenhang mit dem vorherrschenden Radverkehr, weshalb die Akzeptanz und Beachtung der Querungen bei allen Verkehrsteilnehmenden (zumindest in der ersten Zeit nach Realisierung) regelmäßig überprüft werden sollte.

Installation von bremsenden Elementen für den Straßenverkehr in den Kreuzungsbereichen von Rohrteich- und Spindelstraße

#17

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Die Spindelstraße ist im heutigen Zustand durch eine mäßige Verkehrsbelastung geprägt. Aufgrund des über große Strecken geraden Verlaufs der Straße kommt es zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Pkw-Verkehrs. Der Ausbauzustand der Straße entspricht jedoch eher dem einer Nebenstraße, weshalb potenziell gefährliche Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden auftreten. Aufgrund parkender Fahrzeuge am Fahrbahnrand ist in der Spindelstraße an vielen Stellen kein Begegnungsverkehr zwischen mehreren Pkw möglich. Für Radfahrende steht darüber hinaus keine eigene Spur zur Verfügung, auch der Gehweg eignet sich aufgrund seiner schmalen Ausführung nicht zum Befahren mit Fahrrädern. Neben der erschwerten Radverkehrsführung ergeben sich gemäß der Befragung auch aus den Kreuzungsbereichen der Spindelstraße Gefahrenpotenziale, da diese oft nur unzureichend einsehbar sind und es somit zu Sichtbehinderungen bei der Querung kommt.

Ganz ähnliche Probleme ergeben sich in der Rohrteichstraße. Insbesondere beim morgendlichen bzw. nachmittäglichen Hol- und Bringverkehr kommt es zu gefährlichen Situationen, die unter anderem aus den hohen Fahrgeschwindigkeiten des Pkw-Verkehrs und der unübersichtlichen Kreuzungsbereiche resultieren. Die Querung der Straße wird durch auf der Fahrbahn parkende Fahrzeuge erschwert.

Empfehlung zur Verbesserung

Basierend auf den Erkenntnissen aus der Befragung wird als Lösungsansatz zur Abschwächung der bestehenden Konflikte empfohlen, quer zur Fahrtrichtung verlaufende Bremschwellen für den Straßenverkehr auf der Fahrbahn der Spindelstraße anzubringen. Bremschwellen sorgen durch die Schaffung einer baulichen Erhebung auf der Fahrbahn für eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und tragen somit zur Verkehrsberuhigung bei. Bremschwellen sind in unterschiedlicher Ausführung als Kissegmentschwelle, plateauförmige Schwelle oder als kissenartiger Schwelle erhältlich. Von wichtiger Bedeutung für die Realisierung der Maßnahme ist, dass am rechten Fahrspurrand eine ausreichend breite Fläche freigehalten wird, um Radfahrenden eine sichere Durchfahrt ohne Sturzgefahr zu ermöglichen. Für die beiden Anwendungsfälle wird daher empfohlen, die Schwellen als Kissegment auszuführen, da diese den Verkehrsfluss des Radverkehrs nicht beeinflussen, sofern sie in der Fahrbahnmitte angebracht werden. Insgesamt wird eine Anbringung der Bremschwellen im Umfeld der entsprechenden Kreuzungsbereiche empfohlen, um so eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des Pkw-Verkehrs herbeizuführen und die Zahl potenziell auftretender Gefahrensituationen zu verringern, da die Sichtbeziehungen im Wesentlichen durch Gebäudekanten eingeschränkt sind, welche nicht verändert werden können. Die zunehmende Wirksamkeit übersteigt dabei den Nachteil der Lärmentwicklung beim Überfahren der Schwellen.

Abbildung 39: Potenzielle Standorte von bremsenden Elementen in der Rohrteichstraße



Die vorgeschlagene Maßnahme lässt sich nicht nur als Schwellen umsetzen. Es besteht auch die Möglichkeit ohne bauliche Veränderung lediglich Haltelinien zu markieren, wie dies in

früheren Jahren bereits gemacht wurde. Darüber hinaus können Schwellen auch aufgepflastert werden, entweder als kompakte und eher rundliche Variante, oder etwas breiter, so dass die Aufpflasterung als Querungshilfe für Zufußgehende genutzt werden kann. Ideal sind in Kreuzungsbereichen mit entsprechender Frequentierung Aufpflasterungen des gesamten Kreuzungsbereiches. Ein solcher Fall besteht an der Kreuzung Spindelstr./Niedermühlenkamp bzw. Einmündung Spindelstr./Eduard-Windhorst-Str., da hier die SuS des angrenzenden Ceciliengymnasiums die Spindelstraße überqueren, um zu den gegenüberliegenden Sportanlagen zu gelangen.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Umsetzung der Maßnahme wirkt sich in unterschiedlicher Weise auf die jeweiligen Verkehrsträger aus. Der Fußverkehr wird durch die Maßnahme nicht negativ beeinträchtigt, profitiert in den Kreuzungsbereichen jedoch von einer übersichtlicheren Querung, da die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs deutlich verringert wird. Der Radverkehr kann seitlich an den einzelnen Bremsschwellen vorbeifahren und ist somit keinen negativen Auswirkungen, wie etwa erhöhter Sturzgefahr, ausgesetzt, vielmehr ergibt sich durch die geringere Fahrgeschwindigkeit des MIV für Radfahrende ein Gewinn an Sicherheit bei Nutzung der Spindelstraße. Die Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit durch die Anbringung der Bremsschwellen sorgt für eine Verkehrsberuhigung, sodass Pkw-Fahrer insgesamt langsamer unterwegs sind. Durch die Installation von Bremsschwellen wird eine umsichtigere Fahrweise der Pkw gefördert, sodass mittelfristig positive Effekte auftreten könnten.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Maßnahme lässt sich in erster Linie durch die Kontrolle der Fahrgeschwindigkeiten bei Einfahrt in die Kreuzungsbereiche evaluieren, hierbei sollten neben Pkw auch Fahrräder erfasst werden.

Verbesserung von Beleuchtung und Signalisation des Fußgängerüberwegs im Bereich Neustädter Straße/Niederwall/Rohrteichstraße

#18

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Der Niederwall stellt eine wichtige Verkehrsachse im Innenstadtbereich Bielefelds dar. Charakteristisch sind die nahezu parallel verlaufende alleenartige Grünfläche und die Führung einer S-Bahnlinie in der Mitte der beiden Spuren des Straßenverkehrs. Das große Verkehrsaufkommen und die teilweise eher unübersichtliche Gesamtsituation sorgen für gefährliche Situationen bei der Querung der Straße durch Zufußgehende und Radfahrende. Vor allem am betrachteten Überweg nahe der Einmündung Neustädter Straße halten Fahrzeuge oftmals erst verspätet oder gar nicht. Aus der Beobachtung dieses Überwegs ist allerdings festzustellen, dass die Problematik beim Queren nicht ausschließlich auf den Straßenverkehr, sondern gleichermaßen auch auf zügig heranfahrenden und querenden Radverkehr zurückzuführen ist. Sowohl aus der Rohrteichstraße als auch aus der Neustädter Straße ergibt sich die Möglichkeit den Fußgängerüberweg auch in zügigem Tempo mit dem Fahrrad zu nutzen. Hinzu kommt, dass mittig auch die S-Bahntrasse zu queren ist, an der, die sich nähernden Züge lediglich durch Blinklichter angezeigt werden.

Abbildung 40: Zügige Radverkehrsführung am Fußgängerüberweg



Empfehlung zur Verbesserung

Die gegenwärtige Problematik geht vor allem auf die unübersichtliche Gesamtsituation zurück. Zur Auflösung der Problematik können daher mehrere Teilmaßnahmen empfohlen werden. Zum einen sollte die Ausleuchtung des Kreuzungsbereiches Rohrteichstraße/Niederwall/Neustädter Straße verbessert werden, um insbesondere auch in den Tagesrandzeiten

ein hohes Maß an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleisten zu können. Die Beleuchtung sollte darüber hinaus auch auf die Beschilderung des Fußgängerüberwegs ausgedehnt werden, um den Straßenverkehr rechtzeitig darauf hinzuweisen. Zudem erscheint es sinnvoll, insbesondere querende Radfahrende auf die ausschließliche Nutzung des Überwegs als Zufußgehender hinzuweisen, da die notwendige Geschwindigkeitsreduzierung nur dann realisierbar ist. Die Installation einer separierten Querung für den Radverkehr wird aufgrund der Notwendigkeit einer LSA und damit der Einschränkung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsmittel nicht empfohlen. Zusätzlich sollten die blinkenden Lichter zur Warnung vor heranfahrenden S-Bahnen vergrößert oder randlich durch weitere ergänzt werden, da sie aktuell keine optimale Sichtbarkeit bieten.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Maßnahme wirkt sich lediglich auf den Verkehrsfluss der (bisher illegal querenden) Radfahrenden aus, wenn sie sich mit Hilfe der ausgeweiteten Signalisation zum Absteigen bewegen lassen. Insgesamt ist allerdings festzuhalten, dass alle Verkehrsteilnehmenden von der Reduzierung des Gefahrenpotenzials – durch verbesserte Beleuchtung und optimierte Beschilderung – profitieren.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Evaluiert werden sollte die Maßnahme im Rahmen regelmäßiger Beobachtung und Dokumentation ahndungswürdiger bzw. gefährlicher Querungen – insbesondere durch die zügige Fahrweise von Radfahrenden.

Über diese Maßnahmen hinaus, gibt es einige Problemstellen, die keine Veränderung der Verkehrssituation benötigen oder zulassen:

Entlang der **Artur-Ladebeck-Straße** wurde die **Radverkehrsführung** sowie die Häufung von Ein-/Ausfahrten und ein mangelhafter Untergrund kritisiert. Bei Betrachtung der gesamten Führung des Radwegs ergibt sich, dass der Untergrund keine potenziell gefährlichen Bedingungen bietet. Zu überdenken ist lediglich, dass an den zahlreich vorhandenen Ein- und Ausfahrten meist eine Absenkung des Bordes vorgenommen wurde. Dies führt bei den teilweise kurzen Abständen zwischen ebendiesen zu einem Auf und Ab des Radwegs. Gerade dann, wenn Radfahrende sich beim Queren dieser Ein- und Ausfahrten umschaue, könnten diese „Unebenheiten“ problematisch werden. Insgesamt erscheint es so, dass sich eine sicherere Radverkehrsführung lediglich durch die Nutzung jeweils einer Fahrspur des motorisierten Verkehrs hergestellt werden kann. Allerdings ist auch dann noch die Querung der beiden Verkehrsträger zur Nutzung der Ein- und Ausfahrten (u.a. zu Tankstellen, Einzelhandel) notwendig.

Die **Radverkehrsführung im Haller Weg** wird grundsätzlich unproblematisch eingeschätzt, insbesondere aufgrund des vorhandenen Schutzstreifens für Radfahrende und der Situation, dass sich dort keine Durchgangsverkehre einstellen, sondern lediglich die begrenzte Anzahl der dort Wohnenden diese Verbindung nutzen. Die Radverkehrsführung von der Artur-Ladebeck-Straße in den Haller Weg (inkl. der dortigen Bushaltestelle) ist nicht perfekt, aber unter den gegebenen Möglichkeiten optimal gelöst. Die Haltestelle wird „nur“ alle 20 bis 30 Minuten angefahren, zudem lassen sich die westlich davon bestehenden Pkw-Stellplätze nicht in die Seitenstraße (Lutterstraße) verlagern. Hinzu kommt, dass durch einen kleinen Abstand zwischen Parkfläche und Radweg hier bereits Doorng-Unfällen entgegengewirkt wird.

Auch entlang der **Teutoburger Straße** wurden einige Probleme bzw. Schwierigkeiten angemerkt, so z.B. die **Einmündungen** im südlichen Bereich des Straßenverlaufs. Diese bieten eingeschränkte Einsehbarkeiten und daher ein potenzielles Risiko für querende Zufußgehende. Mit andersfarbiger und auffälliger Pflasterung wird bereits Aufmerksamkeit an den Einmündungen geschaffen, sowohl für den Straßenverkehr als für die Zufußgehenden. Hinzu kommt, dass die einmündenden Straßen teilweise Stichstraßen sind, in Zonen mit Tempo 30 liegen und mit engen Radien einmünden, weshalb Geschwindigkeiten insgesamt als eher gering anzunehmen sind. Sollten trotzdem häufig Probleme auftreten, könnte diesen eher mit einer Verkehrssicherheitskampagne zur Förderung des Miteinanders der Verkehrsteilnehmenden begegnet werden. Darüber hinaus werden **fehlende Querungsmöglichkeiten oder Schwierigkeiten beim Queren** der Teutoburger Straße kritisiert. Da an der Einmündung der Detmolder Straße, dem Bereich von Klinikum und Diesterwegschule/Kita Nestfalken sowie an der Kreuzung mit der Oelmühlenstraße beampelte Überwege vorhanden sind, sind die grundsätzlichen Quell-Ziel-Verbindungen ausreichend zu erreichen. Da auch eine sehr kurze Grünphase für querende Personen an der LSA nahe Ehlenruper Weg angeführt wurde, sollte zumindest

diese überprüft werden. An ebendieser Einmündung wurde zudem angegeben, dass Autos häufig nicht an der Haltemarkierung der LSA halten. Die Problematik der sehr kurzen Distanz von der **Einmündung des Ehlentruper Wegs** in die Teutoburger Straße wird dabei allerdings mit einer entsprechenden Ausrichtung der Signalleuchten behoben, so dass auch von dort jederzeit die entsprechenden Signale sichtbar sind. Im Zuge der Umgestaltung des Ehlentruper Wegs sollte diese Einmündung mit der LSA überprüft und bestmöglich zugunsten der Radfahrenden aber auch der querenden Zufußgehenden gestaltet werden.

An der **Einmündung Kindermannstraße/Papenmarkt** wurde sowohl die Missachtung der Einbahnstraßenregelung als auch riskante Wendemanöver in diesem Bereich angemerkt. Der gesamte Verkehrsbereich wird von parkenden, haltenden und einmündenden Fahrzeugen geprägt, was eine gewisse Unübersichtlichkeit schafft. Allerdings ist die Einmündung insgesamt ausreichend einsehbar und anhand der vorhandenen Beschilderung sind eindeutige Regelungen vorhanden. Verkehrliche Veränderungen erscheinen nicht notwendig, da Wenden – auch bei baulicher Veränderung – in diesem Bereich nicht grundsätzlich verhindert werden kann und die Missachtung von Einbahnstraßenregelungen eher im Einzelfall stattfindet.

Die **Detmolder Straße** ist als Bundesstraße eine Hauptverkehrsachse in die Bielefelder Innenstadt. Sie ist zweispurig und mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h geführt. Probleme bzw. Gefahren werden hier im **hohen Tempo des Straßenverkehrs sowie der fehlenden Radverkehrsführung** gesehen. Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung und Belastung der Achse sowie des äußerst begrenzten Platzes im Seitenraum erscheint es aktuell nicht möglich eine sichere Radverkehrsführung anzulegen. Allerdings kann auf dieser Ostachse gut auf die parallel verlaufende Verbindung über die Fahrradstraße des Ehlentruper Wegs sowie anschließend der Rohrteichstraße ausgewichen werden. Die Anlage eines Radweges direkt an bzw. auf der Detmolder Straße erscheint nur dann realistisch, wenn eine Spur des Kfz-Verkehrs zugunsten des Radverkehrs umgenutzt würde. Auch das hohe Tempo erscheint grundsätzlich wenig problematisch, da die Fußwege auf dem Hochbord geführt werden, teilweise durch Pkw-Stellplätze vom fahrenden Verkehr getrennt sind und zudem auch i.d.R. eine ausreichende Breite aufweisen.

Auch bzgl. des **Pkw-Verkehrs an den Kita- und Schulstandorten** gab es Forderungen, größere Zahlen von Parkplätzen unmittelbar bereitzustellen, z.B. an der Kita Kindermann-Stiftung. Diese Kita liegt sehr nah zur Innenstadt und im direkten Umfeld befinden sich einige größere Institutionen mit Publikumsverkehr. Die Pkw-Stellplätze sind entsprechend ausgelastet, an der Kita selbst stehen nur wenige und für die Mitarbeitenden reservierte Stellplätze zur Verfügung. Es bestehen praktisch keine Flächen, die zur exklusiven Nutzung für Kita-Eltern bereitgestellt werden könnten. Stattdessen könnten einige Stellplätze südlich des Parks der Menschenrechte als Kurzzeitparkplätze angelegt werden, so dass zumindest eine größere Fluktuation auf diesen Stellplätzen die Möglichkeit zur Nutzung für die Kita-Eltern erhöht – eine Stellplatz-Garantie kann nicht gegeben werden. Zudem müsste diese Veränderung in der

Parkraumbewirtschaftung dauerhaft strikt kontrolliert werden, um den gewünschten Effekt dauerhaft sicherzustellen.

An anderen Kitas stehen sehr nah ausreichende Parkflächen zur Verfügung, z.B. Kita Stadtmitte, Kita und Familienzentrum Weltweit oder Kita „Kidstown“. An anderen Standorten, z.B. Klosterschule sowie Gymnasium am Waldhof und Ratsgymnasium, ließe sich eine Elternhaltestelle nur sehr eingangsnah ausweisen, was eine Attraktivitätssteigerung bedeuten würde und damit dem vorrangigen Ziel der Stärkung des Umweltverbunds auf den Kita- und Schulwegen entgegenstehen würde. Des Weiteren könnten an beiden Standorten negative Auswirkungen auf den anliegenden Rad-, Fuß- und Straßenverkehr nicht ausgeschlossen werden.

Um dem Radverkehr sichere Infrastruktur zu schaffen, ist flächendeckend die entsprechende Markierung hinsichtlich ihrer Sichtbarkeit zu überprüfen und anzupassen. An vielen Stellen sind Markierungen veraltet und teilweise oder nahezu komplett verschwunden. Insbesondere in Bereichen mit Zweirichtungsverkehr oder Abbiegen der Radwege ist es notwendig, die Erneuerung zeitnah umzusetzen.

Fahrradabstellanlagen

Bevor die konkreten Handlungsempfehlungen an den einzelnen Kita- und Schulstandorten dargestellt und erläutert werden, gibt es eine Übersicht mit verschiedenen Möglichkeiten Fahrräder (und Roller) abzustellen:

Vorderradklemme



Befestigung des Fahrrads nur durch Einklemmen des Vorderrads in eine einfache Halterung

- + Kostengünstig
- + (Für Kinder) einfach zu bedienen
- + Platzsparende Anlage

- Geringe Standsicherheit des Fahrrads
- Eingeschränkter Diebstahl- & Vandalismusschutz
- Nutzbarkeit wird durch Reifenbreite begrenzt
- Felge/Rad kann beschädigt werden
- Kein Witterungsschutz

Hoch-Tief-Parker



Befestigung des Fahrrads durch Einklemmen des Vorderrads in eine einfache Halterung oder Anlehen an einen Bügel, höhenversetzte Anordnung der Halterung (hoch-tief)

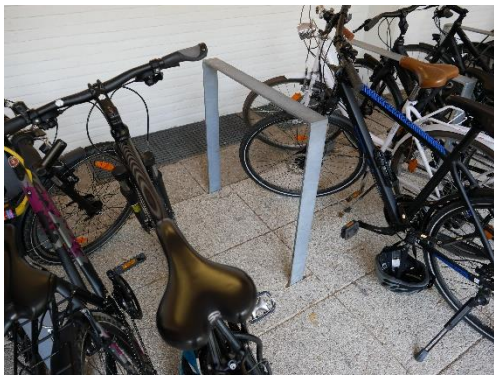
- + Höhenversetzte Anordnung: platzsparend
 - + Kostengünstig
 - + (Für Kinder) einfach zu bedienen
- Mit integriertem Anlehnbügel:
- + Höhere Standsicherheit
 - + Weitere Anschlussmöglichkeit am Rahmen

- Geringe Standsicherheit des Fahrrads
- Eingeschränkter Diebstahlschutz (v.a. als Vorderradklemme)
- Nutzbarkeit wird durch Reifenbreite begrenzt
- Felge/Rad kann beschädigt werden
- Kein Witterungsschutz

Anlehnbügel



Schmaler Anlehnbügel („Bielefelder Bügel“)



Breiter Anlehnbügel

Geländerartige Bauweise, bei der die Fahrräder an verschiedenen Punkten angelehnt und befestigt werden können

- + Mittlere bis hohe Standsicherheit
- + Platzsparend
- + Gut in die Umgebung zu integrieren
- + Rahmen kann angeschlossen werden
- + Eignet sich für alle Fahrradtypen

Schmale Ausführung

- + Auch für Lastenräder mit breiter Ladefläche gut nutzbar

- Lenker kann bei Lastwechseln (Be-/Entladen usw.) umschlagen
- Wegrollen des Fahrrads wird nur eingeschränkt verhindert
- Mittlerer Diebstahlschutz
- Kein Witterungsschutz
- Für Kinderfahrräder teilweise eingeschränkt geeignet

Schmale Ausführung

- Bietet insbesondere für Damenrahmen ungenügende Anschliebmöglichkeiten und eingeschränkte Standsicherheit

Doppelstockparker



© Gronard

Fahrradabstellmöglichkeit auf zwei Ebenen, herausziehbare und federunterstützte Schienen erlauben eine leichte Nutzung, durch Bügel bzw. Vorder- und Hinterradklemme an jedem Abstellplatz ist auch sicheres Anschließen möglich

- + Sehr große Flächeneffizienz
- + Einfache Bedienung
- + Hohe Standsicherheit
- + Mehrere Anschliebmöglichkeiten
- + Guter Witterungsschutz

- (Relativ) kostenintensiv
- Nutzbarkeit wird durch Reifenbreite begrenzt
- (Relativ) aufwendige Bodenverankerung notwendig
- Integration ins Stadtbild kann problematisch sein

Fahrradbox/Fahrradgarage bzw. Fahrradtrommel



Fahrradbox

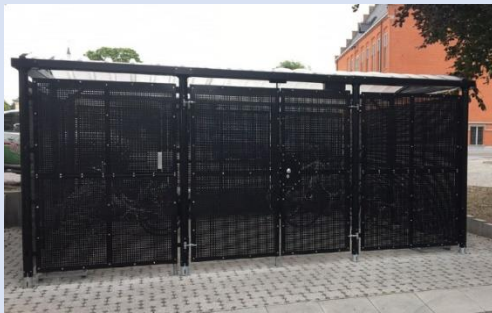
Vollständig geschlossene Boxen, in die ein oder mehrere Fahrräder eingestellt werden können, erhältlich in verschiedenen Varianten mit abschließbaren Türen, beweglichen Deckeln usw., können im privaten und öffentlichen Bereich realisiert werden



Fahrradgarage bzw. Fahrradtrommel (© Wikimedia)

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> + Sehr hohe Diebstahlsicherheit und Vandalismusschutz + Guter Witterungsschutz + Auch Abstellen von Kinderwägen oder anderen Fahrzeugen möglich + Auch Unterbringung von Gepäck/Taschen möglich + Möglichkeit der Integration von Ladeinfrastruktur + Hohe Standsicherheit des Fahrrads | <ul style="list-style-type: none"> – Kostenintensiv – (Relativ) großer Platzbedarf – Für (kleine) Kinder aufgrund der Bedienung nicht/eingeschränkt geeignet – Wartungsintensiv – Integration ins Stadtbild kann problematisch sein |
|--|--|

Einhausung / Käfig



© VelopA

Eingezäunte/abgeschlossene Abstellmöglichkeit mehrerer Fahrräder, Zugang durch Chip- oder Schlüsselsystem

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> + Hohe Diebstahlsicherheit und Vandalismusschutz + (Teilweiser) Witterungsschutz + Videoüberwachung möglich + Integration verschiedener Abstellmöglichkeiten möglich | <ul style="list-style-type: none"> – (Relativ) großer Platzbedarf – (Relativ) kostenintensiv – für (kleine) Kinder aufgrund der Bedienung nicht/eingeschränkt geeignet – Je nach Bauart nur mäßige bis mittlere Standsicherheit |
|---|---|

(vollautomatisches) Fahrradparkhaus

© Wikimedia

Festes Gebäude mit Fahrradstellplätzen,
teilweise Bewachung durch Personal

Bei automatisierten Parkhäusern:

Zugang durch Chipsystem oder vollautomatische Fahrradabgabe und -einlagerung durch Roboteraufzugsysteme



© Giken Ltd.

- + Hohe Diebstahlsicherheit und Vandalismusschutz
- + Sehr guter Witterungsschutz
- + Möglichkeit der Integration von Serviceangeboten

Bei automatischen Fahrradparkhäusern:

- + Geringer Personalbedarf
- + Keine begrenzten Öffnungszeiten
- + Sehr einfache Nutzbarkeit
- + Bei Anlage als Bodenschacht lediglich Bereich zur Fahrradabgabe im sichtbaren Raum (vgl. Abbildung)

- Nur bei hoher Auslastung und Frequenzierung sinnvoll
- Sehr kostenintensiv
- Wartungsintensiv
- Hoher Platzbedarf
- Muss städtebaulich integriert werden

Bei automatischen Fahrradparkhäusern:

- Durch wenige Zugänge und ca. 15 sek. Ein- bzw. Auslagerzeit nicht geeignet für Stoßzeiten (z.B. Schulbeginn/Schulende)

Rollerabstellanlage

© Rollerstop



© Rollerstop

Fest montierte oder mobile/frei-stehende Halterung für einzelne bis mehrere Roller, abschließbar mit einem Vorhängeschloss

- + hohe Diebstahlsicherheit und Vandalismusschutz
- + platzsparende/kompakte Anlage
- + Integration verschiedener Abstellmöglichkeiten möglich
- + Für Kinder gut nutzbar/geeignet

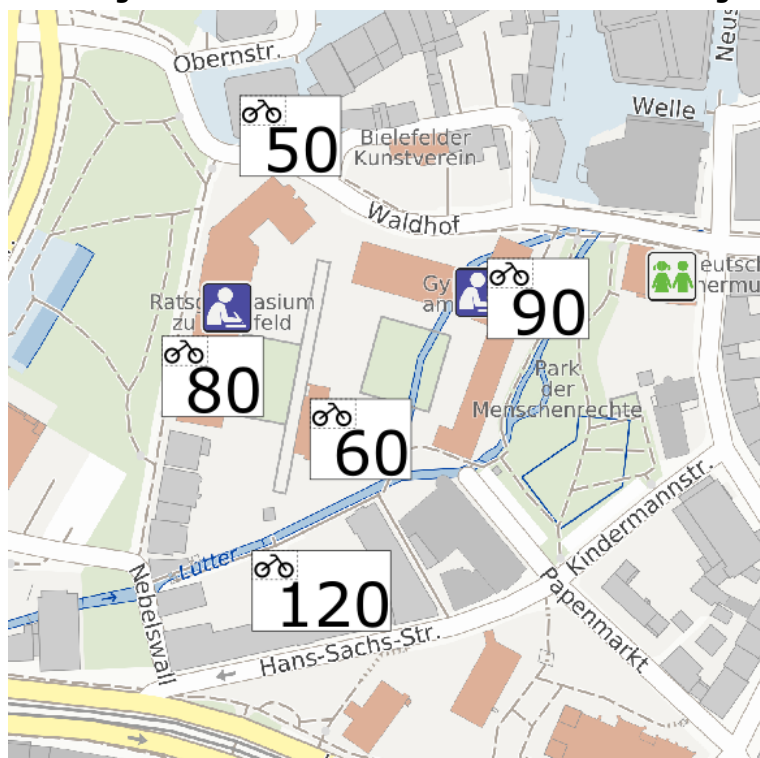
- Je nach Bauart mäßige bis mittlere Standsicherheit

Bereitstellung von bis zu 500 Fahrrad-Stellplätzen an Gymnasium am Waldhof und Ratsgymnasium	#19
<i>Problemlage/Aktuelle Bedingungen</i> Die Fahrradabstellmöglichkeiten an den beiden großen Gymnasien bieten aktuell nicht genügend Plätze für die vorherrschenden Zahlen an radfahrenden SuS. Im Umfeld der jeweiligen, vorhandenen FAA konnten weitere Fahrräder festgestellt werden, die auf einen höheren Bedarf, als den aktuell verfügbaren, hindeuten. Aus der Befragung ergibt sich zudem, dass Witterungsschutz und Beleuchtung verbessert werden sollten. Das Flächenpotenzial im Umfeld der bestehenden Fahrradabstellmöglichkeiten ist eher bzw. sehr gering, so dass der „einfache Ausbau“ des Bestands nicht möglich ist.	
<i>Empfehlung zur Verbesserung</i> Aus der Befragung kann entnommen werden, dass ca. 40 % der SuS des Gymnasium am Waldhof mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die Hochrechnung dieser Zahl auf die Gesamtzahl an SuS würde demnach einen Bedarf von fast 700 Stellplätzen (für beide Gymnasien) bedeuten. Dieser sehr große Bedarf konnte vor Ort nicht festgestellt werden, wenngleich eine auffällige Zahl „wild abgestellter“ Räder im Umfeld der jeweiligen FAA aufzufinden war. Daher resultiert ein Bedarf von ca. 500 Stellplätzen für die beiden Schulen, welcher in naher Zukunft auch bei einer zunehmenden Anzahl von radfahrenden SuS ausreichende Stellplatzzahlen bereitstellen würde. <u><i>Alternative 1: Kellerräume</i></u> Um an den beiden Schulen ausreichend große FAA bereitzustellen, die gleichzeitig sicher, wettergeschützt und gut zugänglich sind, wäre die Möglichkeit eingehend zu prüfen, ob schuleigene Räumlichkeiten genutzt werden können. Wie in größeren Betrieben könnten die Kellerräume genutzt werden, um die Fahrräder während der Schulzeit abzustellen. Ein Zugang ohne Treppen ist dabei ideal, als Kompromiss können an vorhandenen Treppen Schiebehilfen installiert werden. Auch Türen und Durchgänge sollten ausreichend breit angelegt sein, so dass das Verbringen der Räder ohne vermeidbare Hindernisse möglich ist. In den Räumen sollten die Flächen so effizient wie möglich genutzt werden, so dass Hoch-Tief-Parker eingesetzt werden sollten. Die Standfestigkeit spielt aufgrund des befestigten Untergrunds und mangelndem Einfluss von Wind und Wetter keine entscheidende Rolle, so dass auf standsichere Anlehnbügel zugunsten der Flächeneffizienz verzichtet werden kann. Im Rahmen der Abstimmung mit dem Gymnasium am Waldhof ergab sich nach dortiger Prüfung	

leider keine Möglichkeit, die vorhandenen Kellerräume zu nutzen bzw. entsprechend auszubauen, für das Ratsgymnasium konnte diese Frage nicht beantwortet werden.

Alternative 2: Dezentrale Fahrradabstellanlagen

Abbildung 41: Standorte und Anzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich Waldhof



Sollte sich nicht die Möglichkeit ergeben, die erforderlichen Stellplätze konzentriert an einem Standort bereitzustellen, kann die Abstellsituation mit mehreren FAA verbessert werden. Hierzu sollten die vorhandenen Stellplätze ausgebaut und ggf. ein weiterer Standort erschlossen werden, d.h.

1. Die randlich des Ratsgymnasiums gelegenen Stellplätze sollten in die Breite (nordwärts) ergänzt werden. Gleichzeitig sollten eine wirkungsvolle Überdachung angebracht sowie dort integriert oder als randlich stehende Laternen weitere Beleuchtung explizit für die FAA installiert werden. Aus dem kurzen Kontakt mit der Schulleitung wurde bereits auf frühere Einschränkungen der FAA durch Denkmalschutzaufgaben hingewiesen, weshalb auch in diesem Fall eine Prüfung dessen unbedingt notwendig erscheint.
2. In Abhängigkeit der verfügbaren Flächen (u.a. durch einen möglichen Umbau des Waldhof) sollten die Vorderradklemmen gegenüber dem Eingang zum Ratsgymnasium durch Anlehnbügel (ggf. V-förmig) ersetzt werden. Der aktuell verfügbare Platz ist (mit den Vorderradklemmen) bereits effizient genutzt, so dass eine Umgestaltung hinzu

sichereren Abstellmöglichkeiten (inkl. Witterungsschutz) vor allem auch in Hinblick auf die Anzahl der Stellplätze geprüft werden sollte. Es wird empfohlen, die Abstellflächen unter den Bäumen besser zu beleuchten und v.a. während des herbstlichen Laubfalls regelmäßig sauber zu halten.

3. Die FAA am Eingang des Gymnasium am Waldhof sollte durch einen Doppelstockparker ersetzt werden, um mehr Abstellmöglichkeiten bereitzustellen. Hierdurch könnte die Zahl auf ca. 45 Stellplätze verdoppelt werden. Gleichzeitig kann gegenüberliegend eine Reihe breiter Anlehnbügel schräg angelegt werden, so dass mittig weiterhin ein ausreichender Platz für Zufußgehende freigehalten werden kann. Idealerweise sollten beide Bereiche überdacht werden, eine zusätzliche Beleuchtung ist auch ohne Überdachungen bereits sinnvoll, mit Installation solcher, allerdings notwendig. In Abwägung der Flächennutzungen kann auch die Freifläche, auf der bisher Motorroller und Motorräder abgestellt sind, umstrukturiert werden. So könnten die motorisierten Fahrzeuge einen abgegrenzten Bereich erhalten, neben dem wiederum ein Doppelstockparker Platz für ca. 30 weitere Fahrräder schaffen könnte. Insgesamt müsste die Bewegungsfläche dadurch etwas verkleinert werden, wobei allerdings weiterhin ein uneingeschränkter Zugang zum Park der Menschenrechte und Kita Kindermann-Stiftung möglich wäre.
4. Die bestehende FAA auf dem Schulhof bzw. im Zugangsbereich zur Sporthalle kann mit der bisherigen Ausstattung bestehen bleiben, bestenfalls werden die aktuell nicht witterungsgeschützten Anlehnbügel ebenfalls überdacht. Da an diesem Standort keine weiteren Flächen vorhanden sind, könnten Grünflächen südlich des Schulgeländes (in Richtung alte preußische Kaserne) erschlossen werden. Um dabei keine weiteren Flächen vollständig zu versiegeln, kann der Untergrund mit Rasengittersteinen befestigt werden. Zudem sollte der gesamte Abstell- und Zugangsbereich mit ausreichender Beleuchtung versehen werden, so dass die persönliche Sicherheit auch in den dunklen Tages- und Jahreszeiten nicht eingeschränkt ist. Auch hier sind breite Anlehnbügel mit Witterungsschutz, d.h. mindestens Überdachung, denkbar. Sollte der Bedarf in den kommenden Jahren steigen, könnten sie durch überdachte Doppelstockparker ersetzt werden.

Alternative 3: Parkhäuser

Die beiden Schulen liegen innenstadtnah und damit gleichzeitig auch in der Nähe zweier Parkhäuser (289 bzw. 415 Plätze³). Diese könnten bei entsprechendem Umbau die Gelegenheit bieten, das dauerhafte Abstellen der Fahrräder während der Schulzeit sicher, wettergeschützt, ausreichend beleuchtet und gut erreichbar, zu ermöglichen. Generell ist davon auszugehen, dass acht bis zehn Räder auf einem Pkw-Stellplatz Platz finden, so dass bereits ca. 40 Pkw-Stellplätze ausreichen würden, um den Flächen für den zusätzlichen Abstellbedarf

³ <https://www.bielefeld.de/de/sv/verkehr/parken/park/> [Stand: 30.11.2020]

bereitzustellen. Zusätzlich sollten Zu- und Abwegung mit dem Rad sowie zu Fuß, ausreichend sicher und direkt gestaltet sein, damit die Akzeptanz in der Schülerschaft möglichst hoch ist – bereits kleine Umwege können hier die Wirksamkeit der Maßnahme stark beeinträchtigen. Ebendieses könnte beide Parkanlagen zumindest für die Nutzenden des Ratsgymnasiums uninteressant machen, da die Entfernung eine kritische Distanz deutlich überschreitet. Um Fremdnutzung der Anlage (z.B. durch Besuchende oder Arbeitende der Innenstadt) auszuschließen, könnte die Abstellfläche von einem Käfig umgeben werden, der lediglich mit einer Chip-Karte oder einem Schlüssel genutzt werden kann. Zudem ist die Aufgeschlossenheit der Betreiber für die Umnutzung eher gering zu erwarten. Dies bleibt zu prüfen.

Alternative 4: Fahrradparkhaus/Fahrradgarage

Aufgrund begrenzter Flächen und großem Abstellbedarf muss auch die Möglichkeit der Errichtung eines Fahrradparkhauses in Betracht gezogen werden. Eine mögliche Fläche hierzu liegt im Bereich der Grünfläche neben dem Eingang zum Ratsgymnasium (Kunsthallenpark). Diese verfügt über eine gute Anbindung und bietet gleichzeitig die kürzesten Wege zu beiden Gymnasien. Fahrradparkhäuser können ganz unterschiedlich aufgebaut sein. Um möglichst wenig Fläche zu nutzen, bietet sich vor allem der Aufbau als vollautomatisierte FAA an, da hierbei Geh- und Fahrwege zwischen den Parkflächen wegfallen können, zusätzlich kann die Anlage auch in den Untergrund verlegt werden. Gleichzeitig sind solche Anlagen sehr einfach in der Handhabung, indem mit einem Chip eine Klappe geöffnet, das Vorderrad dort in eine Halterung geschoben und das Rad anschließend vollautomatisch eingelagert wird. Der größte Nachteil – und in Verbindung mit Schulen nahezu ein KO-Kriterium – ist allerdings die Beschränkung auf eine einzige Einstell-Klappe bei gleichzeitig ca. 10 bis 15 Sekunden Ein- bzw. Auslagerungszeit. Bei einer Größe von 120 bis 200 Rädern ergeben sich entsprechend lange Wartezeiten für SuS, die bei gleichzeitigem Schulende mit dem Rad nach Hause fahren wollen. Zur Abdeckung des lokalen Bedarfs sind drei bis vier solcher „Parktürme“ erforderlich.

Auch die Anlage als Fahrradgarage ist denkbar. Hierfür sind deutlich größere Flächen notwendig, auch bei mehrstöckigem Aufbau. Um die Flächen dennoch möglichst klein zu halten, wird empfohlen auf Fahrwege innerhalb der Anlage zu verzichten und lediglich das Schieben des Rades zu erlauben. Dann kann zudem mit üblichen Treppen und Schiebehilfen gearbeitet werden. Die einzelnen Ebenen sollten dann mit Doppelstockparkern ausgestattet sein. Der Zugang zum Fahrradparkhaus kann – mit entsprechenden technischen Systemen – auf die SuS (sowie Lehrpersonal) beschränkt werden. Aufgrund der nahen Lage zur Innenstadt kann aber auch eine strategische Entscheidung für den Radverkehr in der Bielefelder Innenstadt getroffen und öffentliche Stellplätze bereitgestellt werden.

Aufgrund der im Detail nutzbaren Flächen in Kombination mit der auszuwählenden Art der FAA ist es möglich, dass mehrere der aufgezeigten Maßnahmen-Alternativen parallel umgesetzt werden sollten.

Auswirkungen der Maßnahme

In Abhängigkeit der umgesetzten Alternative gibt es Auswirkungen vor allem auf den Fußverkehr im Bereich der jeweiligen FAA. Gerade bei Nutzung der Parkhäuser sowie Bau einer Fahrradgarage entsteht von dort in Richtung der Schulen mehr Fußverkehr. Zudem muss in der Zuwegung sowohl für Zufußgehende als auch für Radfahrende darauf geachtet werden, dass keine Konfliktpunkte entstehen – gerade durch die potenziell großen Zahlen von SuS, die sich gleichzeitig dort bewegen. Bei Nutzung der Parkhäuser wird die Zahl der Pkw-Stellplätze reduziert, zudem ist darauf zu achten, dass durch die gemeinsamen Fahrwege keine Gefahren entstehen, hierzu erscheint die Signalisation für Radfahrende als wirkungsvolles Instrument, welches gleichzeitig Aufmerksamkeit bei den Pkw-Nutzenden schafft. Die Ausweitung einzelner bestehender FAA hat zur Folge, dass teilweise die umliegenden Bewegungsflächen für Zufußgehende reduziert werden, z.B. am Eingang zum Park der Menschenrechte. Die Inanspruchnahme des Platzes ist allerdings so gering, dass hierdurch keine Beeinträchtigung entsteht.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich das Radverkehrsaufkommen durch die SuS erhöhen wird, wodurch die einzelnen Verkehrswege zum Erreichen der FAA verstärkt genutzt werden. Daher sollten mögliche Wechselwirkungen auch bei der Umgestaltung des Waldhof berücksichtigt werden (vgl. Maßnahme #1).

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung), stark abhängig von realisierter Maßnahme, dargestellt ist Alternative 2 (Dezentralisierung)



Finanziell, stark abhängig von realisierter Maßnahme, dargestellt ist Alternative 2 (Dezentralisierung)



Evaluation der Maßnahme

Die Wirksamkeit der Maßnahme lässt sich durch Messung der Auslastung der einzelnen FAA evaluieren. Zudem gibt auch der Anteil der radfahrenden SuS Auskunft darüber, ob die

verbesserte Abstellsituation weitere SuS zur Nutzung des Fahrrades bewegt. Aufgrund der vergleichsweise großen Zahl von Menschen kann zudem ein Monitoring von Konflikten im Umfeld der FAA (z.B. zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden) umgesetzt werden. So können Problemstellen beobachtet und zeitnah ausgebessert werden.

Bereitstellung von etwa 15 temporären & etwa 25 dauerhaften Fahrrad-Stellplätzen an der Kita Kindermann-Stiftung	#20
<i>Problemlage/Aktuelle Bedingungen</i>	
Die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten im Eingangsbereich der Kita Kindermann-Stiftung bieten gute Voraussetzungen zur einfachen Nutzung. Allerdings sind sowohl die Standfestigkeit der abgestellten Räder als auch der Witterungsschutz ausbaufähig. Die FAA steht der Kita nicht exklusiv zur Verfügung, weshalb durch das angrenzende Gymnasium eine dauerhafte Nutzungskonkurrenz besteht. Auf dem Gelände der Kita stehen kaum nutzbare Flächen zur Verfügung, um die zusätzlichen Abstellmöglichkeiten vorzuhalten.	
<i>Empfehlung zur Verbesserung</i>	
Aus der Befragung kann entnommen werden, dass ca. 40 % der Befragten bzw. deren Kinder mit dem Fahrrad zur Kita fahren. Gleichzeitig geben ca. 60 % der Befragten an, die FAA zu nutzen, woraus eine gelegentliche Nutzung einiger Familien abgeleitet werden kann. Insgesamt sollten etwa 15 einfache Abstellmöglichkeiten zur temporären Nutzung – temporär meint in Kontext der FAA das kurzzeitige Abstellen für wenige Minuten während des Abholens und Bringens – bereitgestellt werden, die auch ohne Witterungsschutz auskommen und zusätzlich ca. 25 dauerhafte Möglichkeiten, die sowohl für Kinder- als auch Erwachsenen-Fahrräder genutzt werden können.	
Es bietet sich an, die temporären Stellplätze, welche im Prinzip vorhanden sind, von der rechten Seite des Eingangs auf die linke Seite zu verschieben und ansonsten mit gleicher Ausstattung zu belassen. Die Verlagerung geht darauf zurück, dass die temporären Anlagen schlechter einsehbar sind und die dauerhaften Stellplätze direkt am Kita-Gelände vorgehalten werden sollten. Im Zuge der Schaffung neuer Abstellmöglichkeiten scheint es am sinnvollsten, die bestehende FAA-Fläche in ihrer Breite auszuweiten, ggf. müsste hierzu die gepflasterte Fläche rechts des Eingangs inklusive der Tischtennisplatte (zugunsten überdachter Anlehnbügel) an andere Stelle verlegt werden. Unabhängig der finalen Ausgestaltung sollte die FAA überdacht und am zusätzlichen Standort auch mit einer Laterne ausgestattet werden. Sollte sich in den ersten Wochen der Nutzung zeigen, dass die FAA vermehrt von SuS des Gymnasium am Waldhof genutzt wird, so sollte hier mit Hilfe kommunikativer	

Maßnahmen eine stärkere Freihaltung für die Familien der Kita Kindermann-Stiftung angestrebt werden. Die temporäre FAA sollte zusätzlich um zwei Anlehnbügel erweitert werden, die das Anschließen von Lastenrädern oder Fahrrädern mit Kinder-Anhänger ermöglichen. Dazu sind diese mit entsprechendem Abstand zueinander und als schmale Anlehnbügel anzulegen, damit auch breitere Modelle angeschlossen werden können.

Abbildung 42: Stellplätze für Lastenräder oder Fahrräder mit Kinder-Anhänger



© Susanne Schilp

Auswirkungen der Maßnahme

Der Erhalt der einfachen, temporären FAA stellt kontinuierlich freie Abstellmöglichkeiten für radfahrende Eltern zur Verfügung. Durch die weiterhin bestehende Nähe zum Eingang gibt es einen „Parkplatz direkt am Eingang“. Die dauerhaften FAA bieten zudem eine einfache und ebenso nahe und praktische Abstellmöglichkeit für das Fahrrad des Kindes. Die Wege von Zufußgehenden werden nicht verändert. Lediglich die Lage der Tischtennisanlage könnte verändert werden, so dass ausschließlich eine minimale Beeinträchtigung geschehen könnte. Für den Straßenverkehr ergeben sich keinerlei Auswirkungen.

Generell steht diese Maßnahme in direktem Zusammenhang mit den Abstellmöglichkeiten der beiden anliegenden Gymnasien, weshalb durchaus Wechselwirkungen möglich sind, d.h. die Attraktivität der dort geschaffenen Abstellmöglichkeiten hat starken Einfluss auf die Nutzung der hiesigen FAA durch die SuS.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Wirksamkeit der Maßnahme hängt stark mit der Wirksamkeit der Maßnahmen an den beiden anliegenden Gymnasien zusammen. Daher sollte an dieser Stelle regelmäßig evaluiert werden, ob die FAA im Wesentlichen durch die Familien der Kita genutzt werden. Darüber hinaus wäre auch hier die Zunahme der Anreisen mit dem Fahrrad ein Indikator für den Erfolg der Maßnahme.

Bereitstellung von bis zu 80 Fahrrad-Stellplätzen an der Klosterschule	#21
---	------------

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Auf dem Gelände der Klosterschule liegen eingangsnah und abgesperrt vom öffentlichen Raum einige Abstellmöglichkeiten. Der Abstellbereich erscheint recht eng und unübersichtlich, bietet allerdings ca. 20 Rädern eine solide Abstellmöglichkeit. Weitere Flächen auf dem Schulgelände sind augenscheinlich nicht vorhanden, angrenzend an das Schulgebäude wird der (öffentliche) Klosterplatz teilweise auch als Pausenhof genutzt.

Empfehlung zur Verbesserung

Aus der Befragung der SuS bzw. Eltern geht hervor, dass ein vergleichsweise großer Anteil Pkw-Anreisender vorliegt. Da 1/3 der Pkw-Anreisen kürzer als 10 Minuten (über 80 % kürzer als 20 min) sind, ergeben sich große Potenziale, den bisher niedrigen Radverkehrsanteil zu vergrößern. So sollte als Zielgröße zumindest für ca. 1/3 aller SuS, d.h. etwa 80 Stellplätze, eine Abstellmöglichkeit verfügbar sein. Hierzu erscheint es zuerst einmal sinnvoll, den bereits genutzten Raum effizienter zu gestalten. Dies gelingt mit der Installation eines Doppelstockparkers, der auch für die jungen Kinder leicht zu nutzen ist. Als überdachte und beleuchtete Anlage bietet er eine attraktive Möglichkeit, ca. 20 bis 30 Fahrräder während der Schulzeit abzustellen. Zur Bereitstellung weiterer Fahrradabstellgelegenheiten bieten sich zwei Standorte an:

Alternative 1: Klosterplatz

Der direkt angrenzende Klosterplatz bietet ausreichende Flächen, um weitere Fahrräder abstellen zu können. Eingangs sollte hierbei geprüft werden, ob bzw. in welchem Maße eine

bauliche Anlage von FAA möglich ist sowie, ob diese als exklusive Anlage für die Klosterschule oder öffentlich betrieben werden kann. Anschließend ist die Frage des genauen Standorts zu klären, wobei nur eine randliche Anlage in Frage kommen sollte. Dabei erscheint es zielführend, dass im Bereich der Sitzgelegenheiten im östlichen Teil des Platzes und gleichzeitig nahe zum Eingang des Schulgeländes Anlehnbügel platziert werden, d.h. angrenzend an das Halbrund von Sitzgelegenheiten in Richtung der Schule. Unabhängig des exakten Standortes sollten 50 bis 60 weitere Stellplätze (= 25 bis 30 Anlehnbügel) geschaffen werden. Diese sollten mindestens überdacht werden, aufgrund der Freifläche im Umfeld ist allerdings eine Einhausung ideal. Um eine höhere Sicherheit gewährleisten zu können, kann diese auch mit einem abschließbaren Zugang versehen werden. Zudem ist auch hier auf eine ausreichende Beleuchtung zu achten, so dass die FAA auch in der morgendlichen Dunkelheit problemlos genutzt werden kann. Insgesamt sollte die Nutzung des Klosterplatzes mit dem Fahrrad mit einer entsprechenden Kommunikation einhergehen, mit der die SuS auf ein rücksichtsvolles Verhalten in diesem Bereich hingewiesen werden.

Alternative 2: Parkplatz des Lehrpersonal

Auch auf dem Schulgelände könnte ein weiterer Platz bereitstehen. Die dortigen Pkw-Parkplätze könnten (zum Teil) umgewidmet und mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Für das dort parkende Lehrpersonal der Schule könnte ggf. eine Ausweichmöglichkeit in das naheliegende Parkhaus Ritterstraße geschaffen werden. Bereits der Umbau einer der beparkten Seiten, d.h. vier Pkw-Stellplätze, könnte ausreichende Flächen zum Radparken für die SuS vorhalten. Die FAA auf dem Schulgelände hätte den Vorteil, dass keine öffentliche Mitnutzung erfolgt und eine höhere Sicherheit gewährleistet ist. Auch an diesem Standort sind witterungsgeschützte Anlehnbügel mit punktueller Beleuchtung ausreichend, so dass dem Radverkehr an der Klosterschule eine größere Bedeutung zukommen würde.

Auswirkungen der Maßnahme

Der Umbau der vorhandenen FAA hat keinerlei Auswirkungen auf die bisherigen Verkehre auf dem Schulgelände. Der Aufbau einer FAA auf dem Klosterplatz sorgt dort und im Umfeld der Schule für ein etwas größeres, aber weiterhin unproblematisches Radverkehrsaufkommen, zumindest dann, wenn Eltern oder Lehrpersonal die Nutzung mit den SuS üben und damit entsprechende Verkehrserziehung stattfindet. Gleichzeitig kann sich auch der Radverkehr in der Hagenbruchstraße etwas verstärken, so dass hier die Beschränkung der Zufahrt (vgl. Maßnahme #5) eine zielführende Ergänzung zum Schutz des Radverkehrs darstellt. Alternative 2 hat nicht nur ähnliche Auswirkungen auf die Hagenbruchstraße, sondern macht zusätzlich das Ausweichen der Pkw-Nutzenden in das Parkhaus notwendig. Hierdurch

können die unmittelbaren Verkehre allerdings weiter reduziert und damit Gefahrenpotenziale direkt an der Schule weiter minimiert werden.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Mit Hilfe regelmäßiger Beobachtung kann die Wirksamkeit der empfohlenen Maßnahmen in Kombination mit ggf. auftretenden Konflikten zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln ermittelt und dokumentiert werden. Der grundsätzliche Erfolg wird sich durch die Auslastung der FAA zeigen, unabhängig des Standortes/der Standorte.

Bereitstellung von etwa 150 Fahrrad-Stellplätzen an der Luisenschule

#22

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Aktuell sind an der Luisenschule nur wenige sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden. Diese weisen zudem Verbesserungsbedarf in puncto Witterungsschutz, Beleuchtung und Standfestigkeit auf. Außerdem werden im unmittelbaren Umfeld weitere Räder wild abgestellt, so dass teilweise Fußwege beeinträchtigt werden. Weitere Flächen an der vorhandenen FAA stehen begrenzt zur Verfügung, die Anlage großflächiger FAA auf dem Schulgelände ist nur durch eine Verkleinerung des Pausenhofs möglich. Neben dem Schulgelände ist eine Grünfläche vorhanden, die von dort über eine anzulegende Zuwegung direkt und schnell erreichbar sein könnte.

Empfehlung zur Verbesserung

Aufgrund der Zahl von SuS sollte angestrebt werden, etwa 150 Fahrrad-Stellplätze im unmittelbaren Schulumfeld bereitzustellen. Dies entspricht etwa 1/6 der Gesamtzahl und liegt damit im niedrigen Bereich. Dies geht darauf zurück, dass die Schule durch die Nähe zum Bahnhof vermutlich stark durch ÖPNV-Nutzende besucht wird, zudem deutet die Zahl wild abgestellter Räder nicht auf einen größeren Bedarf hin. Auch für die Luisenschule gibt es zumindest zwei Standorte, die zur Förderung des Radverkehrs in Frage kommen:

Alternative 1: Vorhandene Stellplätze erweitern

Zuerst sollten die vorhandenen Anlehnbügel bestmöglich ergänzt werden, d.h. seitlich des Treppenaufgangs zum Schulgelände sollten weitere, breite Anlehnbügel installiert werden. Die Erweiterung der bestehenden Anlehnbügel in Höhe oder Breite ist aufgrund fehlender Flächen nicht möglich. So können ca. 50 Stellplätze an der Paulusstraße geschaffen werden. Um die FAA gegen Laubfall und Niederschlag zu schützen, sind Überdachungen notwendig, darüber hinaus ist die diffuse Beleuchtung durch Straßenlaternen durch punktuelle Lampen zu ergänzen. Um die Zuwegung zum Schulgelände sowie zur FAA nicht zu erschweren, empfiehlt es sich, die vorhandenen (ebenerdigen) Geländer zu entfernen oder mit etwas mehr Abstand zu Stellplätzen und Treppen anzulegen.

Alternative 2: Westlich gelegene Abstellfläche erschließen

Neben den vorhandenen Flächen erscheint eine Grünfläche westlich der Schule für eine weitere FAA geeignet. Über einen Fußweg ist diese sowohl von Norden (Brandenburger Str.) als auch von Süden (Paulusstr.) gut erreichbar, eine Zuwegung vom Schulgelände kann geschaffen werden. Zu Beginn ist zu klären, ob die Eigentumsverhältnisse eine baldige Nutzung des Bereichs zulassen. Die Fläche weist teilweise Höhenunterschiede auf und müsste damit begradigt und befestigt werden, um als ausreichende Basis für Abstellanlagen zu dienen. Die Zuwegung ist als Radweg ausgewiesen, weshalb die Erreichbarkeit hierüber bereits gegeben ist. Ausreichend Platz, um bis zu 150 Fahrräder an breiten Anlehnbügeln abzustellen, ist vorhanden. Damit die Anlage praktisch genutzt werden kann, sollte sie von Beginn an mit Überdachung geplant werden, so dass Wettereinflüsse während der Schulzeit keinen oder wenig Auswirkungen haben. Neben der Abstellfläche ist auch eine ausreichende Beleuchtung der Zuwegungen sicherzustellen.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Maßnahme beeinflusst am ehesten den Fußverkehr im Bereich südlich und westlich der Schule. Dort kommt es zu leicht steigendem Radverkehrsaufkommen, welches durch die vorhandenen Radwege keine negativen Effekte mitbringt. Die Zuwegungen zu den FAA werden in beiden dargestellten Empfehlungen stärker genutzt, vor allem im Bereich des Treppenaufgangs kann es daher sinnvoll sein, eine genaue Zuwegung zur FAA zu markieren. Zufußgehende Besucher des Schulgeländes meiden diesen Nahbereich der Anlage entsprechend, so dass Konflikte vermieden werden können. Sowohl Pkw- als auch öffentliche Verkehre sind von den Maßnahmen nicht betroffen.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell

*Evaluation der Maßnahme*

Die Maßnahme lässt sich in erster Linie durch die regelmäßige Messung der Auslastung der FAA evaluieren. Zudem sind auch Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden in die Evaluation aufzunehmen, um die Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmenden zu bewerten.

Bereitstellung von etwa 40 Fahrrad-Stellplätzen an Kita und Familienzentrum Weltweit	#23
---	-----

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Aktuell steht an der Kita trotz über 100 betreuter Kinder keine FAA zur Verfügung. Der Parkraum für Pkw der Mitarbeitenden ist sehr klein, Eltern können auf umliegenden

Stellplätzen halten. Direkt angrenzend liegt ein Wendeplatz, der neben weiteren, kleineren Flächen zum Abstellen von Fahrrädern genutzt werden könnte.

Empfehlung zur Verbesserung

Die Lage sowie die Anzahl betreuter Kinder in der Kita deuten darauf hin, dass sie ein überdurchschnittliches Einzugsgebiet abdeckt. Daher ist auch anzunehmen, dass ein Bedarf sowohl für kurzfristige als auch für dauerhafte Abstellmöglichkeiten besteht. Etwa zehn Abstellplätze könnten im Haltebereich der Waldemarstraße, und damit eingangsnah, vorgehalten werden. Hierzu müssten allerdings zwei bis drei Pkw-Plätze weichen, die durch einige Anlehnbügel für Fahrräder ersetzt werden. Die Anlehnbügel würden entsprechend im seitlichen Straßenraum platziert und sollten schräg ausgerichtet werden, damit die Räder nicht in den Fahrbahnbereich ragen. Zudem sollten zumindest drei Anlehnbügel größere Abstände aufweisen, so dass genügend Platz zum Abstellen und Anschließen eines Lastenrades oder Fahrrades mit Kinder-Anhänger bereitsteht. Diese FAA ist aufgrund der Kurzzeit-Nutzung nicht unbedingt mit einem Witterungsschutz auszustatten, eine helle Beleuchtung muss allerdings gewährleistet werden. Sehr ähnlich könnte auch eine FAA ausgestattet sein, die westlich des Gebäudes unmittelbar neben den Pkw-Stellplätzen platziert werden könnte. Um nicht zu weit in den Gehweg hineinzuragen, sollten auch diese Stellplätze schräg zu diesem aufgebaut werden. Zudem sollte die vorhandene Rasenfläche durch Rasengittersteine befestigt werden, so dass die FAA ganzjährig gut nutzbar ist. Als letzter und größter Standort kann der Randbereich des Wendeplatzes genutzt werden. Dort stehen im südlichen Bereich zwei größere Bäume, zwischen und neben denen Platz für weitere Abstellmöglichkeiten ist, außerdem ist auch die Reihe der Poller hin zur Waldemarstraße dafür nutzbar. Zweitens hat die Vorteile, dass der Untergrund bereits befestigt und der Weg zur Kita etwas kürzer ist. Daher ist sinnvoll, bis zu 15 witterungsgeschützte Anlehnbügel entlang dieser Reihe aufzustellen. Der Bereich um den herausnehmbaren Poller sollte dabei weiterhin frei bleiben, so dass der Weg bei Bedarf genutzt werden kann. Insgesamt ist es notwendig, die detaillierte Nutzbarkeit der Wendeanlage mit den Sicherheits- und Rettungsdiensten abzuklären. Für den gesamten Bereich des Wendeplatzes ist die Beleuchtung zu verbessern, um die Dunkelheit, die durch die umstehenden Bäume entsteht, aufzuheben.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Aufstellung einer FAA in der Waldemarstraße erfordert die Reduzierung der Pkw-Halteplätze. Dies erscheint allerdings ohne Komplikationen möglich, da sowohl ein Parkplatz nördlich der Kita als auch zahlreiche weitere Stellplätze in den umliegenden Straßen vorhanden sind. Die Nutzung dieser FAA ist aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens in der Waldemarstraße ebenfalls gefahrlos möglich. Durch die Standorte der weiteren Anlagen entstehen nur sehr geringe Auswirkungen auf die anliegenden Verkehre. Vor allem die

Möglichkeit der Querung der Poller-Reihe sollte dringend bestehen bleiben, zudem muss an den Pkw-Stellplätzen direkt westlich des Kita-Gebäudes ausreichend Bewegungsfläche zum Ein- und Aussteigen erhalten bleiben.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Diese Maßnahme lässt sich im Wesentlichen durch die Beobachtung der Auslastung der Stellplätze evaluieren. Zusätzliche Messungen der Fluktuation an der eingangsnahen FAA geben zudem Aufschluss darüber, ob weiterer Bedarf für eine Erweiterung besteht.

Bereitstellung von bis zu 60 Fahrrad-Stellplätzen an der Diesterwegschule

#24

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

An der Diesterwegschule bestehen bereits ca. 40 Abstellmöglichkeiten, die für die SuS gut zu erreichen und zu nutzen sind. Lediglich Beleuchtung und Witterungsschutz sind ausbaufähig. Insgesamt ist der Fußverkehrsanteil der SuS sehr hoch, nur wenige Personen reisen mit dem Pkw an, weshalb der Handlungsdruck nicht sehr groß ist.

Empfehlung zur Verbesserung

Es gibt einige SuS, die aktuell mit dem Pkw zur Schule gebracht werden, deren Anreisedauer allerdings meist bei weniger als 10 Minuten liegt. Daher bestehen hier noch einige kleinere Potenziale, die zur Nutzung des Fahrrades motiviert werden sollten. Zudem geben einige Befragte an (und auch von einigen Lehrenden konnte dies in Erfahrung gebracht werden), dass Lastenrad oder Pedelec genutzt werden, weshalb auch hierzu einige Stellplätze

bereitgestellt werden sollten. Konkret liegt kein Bedarf vor, die vorhandene Abstellfläche auszuweiten, vielmehr könnte der Haltebereich an der Straße (direkt neben der bestehenden FAA) genutzt werden (vgl. Maßnahme #2). Hier könnten zum einen zwei abschließbare Fahrradboxen aufgestellt werden, zum anderen zwei Stellplätze (inkl. Anlehnbügel zum Anschließen) für Lastenräder. Die Fahrradboxen könnten als Stellplätze für Pedelecs optional mit einer Lademöglichkeit ausgestattet werden. Im weiteren Verlauf der Fläche könnten ca. fünf Anlehnbügel Platz für weitere Fahrräder schaffen. Diese neue Abstellfläche könnte zum kurzfristigen Bringen und Abholen auch ohne Witterungsschutz angelegt werden, die vorhandene FAA sollte allerdings überdacht werden, so dass Fahrräder während der Schulzeit gut geschützt sind. Darüber hinaus sollten beide Bereiche gut beleuchtet werden, damit nicht ausschließlich das diffuse Licht der Straßenbeleuchtung hilft. Über die empfohlenen Maßnahmen hinaus, stünden zum zukünftigen Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten potenzielle Flächen auf dem Schulgelände zur Verfügung. Die Nutzung der Pkw-Stellplätze des Lehr- und Betreuungspersonals wird nicht befürwortet, da diese (auch) von Personen mit weiterer Anreise genutzt werden, die keine alltagstauglichen Umstiegsmöglichkeiten nutzen können.

Auswirkungen der Maßnahme

Der Ausbau der FAA an der Rohrteichstraße sorgt für eine Umnutzung der dortigen Fläche und stellt sie damit auch nicht mehr zum Halten oder gar Parken für Pkw zur Verfügung. Hierdurch wird die Attraktivität des Pkw-Verkehrs unmittelbar vor dem schulischen Eingang weiter eingeschränkt. Gleichzeitig werden auch für hochwertigere Fahrräder praktikable Abstellmöglichkeiten geschaffen. Der Fußverkehr auf dem angrenzenden Gehweg wird marginal gestört durch die Bewegungen zu und weg von den abgestellten Fahrrädern. Die Nutzenden der FAA bewegen sich direkt angrenzend an den Straßenraum, weshalb die nötige Vorsicht geboten sein muss.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Eine Evaluation ist möglich durch die Dokumentation der Auslastung der FAA, hierbei sollten die Lastenräder und Pedelecs zudem von den „normalen“ Fahrrädern abgegrenzt werden, so dass auch die Akzeptanz dieser spezifischen Abstellanlagen bewertet werden kann.

Bereitstellung von 10 temporären & 10 dauerhaften Fahrrad-Stellplätzen an der Kita „Kidstown“

#25

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Auf dem Gelände der Kita „Kidstown“ stehen lediglich einige Fahrradabstellmöglichkeiten unter einem Treppenaufgang zur Verfügung. Diese sind zwar entsprechend gut gegen Witterungseinflüsse geschützt, bieten aber wenig Platz und eingeschränkte Erreichbarkeit. Das Gelände bietet neben einem kleinen „Verkehrsübungsplatz“ großzügige Freiflächen, um Fahrradabstellanlagen vorhalten zu können.

Empfehlung zur Verbesserung

Bei ca. 50 betreuten Kindern und anzunehmend kleinem Einzugsgebiet (wie bei den weiteren Kitas) ist auch hier ein gewisser Stellplatzbedarf vorzusehen. Sowohl 10 temporäre als auch 10 dauerhafte Abstellmöglichkeiten reichen dabei voraussichtlich aus. Fünf kurzfristig nutzbare Anlehnbügel könnten dazu auf der rechten Seite hinter dem Eingangsbereich installiert werden. Zumindest der Zugang ist damit auf asphaltierter Fläche möglich, gleichzeitig sind keine Umwege notwendig, um das Fahrrad kurze Zeit dort abzustellen. Der Abstand zwischen den einzelnen Bügeln sollte variieren, so dass auch Lastenräder und Kinder-Anhänger problemlos abgestellt und angeschlossen werden können. Eine optimale Ergänzung wäre eine Laterne direkt am Eingangstor, die sowohl diese Seite als auch die FAA zum dauerhaften Abstellen auf der linken Seite des Tores beleuchten könnte. Diese sollten ebenfalls als breite Anlehnbügel ausgebaut sein, um einen sicheren Stand zu gewährleisten. Zudem sind diese einzuhausen, so dass wirkungsvoller Witterungsschutz geboten ist. Zum Abstellen einiger Kinderroller können seitlich an oder in der Einhausung (oder weiterhin unter dem Treppenaufgang) einige Halterungen zum sicheren Abstellen von Tretrollern angebracht werden.

Auswirkungen der Maßnahme

Die beiden FAA bieten allen Eltern attraktive Abstellmöglichkeiten sowohl für das Bringen und Abholen als auch für das Abstellen des Kinder-Fahrrads über den Tag. Durch die Platzierung der FAA im unmittelbaren Eingangsbereich – allerdings ohne Behinderung anderer Personen – sind die Abstellmöglichkeiten immer präsent, so dass die Familien für die Fahrradnutzung im täglichen Verkehr motiviert werden können. Durch eine erhöhte Fahrradpräsenz an der Kita ergibt sich auch die vermehrte Querung des Parkplatzes durch Kinder und Eltern mit Fahrrädern. Ggf. muss dann noch einmal zusätzlich für gegenseitige Rücksichtnahme sensibilisiert werden – insbesondere Personen, die den Platz mit einem Pkw befahren.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell

*Evaluation der Maßnahme*

Die Wirksamkeit der Maßnahme lässt sich u.a. mit der Belegung der FAA evaluieren. Zudem gibt die Wahl des Verkehrsmittels Auskunft zur Entwicklung des Radverkehrs auf den Kitawegen.

Bereitstellung von ca. 5 temporären & ca. 10 weiteren, dauerhaften Fahrrad-Stellplätzen an der Kita Nestfalken

#26

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Die vorliegenden Informationen zeigen, dass auf dem Gelände der Kita Nestfalken eine begrenzte Anzahl von Stellplätzen verfügbar ist. Bereits im Eingangsbereich gibt es die Möglichkeit Kinderwägen, Roller oder Fahrräder unter einem herausragenden Teil des Gebäudes abzustellen. An dieser Stelle ist keine Abstellanlage vorhanden. Auf dem Gelände stehen

ungenutzte Grünflächen angrenzend an die bestehende FAA zur Verfügung, vor dem Kita-Gelände sind keine Freiflächen vorhanden. Für die Grünfläche im Eingangsbereich ist bereits eine zukünftige Nutzung vorgesehen.

Empfehlung zur Verbesserung

Aus der Befragung geht hervor, dass nicht nur normale Fahrräder genutzt werden, sondern auch Lastenräder und Fahrräder mit Kinder-Anhänger von den Eltern eingesetzt werden. Daher sollten vor dem Gelände einige Stellplätze für derartige Räder vorgehalten werden, wozu es notwendig erscheint, zwei der nahe gelegenen Pkw-Stellplätze umzuwidmen, so dass bis zu vier Lastenräder oder Kinder-Anhänger Platz finden und an Anlehnbügel angeschlossen werden können. Diese Idee wird vor Ort aufgrund des herrschenden (Pkw-) Parkdrucks nicht befürwortet, stattdessen könnten Flächen auf dem Kita-Gelände genutzt werden. Für den Bedarf von etwa zehn weiteren Stellplätzen bietet sich die ungenutzte Grünfläche im nordöstlichen Teil des Geländes an. Direkt neben den vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten könnte ein gepflastertes oder mit Rasengittersteinen ausgestattetes Fundament geschaffen werden, um in ein oder zwei Reihen Stellplätze zum Abstellen anzubieten. Auch hier sollten Witterungsschutz und Beleuchtung im Abstellbereich installiert werden, um eine Wetter- und Tageslicht-unabhängige Nutzung zu gewährleisten. Der Unterstand kann weiterhin als Stellfläche für Roller und Kinderwagen genutzt werden (wie oben beschrieben), hierfür können zusätzlich einige Halterungen für Tretroller angebracht werden. Zu beachten ist hier, dass der dort vorgesehene Notausgang in jedem Fall freigehalten wird.

Auswirkungen der Maßnahme

Die vorgesehenen FAA bieten zahlreiche ansprechende Abstellmöglichkeiten, um Kinder mit dem Fahrrad zur Kita zu bringen oder abzuholen. Der Zugang zum Kita-Gelände stellt sich im Begegnungsfall – gerade mit Fahrrädern – recht schmal dar, allerdings sind in der bisherigen Nutzung – ebenfalls für Zufußgehende und Radfahrende – keine Probleme aufgetreten. Durch die Umwidmung zweier Pkw-Stellplätze würden diese dem motorisierten Verkehr fehlen, ermöglichen allerdings dem Fahrradverkehr ein einfaches Heranfahen an die Kita.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell

*Evaluation der Maßnahme*

Die Wirksamkeit der Maßnahme lässt sich u.a. mit der Belegung der FAA evaluieren. Zudem gibt die Wahl des Verkehrsmittels Auskunft zur Entwicklung des Radverkehrs auf den Kita-wegen. Mögliche Konflikte zwischen Nutzenden der Zuwegung sollten dokumentiert werden, um bei sichtbarer Häufung solcher Vorkommnisse konkrete Anhaltspunkte zur Verbesserung zu erhalten.

**Bereitstellung von ca. 10 Fahrrad-Stellplätzen an der
Evangelischen Kita Neustadt**

#27

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Die Kita Neustadt liegt inmitten eines Wohngebietes und hat vermutlich ein entsprechend kleines Einzugsgebiet. Trotzdem sind vor Ort nur wenige abgestellte Fahrräder, Roller und Kinderwagen zu finden. Diese werden ohne Abstellanlage auf einer Freifläche im Eingangsbereich des Kita-Geländes abgestellt. Großzügige, verfügbare Flächen sind nicht vorhanden.

Empfehlung zur Verbesserung

Aufgrund der Lage der Kita ist davon auszugehen, dass einige Familien nicht nur zu Fuß, sondern auch mit dem Fahrrad zur Kita kommen. Aus diesem Grund sollte zumindest der bestehende Platz im vorderen Bereich des Kita-Gebäudes mit Abstellanlagen aufgewertet werden. Hierzu gibt es zwei Alternativen:

Alternative 1: Vorderradklemmen & Parkgarage

Seitlich der Stufen des Eingangs sind bereits einige Roller und Kinderwagen abgestellt. Diese Fläche könnte mit einer Parkgarage einen wettergeschützten Unterstand für Kinderfahrräder und Kinderwagen bieten. Zusätzlich könnten einige Abstellhaltungen für Tretroller seitlich am Plateau der Treppenstufen befestigt werden. Hier finden die Roller sicheren Stand und können zudem auch mit Hilfe eines Schlosses sicher abgestellt werden. Zum kurzfristigen Abstellen könnte die Rasenfläche links hinter dem Eingangstor mit Rasengittersteinen ausgestattet werden. Diese bieten einen befestigten Untergrund, der zusammen mit einigen Anlehnbügeln eine solide Möglichkeit zum Abstellen des Fahrrades bieten. Eine Überdachung erscheint aufgrund der Konzeptionierung als kurzfristige Abstellmöglichkeit nicht unbedingt notwendig, würde aber zusätzliche Qualität schaffen, die auch das wettergeschützte Abstellen weiterer Fahrzeuge während der Betreuungszeit gewährleistet.

Alternative 2: Ausbau der vorhandenen Pflasterfläche

Die bestehende Pflasterfläche könnte sowohl nord- als auch westwärts ausgeweitet werden. Ziel hierbei ist, dass zumindest vier breite Anlehnbügel dort platziert werden können. Diese sollten Anschliebmöglichkeiten in zwei verschiedenen Höhen haben (z.B. durch einen Unterholz), so dass sowohl Kinder- als auch Erwachsenen-Räder an mehreren Stellen angeschlossen werden können. Aufgrund des geringen Platzangebotes sollte die FAA rechtwinklig zur Gebäudewand angelegt werden. Eine Überdachung ist in jedem Fall empfehlenswert, so dass auch das längerfristige Abstellen über den Tag wetterunabhängig möglich ist. Es sollte darauf geachtet werden, dass die vorhandenen Wegebeziehungen auch anschließend nutzbar sind, ggf. muss dazu der gepflasterte Weg etwas verlegt werden.

An diesem Standort kann es sich anbieten, die beiden Alternativen zu kombinieren und z.B. eine Parkgarage am eingangsnah gelegenen Standort zu platzieren. Zudem ist unabhängig der final ausgewählten Konfiguration die Beleuchtung so zu gestalten, dass trotz einer vorhandenen Überdachung ausreichend Licht in die FAA scheint.

Auswirkungen der Maßnahme

Beide Standort-Alternativen führen lediglich zu geringen Auswirkungen auf dem Kita-Gelände. Radfahrende (die ihr Rad schieben) und Zufußgehende nutzen den gleichen Eingang, so dass Rücksicht genommen werden muss. Dies erscheint aufgrund der Zahl betreuter Kinder allerdings problemlos möglich zu sein. Alle Fußwege können weiterhin wie bisher genutzt werden, der Straßenraum bleibt gänzlich unbeeinträchtigt.

<i>Aufwand</i>	
Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)	
Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)	
Finanziell	
<i>Evaluation der Maßnahme</i>	
Die Wirksamkeit der Maßnahme lässt sich vor allem über die Belegung der FAA sowie über die Akzeptanz bei den Kita-Familien überprüfen.	

Aufwertung der vorhandenen Fahrrad-Stellplätze an der Kita Hoppetosse e.V.	#28
<i>Problemlage/Aktuelle Bedingungen</i>	
Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten bieten lediglich eine mäßige Qualität, da das stabile und wettergeschützte Abstellen nicht möglich ist. Ebenso kann das Fahrrad nur an einer Stelle angeschlossen werden, da ausschließlich schmale Anlehnbügel installiert sind. Standort und Zuwegung sind optimal, so dass die bauliche Anlage lediglich anders ausgestattet werden sollte.	
<i>Empfehlung zur Verbesserung</i>	
Ein stabilerer Stand der abgestellten Fahrzeuge lässt sich vor allem durch zwei Veränderungen erzielen. Zum einen sollte der Untergrund begradigt und befestigt werden (z.B. durch weitere Rasengittersteine), zum anderen bieten breitere Anlehnbügel mehr Kontaktpunkte zum Anlehnen und Anschließen des Rades. Die Anzahl der Stellplätze ist ausreichend, weshalb eine Erweiterung nicht notwendig ist. Sollte sich erhöhter Bedarf (auch aufgrund der angrenzenden Parkanlage) abzeichnen, kann die FAA jederzeit um einige Plätze erweitert werden. Zur Steigerung der Qualität an den vorhandenen Stellplätzen ist zudem die	

Errichtung einer Einhausung empfehlenswert. Hierbei sollte wiederum darauf geachtet werden, dass ausreichend helles Licht an der Anlage zur Verfügung steht.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Aufwertung der Fahrradabstellanlage hat keine Auswirkungen auf die lokalen Verkehrswege und Zufußgehende oder Radfahrende. Die Attraktivität der FAA kann ohne weitere Einschränkungen erhöht werden.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Maßnahme sollte durch die Dokumentation der Auslastung der Stellplätze evaluiert werden. Hierdurch kann auch zusätzlicher Abstellbedarf ermittelt und aufgrund der bestehenden Flächenpotenziale zeitnah realisiert werden.

Bereitstellung von ca. 5 Fahrrad-Stellplätzen an der Kita Münzstraße

#29

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Aktuell sind an der Kita Münzstraße keine Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden. Im Straßenraum vor der Kita gibt es großzügige Flächen, an denen gegen Halten und Parken Poller angebracht sind. Ein Beschluss zur Nutzung der Freiflächen zwischen diesen Pollern liegt laut Stadt bereits vor.

Empfehlung zur Verbesserung

Aufgrund der geringen Zahl betreuter Kinder sowie einer vergleichsweise geringen Einwohnerdichte im näheren Umkreis kann man davon ausgehen, dass das Einzugsgebiet etwas größer ist als bei anderen Kitas und insgesamt kein dringlicher Bedarf für bauliche FAA besteht. Dennoch gibt es verfügbare Flächen, deren Nutzbarkeit für diesen Zweck geprüft wurde und die zukünftig u.a. von der Kita, Besuchenden umliegender Geschäfte sowie den Anwohnenden genutzt werden können. Es empfiehlt sich, vor dem Kita-Eingang zumindest drei Anlehnbügel anzubringen, die auch Platz zum Abstellen von größeren Rädern, z.B. Lastenrädern bieten könnten. Da die Breite des ehemaligen Haltbereichs zu schmal ist, um dort ein Fahrrad quer zur Fahrbahn abzustellen, ist es notwendig, die Bügel längs anzuordnen, um auch einen Sicherheitsabstand zu Straße einzuhalten.

Darüber hinaus könnte auf dem vorhandenen Platz nahe des Kita-Eingangs eine schmale Parkgarage zum witterungsgeschützten Abstellen von Kinderwägen, Rollern oder Kinderrädern installiert werden. Da diese im öffentlichen Raum steht, sollte sie dringend mit einem Schließsystem versehen und nur den Kita-Familien zugänglich gemacht werden. Die Parkgarage ist dabei vor allem für das längere Abstellen von Fahrzeugen während der Betreuungszeit geeignet.

Die weiteren Flächen könnten zusätzliche Stellplätze aufnehmen. Die kritische Distanz zu weiteren Institutionen wie dem Rathaus (ca. 200 m), dem Theater (ca. 225 m) oder dem Gebiet der Innenstadt (ca. 450 m) ist zu groß, so dass die Attraktivität der hiesigen FAA lediglich für den Nahbereich besteht.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Errichtung einer FAA im Seitenraum der Straße beeinflusst sowohl den Straßen- als auch den Fußverkehr im unmittelbaren Umfeld der Kita. Alle Verkehrsteilnehmenden in diesem Bereich sollten mit erhöhter Vorsicht und Rücksichtnahme unterwegs sein. Der Zugang zu den Stellplätzen erfolgt im Wesentlichen über den Gehweg, die Anfahrt bis dorthin über die Straße. Insgesamt ist nicht davon auszugehen, dass sich durch die potenziell wenigen Nutzenden der FAA Konflikte oder Gefahren ergeben.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Belegung der FAA sollte regelmäßig überprüft und dokumentiert werden, um ihre Akzeptanz abzuschätzen.

Bereitstellung von 30 Fahrrad-Stellplätzen an der Kita Stadtmitte

#30

Problemlage/Aktuelle Bedingungen

Auf dem Gelände der Kita Stadtmitte stehen aktuell einige Vorderradklemmen zur Verfügung, auch andere Fahrzeuge (z.B. Kinderwagen) können in diesem Bereich unter einer Überdachung abgestellt werden. Vor dem Kita-Gelände gibt es einen kleinen Hof, auf dem wenige Abstellmöglichkeiten installiert sind. Diese können allerdings ebenso von Besuchern der umliegenden Gebäude genutzt werden. Vonseiten der Kita wird aktuell kein Veränderungsbedarf gesehen.

Empfehlung zur Verbesserung

Es bietet sich an, die bestehende Fläche zu nutzen und dort die vorhandenen Klemmen durch einen besser geeigneten Hoch-Tief-Parker oder Anlehnbügel zu ersetzen. Da die Anzahl der Stellplätze nicht genau bekannt ist, sollte zudem im Rahmen der Optimierung auch eine Erweiterung geprüft werden. Zusätzlich sollte gemeinsam mit der Kita auch darüber abgestimmt werden, einige Roller-Anschliebmöglichkeiten aufzustellen.

Unabhängig von der Umgestaltung der FAA könnte sich im hinteren Bereich des Geländes die Möglichkeit für einen separaten Eingang für Zufußgehende und Radfahrende aus Richtung Norden ergeben. Hierdurch könnte eine sichere, weil Straßenverkehr-unabhängige Anbindung ermöglicht werden, gleichzeitig bestehen auch in diesem Bereich Flächenpotenziale, die den Aufbau einer FAA dort ermöglichen. Diese Option hat den Vorteil, dass der Innenhof vor dem Kita-Gelände zwischen den Mitarbeitenden-Pkw nicht gemeinsam von Zufußgehenden, Radfahrenden und Pkw-Nutzenden befahren würde, so dass eine höhere Sicherheit durch die räumliche Trennung dieser Verkehre entstehen könnte. Wichtig ist in diesem Zuge vor allem die Aufwertung der Parkanlage nördlich der Kita, so dass durch größeren Lichteinfall, mehr Beleuchtung und dauerhafte Pflege die notwendige soziale Sicherheit hergestellt werden kann, um den Eingang durch den Park sicher nutzen zu können.

Zusätzlich zum Ausbau der Kita-eigenen Radinfrastruktur können auch die Abstellplätze im Innenhof verbessert werden, indem dort ein Teil der Anlehnbügel durch Fahrradboxen ersetzt wird, so dass gerade hochwertige Räder (z.B. Pedelecs) sicher und geschützt eingestellt werden können.

Auswirkungen der Maßnahme

Die Veränderungen an der gegebenen Anlage führen kaum zu bemerkenswerten Veränderungen. Lediglich ein leicht erhöhtes Radverkehrsaufkommen könnte sich einstellen. Aufgrund der bereits vorhandenen Markierung eines Haltverbots sollte der freie Zugang für Radfahrende allerdings weiterhin gegeben sein, auch für den Pkw-Verkehr in diesem Bereich ergeben sich entsprechend keine Unterschiede.

Aufwand

Organisatorisch (Planung, Abstimmung, Beteiligte)



Zeitlich (Dauer von Planung und Umsetzung)



Finanziell



Evaluation der Maßnahme

Die Maßnahme lässt sich in erster Linie mit Hilfe der Belegung der FAA evaluieren. Durch die Nutzung des Hofes durch eine potenziell zunehmende Zahl an Fahrrädern kann es ggf. zu einer leichten Zunahme von Konflikten dort kommen. Diese sollten dokumentiert werden, um entsprechenden Handlungsbedarf festzustellen.

Neben Fahrradabstellanlagen für Kinder und Jugendliche gibt es auch die Möglichkeit Fahrradboxen zu (ver)mieten. Da Fahrradboxen größeren Platzbedarf benötigen und kostenintensiver sind, kommen sie am ehesten für Pedelecs (von Lehr- und Betreuungspersonal) in Frage, insofern sollten zumindest einige Boxen auch über einen Stromanschluss verfügen. Zur Realisierung dieses Angebots gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- Anschaffung von Fahrradboxen durch die Kommune/Schulamt und selbständige Vermietung oder Vermietung über Dritte (z.B. ADFC)
- Bereitstellung und Vermietung von Fahrradboxen durch einen Dritten (z.B. Hersteller von Stadtmobiliar) nach Gestattung und Kooperationsvertrag durch die/mit der Kommune

Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Unabhängig von infrastrukturellen und planerischen Änderungsvorschlägen empfiehlt es sich, die Durchführung verkehrserzieherischer Maßnahmen in den einzelnen Bildungseinrichtungen zu vertiefen und zu intensivieren. Der Straßenverkehr ist insbesondere für Kinder mit großen Herausforderungen, Risiken und Gefahren verbunden. Verkehrserziehung setzt als pädagogische Maßnahme an dieser Stelle an und unterstützt den Erwerb relevanter Kompetenzen zum Verhalten im Straßenverkehr. Mit verschiedenen interdisziplinären Methoden erfolgt so eine Vorbereitung auf eine sichere, umsichtige Teilnahme am Verkehrsgeschehen unter Beachtung und korrekter Einschätzung des Gefahrenpotenzials. Nachfolgend werden einige wesentliche Maßnahmen der Verkehrserziehung erläutert.

- **ÖPNV-Training**

Zahlreiche Kinder nutzen nach dem Wechsel auf eine weiterführende Schule erstmalig den ÖPNV, um selbstständig zur Schule zu kommen. Für die Fahrt im ÖPNV und den Aufenthalt an den Haltestellen sind gewisse Verhaltensweisen erforderlich, die im Rahmen eines ÖPNV-Trainings geschult werden können. Insbesondere geht es darum, die Wichtigkeit eines aufmerksamen, ruhigen Verhaltens vor, während und nach der Fahrt herauszustellen. Zu den geschulten Inhalten gehört das sichere Verhalten an den Haltestellen, die gute Orientierung in den Fahrzeugen, die wichtigen Handlungsweisen während der Fahrt und auch die korrekte soziale Interaktion mit anderen Fahrgästen. Auch das sichere Überqueren der Fahrbahnen an den Haltestellen spielt im Rahmen der Schulungsmaßnahme eine wesentliche Rolle. Darüber hinaus ist es ungemein wichtig den Kindern zu verdeutlichen, in welchen Zeiten die Busse üblicherweise fahren, wie die Haltestellen heißen, wo sie liegen, d.h. in welchem Stadtteil, und wie lange die normalen Fahrten dauern. Außerdem sollte vermittelt werden, was zu beachten ist, falls einmal Verspätungen eintreten, an wen sie sich wenden können, wenn sie einen Bus verpasst haben oder wenn ein Bus ausfällt. Ermöglicht wird ein ÖPNV-Training in der Regel durch die lokalen Verkehrsunternehmen, die für Schulklassen Einzeltermine anbieten.

- **Walking-Bus**

Der Walking-Bus (auch die Bezeichnung als Laufbus wird genutzt) bezeichnet ein Präventionsangebot zur Verkehrserziehung, welches an zahlreichen Bildungseinrichtungen zum Einsatz kommt. Es handelt sich dabei um eine Gehgemeinschaft, die aus mehreren Kindern besteht und wie ein Bus nach festem Fahrplan den Schulweg täglich gemeinsam bestreitet. Begleitet und angeführt wird der Walking-Bus in der Regel durch ehrenamtliche Helfer, beispielsweise Eltern, Lehrpersonal, Senior*innen oder Studierende, die auf die Sicherheit der mitlaufenden Kinder achten. Die Begleitenden des Walking-Bus können zudem Verkehrsregeln und spezielle Verhaltensweisen vermitteln, die zu einem sicheren Verhalten im Straßenverkehr beitragen. Deckungsgleich mit diesem gehenden Angebot lässt sich die Idee auch auf das Radfahren übertragen. Dabei können – wie im Projekt Fahrradscoots des Gymnasium am Waldhof – SuS ausgebildet werden, die junge SuS zuhause abholen und dann in kleinen Gruppen gemeinsam zu Schule begleiten.

- **Verkehrslotsen**

Verkehrslotsen bzw. Verkehrshelfer werden an neuralgischen Stellen auf den Schulwegen eingesetzt und sorgen so auf dem täglichen Schulweg für mehr Sicherheit. Durch ihre auffallende Warnkleidung und eine Kelle sorgen sie für Aufmerksamkeit und Sensibilität bei anderen Verkehrsteilnehmenden und erzeugen so für Kinder auf dem Weg zu den Bildungseinrichtungen ein sicheres Umfeld. Außerdem erläutern auch sie die potenziellen Gefahren an gefährlichen Stellen und erklären die Verkehrsregeln. Sie kommen häufig insbesondere an Straßenquerungen zum Einsatz und ermöglichen eine sichere Querung der Fahrbahn.

- **Verkehrserziehung im Unterricht**

Auch im Rahmen der Unterrichtsgestaltung können spezielle verkehrserzieherische Themenfelder aufgegriffen werden, um bei den Kindern eine erweiterte Sensibilität für die Gefahren im Straßenverkehr zu vermitteln. Außerdem können auch Verhaltensmuster für Gefahrensituationen geschult werden. Im Rahmen dieses Angebots können auch die Schulwege besprochen werden und es kann auf spezifische Gefahrenstellen im Umfeld der Schule gezielt eingegangen werden. Dies setzt selbstverständlich voraus, dass das Lehrpersonal ausreichend sensibilisiert und geschult ist, um diese Sachverhalte anzusprechen. Erweitert werden kann die verkehrsbezogene Thematik um weitere mobilitätsbezogene Inhalte, beispielsweise Umwelt/Klima, Gesundheit oder Sozialverhalten. Empfehlenswert ist es, die Themen fächerübergreifend beispielsweise in Projekten zu vermitteln und insbesondere auch in praktischen Übungen zu trainieren, damit die Inhalte verinnerlicht werden und den Kindern zu einem sicheren Verhalten im Straßenverkehr verhelfen.

- **Fahrradführerschein**

Der Erwerb eines Fahrradführerscheins ist ein fest etablierter Bestandteil der Verkehrserziehung, der meist in Kooperation mit den entsprechenden Ordnungsbehörden auf speziellen Verkehrsübungsplätzen stattfindet. Auf diesen Flächen können Verhaltensweisen im Verkehrsraum praxisnah, aber dennoch unabhängig vom tatsächlichen Straßenverkehr geübt und trainiert werden. Die Maßnahme zielt darauf ab, Kindern zur selbstständigen Beherrschung des eigenen Fahrrades und zur umsichtigen Teilnahme am Verkehrsgeschehen zu verhelfen. Dazu zählt auch die Verständigung mit anderen Verkehrsteilnehmenden und eine Stärkung des Selbstbewusstseins im Straßenverkehr. Dem Erwerb des Fahrradführerscheins ist in der Regel eine Prüfung zum Ende des Kurses vorgeschaltet. Die Basis zum sicheren Fahrradfahren wird dabei idealerweise schon im älteren Kita-Alter gelegt. In der Grundschule können zur sicheren Beherrschung des Fahrrades dann die entsprechenden Verkehrsregeln ergänzt werden, so dass frühzeitige Selbstständigkeit der Kinder möglich wird. Auch hier kann und sollte das Angebot ausgedehnt werden und es sollte auch auf die typischen Schulwege eingegangen und die spezifischen Gefahrenstellen im Umfeld der Schule gezielt abgefahren werden. Wiederum setzt dies voraus, dass das Personal, welches dieses Angebot betreut, ausreichend sensibilisiert und geschult ist.

Über die verkehrserzieherischen Methoden hinaus, gilt grundsätzlich für Eltern und Lehr- bzw. Betreuungspersonal im Schulumfeld, dass alle erwachsenen Verkehrsteilnehmenden eine Vorbildrolle einnehmen. Daher sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit, aber auch zur Förderung einer umweltschonenden Mobilität zu jeder Zeit angestrebt werden, ein verantwortungsvolles Verhalten zu zeigen. Hierzu gehört unter anderem auch die Verkehrsmittelwahl, die es gerade im (inner)städtischen Umfeld erlaubt, verstärkt den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr zu nutzen. Insbesondere die älteren Grundschulkinder als auch die jüngeren Jahrgänge der weiterführenden Schulen sind meist gut für die praktische Auseinandersetzung mit z.B. dem ökologischen Fußabdruck der eigenen oder familiären Mobilität oder dem Einfluss von körperlicher Betätigung auf dem eigenen Schulweg auf die eigene Gesundheit, zu begeistern. So kann frühzeitig eine nachhaltige Sensibilität für die eigene Mobilität geschaffen werden. Im Zuge der Mobilitätserziehung sollte auch die richtige Nutzung der schuleigenen Fahrradabstellanlagen geübt werden, insbesondere dann, wenn es sich um Einhausungen oder Doppelstockparker handelt.