

Endbericht

Verkehrskonzept für Kindertagesstätten in Bielefeld

Kita Schellingweg



IMPRESSUM

Erstellt durch:

Elkmann Mobilitätskonzepte
Friedrichstraße 62
44137 Dortmund

Dipl.-Ing (FH) Carsten Elkmann
B.Sc. Johanna Rüter

<http://www.elkmann.ruhr/>

info@elkmann.ruhr

01751428062

krauses Projektdesign

Egerstr. 2

41236 Mönchengladbach

Dipl. Ing. Norbert Krause

krauses.info

post@krauses.info

[0174- 4065687](tel:0174-4065687)

Im Auftrag von:

Stadt Bielefeld

Abteilung Mobilitätsplanung

Technisches Rathaus

August-Bebel-Str. 92, 33602 Bielefeld

www.bielefeld.de

amt.fuer.verkehr@bielefeld.de

Inhalt

1. EINFÜHRUNG	7
2. ANLASS UND ZIELSETZUNG.....	7
3. ZUSAMMENFASSUNG	8
4. AUSGANGSLAGE	8
4.1. Kita-Standorte	8
5. ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN	9
5.1. Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld.....	9
5.2. Verkehrliche Anforderungen an Bildungs- und Betreuungseinrichtungen	10
5.3. Planungs- und Rechtsgrundlagen	10
6. METHODISCHES VORGEHEN.....	10
6.1. Grundlagenermittlung.....	10
6.2. Analysen.....	11
6.3. Maßnahmenentwicklung	17
6.4. Öffentlichkeitsbeteiligung	17
7. KITA SCHELLINGWEG (SENNE).....	17
7.1. Lage und Kontext	17
7.2. Einrichtung und Kapazität	17
7.3. Erreichbarkeit.....	18
7.4. Parkraumuntersuchung Kita Schellingweg.....	22
7.5. Vor-Ort-Analyse Kita Schellingweg (Senne-Buschkamp)	23
7.6. Unfallgeschehen	24
7.7. Abschätzung Neuverkehre	25
7.8. Öffentlichkeitsbeteiligung im Quartier Buschkamp.....	27
7.9. Maßnahmenentwicklung	28
8. MAßNAHMEN	31
8.1. Begleitende Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.....	31
8.2. Statistische Auswertung standortspezifischer Maßnahmen	33
9. ANLAGEN	34
9.1. Tabellen zu Neuverkehrsabschätzungen	34
9.2. Protokolle Planungsspaziergang	39
Teilnehmende	39

9.3.	Maßnahmensteckbriefe	41
-------------	-----------------------------------	-----------

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsraum Heepen	12
Abbildung 2: Untersuchungsraum Senne.....	13
Abbildung 3: Untersuchungsraum Brackwede.....	14
Abbildung 4: Untersuchungsraum Schröttinghausen.....	15
Abbildung 12: Kita Schellingweg – Erreichbarkeit mit dem Fahrrad	18
Abbildung 13 Kita Schellingweg – Erreichbarkeit zu Fuß.....	19
Abbildung 14: Kita Schellingweg – Erschließung durch den ÖPNV	20
Abbildung 15: Kita Schellingweg – fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen.....	21
Abbildung 16: Kita Schellingweg – Parkraumuntersuchung	22
Abbildung 17: Kita Schellingweg – zentrale Ergebnisse der Vor-Ort-Untersuchung	23
Abbildung 18: Kita Schellingweg – Unfälle (2021-2023)	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 6: Kita Schellingweg – zusätzliche Verkehre.....	22
Tabelle 7: Kita Schellingweg – Neuverkehre Übersicht.....	26
Tabelle 8: Kita Schellingweg – Neuverkehre Beschäftigte	26
Tabelle 9: Kita Schellingweg – Neuverkehre Hol- und Bringverkehre	27
Tabelle 20: Kita Schellingweg – Ganglinie Neuverkehre Szenario 2	38

Diagrammverzeichnis

Diagramm 6: Kita Schellingweg – Maßnahmen nach Maßnahmenkategorie	29
Diagramm 7: Kita Schellingweg – Maßnahmen nach Problemkategorien.....	29
Diagramm 8: Kita Schellingweg – Maßnahmen nach Zuständigkeit	30
Diagramm 9: Kita Schellingweg Maßnahmen – Umsetzungshorizont	31
Diagramm 10: Kita Schellingweg Maßnahmen – Priorität	31

1. Einführung

Die Stadt Bielefeld verfolgt das Ziel, umweltfreundliche Mobilitätsarten zu fördern und die Infrastruktur für alle Verkehrsarten, insbesondere den Fuß- und Radverkehr, möglichst sicher zu gestalten. Entsprechend wird auch bei der Einrichtung neuer Kita-Standorte frühzeitig versucht, verkehrliche Herausforderungen im Umfeld zu identifizieren und zu vermeiden.

Der Weg zur Kita ist für viele Familien ein zentraler Bestandteil des Alltags – oftmals mehrmals am Tag. Damit verbunden geht es nicht nur um die Verkehrssicherheit im unmittelbaren Umfeld der Einrichtungen, sondern auch um die Qualität und Nachhaltigkeit der genutzten Mobilitätsformen von Eltern, Kindern und Beschäftigten.

Das vorliegende Verkehrskonzept schafft hierfür die Grundlage: Es trägt dazu bei, die Voraussetzungen für eine sichere, kindgerechte und umweltfreundliche Mobilität zu entwickeln. Ziel ist es, Verkehrsprobleme vor den Einrichtungen zu minimieren, die aktive Mobilität – insbesondere zu Fuß und mit dem Rad – zu fördern, die Zahl der Elterntaxis zu reduzieren und so die Selbstständigkeit und Gesundheit der Kinder ebenso wie die Verkehrssicherheit insgesamt zu stärken.

2. Anlass und Zielsetzung

In Bielefeld besteht weiterhin ein spürbarer Bedarf an wohnortnahen Betreuungsplätzen für Kinder. Um allen Familien ein verlässliches Angebot machen zu können, wird das Netz an Kindertageseinrichtungen kontinuierlich erweitert. Die geplanten Neu- und Erweiterungsbauten an vier Standorten im Stadtgebiet sind ein wichtiger Bestandteil dieser Entwicklung.

Mit dem Ausbau der Betreuungsinfrastruktur gehen jedoch auch neue Anforderungen an die Umgebung der Einrichtungen einher – insbesondere im Hinblick auf das tägliche Mobilitätsgeschehen. Bringen und Abholen prägen die Verkehrssituation rund um Kitas häufig in erheblichem Maße. Ziel der Stadt Bielefeld ist es deshalb, die neuen Standorte so zu realisieren, dass sie nicht nur pädagogisch und baulich überzeugen, sondern auch aus verkehrlicher Sicht bestmöglich in ihr Umfeld integriert werden.

Das vorliegende Verkehrskonzept dient dazu, die jeweiligen Ausgangslagen frühzeitig in den Blick zu nehmen, mögliche Problemlagen zu erkennen und gemeinsam tragfähige Lösungen zu entwickeln. Dabei stehen die Bedürfnisse von Kindern und ihren Familien im Mittelpunkt – ebenso wie das Anliegen, die Interessen der Anwohnerschaft zu wahren und die Erschließung nachhaltig und verträglich zu gestalten.

3. Zusammenfassung

Mit dem Ausbau von vier Kindertagesstätten in Bielefeld – Tieplatzschule (Heepen), Schellingweg (Senne), Heubergerstraße (Brackwede) und Horstkotterheide (Schröttinghausen) – entstehen neue Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit im Umfeld der Einrichtungen. Das vorliegende Verkehrskonzept untersucht die Standorte systematisch hinsichtlich Lage, Erreichbarkeit, Parkraumsituation, Unfallgeschehen und der zu erwartenden Neuverkehre.

Die Analysen zeigen für alle Standorte ähnliche Herausforderungen: Querungssituationen müssen verbessert, Gehwege verbreitert oder ergänzt und der Hol- und Bringverkehr geordnet werden. Gleichzeitig bestehen standortspezifische Unterschiede – etwa hoher Parkdruck in Brackwede, infrastrukturelle Defizite in Schröttinghausen oder eingeschränkte ÖPNV-Anbindung in Senne. Für jeden Standort wurden darauf aufbauend maßgeschneiderte Maßnahmenpakete entwickelt, die bauliche, verkehrsrechtliche, organisatorische und kommunikative Ansätze kombinieren.

Ergänzend wurden übergreifende begleitende Maßnahmen erarbeitet, die insbesondere auf **Mobilitätsbildung, Kommunikation mit Eltern, ÖPNV-Schnuppertickets, Förderung des Radverkehrs, Verhaltensregeln vor den Kitas** sowie **Walking Bus-Angebote** abzielen. Eine statistische Auswertung aller Problemstellen verdeutlicht, dass vor allem Querungen und Gehweginfrastrukturen im Fokus stehen.

Das Konzept schafft damit die Grundlage für eine sichere, kindgerechte und nachhaltige Mobilität im Umfeld der neuen Kitas. Es unterstützt die Stadt Bielefeld dabei, Elterntaxis zu reduzieren, den Umweltverbund zu stärken und die Verkehrssicherheit für Kinder, Eltern und Anwohnende nachhaltig zu erhöhen.

4. Ausgangslage

4.1. Kita-Standorte

Die Vergaberichtlinien für die Plätze werden von der jeweiligen Einrichtung festgelegt. Dabei werden meist neben Geschwisterkindern Kinder aus dem Einzugsgebiet vorrangig berücksichtigt.

Die Bringzeit der Kinder wird zwischen 7 und 9 Uhr sein, wobei die meisten Kinder in der Regel zwischen 7:30 Uhr und 8:30 Uhr gebracht werden. Die Abholzeiten sind abhängig vom Betreuungsumfang breiter gestreut. Dieser verteilt sich im kommenden Kita-Jahr durchschnittlich wie folgt: 25 Stundenbetreuung – 2,2%; 35 Stundenbetreuung – 47,8%; 45 Stundenbetreuung – 50,0%.

Die Abholung der Kinder mit 25-Stunden-Plätzen erfolgt meist gegen 12 Uhr, mit 35-Stunden-Plätzen überwiegend zwischen 14 und 15 Uhr und mit 45-Stunden-Plätzen überwiegend zwischen 16 und 17 Uhr.

Tieplatzschule

Die Kita Tieplatzschule soll über 7 Gruppen verfügen und Platz für 124 Kinder haben. 21 Mitarbeiter:innen sind für diesen Standort eingeplant. Das Einzugsgebiet ist Heepen und insbesondere dessen Ortskern.

Horstkotterheide

Bei der Kita Horstkotterheide fungiert die Stadt Bielefeld als Trägerin. Insgesamt soll es 4 Gruppen mit 72 Kindern und 12 Mitarbeiter:innen geben. Bisher gibt es schon drei Gruppen und das Gebäude soll ein Ersatzbau sein. Eine Kita-Gruppe wird in der Schule, beim bisherigen Standort verbleiben. Der Einzugsbereich der Kita ist Schröttinghausen.

Schellingweg

Die Kita Schellingweg hat Steckel als Träger. Insgesamt soll es vier Gruppen mit 72 Kindern und 12 Mitarbeiter:innen geben. Das Einzugsgebiet umfasst den Bezirk Senne und insbesondere die Buschkampsiedlung.

Heubergerstraße

In der Kita Heubergerstraße ist die Trägerin Gesellschaft für Sozialarbeit Bielefeld e.V. (GfS). Es soll fünf Gruppen mit insgesamt 94 Kindern und 15 Mitarbeitenden geben. Der Einzugsbereich ist vor allem Brackwede rund um die Hauptstraße. Diese Kita befindet sich bereits im Bau.

5. Übergeordnete Rahmenbedingungen

Die Betrachtung der vier Kita-Standorte erfolgt vor dem Hintergrund übergeordneter städtischer Strategien und fachlicher Grundlagen. Diese bilden den Rahmen für die Analyse der verkehrlichen Ausgangslage sowie für die Entwicklung von Maßnahmen.

5.1. Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld

Die Stadt Bielefeld verfolgt mit ihrer Mobilitätsstrategie das Ziel, die Anteile des Umweltverbundes – also Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr – deutlich zu stärken. Insbesondere sollen Alltagswege von Kindern und Jugendlichen sicher, eigenständig und gesundheitsfördernd gestaltet werden. Vor diesem Hintergrund kommt dem Umfeld von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen eine besondere Rolle zu.

5.2. Verkehrliche Anforderungen an Bildungs- und Betreuungseinrichtungen

Die Stadt Bielefeld hat im Rahmen ihrer Planungen Grundsätze und Anforderungen für die Gestaltung des Verkehrsraumes an Schulen und Kitas definiert. Diese beinhalten insbesondere:

- sichere Querungsstellen im direkten Umfeld,
- kurze und gut einsehbare Wege,
- barrierefreie Gestaltung (insbesondere abgesenkte Bordsteine und taktile Leitelemente),
- ausreichende Rad- und Pkw-Abstellanlagen,
- eine Verkehrsorganisation, die den Hol- und Bringverkehr ordnet und Konflikte reduziert.

Zentrale Leitidee ist die kindgerechte Planung: Verkehrsführungen, Sichtbeziehungen und Querungszeiten müssen sich an den Fähigkeiten und Bedürfnissen von Kindern orientieren, die Geschwindigkeiten schlechter einschätzen können und eine geringere Reichhöhe haben.

5.3. Planungs- und Rechtsgrundlagen

Für die Standorte sind unterschiedliche planungsrechtliche Voraussetzungen relevant. Je nach Lage greifen Bebauungspläne, rechtliche Festsetzungen zu Wohn- oder Mischgebieten sowie Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur StVO. Darüber hinaus sind vorhandene städtische Konzepte einzubeziehen, etwa:

- das gesamtstädtische Schulmobilitätskonzept (2020–2021),
- das Radverkehrskonzept Bielefeld,
- der Nahverkehrsplan mit Vorgaben zu Bedienung und Taktung,
- quartiersbezogene Entwicklungsplanungen (z. B. Wohnungsbau in Senne).

6. Methodisches Vorgehen

Die Erstellung des Verkehrskonzepts erfolgte in einem mehrstufigen, systematischen Prozess, der auf den Untersuchungserfordernissen der Stadt Bielefeld basiert und um planerische sowie kommunikative Elemente ergänzt wurde:

6.1. Grundlagenermittlung

Zunächst wurden alle verfügbaren Unterlagen zu den vier Kita-Standorten (Bebauungspläne, Geodaten, Planstände) gesichtet und aufbereitet, um eine gemeinsame Arbeitsgrundlage zu schaffen.

6.2. Analysen

Erreichbarkeitsanalyse (kriteriengestützt und kartografisch)

Die Erreichbarkeitsanalyse ist ein wichtiges Planungsinstrument, um die Anbindung von Standorten an das umliegende Verkehrsnetz sichtbar zu machen und Potenziale für eine nachhaltige Mobilität zu identifizieren. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde die Erreichbarkeit der vier Kita-Standorte unter verschiedenen Mobilitätsformen betrachtet.

Die Analyse wurde mit **QGIS** unter Nutzung des **OpenRouteService Plugins** sowie des **Travel-Time Plugins** durchgeführt. Dabei werden die Erreichbarkeiten für drei Verkehrsmittel differenziert dargestellt:

- **Fahrrad-Erreichbarkeit** mit Isochronen für 15 und 30 Minuten
- **Fußläufige Erreichbarkeit** sowohl in Zeit (15 und 30 Minuten) als auch in Distanz (500 und 800 Meter)
- **ÖPNV-Anbindung** mit einer Reisezeit von 15, 30 und 45 Minuten
- **Parkraumanalyse** in Abhängigkeit von der Abschätzung induzierter Verkehre

In der Fachliteratur und in einschlägigen Regelwerken gibt es keine Hinweise auf die Verweildauer der Eltern an der Kita. Anekdotisch wird häufig eine Verweildauer von 5 Minuten beim Bringen oder Abholen an der Kita genannt. Das erscheint allerdings vor dem Hintergrund, dass auch noch ein Fußweg zurückgelegt werden muss und bei Eingewöhnung des Kindes die Verweildauer deutlich höher ist, als zu kurz bemessen. Im Konzept wird daher eine durchschnittliche Verweildauer von 10 Minuten angenommen.

Die Ergebnisse zeigen anschaulich, wie gut die Kita-Standorte in die vorhandene Infrastruktur eingebunden sind und welche Bereiche durch die verschiedenen Verkehrsmittel erreicht werden können. Diese Informationen bilden eine wertvolle Grundlage für die zukünftige Planung, insbesondere im Hinblick auf die Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote, die Verbesserung der Nahmobilität und die Stärkung sicherer Wegebeziehungen für Kinder und Eltern.

Definition der Untersuchungsräume

Die Analyse der verkehrlichen Ausgangslagen rund um die vier geplanten Kita-Standorte erfolgte auf Basis individuell definierter Untersuchungsräume. Diese wurden grundsätzlich in Anlehnung an einen Radius von etwa 500 Metern um den jeweiligen Standort festgelegt, wie es in der Leistungsbeschreibung vorgesehen ist. Eine starre Kreisbetrachtung wurde jedoch bewusst vermieden, um funktionalen Gegebenheiten und tatsächlichen Mobilitätsbeziehungen gerecht zu werden.

Bei der konkreten Abgrenzung der Untersuchungsräume wurden daher sowohl siedlungsstrukturelle als auch verkehrliche Faktoren berücksichtigt. Dazu zählen unter anderem die

vorhandene Bebauungsstruktur, die Lage und Erreichbarkeit angrenzender Ziel- und Quellorte, das Fuß- und Radwegenetz, wichtige Querungen sowie infrastrukturelle Besonderheiten im näheren Umfeld. Ziel war es, ein Untersuchungsgebiet zu definieren, das alle verkehrlich relevanten Aspekte rund um die geplanten Kitas realitätsnah abbildet und zugleich als belastbare Grundlage für die Maßnahmenentwicklung dient.

Die nachfolgende Standortbeschreibung erläutert die jeweils gewählten Zuschnitte im Detail:

Kita Tieplatzschule (Heepen)

Der Untersuchungsraum in Heepen orientiert sich an der zentralen Lage des geplanten Kita-Standorts im historischen Ortskern. Er umfasst die angrenzenden Wohnstraßen, die verkehrlich bedeutsame Heeper Straße sowie weitere wichtige Wegebeziehungen im Quartier. Aufgrund der Integration der Kita in ein denkmalgeschütztes Bestandsgebäude mit schulischer Vornutzung wurde der Raum so gewählt, dass auch frühere Mobilitätsbeziehungen einbezogen und mit dem heutigen Mobilitätsbedarf abgeglichen werden können. Die Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr sowie die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) bilden einen Schwerpunkt der Analyse.

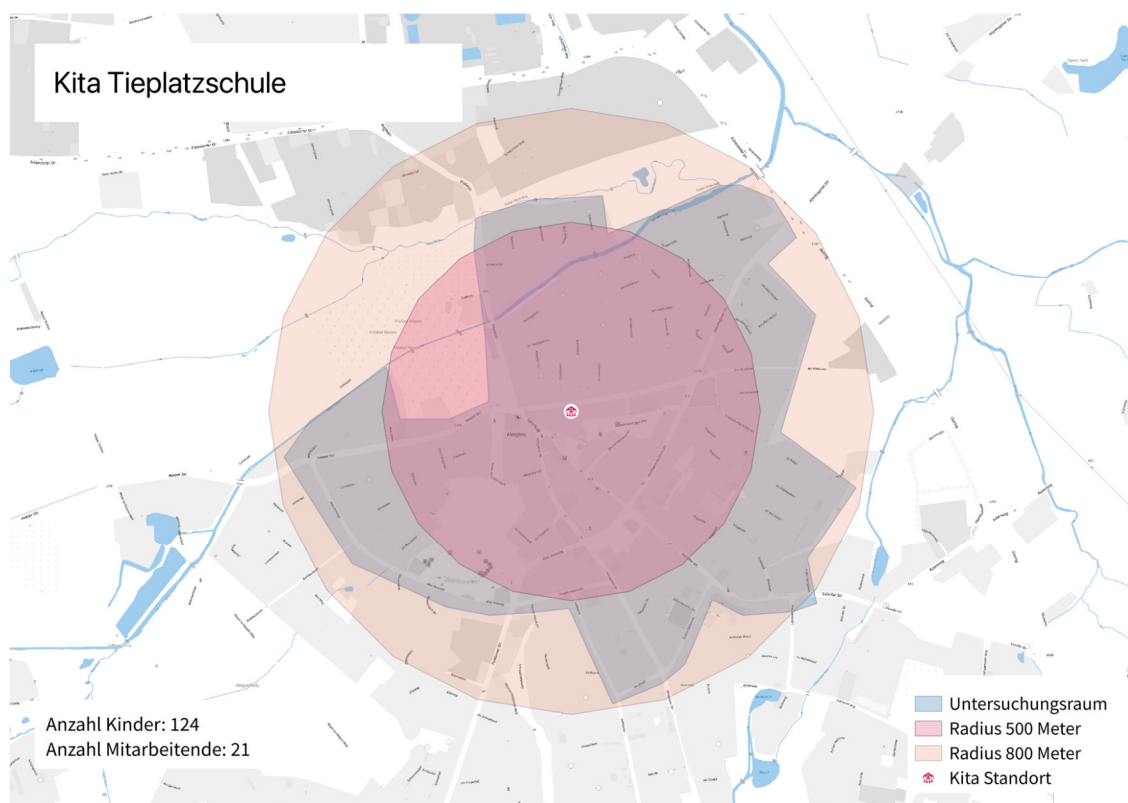


Abbildung 1: Untersuchungsraum Heepen

Kita Schellingweg (Senne)

Im Wohnquartier Buschkamp wurde der Untersuchungsraum entlang der Erschließungsachsen sowie fußläufiger und radverkehrlicher Wegebeziehungen definiert. Das Gebiet ist überwiegend von Einfamilien- und Reihenhausbauung geprägt. Neben dem geplanten Neubau besteht mit der evangelischen Kita „**Unterm Regenbogen**“ eine weitere Einrichtung im Quartier, die bereits heute Verkehr erzeugt. Weitere Kitas befinden sich außerhalb des direkten Einzugsbereichs. Aufgrund der überschaubaren Größe des Quartiers, der geringen Straßenquerschnitte und der unmittelbaren Nähe neu entstehender Wohnbebauung lag der Fokus bei der Abgrenzung auf der Bewertung möglicher Zielkonflikte im unmittelbaren Umfeld – insbesondere in Bezug auf die verkehrliche Verträglichkeit mit bestehenden privaten Erschließungen. Der Untersuchungsraum bildet damit eine geeignete Grundlage für die Betrachtung des Gesamtverkehrsaufkommens und die Bewertung alternativer Erschließungs- und Bringkonzepte.

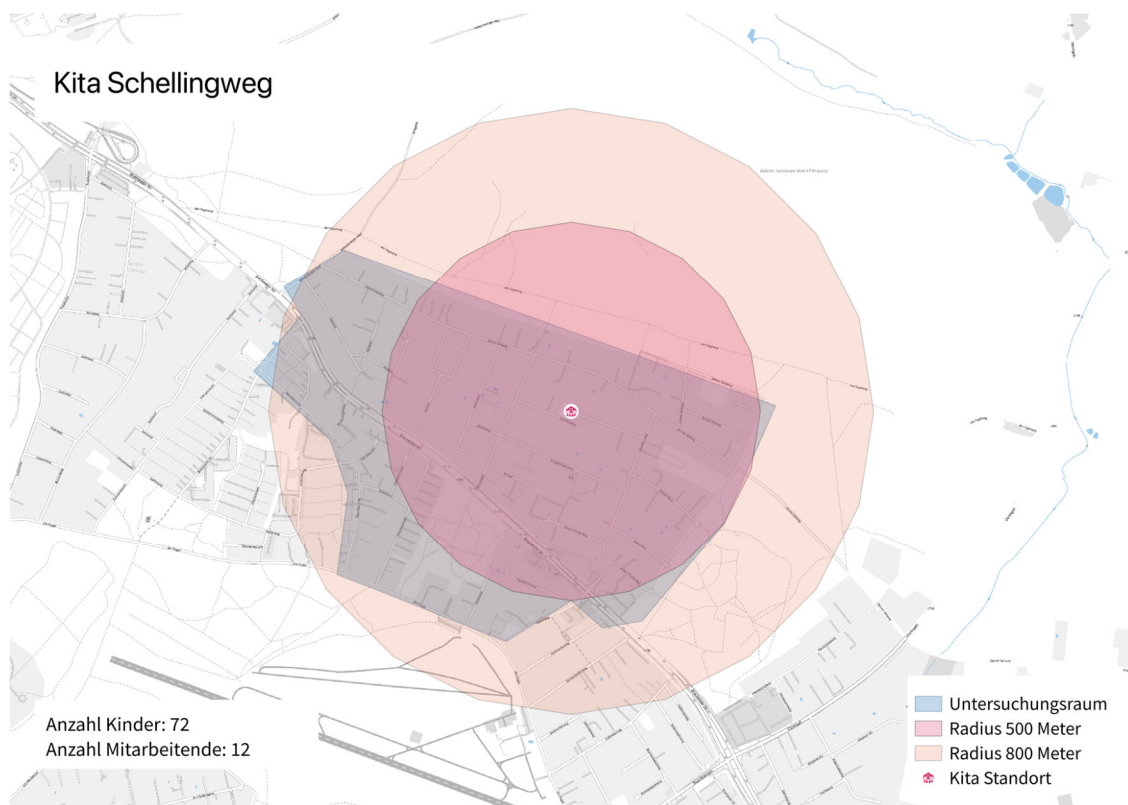


Abbildung 2: Untersuchungsraum Senne

Kita Heubergerstraße (Brackwede)

Der geplante Standort liegt am Übergang eines Wohngebiets zu einem Bereich mit Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen. Dementsprechend wurde der Untersuchungsraum so definiert, dass neben der Heubergerstraße auch die angrenzenden Straßenzüge einbezogen werden, die durch die Berufskollegs und das Klinikum Rosenhöhe bereits heute hoch belastet sind. Der bestehende Parkdruck, eine angespannte Verkehrssituation sowie eingeschränkte Sichtbeziehungen erfordern eine differenzierte Betrachtung der bestehenden Infrastrukturen. Auch in diesem Fall wurde der Untersuchungsraum erweitert, um alle relevanten Zufahrten, Wegebeziehungen und Stellplatzsituationen zu erfassen.

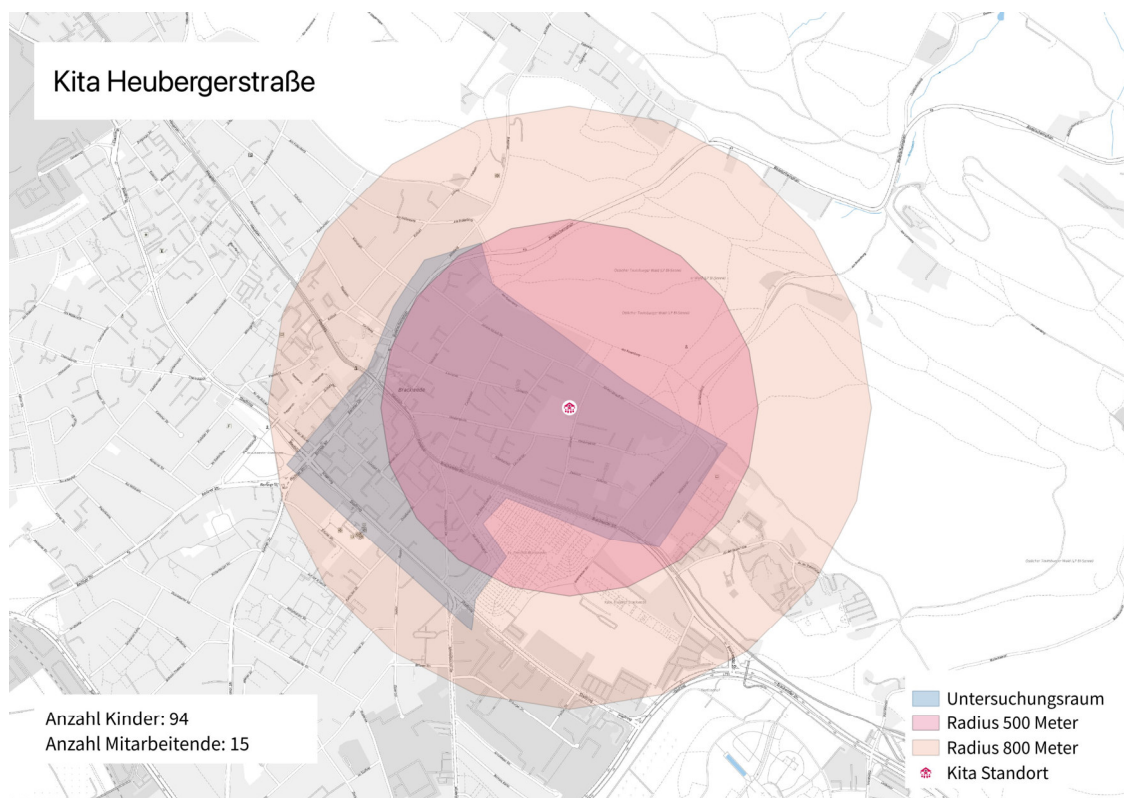


Abbildung 3: Untersuchungsraum Brackwede

Kita Horstkotterheide (Schröttinghausen)

Für den geplanten Ersatzneubau in Schröttinghausen, in unmittelbarer Nähe zur dortigen Grundschule, wurde der Untersuchungsraum so definiert, dass die verkehrlichen Wechselwirkungen zwischen den beiden Bildungseinrichtungen vollständig berücksichtigt werden. Das ländlich geprägte Umfeld mit seiner offenen Siedlungsstruktur erforderte eine weiter gefasste Betrachtung, um auch ausgedehntere Fuß- und Radwegverbindungen realistisch abbilden zu können. Besonders hervorzuheben ist, dass auch der angrenzende Ortsteil **Deppendorf** bewusst in die Analyse einbezogen wurde. Aufgrund der Nähe und der voraussichtlich kurzen

Wegebeziehungen ist davon auszugehen, dass eine relevante Anzahl von Kindern den neuen Standort aus Deppendorf erreichen wird – insbesondere zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Die Betrachtung dieser Achsen und der damit verbundenen Anforderungen an Sicherheit und Erreichbarkeit war daher integraler Bestandteil der Untersuchungen.

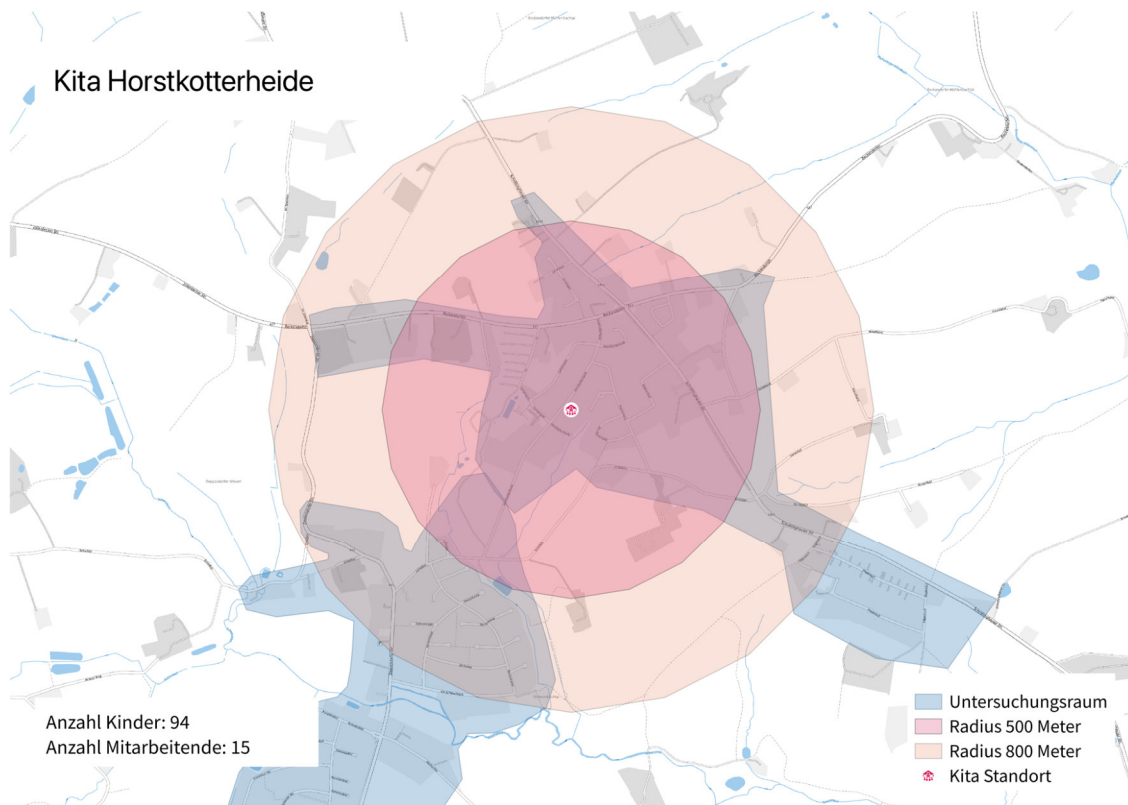


Abbildung 4: Untersuchungsraum Schröttinghausen

Bestandsaufnahme und Umfeldanalyse

In Vor-Ort-Begehungen wurden infrastrukturelle Bedingungen, Quell- und Zielbeziehungen, Wegestrukturen, Querungshilfen, Sichtbeziehungen, Haltestellen, Stellplätze und bestehende Hol- und Bringbereiche erhoben. Zudem wurden Verkehrsbeobachtungen zu den maßgeblichen Bring- und Abholzeiten durchgeführt.

Die Begehungen an den vier Kita-Standorten bildeten einen zentralen Bestandteil der Bestandsaufnahme. Ziel war es, die tatsächlichen Bedingungen für den Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr im direkten Umfeld der geplanten Einrichtungen systematisch zu erfassen, zu dokumentieren und für die weitere Maßnahmenentwicklung nutzbar zu machen.

Grundlage war eine standortspezifische Definition der Untersuchungsräume, die sich am Umkreis von rund 500 Metern orientierte, jedoch – je nach Siedlungsstruktur, Erschließung und Wegebeziehungen – entsprechend angepasst wurde.

Die Vor-Ort-Erhebungen wurden im Zeitraum am **27. Mai und 17. Juni 2025** durch jeweils zwei Personen des Projektteams durchgeführt. Pro Standort erfolgte die Beobachtung im morgendlichen Zeitfenster zwischen **07:00 Uhr und 09:30 Uhr**, also zu einer für den Kita-Betrieb relevanten Hauptverkehrszeit. Die äußeren Bedingungen (leichter bis mäßiger Regen, Temperaturen zwischen 14 °C und 17 °C) waren an allen Tagen vergleichbar.

Beobachtet wurden:

- Verkehrsaufkommen und -verhalten aller Verkehrsarten
- Bewegungsprofile von Eltern mit Kindern
- Konfliktstellen, Querungen und Sichtverhältnisse
- Nutzung von Gehwegen, Zufahrten und Haltebereichen
- informelle Hol- und Bringmuster
- Tempo und Dynamik des Kfz-Verkehrs
- Ruhender Verkehr und Parkplatzsituation (Belegung, Nutzung, Konflikte)

Die Beobachtungen wurden in standardisierten Protokollen dokumentiert und durch umfangreiches Fotomaterial ergänzt. Besonderes Augenmerk lag auf den Bedingungen für Kinder im Straßenraum – etwa beim Queren, Aussteigen oder Warten.

Verkehrs- und Unfallanalyse

Auf Grundlage bereitgestellter polizeilicher Unfallsteckkarten wurde die Sicherheitssituation im Umfeld jeder Kita analysiert, mit Fokus auf Risiken für Fuß- und Radverkehr. Diese Erkenntnisse flossen direkt in die Maßnahmenentwicklung ein.

Abschätzung zusätzlicher Verkehre

Für jeden Standort wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen durch Kinder, Eltern und Mitarbeitende unter Annahme unterschiedlicher Modal-Split-Szenarien (konservativ, realistisch, ambitioniert) abgeschätzt. Besonderes Augenmerk lag auf dem motorisierten Individualverkehr in den Spitzenzeiten.

Zur Bestimmung des durch die geplanten Kita-Standorte zusätzlich induzierten Verkehrs wurde eine rechnerische Abschätzung auf Grundlage folgender Parameter vorgenommen:

- Anzahl der Kinder und Beschäftigten je Kita
- typische Modal-Split-Verhältnisse im jeweiligen Stadtbezirk
- Pkw-Besetzungsraten und Anwesenheitsfaktoren
- Anzahl der Wege pro Tag (Hol-/Bringverkehre, Beschäftigte, Wirtschaftsverkehr)

Die Berechnung erfolgte Szenarien basiert mit drei Stufen:

- **Szenario 1 (konservativ):** hohe Pkw-Nutzung, geringe Umweltverbundanteile
- **Szenario 2 (realistisch):** wahrscheinlicher Mittelwert
- **Szenario 3 (ambitioniert):** hoher Anteil nachhaltiger Mobilität

Die Ergebnisse basieren auf dem realistischen Szenario (Szenario 2) und beziehen sich auf die von der Planersocietät Dortmund erstellten Ganglinien (Verteilung der Fahrten im Tagesverlauf). Für jeden Standort wurde das Verkehrsaufkommen ganztägig und stundenweise differenziert abgeschätzt.

6.3. Maßnahmenentwicklung

Es wurden bauliche, verkehrsrechtliche, konzeptionelle und kommunikative Maßnahmen entwickelt, priorisiert und in Steckbriefen aufbereitet. Grundlage war u. a. die [Mobilitätsstrategie 2030](#), in die die Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität im Kontext von Kita und Schule eingebettet ist.

6.4. Öffentlichkeitsbeteiligung

Am Standort Schellingweg wurde ein Planungsspaziergang mit Anwohnenden konzipiert, durchgeführt und ausgewertet, um lokale Perspektiven und Konfliktlagen frühzeitig zu erfassen und lösungsorientiert zu bearbeiten.

7. Kita Schellingweg (Senne)

7.1. Lage und Kontext

Der Standort befindet sich im Stadtteil Senne, genauer im Ortsteil Buschkamp – einem süd-östlich gelegenen Stadtbezirk. Senne zählt rund 21 362 Einwohner (2024). Buschkamp liegt südlich des Teutoburger Waldes, in unmittelbarer Nähe zur A2 sowie zum Flugplatz Bielefeld.

7.2. Einrichtung und Kapazität

- 4 Gruppen, ca. 72 Kinder
- 12 Mitarbeitende

7.3. Erreichbarkeit

Erreichbarkeit der Kita Schellingweg zu Fuß und mit dem Fahrrad

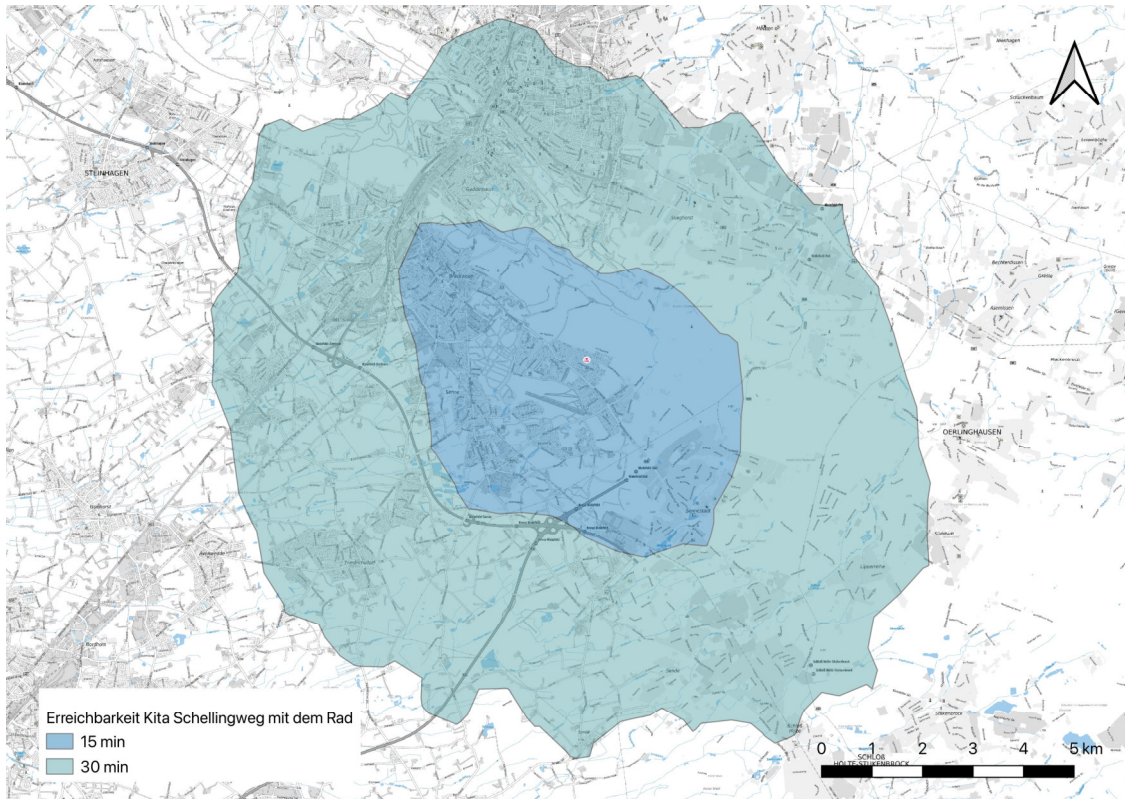


Abbildung 5: Kita Schellingweg – Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Abbildung 5 zeigt die Erreichbarkeit des Kita-Standorts Schellingweg mit dem Fahrrad. Dargestellt sind zwei Isochronen, die die Flächen abgrenzen, die innerhalb von 15 bzw. 30 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar sind.

Die Kita Schellingweg ist mit dem Fahrrad gut erreichbar. Innerhalb von 15 Minuten lassen sich weite Teile des Stadtteils Senne, insbesondere das Quartier Buschkamp sowie angrenzende Bereiche wie Windelsbleiche und südliche Teile von Brackwede, problemlos erreichen. Damit sind viele Familien aus der direkten Nachbarschaft schnell und bequem mit dem Rad an die Kita angebunden.

In einem Umkreis von 30 Minuten erstreckt sich die Erreichbarkeit deutlich weiter: Neben Brackwede, Quelle, Gadderbaum und großen Teilen von Sennestadt werden auch angrenzende Kommunen wie Oerlinghausen und Schloß Holte-Stukenbrock erfasst. Selbst die Bielefelder Innenstadt liegt am Rand dieser Reichweite. Grundsätzlich stellt dies ein attraktives Potenzial dar – in der Praxis ist jedoch davon auszugehen, dass viele Eltern bei solchen Distanzen

insbesondere morgens vor der Arbeit eher das Auto nutzen, da die organisatorischen Abläufe mit Kita, Schule und Arbeitsweg häufig komplex sind.

Dennoch liegen auch hier Chancen zur Förderung des Radverkehrs, wenn die Radinfrastruktur entsprechend attraktiv, sicher und komfortabel gestaltet wird. Einschränkungen bestehen derzeit durch die Querung größerer Verkehrsachsen wie des Senner Hellwegs oder der Autobahnzufahrten, die die direkte Erreichbarkeit teilweise beeinträchtigen. Insgesamt weist der Standort jedoch ein hohes Potenzial für kurze und mittlere Radwege auf.

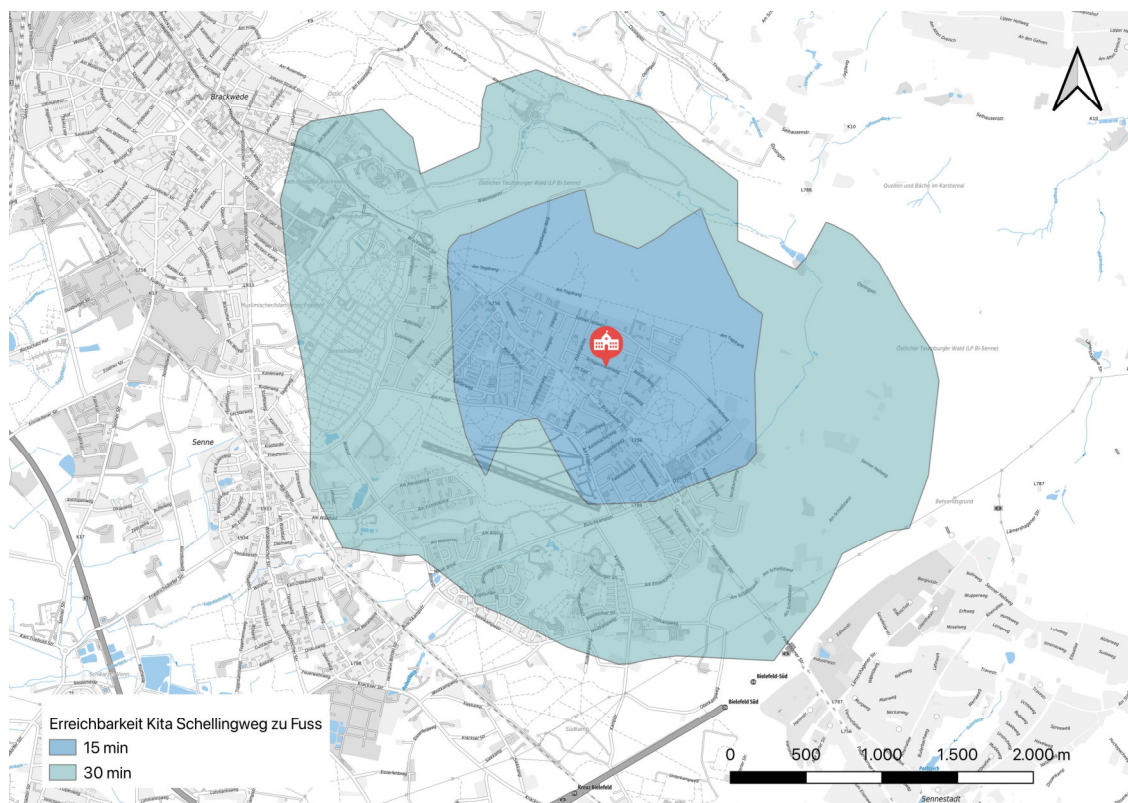


Abbildung 6 Kita Schellingweg – Erreichbarkeit zu Fuß

Die vorliegende Karte zeigt die fußläufige Erreichbarkeit des Kita-Standorts Schellingweg. Dargestellt sind zwei Isochronen, die die Gebiete abgrenzen, von denen aus die Kita von einem Erwachsenen innerhalb von 15 Minuten (dunkelblau) und 30 Minuten (hellblau) zu Fuß erreicht werden kann.

Die Kita Schellingweg ist für viele Familien im Quartier Buschkamp gut zu Fuß erreichbar. Innerhalb von 15 Minuten Gehzeit lassen sich nahezu alle angrenzenden Wohngebiete erschließen, sodass ein großer Teil der Kinder aus der direkten Nachbarschaft die Einrichtung

bequem zu Fuß erreichen kann. Das Einzugsgebiet umfasst dabei vor allem die dichte Wohnbebauung im Buschkamp sowie angrenzende Siedlungen im Süden und Osten. In einer Reichweite von 30 Minuten werden auch Teile von Brackwede, die südlichen Bereiche der Senne sowie das Umfeld des Sennfriedhofs erreicht. Damit erweitert sich der Versorgungsraum zwar deutlich, für den alltäglichen Fußweg ist dieser größere Radius jedoch nur eingeschränkt attraktiv. Insgesamt bietet die Lage der Kita gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität im Nahbereich, wenngleich sichere Querungsmöglichkeiten und eine kindgerechte Gestaltung der Gehwege entscheidend für die tatsächliche Nutzung sind.

Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV)

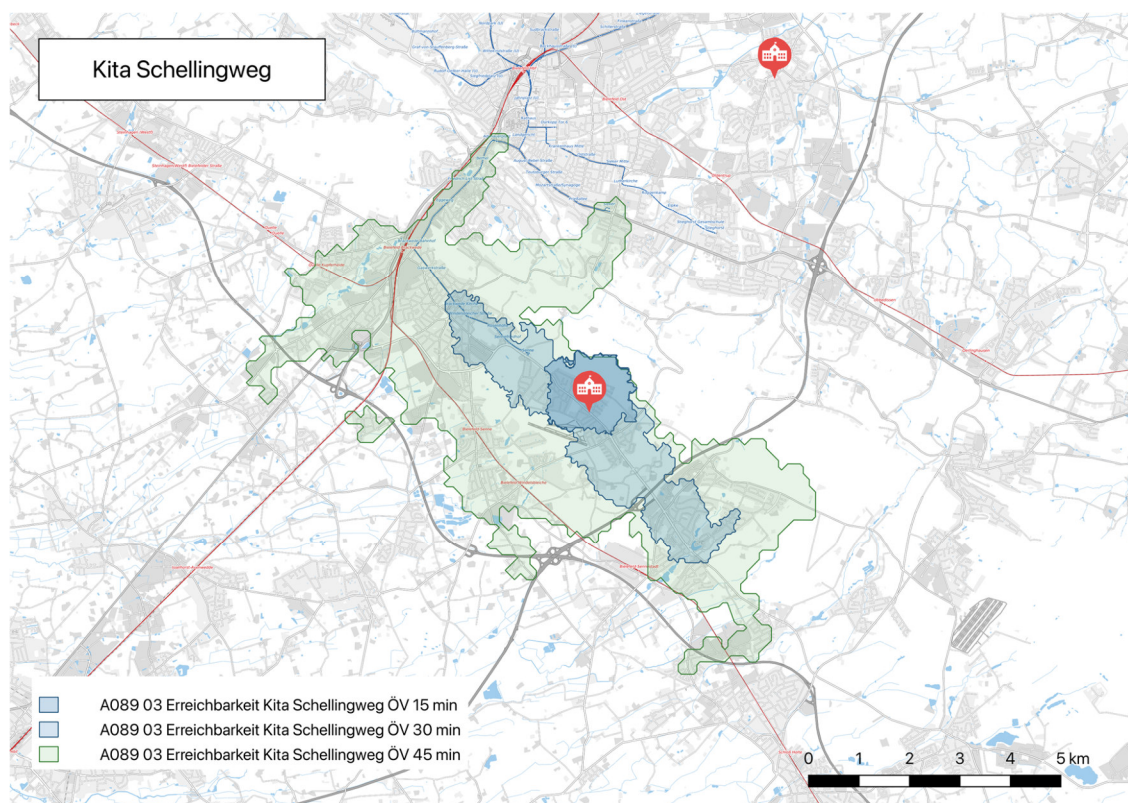


Abbildung 7: Kita Schellingweg – Erschließung durch den ÖPNV

ÖPNV-Erreichbarkeit des Standorts Kita Schellingweg

Die Analyse zeigt die mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbaren Einzugsbereiche der Kita Schellingweg in 15, 30 und 45 Minuten. Diese Betrachtung ist für Eltern beim Bringen und Abholen ihrer Kinder ebenso bedeutsam wie für die Beschäftigten auf dem täglichen Arbeitsweg.

15 Minuten: Das direkte Umfeld umfasst die angrenzenden Wohnquartiere im Stadtteil Senne sowie Teile von Brackwede. Familien aus diesen Bereichen erreichen die Kita sehr schnell, und Beschäftigte profitieren von kurzen Fahrzeiten aus der unmittelbaren Umgebung.

30 Minuten: In diesem Radius werden weite Teile der südlichen Bielefelder Stadtteile erschlossen, darunter größere Teile von Brackwede, Quelle und Sennestadt. Damit erweitert sich der potenzielle Einzugsbereich für Familien deutlich; zugleich ergibt sich für Beschäftigte ein attraktiver Wohnstandortkorridor innerhalb der Stadt.

45 Minuten: In der maximalen Erreichbarkeit liegen nahezu alle südlichen und zentralen Stadtteile Bielefelds sowie angrenzende Bereiche im Umland. Für Beschäftigte eröffnet dies ein breites Wohnstandortpotenzial mit noch akzeptablen Fahrzeiten. Für Familien mit Kindern ist diese Zeitspanne allerdings eher an der Obergrenze dessen, was für den Kita-Alltag praktikabel ist.

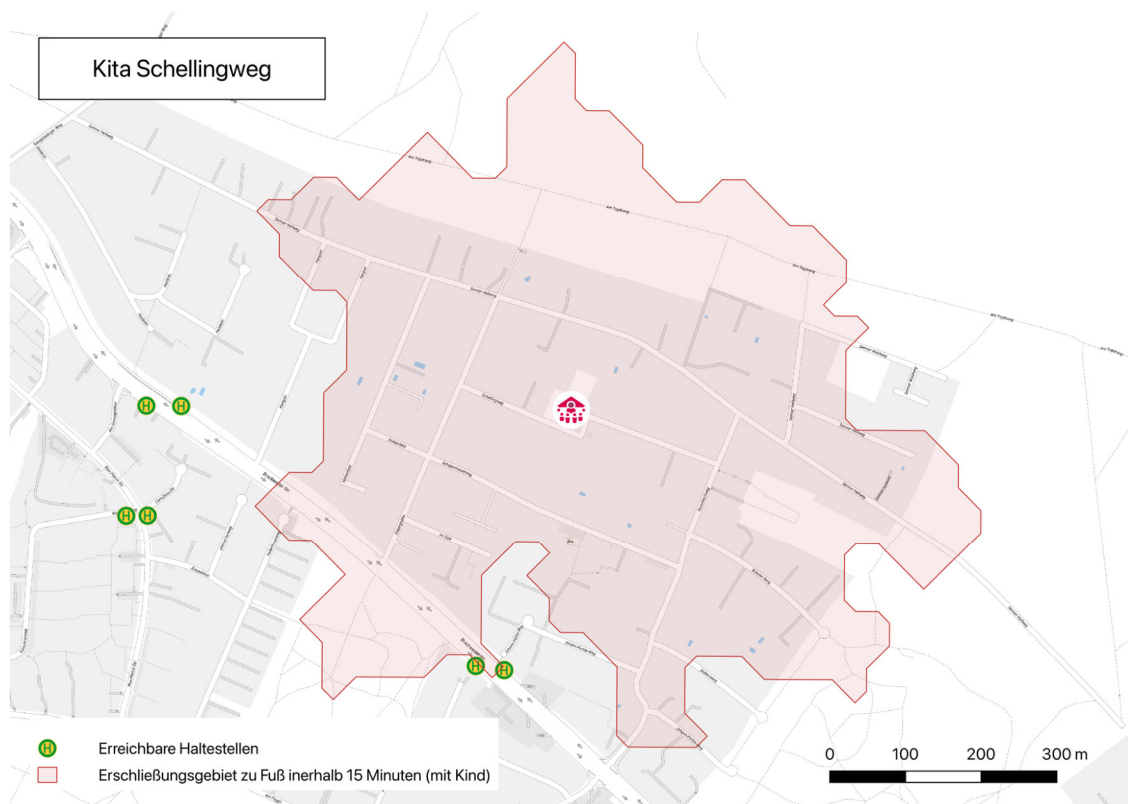


Abbildung 8: Kita Schellingweg – fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen

Bewertung der ÖPNV-Anbindung (Kita Schellingweg):

- Eine ÖPNV-Anbindung ist zwar vorhanden, die Haltestellen liegen jedoch so weit entfernt, dass eine regelmäßige Nutzung für Eltern und Beschäftigte faktisch nicht realistisch ist.
- Insbesondere zu den frühen Öffnungszeiten ist die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV praktisch ausgeschlossen.
- Familien sind in hohem Maße auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen.
- Der Standort ist derzeit nicht als ÖPNV-orientiert einzustufen.

7.4. Parkraumuntersuchung Kita Schellingweg

Im Zuge der Standortbewertung wurde geprüft, ob das durch den Kitabetrieb induzierte Verkehrsaufkommen mit dem vorhandenen Parkraumangebot im Umfeld in Einklang steht. Ziel ist es, mögliche Engpässe frühzeitig zu erkennen und Handlungsoptionen aufzuzeigen. Grundlage bilden Annahmen zu den zusätzlichen Fahrten zu den Bring- und Holzeiten, die in Tabelle 1 dargestellt sind

Induzierte Verkehre durch den Kitabetrieb

Uhrzeit	Schellingweg
07:00–08:00	30 Fahrten
08:00–09:00	53 Fahrten
14:00–15:00	40 Fahrten
16:00–17:00	39 Fahrten

Tabelle 1: Kita Schellingweg – zusätzliche Verkehre

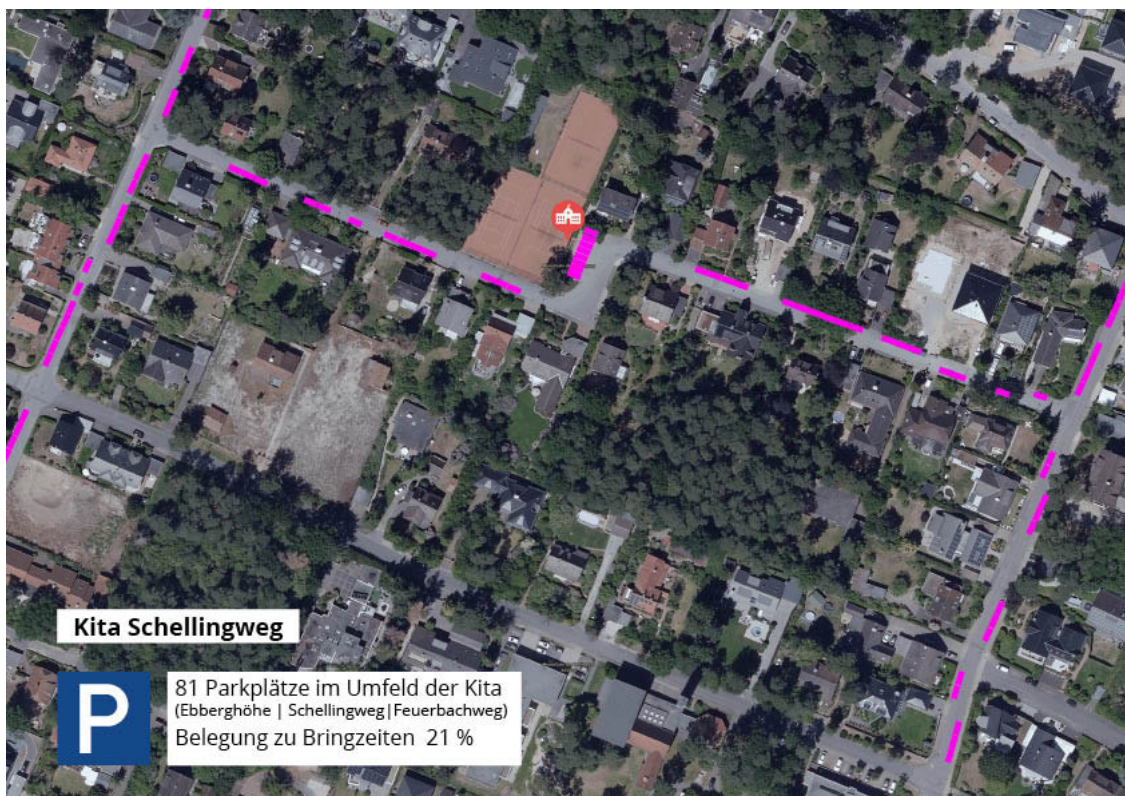


Abbildung 9: Kita Schellingweg – Parkraumuntersuchung

Im Umfeld der Kita Schellingweg wird hauptsächlich auf der Fahrbahn geparkt. Bei Fahrbahnbreiten von rund sechs Metern ist Parken in einem Seitenraum möglich. Baulich angelegte Parktaschen gibt es aktuell im Bereich der Fahrbahnverswenkung des Schellingwegs. Diese bieten bis zu neun Stellplätze. Daraus ergeben sich derzeit 81 Parkplätze im Umfeld der geplanten Kita, wobei bewusst der Schopenhauerweg nicht mit einbezogen wurde, da hier durch die Kita ‚Unterm Regenbogen‘ bereits Verkehr induziert wird. Zum Zeitpunkt der Erhebung (27.5.2025, ca. 9:15 – 10:30) waren rund 21% der möglichen Parkplätze belegt.

Aufgrund der durch die Kita und die zusätzliche Wohnbebauung induzierten Verkehre sind Konflikte im Quartier zu erwarten. Mögliche Lösungsansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Organisation des Parkraums sind in den Maßnahmensteckbriefen (Kapitel 11) detailliert dargestellt.

7.5. Vor-Ort-Analyse Kita Schellingweg (Senne-Buschkamp)

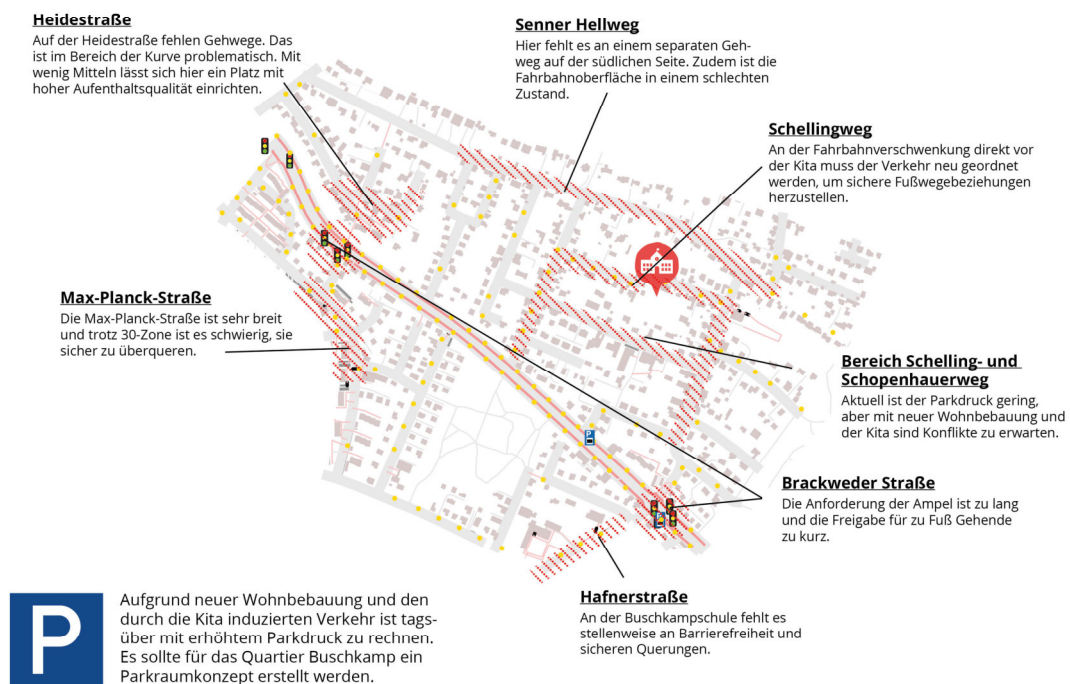


Abbildung 10: Kita Schellingweg – zentrale Ergebnisse der Vor-Ort-Untersuchung

Kita-Umfeld Schellingweg

Das Umfeld des geplanten Kita-Standorts am Schellingweg weist mehrere Schwachstellen auf, die sich sowohl auf die Sicherheit der Kinder als auch auf die allgemeine Aufenthaltsqualität auswirken. Besonders hervorzuheben sind fehlende oder unzureichende Gehwege,

schwierige Querungssituationen sowie ein perspektivisch steigender Parkdruck. Für ein sicheres, kinderfreundliches Umfeld sind deshalb sowohl bauliche Anpassungen im Straßenraum (Querungshilfen, Gehwege, Verkehrsorganisation) als auch konzeptionelle Maßnahmen wie ein Parkraumkonzept erforderlich.

Im Rahmen des **Planungsspaziergangs am 9. Juli 2025** mit rund 20 bis 25 Anwohnenden wurden diese Themen intensiv diskutiert. Dabei wurden vor allem Sorgen hinsichtlich eines steigenden Parkdrucks, überhöhter Geschwindigkeiten sowie zusätzlicher Belastungen durch den Kita-Betrieb und andere Faktoren (Veranstaltungen, Wohnbebauung, Lieferverkehre, neue Linienführung der Stadtbahn) deutlich. Zugleich wurden konkrete Anregungen zu Stellplätzen, Gehwegen und zur Verkehrsorganisation eingebracht. Eine detaillierte Darstellung der Rückmeldungen ist im Abschnitt *Öffentlichkeitsbeteiligung im Quartier Buschkamp* (Abschnitt 7.8) enthalten.

Die Ergebnisse des Spaziergangs fließen unmittelbar in die Maßnahmenentwicklung ein, so dass die Anliegen der Anwohnenden sichtbar berücksichtigt werden.

7.6. Unfallgeschehen



Abbildung 11: Kita Schellingweg – Unfälle (2021-2023)

Unfallgeschehen am Standort Kita Schellingweg (2021–2023) unter Beteiligung von Fuß- und Radverkehr

Brackweder Straße / Hafnerweg

- Drei Unfälle im Jahr 2021:
 - Ein querender Fußgänger wurde von einem abbiegenden Pkw leicht verletzt.
 - Eine radfahrende Person wurde bei einem ähnlichen Abbiegeunfall leicht verletzt.
 - Ein Begegnungsunfall, bei dem zwei entgegenkommende Radfahrende leicht verletzt wurden.

Brackweder Straße / Am Grundgreiben

- Ein Überschreiten-Unfall im Jahr 2022:

Ein Fußgänger wurde von einem Pkw erfasst und schwer verletzt. Ob ein Rotlichtverstoß vorlag, ist aus den Unfalldaten nicht ersichtlich.

Zusammenfassung Unfallgeschehen (Kita Schellingweg):

- Am Standort Kita Schellingweg sind zwei Unfallschwerpunkte dokumentiert.
- Insgesamt wurden vier Unfälle mit fünf verletzten Personen (davon eine schwer verletzt) registriert.
- Die Unfälle betreffen sowohl Fußgänger als auch Radfahrende und ereigneten sich überwiegend an signalisierten Querungsstellen.

Handlungsbedarf

Die Unfallsituation unterstreicht die Notwendigkeit, die Querungssituationen und die Schaltung der Lichtsignalanlagen an der Brackweder Straße zu verbessern.

7.7. Abschätzung Neuverkehre

Für die Kita Schellingweg wurde das **Szenario 2 (realistisch)** zugrunde gelegt. Es berücksichtigt typische Anwesenheitsquoten, Pkw-Besetzungen und Anteile des motorisierten Individualverkehrs im Hol- und Bringverkehr. Insgesamt entstehen durch die Kita rund **183 zusätzliche Kfz-Wege pro Tag**, überwiegend verursacht durch die An- und Abfahrten der Eltern. Der Beschäftigtenverkehr trägt in geringerem Umfang bei, ebenso der Wirtschaftsverkehr.

Die durch die Kita induzierten Verkehre sind im Anhang ausführlich dargestellt. Eine Übersicht liefert die folgende Tabelle:

<i>Szenario 1</i>	konservativ	Zurückhaltende Verkehrsprognose
<i>Szenario 2</i>	realistisch	Wahrscheinlichste Verkehrsentwicklung
<i>Szenario 3</i>	ambitioniert	Bestes Entwicklungsszenario

Kita Schellingweg	Pkw-Wege	Lkw-Wege	Kfz-Wege gesamt
Szenario 1	222	2	224
Szenario 2	181	2	183
Szenario 3	146	2	148

Tabelle 2: Kita Schellingweg – Neuverkehre Übersicht

Beschäftigte

	Anzahl Beschäftigte	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung		Pkw-Wege
		Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	
Szenario 1	12	2,0-4,0	3	60-90%	100%	30-80%	75%	1,00-1,14	1,05	26
Szenario 2							70%		1,05	24
Szenario 3							65%		1,1	21

Tabelle 3: Kita Schellingweg – Neuverkehre Beschäftigte

Hol- und Bringverkehr

	Gruppe	Kinder / Gr.	Anzahl Kinder	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Kinder pro Pkw	Pkw-Wege
				Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme		
Szenario	4	18	72	4	4	72-87%	85%	36-95%	80%	1,0	196

rio 1											
Sz e- na rio 2							80%		75%	1,1	157
Sz e- na rio 3							80%		65%	1,2	125

Tabelle 4: Kita Schellingweg – Neuverkehre Hol- und Bringverkehre

Die zeitliche Verteilung zeigt deutlich erkennbare Spitzen in den Zeitfenstern 07:00–09:00 Uhr und 15:00–17:00 Uhr. In den Morgenstunden liegt der Schwerpunkt auf dem Bringverkehr, am Nachmittag dominiert der Abholverkehr. Zwischen diesen Zeitfenstern ist das zusätzliche Verkehrsaufkommen sehr gering und spielt im Gesamtverkehr kaum eine Rolle.

Die prognostizierten Neuverkehre stellen im Vergleich zur bestehenden Verkehrsbelastung im Quartier eine moderate Zusatzbelastung dar. Aufgrund der engen Straßenräume und der bereits beschriebenen Defizite im Schellingweg und an der Ebberghöhe (fehlende Gehwege, schwierige Querungen) können die Hol- und Bringverkehre jedoch zu lokalen Problemen führen. Besonders kritisch sind dabei die eingeschränkten Sichtbeziehungen und die engen Fahrbahnquerschnitte. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass organisatorische Maßnahmen wie die Einrichtung einer Elternhaltestelle und bauliche Verbesserungen an Querungen notwendig sind, um die zusätzliche Verkehrsbelastung sicher abwickeln zu können.“

7.8. Öffentlichkeitsbeteiligung im Quartier Buschkamp

Planungsspaziergang

Im Rahmen des Planungsspaziergangs am 9. Juli 2025 im Quartier Buschkamp wurde mit rund 20 bis 25 Anwohnenden ein offener und sachlicher Austausch über die verkehrlichen Auswirkungen des Kita-Neubaus am Schellingweg geführt. Deutlich wurde, dass die Belastungen im Quartier nicht allein aus dem Kita-Betrieb resultieren, sondern sich mit weiteren Faktoren wie Veranstaltungen im Umfeld, zusätzlicher Wohnbebauung, Lieferverkehren und perspektivisch durch die veränderte Linienführung der Stadtbahnlinie 1 kumulieren.

Ein zentraler Schwerpunkt der Diskussion war der ruhende Verkehr. Befürchtet werden zugeparkte Einfahrten, Engstellen insbesondere im Feuerbachweg sowie eine erschwerte Durchfahrt für Feuerwehr und Müllabfuhr. Anwohnende regten versetztes Parken, zusätzliche Stellplätze auf dem Kita-Grundstück, wettergeschützte Stellflächen für Inklusionsverkehre sowie

eine Hol- und Bringzone an. Ebenso wurde der Bedarf an weiteren Radabstellplätzen, auch für Lastenräder, betont.

Im Hinblick auf den fließenden Verkehr wurden Zweifel an den Prognosen zum zusätzlichen Kita-Verkehr geäußert und eine Überlastung der Erschließungsstraßen befürchtet. Kritisiert wurden zudem überhöhte Geschwindigkeiten und unerlaubte Abbiegevorgänge (aus der Ebberghöhe links auf Brackweder Straße). Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wurden grundsätzlich begrüßt, lärmintensive Lösungen wie Pflasterungen oder Bodenwellen jedoch abgelehnt.

Auch die Situation des Fuß- und Radverkehrs stand im Fokus. Befürchtet wird ein Zuparken der Gehwege in den Bringzeiten, gleichzeitig besteht der Wunsch nach einer Verbreiterung der sehr schmalen Gehwege im Schellingweg sowie nach einer sicheren Radverkehrsführung. Darüber hinaus wurden der Erhalt der Bäume am Grundstücksrand und ein verbesserter Winterdienst im Quartier gefordert.

Die Anwohnenden baten um frühzeitige Information über den weiteren Prozess sowie über die Behandlung des Verkehrskonzepts im Bezirksausschuss. Insgesamt wurde deutlich, dass die Akzeptanz der Kita eng mit einer geordneten Verkehrsorganisation und der Berücksichtigung der Interessen der Nachbarschaft verknüpft ist.

7.9. Maßnahmenentwicklung

Maßnahmenkategorien

Die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Kita Schellingweg umfassen vor allem **bauliche Eingriffe**, wie die Verbesserung von Gehwegen, Querungen und Straßenraumgestaltung im Bereich Schellingweg/Ebberghöhe. Ergänzt werden sie durch **verkehrsrechtliche Maßnahmen** zur Verkehrsberuhigung und zur Ordnung des ruhenden Verkehrs. Hinzu kommen **kommunikative Maßnahmen**, die auf die Information und Einbindung der Eltern abzielen, sowie **pädagogische Elemente**, um verkehrsfreundliches Verhalten nachhaltig zu verankern.

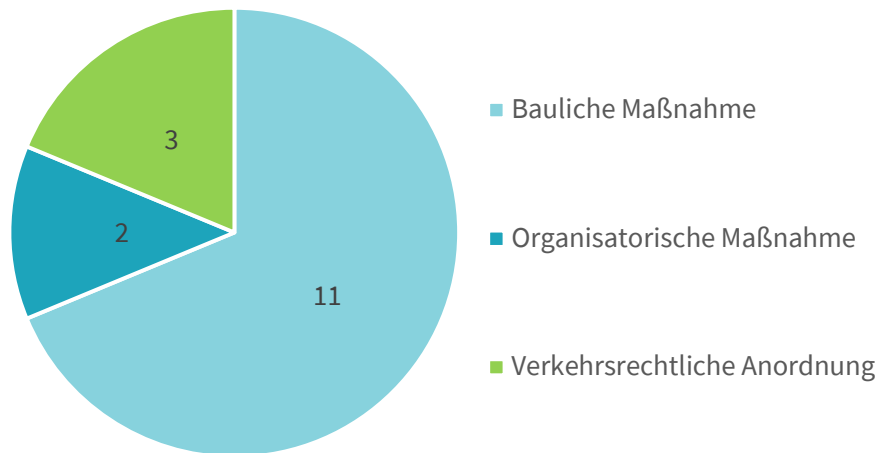


Diagramm 1: Kita Schellingweg – Maßnahmen nach Maßnahmenkategorie

Problemkategorien

Im Vordergrund stehen die Probleme der unzureichenden Fußwegeinfrastruktur und der eingeschränkten Querungssicherheit, etwa an der Ebberghöhe. Auch die absehbare Zunahme des Parkdrucks und die Gefahr von Konflikten durch Hol- und Bringverkehre sind zentrale Handlungsfelder. Zudem wird die Geschwindigkeitsproblematik im Quartier angesprochen, die durch gezielte Verkehrsberuhigung entschärft werden soll.

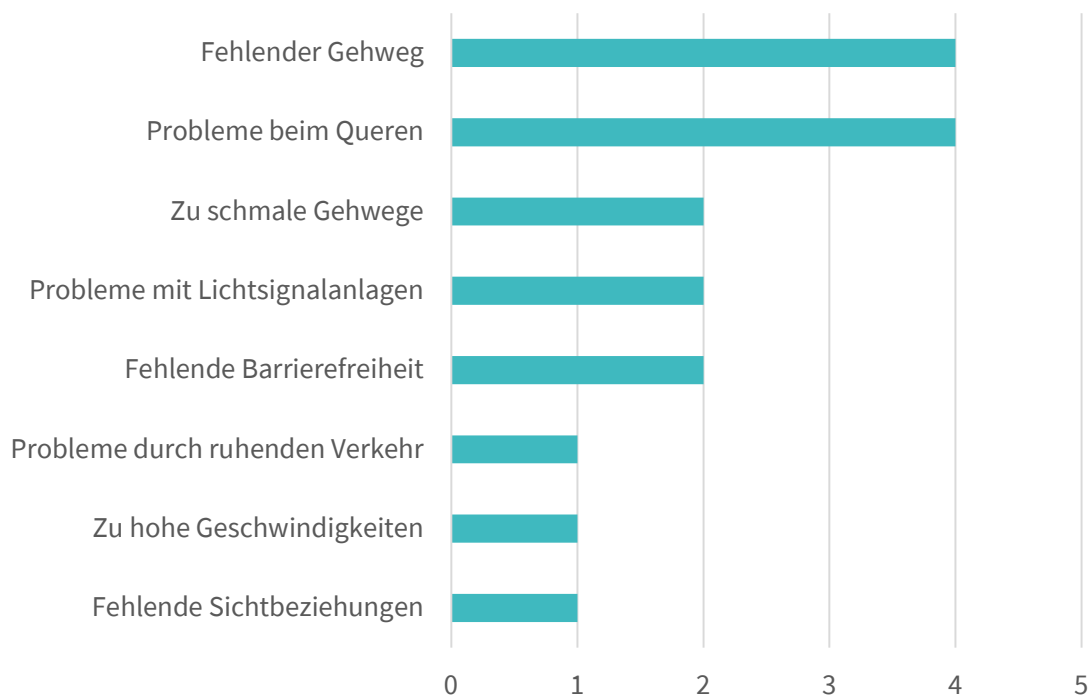


Diagramm 2: Kita Schellingweg – Maßnahmen nach Problemkategorien

Zuständigkeiten

Die Stadt Bielefeld trägt die Hauptverantwortung für bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen. Das Jugendamt und die Kitaträger übernehmen die kommunikative Ansprache der Eltern sowie die Integration von Mobilitätsthemen in das pädagogische Konzept. Das Bezirksamt Senne und ggf. die Polizei sind in Fragen der Kontrolle und Umsetzung zu beteiligen.

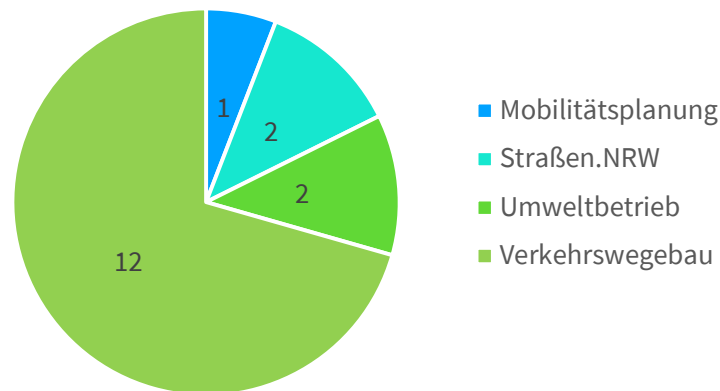


Diagramm 3: Kita Schellingweg – Maßnahmen nach Zuständigkeit

Umsetzungshorizont und Priorität

Kurzfristig lassen sich Maßnahmen wie die Ausweisung einer Elternhaltestelle, erste Markierungen oder die Einrichtung zusätzlicher Radabstellplätze umsetzen. Mittelfristig sind bauliche Anpassungen wie die Verbesserung der Querung an der Ebberghöhe und die Verbreiterung von Gehwegen vorgesehen. Langfristig sollte eine grundlegende Verkehrsberuhigung im Quartier geprüft werden, insbesondere im Hinblick auf zunehmenden Durchgangsverkehr und künftige zusätzliche Wohnnutzungen.

Höchste Priorität haben die sichere Querung an der Ebberghöhe sowie die Einrichtung einer Elternhaltestelle in fußläufiger Entfernung. Ebenfalls von hoher Bedeutung ist die Verkehrsberuhigung im Schellingweg, um Geschwindigkeiten zu reduzieren und Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten zu vermeiden. Weitere Maßnahmen wie zusätzliche Radabstellanlagen und die kommunikative Begleitung sind wichtig, stehen jedoch nachgeordnet in der Priorisierung.

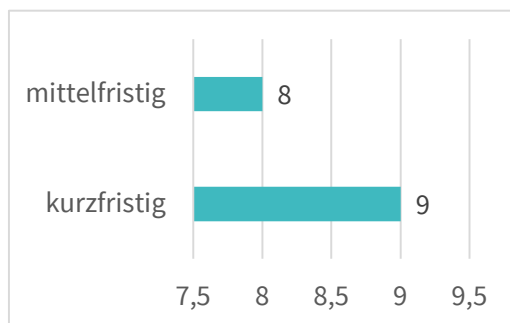


Diagramm 4: Kita Schellingweg Maßnahmen – Umsetzungshorizont

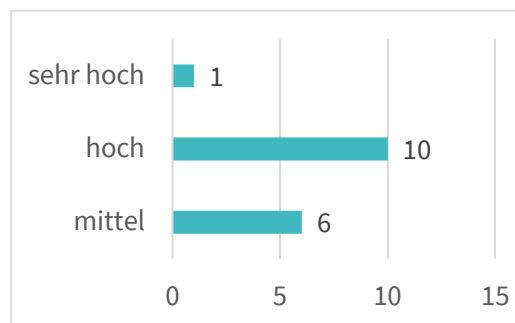


Diagramm 5: Kita Schellingweg Maßnahmen – Priorität

8. Maßnahmen

8.1. Begleitende Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Pädagogische Verankerung – Mobilitätsbildung von Anfang an

Kindertageseinrichtungen sind Lernorte für Alltagskompetenzen. Wie Familien den täglichen Weg zur Kita gestalten, prägt langfristig Mobilitätsmuster. Mobilitätsbildung sollte deshalb früh beginnen – im pädagogischen Alltag und im Konzept der Einrichtung. Zentral ist die **aktive Einbindung der Eltern**: Ein freiwilliges *Elternversprechen* stärkt die Bereitschaft, kurze Wege regelmäßig zu Fuß oder mit dem Rad zu gehen und die Vorbildrolle bewusst wahrzunehmen. Im Kita-Alltag können Geschichten, Lieder, kleine Projekte und Spaziergänge im Quartier die Themen Bewegung, Orientierung und Rücksichtnahme verankern. Eine „**Mobilitätsmappe**“ gibt Eltern schon bei der Anmeldung eines Kitaplatzes praktische Hinweise zu sicheren Wegen und zur Alltagsorganisation.

Maßnahmenbündel : freiwilliges Elternversprechen; Mobilitätsmappe; Thematisierung im Gruppenalltag; bewegungs- und orientierungsfördernde Angebote.

Kommunikationskonzept – Mobilität sichtbar machen

Viele Eltern erleben das Bringen und Abholen als eng getaktet. Kommunikation sollte deshalb **ermutigend statt moralisierend** sein: Vorteile aktiver Wege für Kinder (Bewegung, Orientierung, Sozialkontakt) und Eltern (Routinen, Austausch, weniger Stress) werden knapp und positiv vermittelt. **Kurzinformationen** bei Anmeldung/Vertrag, **Plakate** im Eingangsbereich („Kleine Wege – große Wirkung“) und ein kurzer **Willkommensfilm** der Kita erhöhen

Sichtbarkeit und Identifikation. Zentrale Botschaften gehören auch auf Elternabende und in Infoveranstaltungen.

Maßnahmenbündel: Infoblatt zum Betreuungsvertrag; Plakatserie; Willkommensfilm/Präsentation; wiederkehrende Botschaften auf Elternabenden.

Schnupperticket ÖPNV – niedrigschwellig ausprobieren

Um Unsicherheiten beim ÖPNV abzubauen, bietet sich ein **Schnupperticket** an (z. B. in Kooperation mit MoBiel). Ein begrenztes Kontingent an Familientickets wird über die Kita ausgegeben – idealerweise eingebettet in **Aktionswochen** mit kurzer Infoveranstaltung, Fragen & Antworten und kindgerechtem Material (Malhefte, Mini-„Fahrpläne“). So entstehen erste positive Routinen und Vertrauen.

Maßnahmenbündel: Kooperation mit MoBiel; Testwochen „Wir fahren Bus!"; Infoabend mit Verkehrsunternehmen; Kinder-Mitmachmaterialien.

Radverkehr fördern – Ausstattung, Erfahrung, Empowerment

Das Rad ist ein Schlüssel, Elterntaxis zu reduzieren. Hürden sind oft organisatorisch/finanziell. Eine **kleine Förderung** (z. B. Zuschuss für Anhänger oder Lastenräder) in Kombination mit Praxisformaten senkt Schwellen. Eine „**Kita-Rad-Roadshow**“ mit Teststationen (Sitze, Anhänger, Lastenräder), **Sicherheitscheck** und Beratung zur Kindermitnahme stärkt Handlungswissen. Sichtbare **Mitmachaktionen** („Ich komme mit dem Rad“) fördern Identifikation.

Maßnahmenbündel: Zuschüsse/Leihe für Anhänger/Lastenräder; Roadshow mit Tests & Beratung; Fahrrad-Sicherheitscheck; Mitmachaktionen mit Fotowand/Stempelkarten.

Verhalten vor der Kita – Orientierung und Sicherheit im Ankommensraum

Der Ankommensbereich prägt Sicherheit und Atmosphäre. **Klare, positiv formulierte Regeln** (z. B. Aussteigen zur Gehwegseite, keine Einfahrten zustellen, keine Wendemanöver) schaffen Ruhe und Übersicht. Eine kurze „**Kita-Knigge**“ (5 Regeln auf einem Blatt), **Hinweisschilder** vor Ort und die **konsequente Ansprache** durch das Team sorgen für Wiedererkennung. **Symbolmarkierungen** (z. B. gelbe Füße) unterstützen Orientierung.

Maßnahmenbündel: Kita-Knigge-Flyer; Verhaltensschild am Eingang; Thematisierung im Elternabend; Bodenpiktogramme als Leitelemente.

Walking Bus – gemeinsam zur Kita

Der **Walking Bus** ist eine begleitete Laufgemeinschaft mit festen Treffpunkten und Zeiten. Eltern entlasten sich gegenseitig; Kinder erleben Bewegung, Orientierung und Rituale. Die Kita übernimmt eine **koordinierende Rolle** (Routenkarte, Kontaktvermittlung, Anmeldung) und stellt ein kleines **Starter-Set** (Warnwesten, Treffpunkt-Schilder, Wochenplan-Vorlage) bereit.

Maßnahmenbündel: Aufbau eines Walking-Bus-Netzes; Treffpunkte/„Haltestellen“; Starter-Set; Aktionswoche „Walking-Bus“.

8.2. Statistische Auswertung standortspezifischer Maßnahmen

Die folgende Auswertung zeigt Umfang, Struktur und Schwerpunkte der identifizierten Maßnahmen. Sie dient der Kategorisierung der Problemstellen, verdeutlicht den Handlungsbedarf an den einzelnen Standorten und liefert eine Grundlage für die Priorisierung.

Maßnahmenvolumen (gesamt):

- 72 Problemstellen an 64 Orten
- 85 Maßnahmen (72 Erst-, 12 Zweit-, 1 Drittmaßnahme)
- Durchschnitt: 1,18 Maßnahmen pro Problemstelle

Verteilung nach Standorten (Problemstellen):

- Tieplatzschule: 20
- Horstkötterheide: 19
- Heubergerstraße: 18
- Schellingweg: 15

Häufigste Problemkategorien (bereinigt):

- Querungsprobleme: 21 (dominierend)
- Fehlender Gehweg: 9
- Lichtsignalanlagen: 6
- Zu schmale Gehwege: 6
- Verkehrsführung: 5
- Weitere: fehlende Sichtbeziehungen (4), ruhender Verkehr (3), Barrierefreiheit (3), Vegetation (3)

Maßnahmenstruktur:

- Baulich: 46 (63,9 %)
- Verkehrsrechtlich: 14 (19,4 %)
- Organisatorisch: 11 (15,3 %)
- Verhaltensbezogen: 1 (1,4 %)

Unfallgeschehen (2021–2023, an 9 von 72 Problemstellen):

- 11 dokumentierte Einzelunfälle

- Typisch: Abbiegeunfälle (4), Kreuzen (2), Querung (2)
- Weitere: Überschreiten (1), Begegnung (1), sonstig (1)
- Betroffen: v. a. zu Fuß Gehende (4 schwer, 3 leicht), Radfahrende (1 schwer, 5 leicht)

Standortbezogene Kernaussagen:

Tieplatzschule, Heepen: höchste Dichte an Problemstellen und Unfällen → hoher Handlungsbedarf bei Querungen, Verkehrsführung und Sichtbeziehungen.

Horstkötterheide, Schröttinghausen: systematische Infrastrukturdefizite (Querungen, Gehwege), jedoch vergleichsweise geringe Unfallbelastung.

Heubergerstraße, Brackwede: Schwerpunkte bei Querungen und Lichtsignalanlagen sowie Geschwindigkeiten → technische Optimierungen und Geschwindigkeitsdämpfung erforderlich.

Schellingweg, Senne: geringste Zahl an Problemstellen, aber relevante Unfallintensität → Querungen und Gehwege priorisieren, zusätzlich Parkdruck berücksichtigen.

9. Anlagen

9.1. Tabellen zu Neuverkehrsabschätzungen

Die in den folgenden Tabellen dargestellten Ergebnisse geben eine standortspezifische Abschätzung der durch die geplanten Kindertagesstätten zusätzlich entstehenden Verkehre wieder. Grundlage hierfür sind die Angaben zu Gruppengrößen, Kinderzahlen und Beschäftigten der einzelnen Einrichtungen sowie die Lagebedingungen im jeweiligen Stadtteil.

Die Methodik folgt den in der Leistungsbeschreibung geforderten Untersuchungsschritten

- Auf Basis typischer Modal-Split-Annahmen für die Stadtteile sowie vorhandener Vergleichswerte aus Haushaltsbefragungen wurden Szenarien entwickelt, die konservative, realistische und optimistische Annahmen abbilden.
- Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde insbesondere der Hol- und Bringverkehr betrachtet, da er die wesentliche Zusatzbelastung in den Spitzenzeiten am Morgen und Nachmittag darstellt. Ergänzend wurden Beschäftigtenverkehre sowie ein geringer Anteil an Wirtschafts- und Besucher:innenverkehren berücksichtigt.
- Über Ganglinien erfolgte eine zeitliche Verteilung der Verkehre im Tagesverlauf, orientiert an den Öffnungszeiten der Kitas und Erfahrungswerten vergleichbarer Einrichtungen.

- Die Berechnungen wurden jeweils für die vier Standorte (Tieplatzschule, Heuberger Straße, Schellingweg und Horstkotterheide) durchgeführt.

Die Tabellen zeigen für jedes Szenario die Anzahl der erwarteten Pkw-Fahrten (Hol- und Bringverkehre sowie Beschäftigtenverkehre), differenziert nach Quell- und Zielverkehren. Damit liefern sie eine belastbare Grundlage, um die zusätzlichen Verkehrsmengen den bestehenden Belastungen gegenüberzustellen und deren Auswirkungen auf die verkehrliche Situation im Umfeld einzuschätzen.

Abschätzung Neuverkehre Kita Schellingweg

Beschäftigtenverkehr	Szenario 1 Szenario 2 Szenario 3	Anzahl Beschäftigte	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung		Kfz-Wege	Kita Schellingweg			
		12	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	26				
							75%		1,05			Szenario 1	konservativ		
												Szenario 2	realistisch		
							65%		1,1		21	Szenario 3	optimistisch		
Hol- und Bringverkehr Kita	Szenario 1 Szenario 2 Szenario 3	Gruppen		Kinder / Gr.	Anzahl Kinder	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Kinder pro Pkw	Kfz-Wege		
		4	18	72		Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Annahme			
							85%		80%		1,0	196			
							72-87%	80%	36-95%	75%	1,1	157			
							80%		65%		1,2	125			
Wirtschaftsverkehr	Lkw-Fahrten je Einwohner				Adresse	Schellingweg 7-9		*) Anzahl Einwohner:innen in einem Umkreis von max. 10 Minuten Fußweg (Quelle: maps openrouteservice)							
	Erfahrungswert	Annahme	Anzahl												
	2	2	2		Stadtteil	Senne (Buschkamp)									
					Einzugsgebiet*	1.695									
					Lage	eher integriert									
		Pkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Kfz gesamt		ÖPNV	Entfernung Haltestelle		650 m				Modal Split	Stadtbezirk	Bringen/Holen
													MIV	62%	63%

Szenario 1	222	2	224
Szenario 2	181	2	183
Szenario 3	146	2	148

Linien	135	10-Min-Takt	ÖPNV	15%	6%
Bewertung Qualität insgesamt	ausreichend bis befriedigend		Fahrrad	11%	15%
			zu Fuß	13%	16%

Ganglinie der Neuverkehre

Stunden- intervall	Beschäftigten- verkehr		Bring-/Holverkehr		Wirtschafts- verkehr		Gesamt	
	Quell-V.	Ziel-V.	Quell-V.	Ziel-V.	Quell-V.	Ziel-V.	Quell-V.	Ziel-V.
	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.
00 - 01	0	0	0	0	0	0	0	0
01 - 02	0	0	0	0	0	0	0	0
02 - 03	0	0	0	0	0	0	0	0
03 - 04	0	0	0	0	0	0	0	0
04 - 05	0	0	0	0	0	0	0	0
05 - 06	0	0	0	0	0	0	0	0
06 - 07	0	1	0	0	0	0	0	1
07 - 08	0	6	12	12	0	0	12	18
08 - 09	0	4	24	24	1	1	25	28
09 - 10	0	0	4	4	0	0	4	4
10 - 11	0	0	0	0	0	0	0	0
11 - 12	0	0	0	0	0	0	0	0
12 - 13	0	0	1	1	0	0	1	1
13 - 14	0	0	0	0	0	0	0	0
14 - 15	2	0	19	19	0	0	21	19
15 - 16	2	0	4	4	0	0	6	4
16 - 17	6	1	16	16	0	0	22	17
17 - 18	1	0	0	0	0	0	1	0
18 - 19	0	0	0	0	0	0	0	0
19 - 20	0	0	0	0	0	0	0	0
20 - 21	0	0	0	0	0	0	0	0
21 - 22	0	0	0	0	0	0	0	0
22 - 23	0	0	0	0	0	0	0	0
23 - 24	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	12	12	79	79	1	1	92	92

Tabelle 5: Kita Schellingweg – Ganglinie Neuverkehre Szenario 2

9.2. Protokolle Planungsspaziergang

Protokoll: Planungsspaziergang Kita Schellingweg

Datum: 9. Juli 2025

Ort: Bielefeld-Senne, Quartier Buschkamp

Dauer: 17:00–18:30 Uhr

Teilnehmende:

Nina Heger, Amt für Verkehr (660.21)

Lucy Dreier, Amt für Verkehr (600.32)

Sandra Brandis, Jugendamt (510.16)

Carsten Elkmann, Büro Elkmann Mobilitätskonzepte

Norbert Krause, Moderation (krauses Projektdesign)

Herr Walkenhorst, Bezirksamt Senne

Herr Mahne, Bezirksbürgermeister Senne

ca. 20–25 Anwohnende aus dem Umfeld des Schellingwegs

Einstieg

Bezirksbürgermeister Mahne eröffnete die Veranstaltung und betonte die Bedeutung des direkten Austauschs zwischen Verwaltung, Planungsbüro und Anwohnenden.

Frau Heger erläuterte die Zielsetzung des Spaziergangs: Hinweise, Sorgen und Wünsche der Anwohnenden aufzunehmen und nach Möglichkeit in das Verkehrskonzept zu integrieren.

Carsten Elkmann stellte den aktuellen Stand der verkehrsplanerischen Überlegungen zum Kita-Neubau vor. Aufgrund der zeitlich begrenzten Anwesenheit des Jugendamts wurden zunächst von Frau Brandis Fragen zur Bedarfsplanung der Kita-Plätze beantwortet.

Themen und Diskussionen

Weitere Einflussfaktoren im Quartier

- Anwohnende betonten, dass die Belastungen nicht nur aus dem Kita-Betrieb resultieren, sondern sich durch folgende Aspekte kumulieren:
- Veranstaltungen und Verkehre durch Kirche und CVJM (Senneheim)
- Nutzung der Erschließungsstraßen (Feuerbachweg, Ebberghöhe) für Lieferverkehr und Anlieferungen
- Neubau von zwei Mehrparteienhäusern in direkter Nachbarschaft (rund 20 WE)
- Weitere 50 geplante Wohneinheiten im Schopenhauerweg
- Schlechte Fahrbahnzustände durch Baustellenfahrzeuge

- Zukünftige Änderungen durch die Linienführung der Stadtbahnlinie 1

Zudem äußerten mehrere Anwohnende den Eindruck, dass auf dem Kita-Grundstück ein zusätzliches Wohnhaus geplant sei. Diese Überlegung wurde seitens des Investors und der Verwaltung bereits verworfen.

Ruhender Verkehr (Parken)

Die Diskussion um den ruhenden Verkehr nahm breiten Raum ein. Genannte Aspekte:

- Sorge vor zugeparkten Einfahrten in den Bring- und Abholzeiten, hier wird auf die ev. Kita Unterm Regenbogen hingewiesen
- Bereits heute hoher Parkdruck bei Veranstaltungen im Umfeld (Kirche, CVJM), wobei die Veranstaltungszeiten außerhalb der Betreuungszeiten liegen
- Engstellen insbesondere im Feuerbachweg – Gefahr durch unübersichtliches Parken
- Feuerwehr und Müllabfuhr haben bereits heute Schwierigkeiten bei der Durchfahrt
- Straßenreinigung sei bei hoher Beparkung kaum möglich – Ablehnung der Reinigungskosten durch Anwohnende
- Wunsch nach versetztem Parken zur Verkehrsberuhigung, was eine Reduzierung des Parkplatzangebotes nach sich ziehen würde
- Forderung, auf dem Kita-Grundstück mehr als die aktuell vier geplanten Stellplätze zu errichten
- Vorschlag einer Hol- und Bringzone auf dem Grundstück
- Bedarf an wettergeschützten Stellplätzen für Inklusionsverkehre (z. B. Behindertentransporte)
- Wunsch nach zusätzlichen Radabstellplätzen (auch für Lastenräder)
- Forderung, dass die Stadt ggf. angrenzende Grundstücke ankauft, um geordneten Parkraum zu schaffen

Fließender Verkehr

- Die prognostizierten Verkehre durch die Kita werden von den Anwohnenden infrage gestellt
- Überlastung der Feuerbachweg und Ebberghöhe – künftig auch Zufahrtsrouten für Kita-Verkehre
- Kritik an Geschwindigkeiten im Schellingweg und angrenzenden Straßen
- Unerlaubte Abbiegevorgänge aus der Ebberghöhe trotz durchgezogener Linie
- Sorge vor zunehmendem Durchgangsverkehr, u. a. im Senner Hellweg (Beschilderung als Anliegerstraße wird ignoriert)

Wunsch nach gezielten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, jedoch Ablehnung lauter Pflasterungen oder Bodenwellen

Fuß- und Radverkehr

- Sorge, dass – analog zu anderen Kitas – Gehwege in Bringzeiten zugeparkt werden

- Bürgersteige im Schellingweg sehr schmal – Wunsch nach Verbreiterung
- Uneinigkeit unter Anwohnenden, ob dies notwendig oder praktikabel sei
- Wunsch nach sicherer Radverkehrsführung, insbesondere bei Zunahme von Rad- und Lastenradnutzung

Grünflächen und Winterdienst

- Kritik an illegalen Baumfällungen bei benachbarten Bauvorhaben – trotz Baumschutzsatzung keine Sanktionen durch die Stadt
- Bäume am Rand des Kita-Grundstücks sollen erhalten bleiben
- Hinweis auf unzureichenden Winterdienst – insbesondere für den zunehmenden Fußverkehr frühmorgens durch Eltern mit Kindern

Abschluss und weiteres Vorgehen

- Der Kreis der Teilnehmenden, über den auch die Einladung zum Planungsspaziergang erfolgte, soll per E-Mail informiert werden, sobald das Verkehrskonzept vorliegt und ein Vorstellungstermin im Bezirksausschuss festgelegt ist
- Herr Mahne bat darum, über wesentliche Zwischenschritte (z. B. Sachstände, Abstimmungen) informiert zu werden (mit cc an Walkenhorst, Brandis, Dreier)
- Moderator Norbert Krause bedankte sich im Namen aller Beteiligten für den offenen, sachlichen Austausch

9.3. Maßnahmensteckbriefe

Die im Folgenden dargestellten Maßnahmensteckbriefe bündeln die Ergebnisse der Bestandsaufnahme, Umfeldanalyse und Maßnahmenentwicklung für die vier betrachteten Kita-Standorte. Ziel ist es, die identifizierten Problemlagen systematisch mit konkreten Lösungsvorschlägen zu hinterlegen und diese hinsichtlich Zuständigkeit, Priorität und Umsetzungshorizont zu bewerten.

Grundlage der Maßnahmenentwicklung war die Methodik, die in der Leistungsbeschreibung des Projekts vorgegeben wurde. Die Maßnahmen lassen sich in vier Kategorien einteilen:

- **Bauliche Maßnahmen:** Querungshilfen, Gehwegverbreiterungen oder Neuordnung des Straßenraums.
- **Verkehrsrechtliche Maßnahmen:** Geschwindigkeitsreduzierungen, Sperrflächen oder Elternhaltestellen.
- **Organisatorische Maßnahmen:** barrierefreies Abstellen von Mülltonnen oder regelmäßige Überwachung des ruhenden Verkehrs.
- **Verhaltens- und kommunikationsbezogene Maßnahmen:** Elternversprechen, Verkehrszähmer-Programm oder begleitende Sensibilisierungskampagnen.

Übersicht Maßnahmenplan

Kita Schellingweg

Nummer	Ort	Seite
1	Schellingweg	85
2	Ebberghöhe / Schellingweg	86
3	Schellingweg	87
4	Senner Hellweg	88
5	Schopenhauerweg / Feuerbachweg	89
6	Johann-Fichte-Weg	90
7	Brackweder Straße / Hafnerweg	91
8	Hafnerweg / Rietmacherweg	92
9	Hafnerweg	93
10	Brackweder Straße / Am Grundgreiber	94
11	Max-Planck-Straße	95
12	Heidestraße	96
13	Heidestraße	97
14	Senner Hellweg	98
15	Nolkenberg / Ebberghöhe	99

Kita Heubergerstraße

Nummer	Ort	Seite
16	Heuberger Straße	100
17	Leharstraße	101
18	Johannes-Strauß-Straße / Leharstraße	102
19	Brackweder Straße	103
20	Stadtring / Windelsbleicher Straße	104
21	Windelsbleicher Straße / Am Alten Friedhof	105
22	Knoten Brackweder Straße / Hauptstraße	106
23	Leipziger Straße	107
24	Stadtring	108
25	Knoten Berliner Straße / Stadtring	109
26	Bodelschwinghstraße / Hauptstraße	110
27	Bodelschwinghstraße	111
28	Bodelschwinghstraße / Johannes-Strauß-Straße	112
29	Johannes-Strauß-Straße	113
30	Cansteinstraße / Lannerstraße	114
31	Lannerstraße	115
32	Künnekestraße / Heuberger Straße	116
72	Leipziger Straße / Dresdener Straße	156

Kita Horstkötterheide

Nummer	Ort	Seite
33	Horstkötterheide	117

Nummer	Ort	Seite
34	Campingstraße / Horstkötterheide	118
35	Horstkötterheide	119
36	Horstkötterheide	120
37	Schloßstraße / Horstkötterheide	121
38	Schloßstraße	122
39	Schloßstraße / Deppendorfer Straße	123
40	Knoten Deppendorfer Straße / Ronsieksfeld	124
41	Hasbachtal	125
42	Ronsieksfeld	126
43	Kampheide	127
44	Beckeloh	128
45	Beckendorfstraße	129
46	Schröttinghauser Straße	130
47	Schröttinghauser Straße	131
48	Beckendorfstraße	132
49	Beckendorfstraße	133
50	Schröttinghauser Straße / Schloßstraße	134
51	Plackenweg	135

Kita Tieplatzschule

Nummer	Ort	Seite
52	Heeper Straße / Vogteistraße	136
53	Vogteistraße / westlicher Gehweg	137
54	Dr.-Heidsieck-Straße / Vogteistraße	138
55	Vogteistraße	139
56	Fohlenwiese	140
57	Knoten Altenhagener Straße / Am Homersen	141
58	Am Homersen / Zufahrt Netto-Markt	142
59	Amtmann-Bullrich-Straße / Heinrich-Mügge-Weg	143
60	Am Homersen	144
61	Im Röken / Im Rüggeseik	145
62	An den Eichen	146
63	Salzufler Straße / Gustav-Bastert-Straße	147
64	Salzufler Straße	148
65	Knoten Alter Postweg / Hillegosser Straße	149
66	Hillegosser Straße / Theodor-Heuss-Straße	150
67	Hillegosser Straße / Im Uthoff	151
68	Vahlkamp / Theodor-Heuss-Straße	152
69	Kreisverkehr Alter Postweg	153
70	Alter Postweg	154
71	Salzufler Straße / Hillegosser Straße	155

1**Schellingweg****Kita**

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

In der Fahrbahnverschwengung des Schellingwegs entsteht durch die überbreite Fahrbahn ein platzartiger Bereich, der für Kita-Kinder zwingend zu queren ist. Der unübersichtliche Straßen- und Gehwegverlauf birgt ein hohes Konfliktpotenzial, verstärkt durch rückwärtsfahrende und wendende Fahrzeuge an den Senkrechtparkständen vor der Kita.

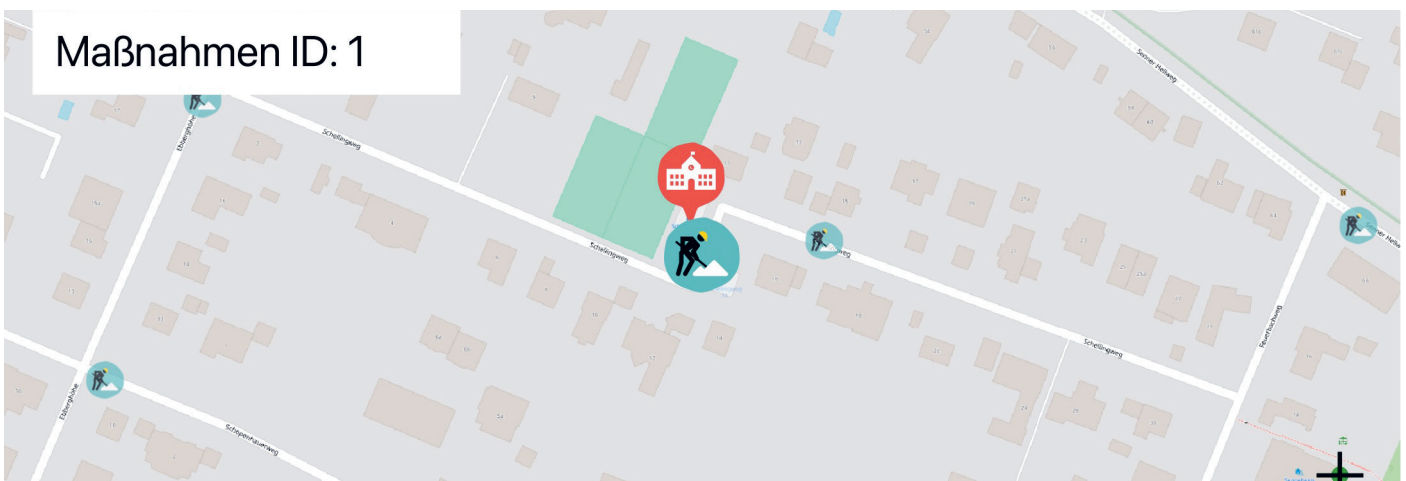
Die aktuelle Parkraumsituation im Quartier erscheint noch beherrschbar, da Stellplätze im Umfeld vorhanden sind. Mit der geplanten Wohnbebauung am Schellingweg und Schopenhauerweg ist jedoch von steigendem Parkdruck auszugehen. Dadurch können Nutzungskonflikte entstehen, etwa durch Halten vor Zufahrten, Behinderung von Sichtbeziehungen oder eine stärkere Inanspruchnahme der ohnehin begrenzten Stellflächen direkt am Kita-Standort.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Neuaufteilung des Straßenraums im Bereich der Fahrbahnverschwengung mit Anlage eines Gehwegs auf der nördlichen Seite der Verschwengung, Verkleinerung der Fahrbahnbreite und Neuordnung des ruhenden Verkehrs.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	sehr hoch	kurzfristig
2	Erstellung eines Parkraumkonzepts für den Bereich Buschkamp, nördlich der Brackweder Straße.	Organisatorische Maßnahme	Mobilitätsplanung	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 1

2**Ebberghöhe / Schellingweg****Kita**

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

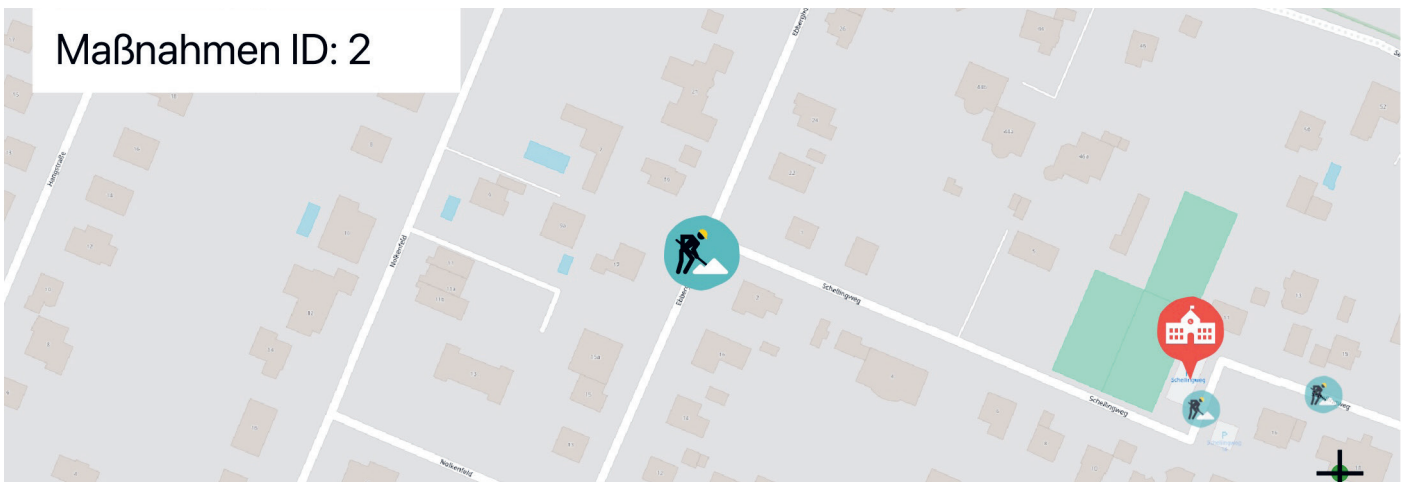
Aufgrund des schmalen Gehwegs auf der südlichen Seite des Schellingwegs, der an einer Hecke auf die Ebberghöhe trifft, ist die notwendige Querung der Ebberghöhe problematisch. Die kleine Aufstellfläche am Ende des Gehwegs und die schlechten Sichtbeziehungen erschweren sicheres Queren. Zudem konnte Kfz-Verkehr mit nicht angepasster Geschwindigkeit beobachtet werden.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Aufpflasterung des Mündungsbereichs mit einer Erhöhung auf Gehwegniveau um die Aufstellfläche zu vergrößern, die Sichtbeziehungen zu verbessern und die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig

Maßnahmen ID: 2

3

Schellingweg



Kita

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

Im Wohngebiet Buschkamp sind Hochborde, sofern diese angelegt wurden, meist sehr schmal. An Tagen mit Mülltonnenleerung werden diese auf dem Gehweg abgestellt, was ein Passieren mit Kinderwagen oder Buggy nahezu unmöglich macht. Dieses Problem trifft auch für den Schellingweg zu.

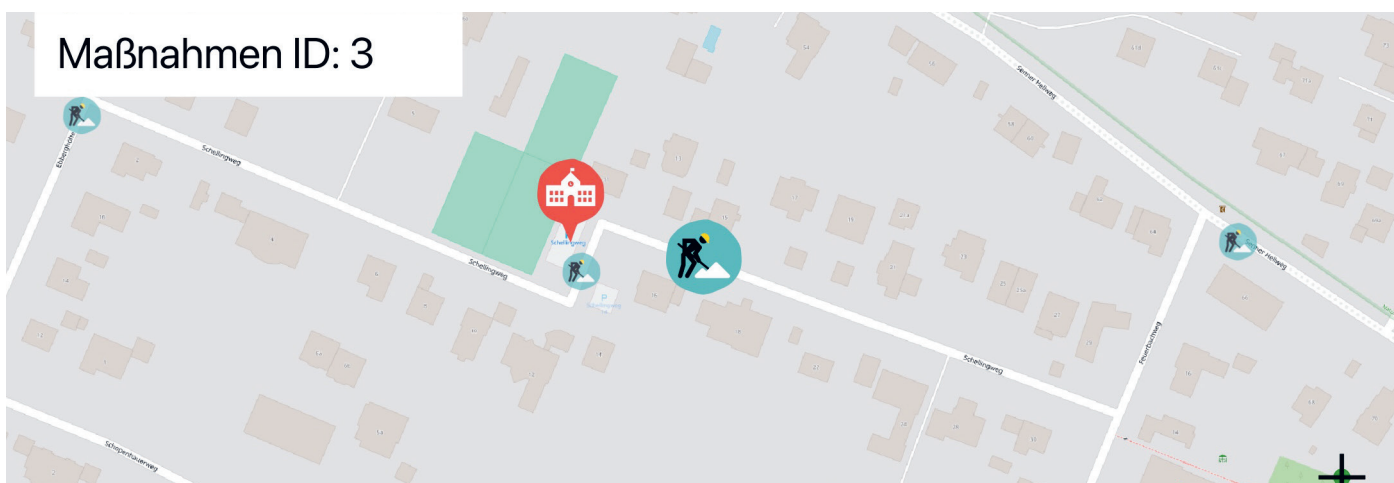
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Organisation des barrierefreien Abstellens der Mülltonnen.	Organisatorische Maß-nahme	Umweltbetrieb	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 3



4

Senner Hellweg

Kita

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

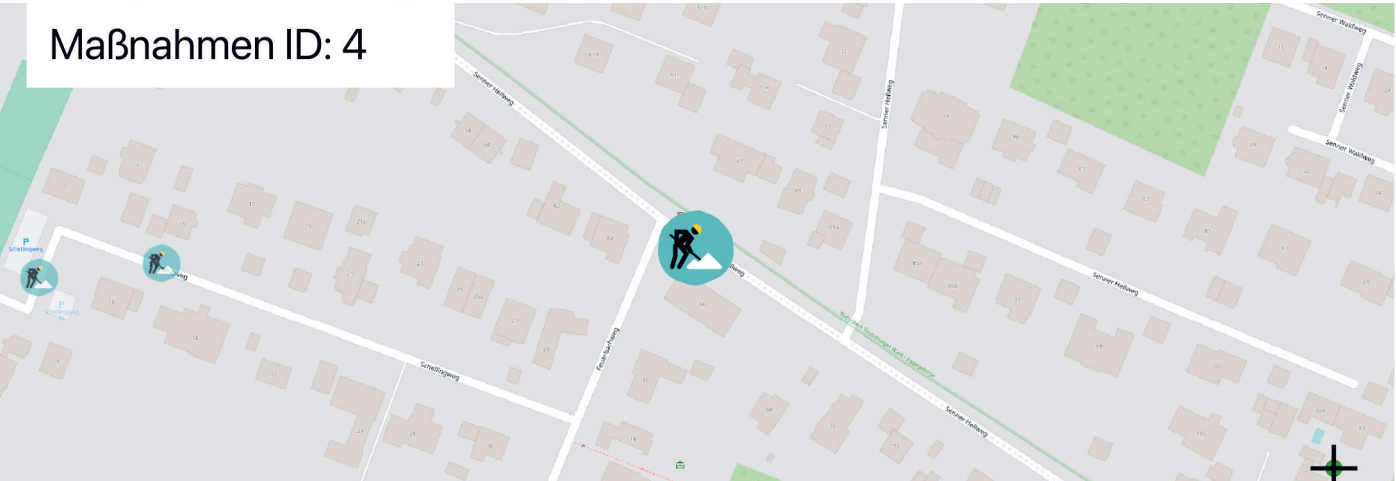
Auch in diesem Abschnitt des Senner Hellweg gibt es keine Gehwege und die Fahrbahnoberfläche ist in einem schlechten Zustand, was insbesondere für Radfahrende problematisch ist. Außerdem ist die Straße sehr gerade und es wird mit hohen Geschwindigkeiten gefahren.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Erneuerung der Fahrbahnoberfläche und Anlage eines Gehwegs im südlichen Seitenraum.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig



5

Schopenhauerweg / Feuerbachweg

**Kita**

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

Der Einmündungsbereich des Schopenhauerwegs in den Feuerbachweg ist nur teilweise barrierefrei gestaltet. So fehlt etwa eine Bordabsenkung für die Querung aus nördlicher Richtung. Zudem ist in diesem Abschnitt regelmäßig ein nicht angepasstes Geschwindigkeitsverhalten des Kfz-Verkehrs zu beobachten.

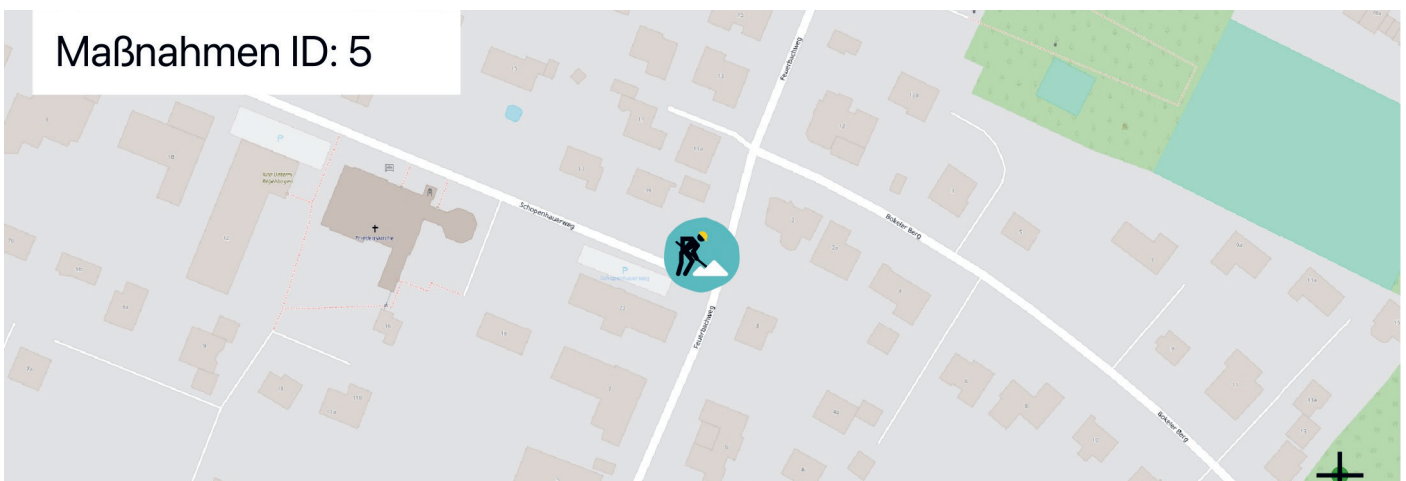
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Barrierefreier Ausbau der Kreuzung.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	kurzfristig
2	Anordnen alternierenden Parkens auf dem Feuerbachweg.	Verkehrsrechtliche Anordnung	Verkehrswegebau	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 5



6

Johann-Fichte-Weg

Kita

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

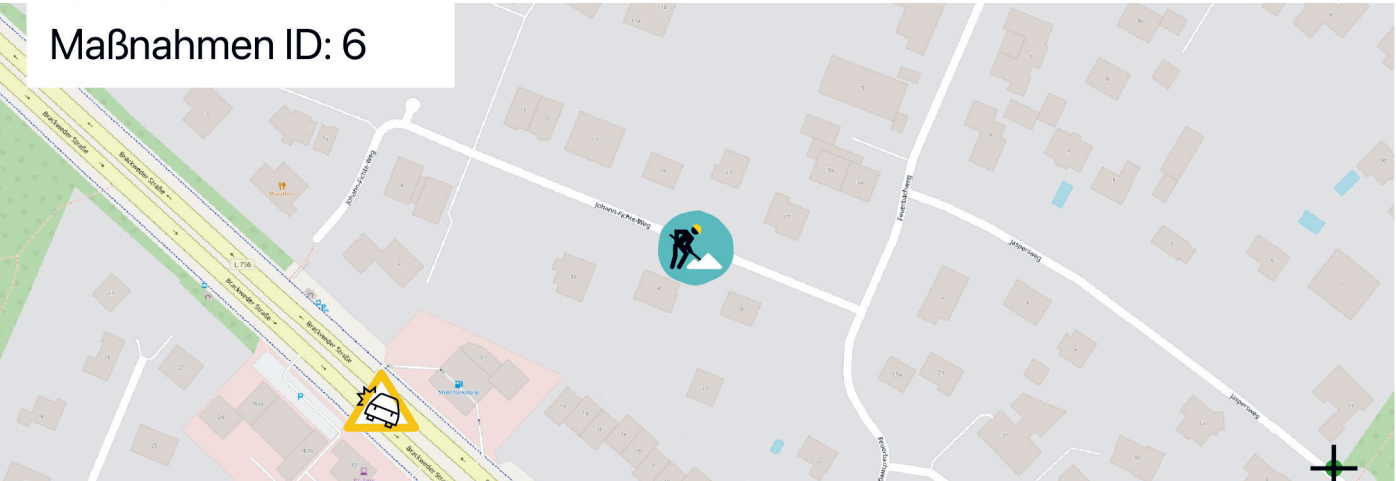
Die Gehwege auf dem Johann-Fichte-Weg sind sehr schmal und werden regelmäßig durch Mülltonnen blockiert.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Organisation der Positionierung der Mülltonnen abseits der Gehwege.	Organisatorische Maßnahme	Umweltbetrieb	mittel	kurzfristig
2	Neuaufteilung des Straßenraums bei nächster Sanierung mit Verbreiterung der Gehwege gem. EFA 2002.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	langfristig



7

Brackweder Straße / Hafnerweg



Kita

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

Analog zur Querung der Brackweder Straße auf Höhe der Straße Am Grundgreiben sind die Anforderungszeiten zu lang und die Freigabezeiten für die zu Fuß Gehenden zu kurz.

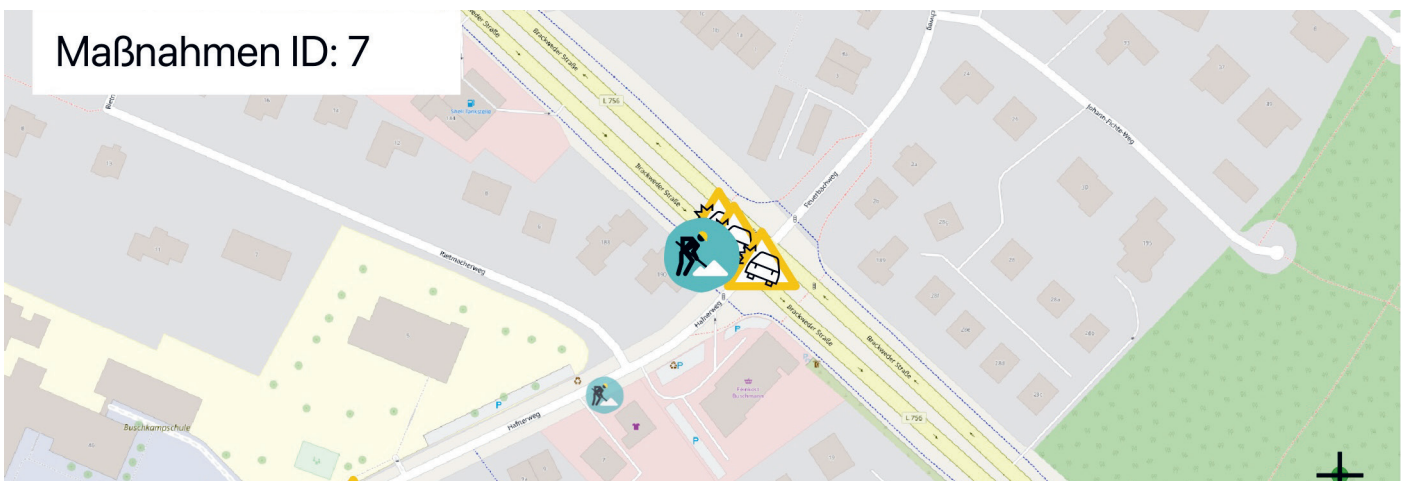
Unfallgeschehen

Drei Unfälle in 2021. Ein Unfall, bei dem ein querender Fußgänger von einem abbiegendem Pkw leicht verletzt wurde. Ein Unfall gleichen Typs, bei dem ein Radfahrer leicht verletzt wurde sowie ein Begegnungsunfall, bei sich offenbar zwei entgegenkommende Radfahrende leicht verletzt haben.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Anpassen der Umlaufzeiten.	Verkehrsrechtliche Anordnung	Straßen.NRW	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 7



8

Hafnerweg / Rietmacherweg



Kita

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

Hafnerweg/Rietmacherweg. Hier ist die Einmündung zum Rietmacherweg sehr breit und lädt zum schnellen Abbiegen ein. Auf dem Gehweg vom Hafnerweg versperren auf südlicher Seite Mülltonnen den Gehweg.

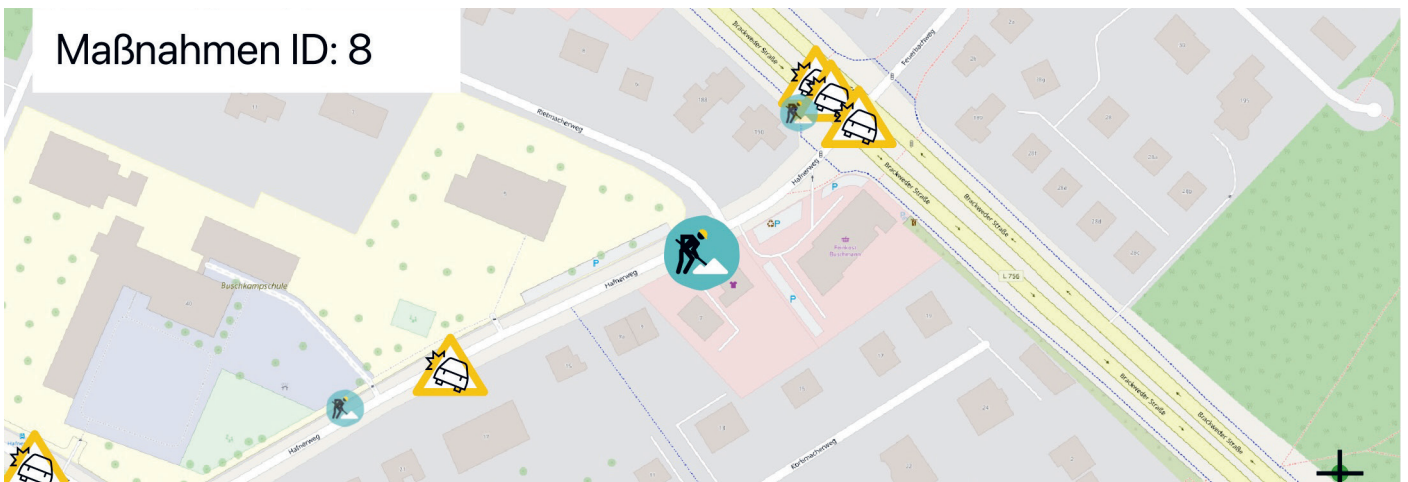
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Verschmälerung der Mündung vom Rietmacherweg.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig

Maßnahmen ID: 8



9

Hafnerweg



Kita

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

Im Hafnerweg gibt es vor der Schule keine Querungshilfe und die Fahrbahn ist breit.

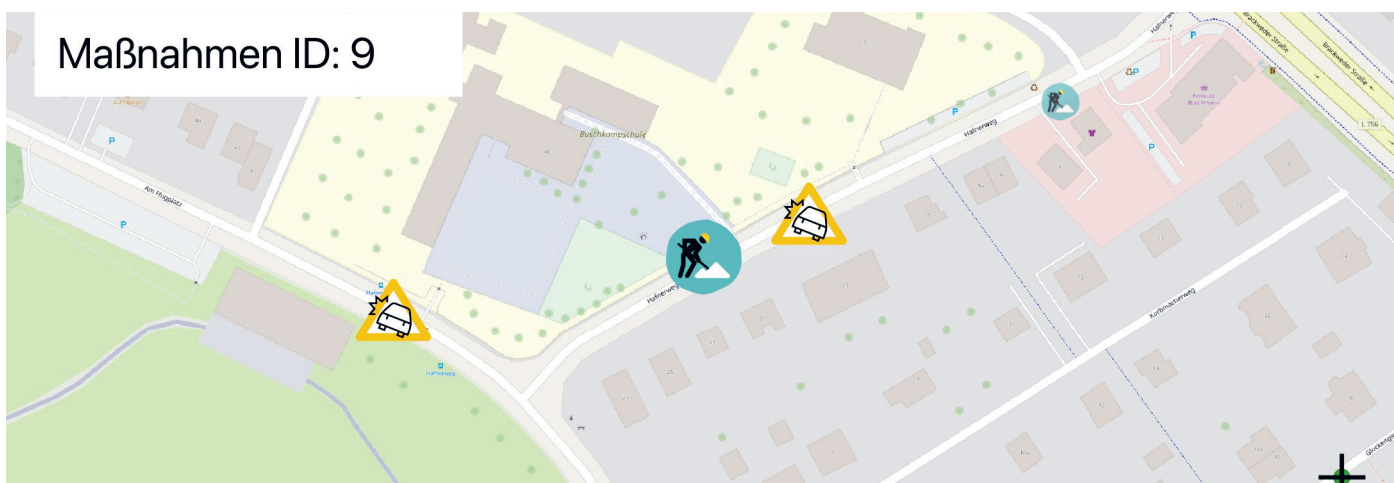
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Anlage einer Querungshilfe in Form einer Fahrbahnverengung mit vorgezogenem Gehweg.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig

Maßnahmen ID: 9



10**Brackweder Straße / Am Grundgreiben****Kita**

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

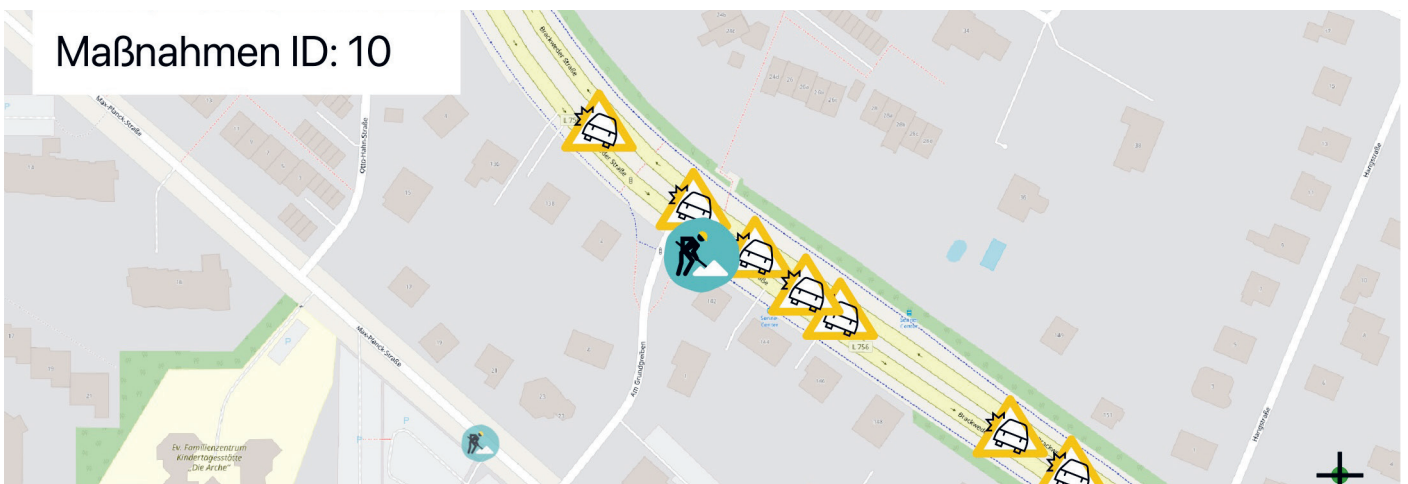
Die Querung der Brackweder Straße ist ausschließlich an den Fußgängerampeln zu empfehlen. Die zul. Geschwindigkeit beträgt 70 km/h. Die Anforderungszeiten sind mit 60 Sekunden zu lang und die Freigabezeit für querende Fußgänger:innen mit unter 20 Sekunden zu kurz für die Distanz.

Unfallgeschehen

Ein Überschreitenunfall in 2022, bei dem ein Fußgänger von einem Pkw erfasst und schwer verletzt wurde, ob es sich hierbei um einen Rotlichtverstoß gehandelt hat, ist aus den Unfalldaten nicht ersichtlich.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Anpassen der Anforderungs- und Freigabezeiten der Fußgängerampel.	Verkehrsrechtliche Anordnung	Straßen.NRW	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 10

11**Max-Planck-Straße****Kita**

Kita Schellingweg

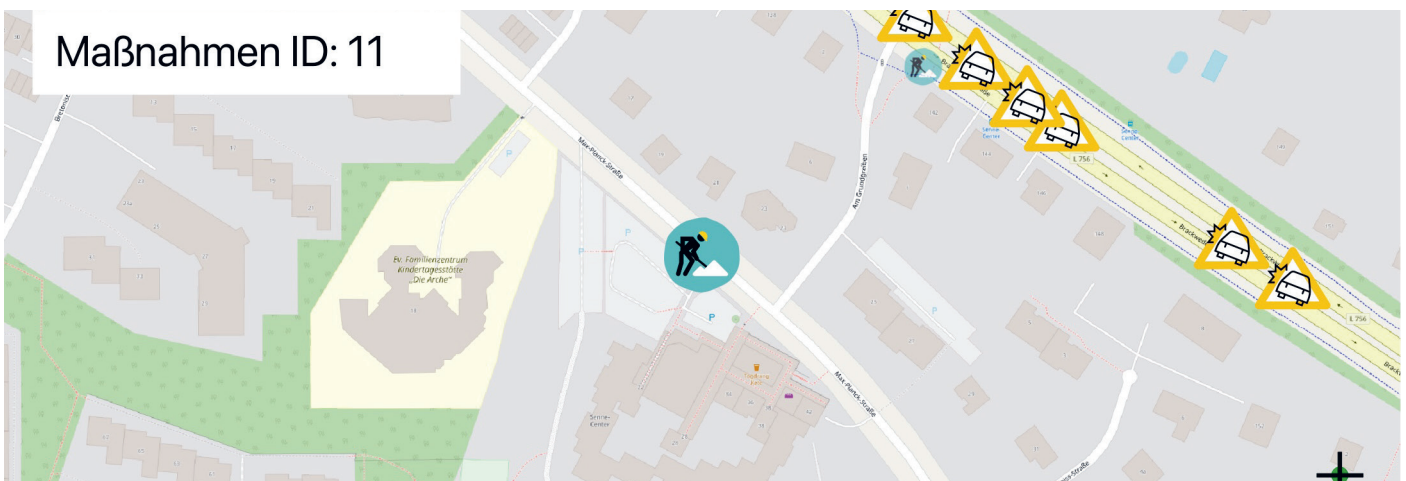
Problembeschreibung

Die Fahrbahn der Max-Planck-Straße ist sehr breit. Zudem ist der Parkdruck sehr hoch, sodass die Seitenräume größtenteils mit Fahrzeugen belegt sind.

Unfallgeschehen**Maßnahmen**

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Einrichten von Querungshilfen in den Bereichen Carl-Zeiss-Straße und Am Grundgreiben.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 11



12**Heidestraße****Kita**

Kita Schellingweg

**Problembeschreibung**

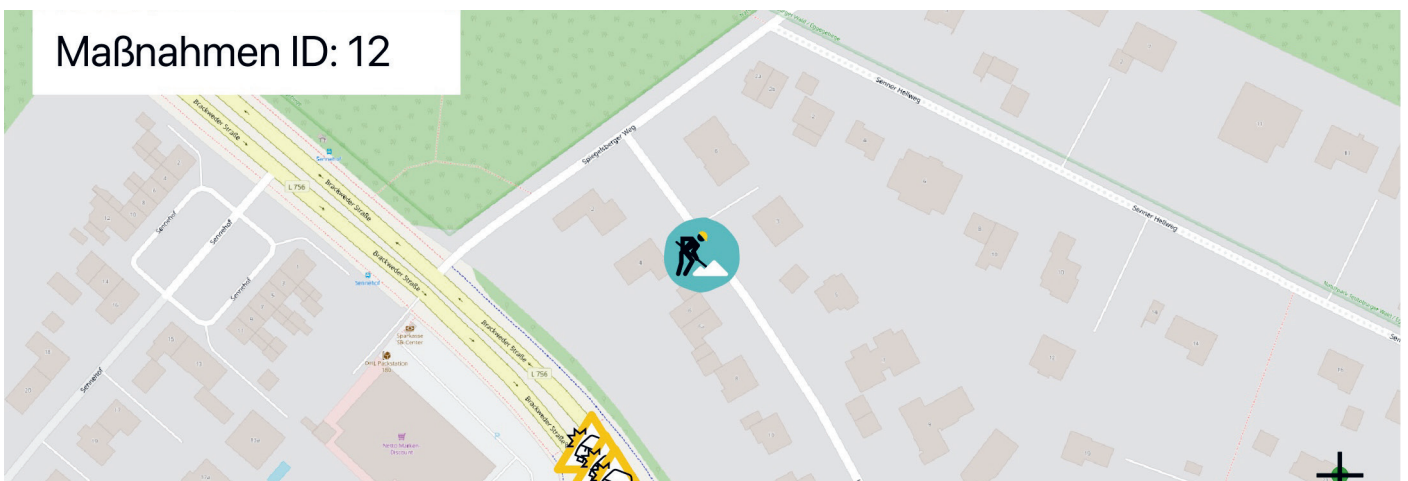
In der Heidestraße ist eine Separation von Gehwegen zu erkennen, diese sind jedoch nicht ausgebaut und in einem sehr schlechten Zustand. Die Nebenanlagen werden zudem von parkenden Fahrzeugen genutzt. Aus diesen Gründen müssen zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn ausweichen, die ebenfalls in einem sehr schlechten Zustand ist.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Anlage von Gehwegen und Erneuerung der Fahrbahn.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 12

13

Heidestraße



Kita

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

Auch in diesem Abschnitt der Heidestraße fehlen separate Gehwege. Das kann vor allem in der Kurvenlage problematisch werden, da hier die Sicht durch Vegetation eingeschränkt ist.

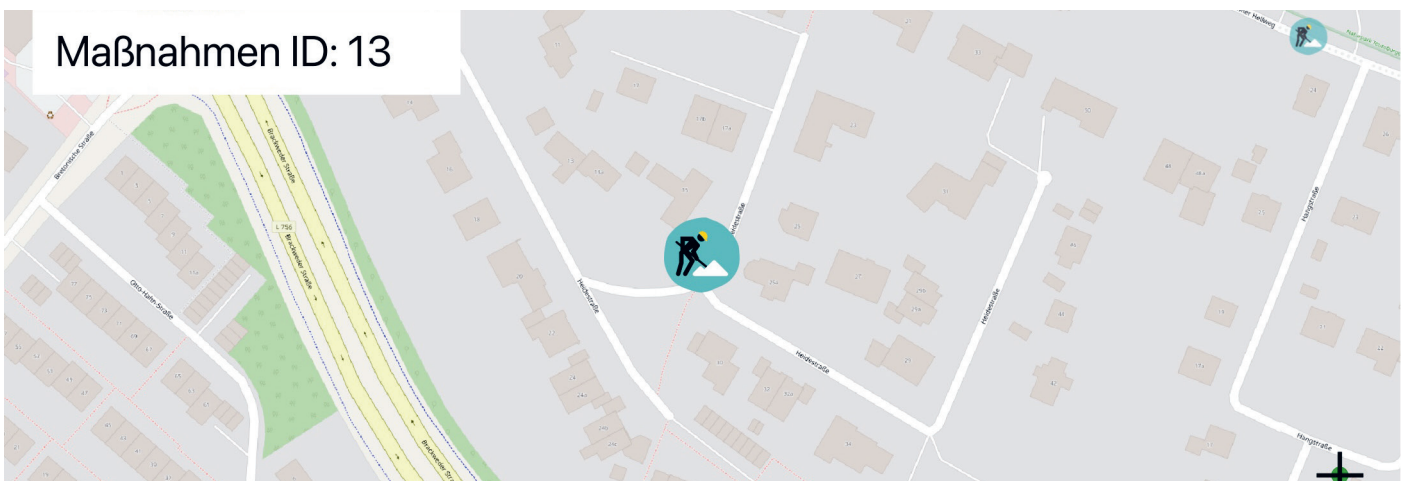
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Der Platz im Kurvenbereich bietet großes Potenzial für eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Heidestraße insgesamt, aber zumindest dieser Bereich sollte zu einem verkehrsberuhigten Bereich ausgebaut werden. Durch das Ordnen des ruhenden Verkehrs kann auch die Fahrgeschwindigkeit reduziert werden.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 13



14

Senner Hellweg**Kita**

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

Entlang des Senner Hellwegs gibt es nur im südlichen Seitenraum einen Gehweg und auch nur im Abschnitt zwischen Spiegelberger Weg und Hangstraße. Weiter östlich fehlen Gehwege vollständig. Aufgrund der Erschließungsfunktion der Straße mit entsprechenden Nutzungsfrequenzen durch Fahrzeuge und wahrgenommen zu hohen Geschwindigkeiten, ist das Gehen auf der Fahrbahn problematisch.

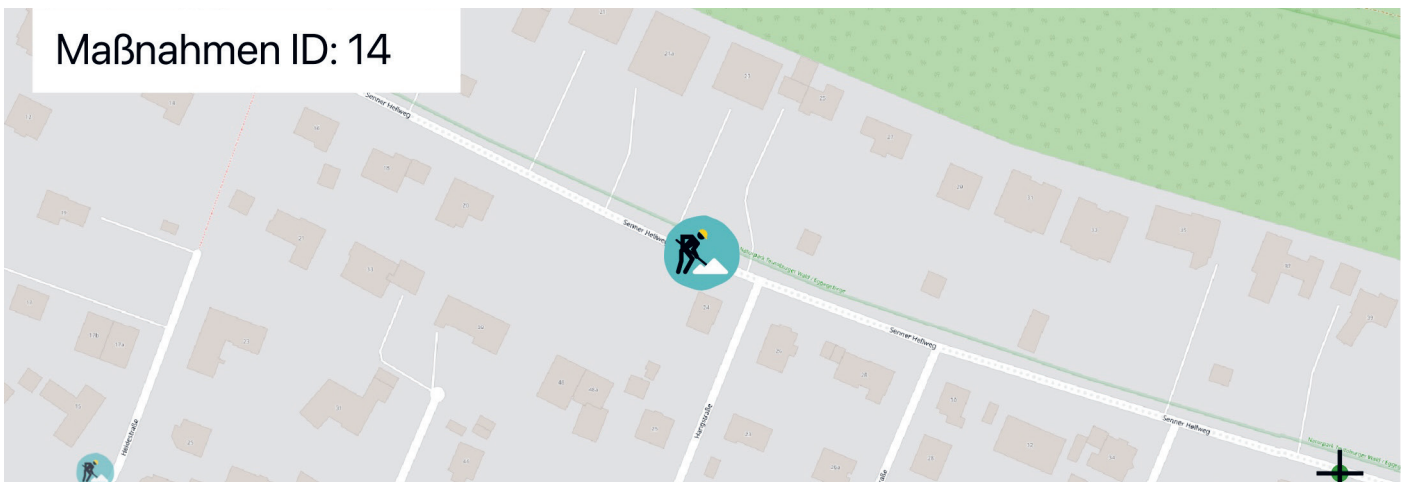
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Anlage eines durchgehenden Gehwegs im südlichen Seitenraum.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 14



15

Nolkenberg / Ebberghöhe



Kita

Kita Schellingweg

Problembeschreibung

Der Mündungsbereich des Nolkenbergs ist nicht barrierefrei ausgebaut, was das Queren insbesondere mit Kinderwagen, Buggy oder Laufrad schwierig macht.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Barrierefreier Ausbau des Mündungsbereichs.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 15

