

Endbericht

Verkehrskonzept für Kindertagesstätten in Bielefeld

Kita Horstkotterheide



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	14
7. KITA HORSTKOTTERHEIDE (SCHRÖTTINGHAUSEN).....	15
7.1. Lage und Kontext	15
7.2. Einrichtung und Kapazität	15
7.3. Erreichbarkeit.....	16
7.4. Parkraumuntersuchung Kita Horstkotterheide.....	19
7.5. Bestandsaufnahme und Umfeldanalyse	21
7.6. Unfallgeschehen	22
7.7. Abschätzung Neuverkehre	23
7.8. Maßnahmenentwicklung	24
8. MAßNAHMEN	28
8.1. Begleitende Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.....	28
8.2. Statistische Auswertung standortspezifischer Maßnahmen	29
9. ANLAGEN	31
9.1. Tabellen zu Neuverkehrsabschätzungen	31
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 26: Kita Horstkotterheide – Erreichbarkeit mit dem Fahrrad.....	16
Abbildung 27: Kita Horstkotterheide – Erreichbarkeit zu Fuß	17
Abbildung 28: Kita Horstkotterheide – Erschließung durch den ÖPNV.....	18
Abbildung 29: Kita Horstkotterheide – fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen	19
Abbildung 30: Kita Horstkotterheide – Parkraumuntersuchung.....	20
Abbildung 31: Kita Horstkotterheide – zentrale Ergebnisse der Vor-Ort-Untersuchung.....	21
Abbildung 32: Kita Horstkotterheide – Unfälle (2021-2023)	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 16: Kita Horstkotterheide – zusätzliche Verkehre	20
Tabelle 17: Kita Horstkotterheide – Neuverkehre Übersicht	24
Tabelle 18: Kita Horstkotterheide – Neuverkehre Beschäftigte	24
Tabelle 19: Kita Horstkotterheide – Neuverkehre Hol- und Bringverkehre.....	24
Tabelle 20: Kita Horstkotterheide – Ganglinie Neuverkehre Szenario 2	34

Diagrammverzeichnis

Diagramm 16: Kita Horstkotterheide – Maßnahmen nach Maßnahmenkategorie.....	25
Diagramm 17: Kita Horstkotterheide – Maßnahmen nach Problemkategorien	26
Diagramm 18: Kita Horstkotterheide – Maßnahmen nach Zuständigkeit.....	27
Diagramm 19: Kita Horstkotterheide – Maßnahmen nach Umsetzungshorizont.....	27
Diagramm 20: Kita Horstkotterheide – Maßnahmen nach 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 Steckle 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.

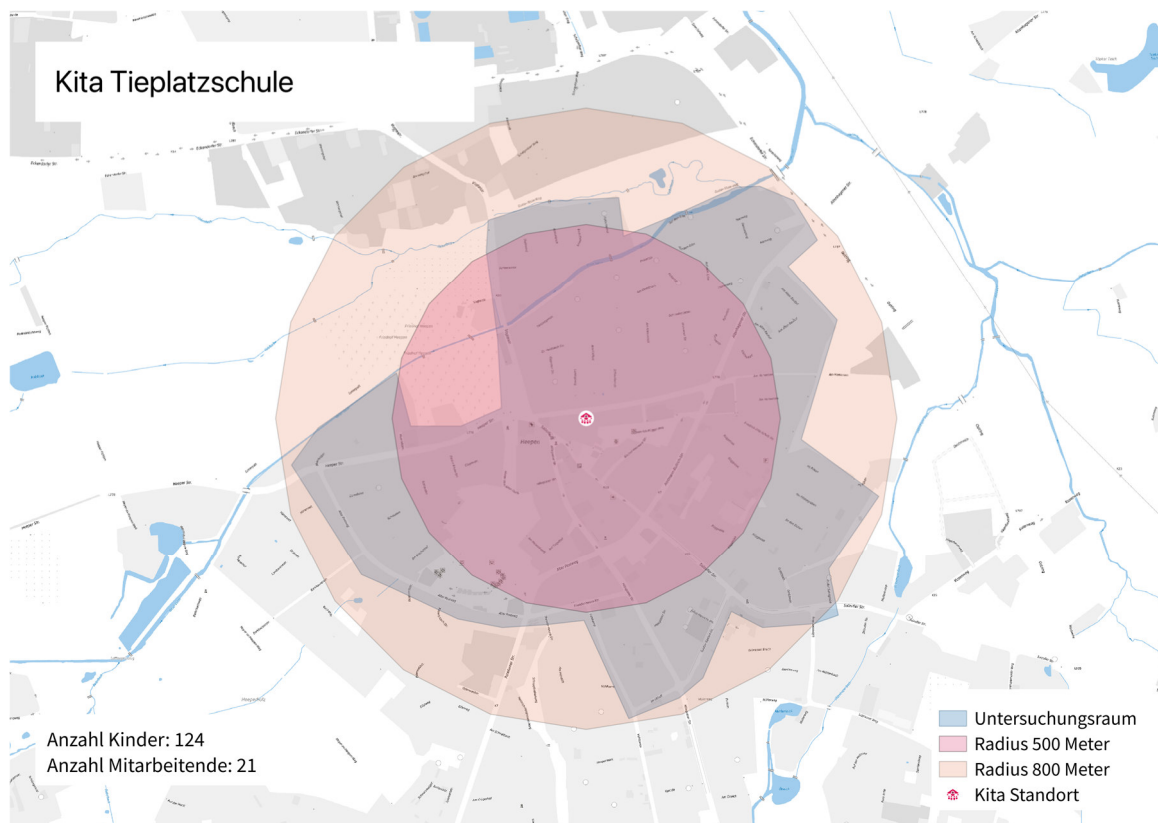


Abbildung 1: Untersuchungsraum Heepen

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.

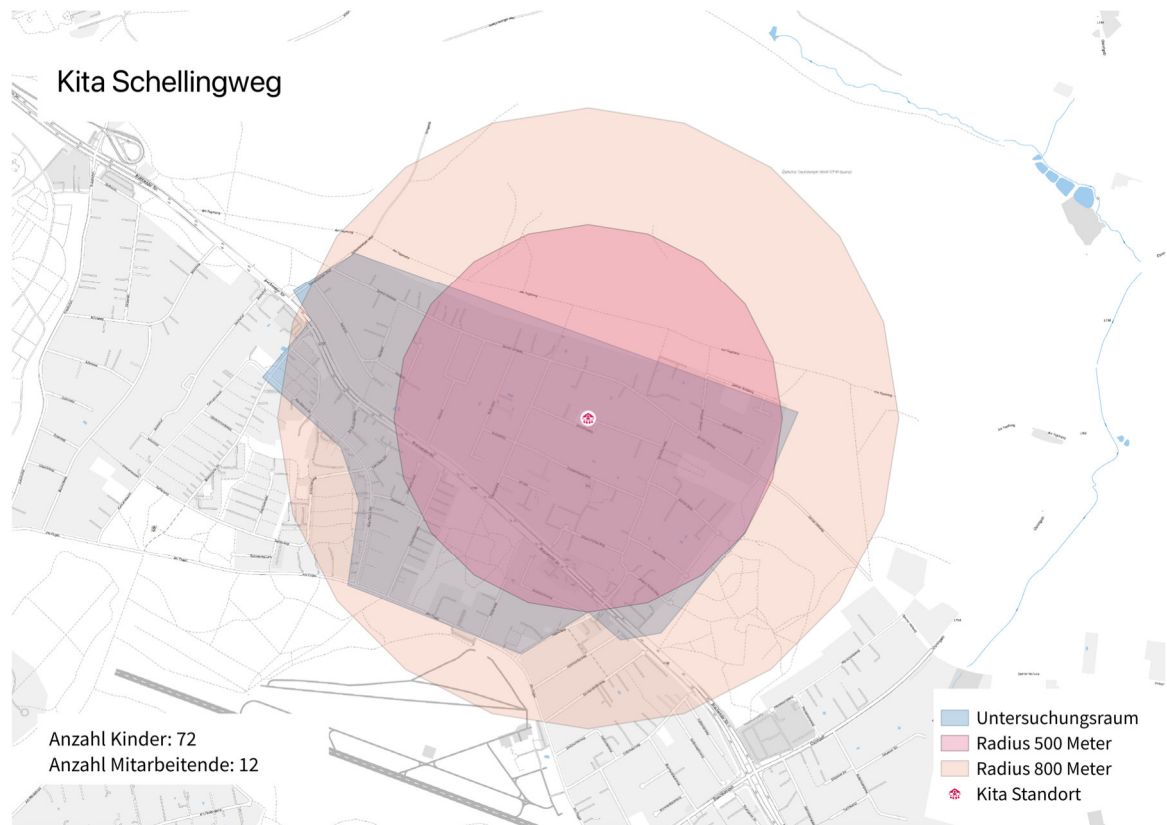


Abbildung 2: Untersuchungsraum Senne

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.

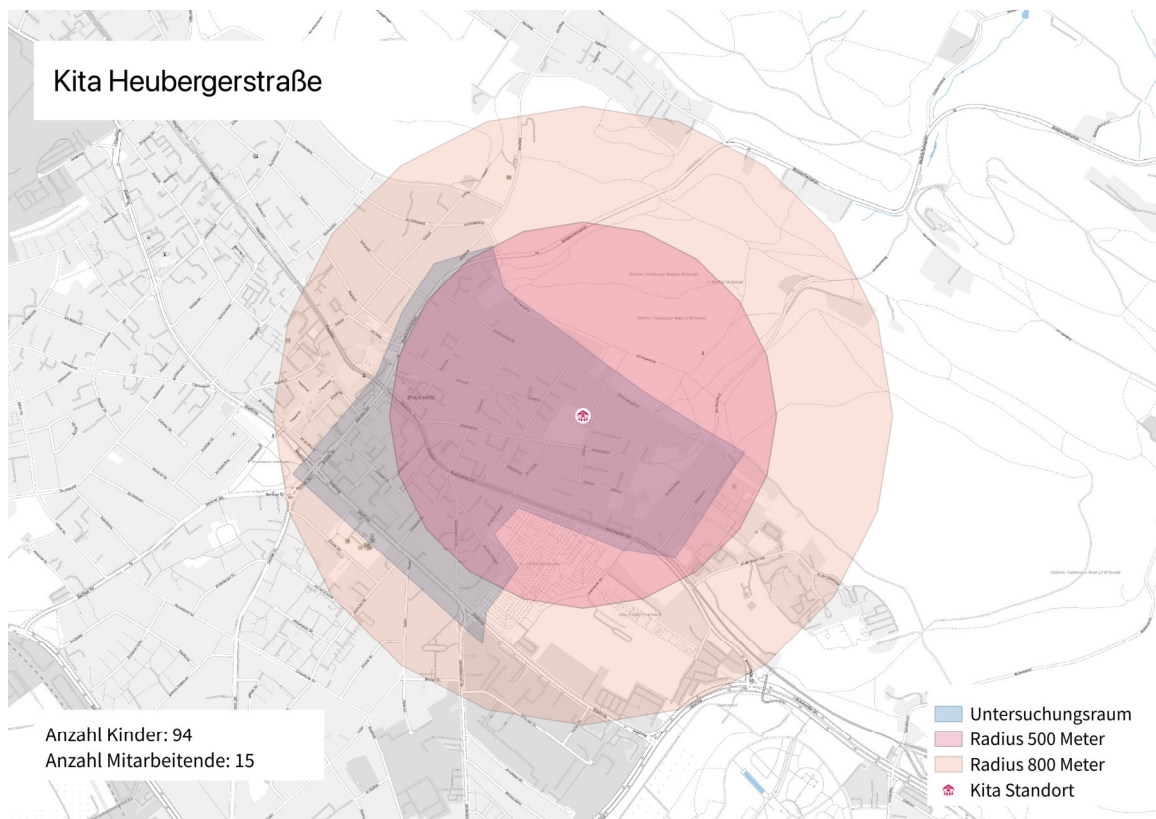


Abbildung 3: Untersuchungsraum Brackwede

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.

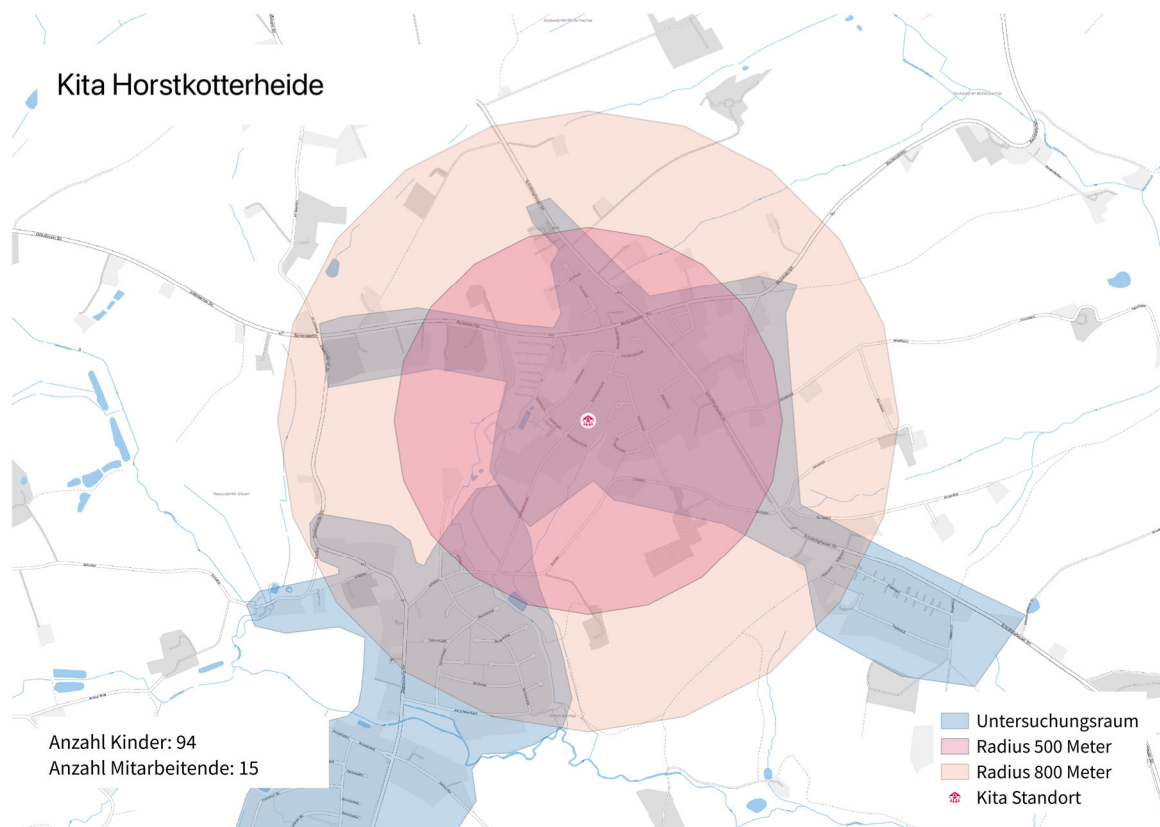


Abbildung 4: Untersuchungsraum Schröttinghausen

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.

7. Kita Horstkotterheide (Schröttinghausen)

7.1. Lage und Kontext

Die Kita Horstkotterheide liegt im Stadtteil **Schröttinghausen**, einem eher dörflich geprägten Randbereich Bielefelds mit starker Wohnfunktion und vergleichsweise geringer baulicher Dichte. Das Umfeld ist von Einfamilienhausstrukturen, kleineren Wohnsiedlungen und viel Grün geprägt. Soziokulturell zeichnet sich Schröttinghausen durch ein starkes Vereinsleben und eine hohe Bindung der Bewohner:innen an den Stadtteil aus. Durch die direkte Nähe zur Grundschule entstehen Synergien, zugleich aber auch eine deutliche Verkehrsbündelung zu den Bring- und Abholzeiten. Insgesamt ist die Lage durch ein ruhiges, familienorientiertes Umfeld gekennzeichnet, in dem die Kita eine wichtige Ergänzung zur wohnortnahen Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur darstellt.

7.2. Einrichtung und Kapazität

- 5 Gruppen, ca. 94 Kinder
- 15 Mitarbeitende

7.3. Erreichbarkeit

Erreichbarkeit der Kita Horstkotterheide zu Fuß und mit dem Fahrrad

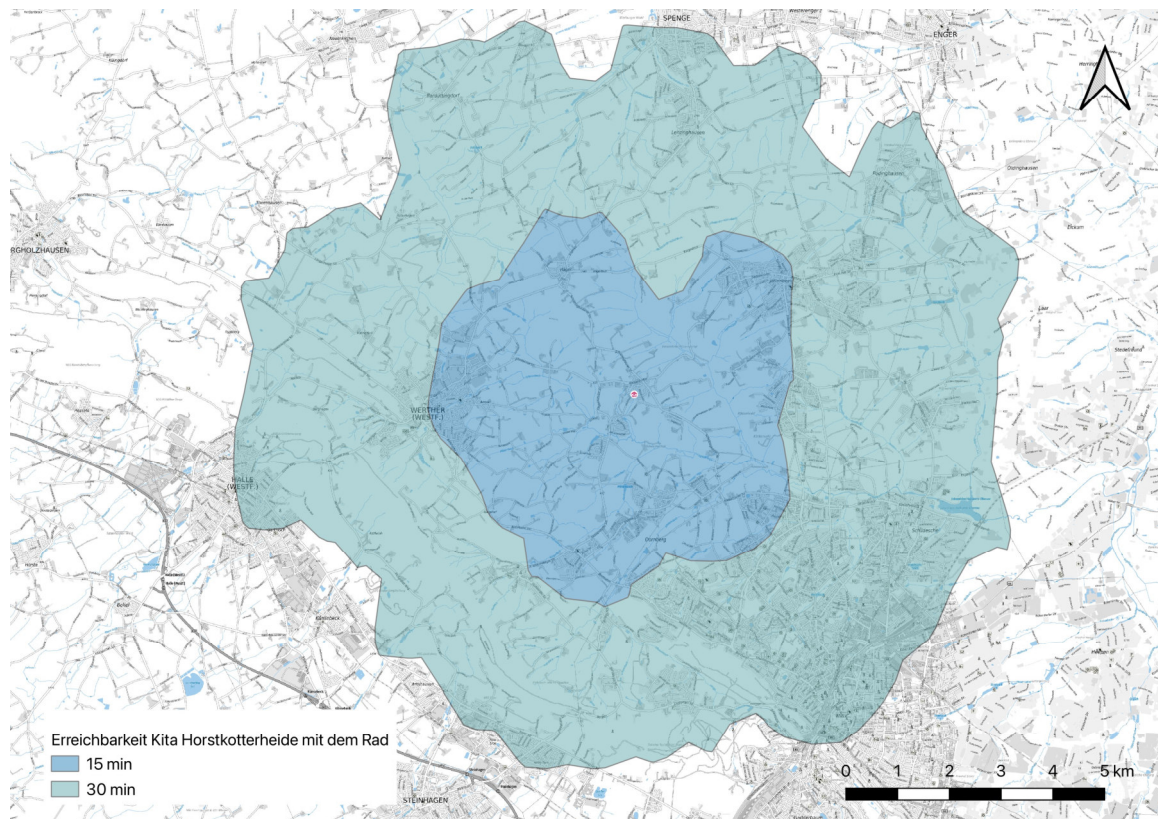


Abbildung 5: Kita Horstkotterheide – Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Abbildung 5 zeigt die Erreichbarkeit des Kita-Standorts Horstkotterheide 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 Horstkotterheide ist mit dem Fahrrad gut erreichbar. Innerhalb von 15 Minuten lassen sich der Ortsteil Schröttinghausen sowie angrenzende Bereiche wie Dornberg und Babenhausen erschließen. Im erweiterten 30-Minuten-Radius reicht die Erreichbarkeit bis nach Werther und Halle (Westf.) im Westen, Spenge und Enger im Norden sowie an die westlichen Stadtteile der Bielefelder Innenstadt im Süden. Damit ist der Standort nicht nur für Familien aus dem direkten Umfeld, sondern auch für weiter entfernt liegende Wohnlagen attraktiv. Voraussetzung für eine breite Nutzung ist jedoch eine sichere Radverkehrsführung auf den teils schmalen und außerörtlichen Straßen sowie verlässliche Querungsmöglichkeiten an den Hauptachsen.

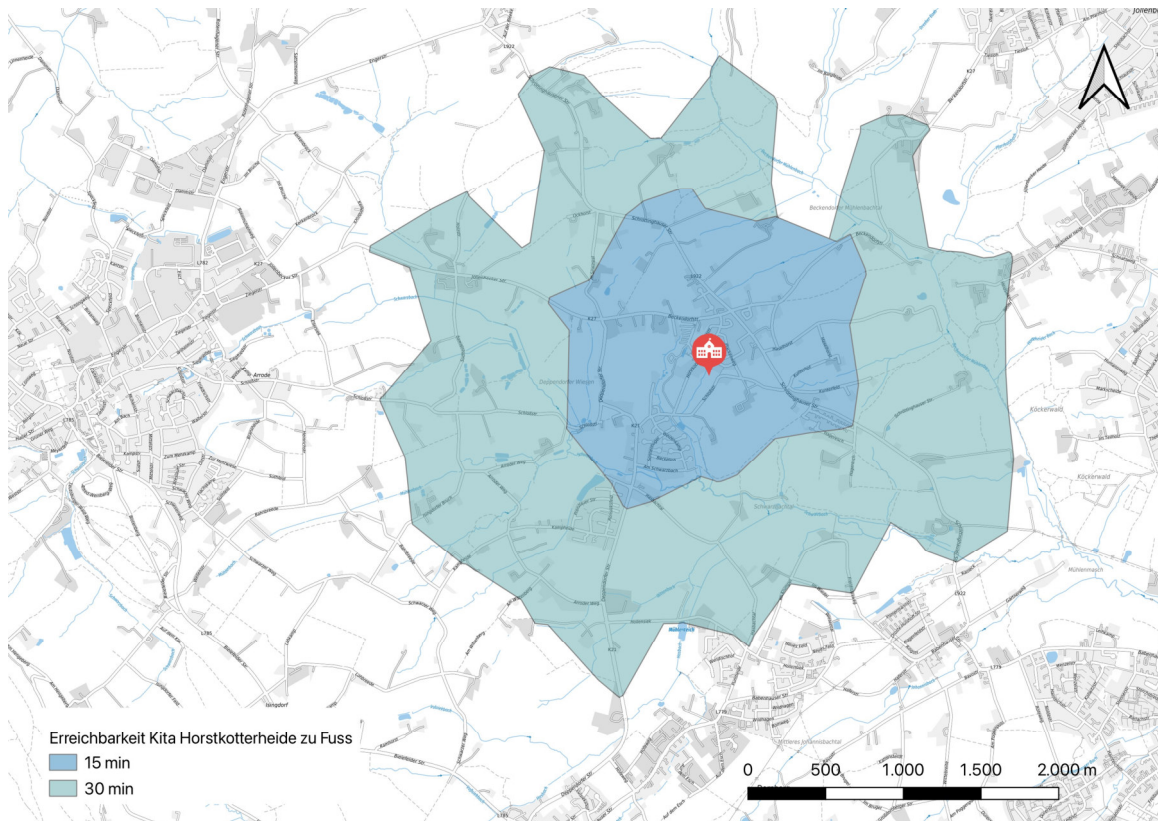


Abbildung 6: Kita Horstkotterheide – Erreichbarkeit zu Fuß

Die vorliegende Karte zeigt die fußläufige Erreichbarkeit des Kita-Standorts Horstkotterheide. 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 Horstkotterheide ist in ihrer fußläufigen Erreichbarkeit klar auf das unmittelbare Umfeld in Schröttinghausen ausgerichtet. Innerhalb von 15 Minuten Gehzeit werden die zentralen Wohnlagen rund um die Horstkotterheide erfasst. Damit ist sichergestellt, dass ein großer Teil der Familien im Ortsteil und aus Deppendorf die Einrichtung zu Fuß erreichen kann. Diese Nähe bietet gute Voraussetzungen, um den Anteil der Fußwege mit den Kindern zu fördern und den Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw zu reduzieren.

Die 30-Minuten-Isochrone zeigt, dass auch entferntere Siedlungsbereiche in Richtung Dornberg, Jöllenbeck und Ubbedissen sowie einzelne Streulagen im ländlich geprägten Umfeld erschlossen werden. Für den alltäglichen Kita-Weg spielen diese Bereiche vermutlich eine eher untergeordnete Rolle, da die Entfernungen für Kinder zu Fuß kaum praktikabel sind. Dennoch unterstreicht der erweiterte Radius die Bedeutung des Standorts für das ländlich geprägte Umfeld, in dem die Kita eine wichtige Versorgungsfunktion übernimmt.

Insgesamt ist die Kita Horstkotterheide fußläufig vor allem für Familien aus dem direkten Ortsteil attraktiv. Der Standort stärkt damit die wohnungsnahe Versorgung und fügt sich gut in die dezentral geprägte Siedlungsstruktur Schröttinghausens ein. Entscheidend für

die tatsächliche Nutzung sind sichere Gehwege, gut gestaltete Querungen und eine familiengerechte Wegeführung, die aktive Mobilität fördert.

Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV)

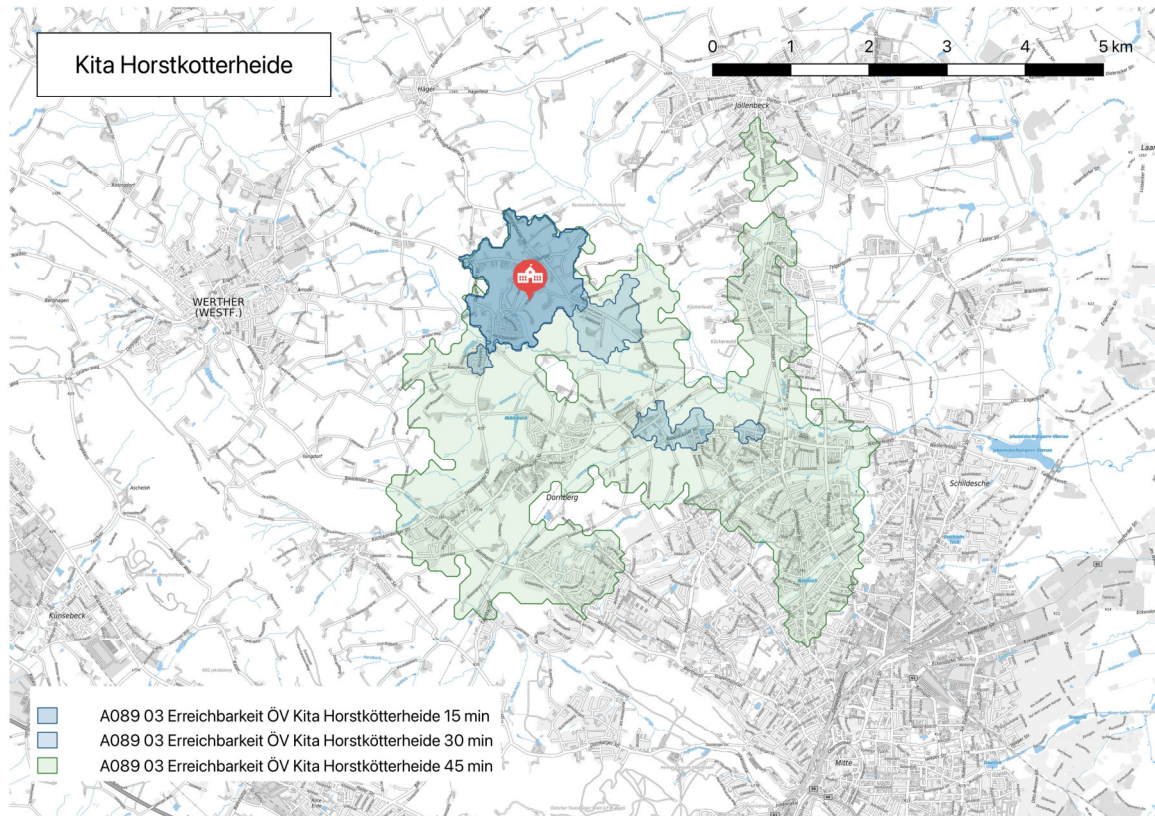


Abbildung 7: Kita Horstkötterheide – Erschließung durch den ÖPNV

ÖPNV-Erreichbarkeit des Standorts Kita Horstkötterheide

Die Analyse verdeutlicht, wie der Standort Horstkötterheide mit öffentlichen Verkehrsmitteln in 15, 30 und 45 Minuten erreichbar ist. Dies ist sowohl für Eltern beim Bringen und Abholen ihrer Kinder als auch für die Beschäftigten relevant.

15 Minuten: Das unmittelbare Einzugsgebiet umfasst die angrenzenden Wohnquartiere im Stadtteil Schröttinghausen sowie Teile von Heepen. Für Eltern bietet dies kurze Fahrzeiten, während Beschäftigte aus der direkten Umgebung die Kita bequem erreichen können.

30 Minuten: In diesem Radius werden weite Teile der östlichen und nördlichen Stadtgebiete Bielefelds erschlossen. Auch Verbindungen in Richtung Innenstadt sind enthalten, wodurch sich der Einzugsbereich für Familien deutlich erweitert. Für Beschäftigte bedeutet dies, dass auch Wohnorte in zentraleren Stadtteilen innerhalb einer guten Fahrzeit erreichbar sind.

45 Minuten: In der maximalen Erreichbarkeit liegen nahezu das gesamte Bielefelder Stadtgebiet sowie angrenzende Bereiche im Umland. Für Beschäftigte erweitert sich damit der potenzielle Wohnstandortbereich erheblich. Für Familien mit Kindern stellt diese Fahrzeit jedoch eher die Obergrenze dessen dar, was im Kita-Alltag praktikabel ist.

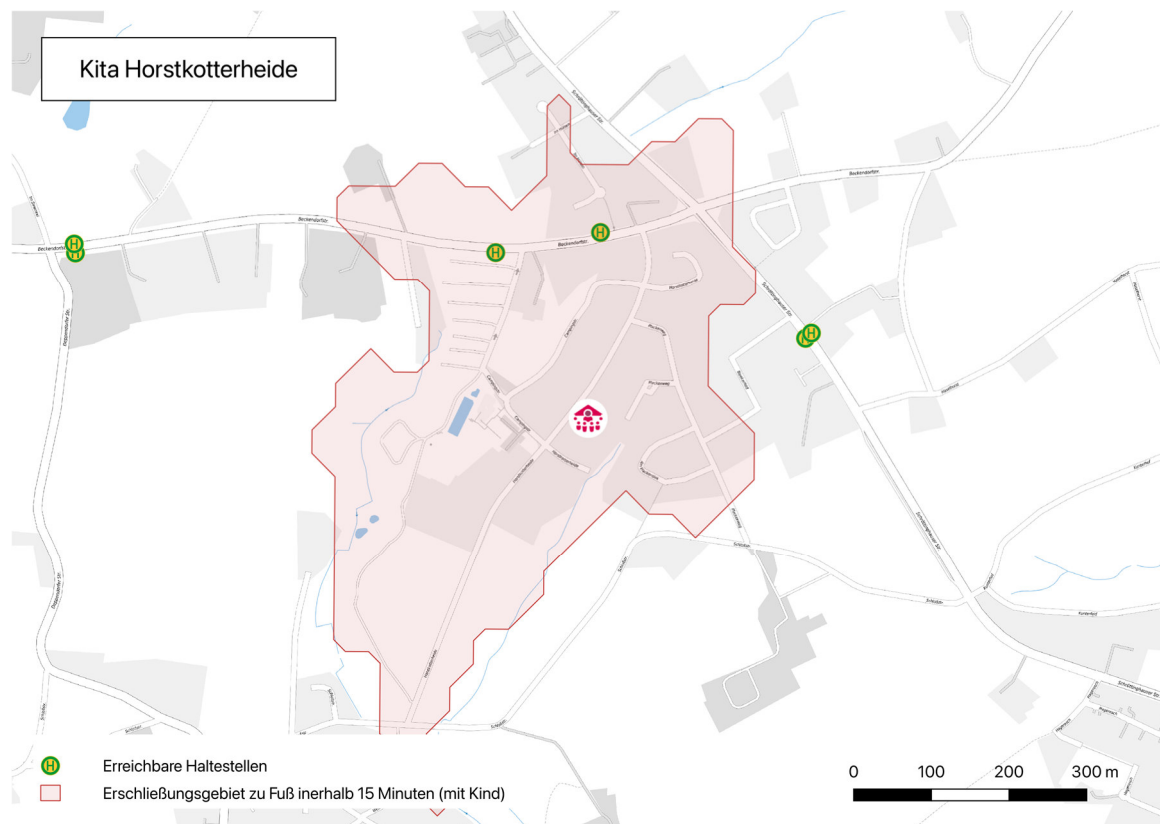


Abbildung 8: Kita Horstkotterheide – fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen

Bewertung der ÖPNV-Anbindung (Kita Horstkotterheide):

- Schwächste Anbindung aller betrachteten Standorte.
- Für Pendelnde real keine Alternative zum Auto.
- Grundsätzlich ist eine ÖPNV-Anbindung vorhanden, allerdings nur über eine einzige Linie.
- Die Versorgung ist insbesondere am Wochenende stark eingeschränkt.
- Für berufstätige Eltern mit Betreuungszeiten bis 17 Uhr ist das Angebot nur eingeschränkt nutzbar.

7.4. Parkraumuntersuchung Kita Horstkotterheide

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	Horstkoterheide
07:00–08:00	33 Fahrten
08:00–09:00	59 Fahrten
14:00–15:00	45 Fahrten
16:00–17:00	43 Fahrten

Tabelle 1: Kita Horstkoterheide – zusätzliche Verkehre

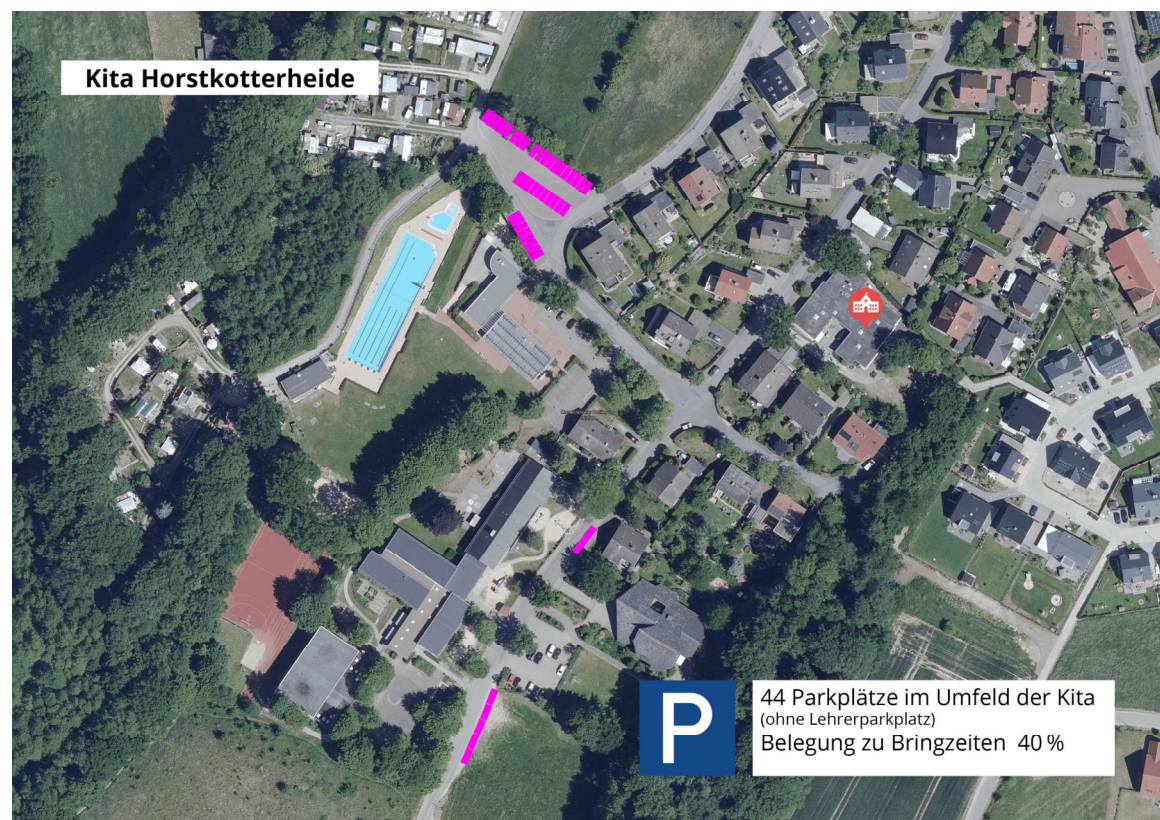


Abbildung 9: Kita Horstkoterheide – Parkraumuntersuchung

Im Umfeld der Kita Horstkoterheide stehen 44 Parkplätze zur Verfügung, von denen im Begutachtungszeitraum 9:30 bis 10:30 ca. 40 % belegt waren. Das Parken und Halten in der Horstkoterheide ist insgesamt als problematisch einzustufen. Im Bereich der Grundschule-Schröttinghausen und dem jetzigen Kita-Standort kommt es bereits jetzt zu Konflikten durch den Bring- und Abholverkehr.

Die Konflikte beziehen sich aktuell vorrangig auf den Abschnitt der Horstkoterheide südlich des Lehrerparkplatzes. Eine eingerichtete Elternhaltestelle auf dem Campingweg direkt vor dem Freibad wird nicht angenommen.

Auf dem Abschnitt der Horstkotterheide nördlich der Schule ist der Radverkehr während der Schulwegzeiten die dominierende Verkehrsart. Das Parken auf der Fahrbahn in diesem Bereich sollte daher unbedingt verhindert werden und ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite rechtlich ohnehin nicht zulässig (verbleibende Breite < 3,05 Meter).

Durch den von der Kita induzierten Verkehr am geplanten Neubau sind massive Konflikte mit Anwohnenden und dem Schüler:innenverkehr zu erwarten. Das Befahren sowie das Parken der Horstkotterheide nördlich des Campingwegs muss unbedingt vermieden werden.

Es bietet sich an, für das Bringen und Abholen der Kinder den Parkplatz am Campingweg zu nutzen. Dieser bietet zu den Bring- und Abholzeiten genügend Parkraum, um die induzierten Verkehre aufzunehmen (37 Stellplätze). Damit der Parkplatz angenommen wird, bedarf es der frühzeitigen Einbindung und des Einverständnisses der Eltern diesen zu nutzen (z. B. Elternversprechen bei Anmeldung).

Dies gilt auch für die Beschäftigten, insbesondere vor dem Hintergrund der schlechten Erreichbarkeit der Kita mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

7.5. Bestandsaufnahme und Umfeldanalyse

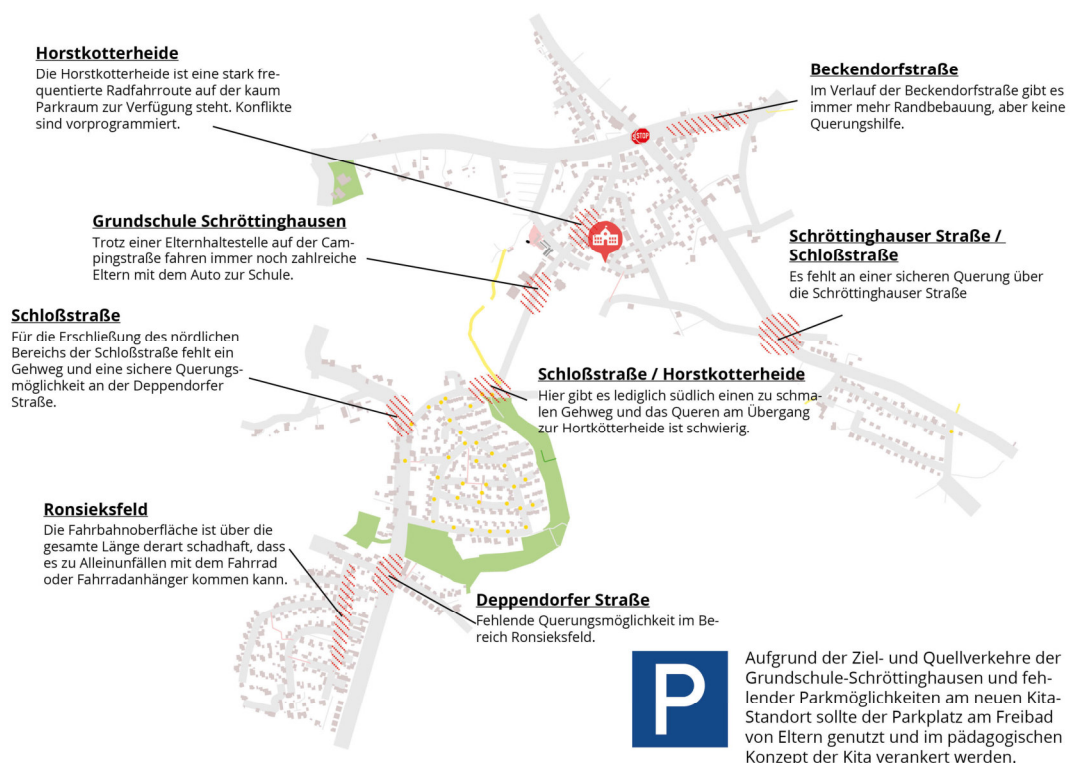


Abbildung 10: Kita Horstkotterheide – zentrale Ergebnisse der Vor-Ort-Untersuchung

Das Umfeld der Kita Horstkotterheide weist deutliche Defizite in der Wegeinfrastruktur und Verkehrsorganisation auf. Mehrere Straßen wie die Schröttinghauser Straße, die Schloßstraße und die Beckendorfstraße verfügen über keine oder unzureichende

Querungshilfen; im nördlichen Abschnitt der Schloßstraße fehlt zudem ein Gehweg. Auch die Fahrbahnoberfläche im Bereich Ronsieksfeld ist in so schlechtem Zustand, dass insbesondere Radfahrende gefährdet sind. Die Straße Horstkötterheide ist zugleich eine stark frequentierte Radroute. Der vorhandene Parkraum ist hier bewusst gering ausgeprägt, was grundsätzlich positiv für den Radverkehr ist. Problematisch wird die Situation jedoch durch die motorisierten Bringverkehre zur Kita und zur benachbarten Grundschule: Die Stellplätze am Straßenrand reichen nicht aus, wodurch zusätzlicher Park- und Parksuchverkehr entsteht und Konflikte mit dem Radverkehr vorprogrammiert sind. Verstärkt wird die Lage durch die Nähe zur Grundschule Schröttinghausen, die trotz vorhandener Elternhaltestelle weiterhin stark mit dem Auto angefahren wird. Da am Kita-Standort selbst kaum Parkmöglichkeiten bestehen, sollte der Parkplatz am Freibad als Elternhaltestelle genutzt werden. Entscheidend sind hierbei eine frühzeitige Ansprache und Einbindung der Eltern sowie die Verankerung entsprechender Regeln im pädagogischen Konzept der Einrichtung. Insgesamt erfordert das Umfeld umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssicherheit und der Gehwege.

7.6. Unfallgeschehen

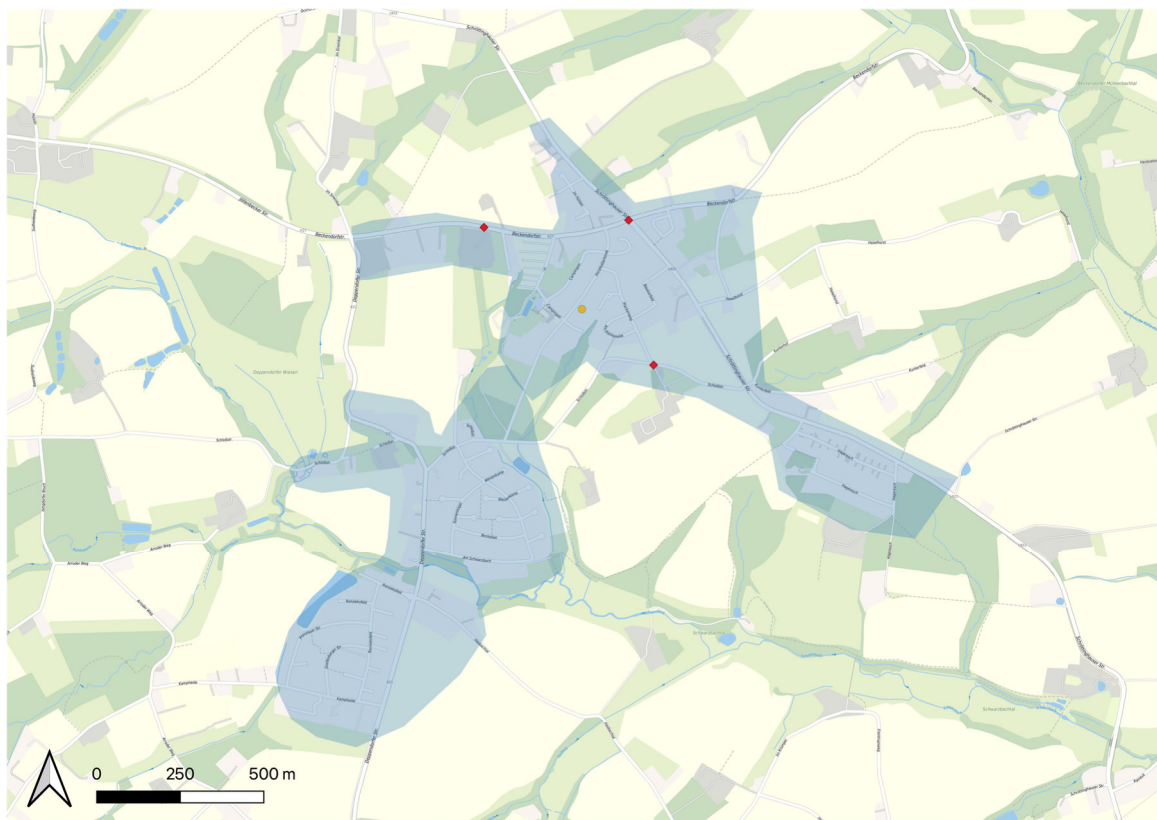


Abbildung 11: Kita Horstkötterheide – Unfälle (2021-2023)

Unfallgeschehens für die Kita Horstkotterheide (2021–2023) unter Beteiligung von Fuß- und Radverkehr

Schloßstraße / Plackenweg (2023)

Art des Unfalls: Kreuzen-/Einbiege-Unfall mit entgegenkommendem Kfz

Betroffene: Eine radfahrende Person

Schweregrad: Leicht verletzt

Zusammenfassung Unfallgeschehen (Kita Horstkotterheide):

- Zeitraum 2021–2023: nur ein dokumentierter Unfall mit Beteiligung einer Radfahlerin.
- Trotz geringer Unfallzahlen zeigt die Problemstellenanalyse erhebliche Sicherheitsdefizite.
- Hauptprobleme:
- Hochgradig unfallträchtige Infrastruktur (schadhafter Fahrbahnbelag, schlechte Querungsstellen).
- Kritische Querungssituationen ohne Querungshilfen an wichtigen Knotenpunkten.
- Massives Konfliktpotenzial durch Elterntaxis im direkten Umfeld.
- Systematische Infrastrukturdefizite (fehlende oder zu schmale Gehwege, mangelnde Barrierefreiheit).
- Fazit: Der Standort weist ein hohes Gefährdungspotenzial auf, das präventiv adressiert werden muss.

7.7. Abschätzung Neuverkehre

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 Horstkotterheide	Pkw-Wege	Lkw-Wege	Kfz-Wege gesamt
Szenario 1	248	2	250
Szenario 2	204	2	206

Szenario 3

167

2

169

Tabelle 2: Kita Horstkoterheide – 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%	80%	1,00-1,14	1,05	27
Szenario 2							75%		1,05	26
Szenario 3							70%		1,1	23

Tabelle 3: Kita Horstkoterheide – 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	4	18	72	4	4	72-87%	85%	36-95%	90%	1,0	220
Szenario 2							80%		85%	1,1	178
Szenario 3							80%		75%	1,2	144

Tabelle 4: Kita Horstkoterheide – Neuverkehre Hol- und Bringverkehre**7.8. Maßnahmenentwicklung****Maßnahmenkategorien**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Kita Horstkoterheide verteilen sich auf mehrere Handlungsfelder. Den größten Anteil nehmen bauliche Anpassungen ein, etwa die Schaffung sicherer Querungsstellen und die Verbesserung von Gehwegen. Ergänzend sind verkehrsrechtliche Anordnungen vorgesehen, um den Hol- und Bringverkehr geordnet abzuwickeln und Konflikte mit dem Radverkehr zu reduzieren. Darüber hinaus spielen auch

kommunikative und pädagogische Maßnahmen eine Rolle, insbesondere die frühzeitige Ansprache der Eltern und die Einbettung verkehrsfreundlicher Regeln in das pädagogische Konzept der Einrichtung.

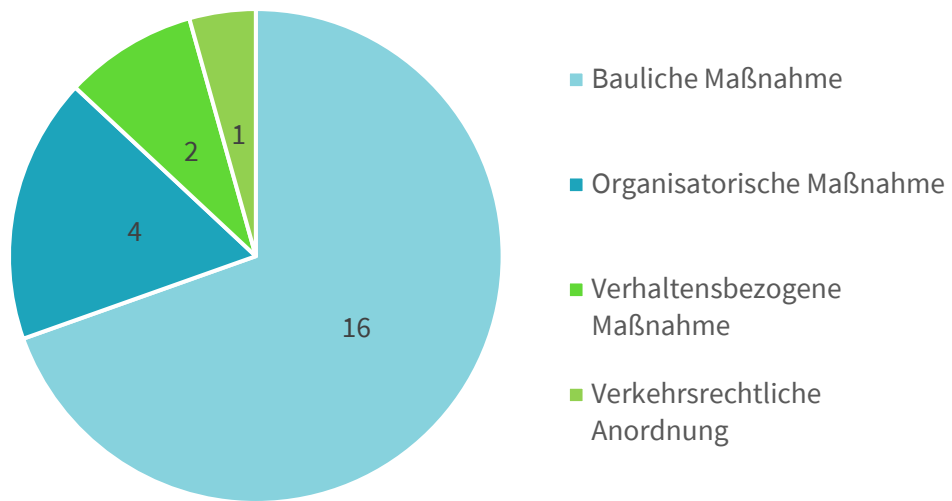


Diagramm 1: Kita Horstkotterheide – Maßnahmen nach Maßnahmenkategorie

Problemkategorien

Die Maßnahmen reagieren auf verschiedene Problemlagen im Umfeld der Kita. Besonders im Fokus stehen die unzureichenden Querungsmöglichkeiten sowie die schmale und teilweise fehlende Gehweginfrastruktur. Hinzu kommt der absehbare Konflikt zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der Straße Horstkotterheide, die zugleich als wichtige Radroute dient. Schließlich adressieren die Maßnahmen auch den Mangel an Stellplätzen und die Notwendigkeit, Elternhaltestellen geordnet anzulegen.

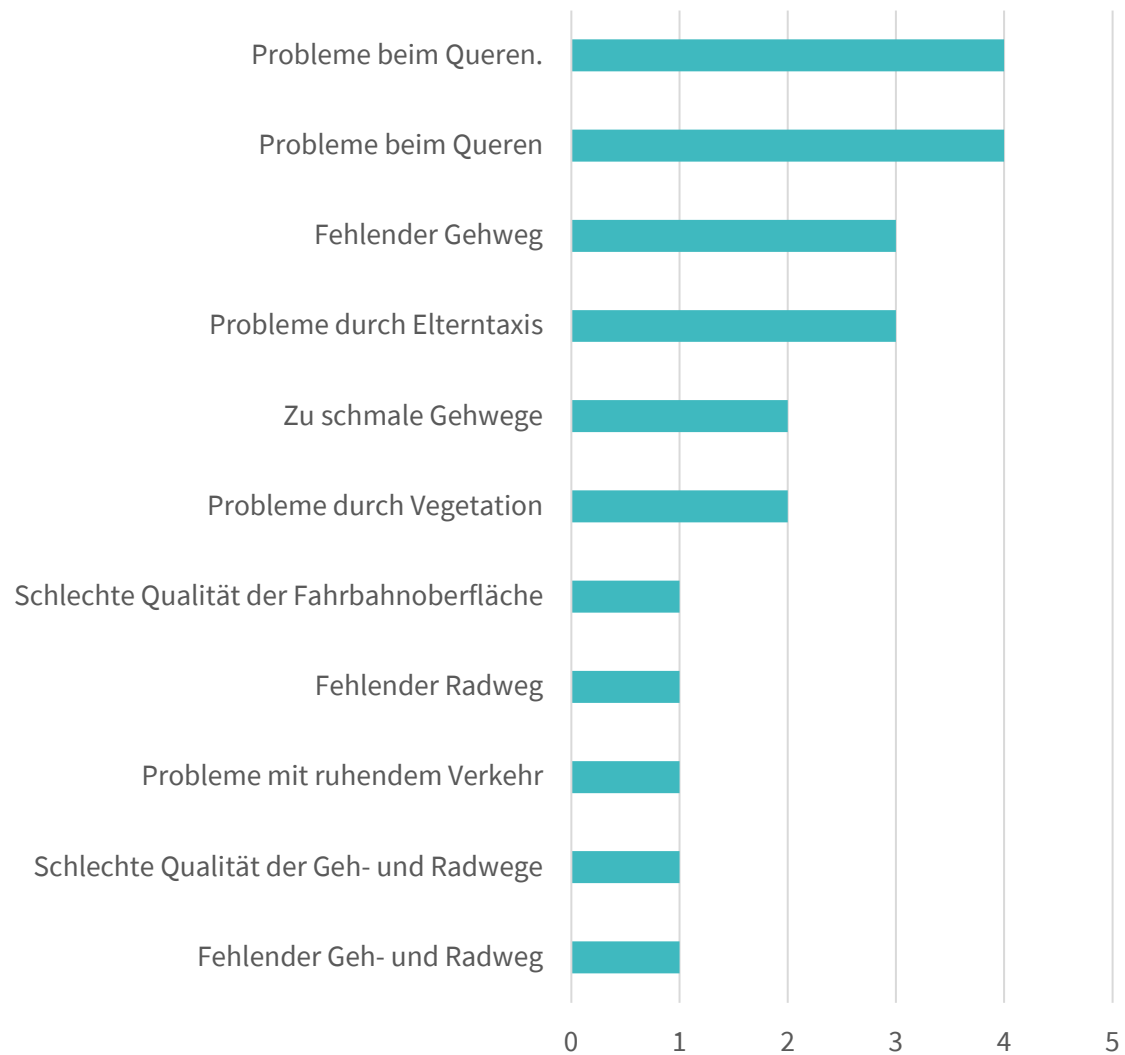


Diagramm 2: Kita Horstkotterheide – Maßnahmen nach Problemkategorien

Zuständigkeiten

Die Umsetzung erfordert eine enge Zusammenarbeit verschiedener Akteure. Die Stadt Bielefeld ist für bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständig, etwa die Anlage von Querungshilfen oder die Verbesserung der Gehwege. Das Jugendamt und der Träger der Kita übernehmen die kommunikative Einbindung der Eltern und die Verankerung im pädagogischen Konzept. Ergänzend sind Bezirksamt und Polizei einzubinden, wenn es um die Kontrolle von Verkehrsregeln und die Abstimmung über konkrete Maßnahmen vor Ort geht.

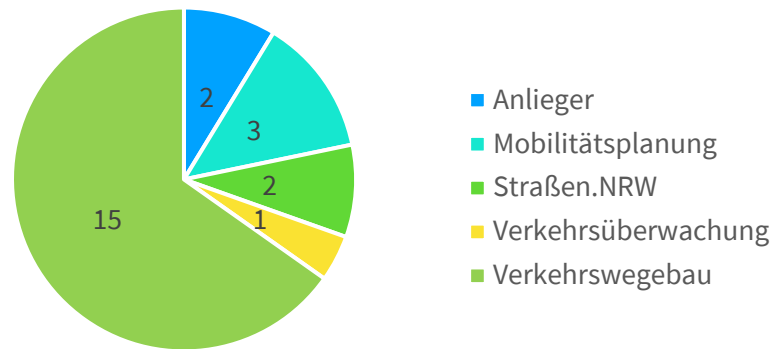


Diagramm 3: Kita Horstkotterheide – Maßnahmen nach Zuständigkeit

Umsetzungshorizont und Priorität

Ein Teil der Maßnahmen ist kurzfristig umsetzbar, darunter Markierungen für Querungshilfen, die Ausweisung einer Elternhaltestelle am Freibad sowie erste Kommunikationsmaßnahmen mit den Eltern. Mittelfristig stehen bauliche Verbesserungen wie die Anlage barrierefreier Querungsstellen oder die Verbreiterung von Gehwegen an. Langfristig kann die Umgestaltung ganzer Straßenabschnitte erforderlich werden, um die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern.

Die höchste Priorität haben Maßnahmen zur **Verbesserung der Querungssicherheit** im direkten Umfeld der Kita sowie die Einrichtung einer **Elternhaltestelle** in fußläufiger Entfernung. Ebenfalls hoch priorisiert sind Maßnahmen zur **Verkehrsorganisation** auf der Horstkotterheide, um die Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr zu entschärfen. Kommunikative Maßnahmen und ergänzende Verbesserungen am Straßenraum sind wichtig, werden aber nachgeordnet bewertet, da sie ihre Wirkung erst im Zusammenspiel mit den baulichen Eingriffen entfalten können.

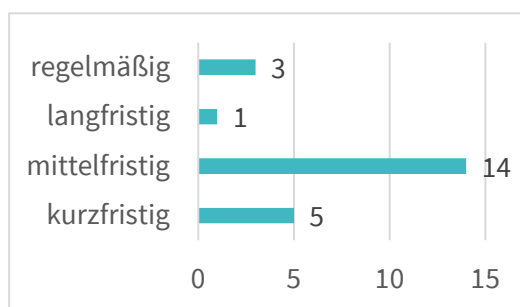


Diagramm 4: Kita Horstkotterheide – Maßnahmen nach Umsetzungshorizont

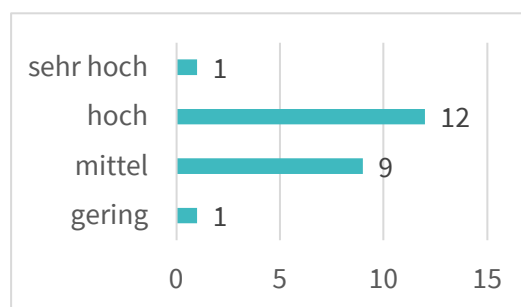


Diagramm 5: Kita Horstkotterheide – Maßnahmen nach Priorität

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
- Horstkotterheide: 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.

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 Horstkotterheide

		Anzahl Be- schäftigte	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung		Kfz-Wege	Kita Horstkotterheide				
		Richtwert	An- nahme	Richt- wert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme							
Beschäf- tigten- verkehr	Sze nar io 1	12	2,0-4,0	3	60-90%	100%	30-80%	75%	1,00-1,14	1,05	27				Szenario 1	konservativ
	Sze nar io 2															
	Sze nar io 3															
Hol- und Bring- verkehr Kita	Sze nar io 1	4	Kinder / Gr.	Anzahl Kinder	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Kinder pro Pkw		Kfz- Wege			
	Sze nar io 2				Richt- wert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Annahme					
	Sze nar io 3															
	Wirtschafts- verkehr	Lkw-Fahrten je Einwohner				Adresse	Horstkotterheide 39	*) Anzahl Einwohner:innen in einem Umkreis von max. 10 Minuten Fußweg (Quelle: maps o- penrouteservice)								
Erfahrungs- wert		Annahme	Anzahl													
2		2	2													
Szenario 1 Szenario 2	Pkw-Fahrten	Lkw-Fahr- ten	Kfz ges- amt		ÖPNV	Entfernung Haltestelle	350 m (Campingplatz) bzw. 550 m (Schröttinghau- sen)		30-/60-Min-Takt		Anschluss Hbf (Fahrzeit 20/25 Min.), jedoch nur 4 Abfahrten pro Tag		Modal Split	Stadtbe- zirk	Bringen/Ho- len	
	248	2	250													
	204	2	206													

Szenario 3	167	2	169
-----------------------	-----	---	-----

Bewertung Qualität insgesamt	ausreichend bis mangelhaft	zu Fuß	8%	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	13	13	0	0	13	20
08 - 09	0	4	27	27	1	1	28	32
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	3	0	21	21	0	0	24	21
15 - 16	3	0	4	4	0	0	7	4
16 - 17	6	1	18	18	0	0	24	19
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	13	13	89	89	1	1	103	103

Tabelle 5: Kita Horstkotterheide – 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

33**Horstkotterheide****Kita**

Kita Horstkotterheide

**Problembeschreibung**

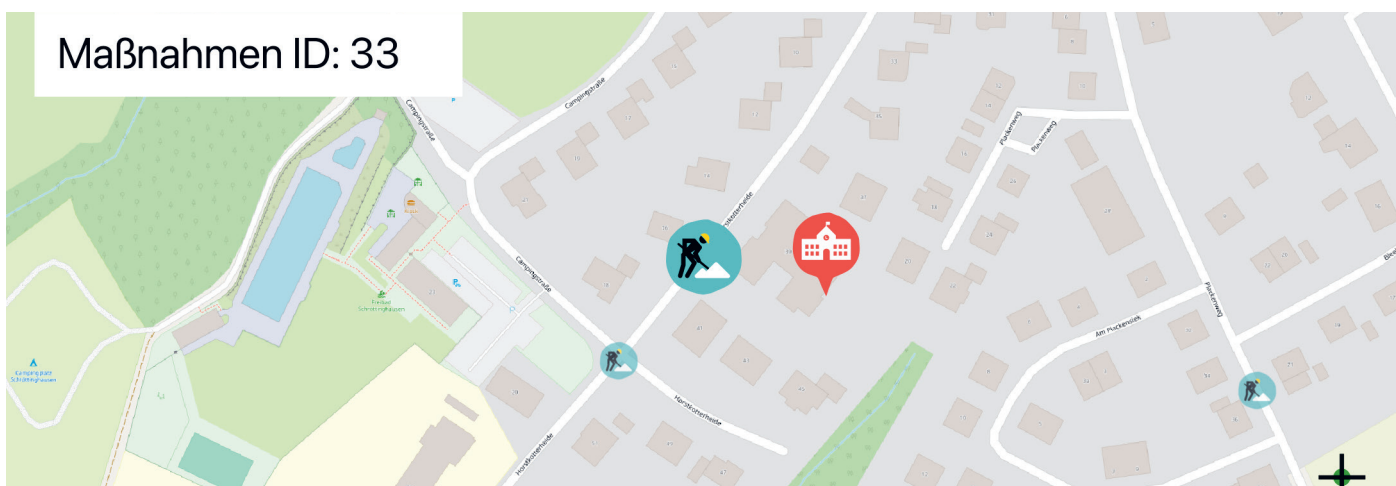
Am neuen Kita-Standort stehen im Straßenraum nur begrenzte Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Dadurch ist beim Bring- und Abholverkehr mit der Nutzung angrenzender Grundstückszufahrten und mit unerlaubten Gehwegüberfahrten zu rechnen. Hinzu kommt konfliktträchtiges Senkrechtparken. Diese Situationen überschneiden sich mit einem hohen Radverkehrsaufkommen, das insbesondere von Kindern über den Gehweg in Nord-Süd-Richtung geführt wird. Um Gefährdungen zu vermeiden, ist die Einrichtung einer alternativen, konfliktfreien Elternhaltestelle zwingend erforderlich. Hinsichtlich des Fußwegs zwischen Parkplatz und Kita gibt es weiteren Handlungsbedarf. Die Gehwegbreiten entlang des Campingwegs sind recht schmal und die Oberfläche aufgrund unebener Gehwegplatten optimierungsbedürftig.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Anlage einer Elternhaltestelle auf dem Parkplatz des Freibads. Flankierend hierzu muss die Nutzung mit den Eltern frühzeitig kommuniziert und in das pädagogische Konzept der Kita aufgenommen werden (Stichwort: Elternversprechen).	Organisatorische Maßnahme	Mobilitätsmanagement	sehr hoch	kurzfristig
2	Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf dem Parkplatz des Freibads. Hierbei sollten Gehwege angelegt werden, die vor den parkenden Fahrzeugen verlaufen, um Konflikte beim Rückwärtssetzen zu vermeiden.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	kurzfristig
3	Verbesserung der Gehwegoberflächen und -breiten entlang des Campingwegs.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 33

34**Campingstraße / Horstkotterheide****Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

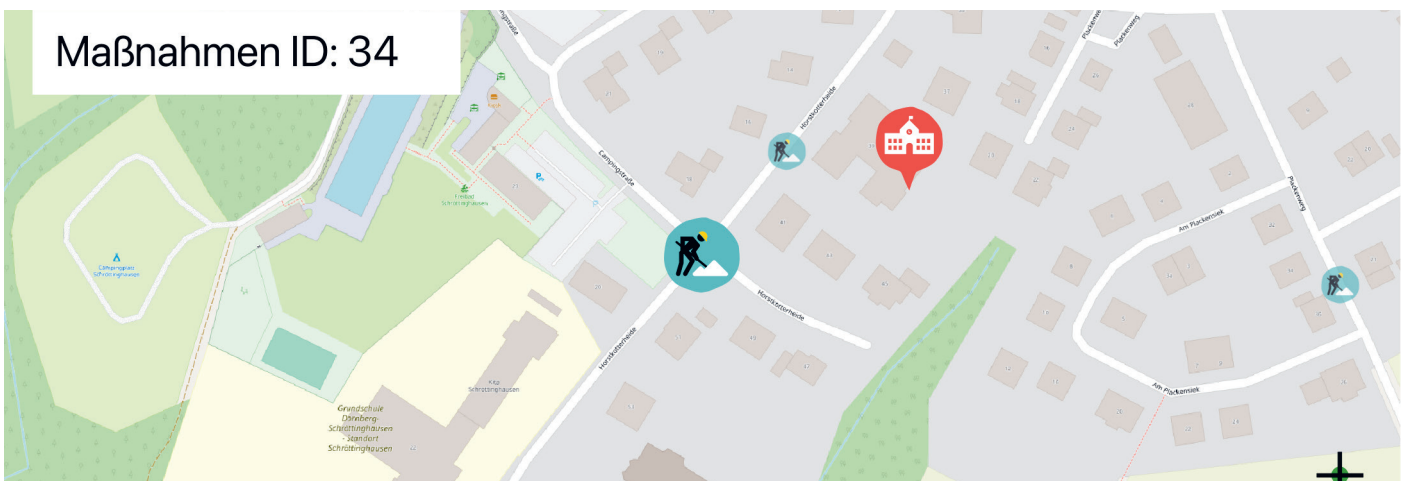
Um die Abbiegesituation an diesem Knoten zu verbessern, wurde ein Teil des Mündungsbereichs gepflastert. Leider wird die Pflasterung von Fahrzeugen zum Halten und Parken genutzt.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Überwachung des ruhenden Verkehrs im Bereich des Knotens.	Organisatorische Maßnahme	Verkehrsüberwachung	mittel	regelmäßig
2	Zusätzlich könnte ein informelles Schild installiert werden, dass an die Rücksicht von Autofahrenden appelliert. Etwa so: Dies ist unser Schulweg, bitte daher hier nicht parken.	Organisatorische Maßnahme	Mobilitätsplanung	mittel	kurzfristig

Maßnahmen ID: 34

35**Horstkotterheide****Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

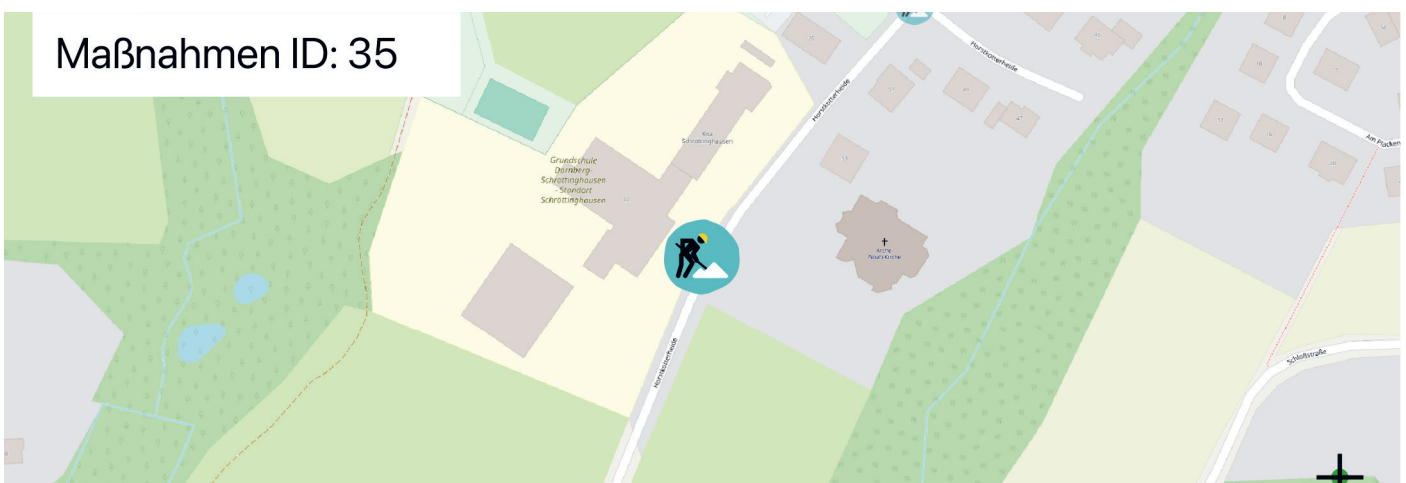
Im direkten Umfeld der Grundschule und Kita Schröttinghausen kommt es durch Elterntaxis zu erheblichen Konflikten, insbesondere südlich des Parkplatzes. Dort wird senkrecht zur Fahrbahn geparkt und beim rückwärts Ausparken häufig der Gehweg missachtet. Das tägliche Aufkommen beträgt rund 30 Fahrzeuge für die Kita und 37 für die Grundschule. Zusätzlich entstehen auf dem Parkplatz selbst und an der Zufahrt Probleme durch Begegnungsverkehr sowie rückwärts ausparkende Fahrzeuge. Für die schmale Erschließungsstraße bedeutet dies eine erhebliche verkehrliche Belastung und ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Die bereits eingerichtete Elternhaltestelle für die Grundschule sollte durch flankierende Maßnahmen, wie dem Verkehrszähler-Programm (re-)aktiviert werden. Hierdurch senkt sich auch das Elternaufkommen insgesamt.	Verhaltensbezogene Maßnahme	Mobilitätsmanagement	hoch	kurzfristig
2	Für die Eltern der Kita-Kinder sollte der Parkplatz am Freibad zum Parken empfohlen werden.	Verhaltensbezogene Maßnahme	Mobilitätsmanagement	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 35

36**Horstkotterheide****Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

In diesem Abschnitt der Horstkotterheide sind die Qualität der Fahrbahn und des Gehwegs sehr schlecht.

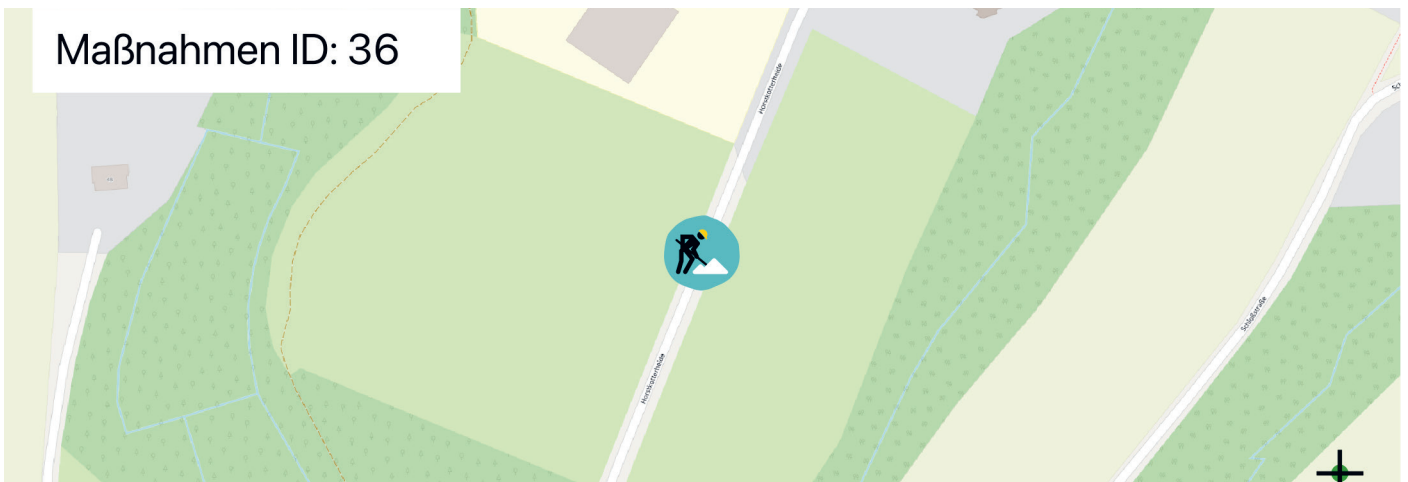
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Erneuern der Oberflächen von Gehweg und Fahrbahn.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 36



37**Schloßstraße / Horstkotterheide****Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

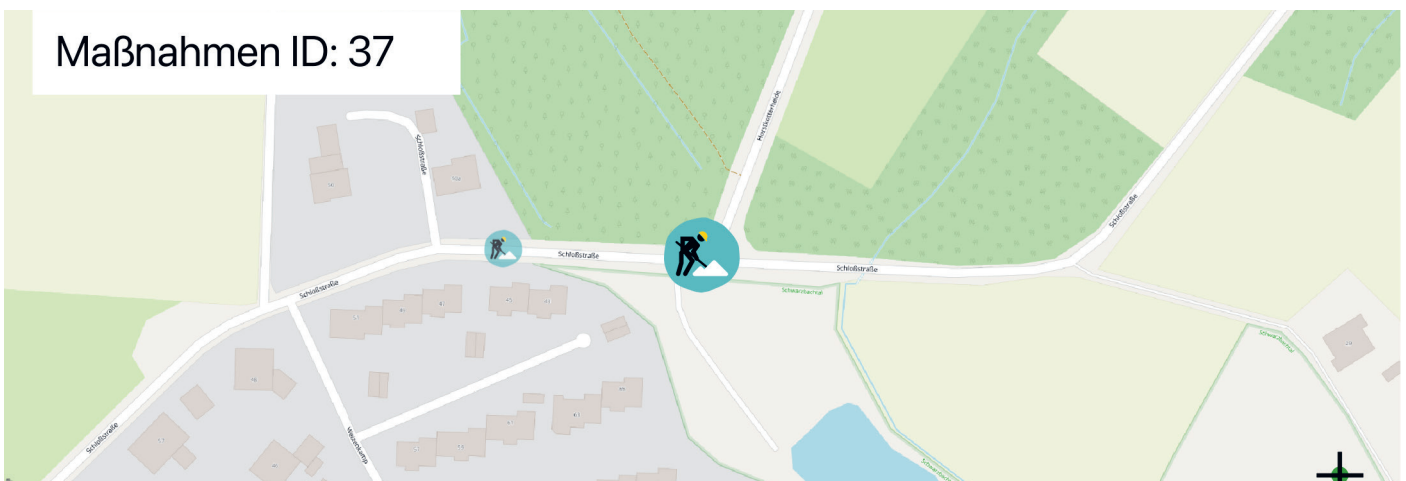
Am Knoten Schloßstraße / Horstkotterheide muss die Fahrbahn gequert werden. Die Qualität der Querungsstelle ist aufgrund von Bewuchs und schadhafte Gehwegoberflächen einem sehr schlechten Zustand. Zudem ist die Sicht auf den Verkehr durch ein Verteilerhaus erheblich eingeschränkt.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Anlage von Gehwegen an der Querungsstelle und Vorziehen des südlichen Gehwegs, sodass die Sicht auf den Verkehr gegeben ist.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 37

38

Schloßstraße

Kita

Kita Horstkotterheide



Problembeschreibung

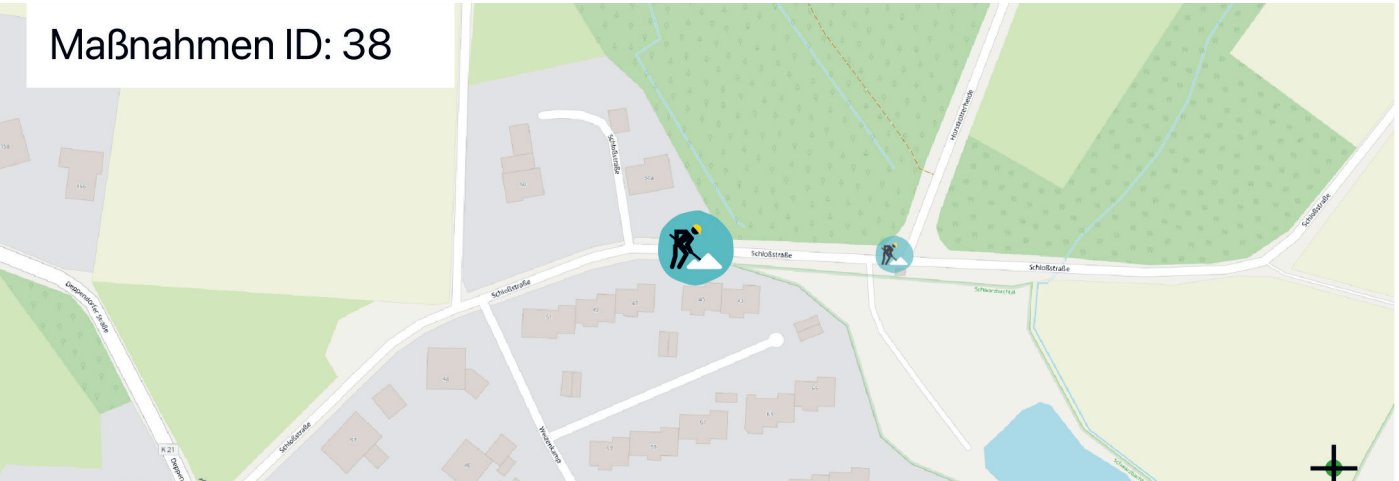
In diesem Abschnitt der Schloßstraße ist der Gehweg deutlich zu schmal, sodass eine Nutzung mit Kinderwagen oder Trolley nicht möglich ist.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Verbreiterung des Gehwegs.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig



39**Schloßstraße / Deppendorfer Straße****Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

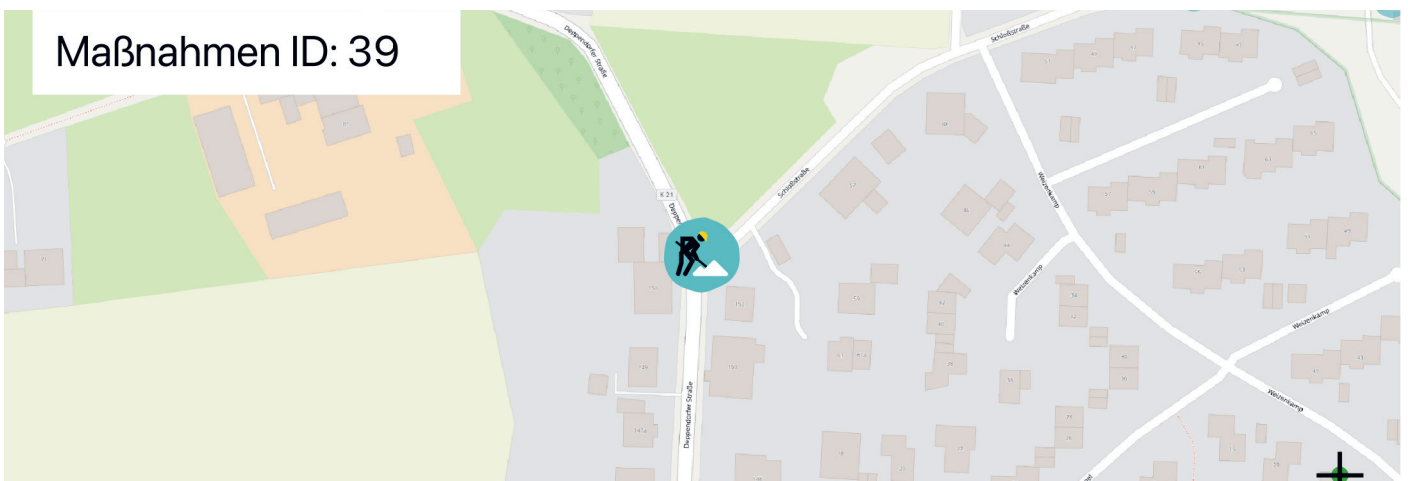
Entlang der Deppendorfer Straße fehlt ein Gehweg, der die Höfe im Bereich der Schloßstraße erschließt. Zudem fehlt eine sichere Querung der Schloßstraße am Knoten mit der Deppendorfer Straße.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Anlage eines Gehwegs entlang der Deppendorfer Straße bis zum nord-westlichen Teil der Schloßstraße.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig
2	Anlage einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel über die Schloßstraße am Knoten mit der Deppendorfer Straße.	bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig

Maßnahmen ID: 39

40**Knoten Deppendorfer Straße / Ronsieksfeld****Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

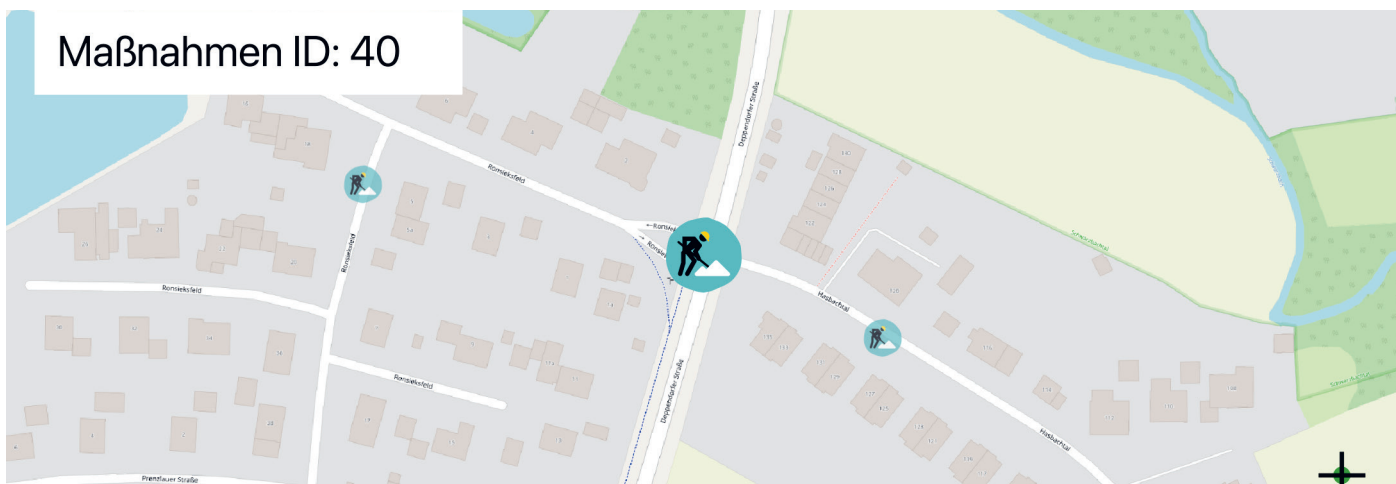
Am Knoten Deppendorfer Straße / Ronsieksfeld / Hasbachtal fehlen an sämtlichen Armen sichere Querungsmöglichkeiten. Eine Querungsnotwendigkeit ergibt sich auch daraus, dass auf der Straße Ronsieksfeld nur auf der südlichen Seite ein Gehweg vorhanden ist. Der Radverkehr wird in südliche Richtung entlang der Deppendorfer Straße auf einem sonstigen Radweg geführt. Für Familien ist hier eine Radverkehrsanlage mit Zweirichtungsradweg empfohlen.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Einrichten von Querungshilfen in Form von Mittelinseln über den nördlichen Arm der Deppendorfer Straße und über die Straße Ronsieksfeld.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig
2	Anlage eines Zweirichtungsradwegs entlang der Deppendorfer Straße.	bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 40

41

Hasbachtal



Kita

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

Entlang der Straße Hasbachtal fehlen Gehwege.

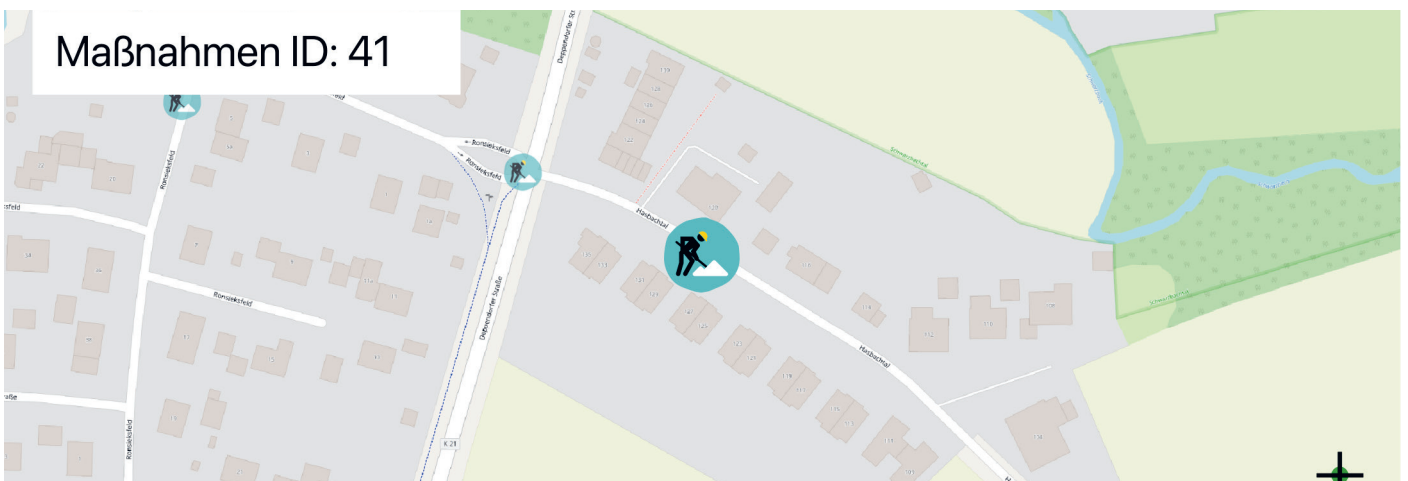
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Anlage eines Gehwegs in mindestens einem Seitenraum.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig

Maßnahmen ID: 41



42

Ronsieksfeld

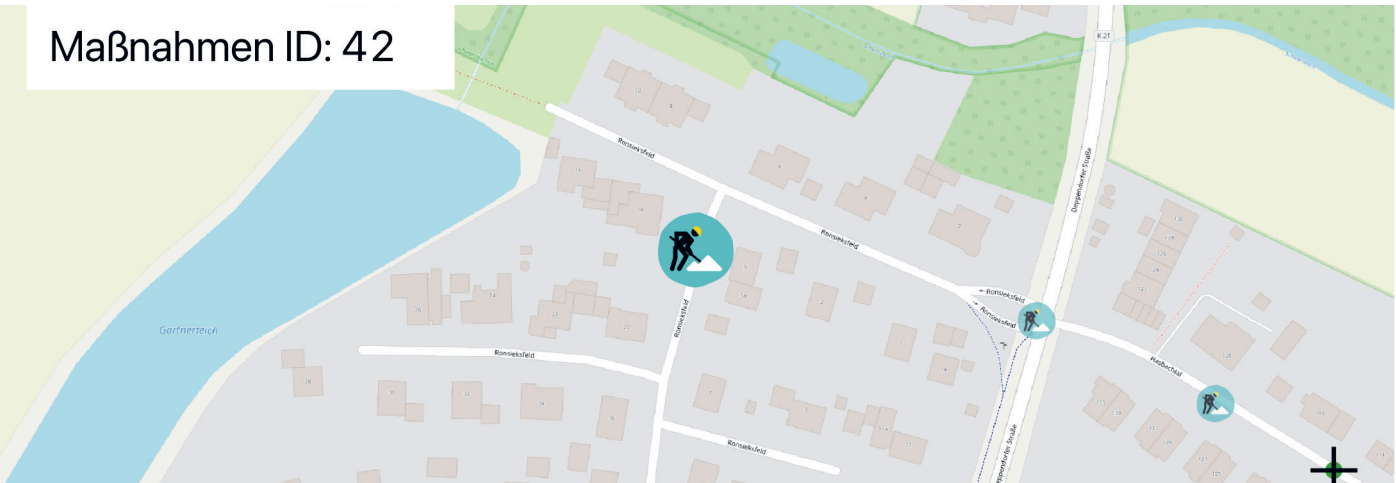
Kita
Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung
Der Fahrbahnbelag ist über den gesamten Verlauf der Straße Ronsieksfeld dermaßen schadhaft, dass es zu Alleinunfällen mit Fahrrad und Fahrradanhänger kommen kann.

Unfallgeschehen
Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Erneuerung der Fahrbahnoberfläche.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig



43

Kampheide



Kita

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

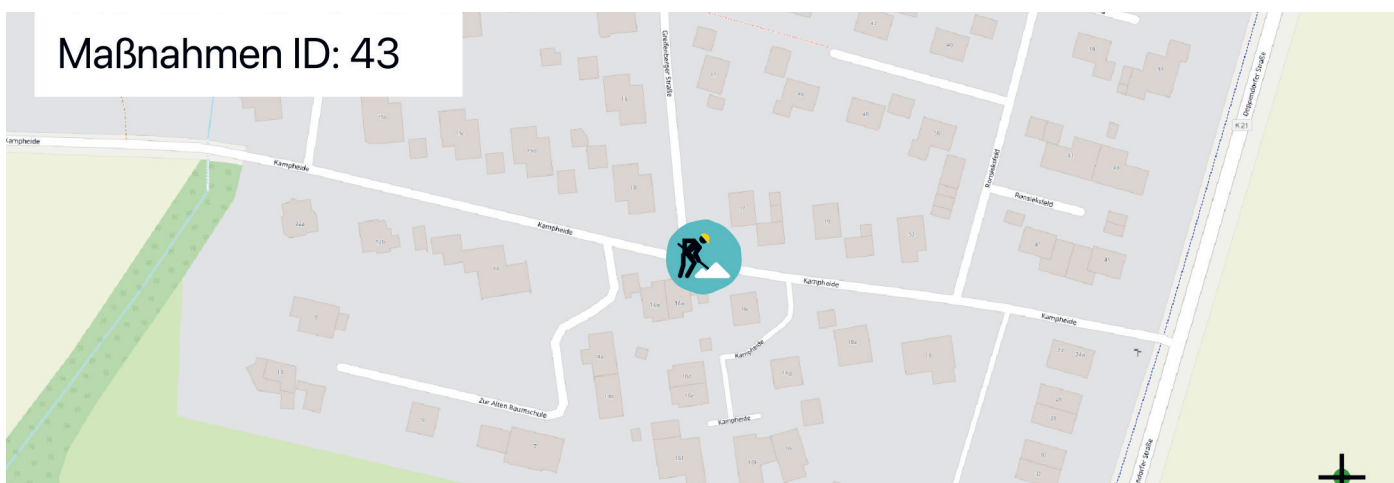
Der Mündungsbereich der Greifenberger Straße ist sehr weitläufig, zudem fehlen abgesenkte Borde. Dadurch wird das Queren deutlich erschwert, insbesondere für Menschen mit Kinderwagen, Rollator oder Mobilitätseinschränkungen.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Verkleinerung des Mündungsbereichs und barrierefreier Ausbau der Querung.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig



44

Beckeloh

**Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

Durch Hecken sind die Gehwege hier zugewachsen

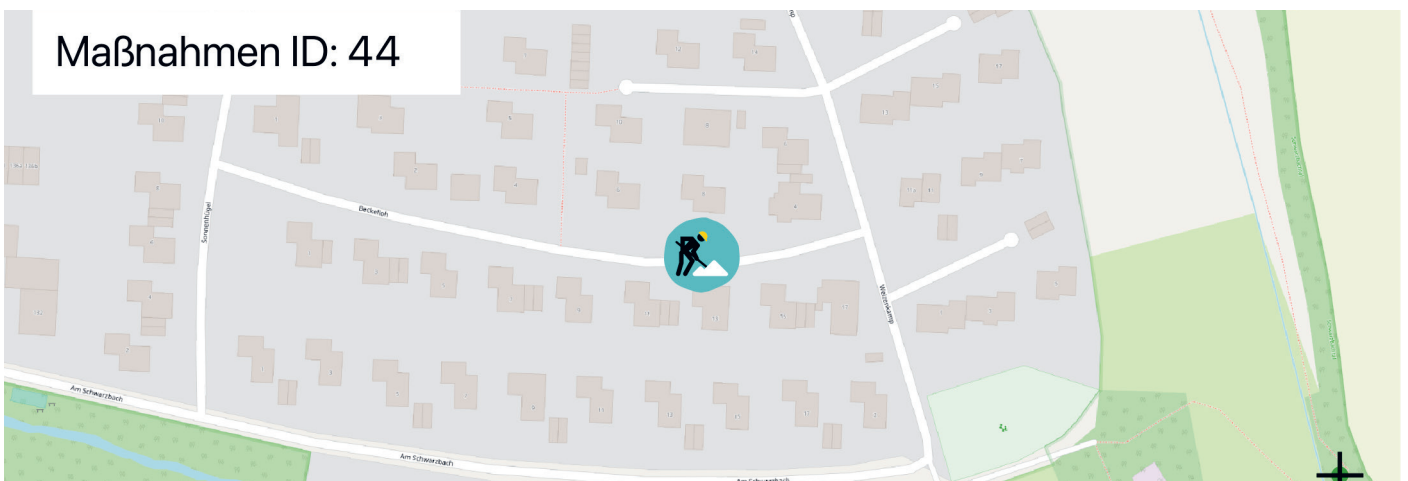
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Regelmäßiger Rückschnitt der Hecke.	Organisatorische Maß- nahme	Anlieger	mittel	regelmäßig

Maßnahmen ID: 44



45**Beckendorfstraße****Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

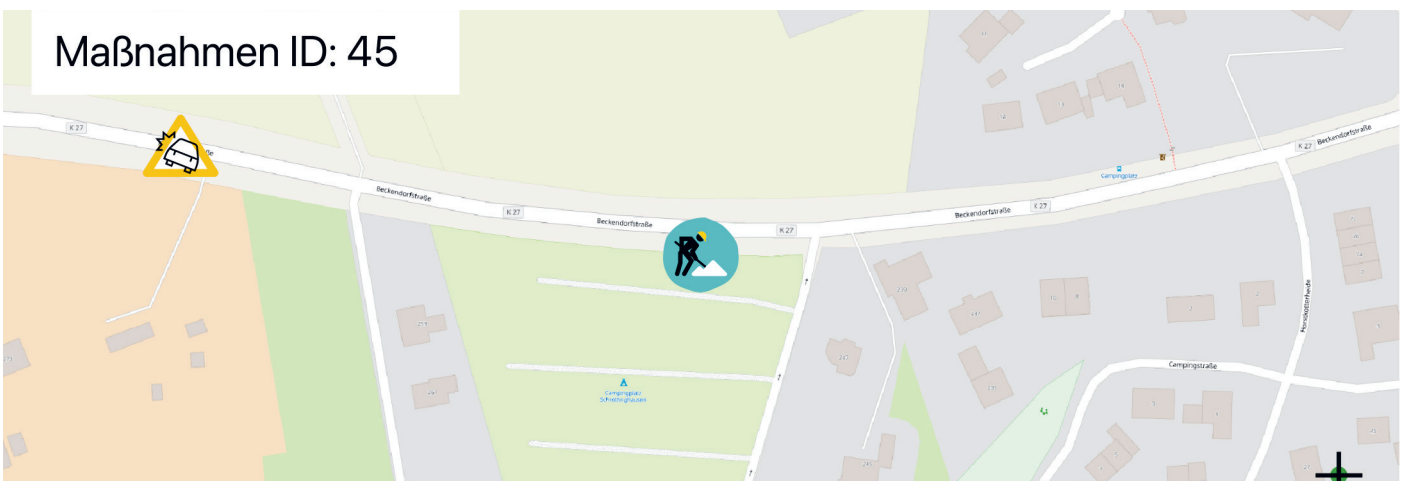
Entlang der Beckendorfstraße in bzw. aus Fahrtrichtung Westen fehlt ein gemeinsamer Geh- und Radweg.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs mit Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung.	Bauliche Maßnahme	Straßen.NRW	hoch	mittelfristig

Maßnahmen ID: 45

46

Schröttinghauser Straße**Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

Für die Schröttinghauser Straße Hausnummer 224 gibt es keine sichere fußläufige Erschließung. Es fehlt an einer Querungshilfe über die Schröttinghauser Straße.

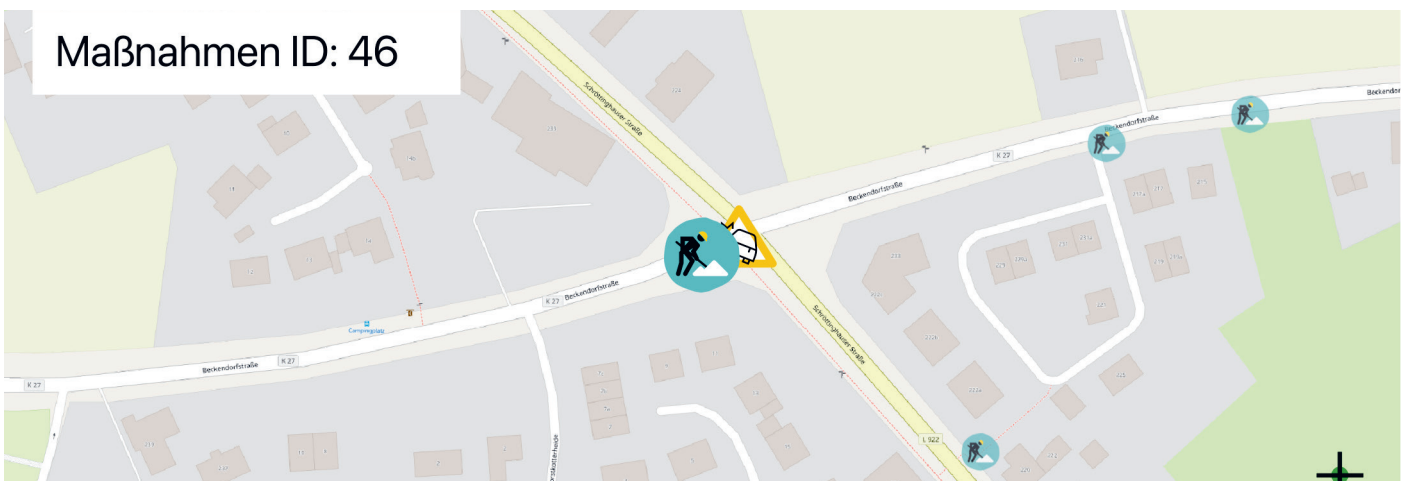
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Anlage einer Mittelinsel über die Schröttinghauser Straße. In diesem Zuge Verkürzung der Linksabbiegespur in die Beckendorfer Straße in Fahrtrichtung Osten.	Bauliche Maßnahme	Straßen.NRW	gering	langfristig

Maßnahmen ID: 46



47**Schröttinghauser Straße****Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

Zu schmaler Gehweg, hier entlang der Schröttinghauser Straße auf Höhe der Mittelinsel.

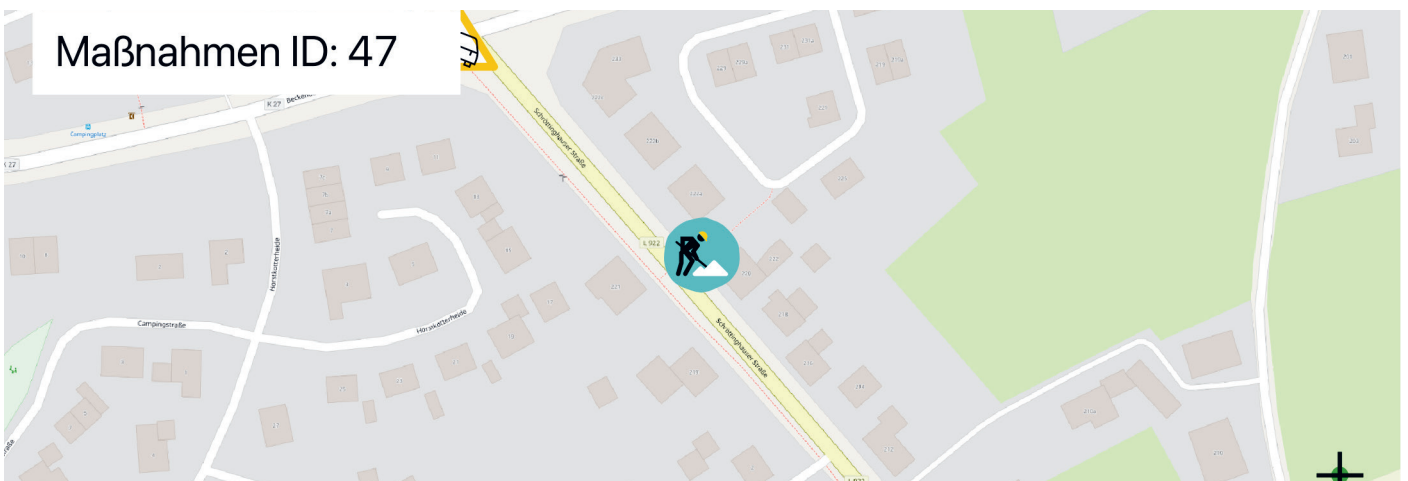
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Verbreitern des Gehwegs.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig

Maßnahmen ID: 47



48

Beckendorfstraße



Kita

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

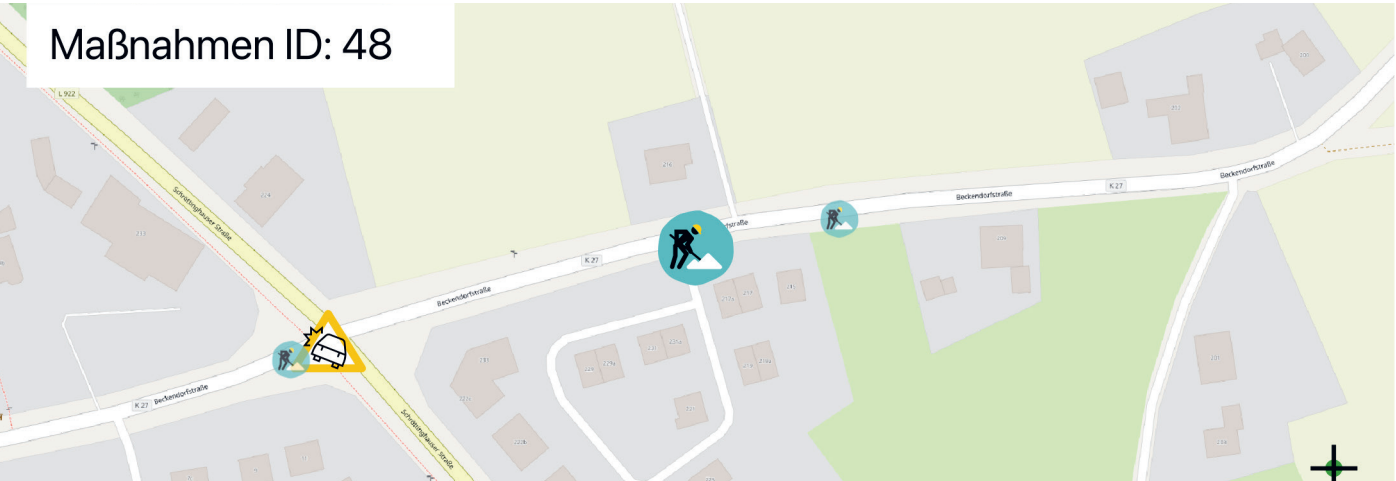
Hier fehlt eine Querungshilfe zur gegenüberliegenden Wohnbebauung.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Anlage einer Mittelinsel.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	mittel	mittelfristig



49

Beckendorfstraße



Kita

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

Fehlende Gehwege zur Erschließung der Wohnbebauung.

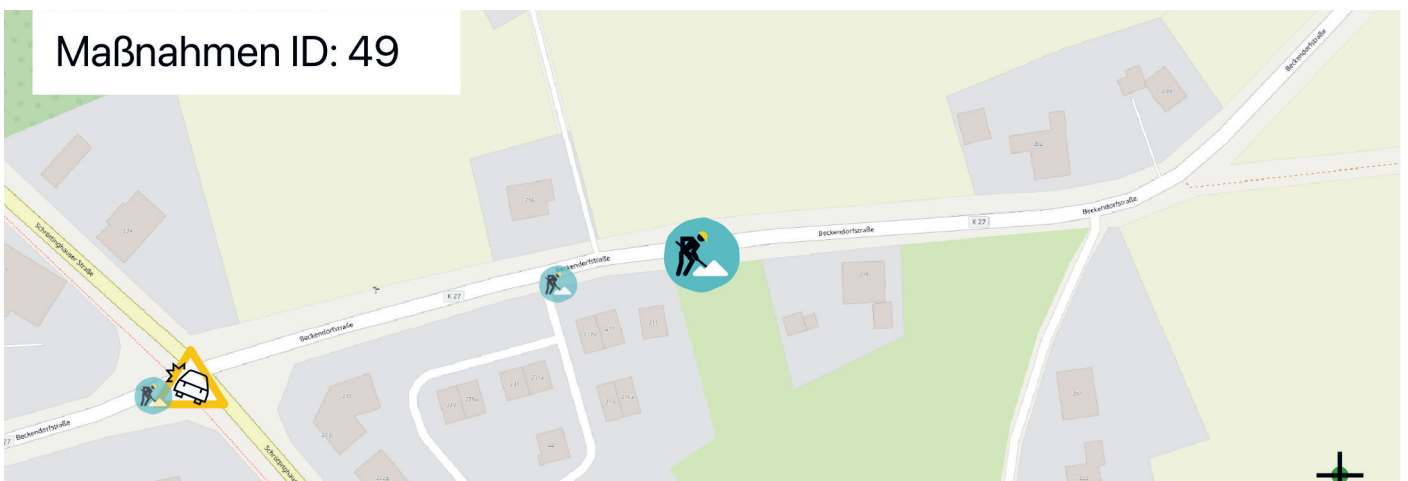
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

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

Maßnahmen ID: 49



50**Schröttinghauser Straße / Schloßstraße****Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

An dieser Stelle gibt es einen erhöhten Querungsbedarf, jedoch keine Querungshilfe. Zudem ist für eine sichere Querung aufgrund der Kurvenlage die zulässige Geschwindigkeit zu hoch.

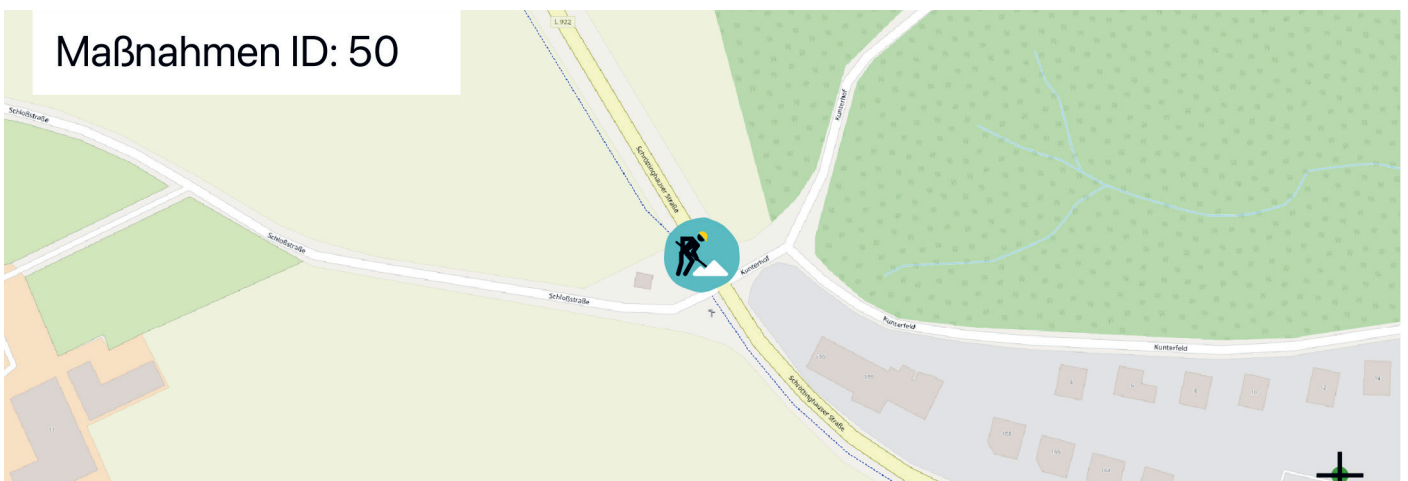
Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs-horizont
1	Anlage einer Mittelinsel über die Schröttinghauser Straße auf Höhe Kunterfeld.	Bauliche Maßnahme	Verkehrswegebau	hoch	mittelfristig
2	Reduzieren der zul. Geschwindigkeit im Bereich der Querungsstelle.	Verkehrsrechtliche Anordnung	Straßenverkehrsbehörde	hoch	kurzfristig

Maßnahmen ID: 50



51**Plackenweg****Kita**

Kita Horstkotterheide

Problembeschreibung

Entlang des Plackenwegs ist der Gehweg durch Vegetation kaum nutzbar. Zudem wird durch die Hecke die Sicht in die Straße Bleekerfeld stark eingeschränkt.

Unfallgeschehen

Keine Unfälle im Betrachtungszeitraum.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen- kategorie	Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungs- horizont
1	Zurückschneiden der Hecke	Organisatorische Maß- nahme	Anlieger	mittel	regelmäßig

Maßnahmen ID: 51

