

Endbericht

Verkehrskonzept für Kindertagesstätten in Bielefeld

Kita Tieplatzschule



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	5
2. ANLASS UND ZIELSETZUNG.....	5
3. ZUSAMMENFASSUNG	6
4. AUSGANGSLAGE	6
4.1. Kita-Standorte	6
5. ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN	7
5.1. Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld.....	7
5.2. Verkehrliche Anforderungen an Bildungs- und Betreuungseinrichtungen	7
5.3. Planungs- und Rechtsgrundlagen	8
6. METHODISCHES VORGEHEN.....	8
6.1. Grundlagenermittlung.....	8
6.2. Analysen.....	8
6.3. Maßnahmenentwicklung	15
6.4. Öffentlichkeitsbeteiligung	15
7. KITA TIEPLATZSCHULE (HEEPEN)	15
7.1. Lage und Kontext	15
7.2. Einrichtung und Kapazität	15
7.3. Erreichbarkeit.....	16
7.4. Parkraumuntersuchung Kita Tieplatzschule.....	20
7.5. Vor-Ort-Analyse Kita Tieplatzschule (Heepen)	21
7.6. Unfallgeschehen	22
7.7. Abschätzung Neuverkehre	23
7.8. Maßnahmenentwicklung	25
8. MAßNAHMEN	27
8.1. Begleitende Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.....	27
8.2. Statistische Auswertung standortspezifischer Maßnahmen	29
9. ANLAGEN	30
9.1. Tabellen zu Neuverkehrsabschätzungen	30
9.2. Maßnahmensteckbriefe	35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsraum Heepen	10
Abbildung 2: Untersuchungsraum Senne.....	11
Abbildung 3: Untersuchungsraum Brackwede.....	12
Abbildung 4: Untersuchungsraum Schröttinghausen.....	13
Abbildung 5: Kita Tieplatzschule Erreichbarkeit mit dem Fahrrad.....	16
Abbildung 6: Kita Tieplatzschule Erreichbarkeit zu Fuß	17
Abbildung 7: Kita Tieplatzschule – Erschließung durch den ÖPNV	18
Abbildung 8: Kita Tieplatzschule – fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen.....	19
Abbildung 9: Kita Tieplatzschule – Parkraumuntersuchung	21
Abbildung 10: Kita Tieplatzschule – zentrale Ergebnisse der Vor-Ort-Untersuchung	21
Abbildung 11: Unfälle im Untersuchungsraum Kita Tieplatzschule (2021 - 2023)	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kita Tieplatzschule – zusätzliche Verkehre.....	20
Tabelle 2: Kita Tieplatzschule – Neuverkehre Übersicht.....	23
Tabelle 3: Kita Tieplatzschule – Neuverkehre Beschäftigte	24
Tabelle 4: Kita Tieplatzschule – Neuverkehre Hol- und Bringverkehre	24
Tabelle 19: Kita Tieplatzschule – Ganglinie Neuverkehre Szenario 2	34

Diagrammverzeichnis

Diagramm 1: Kita Tieplatzschule – Maßnahmen nach Maßnahmenkategorien	25
Diagramm 2: Kita Tieplatzschule – Maßnahmen nach Problemkategorien.....	26
Diagramm 3: Kita Tieplatzschule – Maßnahmen nach Zuständigkeit	26
Diagramm 4: Kita Tieplatzschule Maßnahmen – Umsetzungshorizont	27
Diagramm 5: Kita Tieplatzschule Maßnahmen – Priorität	27

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 Steckes 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 **TravelTime 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.

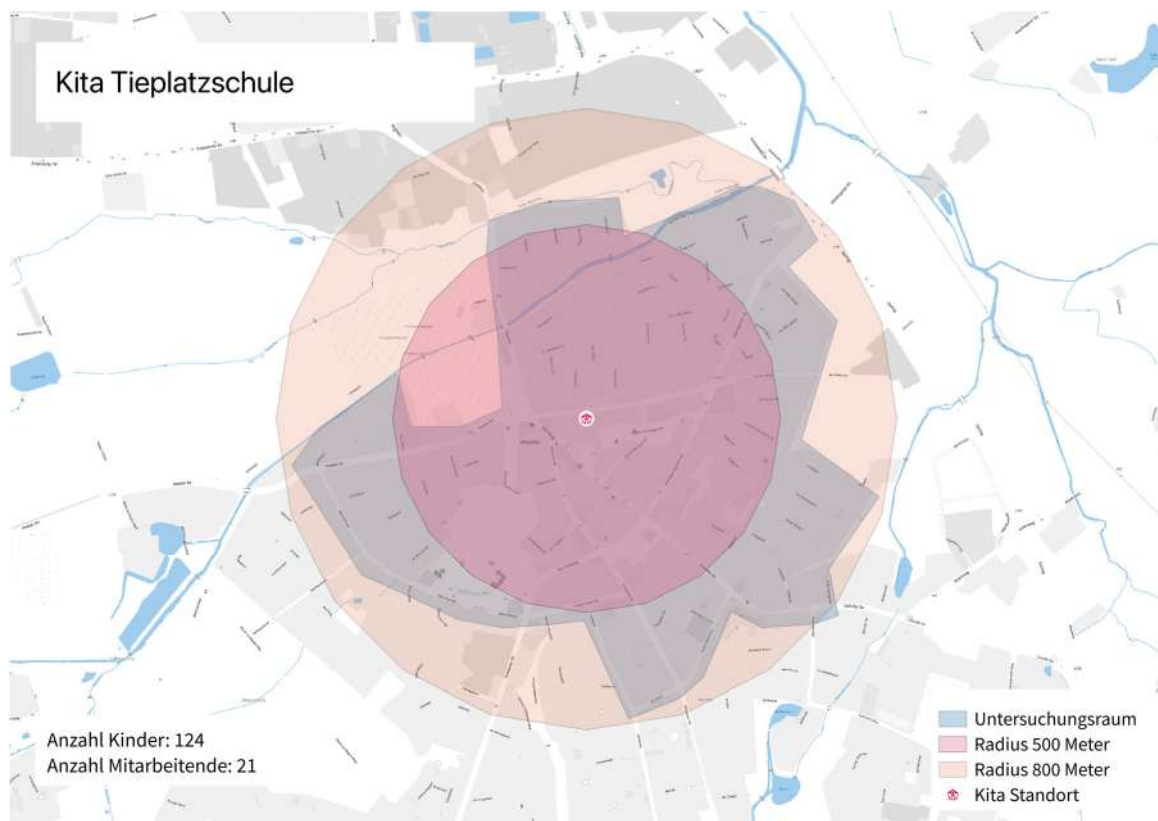


Abbildung 1: Untersuchungsraum Heepen

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 Wohnbauung 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.

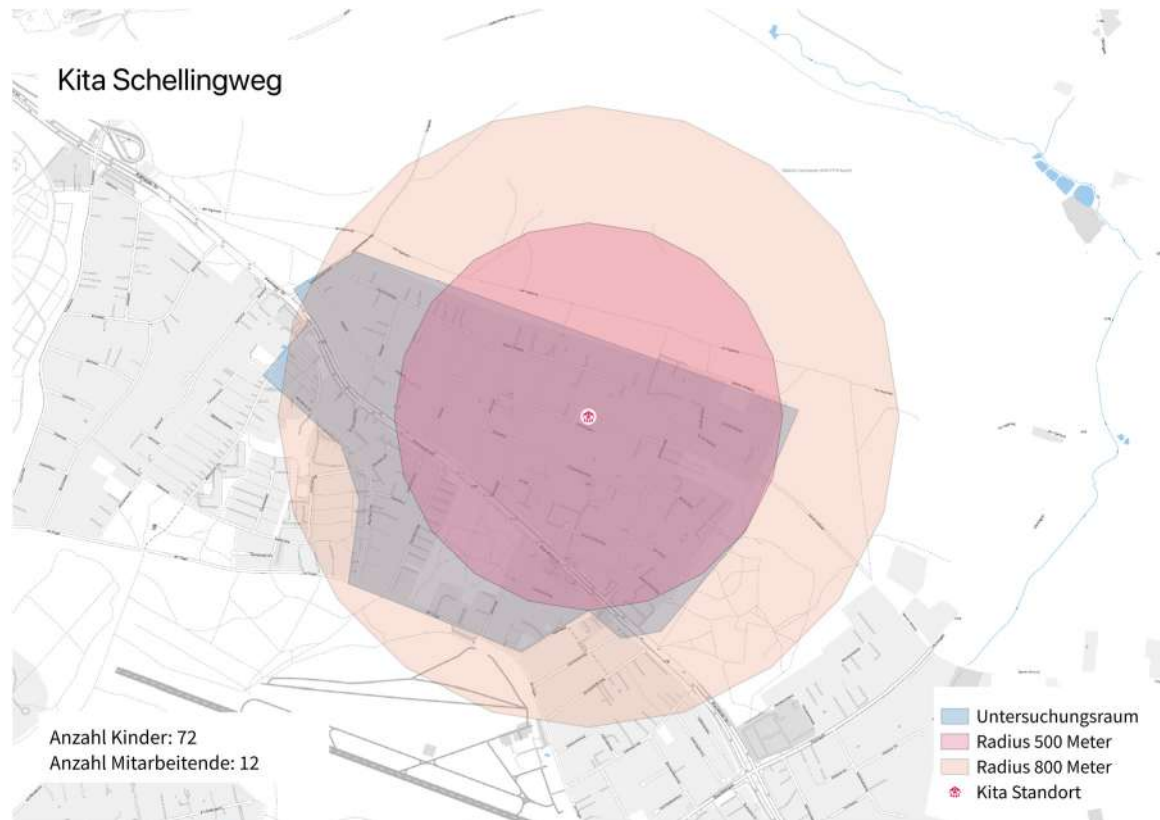


Abbildung 2: Untersuchungsraum Senne

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.

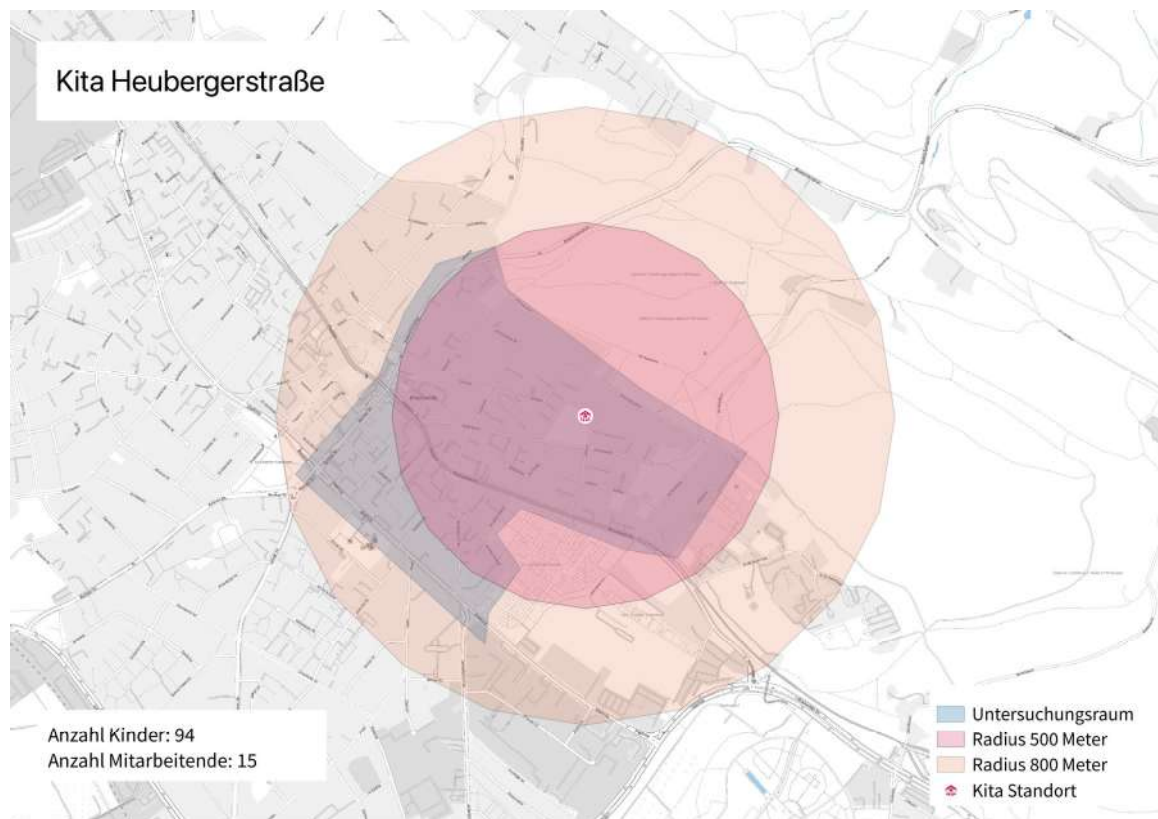


Abbildung 3: Untersuchungsraum Brackwede

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.

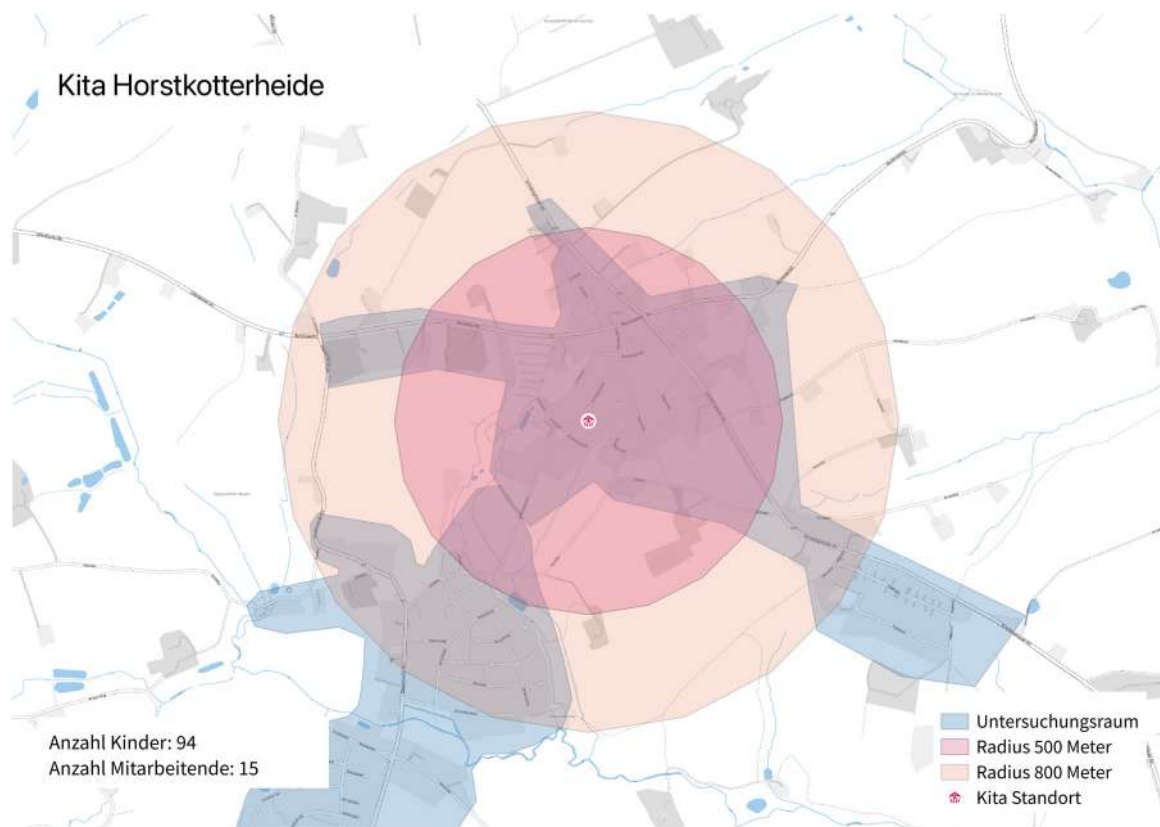


Abbildung 4: Untersuchungsraum Schröttinghausen

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 Tieplatzschule (Heepen)

7.1. Lage und Kontext

Die Kita liegt im Ortsteil **Heepen**, einem der bevölkerungsstärksten Stadtbezirke mit rund **48 683 Einwohnern** (Stand 2024). Heepen liegt im Osten Bielefelds, eingebettet im Ravensberger Hügelland, und grenzt an Brake, Baumheide, Milse und Oldentrup.

Der Stadtteil Heepen zeichnet sich durch eine Mischung aus städtischer Dichte und dörflich geprägten Strukturen aus. Der Standort der Kita Tieplatzschule befindet sich im Ortszentrum, direkt an einer Hauptverkehrsstraße und in einem denkmalgeschützten ehemaligen Schulgebäude. Städtebaulich ist Heepen geprägt durch eine kleinteilige Wohnbebauung von Einfamilienhäusern bis zu dichteren Siedlungen. Im direkten Umfeld der Tieplatzschule befinden sich Wohnhäuser, Nahversorgungsangebote und soziale Einrichtungen, wodurch der Standort eng in den alltäglichen Lebenskontext eingebunden ist. Aufgrund der zentralen Lage sind die Flächenverfügbarkeiten begrenzt, was die Organisation des Hol- und Bringverkehrs besonders anspruchsvoll macht. Soziokulturell zeichnet sich Heepen durch eine heterogene Bewohnerschaft aus, die von alteingesessenen Familien bis zu neu hinzugezogenen Bewohner:innen reicht. Lokale Strukturen im Bereich Sport, Kultur und Kirche sind stark verankert. Die Kita hat damit das Potenzial, sich als integrativer Ort im Quartier zu etablieren, steht aber zugleich im Spannungsfeld zwischen hoher Nachfrage nach Betreuungsplätzen und den räumlichen Grenzen im dicht genutzten Ortskern.

7.2. Einrichtung und Kapazität

- 7 Gruppen, ca. 124 Kinder
- 21 Mitarbeitende

7.3. Erreichbarkeit

Erreichbarkeit der Kita Tieplatzschule zu Fuß und mit dem Fahrrad

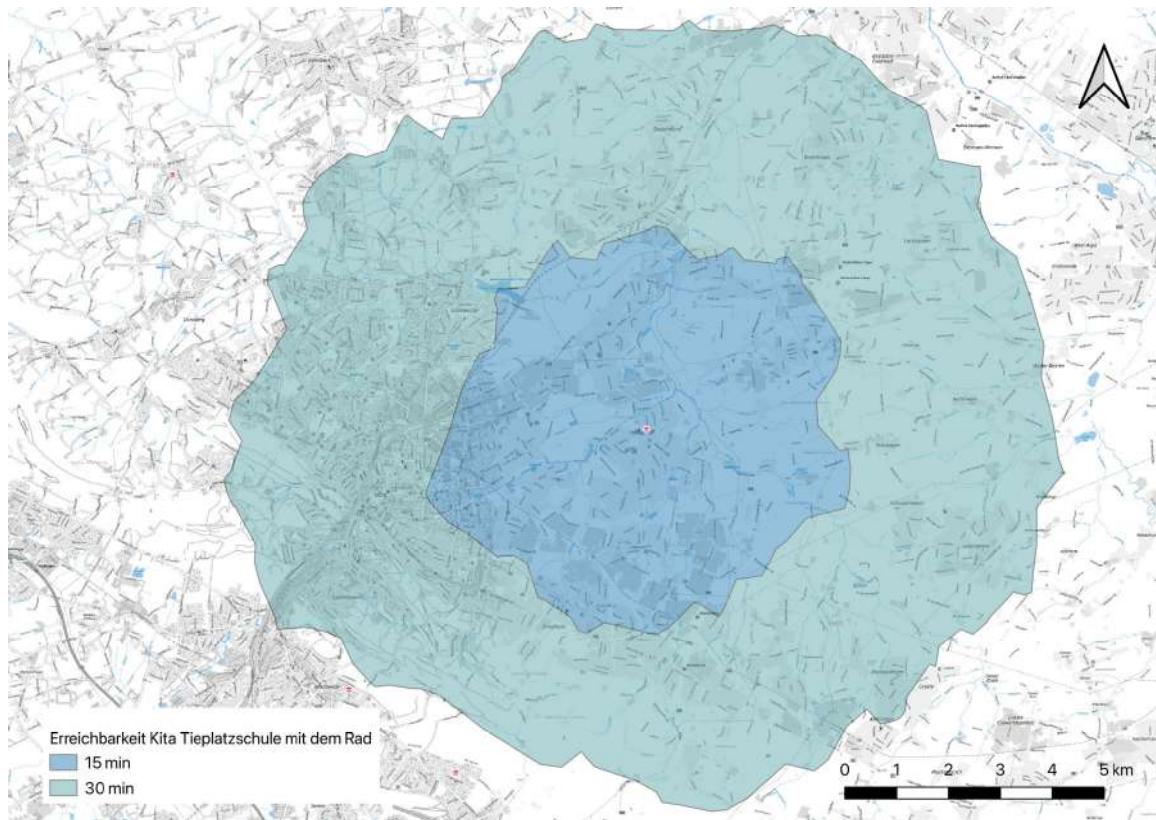


Abbildung 5: Kita Tieplatzschule Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

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

Die hellblaue Fläche repräsentiert den Bereich, der innerhalb von 30 Minuten Fahrzeit erreichbar ist, während die dunklere Fläche den 15-Minuten-Radius darstellt. Erkennbar ist, dass die Kita aus angrenzenden Stadtteilen, wie Schildesche, Schuckenbaum und Stieghorst in unter 30 Minuten mit dem Rad zu erreichen ist.

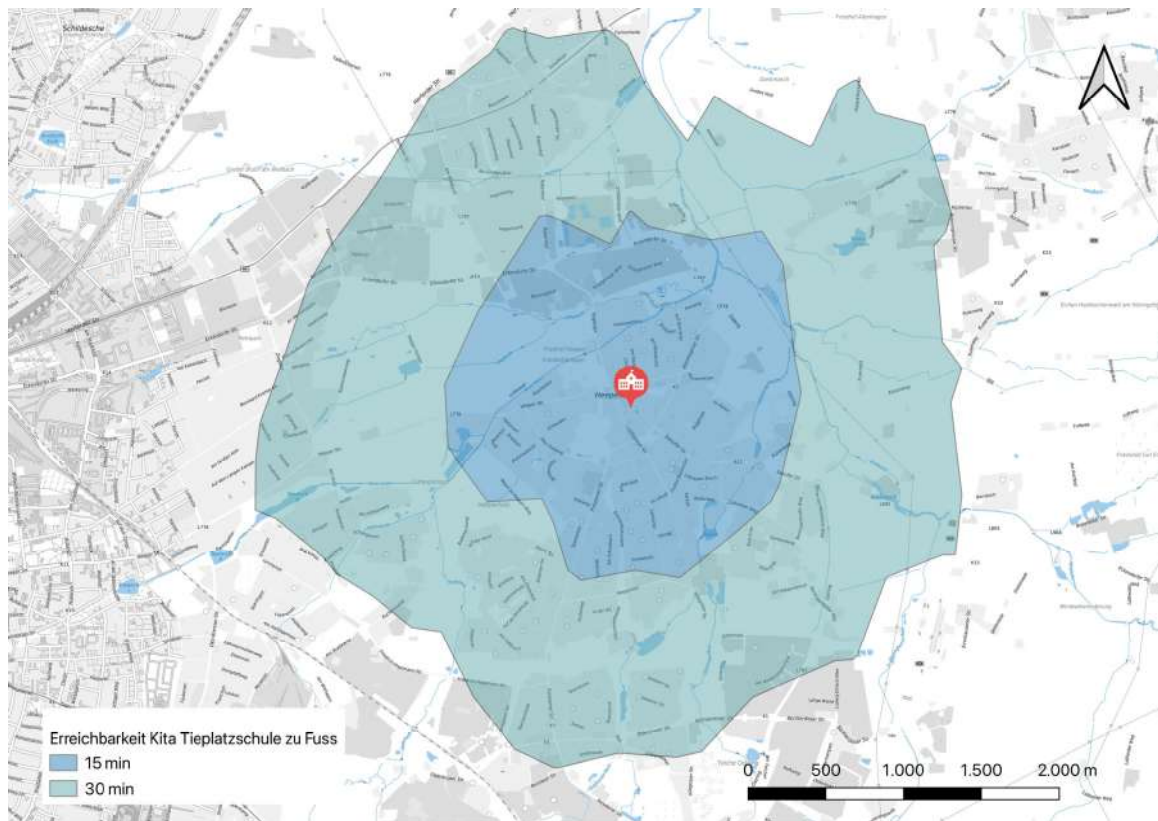


Abbildung 6: Kita Tieplatzschule Erreichbarkeit zu Fuß

Die vorliegende Karte zeigt die fußläufige Erreichbarkeit des Kita-Standorts Tieplatzschule. 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.

Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV)

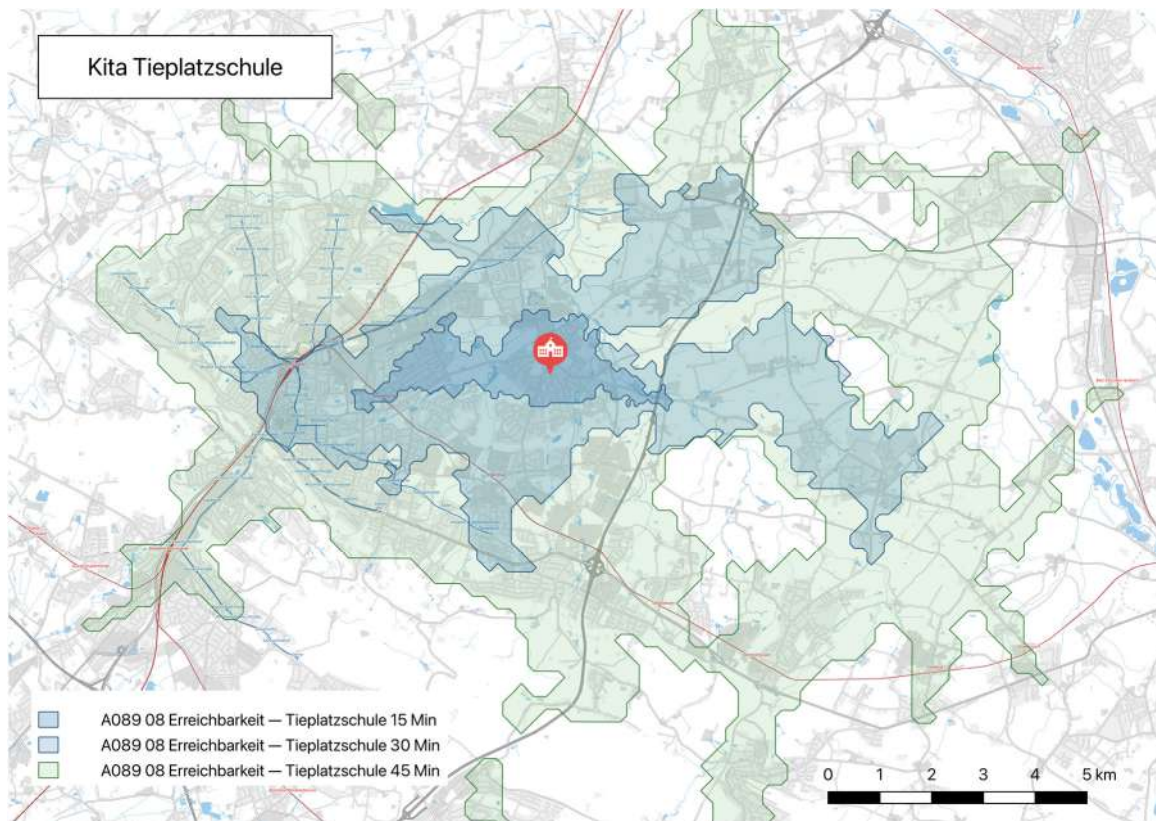


Abbildung 7: Kita Tieplatzschule – Erschließung durch den ÖPNV

ÖPNV-Erreichbarkeit des Standorts Tieplatzschule

Die Analyse zeigt, in welchem Umfang der Kita-Standort Tieplatzschule mit öffentlichen Verkehrsmitteln in 15, 30 und 45 Minuten erreichbar ist. Die Ergebnisse sind sowohl für Familien, die ihre Kinder bringen oder abholen, als auch für die Beschäftigten von Bedeutung.

15 Minuten: Das unmittelbare Einzugsgebiet umfasst die angrenzenden Stadtteile im Umfeld der Kita, insbesondere Heepen sowie Teile von Mitte und Stieghorst. Für Eltern bedeutet dies kurze Wege beim Bringen und Abholen, während Beschäftigte aus den angrenzenden Quartieren den Arbeitsplatz schnell und bequem erreichen können.

30 Minuten: In diesem Radius wird ein großer Teil des Stadtgebietes Bielefeld erschlossen. Neben den östlichen Stadtteilen (z. B. Ubedissen, Hillegossen) sind auch westlich gelegene Quartiere erreichbar. Damit vergrößert sich der Einzugsbereich deutlich: Familien aus unterschiedlichen Stadtteilen können die Kita in akzeptabler Zeit erreichen, und Beschäftigte haben eine gute Wahlmöglichkeit ihres Wohnstandortes innerhalb der Stadt.

45 Minuten: In der maximalen Erreichbarkeit wird nahezu das gesamte Bielefelder Stadtgebiet sowie angrenzende Bereiche im Umland abgedeckt. Für Beschäftigte eröffnet dies einen weiten potenziellen Wohn- und Arbeitsmarkt. Für Familien liegt diese Fahrzeit

allerdings bereits am oberen Limit dessen, was für den Kita-Alltag realistisch und praktikabel ist.

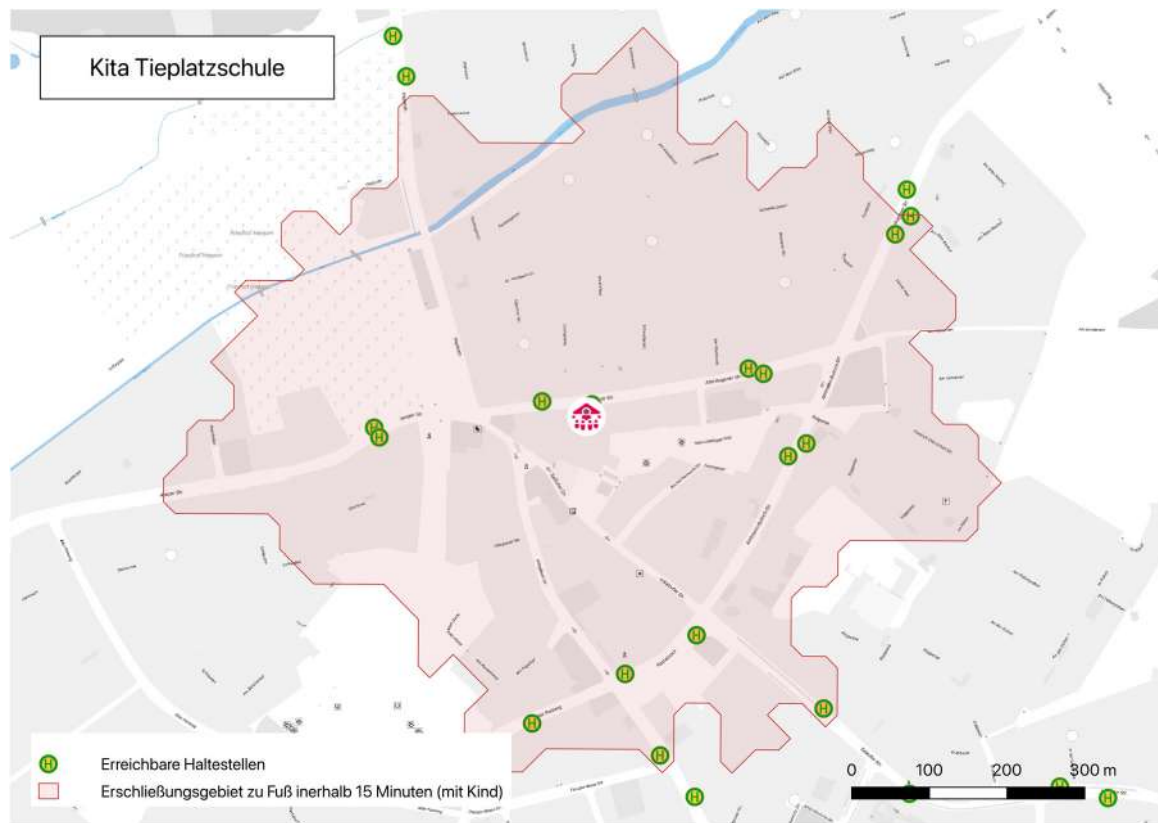


Abbildung 8: Kita Tieplatzschule – fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen

- Erreichbare Haltestellen:
 - Tieplatz, Tieplatz Kirche, Bischof-Meinwerk-Straße, Rüggesiek, Alter Postweg, Hassebrock, Theodor-Heuss-Straße, Salzufler Straße, Am Alten Bauhof (insgesamt über 10 Haltepunkte)
- Anbindung:
 - Buslinien 21, 22, 51, 52, 138
 - Dichte Taktung, auch im Tagesverlauf

Bewertung der ÖPNV-Anbindung (Kita Tieplatzschule):

- Sehr hohe ÖPNV-Erreichbarkeit, insbesondere für Beschäftigte.
- Direkte Lage an einer Haltestelle, sodass keine „letzte Meile“-Problematik besteht.
- Zahlreiche Buslinien (u. a. 21, 22, 51, 52, 138) mit dichter Taktung erschließen den Standort.
- Fußläufig sind über zehn Haltepunkte erreichbar, was eine hohe Flexibilität im ÖPNV bietet.
- Das Einzugsgebiet umfasst innerhalb von 15 Minuten Fahrzeit bereits angrenzende Stadtteile, innerhalb von 30 Minuten große Teile des Stadtgebietes und innerhalb von 45 Minuten nahezu das gesamte Stadtgebiet sowie Teile des Umlandes.

- Damit ist der Standort sowohl für Familien als auch für Beschäftigte in hohem Maße attraktiv.
- Der Standort erfüllt insgesamt die höchsten Anforderungen an eine nachhaltige, ÖPNV-orientierte Erschließung.

7.4. Parkraumuntersuchung Kita Tieplatzschule

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	Kita Tieplatzschule
07:00–08:00	48 Fahrten
08:00–09:00	84 Fahrten
14:00–15:00	65 Fahrten
16:00–17:00	62 Fahrten

Tabelle 1: Kita Tieplatzschule – zusätzliche Verkehre

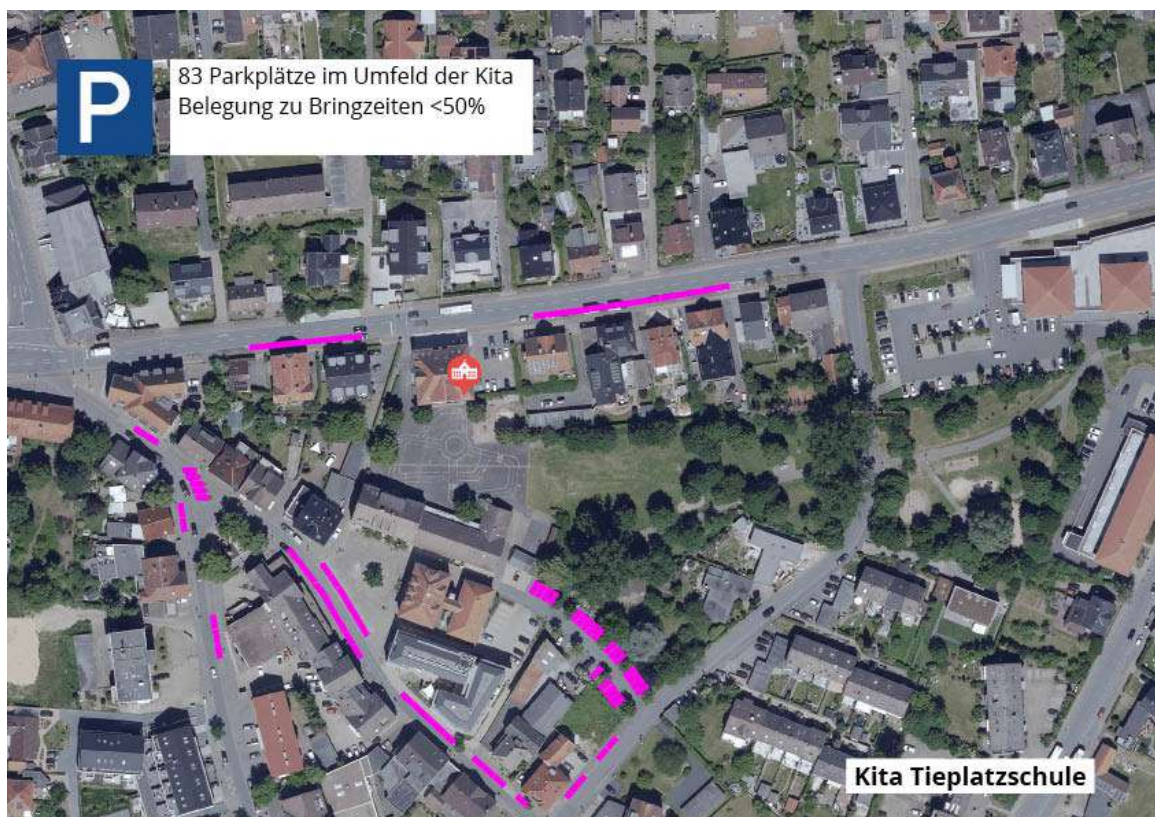


Abbildung 9: Kita Tieplatzschule – Parkraumuntersuchung

Im Umfeld der geplanten Kita Tieplatzschule stehen mindestens 83 Parkplätze zur Verfügung. Zusätzlich könnte über Vereinbarungen mit den Einzelhändlern an der Altenhagener Straße weitere Stellplätze genutzt werden. Zum Zeitpunkt der Erhebung am 27.5.2025 waren zu den Bringzeiten weniger als 50 % der Stellplätze belegt. Der verfügbare Parkraum im Umfeld der Kita Tieplatzschule ist zu jeder Zeit hinreichend für die angenommenen Verkehre, die durch die Kita induziert werden.

Der Parkraum steht vorrangig im Verlauf der Altenhagener Straße zur Verfügung. Weitere Parkmöglichkeiten gibt es in der Parkzone Salzufler Straße / Hillegosser Straße sowie auf dem Parkplatz zwischen Bischof-Meinwerk-Straße und dem Bezirksamt. Sollten dennoch Defizite auftreten, könnte in Abstimmung mit den Einzelhändlern an der Altenhagener Straße (Combi / Ernstings family) der zugehörige Parkplatz genutzt werden. Darüber hinaus kann auch eine Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums – beispielsweise durch die Nutzung einer Parkscheibe – dazu beitragen, die vorhandene Kapazität effizienter zu nutzen und damit Defizite zu mindern.

7.5. Vor-Ort-Analyse Kita Tieplatzschule (Heepen)**Abbildung 10: Kita Tieplatzschule – zentrale Ergebnisse der Vor-Ort-Untersuchung**

Handlungsschwerpunkte ergeben sich nach der Vor-Ort-Begutachtung vorrangig im südlichen Bereich des Einzugsgebietes. Zentral sind hier die Verläufe von Alter Postweg, Hillegosser Straße und Salzufler Straße zu nennen. Zudem besteht Handlungsbedarf bei der

Querung der Amtmann-Bullrich-Straße sowie am Eingangsbereich der Straße Am Homerssen.

7.6. Unfallgeschehen

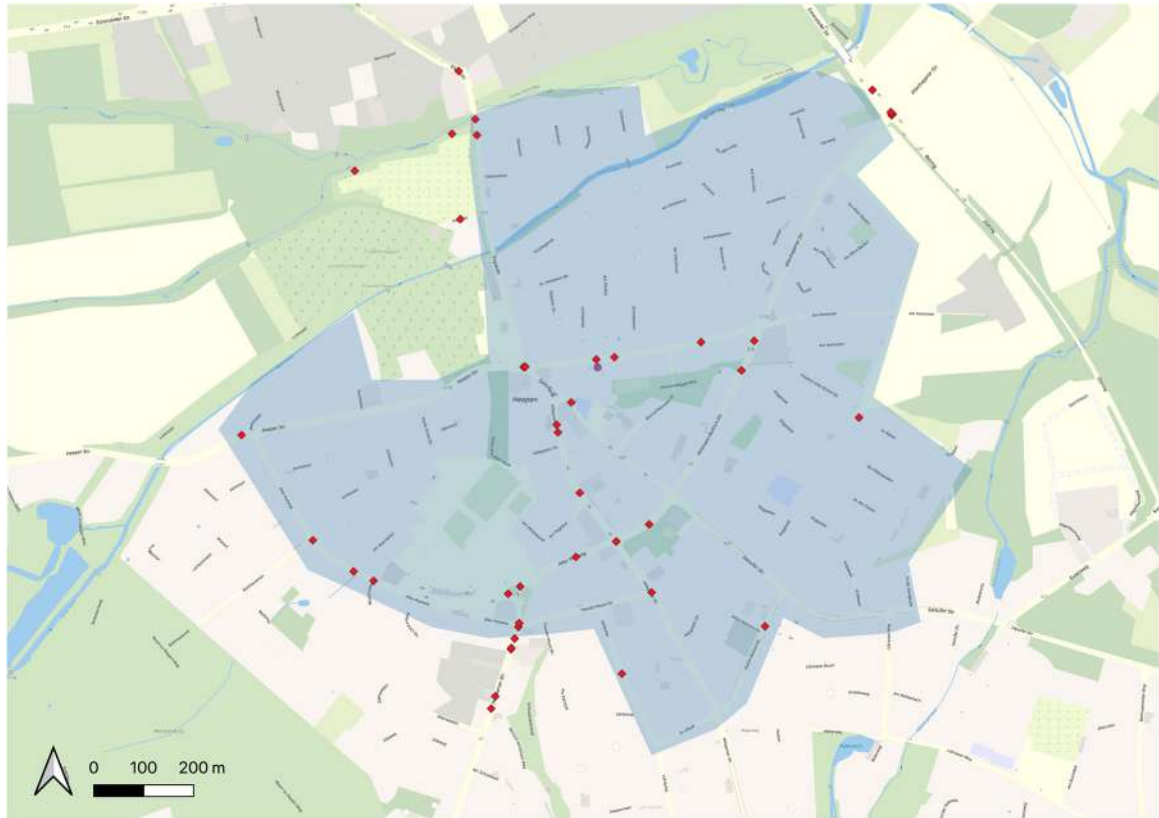


Abbildung 11: Unfälle im Untersuchungsraum Kita Tieplatzschule (2021 - 2023)

Unfallgeschehen für die Kita Tieplatzschule (2021–2023) unter Beteiligung von Fuß- und Radverkehr

In Bezug auf die Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) wurden im Untersuchungsraum der Kita Tieplatzschule an 5 Standorten Unfälle dokumentiert:

Knoten Alter Postweg / Hillegosser Straße:

Schwerverletzte Fußgängerin nach Abbiegeunfall (2022)

Knoten Heeper Straße / Vogteistraße:

Zwei Unfälle (Radfahrer und Fußgänger leicht verletzt, 2022)

Kreisverkehr Alter Postweg:

Schwerverletzte Fußgängerin nach Abbiegeunfall (2021)

Übergang Im Röken - Im Rüggiesiek:

Radfahrer leicht verletzt nach Kollision (2022)

Querungsstelle Amtmann-Bullrich-Straße / Heinrich Mügge-Weg:

Radfahrer leicht verletzt nach Kollision (2022)

Zusammenfassung Unfallgeschehen (Kita Tieplatzschule):

- Zeitraum 2021–2023: insgesamt 5 Unfälle mit Beteiligung von Fuß- und Radverkehr.
- 2 Schwerverletzte Fußgängerinnen nach Abbiegeunfällen (2021, 2022).
- 3 Leichtverletzte (Radfahrende und Fußgänger:innen).
- Unfallschwerpunkte an Knotenpunkten und Querungsstellen (Alter Postweg, Heeper Straße, Amtmann-Bullrich-Straße).
- Trotz geringer Unfallzahlen bestehen Sicherheitsdefizite.
- Handlungsbedarf vor allem bei Querungssicherheit und Sichtbeziehungen.

7.7. Abschätzung Neuverkehre

Die Berechnungen zeigen, dass mit Inbetriebnahme der Kita Tieplatzschule zusätzliche Verkehrsbewegungen im Quartier entstehen. Grundlage ist das Szenario 2 (realistisch), das typische Anwesenheitsquoten, Pkw-Besetzungen und Modal-Split-Verteilungen berücksichtigt. Daraus ergibt sich ein tägliches Zusatzaufkommen von rund 300 Wegen durch Eltern, Kinder und Beschäftigte. Dieses Aufkommen konzentriert sich vor allem auf die Hol- und Bringzeiten: morgens zwischen 7:00 und 9:00 Uhr sowie nachmittags zwischen 14:00 und 17:00 Uhr.

Die durch die Kita induzierten Verkehre sind im Anhang ausführlich dargestellt. Eine Übersicht der durch die Kita induzierten Verkehre 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 Tieplatzschule	Pkw-Wege	Lkw-Wege	Kfz-Wege gesamt
Szenario 1	358	2	360
Szenario 2	292	2	294
Szenario 3	233	2	235

Tabelle 2: Kita Tieplatzschule – Neuverkehre Übersicht

Beschäftigte

	Anzahl Beschäftigte	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung		Pkw-Wege
		Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	
Szenario 1	21	2,0-4,0	3	60-90%	100%	30-80%	70%	1,00-1,14	1,05	42
Szenario 2							65%		1,05	39
Szenario 3							60%		1,1	34

Tabelle 3: Kita Tieplatzschule – Neuverkehre Beschäftigte

Hol- und Bringverkehr Kita

	Gruppe	Kinder / Gr.	Anzahl Kinder	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Kinder pro Pkw	Pkw-Wege
				Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme		
Szenario 1	7	18	124	4	4	72-87%	85%	36-95%	75%	1,0	316
Szenario 2							80%		70%	1,1	253
Szenario 3							80%		60%	1,2	198

Tabelle 4: Kita Tieplatzschule – Neuverkehre Hol- und Bringverkehre

Die zeitliche Verteilung der Neuverkehre (s. Tabelle 5, Ganglinie der Neuverkehre) verdeutlicht, dass sich die Spitzenzeiten eindeutig in den Morgenstunden zwischen **07:00 und 09:00 Uhr** sowie in den Nachmittagsstunden zwischen **15:00 und 17:00 Uhr** konzentrieren. Damit fallen die höchsten Zusatzbelastungen in Zeiträume, die auch sonst durch Schul- und Berufsverkehre geprägt sind. In den übrigen Tageszeiten sind die zusätzlichen Verkehre deutlich geringer, sodass keine nennenswerte Verstärkung des Verkehrsaufkommens zu erwarten ist.

Die Neuverkehre im Umfeld der Tieplatzschule stellen im Vergleich zum bereits bestehenden Verkehr auf der Altenhagener Straße eine **zusätzliche, aber bewältigbare Belastung** dar. Besonders im Nahbereich der Kita-Zufahrt und an Querungsstellen sind jedoch Konflikte möglich.

7.8. Maßnahmenentwicklung

Für die Kita Tieplatzschule wurden insgesamt 23 Maßnahmen identifiziert. Der Schwerpunkt liegt auf **baulichen Maßnahmen**, wie der Schaffung sicherer Querungsstellen an der Altenhagener Straße und der Verbesserung der Gehweginfrastruktur im Umfeld. Daneben spielen auch **verkehrsrechtliche Regelungen** eine Rolle, etwa zur Ordnung des ruhenden Verkehrs und zur Steuerung des Hol- und Bringverkehrs. Ergänzend wurden **kommunikative Maßnahmen** entwickelt, die eine frühzeitige Information und Einbindung der Eltern vorsehen, um die Verkehrsbelastung vor der Kita zu reduzieren.

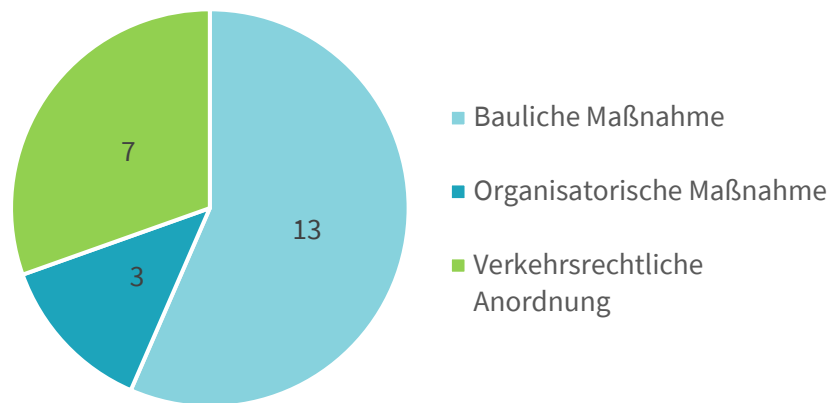


Diagramm 1: Kita Tieplatzschule – Maßnahmen nach Maßnahmenkategorien

Die Maßnahmen adressieren vor allem die hohe **Verkehrsbelastung der Altenhagener Straße**, die unzureichenden **Querungsmöglichkeiten** für Kinder und Begleitpersonen. Hinzu kommen Defizite bei der Radverkehrsinfrastruktur, die durch zusätzliche Abstellanlagen und sichere Wegebeziehungen verbessert werden sollen.

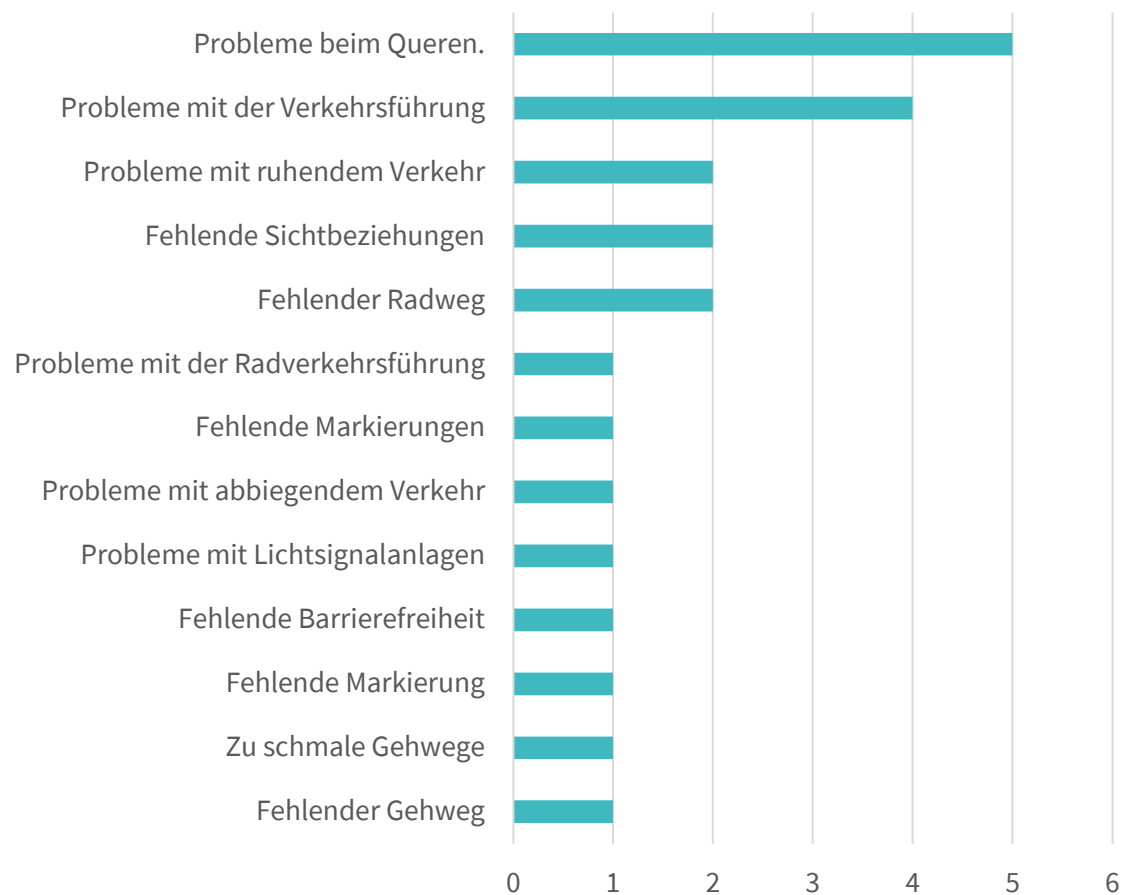


Diagramm 2: Kita Tieplatzschule – Maßnahmen nach Problemkategorien

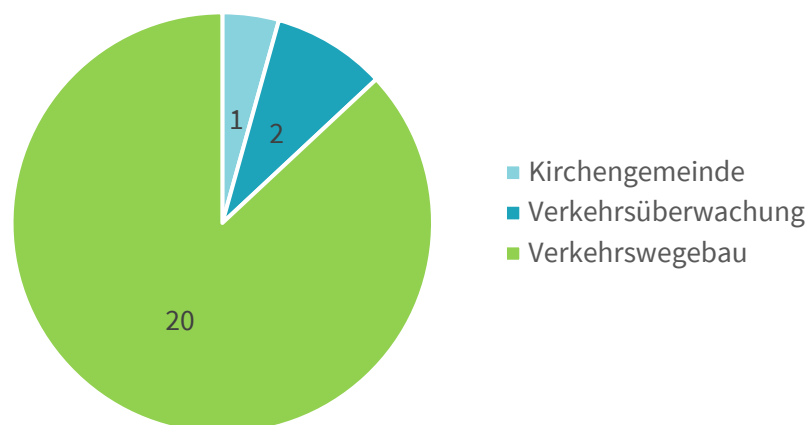


Diagramm 3: Kita Tieplatzschule – Maßnahmen nach Zuständigkeit

Die Stadt Bielefeld ist für die baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen verantwortlich, insbesondere für die Anlage von Querungshilfen und die Organisation des ruhenden Verkehrs. Das Jugendamt und der Kita-Träger übernehmen kommunikative und pädagogische Aufgaben, insbesondere die Elterninformation und die Verankerung verkehrssicherer

Verhaltensweisen im Alltag. Polizei und Ordnungsamt sollten unterstützend bei Kontrollen des ruhenden Verkehrs eingebunden werden.

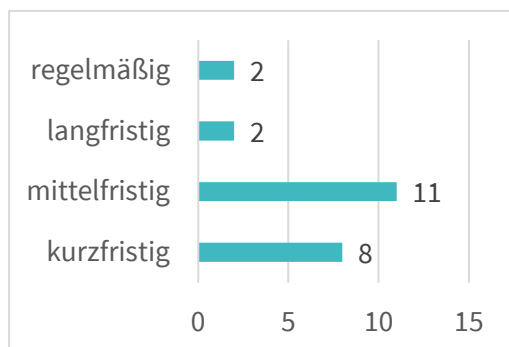


Diagramm 4: Kita Tieplatzschule Maßnahmen – Umsetzungshorizont

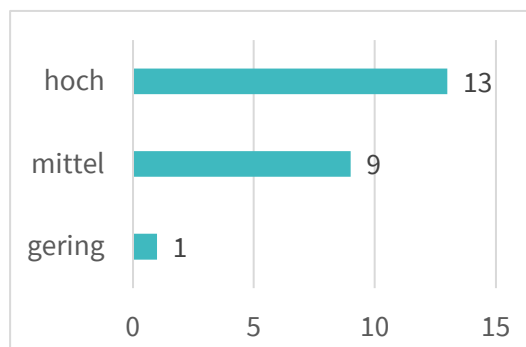


Diagramm 5: Kita Tieplatzschule Maßnahmen – Priorität

Kurzfristig lassen sich Maßnahmen wie die Einrichtung zusätzlicher Radabstellanlagen, eine provisorische Hol- und Bringzone sowie erste Kommunikationsmaßnahmen umsetzen. Mittelfristig sind bauliche Eingriffe an der Altenhagener Straße notwendig, insbesondere die Anlage barrierefreier Querungsstellen. Langfristig könnte eine umfassendere Umgestaltung des Straßenraums erforderlich werden, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität nachhaltig zu verbessern.

Höchste Priorität hat die **Verbesserung der Querungssicherheit** an der Altenhagener Straße, da diese die zentrale Erschließungsachse für die Kita bildet. Ebenfalls hoch priorisiert sind Maßnahmen zur **Entlastung des direkten Kita-Zugangs**, etwa durch Bringzonen im Umfeld. Kommunikationsmaßnahmen und die Erweiterung der Radabstellanlagen sind ebenfalls wichtig. Die Maßnahmen sind in Form von Steckbriefen im Anhang dieses Berichts ab Seite 35 zu finden.

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
- Horstkotterheide: 19
- Heuburgerstraße: 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.

Horstkotterheide, 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 Tieplatzschule

Beschäftigten- verkehr	Sz e- na- rio 1 Sz e- na- rio 2 Sz e- na- rio 3	Anzahl Be- schäftigte	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung		Kfz-Wege	Kita Tieplatzschule						
			Richtwert	An- nahme	Richt- wert	Annahme	Richt- wert	An- nahme	Richtwert	Annahme								
		21	2,0-4,0	3	60-90%	100%	30-80%	65%	1,00-1,14	1,05	42	Szenario 1	konserva- tiv					
												Szenario 2	realistisch					
Szenario 3	optimis- tisch																	
Hol- und Bring- verkehr Kita	Sz e- na- rio 1 Sz e- na- rio 2 Sz e- na- rio 3	Gruppen	Kinder / Gr.	Anzahl Kinder	Anzahl Wege		Anwesenheitsfak- tor		MIV-Anteil		Kinder pro Pkw	Kfz- Wege						
					Richt- wert	Annahme	Richt- wert	An- nahme	Richtwert	Annahme	Annahme							
		7	18	124	4	4	72-87%	80%	36-95%	70%	1,1	253						
Wirtschafts- verkehr		Lkw-Fahrten je Einwohner				Adresse	Altenhagener Straße 8	*) Anzahl Einwohner:innen in einem Umkreis von max. 10 Minuten Fußweg (Quelle: maps o- penrouteservice)										
		Erfahrungs- wert	Annahme	Anzahl		Stadtteil	Heepen (Ortskern)											

	2	2	2
--	---	---	---

	Pkw-Fahr- ten	Lkw-Fahr- ten	Kfz ge- samt
Szena- rio 1	358	2	360
Szena- rio 2	292	2	294
Szena- rio 3	233	2	235

Einzugsge- biet*	6.327	
Lage	inte- griert	
<u>ÖPNV</u>	Entfernung Halte- stelle	0 m
	Linien	26 Anschluss Jahnplatz (Fahrzeit 20 Min.), 20- Min-Takt
		30 30-Min- Takt
Bewertung Qualität ins- gesamt	gut	

Modal Split	Stadtbe- zirk	Bringen/Ho- len
MIV	57%	63%
ÖPNV	11%	6%
Fahrrad	18%	15%
zu Fuß	15%	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	2	0	0	0	0	0	2
07 - 08	0	10	19	19	0	0	19	29
08 - 09	0	6	38	38	1	1	39	45
09 - 10	0	0	6	6	0	0	6	6
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	4	0	30	30	0	0	34	30
15 - 16	4	0	6	6	0	0	10	6
16 - 17	10	2	25	25	0	0	35	27
17 - 18	2	0	0	0	0	0	2	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	20	20	126	126	1	1	147	147

Tabelle 5: Kita Tieplatzschule – Ganglinie Neuverkehre Szenario 2

9.2. 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 Elternhalttestellen.
- **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

52

Knoten Heeper Straße / Vogteistraße



Kita

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

Bei wiederholter Anforderung der Fußgänger-LSA Wartezeit von 55 Sekunden.

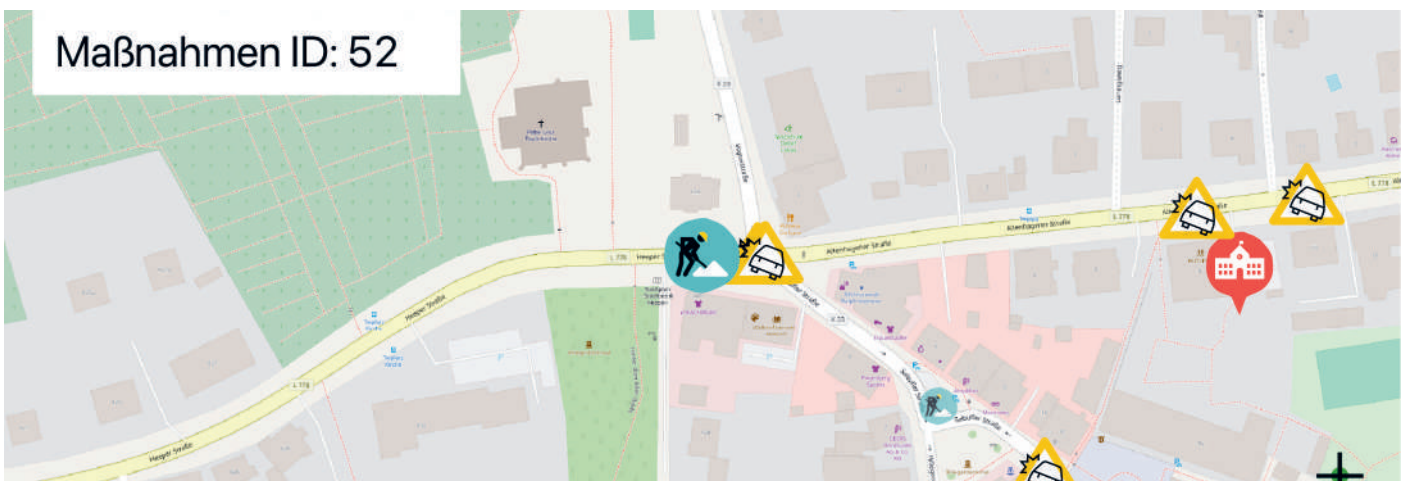
Unfallgeschehen

Zwei Unfälle in 2022. Bei einem wurde ein Radfahrer von einem abbiegendem Pkw erfasst und leicht verletzt. Beim anderen wurde eine zu Fuß gehende Person beim überqueren der Straße von einem Pkw erfasst und ebenfalls leicht verletzt. Gründe für den zweiten Unfall sind unklar.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Verkürzen der Anforderungszeit auf <45 Sekunden.	Verkehrsrechtliche Anordnung	Verkehrswegebau	gering	kurzfristig

Maßnahmen ID: 52



53**Vogteistraße / westlicher Gehweg****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

Durch Vegetation ist die Gehwegbreite eingeschränkt.

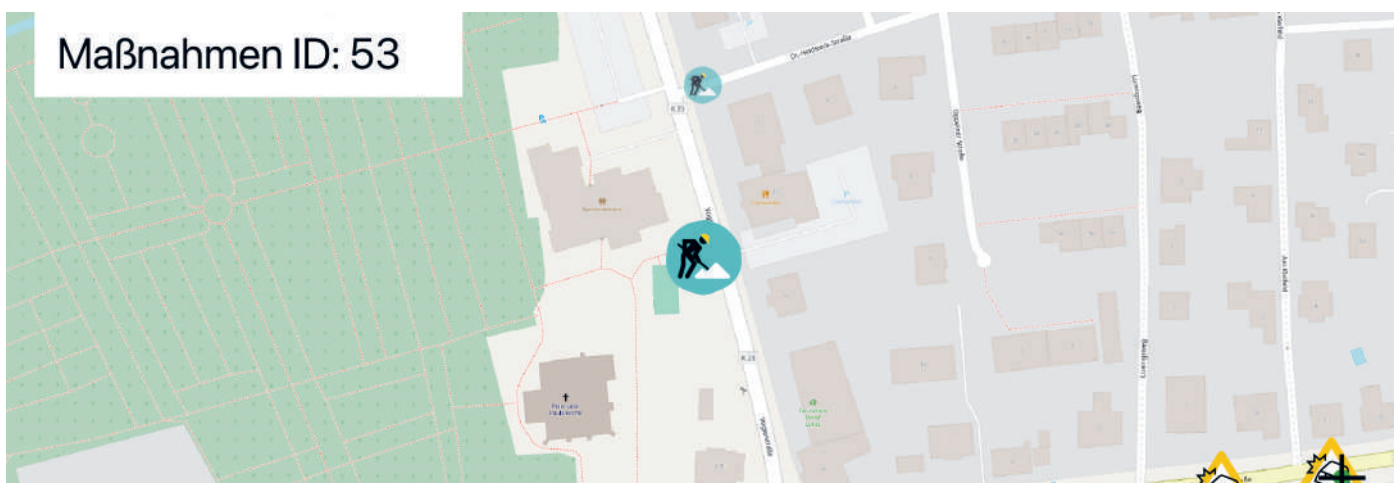
**Unfallgeschehen**

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Regelmäßiger Grünschnitt	Organisatorische Maß-nahme	Kirchengemeinde	mittel	regelmäßig

Maßnahmen ID: 53



54

Dr.-Heidsieck-Straße / Vogteistraße

**Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

Mündungsbereich nur bedingt barrierefrei ausgebaut. Die Seitenräume sind auf Null abgesenkt. Das begünstigt Gehwegüberfahrten und ist für Menschen mit Sehbehinderungen ein Problem. Mündungsbereich sehr weit.

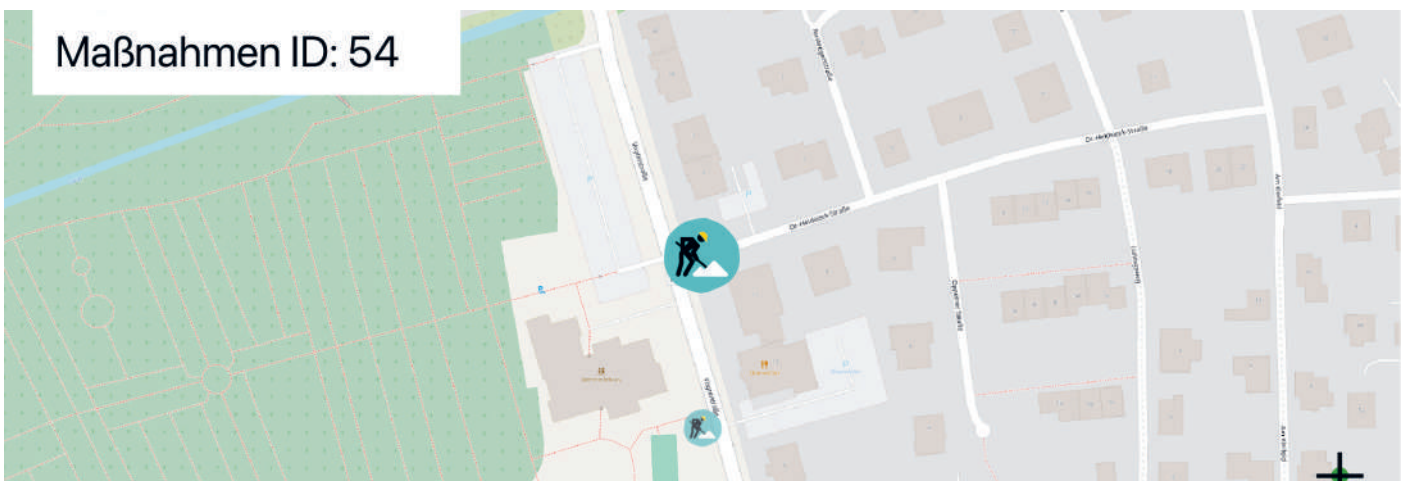
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Barrierefreier Umbau des Mündungsbereichs und Verkleinerung der Abbiegeradien	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 54



55

Vogteistraße, ab Lutter-Bach in Richtung Norden**Kita**

Kita Tieplatzschule

**Problembeschreibung**

Fehlende Radinfrastruktur. Auf Höhe der Mittelinsel endet der Fahrradschutzstreifen auf der östlichen Seite. Ab hier ist der Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Dieser ist aber zu schmal, um den Radverkehr aufzunehmen.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Neuaufteilung des Straßenraums mit Anlage von Radverkehrsanlagen in beiden Seitenräumen.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	langfristig

Maßnahmen ID: 55

56

Fohlenwiese**Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

Die Fohlenwiese hat eine Erschließungsfunktion für das angrenzende Wohngebiet. Das Gebiet entspricht der Charakteristik eines reinen Wohngebietes. Der Zustand der Fahrbahn ist schlecht und es scheint, als sei sie nie final ausgebaut worden. Es fehlen Gehwege. Es empfiehlt sich ein finaler Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich.

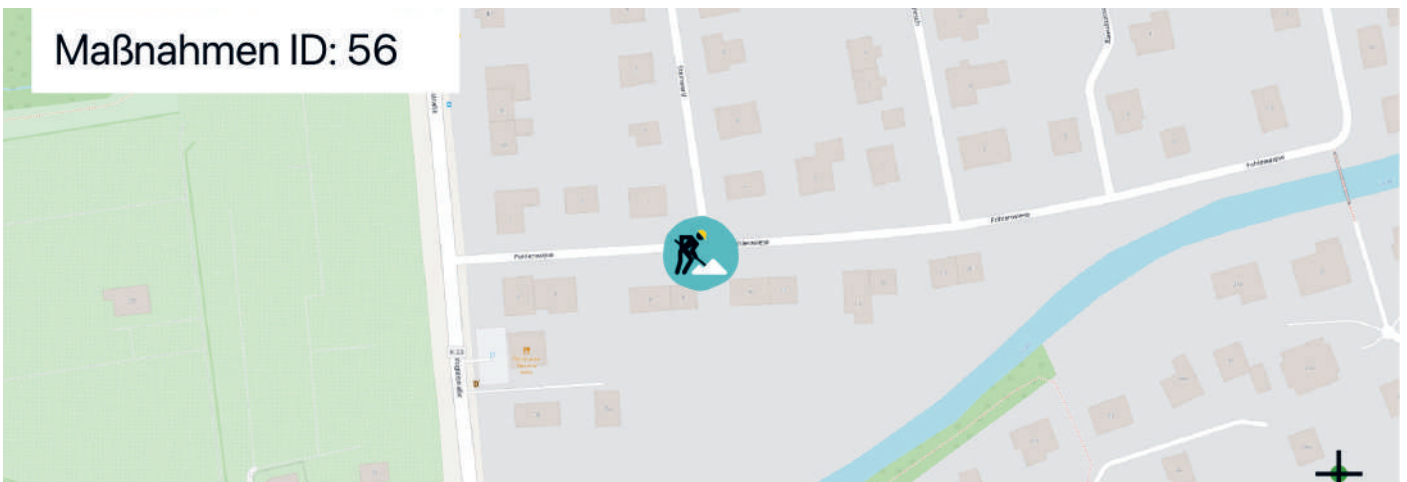
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Ausbau und Widmung der Fohlenwiese zu einem verkehrsberuhigten Bereich.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 56



57

Knoten Altenhagener Straße / Am Homersen



Kita

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

Es liegt eine bedingt verträgliche Abbiegesituation vor. Verkehr der aus der Altenhagener Straße von Westen kommend nach links in die Altenhagener Straße abbiegt, trifft mit hoher Geschwindigkeit auf die Fußgängerfurt, was zu Gefährdungen führen kann.

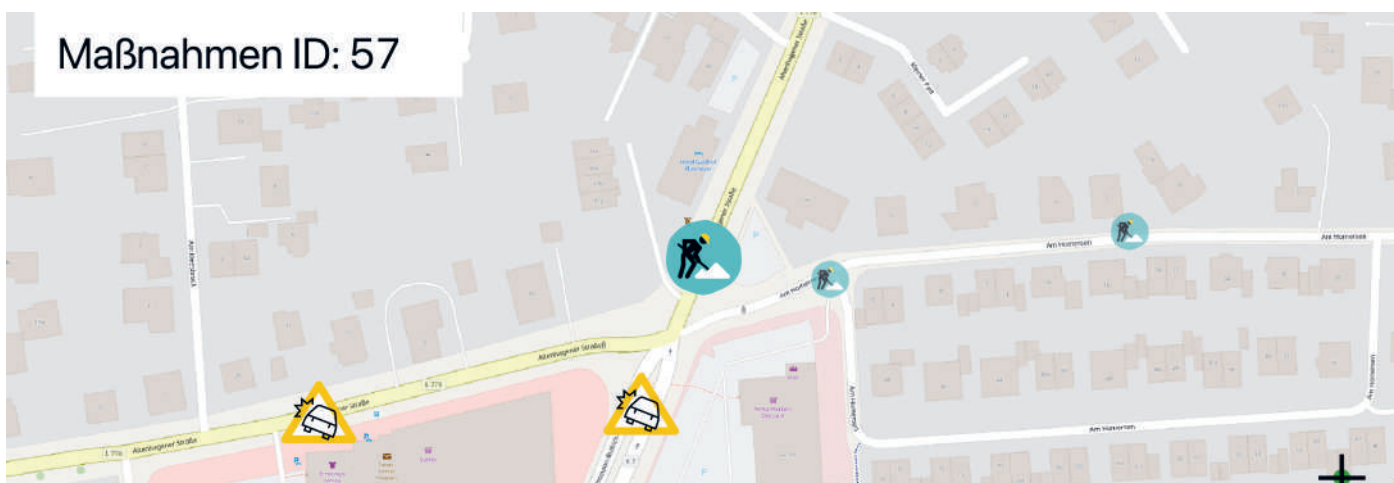
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Getrennte Schaltung der Fußgängerquerung über die Altenhagener Straße bzw. Amtmann-Bullrich Straße	Verkehrsrechtliche Anordnung	Verkehrswegebau	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 57



58

Am Homersen / Zufahrt Netto-Markt



Kita

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

Die Straße Am Homersen weist an der Zufahrt zum Netto-Markt einen platzähnlichen Charakter auf. Zugleich gibt es neben den Armen der Kreuzung zahlreiche Ein- und Ausfahrten. Hierdurch ist das Queren der Straße an dieser Stelle sehr unübersichtlich. Falsch parkende Fahrzeuge verschärfen die Situation.

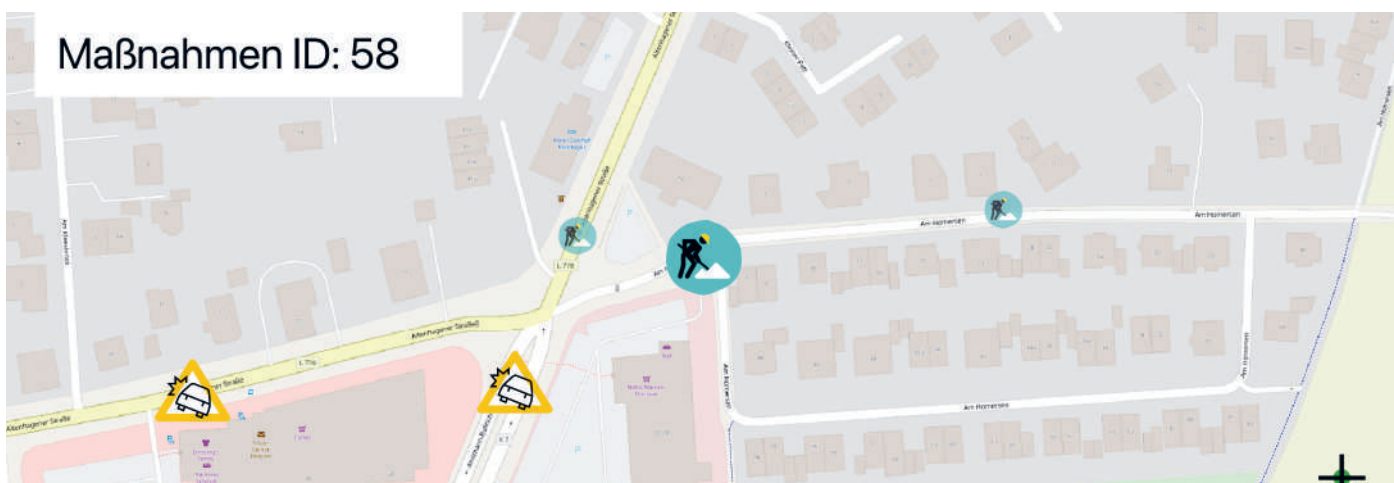
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Einrichten eines durchgängigen Gehwegs im südlichen Seitenraum der Straße Am Homersen mit Gehwegüberfahrt an den Zufahrten zum Netto und am südlichen Arm der Straße, sodass der Vorrang des Fußverkehrs deutlich ist.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig

Maßnahmen ID: 58



59**Querungsstelle Amtmann-Bullrich-Straße / Heinrich Mügge-Weg****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

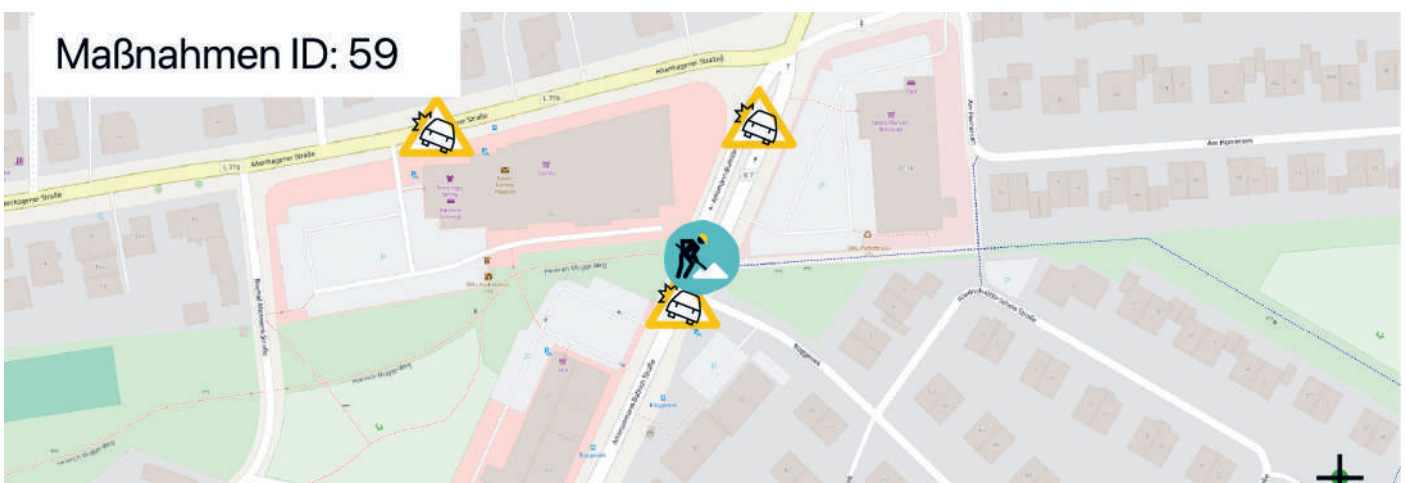
Der Heinrich-Mügge-Weg ist eine wichtige Rad- und Fußverkehrsachse in Heepen. Eine Bevorrechtigung an der Querung über die Amtmann-Bullrich-Straße aufgrund der Nähe zum signalisierten Knoten nicht möglich. Problematisch ist die beginnende Zweistreifigkeit auf der östlichen Fahrbahn der Amtmann-Bullrich-Straße.

Unfallgeschehen

Ein Unfall im September 2022 bei dem ein kreuzender Radfahrer mit einem Pkw kollidierte und leicht verletzt wurde.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungshorizont
1	Verbreitern der Mittelinsel, mit Fahrbahnverschwenkung auf der östlichen Seite und Beginn des Links-Abbiegestreifens erst nach der Mittelinsel.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig



60**Am Homersen****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

An der Straße Am Homersen gibt es angelegte Gehwege mit weicher Separation, die regelmäßig als Parkflächen genutzt werden, sodass zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn ausweichen müssen.

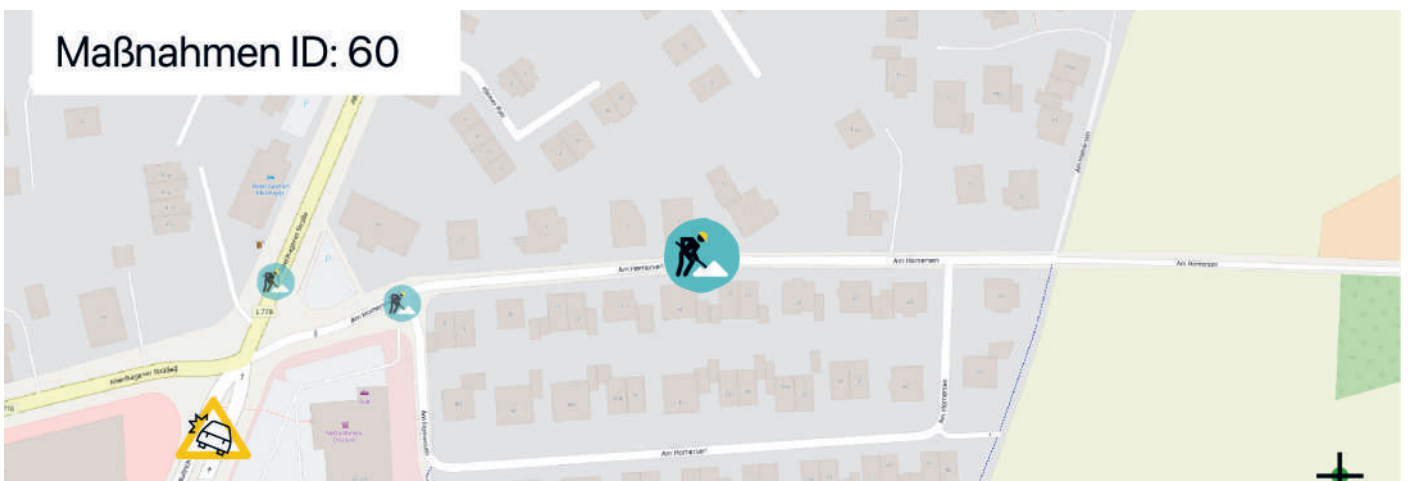
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Prüfung der Anordnung eines verkehrsberu- higten Bereichs.	Verkehrsrechtliche An- ordnung	Straßenverkehrs- behörde	mittel	kurzfristig

Maßnahmen ID: 60



61**Übergang Im Röken - Im Rüggesiek****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

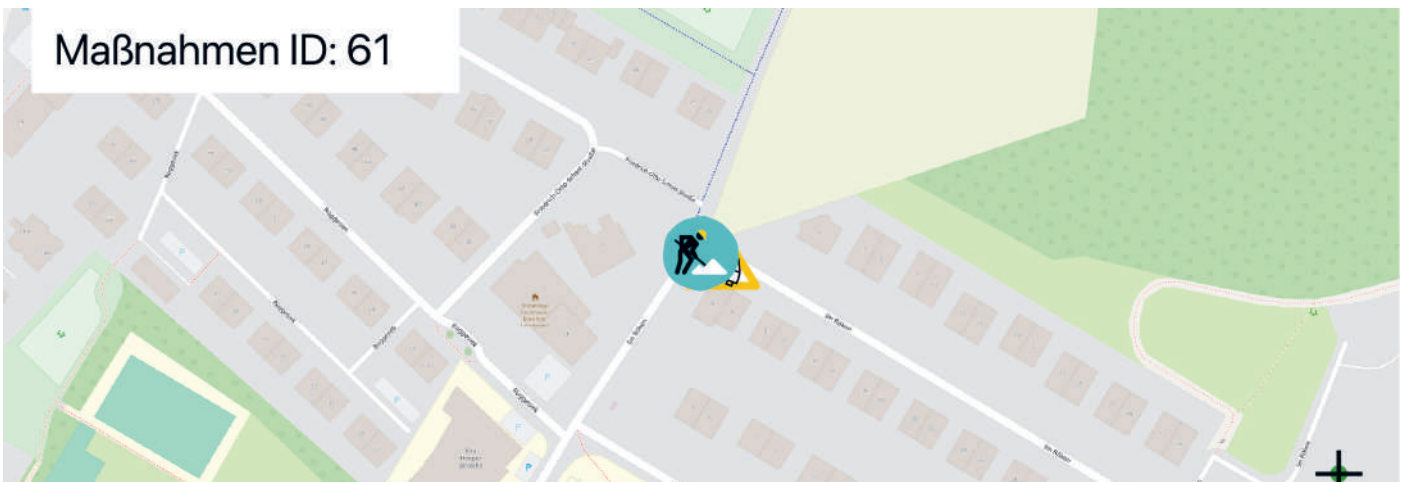
Der Kurvenverlauf ist eng und es wird zusätzlich in diesem Bereich geparkt, sodass Begegnungsverkehr kaum möglich ist. Zudem behindert eine hohe Hecke die Sicht für den Fuß- und Radverkehr auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg von Norden kommend massiv.

Unfallgeschehen

Ein Unfall in 2022 bei dem eine autofahrende Person durch falsche Einschätzung des Straßenverlaufs mit einem entgegenkommenden Radfahrer kollidierte und diesen leicht verletzte.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Verhindern des Parkens im Kurvenbereich oder Einbahnstraßenführung für den Autoverkehr mit Radfahrer frei auf Rüggesiek, beginnend mit bzw. in Verlängerung des gemeinsamen Geh-/Radwegs.	Verkehrsrechtliche Anordnung	Straßenverkehrsbehörde	hoch	kurzfristig
2	Unterstützend können Längsparkstände zur Orientierung markiert werden, um das Parken zu ordnen.	Verkehrsrechtliche Anordnung	Straßenverkehrsbehörde	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 61

62

An den Eichen



Kita

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

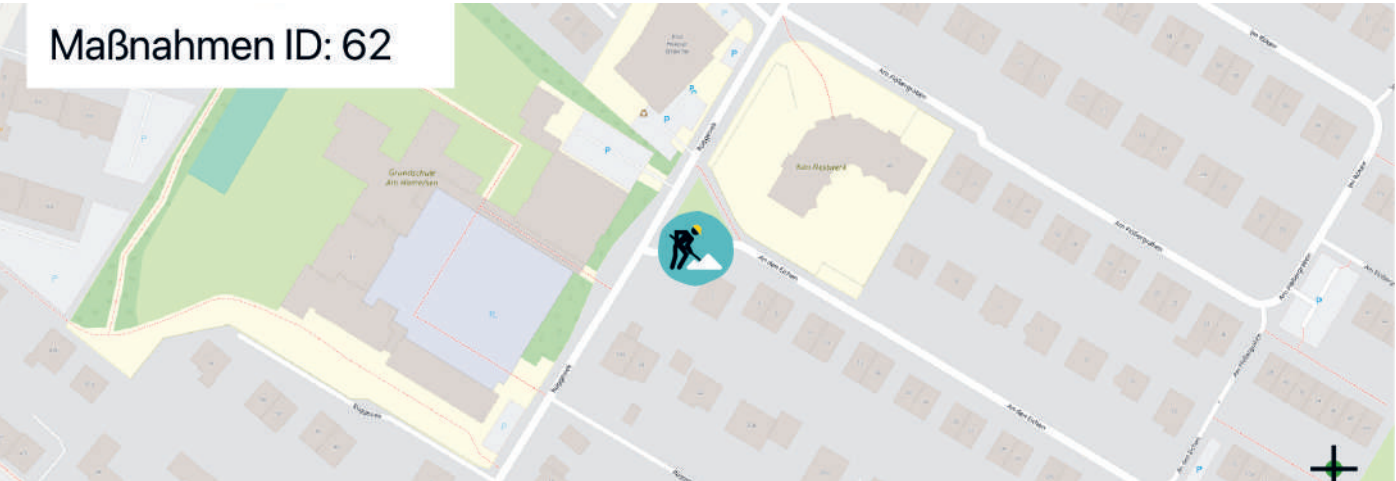
Aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen und des kurvigen Verlaufs kann es zu Konflikten im Begegnungsverkehr kommen.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Einziehen des ruhenden Verkehrs im Kurvenbereich	Verkehrsrechtliche Anordnung	Verkehrswegebau	hoch	kurzfristig



63**Salzufler Straße / Gustav-Bastert-Straße****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

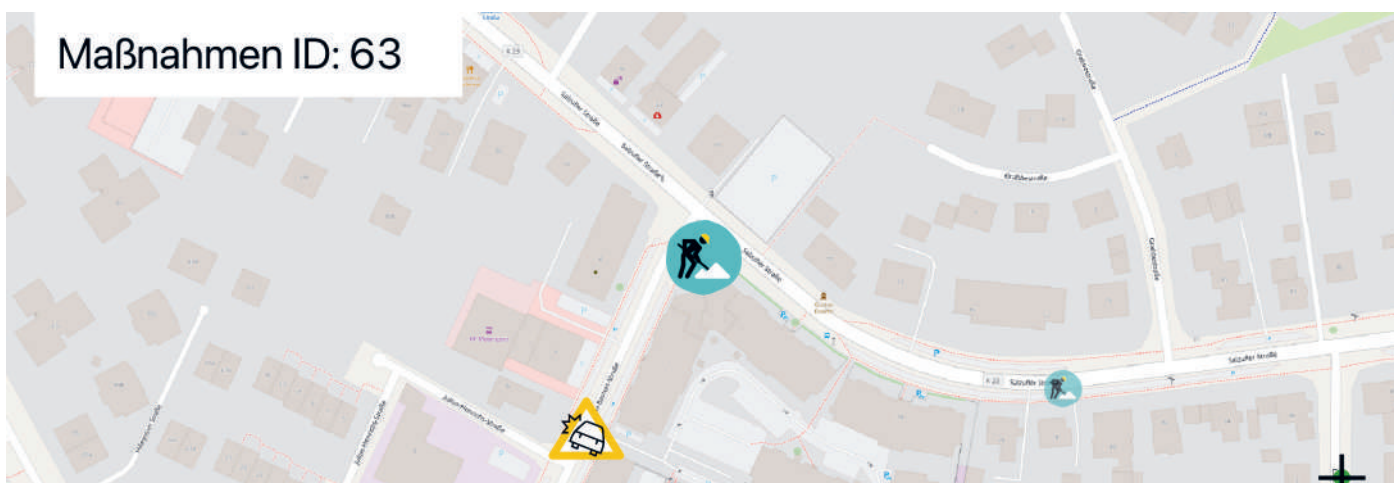
Die signalisierte Fußgängerquerung über die Salzufler Straße weist eine bedingte Verträglichkeit auf. Aufgrund eingeschränkter Sicht für den Verkehr aus der Gustav-Bastert-Straße kann es zu Gefährdungen kommen.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Herstellen guter Sichtbeziehungen für den Verkehr aus der Gustav-Bastert-Straße	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 63

64**Salzufler Straße****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

Die Fahrradschutzstreifen entlang der Salzufler Straße haben eine Breite von ca. 1 Meter und einen Sicherheitstrennstreifen von < 0,4 Meter und somit nicht StVO-konform.

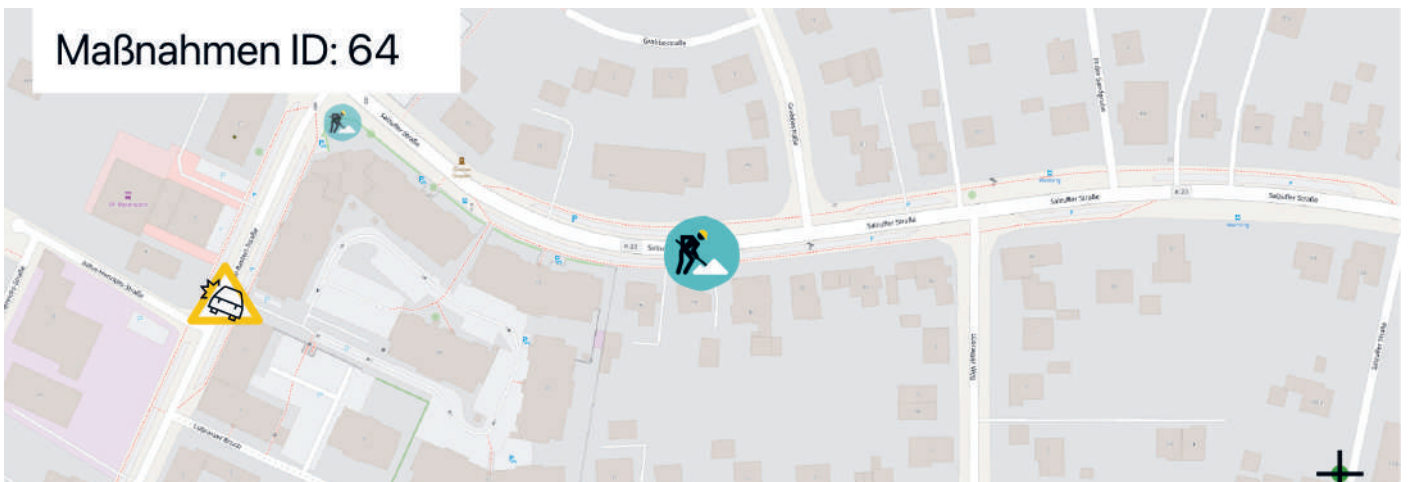
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Anlage von Fahrradschutzstreifen mit regelkonformer Breite von mindestens 1,25 Metern zzgl. Sicherheitstrennstreifen an Stellen mit ruhendem Verkehr.	Verkehrsrechtliche Anordnung	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 64



65**Knoten Alter Postweg / Hillegosser Straße****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

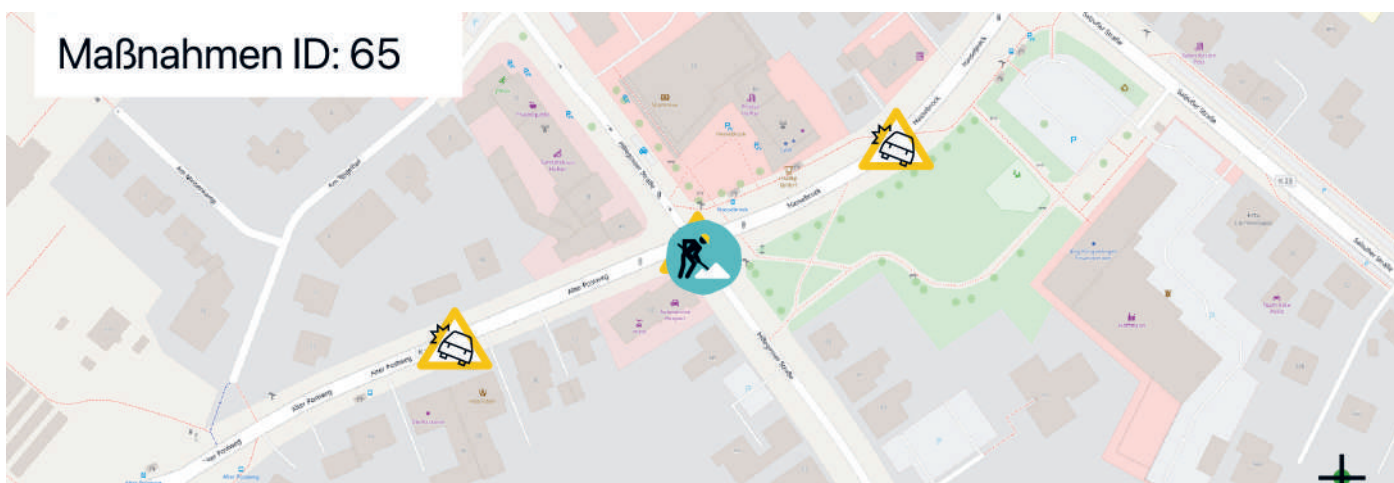
Die Fuß- und Radfahrfurten sind verschlissen und stellenweise kaum noch zu erkennen. Zudem gibt es eine bedingt verträgliche Abbiegesituation mit stark eingeschränkten Sichtbeziehungen durch einen Hausvorsprung für den Verkehr, der von Alte Postweg nach rechts in die Hillegosser Straße abbiegt. Darüber hinaus sind die Borde im Kreuzungsbereich abgesenkt, allerdings fehlen taktile Elemente.

Unfallgeschehen

Ein Abbiegeunfall im August 2022, bei dem eine querende zu Fuß Gehende Person schwer verletzt wurde.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Trennen der Fuß- und MIV-Verkehrsströme (verträgliche Abbiegesituation).	Verkehrsrechtliche Anordnung	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig
2	Wiederherstellen der Fuß- und Radverkehrsfurten im Kreuzungsbereich. Zudem sollte der Knoten barrierefrei ausgebaut werden.	bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	kurzfristig
3	Unterbinden des Parkens auf dem Gehweg im Kreuzungsbereich	Organisatorische Maßnahme	Verkehrsüberwachung	hoch	Regelmäßig

Maßnahmen ID: 65

66

Hillegosser Straße / Theodor-Heuss-Straße



Kita

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

Der Mündungsbereich ist sehr weitläufig, was das Queren der Theodor-Heuss-Straße erschwert.

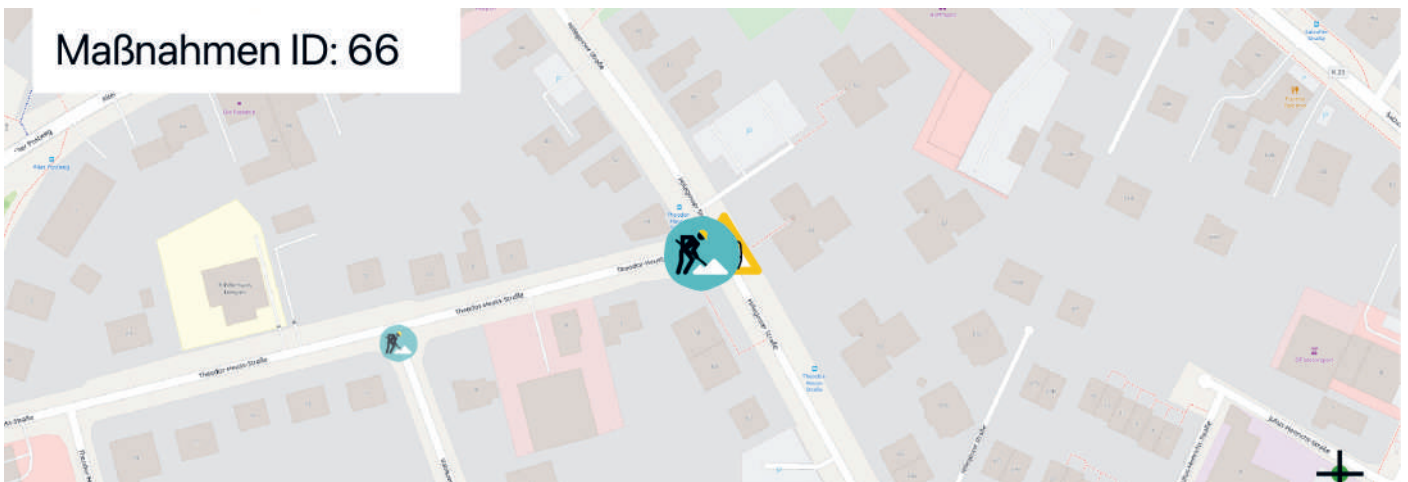
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Verkleinerung des Mündungsbereichs unter Berücksichtigung der Schleppkurven.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 66



67**Hillegosser Straße / Im Uthoff****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

Es gibt im Abschnitt Hillegosser Straße zwischen Alter Postweg und Im Uthoff keine Querungshilfen. Insbesondere am Knoten mit der Gustav-Bastert-Straße ist das problematisch. Die Querungshilfe weiter südlich wird wegen der Umwegeempfindlichkeit von zu Fuß Gehenden sehr wahrscheinlich nicht angenommen, um die Kreuzung zu überqueren. Zudem wird der Radverkehr erst zentrumsnah ab der Theodor-Heuss-Straße auf einem Radfahrstreifen geführt.

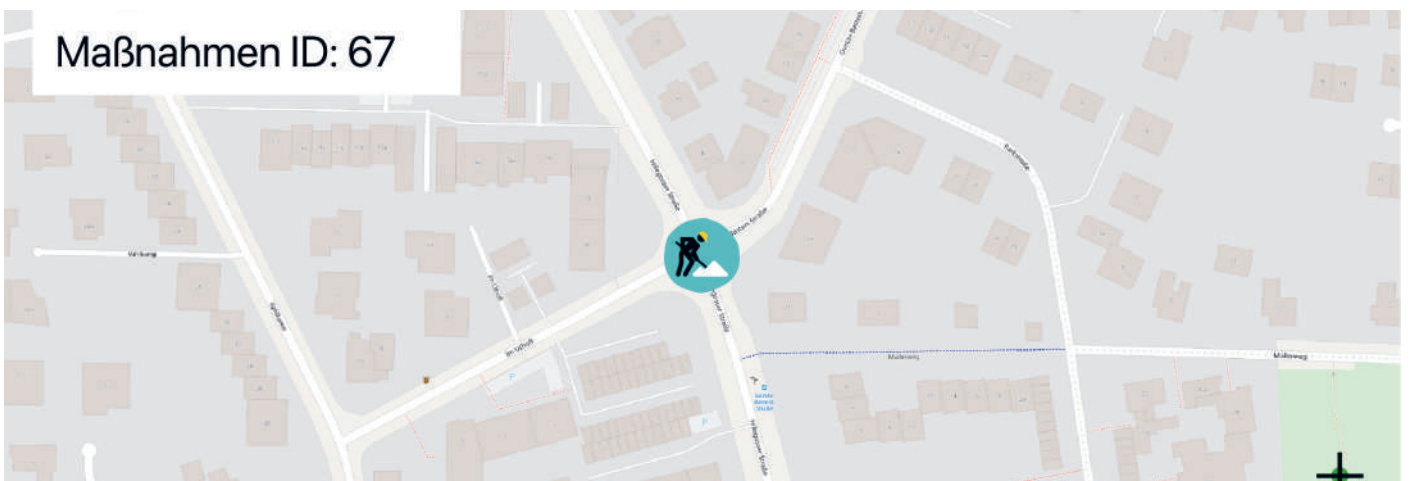
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Einrichten mindestens einer weiteren Querungshilfe in Form eines FGÜ oder einer Mittelinsel im Bereich des Knotens.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig
2	Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der gesamten Hillegosser Straße.	bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 67



68**Vahlkamp / Theodor-Heuss-Straße****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

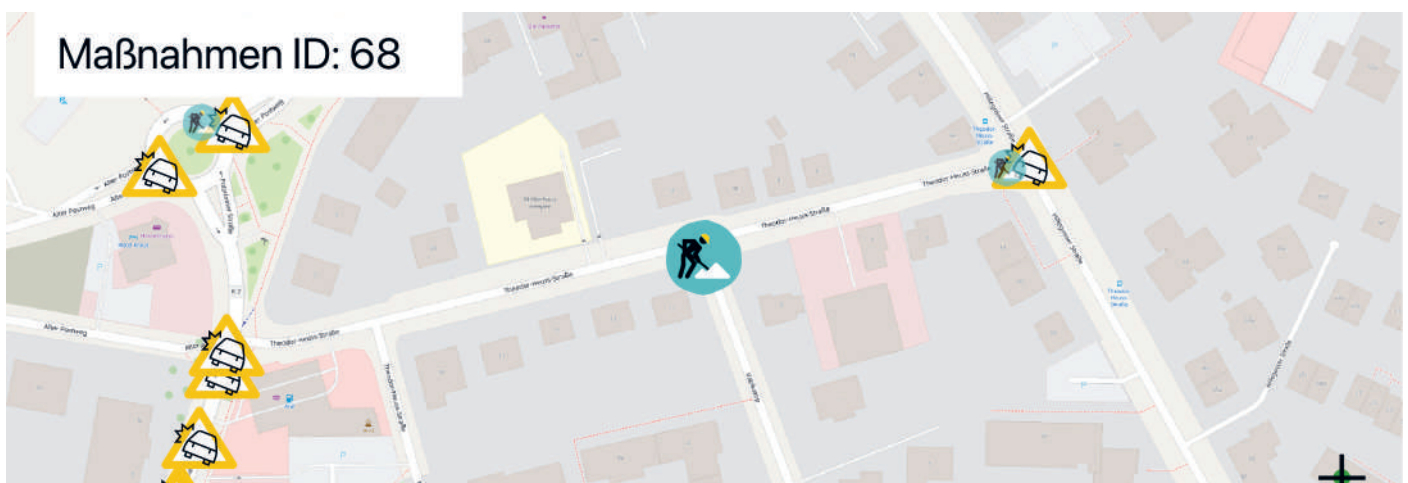
Sehr weiter Mündungsbereich und parkende Fahrzeuge im Mündungsbereich erschweren das Queren.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Verkleinern des Mündungsbereichs und Markierung des Mündungsbereichs mit VZ 299.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig



69**Kreisverkehr Alter Postweg****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

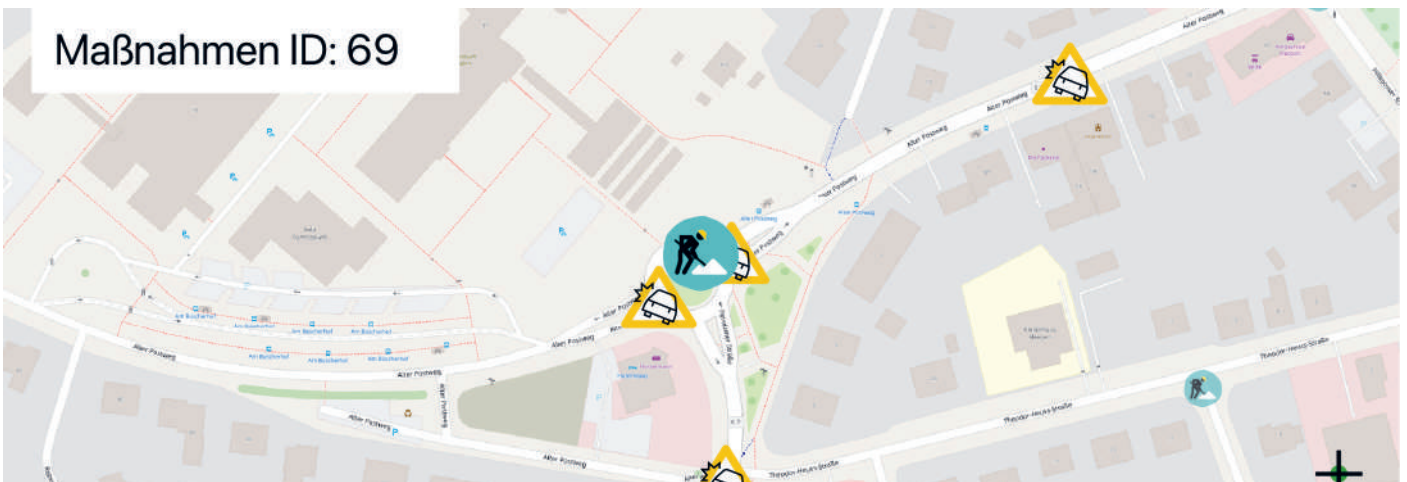
Der Innenkreis ist zu leicht überfahrbar. Das kann dazu führen, dass sich Pkw/Lkw und Radfahrende parallel im Kreisverkehr befinden. Hierdurch kann es zu gefährlichen Situationen beim Verlassen des Kreisverkehrs kommen.

Unfallgeschehen

Ein Abbiegeunfall beim verlassen des Kreisverkehrs, bei dem 2021 eine zu Fuß gehende Person schwer verletzt wurde.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Umbau des Innenkreises nach Ende der Zweckbindungsfrist.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	langfristig

Maßnahmen ID: 69

70

Alter Postweg

Kita

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

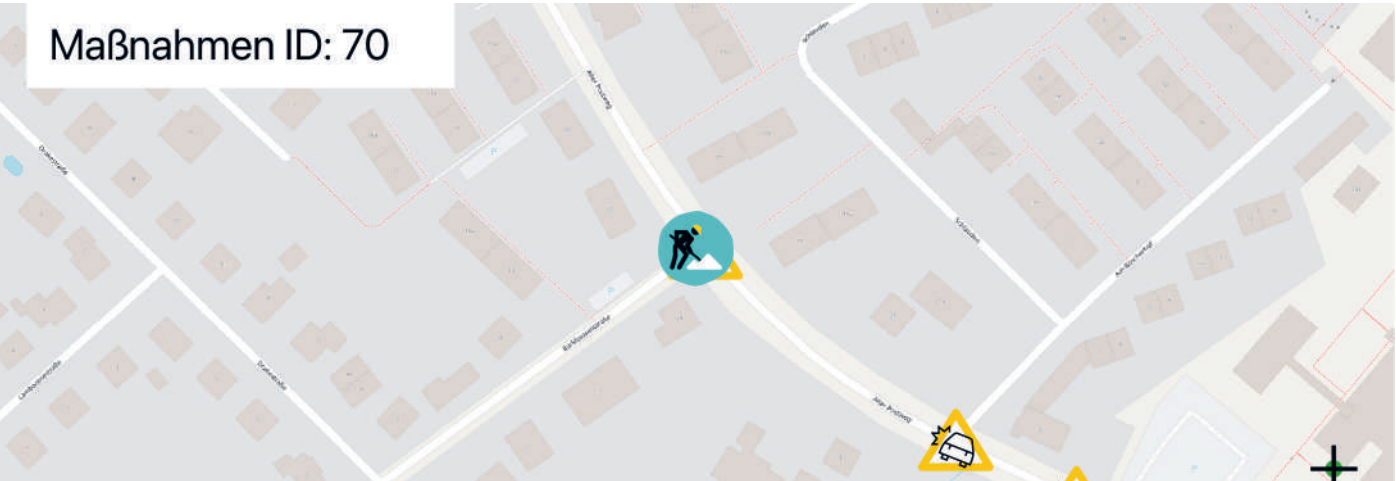
Der Fahrradschutzstreifen entspricht nicht der StVO und die Markierungen sind über die gesamte Länge von Alter Postweg ver-
schlissen.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Markierungen erneuern, dabei Regelbreiten des Fahrradschutzstreifens einhalten.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	kurzfristig



71**Salzufler Straße / Hillegosser Straße****Kita**

Kita Tieplatzschule

Problembeschreibung

Der Zentrumsbereich von Heepen ist attraktiv und lädt zum Verweilen ein. Die Pflasterung lässt einen Shared Space anmuten. Allerdings ist dieser Bereich für den Durchgangsverkehr freigegeben. Teilweise auch mit Begegnungsverkehr. Das senkt die Attraktivität erheblich und ist für schwächere Verkehrsteilnehmende problematisch.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Sperren des Heepener Zentrums für den Durchgangsverkehr.	Verkehrsrechtliche An- ordnung	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig

Maßnahmen ID: 71