Sitzungen der Bezirksvertretungen Mitte und Schildesche am 26.06.2025 sowie des Stadtentwicklungsausschusses am 01.07.2025

Mitteilung, als Ergänzung zur Beschlussvorlage Drucksache 9736/2020-2025

Verbesserung der Schulwegsicherheit an der Straße Jöllheide

Mitteilung vom Amt für Verkehr:

In den vergangenen Wochen haben konkrete Abstimmungen mit dem an der Jöllheide im unmittelbaren Umfeld der Bahnunterführung ansässigen landwirtschaftlichen Betrieb stattgefunden. Dessen Belange werden im Anschluss an den politischen Beschluss in den weiteren Detailplanungen zum Umbau der Bahnunterführung zu einem Fuß- und Radverkehrstunnel berücksichtigt.
Hierfür wird die in Anlage 3 der Beschlussvorlage DS 9736/2020-2025 vorgestellte Planung minimal abgeändert (s. Anlage zu dieser Mitteilung). Der verkehrliche Effekt der Abbindung der Bahnunterführung für den Kfz-Verkehr bleibt dabei, durch die vom Anlieger errichtete ergänzende Zaunanlage mit Tor zum Privatgrundstück, unverändert erhalten.

Ferner sind zu einzelnen Punkten der o.g. Beschlussvorlage in den Beratungen in den Bezirksvertretungen Mitte und Schildesche am 22.05.2025 Rückfragen aufgekommen, auf die im Folgenden eingegangen wird:

Elternhaltestelle an der Herforder Straße
Die Herforder Straße eignet sich nicht als Elternhaltestelle, da aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten kein sicheres Ein- und Aussteigen aus dem Pkw gewährleistet werden kann. Zudem liegt der Standort zu nah an der Schule. Eine Elternhaltestelle sollte mindestens 250 Meter von der Schule entfernt liegen, um den Kindern die Bewältigung einer relevanten Strecke des Schulweges und dabei Bewegung, Austausch mit anderen Kinder sowie das Erlernen des Verhaltens im Straßenverkehr zu ermöglichen.
Im Rahmen der geplanten Umgestaltung des Verkehrsraums werden alternative Standorte für Elternhaltestellen geprüft. Im Fokus stehen dabei unter anderem die Straße „Auf der Großen Heide“ sowie der Stichweg der Herforder Straße im Bereich der Hausnummer 249 b.

Höhe der Hochborde
Hochborde werden standardmäßig mit einer Höhe von 12 cm ausgeführt.

Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (umgangssprachlich „Spielstraße“)
Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs ist gemäß der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (StVO) an klare Bedingungen geknüpft. Dazu zählen:

- Eine besondere Gestaltung des Straßenraums, die optisch vermittelt, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Kfz-Verkehr eine untergeordnete Rolle spielt, z.B.: niveaugleicher Ausbau der Verkehrsfläche (d.h. kein Hochbord-Gehweg), Parkmöglichkeiten nur auf gesondert ausgewiesenen Flächen,
- Ein nur sehr geringes Verkehrsaufkommen (max. 400 Kfz / Tag), da der Bereich vorrangig dem Aufenthalt dienen soll (bei aktuell ca. 1.550 Kfz / Tag nicht gegeben).

Eine Umsetzung ist nur dann realistisch, wenn der Pkw-Durchgangsverkehr durch bauliche Maßnahmen – z. B. die Abbindung des Tunnelbauwerks für den Kfz-Verkehr – signifikant reduziert wird. Dadurch könnte eine sicherere Umgebung für Kita- und Schulkinder geschaffen werden. Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich könnte demnach maximal als Ergänzung zur vorgeschlagenen Abbindung erfolgen, nicht jedoch als Alternative dazu (auch dann dürfte die Verkehrsstärke nicht mehr als 400 Kfz / Tag betragen und die Straße müsste baulich als Aufenthaltsfläche gestaltet werden, mit ausreichenden Breiten).

Pkw-Verkehrsverlagerung bei Schließung des Tunnels
Wie in der Vorlage dargestellt, wird die Bahnunterführung derzeit von etwa 1.550 Fahrzeugen täglich (24h) genutzt. Im Falle einer Schließung ist mit einer Verlagerung des Verkehrs auf benachbarte Verbindungsstraßen – unter anderem die Schillerstraße und die Stadtheider Straße – zu rechnen.

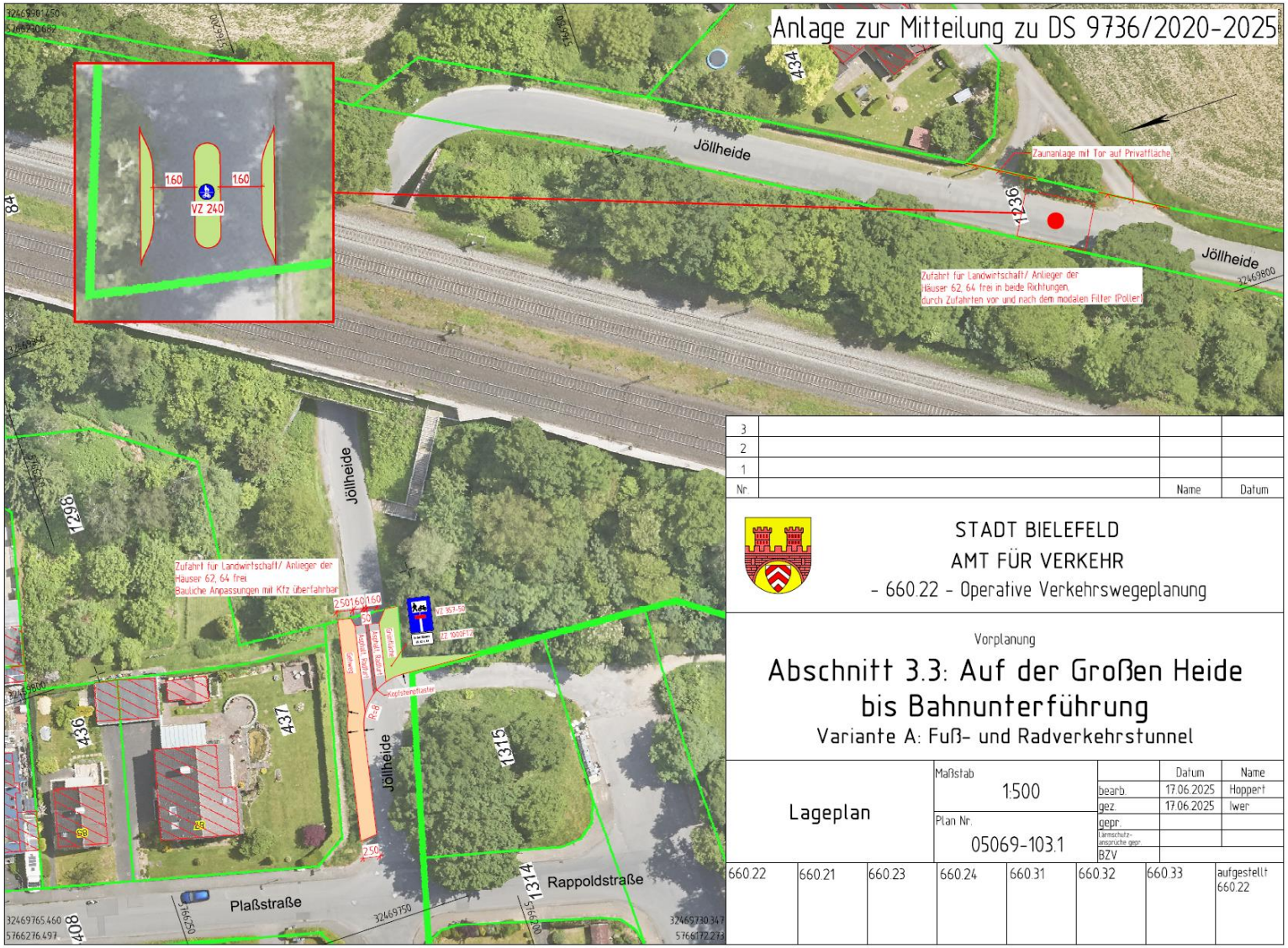
Schüler*innen-Verkehre (Fuß- und Radverkehr)
Im Sinne einer Angebotsgestaltung ist es das Ziel, für alle Schüler*innen einen sichereren Schulweg zu gestalten. Basierend auf dem Schulmobilitätskonzept sollen die Kinder in ihrer eigenständigen aktiven Mobilität gefördert werden; hierfür ist die Planung und Bereitstellung sicherer Wegebeziehungen entlang des gesamten Schulwegs essentiell.
Neben den Schüler*innen bestehen auch weitere Fuß- und Radverkehrsbewegungen, u.a. von KiTa-Eltern und dem Freizeitradverkehr, die von einer sicheren Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur an der Jöllheide deutlich profitieren (gemäß Radverkehrskonzept).

Unfallauffälligkeit
Seit Juni 2024 wurden auf der Straße Jöllheide insgesamt vier Unfälle mit Sachschaden gemeldet – darunter ein Unfall im Bereich der Herforder Straße sowie einer im Bereich vor dem Tunnel.
Mit dem Bau der Wohnsiedlung „Grünheide“ sowie den geplanten und bereits umgesetzten Bildungs- und Betreuungseinrichtungen (z. B. DRK-Kita Zauberflöte, Hellingskampschule und dem geplanten Bildungscampus Seidensticker) verschärft sich die bereits angespannte Verkehrssituation im und vor dem Tunnel zusätzlich. Der derzeitige Zustand bietet weder einen sicheren Schulweg noch eine ausreichende Rad- oder Fußwegeverbindung. Angesichts des erwarteten Anstiegs des Fuß- und Radverkehrs ist die Sicherheit unter den aktuellen Gegebenheiten nicht dauerhaft gewährleistet.

Bauliche Anpassungen am Tunnelbauwerk (Deutsche Bahn)
Das bestehende Tunnelbauwerk der Deutschen Bahn wird nach Rücksprache mit der Deutschen Bahn im August 2024 durch die Deutsche Bahn baulich nicht angepasst, erweitert oder verändert werden. Eine bauliche Erweiterung wäre demnach ausschließlich durch die Stadt Bielefeld zu finanzieren, was mit Kosten i.H.v. ca. 15 Mio. Euro verbunden wäre.

Gez.
Lewald

Anlage


Anlage zur Mitteilung zu DS 9736/2020-2025
Jöllheide
Zaunanlage mit Tor auf Privatfläche
Zufahrt für Landwirtschaft/ Anlieger der Häuser 62, 64 frei in beide Richtungen, durch Zufahrten vor und nach dem modalen Filter (Poller)
160
160
VZ 240
Zufahrt für Landwirtschaft/ Anlieger der Häuser 62, 64 frei
Bauliche Anpassungen mit Kfz überfahrbar
Rappoldstraße
Plaßstraße
STADT BIELEFELD
AMT FÜR VERKEHR
- 660.22 - Operative Verkehrswegeplanung
Vorplanung
Abschnitt 3.3: Auf der Großen Heide bis Bahnunterführung
Variante A: Fuß- und Radverkehrstunnel
Lageplan
Maßstab 1:500
Plan Nr. 05069-103.1
660.22 660.21 660.23 660.24 660.31 660.32 660.33 aufgestellt 660.22