

GEMEINDE BÖNEN

VERKEHRSGUTACHTEN ZUR SCHULWEGSICHERUNG

- NEUE GOETHESCHULE -

<u>INHALT:</u>	Seite
1. Anlaß zum Gutachten / Aufgabenstellung	2
2. Neue Goetheschule	2
2.1 Schultyp	2
2.2 Standort	2
2.3 Einzugsgebiet	3
3. Schulweg	3
3.1 Medien	3
3.2 Qualitäten	3
3.3 Wegebeziehungen	4
4. Konfliktpunkte	5
4.1 Wegebeziehungen und Querbarkeit	5
4.2 Schulbus und Privat – Pkw	6
5. Empfehlungen zur Optimierung der Schulwegsicherung	7
5.1 Verkehrserziehung	7
5.2 Verbesserung und Ergänzung von Querungshilfen	7
5.3 Bushaltestellen	8
5.4 Langfristige Maßnahmen	8
6. Zusammenfassung	10

GEMEINDE BÖNEN

VERKEHRSGUTACHTEN ZUR SCHULWEGSICHERUNG

- NEUE GOETHESCHULE -

1. Anlaß zum Gutachten / Aufgabenstellung

Die Gemeinde Bönen hat einen neuen Flächennutzungsplan entwickeln lassen.

Als Alternativlösung wird darin vorgeschlagen, neben anderem die heute an der Bahnhofstraße in Höhe der Einmündung Auf dem Holtfeld gelegene Goetheschule zu verlegen.

Das Büro PM Planungsgruppe Minden, Waltke – Halstenberg, aus Minden wurde mit der Untersuchung des Raumangebot, des Gebäudezustands und der Erweiterungsmöglichkeiten der Grundschulen Goetheschule – Hellwegschule – Ermelingschule beauftragt.

Da am Standort Goetheschule auf der Basis der Schulstatistik der Gemeinde eine „Offene Ganztagschule“ vorzusehen ist wurde neben anderem die Verlegung der Grundschule geprüft.

Als neuer Standort ist die Zechenbrache Königsborn 3 / 4 vorgesehen. Die Schule soll hier unmittelbar an der Oststraße ihre neue Position finden.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass sich die Schüler innerhalb des potentiellen Einzugsgebiets neu orientieren und andere Wege zur Schule nutzen müssen als bisher.

Um die Auswirkungen dieser geplanten Umsiedlung der Goetheschule für die Schüler besser beurteilen zu können, hat die Gemeinde Bönen ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches die neuen Schulwege und mögliche Konfliktbereiche aufzeigen und Lösungen hierfür herausstellen soll.

2. Neue Goetheschule

2.1 Schultyp

Die neue Goetheschule soll als 4 – zügige Grundschule betrieben werden, an der sich in Zukunft bei Ganztagsbetreuung die Schulkinder bis etwa 16.30 Uhr aufhalten werden.

2.2 Standort

Der geplante Standort auf der Zechenbrache Königsborn 3 / 4 wurde im Zuge einer Rahmenplanung für dieses Gebiet, erstellt von hermanns – Architekten, Ingenieure, Landschaftsarchitekten aus Hattingen, bereits konkretisiert.

Vorgesehen ist die unmittelbar an die Oststraße angrenzende Fläche. Das Schulgelände wird sowohl von der Oststraße als auch aus dem neu zu entwickelnden Gebiet heraus erreichbar sein.

2.3 Einzugsgebiet

Das Einzugsgebiet wird dem der bestehenden Goetheschule entsprechen und die Wohnbebauung westlich der Bahnlinien Hamm – Unna umfassen. Damit sind auch die westlich der Bahnlinie geplanten neuen Wohnbauflächen mit erfasst. Der neue Standort in der Nähe der Gemeindemitte ermöglicht allerdings auch, bei Bedarf zukünftig östlich der Bahn wohnende Kinder der neuen Goetheschule zuzuordnen.

Im Norden reicht das Einzugsgebiet bis an die Nordbögger Straße. Im Westen ist auch die Bebauung Am Telgenbusch mit einzubeziehen. Im Süden erfasst die Schule die Bauflächen beiderseits der Paul-Weniger-Straße, die geplante Wohnbaufläche zwischen Am Nordkamp und Zechenstraße und alle Siedlungsstrukturen entlang der Zechenstraße. Daraus ergeben sich Schulwege bis maximal 1500 m Luftlinie zwischen Wohnort und Schule.

3. Schulweg

3.1 Medien

Der Weg von und zur Schule wird gerade von Kindern im Grundschulalter in sehr unterschiedlicher Form zurückgelegt.

Im überwiegenden Fall wird der Schulweg zu Fuß gegangen.

Andere Kinder im fortgeschrittenen Alter und nach der entsprechenden Unterrichtung fahren bereits mit dem Fahrrad, wieder andere nutzen aufgrund der Entfernung das kommunale Angebot des Schulbusses.

In Ausnahmefällen werden die Kinder von ihren Eltern auch mit dem Pkw gebracht und / oder abgeholt.

Die Betrachtung und Bewertung des Schulwegs muss sich auf alle Medien beziehen und die Sicherheit und Funktionsfähigkeit in allen Bereichen untersuchen.

3.2 Qualitäten

Für die unterschiedlich zu nutzenden Medien sind verschiedene Qualitäten von Bedeutung.

Das zu Fuß gehen erfordert einen ausreichenden Bewegungsspielraum für Fußgänger auf Gehwegen, auf selbstständig geführten Wegen oder in verkehrsberuhigt gestalteten Mischverkehrsflächen.

Die Wege sollten gut einsehbar sein und einer ausreichenden sozialen Kontrolle unterliegen.

An zu überquerenden Straßen sollten markante Querungsstellen aus dem allgemeinen Straßenraum heraus gehoben und für Kinder gut erkennbar sein.

Im Umkehrschluss muss auch der Autofahrer diese Querungsstellen rechtzeitig und deutlich wahrnehmen können und sie im städtischen Umfeld akzeptieren.

Radfahrende Schüler können Mischverkehrsflächen problemlos befahren. Dies gilt auch für Siedlungsstraßen, deren Fahrbahn und Gehwege getrennt sind, die mit geringem bis mäßigem Verkehrsaufkommen belastet sind, wie in Bönen vorhandenen.
Die Anlage von separaten Radwegen ist nur an Hauptstraßen notwendig.
Die Querbarkeit einer Straße ist im Einzelfall im gleichen Sinn wie bei fußläufigen Schulkindern zu betrachten.

Der Schulbus nimmt seine Fahrgäste an dafür eingerichteten Haltestellen auf und erreicht im Allgemeinen nach einer festgelegten Routenfahrt das Ziel, die Schule.
Eine optimale Sicherheit kann hier erreicht werden, wenn eine konfliktfreie Verbindung zwischen Haltestelle und Schulgelände besteht. Größter Gefahrenpunkt in diesem Zusammenhang ist häufig das Umfeld der Haltestellen, wenn Straßen zu queren sind.

Der Transport der Schulkinder mit dem Privatauto wird zwar in der Verkehrsunterrichtung von Eltern und Kindern oft ausdrücklich nicht empfohlen, ist in der Praxis allerdings nie ganz zu vermeiden.

Es ist daher sinnvoll, im Vorfeld einer Standortveränderung für eine Schule auch diesen Fall zu berücksichtigen und für eine begrenzte, aber klar definierte Anzahl von Stellplätzen zu sorgen, die dann im Bedarfsfall auch von den Eltern im Sinne einer konfliktfreien Verbindung zum Schulgelände angefahren werden können.

3.3 Wegebeziehungen

Als Konsequenz eines neuen Schulstandorts ist zunächst festzustellen, wie sich die neuen Schulwege entwickeln werden.

Eine Ortsbegehung in Verbindung mit der Analyse der bestehenden Straßenzüge hat markante Verbindungen aufgezeigt, die im Bestandsplan der Anlage 1 mit schwarzen Strichlinien dargestellt und mittels gelben Pfeilen hervorgehoben worden sind.

- **Wohnquartiere nördlich der Bahnhofstraße**

Nördlich der Bahnhofstraße bestehen mit dem Straßenzug Dürerstraße – Blankstraße – Niemöllerstraße, der Friedhofstraße, der Borgholzstraße, der Eichholzstraße sowie der Rexestraße mit ihren Nebenstraßen ein ausreichendes Geflecht an Straßenverbindungen, die es ermöglichen, die Schüler jeweils an den westliche oder östliche Rand der Fußgängerzone Bahnhofstraße zu leiten.

Diese Straßenzüge sind in ihrer Verkehrsbedeutung so einzustufen, dass eine Benutzung als Schulweg vor dem Hintergrund von ausreichend breiten Gehwegen oder ausgebildeten Mischverkehrsflächen unproblematisch erscheint.

Gleichzeitig bestehen über die Straßen Auf dem Holtfeld, Adalbertstraße, Gustavstraße, Adlerweg und Steinstraße mehrere direkte Verbindungen zur Bahnhofstraße, die genutzt werden, wenn die Kinder in den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten leben.

Die Kinder können alternativ die Bahnhofstraße im Zuge zweier Bedarfsampeln in Höhe der Straßeneinmündung Auf dem Holtfeld und dem Marktplatz queren, oder zunächst in Längsrichtung das Fußwegangebot nutzen und zum westlichen Ende der Fußgängerzone gelangen.

Schüler, die die Bahnhofstraße im Bereich der Friedhofstraße erreichen, können dann den

Stadtpark durchlaufen und müssen abschließend die Oststraße queren.

Vom östlichen Rand der Fußgängerzone Bahnhofstraße aus kann entweder die Oststraße sofort im Zuge eines Zebrastreifens auf die Ostseite überquert werden, oder aber die Schüler folgen zunächst den Gehweg entlang der Oststraße, um dann ebenfalls unmittelbar vor der neuen Schule die Straße queren zu müssen.

- **Wohnquartiere südlich der Bahnhofstraße**

Aus bestehenden und neu geplanten Wohngebieten, die südlich der Bahnhofstraße liegen, können Schüler über die zentrale Achse Paul-Weniger-Straße den Fußweg entlang der Rexe erreichen und von dort bis zur Zechenstraße gelangen. Weiter über die Nordstraße können die Schulkinder die neue Goetheschule barrierefrei erreichen.

Für die Wohngebiete, die näher an der Bahnhofstraße liegen, bieten sich die Jäger- und Hubertusstraße an, die eine Verbindung zum Marktplatz haben, der wiederum an die Bahnhofstraße angrenzt.

Vor hieraus sollte der Schulweg zurück in die Zechenstraße führen, um dann der Nordstraße zu folgen und so das Schulgelände zu erreichen.

Darüber hinaus bleibt für unmittelbar anliegende Familien auch der Weg entlang der Bahnhofstraße, da über den Hellweg und den Marktplatz auch direkte Verbindungen bestehen.

4. Konfliktpunkte

4.1 Wegebeziehungen und Querbarkeit

Aus den unter Pkt. 3.3 aufgeführten Wegebeziehungen ergeben sich an verschiedenen Stellen Konfliktpunkte.

- **Wohnquartiere nördlich der Bahnhofstraße**

Werden die Kinder den Schulweg über das innerstädtische Straßennetz wählen, ergeben sich im Wesentlichen nur Konfliktpunkte bei der Querung der Friedhofstraße und der Oststraße.

Die Querungshilfe in der Friedhofstraße liegt unmittelbar im Abknick zur Bahnhofstraße und ist daher auf der Nordseite schlecht einsehbar.

Die Mittelinsel in der Einmündung zur Bahnhofstraße ist nutzbar und wird auch heute bereits von vielen Besuchern der Fußgängerzone genutzt.

Die Querungshilfe in der Oststraße südlich der Einmündung der Friedhofstraße führt den Schüler zunächst weg von seiner subjektiv gewünschten Richtung, nämlich nach Westen und nicht nach Süden, wo die neue Schule liegt. Sie wird also nur schwer vermittelbar sein.

Auch der Sicherheitsaspekt ist negativ besetzt, da die Sichtverhältnisse naturgemäß im Abknickbereich einer Straße eingeschränkt sind.

Die notwendige zentrale Querbarkeit der Oststraße unmittelbar vor dem geplanten Schulstandort ist nicht vorhanden.

Schulkinder, die unmittelbar an der Bahnhofstraße wohnen oder ihren Weg direkt über diesen Straßenzug gewählt haben, können die Straße heute nur an den beiden Bedarfsampeln wie unter Pkt. 3.3 beschrieben relativ gefahrlos überqueren.

Ergänzend stehen die beiden Querungshilfen an der Einmündung der Friedhofstraße in die Oststraße zur Verfügung.

Auf der Ostseite der Fußgängerzone bestehen insgesamt drei Querungshilfen über die Oststraße.

Zunächst wurde in der Nähe der Fußgängerzone ein Zebrastreifen angelegt.

Weiter südlich in Höhe der Parkplatzzufahrt existiert eine Querungshilfe über eine Mittelinsel und in gleicher Qualität kann die Oststraße nochmals im südöstlichen Abknick gequert werden.

Für alle drei Querungshilfen gilt allerdings das gleiche wie für die Querungshilfe an der Westseite: die Zielrichtung für Schüler liegt in der Nord-Süd-Beziehung, geführt werden sie aber in der Richtung West – Ost.

Es ist daher davon auszugehen, dass gerade Schülern im Grundschulalter die Umwegebeziehung nicht ohne weiteres vermittelbar ist und der überwiegende Teil so lange wie möglich die Nordseite der Oststraße halten wird. Die vorhandenen Fußwege ermöglichen dies auch problemlos.

- **Wohnquartiere südlich der Bahnhofstraße**

Unabhängig davon, welchen Weg der möglichen Routen durch die Wohngebiete die Schüler auch nehmen, sie können das neue Schulgelände ohne Querung der Bahnhofstraße oder Oststraße erreichen.

Gleichzeitig werden alle Alternativwege letztlich zur Zechenstraße und weiter über die Nordstraße zum Schulgelände führen.

Von Bedeutung ist also nur die Überquerbarkeit der Zechenstraße, die unabhängig von der Verkehrsfrequenz auf dieser Straße allein aufgrund der Sichtverhältnisse in Verbindung mit der Bündelung der verschiedenen Routen an dieser Stelle besonderes hervorgehoben werden muss.

Nur von untergeordneter Bedeutung ist die Wegeführung zwischen Nordstraße und Oststraße. Die Anbindung liegt in Nord – Süd – Richtung, der Schulweg orientiert sich allerdings in der Wegebeziehung von West nach Ost.

Hier ist zu erwarten, dass sich über die Außenanlagen der bestehenden Eckbebauung Trampelpfade entwickeln, da sie dem natürlichen Bewegungslauf entsprechen.

4.2 Schulbus und Privat – Pkw

Die Erreichbarkeit des neuen Schulstandorts für eine Schulbuslinie ist optimal, da die dafür ausgewiesene Fläche unmittelbar an eine Hauptstraße angrenzt.

Da das Einzugsgebiet zunächst auf das Gemeindegebiet westlich der Bahn begrenzt ist, wird auch keine Behinderung durch die geschlossene Schranke eintreten.

Zu Konflikten kann es allerdings kommen, wenn dem Schulbus kein ausreichender Halteraum zur Verfügung gestellt wird. Hält der Bus zukünftig in beiden Richtungen an der Oststraße, dann müssen die Haltestellen entsprechend gesichert und mit einer Querungshilfe ergänzt werden.

Alternativ könnte der Bus auch über die geplante Erschließungsachse in das Gebiet geführt werden und dort auf dem Schulgelände oder in dessen direktem Umfeld halten. Für Eltern, die im Einzelfall doch ihr Kind zur Schule bringen oder es dort abholen, kann ebenfalls die Oststraße oder die neue Erschließungsstraße genutzt werden. Die Erreichbarkeit des neuen Schulgeländes ist in gleicher Form zu betrachten wie für den Schulbus. Vor Bedeutung ist auch vor allem die Überquerung der Oststraße, wenn keine alternativen Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Unmittelbar an der Westseite dieser Straße ist ein Parkplatz geplant, den man dann auch diesen Eltern anbieten sollte.

5. Empfehlungen zur Optimierung der Schulwegsicherung

5.1 Verkehrserziehung

Ein wesentlicher Bestandteil für die Sicherheit von Schulwegen ist eine ausreichende und umfangreiche Verkehrserziehung der Schüler. Hier sollten Eltern und Lehrer in enger Kooperation auf die Kinder einwirken und das Verhalten im Straßenverkehr, aber auch die sinnvollen Wegebeziehungen, aufzeigen, trainieren und vor allem erkennbar vorleben.

5.2 Verbesserung und Ergänzung von Querungshilfen

Aus den Ausführungen unter Pkt. 4.1 ist erkennbar, dass an verschiedenen Stellen eine Verbesserung der Schulwegqualität durch neue Querungshilfen sinnvoll ist.

Hierzu werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- **Oststraße**

Zentrale Querungshilfe in Form einer Mittelinsel in Verbindung mit den erforderlichen und bereits vorhandenen Abbiegspuren, ggfls. Und nach Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde ergänzt durch einen Zebrastreifen.

Begrenzung der Geschwindigkeit entsprechend den Regeln für das Umfeld von Schulen auf 30 Km/h.

- **Zechenstraße**

Einbau einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel unter Ausnutzen der bestehenden Parkspur als Fahrbahnaufweitung.

- **Friedhofstraße**

Verbesserung der Sichtverhältnisse auf der Nordseite der Querungshilfe im Abknick zur Oststraße durch Rückschnitt des Grünbestands und Verzicht auf die ersten drei Stellplätze am westlichen Fahrbahnrand der Friedhofstraße.

Einrichtung eines Zebrastreifens als Ergänzung der Querungshilfe mit den notwendigen Beschilderungen und Beleuchtung. Darüber hinaus sollte der angrenzende Straßenabschnitt auf 30 Km/h begrenzt werden.

- **Nordstraße**

Anlage einer kurzen Fußwegverbindung zwischen Nordstraße und Ostraße im Verlauf der zu erwartenden Wegebeziehung.

Im kurzfristigen Maßnahmenkatalog der Gemeinde Bönen ist bereits die Umrüstung der Signaltechnik an den Bedarfsampeln der Bahnhofstraße für eine behindertengerechte Nutzung eingeplant.

5.3 Bushaltestellen

Für den Schulbus wird empfohlen, entsprechende Haltepunkte innerhalb der neuen Erschließungsstraße anzulegen.

Wird diese Erschließung nicht zeitgleich mit der Schule oder gar nicht gebaut, empfiehlt sich die Anlage von Busbuchten im Bereich einer zentralen Haltestelle unmittelbar vor dem Schulgelände am südlichen Fahrbahnrand.

Optimal nutzbar wird dieser Haltebereich, wenn die Schulbusrouten so gelegt werden können, dass die Haltestelle ausschließlich in West – Ost – Richtung angefahren wird. Dann ist sowohl beim Aussteigen als auch beim Einsteigen kein Queren der Oststraße erforderlich.

An den Haltestellen sind unabhängig von der Lage ausreichende Warteflächen und Abschrankungen zum Fahrbahnrand hin anzulegen.

5.4 Langfristige Maßnahmen

- **Überquerung Oststraße**

Die Gemeinde Bönen betreibt für die mittelfristige Zukunft die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs im Zuge der Bahnhofstraße.

Eine mögliche Trassenführung ist im FNP dargestellt und verlässt die Oststraße an deren Abknick nach Norden. Zur Querung der Bahnstrecke ist eine Absenkung der Trasse vorgesehen.

Im Zuge einer solchen Unterführung könnte langfristig eine weitere barrierefreie Querbarkeit der Oststraße umgesetzt werden, wenn parallel zu den Gleisen eine Rad-/ und Gehwegbrücke über die abgesenkte Oststraße geführt würde. Vor Norden wäre diese Brücke dann vom zurück zu bauenden Ast der Oststraße aus erreichbar, während auf der Südseite direkt an das Schulgelände angebunden werden könnte.

- **Querbarkeit der Bahnhofstraße**

Die Analyse der zukünftigen Schulwege zeigt, dass die Bahnhofstraße vorwiegend in Längsrichtung genutzt werden wird, obwohl aus nördlicher Richtung mehrere direkte Verbindungen zu den angrenzenden Siedlungen bestehen.

In der Bahnhofstraße wird daher zukünftig die allgemeine Querbarkeit für Bürger als Kunden und Besucher im Vordergrund stehen, weniger die konkrete Sicherung von Schulwegen an exponierten Stellen.

Im kurzfristigen Maßnahmenkatalog der Gemeinde Bönen ist bereits die Umrüstung der

Signaltechnik für eine behindertengerechte Nutzung eingeplant.

Mittelfristig kann durchaus der Ersatz der Bedarfsampeln durch Querungshilfen in Form von Mittelinseln und Einengungen der Fahrbahn untersucht werden, da Ampelanlagen auch immer mit Wartungs- und Unterhaltungskosten verbunden sind .

In diesem Zusammenhang wäre dann auch die Dichte der Querungshilfen zu vergrößern, so dass der Straßenraum insgesamt und für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar seine trennende Wirkung verliert. Das Hervorheben des städtischen Charakters der Straße in Verbindung mit den daraus abzuleitenden Funktionen, Aufenthalt, Querbarkeit und Erreichbarkeit der Geschäfte, sollte dabei als vordringliches Ziel gesehen werden. Die Anpassung der Geschwindigkeit auf ein durchgehendes Niveau von 30 Km/h wäre dann im Zusammenspiel mit einfachen baulichen Maßnahmen erreichbar.

6. Zusammenfassung

Die Gemeinde Bönen hat als Alternativlösung im Flächennutzungsplan eine Verlegung des Schulstandorts Goetheschule erarbeiten lassen.

Die sich hieraus ergebenden neuen Schulwege und Verkehrsbeziehungen sollen in einem Gutachten aufgezeigt und analysiert werden. Als Ergebnis sind Konfliktpunkte aufzuzeigen und Lösungsmöglichkeiten zu benennen.

Als Ergebnis dieser Untersuchung sind folgende Punkte festzustellen:

- Das Einzugsgebiet der Goetheschule bleibt unverändert.
- Durch den neuen Schulstandort sind keine größeren Entfernungen als 1500 m Luftlinie zu überwinden.
- Sowohl nördlich als auch südlich der Bahnhofstraße steht ein ausreichend dichtes und sicher ausgebildetes Netz an Gemeindestraßen und Wegen zur Verfügung.
- Wesentlicher kritischer Punkt der Schulwege ist die Querbarkeit der Oststraße.
- Die Überquerungsmöglichkeiten in der Friedhofstraße und der Zechenstraße sind verbesserungswürdig.
- Als kurzfristige Maßnahme ist bereits die Umrüstung der Signaltechnik an den Bedarfsampeln der Bahnhofstraße für eine behindertengerechte Nutzung eingeplant.
- Als Sofortmaßnahmen erfordert der Standortwechsel der Goetheschule
 - eine neue Querungshilfe in der Oststraße vor dem Schulgelände
 - die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h im unmittelbaren Umfeld
 - eine neue Querungshilfe in der Zechenstraße
 - eine Qualitätsverbesserung an der Querungsstelle im Abknick der Friedhofstraße
 - die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h in diesem Umfeld
 - die Anlage einer kurzen Fußwegverbindung zwischen Nordstraße und Oststraße
- Für den Schulbus sollte ein Haltepunkt im angrenzenden Erschließungsgebiet auf der ehemaligen Zechenbrache Königsborn 3 / 4 gefunden werden, der einen barrierefreien Zugang zum Schulhof ermöglicht.

Langfristig sind die Möglichkeiten zum Überqueren der Bahnhofstraße zu verbessern, wobei die mit dauerhaften Folgekosten behafteten Ampelanlagen durchaus durch einfache Mittellinien in dichter Folge ersetzt werden können.

Darüber hinaus kann sich im Rahmen der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs die Möglichkeit ergeben, einen Brückenschlag für Radfahrer und Fußgänger über die abzusenkende Oststraße zu realisieren, der die Erreichbarkeit des Standorts südlich der Oststraße weiter verbessern würde.

Aufgestellt: Bergkamen, den 04.06.2004

Dipl.-Ing. Jürgen Kühnert
02307/98206-0
jk@ib-kuehnert.de