mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

Verkehrskonzept

für den Stadtteil Baumheide (Bielefeld)

ABSCHLUSSBERICHT

Bearbeitet von

mobildenker GmbH

Matthias Reintjes, Michael Boßhammer, David Spix, Jonas Call

Birkenstraße 3g | 42799 Leichlingen

Telefon: 02175-6688090

info@mobildenker.de | www.mobildenker.de

Geschäftsführer: Matthias Reintjes | Michael Boßhammer

unter Mitarbeit von

ikoono

Dipl.-Geogr. Johannes P. Reimann

Am spitzen Berg 6 | 34266 Niestetal

Telefon: 0561-50352143

Johannes.p.reimann@ikoono.de | www.ikoono.de

Datum: 27.04.2026

INHALTSVERZEICHNIS

1 | EINLEITUNG 2

1.1 | Der Stadtteil Baumheide 2

1.2 | Zielsetzungen 4

1.3 | Vorgehen 5

2 | BESTANDSANALYSE 6

2.1 | Verkehrsmittelübergreifende Analyse 6

2.1.1 | Bestehende Konzepte und Datengrundlagen 6

2.1.2 | Unfallanalyse 11

2.2 | Fußverkehr 14

2.2.1 | Bestehende Konzepte und Planungen 14

2.2.2 | Fußläufige Erreichbarkeit 16

2.2.3 | Erhebung vor Ort 16

2.3 | Radverkehr 20

2.3.1 | Bestehende Konzepte und Planungen 20

2.3.2 | Erhebung vor Ort 20

2.3.3 | Analyse des ruhenden Radverkehrs 22

2.4 | MIV 24

2.4.1 | Bestehende Konzepte und Planungen 24

2.4.2 | Bestandsaufnahme vor Ort 25

2.4.3 | Parkraumanalyse 27

2.4.4 | Netzhierarchisierung 30

2.5 | ÖPNV 34

2.5.1 | Bestand 34

2.5.2 | Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen 37

2.6 | Erhebung und Analyse des motorisierten Individualverkehrs 38

2.6.1 | Auswertung Knotenstromzählungen 38

2.6.2 | Kordon-Erhebung 42

2.6.3 | Geschwindigkeitsmessungen 42

2.7 | SWOT-Analyse 44

3 | Öffentlichkeitsbeteiligung 45
3.1 | Bürgerbeteiligung mit Online-Karten 45
3.2 | Workshop „Mobil in Baumheide“ 53
3.3 | Workshops mit Kindern und Jugendlichen 56
4 | Zukünftige Netzfunktionen 66
4.1 | Rahmenbedingungen 66
4.2 | Zukünftige Netzfunktionen im MIV und Umweltverbund 67
5 | Maßnahmenkonzept MIV 71
5.1 | Konzeptionelle Varianten der Verkehrsführung 71
5.1.1 | Basisvariante 71
5.1.2 | Ausbauvariante 80
5.1.3 | Wirkungsabschätzung 83
5.1.4 | Analyse mittels Verkehrsmodell 87
5.2 | Konzept Straßenraumgestaltung 91
5.3 | Konzept ruhender Verkehr 96
6 | Konzept Umweltverbund 101
6.1 | Handlungsfeld Fußverkehr 101
6.2 | Handlungsfeld Radverkehr 120
6.3 | Handlungsfeld ÖPNV 131
6.4 | Handlungsfeld Schulwege – Schulisches Mobilitätsmanagement 142
7 | Konzept Sharing-Angebote 152
7.1 | Ausbau des Fahrradverleihsystems 153
7.2 | Aufbau/ Ausbau eines Lastenrad-Verleihsystems 153
7.3 | Aufbau eines Car-Sharing-Systems 154
7.4 | Ordnung und Integration von E-Scootern 154
7.5 | Aufbau von Mobilstationen 156
8 | Fazit 160
Anhang 164
Abbildungsverzeichnis 165

1 | EINLEITUNG

1.1 | Der Stadtteil Baumheide

Baumheide ist ein Stadtteil der ostwestfälischen Großstadt Bielefeld. Der Stadtteil liegt im nordöstlichen Siedlungsgebiet der Stadt Bielefeld und ist seit der kommunalen Neuordnung des Raums Bielefeld im Jahr 1973 dem Stadtbezirk Heepen zuzuordnen. Hinsichtlich der statistischen Gebietsgliederung befindet sich das Quartier teilweise im statistischen Bezirk Baumheide (inkl. Halhof) und im statistischen Bezirk Milse.

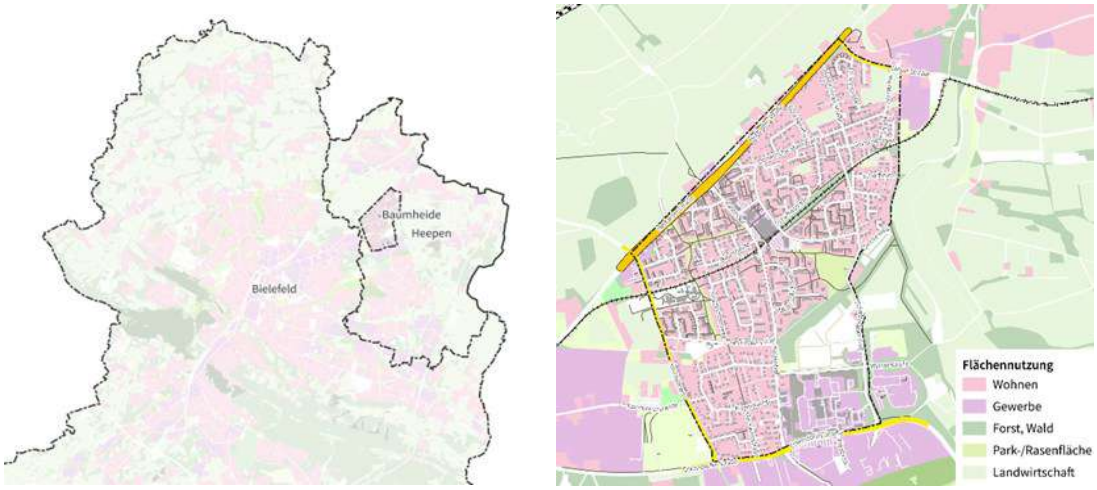


Abbildung 1: Lage von Baumheide im Stadtgebiet (links) | vorwiegende Flächennutzung in Baumheide (rechts)

Das Untersuchungsgebiet für das zu erarbeitende Verkehrskonzept wird durch die Eckendorfer Straße im Süden, die Straße Am Wellbach im Westen, die Herforder Straße im Norden sowie den Schelpmilser Weg bzw. die Milser Straße im (Nord-)Osten begrenzt. Dies entspricht etwa den statistischen Raumeinheiten 606 (ca. 2.300 Einwohnende), 607 (ca. 2.300 Einwohnende), 608 (ca. 2.000 Einwohnende), 609 (ca. 1.500 Einwohnende) sowie 610 (ca. 1.000 Einwohnende).

Die Bebauung des Untersuchungsgebietes ist sowohl durch Geschosswohnungsbau (Raumeinheiten 606 - 608) als auch durch Ein-/Zweifamilienhäuser sowie kleine Mehrfamilienhäuser (RE 609 + 610) geprägt. Die höchste Bevölkerungsdichte liegt im Bereich Schlehenweg/ Sanddornweg vor, einem Gebiet mit vorwiegend Geschosswohnungsbau.

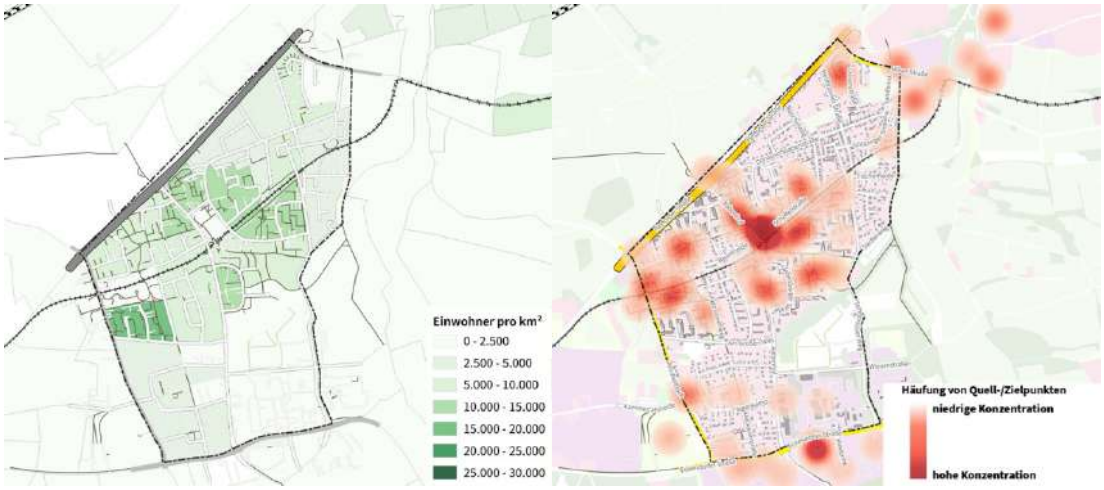


Abbildung 2: Einwohnerdichte in Baumheide (links) | Heatmap aus alltäglichen Quell- und Zielpunkten (rechts)

Zu potenziellen Quell- und Zielpunkten im Alltagsverkehr gehören u.a. Versorgungseinrichtungen, öffentliche Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen. Im Rahmen der Analyse wurden u.a. folgende Einrichtungen, gewichtet nach der allgemeinen Verkehrserzeugung, berücksichtigt:

- (Nah-) Versorgungseinrichtungen: Supermarkt, Getränkemarkt, Bäckerei, Kiosk, Blumenhändler
- Medizinische Einrichtungen: Arztpraxis, Apotheke
- Bildungseinrichtungen: Schule, Kindertagesstätte, Bücherei
- Freizeiteinrichtungen: Grün- und Spielfläche, Sportanlage
- Sonstige Einrichtungen: Gemeindezentrum, Kirche, Hotel, (Schnell-)Restaurant

In Baumheide zeigt sich die höchste Konzentration von verkehrlichen Quell- und Zielpunkten im Bereich des Nahversorgungszentrums am Rabenhof. Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich eine Grund- und Realschule sowie mehrere Kindertagesstätten.

Das Untersuchungsgebiet ist im Norden, Westen und Süden umgeben von Grünräumen/ Landschaftsschutzgebieten; einzelne Grünflächen befinden sich innerhalb des Untersuchungsgebiets. Der Zugang zu den umliegenden Grünflächen ist im Norden erschwert durch die Barrierewirkung der Herforder Straße. Zudem wirkt der Stadtteil auch durch angrenzende Gewerbegebiete städtebaulich nicht integriert; Eingangssituationen ins Quartier fehlen.

1.2 | Zielsetzungen

Mit dem zu erstellenden Verkehrskonzept soll der Handlungsrahmen für die verkehrliche Weiterentwicklung von Baumheide geschaffen werden. Dabei soll die Grundlage geschaffen werden, um die Wohn- und Lebensqualität im Quartier Baumheide zu erhöhen. Dies geht unter anderem mit einer Verkehrsberuhigung einher. Mit einer Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll das Quartier in Gänze aufgewertet werden. Hierzu können auch Umgestaltungen des Straßenraums maßgeblich beitragen.

Hierbei werden die folgenden Zielsetzungen, basierend auf der Ausschreibung und dem Auftaktgespräch, verfolgt. Die Zielsetzungen umfassen sowohl allgemeine Ziele zur Quartiersentwicklung (hellgrün) als auch konkrete Ziele in der Konzepterstellung (dunkelgrün). Die Zielsetzungen folgen der grundsätzlichen Ausrichtung der Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Bielfeld:

Lebensqualität im Quartier erhöhen

Mobilitätssicherung für alle Bevölkerungsgruppen

Steigerung der Aufenthaltsqualität (u.a. Straßengrün, Aufenthaltsbereiche)

Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur → u.a. Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schul- und Kitawegen

Ermittlung von Verkehrsmengen & Fahrtbeziehungen

Identifikation geeigneter Umgestaltungsmaßnahmen von Straßenräumen

Maßnahmenempfehlungen zur Verkehrsberuhigung / -vermeidung

Abbildung 3: Zielsetzungen für das Verkehrskonzept Baumheide

1.3 | Vorgehen

Zum Projektbeginn wurden bereits vorliegende Konzepte, Planungen und Daten mit Bezug zum Thema Mobilität und Verkehr gesichtet. Zusätzlich wurde die Situation vor Ort im Rahmen einer Bestandsaufnahme/ Mängelanalyse erfasst. Die Ergebnisse beider Arbeitsschritte dienten als Grundlage für die anschließende Konzepterstellung. Hierbei wurden sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV), der Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr, Fußverkehr und Radverkehr) sowie Sharing-Angebote berücksichtigt. Der Prozess wurde an verschiedenen Stellen im Projekt durch Beteiligungsformate begleitet.

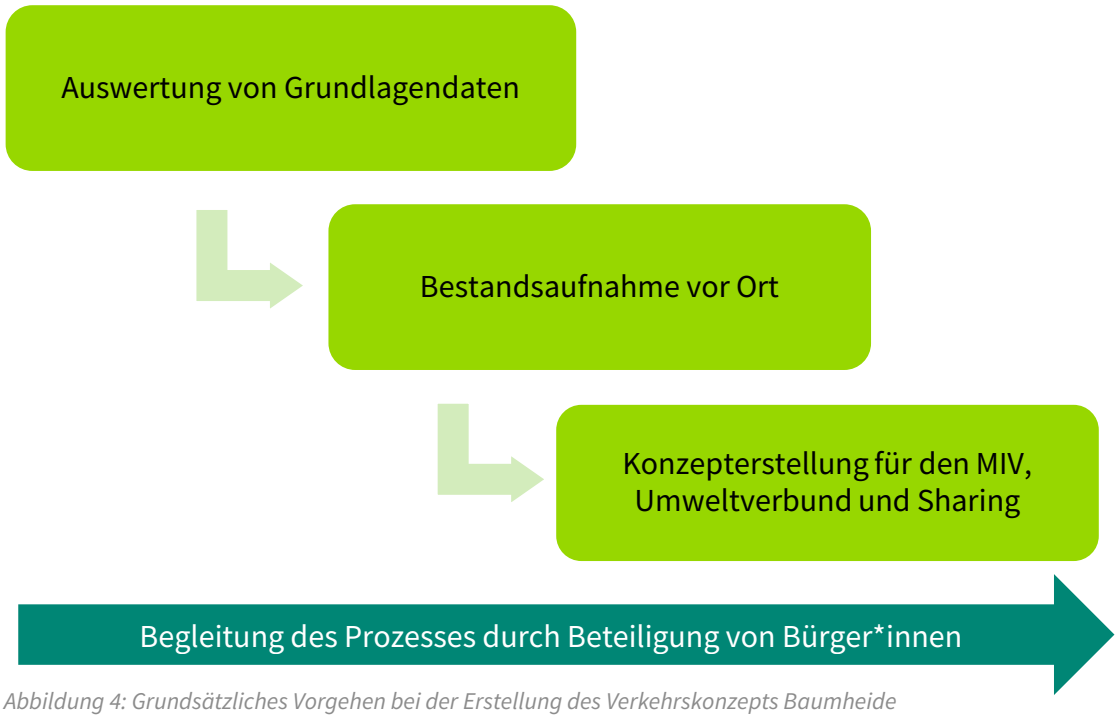


Abbildung 4: Grundsätzliches Vorgehen bei der Erstellung des Verkehrskonzepts Baumheide

2 | BESTANDSANALYSE

Die verkehrsmittelübergreifende Bestandsanalyse dient als Grundlage für die Konzepterstellung. Hierzu wurden in der ersten Projektphase vorhandene Daten und Konzepte gesichtet und ausgewertet sowie eine Bestandserhebung vor Ort durchgeführt.

2.1 | Verkehrsmittelübergreifende Analyse

2.1.1 | Bestehende Konzepte und Datengrundlagen

Die **Mobilitätsstrategie 2030** (2018) formuliert eine übergeordnete Zielsetzung für die Stadt Bielefeld: „Ein dynamisches, modernes, nachhaltiges und lebenswertes Bielefeld mit 75 % Umweltverbund und 25 % motorisiertem Individualverkehr im Jahr 2030." Im Rahmen der Konzepterstellung wurden die definierten Leitziele inkl. der Handlungsstrategien berücksichtigt. Die Ziele berücksichtigen die drei Säulen der Nachhaltigkeit (Ökologie, Soziales und Ökonomie). Im Jahr 2023 wurde die Mobilitätsstrategie durch das Oberziel „Die Stadt Bielefeld fördert die sichere, nachhaltige und eigenständige Mobilität von Schüler*innen zur Realisierung der Vision Zero, zur Erreichung der Klimaschutzziele und der Salutogenese/ Gesundheitsförderung" erweitert.

Das Mobilitätsverhalten der Bielefelderinnen und Bielefelder wurde im Jahr 2022 in einer **Haushaltsbefragung** abgefragt. Die Auswertungen liegen auf gesamtstädtischer Ebene und auf Ebene der Stadtbezirke vor. Der Motorisierungsgrad in Heepen liegt mit 702 Pkw/ 1.000 Einwohnern oberhalb des gesamtstädtischen Durchschnitts (607 Pkw/1.000 EW) und des bundesweiten Durchschnitts im Jahr 2022 (583 Pkw/1.000 EW).

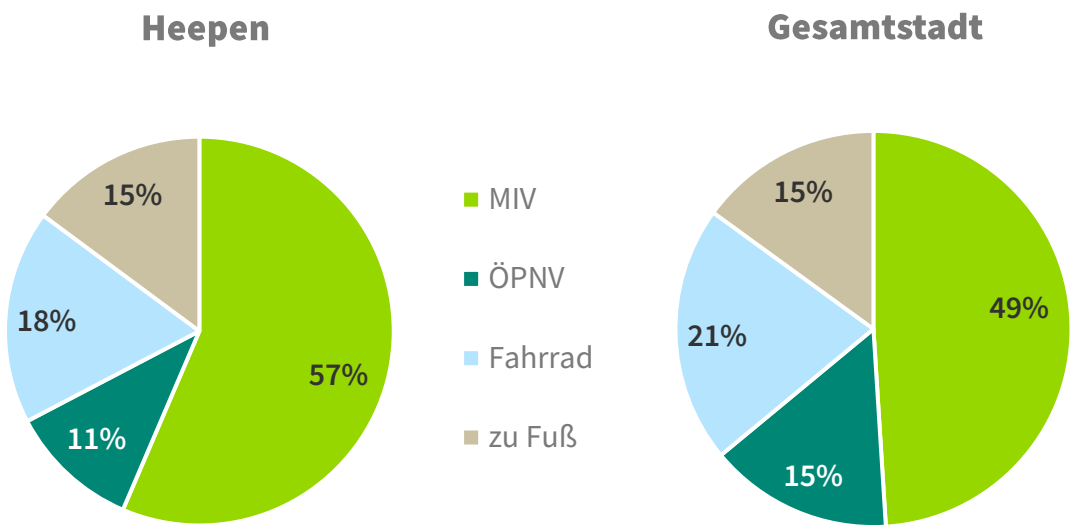


Abbildung 5: Modal Split aus der Haushaltsbefragung 2022 für den Stadtbezirk Heepen und die Gesamtstadt

Die durchschnittliche Wegelänge, der in Heepen wohnenden Personen, beträgt 8,4 Kilometer und liegt oberhalb des gesamtstädtischen Durchschnitts (7,6 Kilometer). Dabei sind insgesamt 46 % der Wege, welche die Heeperinnen und Heeper zurücklegen, kürzer als 5 Kilometer, 77% der Wege liegen innerhalb eines 10 Kilometer Radius. Bezogen auf die Gesamtstadt Bielefeld sind 56 % der Wege kürzer als 5 Kilometer und 80 % der Wege kürzer als 10 Kilometer.

Zudem wurden die Wegebeziehungen und Verkehrsverflechtungen zwischen den einzelnen Stadtbezirken ausgearbeitet. Für den Stadtbezirk Heepen zeigen sich hinsichtlich der einzelnen Verkehrsmittel u.a. folgende Unterschiede:

- Im Fußverkehr bestehen einzelne Verflechtungen in die angrenzenden Bezirke Mitte und Stieghorst. Der Großteil der Fußwege umfasst Binnenwege innerhalb des Stadtbezirks Heepen.
- Der Großteil der Wege im Radverkehr konzentriert sich auf Verflechtungen mit den Bezirken Mitte, Schildesche und Stieghorst. Im Radverkehr entfallen ca. ⅓ der Wege auf den Binnenverkehr innerhalb von Heepen.
- Im MIV beträgt der Binnenverkehrsanteil ca. ¼ der Wege. Die stärksten Verflechtungen zeigen sich mit dem Bezirk Mitte. Insgesamt liegen im MIV die meisten Verflechtungen mit den übrigen Bielefelder Stadtbezirken vor.
- Der Binnenverkehrsanteil im ÖPNV ist sehr gering. Im ÖPNV dominiert die Verbindungen in den Bezirk Mitte, gefolgt von den Bezirken Stieghorst und Schildesche.

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (**INSEK Baumheide**) wurde im Jahr 2017 beschlossen uns soll insbesondere das Stadtteilzentrum von Baumheide aufwerten. Auf Grundlage einer Strukturanalyse wurden Handlungsbedarfe für das Untersuchungsgebiet Baumheide ausgearbeitet. Die formulierten Handlungsbedarfe im Bereich „Verkehr und Mobilität“ umfassen:

- Brücke als Querungshilfe nach dem Ausbau der Herforder Straße
- Neusortierung der Verkehrsflächen im Zentrum
- Anbindung an die Innenstadt für den Radverkehr verbessern
- Lärmschutzmaßnahmen an der Herforder Straße und Eckendorfer Straße prüfen
- Einrichtung von Tempo 30-Zonen an der Straße Am Wellbach und an Schulwegübergängen

Die verkehrlichen Maßnahmen wurden im Handlungsfeld „Gestalterische Aufwertung und bauliche Ergänzung“ berücksichtigt. Diese umfassen insbesondere:

- Qualifizierung des Stadtraums (Eingangssituationen)
- „Neue Mitte“ Baumheide
- Umgestaltung der Stadtbahnhaltestellen im Baumheide
- Förderung der Nahmobilität
    - Das Rad- und Fußwegenetz innerhalb von Baumheide weist noch Lücken und Gefahrenpunkte auf. Auch die Anbindung an die Innenstadt ist nicht optimal gelöst. An verschiedenen Stellen im Quartier sollen Querungshilfen eingerichtet werden. Weitere mögliche Querungsbereiche sollten in Verbindung mit einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr eine gute Verbindung zwischen dem Stadtteil und der Johannisbachaue ermöglichen. Zusätzlich sollte die Einrichtung einer Querung im Bereich des Abenteuerspielplatzes am Schelpmilser Weg geprüft werden.
    - Im Zuge des Umbaus des Zentrums (Bereich Rabenhof) kann eine Optimierung der Radwegeverbindung erfolgen, um die Sicherheit am anliegenden Kreuzungspunkt zu verbessern. Weitere Bereiche zur Aufwertung sind die Straße Am Wellbach und Kammerratsheide sowie die Verbindung zwischen der Straße Am Großen Wiel und Hagenkamp.
    - Querungshilfen, Beschilderungen, Absenkung der Bürgersteige und ein Orientierungssystem sollen die Übersichtlichkeit verbessern und Barrieren reduzieren.
    - Es sollen dezentrale Parkmöglichkeiten identifiziert werden, von denen aus die Besucherinnen und Besucher zu den Veranstaltungsstätten geführt werden können.

Auf den Ergebnissen des INSEK aufbauend wurde 2018 ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb zur Neugestaltung des Stadtteilzentrums durchgeführt. Dieser verfolgt das Ziel, das Stadtzentrum von Baumheide aufzuwerten; gleichzeitig waren verkehrliche Anforderungen zu berücksichtigen. Der Siegerentwurf (Vorplanung) der „**Neuen Mitte Baumheide**“ umfasst die Neugestaltung des Rabenhofs (Abschnitt Stauferstraße bis Siebenbürgerstraße) und der Stauferstraße inkl. der Knotenpunkte. Mit der Planung werden u.a. die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und eine Verkehrsberuhigung verfolgt. Das Projekt „Neue Mitte Baumheide“ wurde 2022 als Modellprojekt im Zuge des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW“ ausgezeichnet.

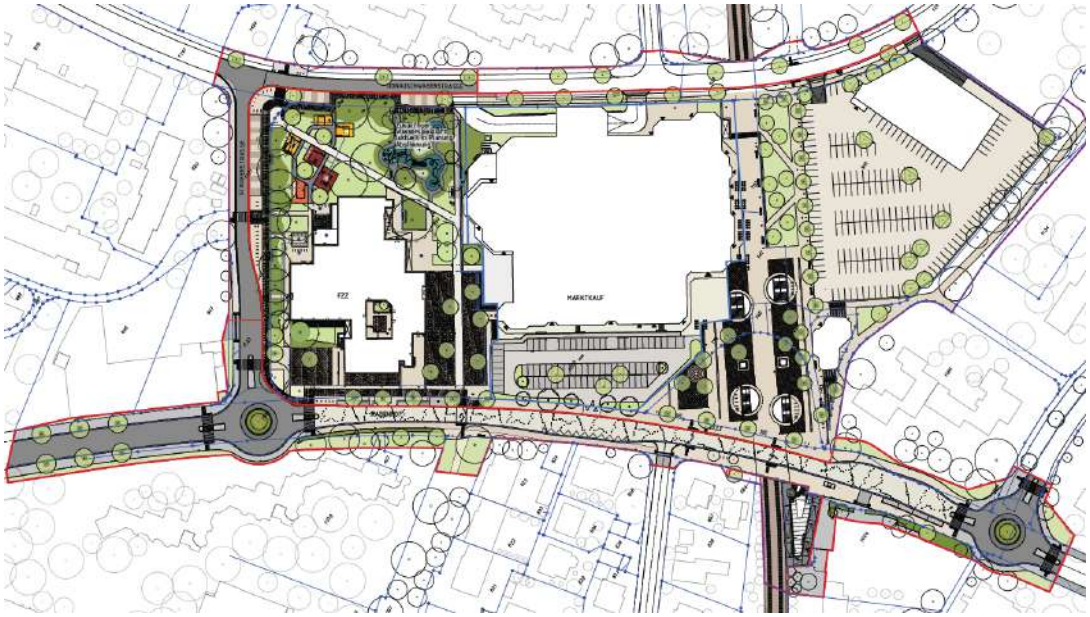


Abbildung 6: Siegerentwurf zur Neuen Mitte Baumheide (Quelle: ANNABAU architektur und landschaft GmbH)

Das **Freiraumentwicklungskonzept** (2020) baut auf dem INSEK Baumheide auf und formuliert im ersten Schritt acht Zielsetzungen (Leitziele):

- Förderung der Partizipation
- Integration aller Nutzungsgruppen
- Multicodierung von Freiräumen
- Stärkung der Quartiersgemeinschaft
- Förderung der nicht motorisierten Mobilität
- Erweiterung von Biotopverbundfunktionen
- Wertschätzung von Stadtnatur
- Stärkung von Klimafunktionen

Im Rahmen der Bestandsanalyse und der Formulierung von Maßnahmen wurde das Thema Verkehr unter der Überschrift „Vernetzung“ berücksichtigt. Dabei werden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- Grünes Netzwerk ausbauen
- Grüne verbindende Orte stärken
- Netz attraktiver Fuß- und Radwege zur inneren und äußeren Erschließung ausbauen

Die Maßnahmen umfassen u.a. die Schaffung von Querungsstellen/ -hilfen, die Durchgrünung von Straßenräumen und die Schaffung von Wegeverbindungen im Fuß- und Radverkehr.

Das **Schulmobilitätskonzept (2022)** formuliert im ersten Schritt Ziele für die schulische Mobilität in der Stadt Bielefeld. Das Oberziel für die schulische Mobilität lautet: „Die Stadt Bielefeld fördert die sichere, nachhaltige und eigenständige Mobilität von Schüler*innen zur Realisierung der „Vision Zero“, zur Erreichung der Klimaschutzziele und zur Salutogenese/ Gesundheitsförderung“. Insgesamt wurden 54 Unterziele, mit Bezug zum Oberziel, zur Konkretisierung definiert.

Das formulierte Oberziel aus dem Schulmobilitätskonzept sowie das Schulmobilitätskonzept selbst ergänzen die bestehende Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Bielefeld als Grundlage für die Ausrichtung der Mobilitätsplanung.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden an ausgewählten Schulstandorten (nicht in Baumheide) vor Ort Begehungen durchgeführt. Aufbauend auf den Analyseergebnissen und dem Stand der Forschung wurden grundlegende Maßnahmen sowie Planungsprämissen und -ansätze für die schulische Mobilität in Bielefeld definiert. Diese umfassen:

- Implementierung des schulischen Mobilitätsmanagements in Bielefeld
- Maßnahmen zur Regelung des motorisierten Hol- und Bringverkehrs
- Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Mobilitätsbildung/ Anreizprogramme/ Aktionen
- Maßnahmen zur Information

Die formulierten Ziele und grundlegenden Maßnahmen werden in der Konzeptentwicklung in den Handlungsfeldern Fuß- und Radverkehr sowie im Handlungsfeld Schulwege berücksichtigt.

Im Jahr 2021 wurde die **Machbarkeitsstudie Mobilstationen Stadt Bielefeld** abgeschlossen. Es wurden Vorschläge für insgesamt 63 Standorte erarbeitet. Dabei wird zwischen den Stationstypen S, M, L und XL unterschieden. Innerhalb des Untersuchungsgebiets befindet sich der Standort Baumheide (Typ M, Priorität 2). Für die Station wird ein hoher Handlungsbedarf aufgrund fehlender Anforderungen der Mindestausstattung formuliert. Hierzu zählt u.a. die Barrierefreiheit. Im nahräumigen Umfeld des Untersuchungsgebietes befindet sich zudem der Standortvorschlag für die Mobilstation Milse (Typ M, Priorität 1).

Das **NWL-weite Konzept zur Errichtung von Mobilstationen** (2022) übernimmt die „externen Steckbriefinformationen“ aus der Machbarkeitsstudie. Für die Stadt Bielefeld enthält und priorisiert das Konzept 34 Standorte. Innerhalb des Untersuchungsgebiets wird die Mobilstation Baumheide (mittlere Priorität) berücksichtigt. Die Mindestausstattungsmerkmale als Mobilstation.NRW werden nicht erfüllt. Abweichungen von den Empfehlungen zum Mindeststandard sind in begründeten Ausnahmefällen möglich, sie können jedoch auch förderschädlich sein. Ebenso wird die Mobilstation Milse, die sich im nahräumigen Umfeld des Untersuchungsgebiets für das Verkehrskonzept Baumheide befindet, im NWL-weiten Konzept genannt.

Im **Klimaanpassungskonzept der Stadt Bielefeld** (2019) wurden gesamtstädtische Maßnahmen in den Handlungsfeldern Städtebau, Gebäude, Grüngestaltung/ Straßengrün und Siedlungswasserwirtschaft definiert. Das Thema Verkehr wurde dabei als Teilaspekt in

einzelnen Maßnahmensteckbriefen, beispielweise bei der Entsiegelung von Flächen, wasserdurchlässigen Belägen oder der Begrünung mit Bäumen, berücksichtigt.

Die Klimaprognose für das Jahr 2050 weist auf eine deutliche Zunahme der Wärmebelastung, sowohl am Tag als auch in der Nacht, in Baumheide hin. Besonders betroffen sind die Bereiche um das Nahversorgungszentrum sowie das Gewerbegebiet südlich der Eckendorfer Straße. In Bezug auf die Wärmebelastung, wo bereits heute eine hohe Belastung vorliegt, wird künftig eine extreme Wärmebelastungen erwartet. Im Vergleich dazu ist die Belastung in weiteren Teilen von Baumheide gegenwärtig mäßig, wird jedoch im Prognosezeitraum ebenfalls zunehmen (starke Wärmebelastung). In den dichter bebauten Bereichen mit Geschosswohnungsbau treten i.d.R. höhere Belastungen auf als in Gebieten mit Einfamilienhausstrukturen.

Ebenso sind die stärksten Wärmeinseleffekte im Umfeld des Nahversorgungszentrums sowie im Gewerbegebiet südlich der Eckendorfer Straße zu erwarten. Weitere Wärmeinseleffekte zeigen sich in der Prognose im nördlichen Bereich des Rabenhofs, entlang der westlichen und südlichen Donauschwabenstraße, an der Siebenbürgerstraße sowie im Umfeld der beiden Schulen.

Der Entwurf des **Straßenbaumkonzeptes** der Stadt Bielefeld stellt die Grünabdeckung (öffentliches Grün) im Straßenraum dar. Im Nordosten des Untersuchungsgebiets zeigt sich grundsätzlich eine geringe Grünabdeckung. Hierzu zählen u.a. die Herforder Straße (Abschnitt Rabenhof – Milser Straße), die nördliche Donauschwabenstraße, die Heilbronner Straße sowie der Sandbrink. Entlang des Rabenhofs liegt überwiegend eine hohe Abdeckung vor, in den angrenzenden Straßen hingegen ist die Abdeckung überwiegend niedrig ausgeprägt.

2.1.2 | Unfallanalyse

Die Unfallanalyse umfasst sämtliche Unfälle mit Personenschaden innerhalb des Untersuchungsgebiets sowie in den angrenzenden Knotenpunktbereichen für den Zeitraum von 2019 bis 2023. Die Anzahl der Unfälle pro Kalenderjahr variiert zwischen 21 und 40. Insgesamt ereigneten sich 154 Unfälle mit Personenschaden. Dabei kam es in 20 Fällen zu Schwerverletzten, ein Unfall im Jahr 2021 endete tödlich. Kartographische Darstellungen zu den Unfallkategorien, Unfalltypen und der Unfallbeteiligung vom Fuß- und Radverkehr befinden sich im Anhang (Anhang 1–3). Bei der Interpretation der Ergebnisse muss das veränderte Verkehrsverhalten während der Covid19-Pandemie berücksichtigt werden.

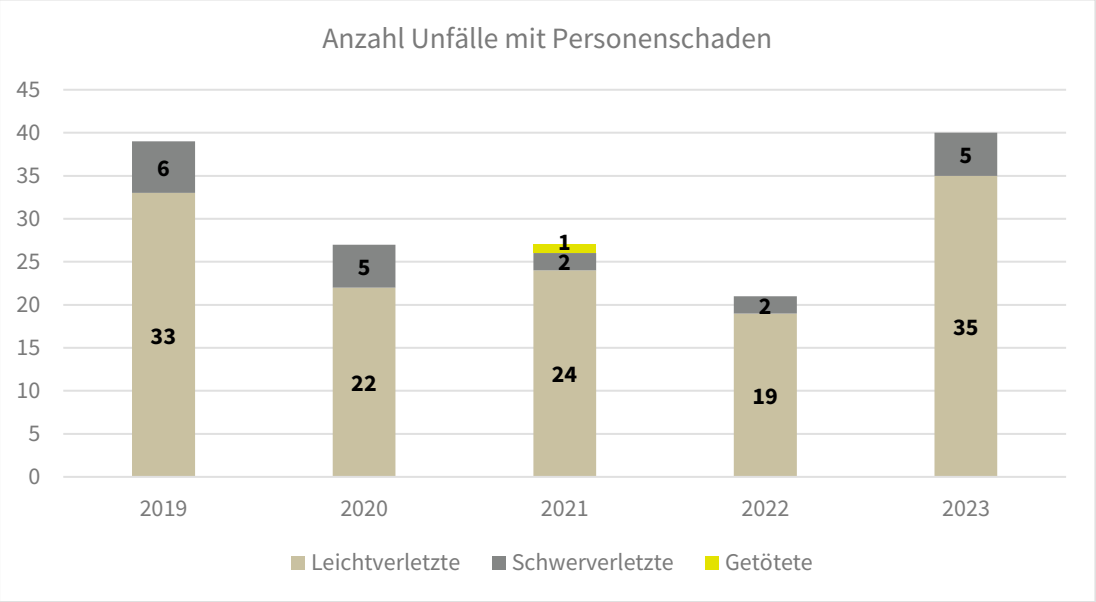


Abbildung 7: Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in Baumheide

In der Heatmap mit der räumlichen Verteilung der Unfälle zeigen sich Häufungen in den Knotenpunktbereichen des klassifizierten Straßennetzes, insbesondere entlang der Herforder Straße und der Eckendorfer Straße. In den genannten Bereichen liegt das höchste Verkehrsaufkommen vor, hierdurch ist die Unfallwahrscheinlichkeit dort grundsätzlich erhöht. Innerhalb des Quartieres zeigen sich nur kleinere Häufungen. Im Knotenpunktbereich Donauschwabenstraße/ Schelpmilser Weg ereigneten sich in den betrachteten Jahre drei Einbiegen-/ Kreuzen-Unfälle. Im weiteren innerörtlichen Verlauf des Schelpmilser Wegs kam es zudem zu drei Fahrunfällen. Die Heilbronner Straße wurde von der Unfallkommission als „Unfallhäufungsstelle“ identifiziert. In diesem Bereich wurden bereits erste Verbesserungen vorgenommen.

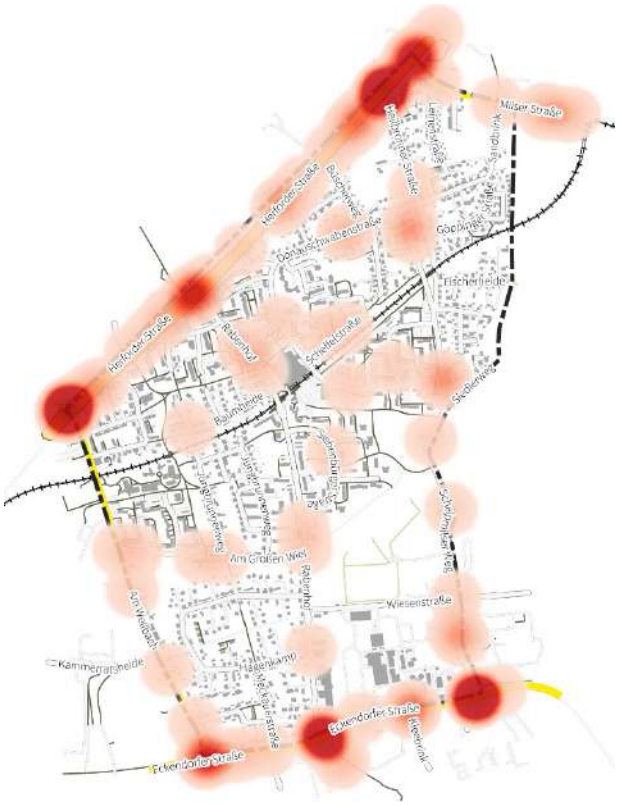


Abbildung 8: Heatmap aus der Anzahl und Schwere der Unfälle (verkehrsmittelübergreifend)

Hinsichtlich der Unfalltypen zeigt sich, dass Unfälle im Längsverkehr (37 %) den größten Anteil ausmachen. Hierauf folgen Abbiege- (20 %) und Einbiegen-/ Kreuzen-Unfälle (19 %). Bei den Abbiegevorgängen kam es im Jahr 2023 im Vergleich zu den übrigen betrachteten Jahren zu einem starken Anstieg.

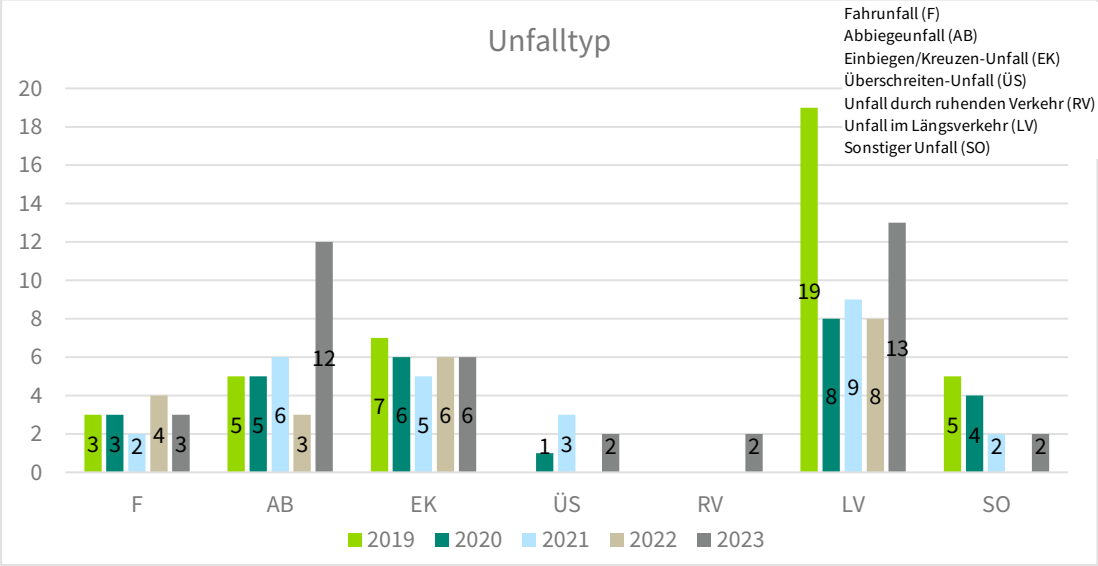


Abbildung 9: Unfalltypen in Baumheide (2019-2023)

An einem Viertel der Unfälle (38 Unfälle) waren Fußgänger und/oder Radfahrer beteiligt. Mit Ausnahme von fünf Alleinunfällen im Radverkehr und einem Unfall zwischen einem Fußgänger und Radfahrer waren an den übrigen 32 Unfällen Kfz beteiligt.

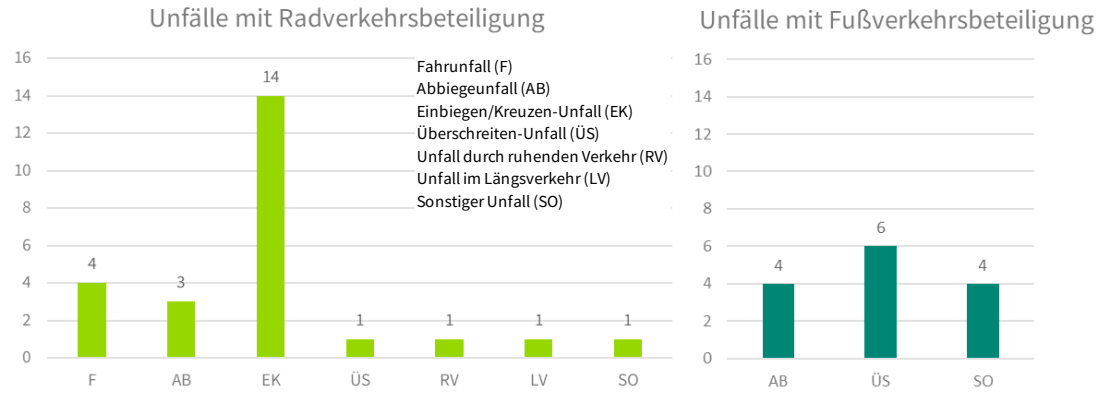


Abbildung 10: Unfalltypen unter Beteiligung von Fuß- und Radverkehr

Bei den Radverkehrsunfällen dominieren Abbiege- und Einbiegen-/ Kreuzen-Unfälle mit insgesamt 17 Unfällen. Zudem ereigneten sich vier Fahrunfälle. Die Fußverkehrsunfälle verteilen sich auf Überschreiten-Unfälle[1] (6 Unfälle) sowie Abbiegeunfälle und sonstige Unfälle (jeweils 4 Unfälle).

[1] *Überschreiten-Unfall: Unfall zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug – sofern dieses nicht abbiegt*

2.2 | Fußverkehr

2.2.1 | Bestehende Konzepte und Planungen

Das Konzept der **Grüne Wege Heepen** (2010) soll das Fuß- und Radwegenetz im Stadtteil verbessern und eine attraktive und schnelle Erreichbarkeit der Grünzüge und Erholungsräume herstellen. In Baumheide wurden im Rahmen des Projektes Maßnahmen für vier Wegeverbindungen definiert:

- Wege innerhalb des Wohngebiets Fischerheide (Priorität 1)
- Wellbachgrünzug (Priorität 2)
- Anbindung Spielplatz Welfenstraße (Priorität 2)
- Wegeverbindung entlang der Lutter zwischen Siedlerweg und Fischerheide (Priorität 2)

Im Jahr 2022 wurde eine **Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld** erstellt. Diese beinhaltet u.a. ein Leitbild und Ziele für die zukünftige Entwicklung des Fußverkehrs in Bielefeld. Auf gesamtstädtischer Ebene wurden ein Hauptfußwegenetz und allgemeine Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs erarbeitet. Der Stadtteil Baumheide wurde im Zuge dieses Prozesses zudem als Modellquartier vertiefend betrachtet. Neben dem gesamtstädtischen Hauptfußwegenetz wurde für Baumheide ein Quartiersnetz mit verschiedenen Schwerpunkten (z.B. Sport, Senior*innen) entwickelt. Aufbauend auf einer Analyse des Bestandes vor Ort wurden konkrete Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs in Baumheide entwickelt. Die Maßnahmenempfehlungen umfassen die folgenden Handlungsfelder:

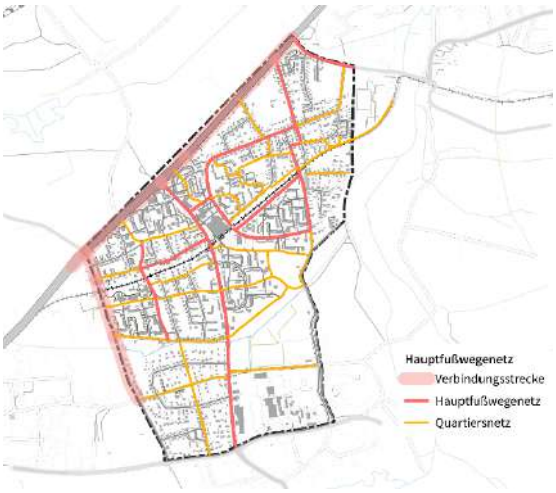


Abbildung 11: Hauptfußwegenetz und Quartiersnetz in Baumheide

- Schließung von Netzlücken im Gehwegnetz (5 Maßnahmen)
- Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten (12 Maßnahmen)
- Verringerung der Konflikte mit anderen Verkehrsarten (2 Maßnahmen)
- Bau neuer Querungsanlagen (13 Maßnahmen)
- Verbesserung von Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr (6 Maßnahmen)
- Verbesserung von Querungsanlagen ohne Vorrang für den Fußverkehr (8 Maßnahmen)
- Sicherstellen der Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr (5 Maßnahmen)
- Aufwertung und Sicherstellen der Barrierefreiheit an Haltestellen (14 Maßnahmen)

- Ausstattung des Straßenraums (12 Maßnahmen)
- Weitere Maßnahmen (6 Maßnahmen)

Aus den Maßnahmenvorschlägen wurden vier Maßnahmen als Initialmaßnahmen hervorgehoben, die eine große Strahlkraft für die Förderung des Fußverkehrs im Modellquartier Baumheide besitzen.

- Gehwegvorstreckungen bzw. -nasen durch farbliche Markierungen: Am Großen Wiel (Einmündung Schlehenweg und Jungbrunnenweg)
- Erweiterung der Sitzmöglichkeiten
- Fußgängerüberweg in Höhe des Marktkauf-Parkplatzes
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs als „nahmobile Zone“

2.2.2 | Fußläufige Erreichbarkeit

Das Vorhandensein von Versorgungsinfrastruktur im Wohnumfeld stellt eine wichtige Grundlage für eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilität dar. Der Analyse wurden Fußwege von bis zu 1.000 Metern, bezogen auf das Straßen- und Wegenetz, zugrunde gelegt. In Baumheide gibt es zwei großflächige Nahversorger (Marktkauf und Aldi Nord). Diese sind sowohl aus den Bereichen südlich der Straße „Am Großen Wiel“ als auch dem nordöstlichen Bereich von Baumheide nicht fußläufig innerhalb von einem Kilometer erreichbar.

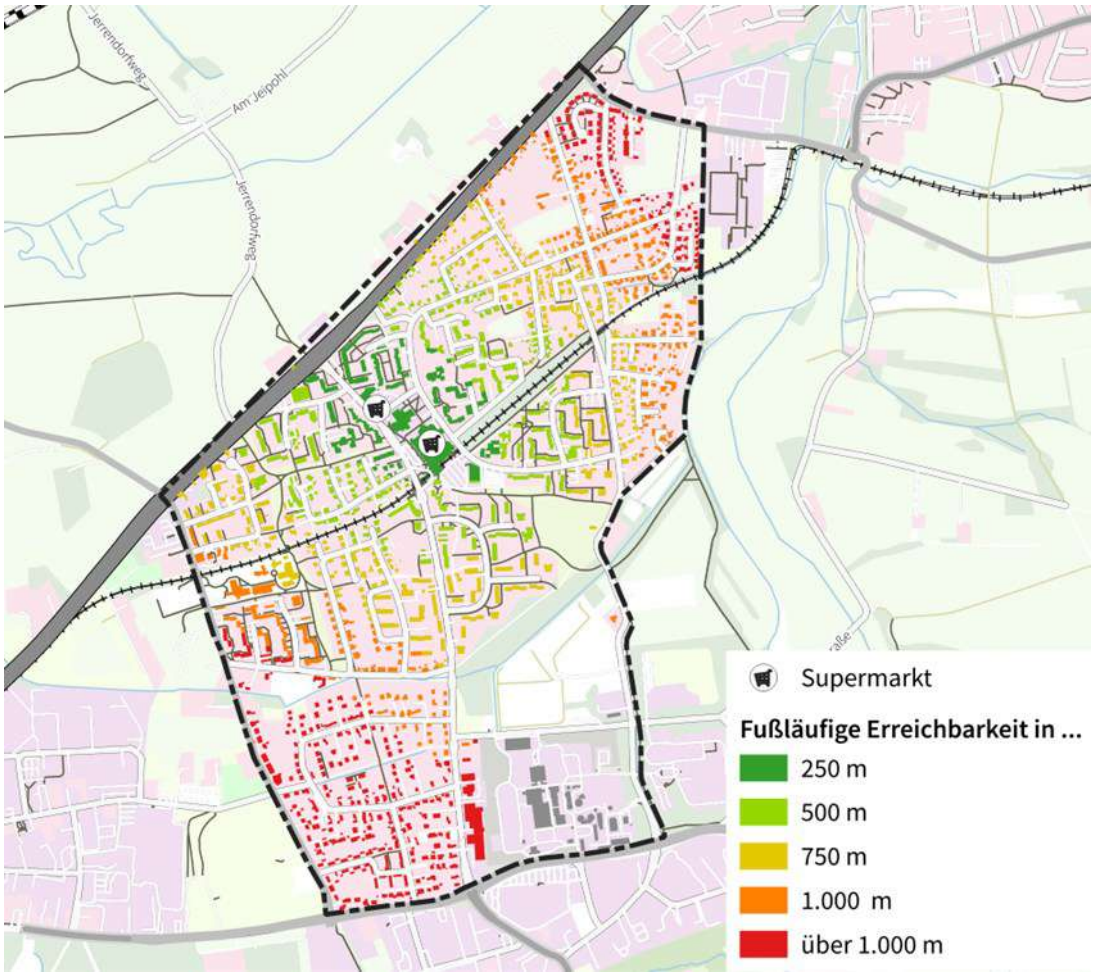


Abbildung 12: Fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen

2.2.3 | Erhebung vor Ort

Der Fußverkehr wird in Baumheide vorwiegend auf straßenbegleitenden Gehwegen und auf eigenständigen (Rad- &) Gehwegen geführt. Übersichtspläne zum Gehwegbestand und der Dimensionierung der Gehwege befinden sich im Anhang (Anhang 4–5).

Entlang der Herforder Straße und der Eckendorfer Straße sind beidseitig Fußverkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden. Am Schelpmilser Weg (außerorts) und am Wellbach sind einseitig Gehwege vorhanden. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit

von mindestens 30 km/h sind unter anderem an der Wiesenstraße, im Hagenkamp und der Heilbronner Straße keine straßenbegleitenden Gehwege vorhanden.

Entlang der Sammelstraßen sind i.d.R. beidseitig Gehwege vorhanden. In den Wohnstraßen und Wohnwegen sind teilweise nur einseitig Gehwege vorhanden.



Abbildung 13: fehlende Gehwege in der Wiesenstraße (links) und im Hagenkamp(rechts)



Abbildung 14: unklare Flächenverteilung im Fuß- und Radverkehr am Sandbrink (links) | schmale Gehwege in der Bertha-von-Suttner Straße (rechts)



Abbildung 15: Fehlende Gehwege in der Scheffelstraße (links) und in der Welfenstraße (rechts)

Die straßenbegleitenden Gehwege weisen in vielen Fällen eine Breite von 1,50 – 2,50 Meter auf. In einzelnen Bereichen (z.B. Sandbrink, Bertha-von-Suttner-Straße) wird eine Dimensionierung von 1,50 Metern unterschritten.

Ergänzt wird das Fußwegenetz in Baumheide durch eigenständige Fußwege, teilweise im Mischverkehr mit dem Radverkehr. Diese Verbindungen laufen sowohl in Nord-Süd Richtung als auch in Ost-West Richtung (u.a. entlang der Stadtbahnstrecke) durch Baumheide. Die Breite dieser Wege liegt in den meisten Fällen bei mindestens 2,50 Metern.



Abbildung 16: eigenständige Fußverbindung entlang der Stadtbahntrasse (links) | Fuß- und Radwegeverbindung im Bereich Seidenstickerstraße (rechts)

Eine Übersicht der vorhandenen Querungsstellen im Fußverkehr befindet sich im Anhang (Anhang 6). Die Herforder Straße und die Eckendorfer Straße können in den Knotenpunktbereichen LSA-gestützt gequert werden. Dies ist zum Teil mit längeren Wartezeiten im Fußverkehr verbunden, für einzelne Wegebeziehungen sind mehrere Ampelphasen zum Queren notwendig (z.B. am Knotenpunk Herforder Straße/ Rabenhof). Wenn die gesamte Fahrbahn nicht in einer Grünphase gequert werden kann, ist das Warten auf Mittelinseln notwendig. In den übrigen Bereichen ist das Queren der Fahrbahn aufgrund der Gestaltung und der Kfz-Verkehrsmengen nicht (gesichert) möglich.

Am Wellbach befindet sich eine Mittelinsel im nördlichen Bereich am Übergang von beidseitigen Gehwegen auf einen einseitigen Gehweg sowie im Knotenpunktbereich Hagenkamp. Die Mittelinseln sind mit taktilen Leitelementen ausgestattet und mit 2,00 Metern Tiefe schmal dimensioniert.

Am Schelpmilser Weg sind keine Querungsstellen /-hilfen vorhanden. In der Verlängerung Richtung Norden (Heidenheimer Straße) ist eine Mittelinsel vorhanden.

Am Rabenhof sind im Verlauf mehrere Mittelinseln vorhanden. Diese befinden sich sowohl im Umfeld der Bushaltestellen sowie in den Kreuzungsbereichen mit den eigenständigen (Rad- und) Gehwegverbindungen. Zudem befindet sich eine Bedarfsampel im Bereich des Jugendzentrums und somit auch im Umfeld des Nahversorgungszentrums.



Abbildung 17: bestehende Mittelinsel Am Wellbach (links) | Fußgängerbedarfsampel am Rabenhof (rechts)

Entlang der eigenständigen Geh- und Radwegeverbindungen sind in den Tempo 30-Zonen zudem teilweise Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen vorhanden. Aufpflasterungen dienen der Geschwindigkeitsdämpfung und damit der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Gleichzeitig fördert die niveaugleiche Querung die Barrierefreiheit und den Komfort im Fußverkehr. Bei der zukünftigen Gestaltung ist die Gewährleistung der Sichtbeziehungen, z.B. durch vorgezogene Seitenräume, sicherzustellen.



Abbildung 18: Aufpflasterung Am Großen Wiel/Jungbrunnenweg im Bereich der Fußgängerbrücke (links) | Querung in mehreren Ampelphasen am Knoten Herforder Straße/ Rabenhof (rechts)

Im Rahmen der Bestandsaufnahme vor Ort wurden zudem weitere punktuelle Mängel (Anhang 7) festgestellt. Diese betreffen u.a.

- Weite Querungswege im Fußverkehr durch aufgeweitete Knotenpunktbereiche
- Fehlende Querungsstellen
- Einzelne Treppenanlagen ohne Rampen
- Unebenheiten in der Gehwegoberfläche (Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche etc.)

- Unbefestigte Gehwegoberflächen (z.B. außerorts am Schelpmilser Weg)
- Beschilderungsmängel (v.a. Durchlässigkeit von Sackgassen für Fußverkehr)
- Poller und Umlaufsperren als Hindernisse
- Fehlende Bordsteinabsenkungen in Kreuzungs-/Einmündungsbereichen (eingeschränkte Barrierefreiheit)
- Taktile Elemente nicht flächendeckend vorhanden, taktile Leitlinien nur punktuell an Querungsstellen vorhanden

2.3 | Radverkehr

2.3.1 | Bestehende Konzepte und Planungen

Das **Radverkehrsnetz NRW** verläuft in West-Ost Richtung durch den Stadtteil Baumheide. Auf dieser Relation wird die Bielefelder Innenstadt mit der Stadt Herford verbunden. Innerhalb von Baumheide verläuft das Netz über den Hagenkamp und die Wiesenstraße.

Im **Radverkehrskonzept** der Stadt Bielefeld (2020) wurde ein Zielnetz für den Radverkehr erarbeitet. Für das Zielnetz wurden (infrastrukturelle) Maßnahmen entwickelt, um die definierten Qualitätsstandards und Ziele zu erreichen. Der Rabenhof ist im Zielnetz der höchsten Hierarchiestufe innerhalb des Radverkehrskonzepts (Kategorie I) zugeordnet. In den Maßnahmen wird eine bauliche Anpassung definiert. Eine „zusätzliche Strecke“ der Kategorie I verläuft, überlagernd mit bestehenden Überlegungen zu einer Radschnellverbindung Richtung Herford, auf der Herforder Straße. Auf der Herforder Straße wurden bauliche Maßnahmen und die Einrichtung einer „Protected Bikelane“ als Maßnahmen definiert. Eine Hauptroute der Kategorie II verläuft als West-Ost Verbindung über die Wiesenstraße sowie den eigenständigen Geh- und Radweg zwischen dem Hagenkamp und dem Rabenhof. Für die Landesstraße Am Wellbach (Kategorie II, zusätzliche Strecke) wurde in den Maßnahmen eine Markierungslösung vorgeschlagen.

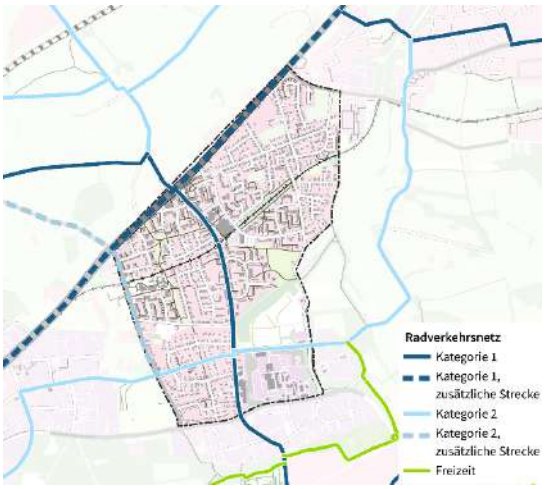


Abbildung 19: Radnetz aus dem Radverkehrskonzept

2.3.2 | Erhebung vor Ort

Entlang der Herforder Straße im Norden und der Eckendorfer Straße im Süden wird der Radverkehr beidseitig auf benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen geführt. Entlang der Eckendorfer Straße erfolgt die Führung abschnittsweise entweder einseitig oder beidseitig als gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240). Die Breite variiert in diesem Bereich zwischen 2,20 und 2,50 Metern.

An der Herforder Straße wechselt die Führungsform zwischen einer getrennten und gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr (VZ 240 / VZ 241). In den Bereichen der getrennten Führung sind die Radverkehrsanlagen 1,50 – 2,00 Metern breit, die Abschnitte mit gemeinsamer Führung sind mit 1,60 – 2,00 Metern dimensioniert.

Am Wellbach und am Schelpmilser Weg hingegen wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ungesichert auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Am Schelpmilser Weg ist im Außerortsbereich zudem der Gehweg, bei einer Breite zwischen 1,20 und 2,30 Metern, für den Radverkehr freigegeben.

Innerhalb von Baumheide wird der Radverkehr überwiegend bei Tempo 30 im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Am Rabenhof sind zudem die Gehwege beidseitig für den Radverkehr freigegeben (ZZ 1022-10). Zudem wird der Radverkehr im Quartier auf eigenständigen Wegen im Mischverkehr mit dem Fußverkehr geführt (gemeinsamer Geh- und Radweg / Gehweg „Rad frei“).

Eine Übersichtskarte mit den Führungsformen des Radverkehrs im gesamten Untersuchungsgebiet befindet sich im Anhang (Anhang 8).



Abbildung 20: eigenständiger gem. Geh- und Radweg mit Aufpflasterung im Jungbrunnenweg (links) | getr. Geh- und Radweg Herforder Straße (rechts)

Es wurden vor Ort verschiedene punktuelle Mängel aufgenommen, welche insbesondere die vorhandenen Radverkehrsanlagen in Baumheide betreffen. In vielen Abschnitten wird der Radverkehr bei Tempo 30 auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt, in diesen Bereichen finden sich typischerweise nur wenige punktuelle Mängel, die konkret den Radverkehr betreffen. Nachstehende Mängel und Defizite wurden festgestellt (vgl. Anhang 7):

- Gestaltung der Furten an den Einmündungen entlang des Rabenhofs (Gehweg „Rad frei“)
- Gestaltung des Knotenpunktes Herforder Straße/ Rabenhof: Verlustzeiten durch mehrere Ampelphasen, z.B. beim „Gradeausfahren“ aus Richtung Innenstadt; Radverkehrsführung für Linksabbieger vom Rabenhof kommend unklar/ uneindeutig

- Beschilderungsmängel (insb. Durchlässigkeit von Sackgassen für den Radverkehr und Radweg Ende)
- Fehlende Querungsstellen und Überleitungen auf die Fahrbahn (z.B. am Anfang/ Ende eines einseitigen Radweges | Ortseingang)
- Poller und Umlaufsperren entlang der eigenständigen (Geh- und) Radverkehrsverbindungen (Unfallgefahr, Konflikte für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger)
- Schlaglöcher und Unebenheiten in der Oberfläche (u.a. Unebenheiten bei Pflastersteinen)



Abbildung 22: Furt Rabenhof/ Siebenbürger Straße (links) | Knotenpunkt Herforder Straße/ Rabenhof (rechts)



Abbildung 21: Rabenhof an Einmündung Welfenstraße (links) | Milser Straße Konflikt mit Bushaltestelle (rechts)

2.3.3 | Analyse des ruhenden Radverkehrs

Im Untersuchungsgebiet stehen etwa 696 nutzbare Radabstellplätze an 174 Abstellanlagen zur Verfügung. Die Abstellanlagen sind alle öffentlich zugänglich und befinden sich sowohl auf öffentlichen Flächen (z.B. im Bereich des Nahversorgungszentrums und der Stadtbahnhaltestellen) als auch auf zugänglichen privaten Flächen (z.B. im Eingangsbereich der Geschosswohnungsbauten oder vor Gemeinschaftseinrichtungen). Der größte Teil der Radabstellplätze befindet sich an kleineren Radabstellanlagen (i.d.R. Vorderradhalter oder Anlehnbügel) im Bereich der Eingangsbereiche der Geschosswohnungsbauten. Für die Radabstellanlagen mit Anlehnbügeln wurden, bei einem ausreichenden Abstand zwischen den einzelnen Bügeln, zwei Abstellplätze für

„normale“ Fahrräder je Bügel berücksichtigt. Die Ergebnisse basieren auf der Einschätzung des Erhebungspersonals vor Ort, der konkrete Abstand wurde nicht gemessen.

Von den 696 nutzbaren Radabstellplätzen entfallen 173 Abstellmöglichkeiten auf Vorderradhalter. Diese befinden sich primär in den Eingangsbereichen der Geschosswohnungsbauten und am Nahversorgungszentrum.

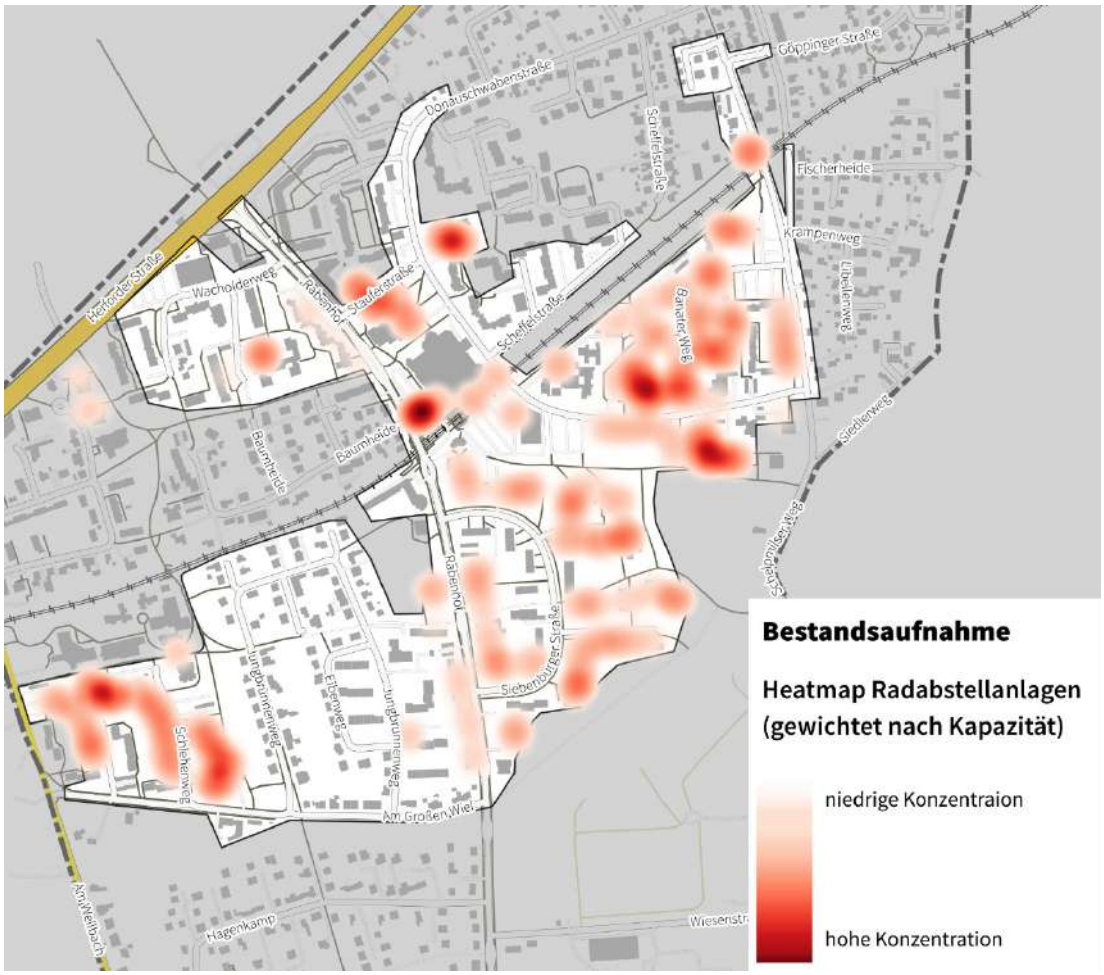


Abbildung 23: Heatmap der bestehenden Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet, Gewichtet nach der Kapazität

Am 04.12.2024 wurde eine Erhebung des ruhenden Radverkehrs durchgeführt. Hierzu wurde die Anzahl der abgestellten Fahrräder in Form von Rundgängen zu vier Zeitpunkten (06 Uhr, 12 Uhr, 16 Uhr, 22 Uhr) erhoben (vgl. Anhang 9).

Die vorhandenen Abstellanlagen waren am Erhebungstag in Summe nur sehr gering ausgelastet. Im Tagesverlauf zeigen sich nur geringe Veränderungen in der Anzahl der erhobenen Fahrräder (06 Uhr **72** | 12 Uhr **69** | 16 Uhr **70** | 22 Uhr **71**). Mit Ausnahme von einem Fahrrad zu zwei Erhebungszeitpunkten („wild abgestellt“) waren alle Fahrräder an Radabstellanlagen geparkt.



Abbildung 24: Anlehnbügel in Wohnungseingangsbereichen

Zudem war bei der Erhebung auffällig, dass es sich bei den erhobenen Fahrrädern ausschließlich um „normale“ Fahrräder und Kinderfahrräder gehandelt hat. E-Bikes, Pedelecs oder Lastenfahrräder wurden vor Ort nicht erhoben.

2.4 | MIV

2.4.1 | Bestehende Konzepte und Planungen

Im **Konzept für den motorisierten Individualverkehr** (2021) wurde eine Bestandsanalyse für den fließenden und ruhenden Verkehr durchgeführt. Darauf aufbauend wurden Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Verkehr definiert und verschiedene Szenarien untersucht.

Fließender Verkehr	Ruhender Verkehr
Begrenzung zul. Höchstgeschwindigkeit	Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum
Einführung differenzierter Fahrverbote	Bewohnerparken
Verkehrstechnik und -information	Ordnung des ruhenden Verkehrs
Gestaltung Straßennetz	Kfz-reduzierte Quartiere
Einführung Zusatzgebühren	P+R-Anlagen

Abbildung 25: Handlungsfelder im MIV-Konzept

Der Lückenschluss der Ostwestfalenstraße **(L 712 n)** befindet sich in der Umsetzung. Durch die Verlängerung der Ostwestfalenstraße wird die Anschlussstelle Ostwestfalen/Lippe der Bundesautobahn 2 direkt mit der Bundesstraße 61 verbunden (Bielefeld - Herford). Hierdurch sollen die Stadtteile Altenhagen und Milse verkehrlich entlastet werden.

Gleichzeitig bestehen Planungen zum **Ausbau** der **B 61** im Abschnitt zwischen dem Rabenhof und der nordöstlichen Anschlussplanung des Landesbetriebs NRW. Geprüft werden verschiedene Ausbauvarianten der Strecke (2+1 statisch, 2+1 dynamisch, 4 spurig).

2.4.2 | Bestandsaufnahme vor Ort

Das Erhebungsgebiet wird im Norden durch die Herforder Straße (B 61) und die Milser Straße (L 779) begrenzt. Im Süden bildet die Eckendorfer Straße (L 787) die Grenze des Untersuchungsgebietes. Die B 61 und L 787 bilden zwei Achsen in West-Ost-Richtung und werden innerhalb des Untersuchungsgebiets durch drei Nord-Süd-Achsen verbunden.

- Am Wellbach (L 779)
- Rabenhof
- Schelpmilser Weg (Heidenheimer Straße/ Heilbronner Straße/Sandbrink)

Das überörtliche Straßennetz verläuft in den Randlagen von Baumheide. Innerhalb des Quartiers befinden sich Nebenstraßen, i.d.R. Tempo 30-Zonen. Eine detaillierte Hierarchisierung nach den Richtlinien der FGSV erfolgt im Kapitel 2.4.4.

Bei der Erhebung vor Ort konnten folgende Auffälligkeiten festgehalten werden:

- Starke Prägung des öffentlichen Straßenraums durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr
- (abschnittsweise) Defizite in der Straßenraumgestaltung

In Baumheide liegen straßen-/ abschnittsweise Defizite in der Straßenraumgestaltung vor, die mitunter mit der fehlenden „Einheit von Bau und Betrieb“ beschrieben werden können. So sind in einigen Straßen(-abschnitten) die Fahrbahnen im Verhältnis zur Straßenkategorie überdimensioniert. In der Donauschwabenstraße (Sammelstraße mit geringem Schwerverkehrsanteil) beträgt die Fahrbahnbreite im Abschnitt Schwarzer Weg – Schelpmilser Weg 7,0 Meter. Zwischen dem Schelpmilser Weg und der Breisgauer Straße sind im Seitenraum beidseitig Längsparkstände vorhanden, im weiteren Verlauf der Donauschwabenstraße in Richtung Nordosten ist einseitiges Parken möglich.

In einzelnen Straßen(-abschnitten) werden Elemente zur Verkehrsberuhigung eingesetzt. Hierzu zählen Baumbeete im Jungbrunnenweg und Am Großen Wiel.



Abbildung 26: Gestaltung der Donauschwabenstraße (links) | Gestaltung im Hagenkamp (rechts)

Die fehlende „Einheit von Bau und Betrieb“ betrifft zudem die Gestaltung von Ortseingangsbereichen oder die Übergänge zwischen verschiedenen Straßentypen (z.B. Beginn Tempo 30-Zone). Dies umfasst unter anderem große Abbiegeradien und fehlende Gestaltungselemente (z.B. Torsituation).



Abbildung 27: Knotenpunkt Donauschwabenstraße/ Schelpmilser Weg (links) | Beginn Tempo 30-Zone Sandbrink (rechts)

In fast allen innerörtlichen Straßen(-abschnitten) ist straßenbegleitend das Parken am Fahrbahnrand oder im Seitenraum möglich (vgl. Anhang 10). Das Parkraumangebot wird durch eine hohe Anzahl an privaten Parkplätzen (insb. Sammelparkplätze für Bewohnende) ergänzt. Für einen Teilbereich des Untersuchungsgebiets wurde eine Parkraumerhebung (vgl. Kapitel 2.4.3) durchgeführt.

Zudem wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor Ort erhoben (vgl. Anhang 11).

2.4.3 | Parkraumanalyse

Der Untersuchungsraum für die Parkraumanalyse umfasst alle öffentlichen Parkstände der folgenden Straßen:

- Donauschwabenstraße (südlicher Abschnitt ab Geislinger Weg)
- Jungbrunnenweg
- Wacholderweg
- Banater Weg
- Am Großen Wiel
- Rabenhof
- Schelpmilser Weg (Abschnitt südlich der Bahnlinie bis Heilbronner Straße)

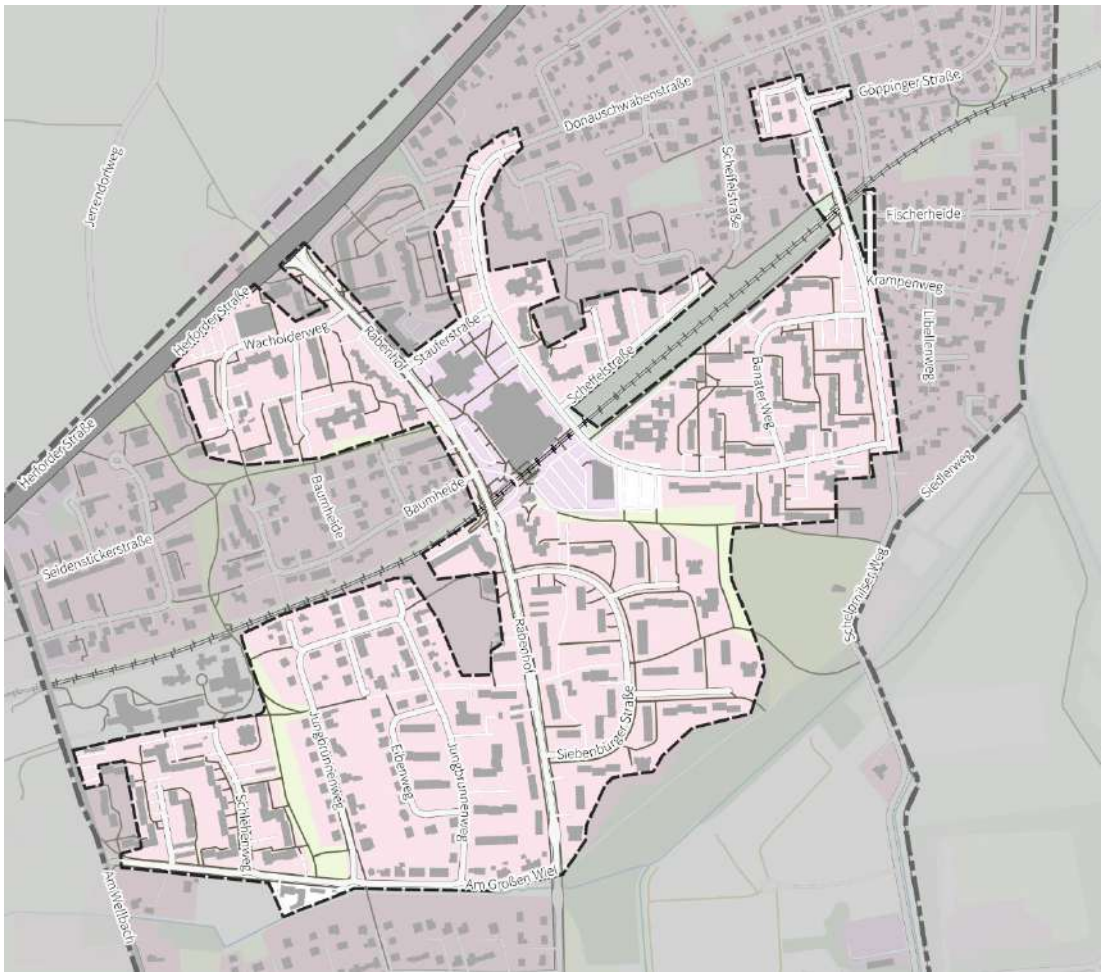


Abbildung 28: Untersuchungsgebiet der Parkraumanalyse

Die Stadt Bielefeld hat an einem Normalwerktag die Auslastung des öffentlichen Parkraums in Baumheide zu vier Erhebungszeiten (06 - 07 Uhr, 12 - 13 Uhr, 16 – 17 Uhr, 22 – 23 Uhr) erhoben. Zusätzlich wurde die Auslastung an einem Samstag (11 – 12 Uhr) erfasst (vgl. Anhänge 12-17). Innerhalb des Untersuchungsraums stehen insgesamt **908 öffentliche Parkstände** zur Verfügung.

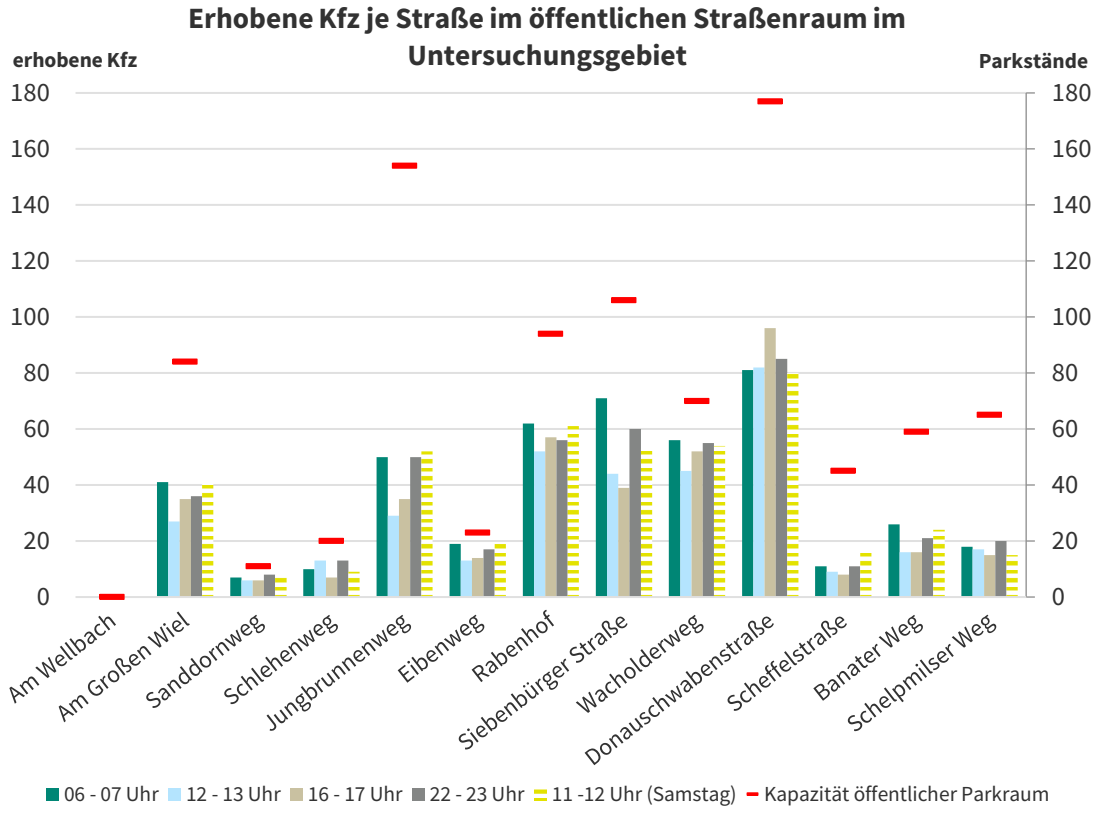


Abbildung 29: Ergebnis der Parkraumerhebung

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung am Werktag zeigen über den gesamten Tag eine durchschnittliche Auslastung der öffentlichen Parkstände von 44,5 %. Die höchsten Auslastungen im Erhebungsgebiet liegen in den frühen Morgenstunden (06 Uhr) mit 50 % und am Abend (22 Uhr) mit 48 % vor. Zur Mittagszeit (12 Uhr) ist der Parkraum zu 39 % ausgelastet, im Nachmittag (16 Uhr) liegt die Auslastung bei 42 %. Somit besteht zu keinem der Erhebungszeitpunkte im Durchschnitt ein hoher Parkdruck im Quartier. Im Mittel standen somit 504 freie Parkstände innerhalb des Erhebungsgebiets zur Verfügung.

Zusätzlich wurde an einem Samstag um 11 Uhr eine Erhebung durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt war der öffentliche Parkraum zu 48 % ausgelastet. Mit Ausnahme des Eibenwegs (83 %) war der öffentliche Parkraum in keinem Straßen(-abschnitt) zu diesem Zeitpunkt hoch ausgelastet. Im Vergleich zur Erhebung um 11 Uhr an einem Werktag zeigt sich in den meisten Straßen(-abschnitten) eine (leichte) Zunahme der Auslastung. Die Auslastung entspricht in etwa der Auslastung in den Morgen- und Abendstunden an einem Werktag.

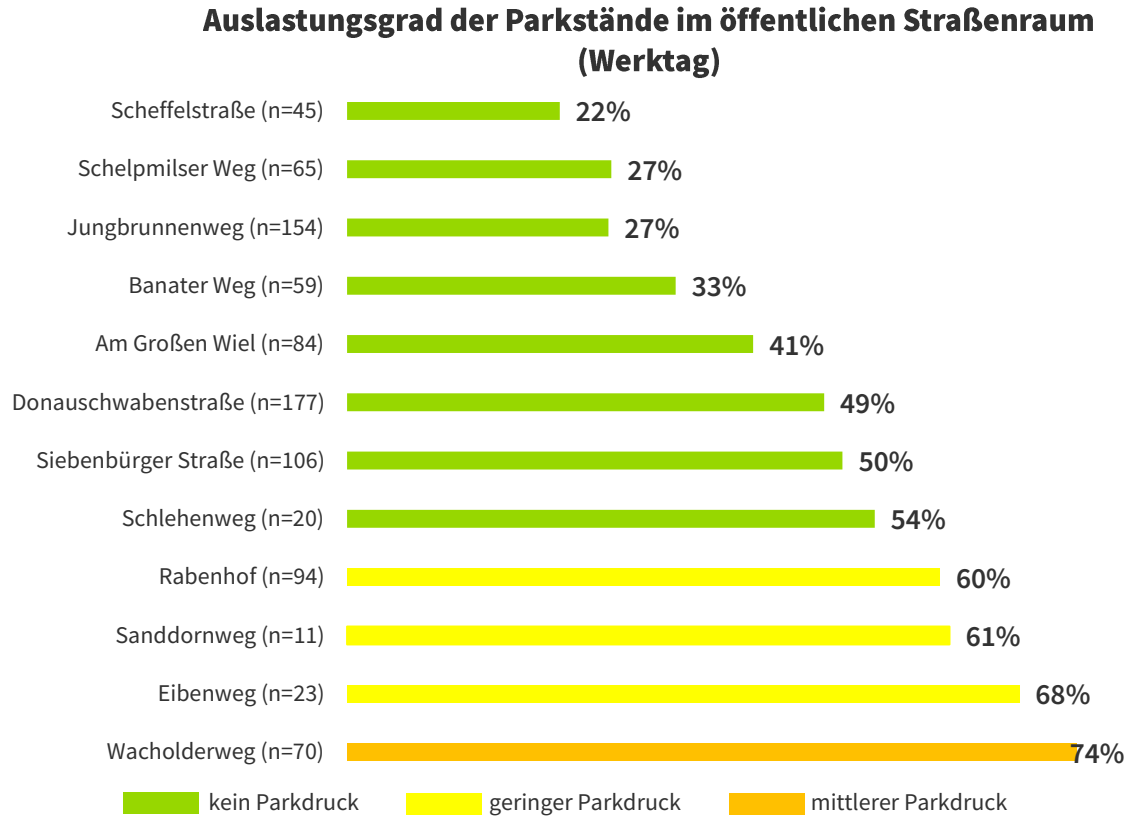


Abbildung 30: Auslastungsgrad der Parkstände nach Straße (n= Anzahl öffentliche Parkstände)

Neben den öffentlichen Parkständen wurden im Untersuchungsgebiet die Kapazitäten der Sammelparkplätze der Wohnbaugesellschaften und Wohneigentümergemeinschaften erhoben **(2.058 Parkstände)**. Diese umfassen neben eigenen Parkplätzen auch private Parkflächen an der Straße. Die Auslastung der privaten Parkplätze wurde nicht erfasst. Ebenso sind kleinteilige private Parkmöglichkeiten (einzelne Garagen, Parkplätze auf dem Grundstück von Einfamilienhäusern, etc.) nicht Teil der Erhebung.

In Baumheide (gesamtes Untersuchungsgebiet) sind insgesamt 4.612 Fahrzeuge gemeldet. In den Straßen des Untersuchungsgebietes der Parkraumerhebung sind maximal **2.317** Fahrzeuge gemeldet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Angaben auf die gesamte Straßenlänge des Rabenhofs, der Donauschwabenstraße und des Schelpmilser Wegs beziehen, während diese Straßen im Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung nur abschnittsweise enthalten sind. So übersteigt die Anzahl der gemeldeten Fahrzeuge die Anzahl der privaten Sammelparkplätze leicht, wobei die erhöhte Anzahl der gemeldeten Fahrzeuge durch die unterschiedlichen Gebietszuschnitte zu berücksichtigen ist. Zudem stehen im Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung rund 900 öffentliche Parkstände sowie kleinteilige private Parkmöglichkeiten (z.B. Garagen) zur Verfügung.

Insgesamt übersteigt die Summe der öffentlichen und privaten Parkmöglichkeiten die Anzahl der gemeldeten Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet deutlich. Dieser

Parkplatzüberschuss fällt durch den Einbezug der nicht erhobenen Individualparkplätze (z.B. Garagen oder Grundstückzufahrten) noch höher aus.

	Gemeldete Fahrzeuge	Anzahl öffentliche Parkstände	Anzahl private Sammelparkplätze
Am Großen Wiel	58	84	320
Banater Weg	111	59	170
Donauschwabenstraße[2]	317	177	303
Eibenweg	68	23	0
Jungbrunnenweg	271	154	197
Rabenhof [2]	413	94	337
Sanddornweg	80	11	18
Scheffelstraße	151	45	95
Schelpmilser Weg [2] bis Hausnr. 41	194	65	78
Schlehenweg	157	20	75
Siebenbürger Straße	315	106	247
Wacholderweg	182	70	218
Summe	**2.317**	**908**	**2.058**

Tabelle 1: Übersicht über die gemeldeten Fahrzeuge und das Parkraumangebot

2.4.4 | Netzhierarchisierung

Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung[3] (RIN 08) leiten die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze aus der zentralörtlichen Gliederung ab. Diese dient als Grundlage für den Entwurf und Betrieb von Straßen.

Verbindungsfunktionsstufe		**Beschreibung**
Stufe	**Bezeichnung**	
0	kontinental	Verbindung zwischen Metropolen
I	großräumig	Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren
II	überregional	Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren
III	regional	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
IV	nahräumig	Verbindung von Gemeinden/ Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/ Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
V	kleinräumig	Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden/ Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion

Tabelle 2: Verbindungsfunktionsstufen nach RIN 08

[2] *Nicht vollständig im Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung enthalten*

[3] *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (2008), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*

Die Straßen des klassifizierten Straßennetzes übernehmen überörtliche Verbindungsfunktionen. Dies bedeutet, dass auf diesen Straßen der überörtliche Verkehr (Durchgangsverkehr) gebündelt werden soll. Die höchsten Verbindungsfunktionen übernehmen die Bundes- und Landesstraßen, die den Verkehr auf überregionaler Ebene bündeln. Auf regionaler Ebene sind die Kreisstraßen als überörtliche Verkehrsstraße von größter Bedeutung. Die kommunalen Straßen übernehmen innerörtliche Verbindungsfunktionen sowie die Erschließung von z.B. Wohn- und Gewerbegebieten sowie einzelner Grundstücke.

Mit dem überörtlichen Straßennetz sind verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen verbunden, um eine entsprechende Verbindungsqualität sicherzustellen. Je nach Straßenkategorie gelten bestimmte Standards und Normen, wie zum Beispiel die Straßenbreite, die Breite der Fahrstreifen und die Entwurfsgeschwindigkeit.

(Über-) Regionale Verbindungen

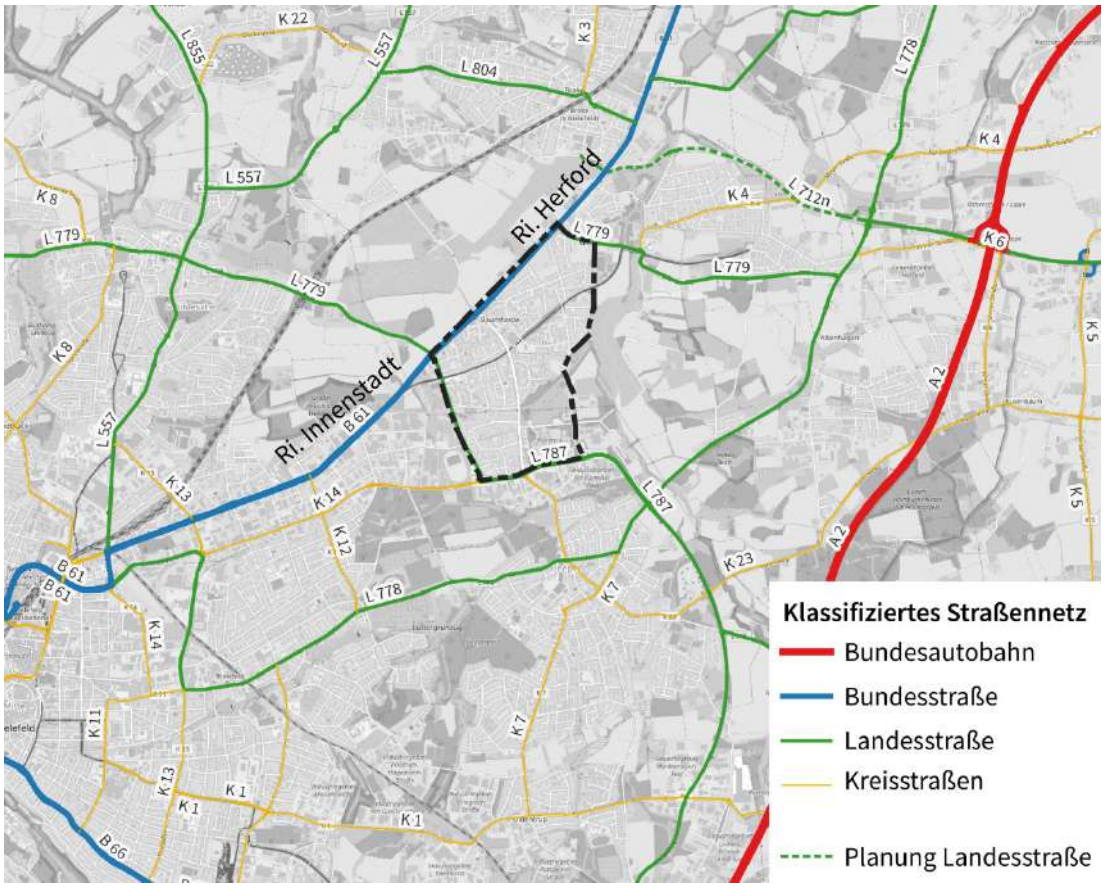


Abbildung 31: Klassifiziertes Straßennetz im Umfeld des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet wird im Norden, Süden und Westen vom klassifizierten Straßennetz begrenzt. Im Norden verläuft die Herforder Straße (B 61). Diese verbindet das Oberzentrum Bielefeld mit dem Mittelzentrum Herford und erfüllt somit eine überregionale Verbindungsfunktion (Stufe II). An der südlichen (Eckendorfer Straße) und

westlichen Grenze (Am Wellbach) des Untersuchungsgebiets verläuft die Landesstraße 787. Diese wird als Verlängerung des Ostrings in Richtung der B 61 als regionale Verbindung (III) eingestuft. Nordöstlich von Baumheide bestehen Planungen zur Verlängerung der L 712 (Ostwestfalen Straße) als Lückenschluss zwischen der BAB 2 und der B 61. Nach der Fertigstellung der L 712 n soll die L 779 (Milser Straße) abgestuft werden.

Nah- und kleinräumige Verbindungen

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen[4] (RASt 06) differenzieren Stadtstraßen anhand verschiedener verkehrlicher und städtebaulicher Merkmale. Anhand dieser werden in den Richtlinien insgesamt zwölf typische Entwurfssituationen definiert. Im Folgenden werden die Entwurfssituationen, die auf das Untersuchungsgebiet Baumheide zutreffen, kurz beschrieben.

[4] *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (2006), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*

Erschließung	Bebauung	Nutzung	Länge (Abschnitt)	Verkehrs-stärke	Besonderer Nutzungs-anspruch
Verbindungsstraße					
HS III, HS IV	Gemischte Bebauungsform mit mittlerer bis geringe Dichte	Wohnen und gewerbliche Nutzung	500 – 1.000 m	800 – 2.600 Kfz/h	Radverkehr, ÖPNV (teilw. wechselnde Abschnitte vom Stadtrand nach innen)
Industriestraße					
ES IV, ES V, HS IV	Große partielle Grundstücke mit Gebäude-komplexen	Produzier-endes Gewerbe, Industrie	500 – 1.000 m	800 – 2.600 Kfz/h	I.d.R. Linienverkehr
Sammelstraße					
ES IV	Unterschiedlich, oft Zeilenbebauung, Punkthäuser	Wohnen, einzelne Geschäfte und Gemeinbedarf seinrichtungen	300 – 1.000 m	400 – 800 Kfz/h	Fußgänger-längsverkehr, meist Linienbus-verkehr
Wohnstraße					
ES V	Zeilenbebauung, Reihen- und Einzelhäuser	Ausschließlich Wohnen	Gering (bis 300 m)	Unter 400 Kfz/h	Aufenthalt, Parken (I.d.R. Tempo 30-Zone)
Wohnweg					
ES V	Reihen- und Einzelhäuser vorherrschend	Ausschließlich Wohnen	Gering (bis 100 m)	Unter 150 Kfz/h	Aufenthalt

Tabelle 3: Übersicht über die Entwurfssituationen von Stadtstraßen

Die einzelnen Straßen (-abschnitte) aus dem Untersuchungsgebiet wurden den entsprechenden Entwurfssituationen zugeordnet.

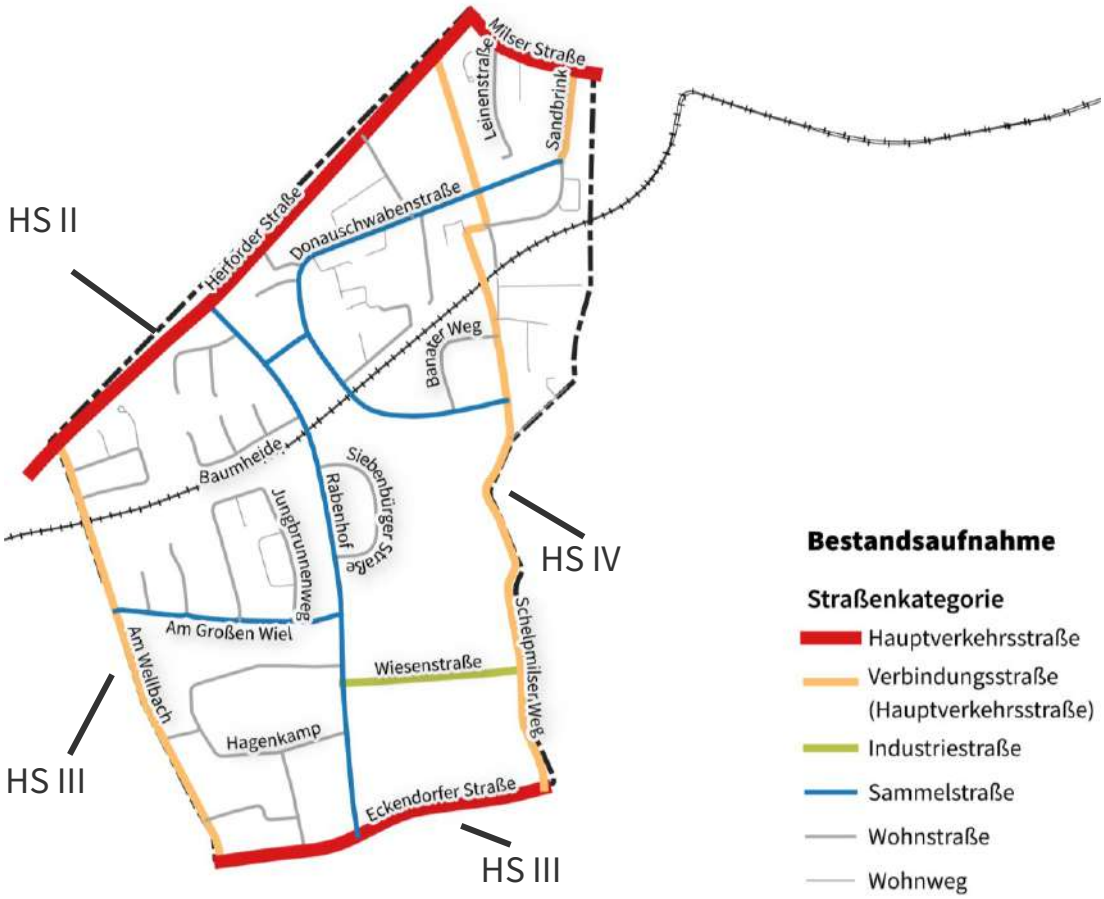


Abbildung 32: Straßenkategorien in Baumheide

Die detaillierten Ergebnisse aller Straßen im Untersuchungsgebiet befinden sich in tabellarischer Form im Anhang (Anhang 18).

2.5 | ÖPNV

2.5.1 | Bestand

Stadtbahn

Die Stadtbahnlinie 2 (Sieker - Altenhagen) verläuft in West-Ost-Richtung durch Baumheide. Mit der Linie 2 können die Bielefelder Innenstadt sowie der Hauptbahnhof umstiegsfrei in ca. 15 - 20 Minuten erreicht werden. Die Bedienzeiten der Stadtbahn erstrecken sich von 4:40 Uhr am frühen Morgen bis 01:00 Uhr in der Nacht. Im Zeitraum von 06:00 - 20:00 Uhr verkehrt die Stadtbahnlinie 2 in einem 10- Minuten Takt, in den übrigen Zeiten im einem 15-Minuten Takt.

Innerhalb von Baumheide befinden sich die drei Haltepunkte Seidenstickerstraße, Baumheide (U) und Schelpmilser Weg. Am Haltepunkt Baumheide besteht Anbindung an die Buslinien 25, 27 und 30. Alle drei Haltepunkte sind mit einem Hochbahnsteig ausgestattet. Am Bahnhaltepunkt Baumheide kann der Bahnsteig in Fahrtrichtung Innenstadt über einen Aufzug barrierefrei erreicht werden, an den übrigen Haltepunkten

und Gleisen ist dies über eine Rampe möglich. Das Erreichen der Rampen am Haltepunkt Schelpmilser Weg und Baumheide (U) kann in Anhängigkeit des Start- oder Zielorts mit größeren Umwegen verbunden sein.

Busverkehr

Baumheide ist über das Busliniennetz an die Bielefelder Innenstadt und angrenzende Stadtteile und Städte angeschlossen. Die Linienwege der vier regelmäßig verkehrenden Buslinien umfassen die Herforder Straße, die Milser Straße, den Rabenhof sowie die Eckendorfer Straße (vgl. Anhang 19).

			Anzahl Abfahrten						
Linie	von	bis	bis 6 Uhr	06-09 Uhr (HVZ)	9-15 Uhr (NVZ)	15-18 Uhr (HVZ)	18-21 Uhr (NVZ)	21-1 Uhr	Takt (HVZ)
25	Baumheide	Dürerstraße	2	9	18	9	5	0	20 Min.
25	Dürerstraße	Baumheide	2	8	18	9	7	0	20 Min.
27	Baumheide	Rudolf-Oetker-Halle	0	6	12	6	4	0	30 Min.
27	Rudolf-Oetker-Halle	Baumheide	0	5	12	6	5	0	30 Min.
30	Brake	Heide-blümchen	1	5	12	6	6	0	30 Min.
30	Heide-blümchen	Brake	1	6	12	6	5	0	30 Min.
51	Schildesche	Milse	0	1	6	3	3	1	60 Min.[5]
51	Milse	Schildesche	1	3	6	3	3	1	60 Min.[5]

Abbildung 33: Übersicht des Linienangebots (Busverkehr) in Baumheide

Darüber hinaus verkehren im Schul- und Nachtverkehr weitere Buslinien in Baumheide. Im **Schulverkehr** fahren insgesamt sechs Linien mit bis zu drei Fahrten je Fahrtrichtung im Tagesverlauf.

- 133: Heepen – Schildesche
- 151: Milse - Brake – Jöllenbeck
- 152: Milse – Herford
- 153: Milse - Schildesche

[5] *wird (voraussichtlich ab Frühjahr 2027) auf einen 30-Minuten Takt bis Milse verdichtet*

- 388: Heepen – Schloß Holte Bf.

Im Vergleich zum regulären Busverkehr erfolgt im Schulverkehr eine feinere ÖPNV-Erschließung in Baumheide. Neben der bestehenden ÖV-Achse am Rabenhof wird der nordöstliche Bereich von Baumheide (Donauschwabenstraße, Schelpmilser Weg, Sandbrink) durch die Linie 151 erschlossen.

Die **Nachtbuslinien** N4 (Jahnplatz - Altenhagen) und N12 (Bielefeld – Herford) verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen.

In den **Planungen** aus dem **Nahverkehrsplan (2021**) wurde eine neue Führung der Linie 30 ausgearbeitet. Ab der Haltestelle Milser Krug soll diese zukünftig über den Sandbrink und die Donauschwabenstraße zur Endhaltestelle Baumheide verkehren. Hiermit soll die Erschließung der Wohngebiete verbessert werden, zudem wird die Herforder Straße in Teilen umfahren (Stau). Des Weiteren soll die Taktung des Busverkehrs auf dem Rabenhof erhöht werden.

Im Untersuchungsgebiet sind insgesamt 23 **Bushaltestellen** vorhanden. Hiervon werden elf Bushaltestellen im regulären Linienverkehr bedient, die übrigen zwölf Haltestellen werden ausschließlich im Schulverkehr angefahren. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden alle Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet hinsichtlich einer verkehrssicheren Wartefläche, Informationen (u.a. Fahrplan, Liniennetzplan, Tarife, Auskunft/ Hotline etc.), Barrierefreiheit und der Ausstattung (u.a. Sitzmöglichkeiten, Überdachung, Beleuchtung, Abfallbehälter) untersucht (vgl. Anhang 20).

Die Bushaltestellen, die im regulären Linienverkehr bedient werden, sind grundsätzlich besser ausgestattet als die Bushaltestellen, die nur im Schulverkehr angefahren werden.

Der Großteil der regelmäßig bedienten Bushaltestellen (73 %) ist mit taktilen Auffindestreifen und einem Hochbord ausgestattet. Taktile Leitstreifen sind an keiner Bushaltestelle vorhanden. Zudem ist rund die Hälfte dieser Bushaltestellen (55 %) mit einem Fahrgastunterstand und Sitzmöglichkeiten ausgestattet. Der größte Handlungsbedarf hinsichtlich der Ausstattung und der Barrierefreiheit besteht an den Haltestellen Milser Krug (Standorte an der Herforder Straße) und dem Wacholderweg (Ost).

Als ergänzende Elemente sind an den beiden Bushaltestellen „Baumheide (Bus)“ und „Hagenkamp (West)“ Fahrradabstellanlagen in Form von Anlehnbügeln vorhanden.



Abbildung 34: Bushaltestelle am Rabenhof (links) | Bushaltestelle Milser Krug (rechts)

2.5.2 | Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen

Für alle regelmäßig angefahrenen Bushaltestellen und die Stadtbahnhaltestellen wurde eine Analyse der Erschließung vorgenommen. Es wurden Einzugsgebiete von 400 Metern (Bushaltestelle) und 500 Metern (Stadtbahnhaltestelle) auf das Straßen- und Wegenetz bezogen (keine Luftlinien), dargestellt (vgl. Anhänge 22 - 24). Diese Werte sind im Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld für Gebiete mit hoher und mittlerer Nutzungsdichte als Erschließungsstandard definiert. Im Nahverkehrsplan beziehen diese sich auf Luftlinien.

Die Überlagerung der Ergebnisse aus den Erreichbarkeitsanalysen der Bushaltestellen und Bahnhaltestellen zeigt, dass von einem Großteil der Gebäude entweder innerhalb von 400 Metern die nächstgelegene Bushaltestelle und/oder innerhalb von 500 Metern die nächstgelegene Stadtbahnhaltestelle erreicht werden kann. Defizite in der Erschließung zeigen sich in den Randlagen von Baumheide. Dies betrifft u.a. Teile von Am Wellbach und Hagenkamp sowie den Schwarzen Weg und Am Lothenkamp. Die Erschließungsdefizite im Norden und Nordosten von Baumheide würden mit der gemäß NVP geplanten Anpassung der Linienführung der Linie 30 behoben werden.

Die Erreichbarkeit von Haltestellen sagt jedoch nur bedingt etwas über die Qualität des öffentlichen Personenverkehrs aus. Zusätzlich müssen das Linien- und Fahrtenangebot an dem jeweiligen Zugangspunkt betrachtet werden.

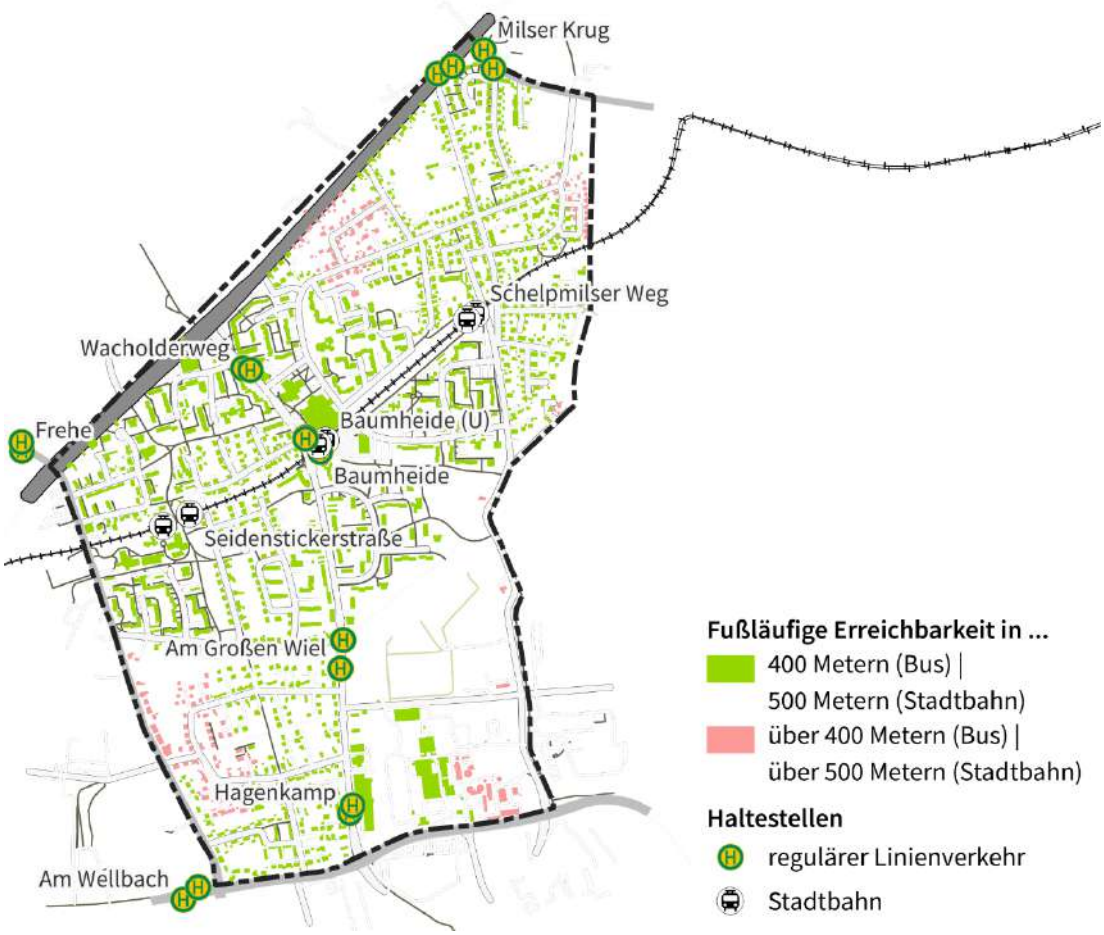


Abbildung 35: Fußläufige Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltepunkte

2.6 | Erhebung und Analyse des motorisierten Individualverkehrs

2.6.1 | Auswertung Knotenstromzählungen

Die Stadt Bielefeld hat im Jahr 2024 sieben Knotenpunktzählungen an den Ein- und Ausfahrtsbereichen des Untersuchungsgebiet durchgeführt. Die Datengrundlage der Stadt Bielefeld beinhaltet u.a.

- Verkehrsmengen (getrennt nach Klassen) im 15-Minuten Intervall für alle Fahrtbeziehungen
- Anteil Schwerverkehr
- Verkehrliche Spitzenstunden in Vormittag und Nachmittag
- Tagesganglinie
- Knotenstrompläne für den Gesamttag sowie die Spitzenstunde

Knotenpunkte

1. Herforder Straße/ Rabenhof (17.09.2024)
2. Herforder Straße/ Am Wellbach/ Talbrückenstraße (17.09.2024)
3. Eckendorfer Straße/ Am Wellbach (19.09.2024)
4. Eckendorfer Straße/ Rabenhof/ Vogteistraße (19.09.2024)
5. Eckendorfer Straße/ Schelpmilser Weg (24.09.2024)
6. Herforder Straße/ Heilbronner Straße (24.09.2024)
7. Milser Straße/ Sandbrink (24.09.2024)



Abbildung 36: Verortung der Zählstellen

Zusätzlich wurden zum Zeitpunkt der Vollsperrung des Knotenpunktes „Herforder Straße/ Heilbronner Straße“ zwei Knotenpunkzählungen nach dem gleichen Vorgehen durchgeführt.

- Rabenhof/ Stauferstraße (18.06.2024) → Knoten 8
- Sandbrink/ Heilbronner Straße/ Heidenheimer Straße (18.06.2024) → Knoten 9

An den Knotenpunkten 1 – 6 zeigt sich hinsichtlich der **Verkehrszusammensetzung** ein ähnliches Bild. Die Knotenpunkte liegen allesamt im klassifizierten Straßennetz, der Anteil des Kfz-Verkehrs an Modal Split liegt je nach Knoten zwischen 97,9 und 99,4 %. Entlang der Eckendorfer Straße (K 3, 4, 5) liegt der Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) zwischen 5,0 und 6,3 %, entlang der Herforder Straße (K1, 2, 6) etwas geringer mit 3,4 bis 4,1 %. Der Fuß- und Radverkehr sind prozentual von untergeordneter Bedeutung, je nach Knoten zwischen 0,6 und 2% am Modal Split. Am Knotenpunkt 7 zeigt sich grundsätzlich ein niedrigeres Verkehrsaufkommen, der Anteil des Fuß- und Radverkehr liegt mit in Summe 5 % etwas höher als an den übrigen Knoten am Rand von Baumheide.

Die beiden Knotenpunkte 8 und 9 liegen innerhalb des Stadtteils Baumheide. Bei der Verkehrszählung zum Zeitpunkt der Sperrung der Heilbronner Straße liegt die Verkehrsbelastung am Knoten 8 bei 9.814 Fahrzeugen pro Tag. Am Knoten 9 ist die Verkehrsbelastung mit 3.570 Fahrzeugen pro Tag deutlich geringer. An beiden Knotenpunkten dominiert der motorisierte Individualverkehr mit Anteilen von 90,1 % (Knoten 8) bzw. 92,6 % (Knoten 9) am Modal Split. Der Schwerverkehrsanteil ist mit 3,7 % (Knoten 8) und 2,1 % (Knoten 9) als gering einzustufen. Der Fußverkehr erreicht Anteile von 4,7 % bzw. 8,1 %, während der Radverkehr mit 1,7 % bzw. 2,6 % nur eine sehr geringe Bedeutung hat.

	Anzahl Kfz	Anzahl Fahr-räder	Anzahl Fuß-gänger	Pkw & Krad	Liefer-wagen	Lkw & Bus	Fahrrad	Zu Fuß
K1	26.595	318	218	88,3 %	6,1 %	3,5 %	1,1 %	0,8 %
K2	35.523	531	126	88,4 %	6,5 %	3,4 %	1,5 %	0,3 %
K3	33.715	395	183	86,0 %	7,3 %	5,1 %	1,2 %	0,5 %
K4	34.208	476	200	86,1 %	7,0 %	5,0 %	1,4 %	0,6 %
K5	35.261	191	89	85,8 %	7,0 %	6,3 %	0,5 %	0,3 %
K6	27.425	136	24	89,1 %	6,2 %	4,1 %	0,5 %	0,1 %
K7	10.674	209	348	86,1 %	5,4 %	3,6 %	1,9 %	3,1 %
K8	9.633	181	869	80,6 %	5,8 %	3,7 %	1,7 %	8,1 %
K9	3.473	97	178	85,2 %	5,3 %	2,1 %	2,6 %	4,7 %

Tabelle 4: Übersicht der Verkehrsmittelverteilung aus den Knotenpunktzählungen

Die Verkehrsstärken auf der Strecke variieren zwischen den einzelnen Straßen(-abschnitten). Auf der Herforder Straße wurden je nach Abschnitt zwischen 21.438 und 27.166 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Die geringste Belastung liegt dabei im Abschnitt zwischen Rabenhof und Heilbronner Straße vor, während die höchste Belastung zwischen der Heilbronner Straße und der Milser Straße auftritt. Die Eckendorfer Straße weist mit 26.456 bis 30.236 Fahrzeugen (je nach Abschnitt) pro Tag die höchsten Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet auf. Auf der Straße Am Wellbach liegt die Belastungen bei 8.985 Fahrzeugen pro Tag im nördlichen und 8.620 im südlichen Abschnitt. Entlang des Rabenhofs wurden 6.588 Fahrzeuge im Norden und 5.145 im Süden gezählt. Am Schelpmilser Weg beträgt die Verkehrsbelastung 8.999 Fahrzeuge pro Tag im südlichen Abschnitt. Die Heilbronner Straße erreicht im nördlichen Abschnitt 5.188 Fahrzeuge pro Tag, während am Sandbrink im Norden 3.366 Fahrzeuge pro Tag erfasst wurden.

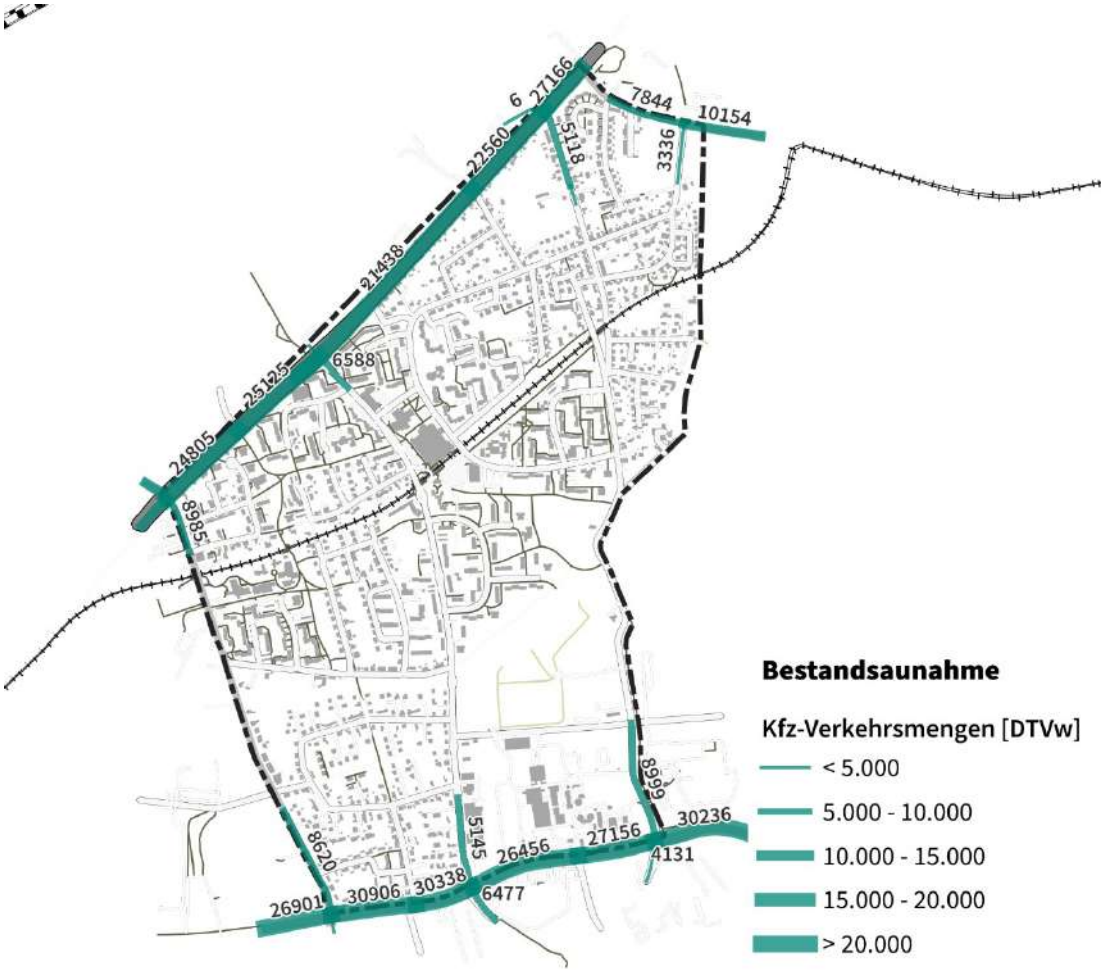


Abbildung 37: Übersicht der Verkehrsmengen (DTV) im Querschnitt aus den Zählungen der Stadt Bielefeld

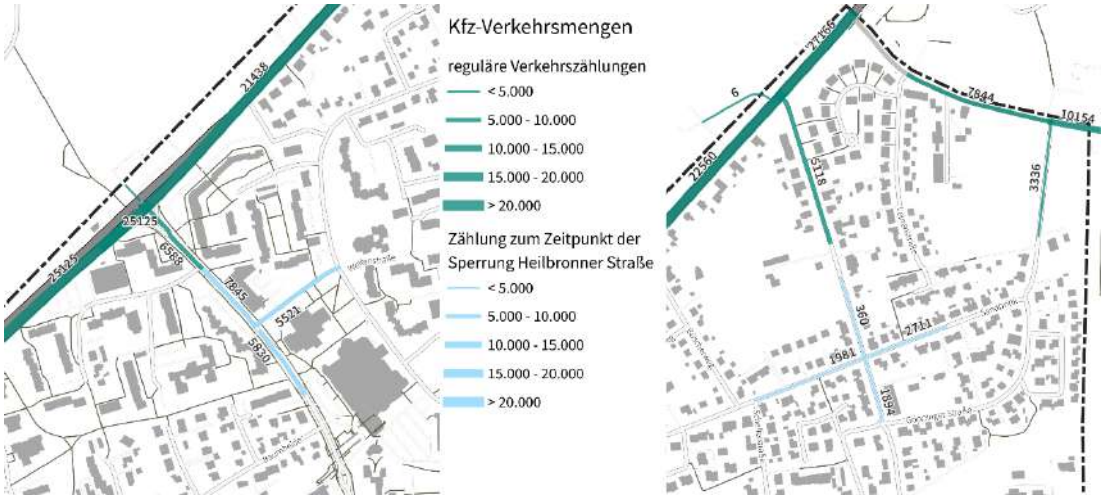


Abbildung 38: Verkehrsmengen zum Zeitpunkt der Sperrung der Heilbronner Straße am Knotenpunkt Stauferstraße/ Rabenhof (links) und Donauschwabenstraße/ Heilbronner Straße/ Sandbrink (rechts)

Zum Zeitpunkt der Sperrung des Knotenpunkts Heilbronner Straße/ Herforder Straße (Juni 2024) zeigt sich auf dem Rabenhof im Abschnitt Herforder Straße – Stauferstraße eine Zunahme der Verkehrsbelastung von 6.588 auf 7.845 Kfz pro Tag (+19 %). Auf der

Heilbronner Straße geht die Verkehrsbelastung von 7.845 auf 360 Kfz pro Tag enorm zurück. Durch die Sperrung bestand zum Zeitpunkt der Baustelle keine Durchfahrtsmöglichkeit, sodass die Heilbronner Straße nur noch eine Erschließungsfunktion übernahm. Am westlichen Abschnitt des Sandbrink beträgt die Verkehrsbelastung zum Zeitpunkt der Sperrung 2.711 Kfz pro Tag. Zum Vergleich lag die Belastung bei der ursprünglichen Zählung am nördlichen Knotenpunkt Milser Straße/ Sandbrink bei 3.336 Kfz pro Tag. Über die konkrete Aufteilung des Verkehrs am Knotenpunkt Sandbrink/ Göppinger Straße können dabei keine Aussagen getätigt werden.

2.6.2 | Kordon-Erhebung

Aufgrund von verschiedenen Baumaßnahmen in Bielefeld-Baumheide konnte die Kordon-Erhebung zur Ermittlung der Durchgangsverkehre im Rahmen des Projektes nicht durchgeführt werden. Um die Maßnahmenempfehlungen (Kapitel 5) hinsichtlich ihrer Wirkung auf das übergeordnete Verkehrsnetz zu prüfen, wurden die verkehrlichen Grundkonzeptionen mittels des Verkehrsmodells der Stadt Bielefeld analysiert und abgeschätzt.

2.6.3 | Geschwindigkeitsmessungen

Dem Auftragnehmer wurden Daten zu Geschwindigkeitsmessungen seitens der Stadt Bielefeld zur Verfügung gestellt. Die Anzahl der gemessenen Fahrzeuge fehlt bei einigen Messungen, was die Einordnung der Geschwindigkeitsüberschreitungen erschwert. Die V85[6] wurde nur für den Rabenhof (Tempo 30-Zone) bestimmt. Diese lag bei 35 km/h in Fahrtrichtung Herforder Straße und bei 38 km/h in Fahrtrichtung Eckendorfer Straße. Zudem wurden in der Straße Baumheide Probemessungen seitens des Ordnungsamtes durchgeführt, da es regelmäßig Beschwerden aus der Anwohnerschaft gab. Die Erkenntnisse der Probemessungen reichen aktuell nicht aus, um eine Messstelle einzurichten.

Die gesamten Daten sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

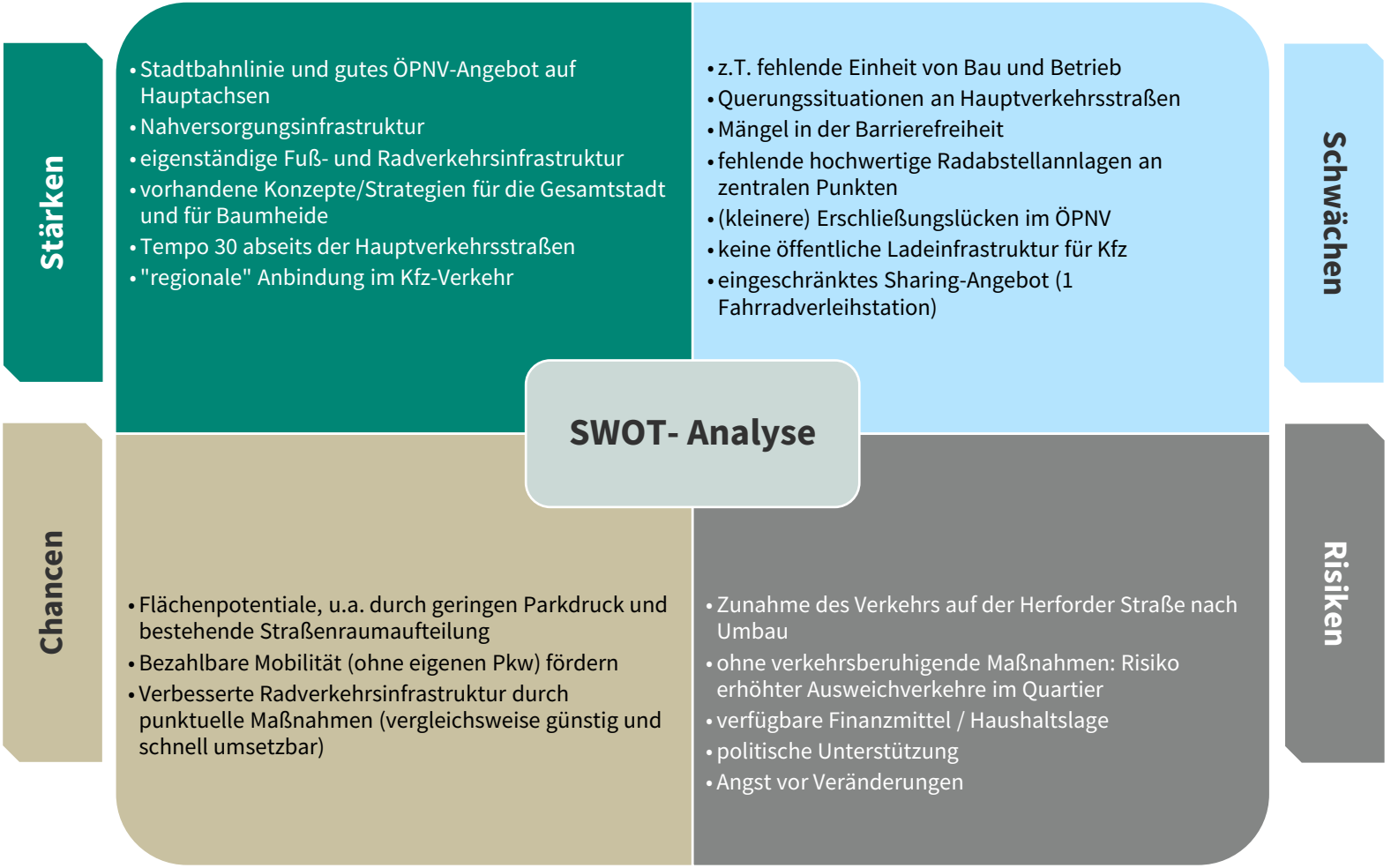
[6] *Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge unterschritten oder höchstens erreicht wird*

Standort	Zul. Höchst-geschw.	Fahrtrichtung	Anzahl Fahrzeuge[7]	max. km/h	Geschwindigkeitsüberschreitungen von bis 15 km/h (Verwarngeld)	16-30 km/h (Ordnungsgeld)	Über 31 km/h (Fahrverbot)	V85	Bezugs-jahr(e)	Quelle
Heilbronner Straße 25	30 km/h	Unbekannt	42.166	83	2.823	590	38		2020-2024	Kontrolle Polizei (insgesamt 39 Messungen)
Donauschwaben-straße 102-112	30 km/h	Rabenhof	-	61	123	8	1		2024	Kontrolle Ordnungsamt
		Heilbronner Straße	-	58	61	4	0		2024	Kontrolle Ordnungsamt
		Rabenhof	-	60	299	38	0		2024	Kontrolle Ordnungsamt
		Heilbronner Straße	-	62	102	11	1		2024	Kontrolle Ordnungsamt
Rabenhof 41-56	30 km/h	Herforder Straße	-	45	49	0	0		2024	Kontrolle Ordnungsamt
		Eckendorfer Straße	-	58	520	27	0		2024	Kontrolle Ordnungsamt
		Herforder Straße	17.927	69	7.729	117	6	35 km/h	2024	Verkehrserhebung (27. Juni - 04- Juli)
		Eckendorfer Straße	20.099	79	12.328	345	3	38 km/h	2024	Verkehrserhebung (27. Juni - 04- Juli)
Schelpmilser Weg 41	50 km/h	Eckendorfer Straße	-	72	23	1	0		2024	Kontrolle Ordnungsamt
		Donauschwaben -straße	-	69	35	4	0		2024	Kontrolle Ordnungsamt
Am Wellbach ggü. Grundschule	30 km/h	Herforder Straße	-	53	24	10	0		2024	Kontrolle Ordnungsamt
		Eckendorfer Straße	-	43	4	0	0		2024	Kontrolle Ordnungsamt

Tabelle 5: Übersicht der vorliegenden Geschwindigkeitserhebungen und -messungen aus Baumheide

[7] *Die Anzahl der Fahrzeuge bezieht sich auf Anzahl der Messungen bzw. die Messzeiträume (vgl. Spalte Quelle). Eine genauere Aufschlüsselung ist aus den vorliegenden Datengrundlagen nicht möglich.*

2.7 | SWOT-Analyse



3 | ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

3.1 | Bürgerbeteiligung mit Online-Karten

Die Beteiligung der Stadtgesellschaft stellte einen wichtigen Bestandteil im Rahmen der Entwicklung des Verkehrskonzeptes für den Stadtteil Baumheide dar.

Mittels einer projektbegleitenden Online-Beteiligung wurde der breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit einer Partizipation gegeben. Die Online-Karte wurde mit Hilfe einer Pressemitteilung beworben. Darüber hinaus wurde auf der Internet- sowie Facebookseite auf das Beteiligungsformat sowie mittels Flyern im Stadtteil (in Geschäften, Schulen etc.) hingewiesen. Die interaktive Karte war vom 18.11. bis 15.12.2024 auf dem Beteiligungsportal des Landes NRW (www.beteiligung.nrw.de) online geschaltet.



*Abbildung 39: Screenshot von der Internetseite zur Bürger*innen-Beteiligung (Online-Karte)*

Die Teilnehmenden konnten in der Karte verkehrsbezogene Ideen, Hinweise und Anregungen im Stadtgebiet verorten. Darüber hinaus konnten die Einträge von anderen Personen kommentiert und bewertet werden. Mit diesem Beteiligungsformat wurden zahlreiche Problemstellungen identifiziert und Anregungen aus der Bevölkerung gesammelt. Insgesamt wurden 72 projektbezogene Einträge und 419 Bewertungen vorgenommen. Zwei Einträge hatten keinerlei Bezug zum Projekt und wurden daher im Rahmen der Auswertung nicht berücksichtigt. Die Teilnehmenden haben zudem 28 Kommentare verfasst.

Des Weiteren wurden die Teilnehmenden gebeten anzugeben, mit welchem/ welchen Verkehrsmittel(n) sie meistens innerhalb von Baumheide unterwegs sind. Die Ergebnisse (vgl. Abbildung 40) zeigen, dass zwei Drittel der Teilnehmenden (67,2 %) der multimodalen Bevölkerungsgruppe angehören. Multimodal bedeutet, dass die Menschen im zeitlichen Verlauf (z.B. Woche) auf ihren (alltäglichen) Wegen verschiedene Verkehrsmittel nutzen. Lediglich rund jeder Fünfte gab an, dass er ausschließlich mit dem Auto innerhalb von Baumheide unterwegs ist.

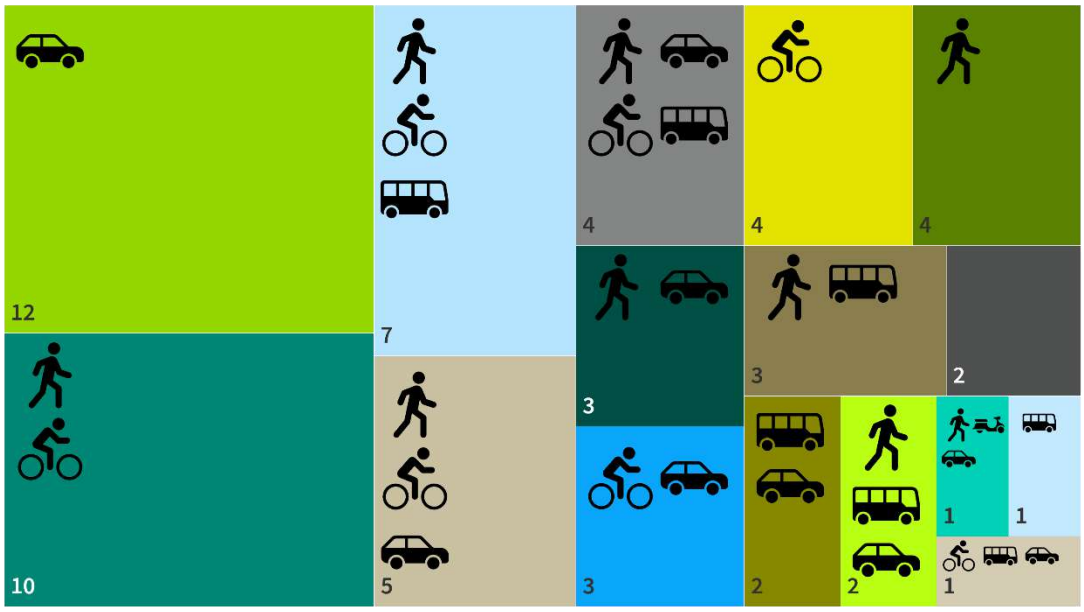


Abbildung 40: Übliche Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmenden innerhalb von Baumheide (n=64)

Mehr als die Hälfte aller projektrelevanten Einträge (60 %) ist den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr) zuzuordnen. Auf den Auto- und Motorradverkehr entfallen 25 der 70 Einträge (35,7 %).

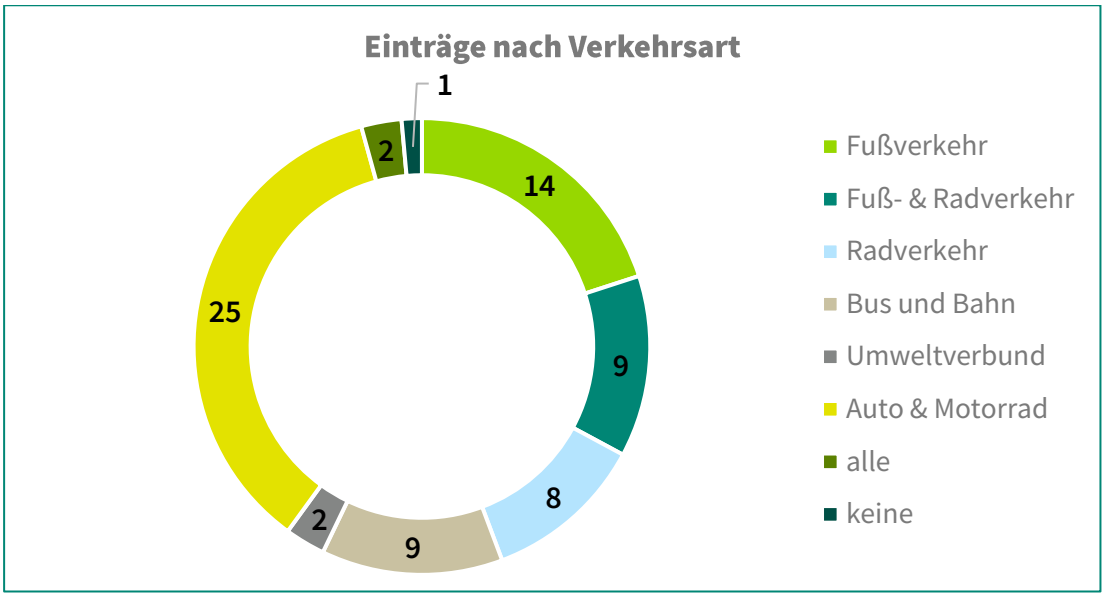


Abbildung 41: Einträge in die Online-Karte nach Verkehrsart

Die meisten Einträge wurden zur Verkehrsinfrastruktur in Baumheide (18 Einträge) vorgenommen. An zweiter und dritter Stelle folgen die Verkehrssicherheit (12) sowie das Verkehrsaufkommen (10). Das Verkehrsaufkommen in Kombination mit überhöhten Fahrgeschwindigkeiten folgt mit 5 Nennungen an vierter Stelle. In dem nachfolgenden Diagramm sind alle genannten Themenfelder dargestellt.

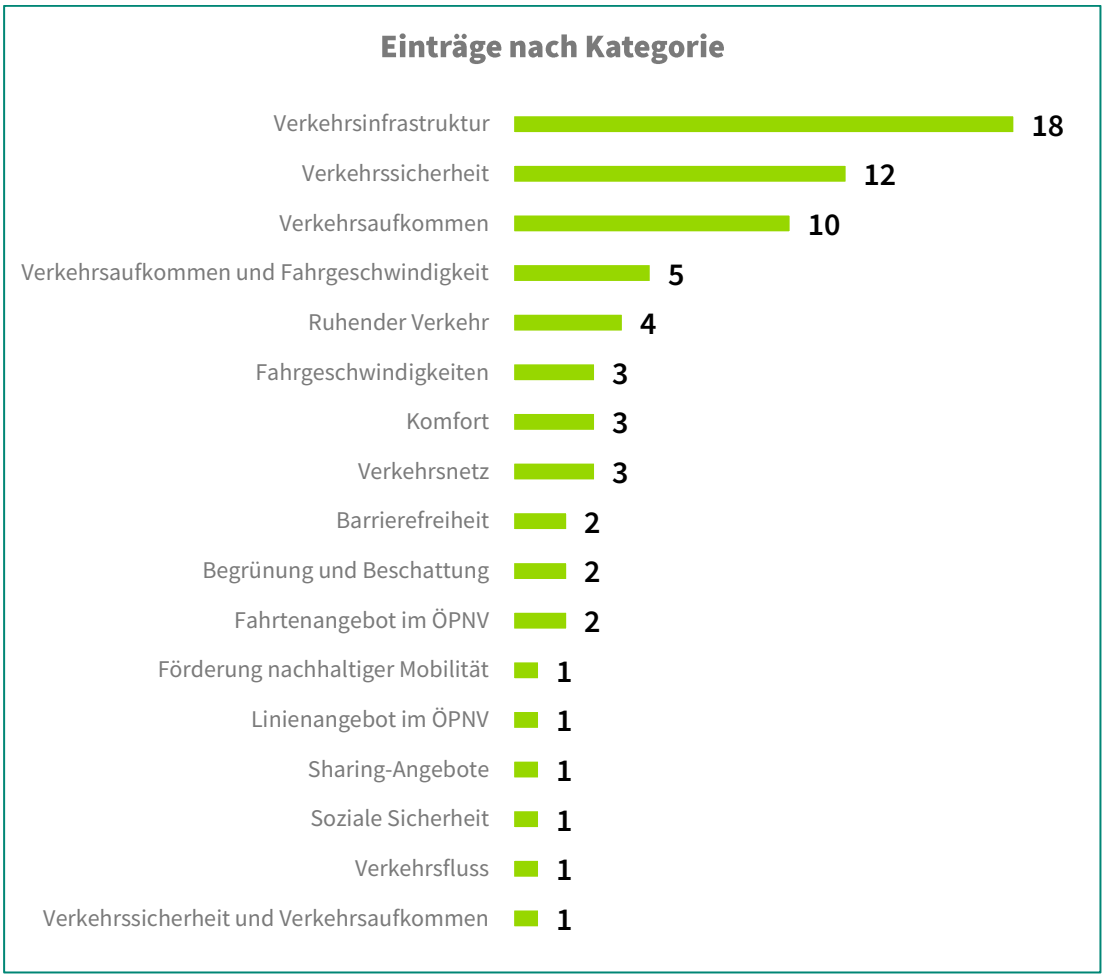


Abbildung 42: Einträge nach Kategorie

Die Einträge wurden zudem in Unterkategorien aufgeteilt, um einen detaillierteren Überblick über die Problemstellungen und Hinweise aus der Stadtgesellschaft zu erhalten.

Die Themen „Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr“ und der „Durchgangsverkehr“ im Stadtteil beschäftigen die Teilnehmenden am meisten. Das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird ebenfalls häufiger genannt, nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem Durchgangsverkehr im Stadtteil.



Abbildung 43: Einträge nach Unterkategorie

In der nachfolgenden Abbildung sind die Bereiche in Baumheide mittels einer Heatmap hervorgehoben, an denen die meisten Einträge vorgenommen wurden. Schwerpunkte sind insbesondere an den folgenden Stellen zu verzeichnen:

- Kreuzungsbereich „Herforder Str./ Rabenhof“
- Stadtteilzentrum (Haltestelle „Baumheide)
- Sandbrink
- Schelpmilser Weg
- Rabenhof (v.a. südlicher Abschnitt)

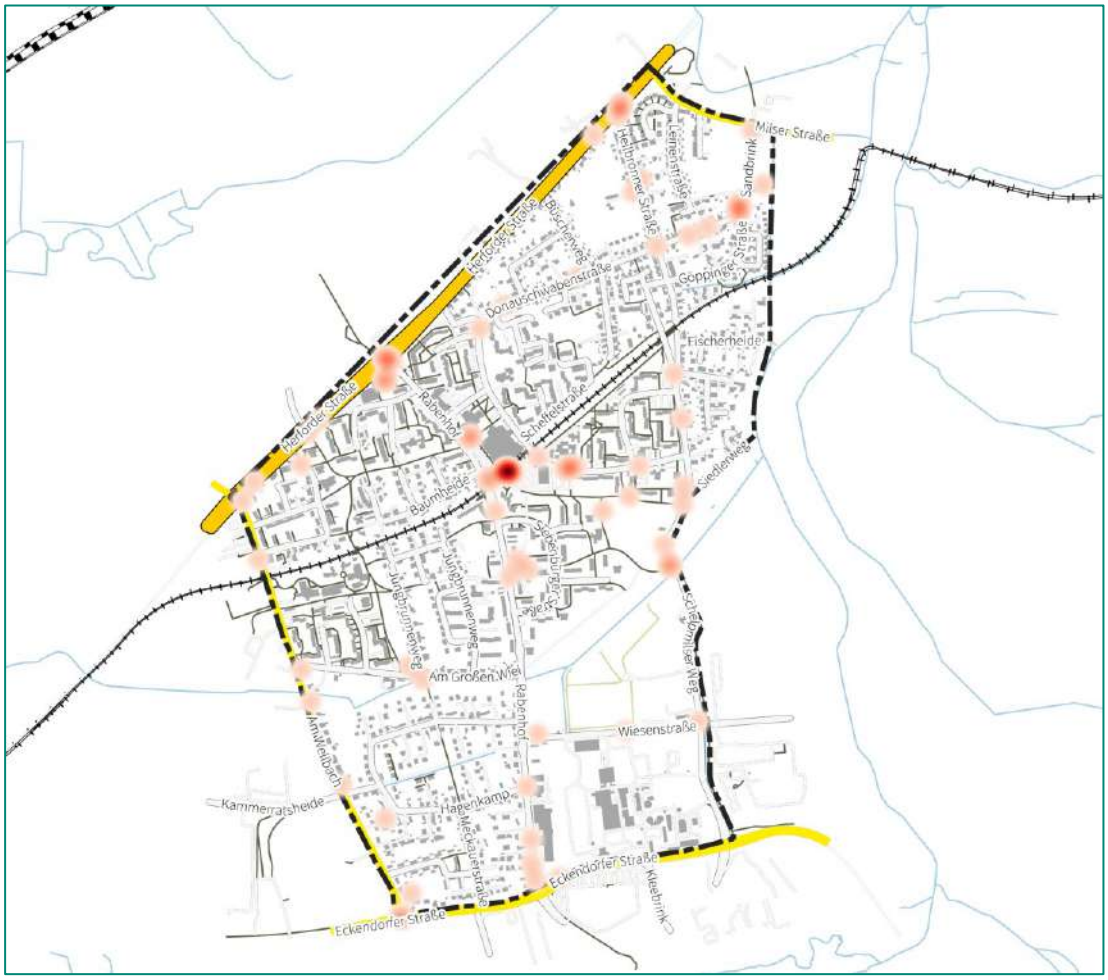


Abbildung 44: Räumliche Verortung der Einträge in der Online-Karte

In der nachfolgenden Karte sind die Einträge nach themenspezifischen Kategorien geclustert dargestellt. Hier zeigt sich eine Konzentration der Einträge der Kategorie „Verkehrsaufkommen und -fluss/ Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrssicherheit“ am Sandbrink sowie in der Donauschwabenstraße. Die Themen „Verkehrsnetz/ -infrastruktur sowie Barrierefreiheit konzentrieren sich insbesondere im Stadtteilzentrum (Bahnhaltepunkt/ Marktkauf). Am Stadtbahn-Haltepunkt „Baumheide“ werden insbesondere die unzureichende/ fehlende Barrierefreiheit sowie soziale Sicherheit kritisiert. In der Donauschwabenstraße gibt es mehrere Einträge, in denen die fehlende Querungsstelle im Bereich der Kindertagesstätte sowie die überhöhten Fahrgeschwindigkeiten bemängelt werden.

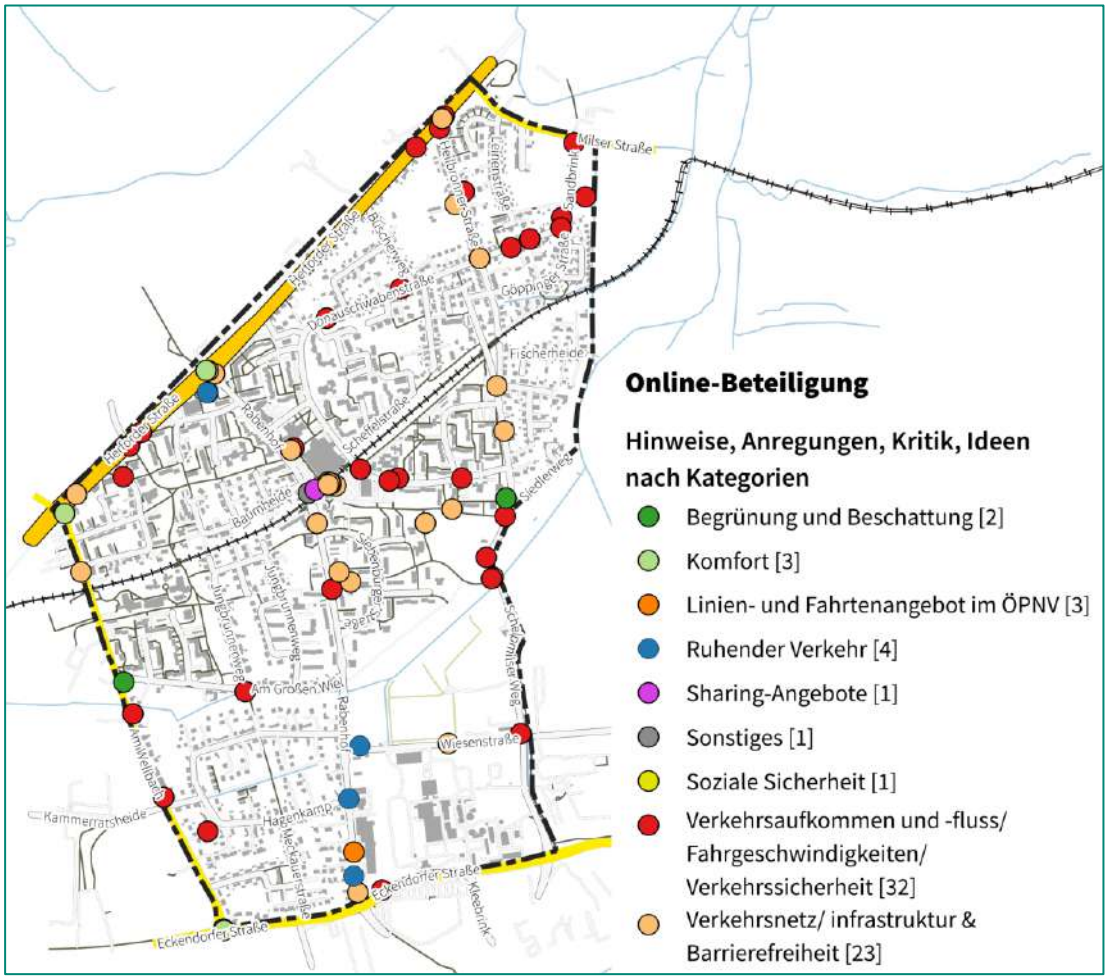


Abbildung 45: Clusterung der Einträge nach themenspezifischen Kategorien[8]

Mit Hilfe der Möglichkeit, dass Einträge mit „Zustimmungen“ und „Ablehnungen“ versehen wurden, kann die Bedeutung der einzelnen Einträge zusätzlich gewichtet werden. In der nachfolgenden Tabelle sind alle Einträge aufgeführt, die von den Teilnehmenden mindestens zehn Zustimmungen erhalten haben. Es zeigt sich, dass der Hinweis auf die fehlende durchgängige Radverkehrsverbindung von Nord nach Süd (Herforder Straße - Eckendorfer Str.) auf eine breite Zustimmung trifft. Das Gleiche gilt für den Hinweis, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an verschiedenen Stellen und vermehrt überschritten wird. Insgesamt zeigt sich, dass die Einträge mit den meisten Zustimmungen nur vereinzelte Ablehnungen erhalten haben.

[8] *Die Kategorie „Komfort“ umfasst Aspekte, die hinsichtlich der Attraktivität eines Verkehrsmittel wünschenswert sind, aber nicht direkt die Verkehrssicherheit oder Barrierefreiheit betreffen*

Thema	Zustimmungen	Ablehnungen	Differenz
Fehlende Radverkehrsverbindung von Nord nach Süd (Herforder Str. - Eckendorfer Str.)	19	1	**+ 18**
Überschreiten der zul. Höchstgeschwindigkeit	18	2	**+ 16**
Schwerverkehre der MVA auf dem Schelpmilser Weg und in der Heilbronner Straße (besser: Eckendorfer Straße)	13	0	**+ 13**
Modernisierung der Bushaltestelle "Wacholderweg" (Fahrgastunterstand, Sitzmöglichkeiten etc.)	12	0	**+ 12**
Knotenpunktgestaltung "Milser Str./ Sandbrink" fördert den Durchgangsverkehr im Wohngebiet	10	0	**+ 10**

Tabelle 6: Höchste Zustimmung zu den Karteneinträgen

Des Weiteren wurden die Einträge gesondert ausgewertet, die besonders viele Ablehnungen erhalten haben. Mit Abstand am meisten Gegenstimmen erhielt der Hinweis, dass der „Kreuzungsbereich „Heilbronner Straße/ Herforder Str.“ generell geschlossen werden sollte […], damit mehr Autoverkehr fließen kann. Grundsätzlich ist viel zu wenig Platz in Baumheide für PKW!!!!!“ (13 Ablehnungen). In der nachfolgenden Tabelle sind alle Einträge mit mindestens drei Ablehnungen aufgeführt.

Thema	Zustimmungen	Ablehnungen	Differenz
Der Kreuzungsbereich "Heilbronner Str./ Herforder Str." sollte generell geschlossen werden, damit mehr Autoverkehr fließen kann. Grundsätzlich ist viel zu wenig Platz in Baumheide für PKW!!!!	4	13	**-9**
Auffinden eines Parkplatzes am Rabenhof in den Morgenstunden schwierig! […] Klima hin oder her dort werden Parkmöglichkeiten dringend benötigt!	2	4	**-2**
Auf der Eckendorfer Straße darf 70 km/h gefahren werden. Dadurch entsteht eine hohe Lärmbelastung in das anliegende Wohngebiet in Baumheide. Es sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h entlang Baumheide geben.	5	3	**2**

Tabelle 7: Geringste Zustimmung zu den Karteneinträgen

Darüber hinaus hat ein Bewohner/ eine Bewohnerin des Stadtteils ein Plädoyer für eine nachhaltigere Mobilität in Baumheide verfasst, die allen Menschen zugutekommen würde.

„Ich wünsche mir, dass innerhalb Baumheide und darüber hinaus, es viel attraktiver ist, zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV unterwegs zu sein, als mit dem Auto.

Dazu gehört, dass der motorisierte Verkehr maximal 30 km/h fahren darf, dass es gute Fahrradwege, Fahrradstraßen und Fahrradschnellstraßen gibt, dass der ÖPNV zuverlässig, pünktlich und oft fährt, dass es extra Busspuren gibt, dass Fußgänger breite, schattige Wege haben und man keine Angst haben muss, dass die Kinder überfahren werden, wenn sie am Verkehr teilnehmen. Außerdem muss es unbequem sein, mit dem Auto unterwegs zu sein:

Parkflächen außerhalb der Siedlungsgebiete, teurere Parkgebühren für größere Autos, Ampeln weg, stattdessen rechts vor links oder auch Parkhäuser für Siedlungsgebiete und dafür Autoverbote.

Wir Menschen leiden am Lärm, am Gestank, an der gesundheitsgefährdenden Luftverschmutzung. Wir leiden an der Bodenversiegelung und der damit eingehenden Hitze und der Bewegungsarmut durch Autoverkehr.“

(Bewohner/in des Stadtteils)

Abbildung 46: Plädoyer für eine nachhaltigere Mobilität in Baumheide (Eintrag in die Online-Karte)

Fazit zur Online-Beteiligung

Die wichtigsten Themen aus Sicht der Teilnehmenden an der Online-Beteiligung sind:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (v.a. Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Fahrgeschwindigkeiten
- Reduktion des Verkehrsaufkommens (v.a. des Durchgangsverkehrs); auch im untergeordneten Verkehrsnetz

Es ist ein allgemeiner Wunsch nach mehr Verkehrsberuhigung und einer Förderung des Umweltverbundes zu vernehmen. Die Förderung/ Verbesserung des motorisierten Individualverkehrs spielt kaum eine Rolle. Themen, wie zum Beispiel Verbesserungen im ruhenden Verkehr sowie dem Verkehrsfluss, wurden nur vereinzelt genannt.

Im Anschluss an die Maßnahmendefinition führte die Stadt Bielefeld eine zweite Online-Beteiligung durch. Dabei bestand die Möglichkeit, Stellung zu den Maßnahmenvorschlägen zu beziehen. Die eingegangenen Hinweise werden von der Stadt Bielefeld im weiteren Bearbeitungsprozess geprüft. Die Einträge aus der Online-Karte sind unter folgendem Link abrufbar:
https://beteiligung.nrw.de/portal/bielefeld/beteiligung/themen/1021678

3.2 | Workshop „Mobil in Baumheide“

Der Workshop „Mobil in Baumheide“ fand am 17.05.2025 zwischen 09:30 und 13:30 Uhr im Freizeitzentrum Baumheide statt. Am Workshop haben insgesamt 17 Bielefelderinnen und Bielefelder teilgenommen.

Auswahl der Teilnehmenden

Die Teilnehmenden wurden im Vorfeld per Zufallsverfahren aus dem Einwohnermelderegister ermittelt und eingeladen. Ziel dieses Einladungsverfahrens war es, möglichst alle Bevölkerungsgruppen in die Entwicklung des Verkehrskonzeptes mit einzubeziehen. Ausgewählt wurden Personen ab 16 Jahren mit Wohnsitz in den Stadtteilen Baumheide und Milse, unabhängig von weiteren Merkmalen. Diese Vorgehensweise sollte sicherstellen, dass sich auch Personen, die sich bislang an solchen Diskussionen wenig bis gar nicht beteiligt haben, an der Entwicklung des Konzeptes beteiligen. Für die Auswahl und Einladung der Teilnehmenden zeichnete die Stadt Bielefeld verantwortlich.

Ablauf und Methodik

Zu Beginn des Workshops stellten die Planer den Anlass, die Ziele sowie erste Ergebnisse aus der Bestandsanalyse zum ganzheitlichen Verkehrskonzept für Baumheide vor. Im Anschluss wurde an einem großflächigen Luftbild von Baumheide für jedes Verkehrsmittel ein typischer Weg in Baumheide (und darüber hinaus) erarbeitet. Diese Wege dienten als Grundlage für die anschließende Kleingruppenarbeit.

In vier Kleingruppen, unterteilt in die Verkehrsmittel Auto, ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr, identifizierten die Teilnehmenden entlang der markierten Wege Probleme und entwickelten dazugehörige Lösungsansätze. Dabei wurden die verschiedenen Phasen der Mobilitäts-Episode berücksichtigt.



Abbildung 47: Allgemeiner Ablauf der Mobilitäts-Episode, nicht verkehrsmittelspezifisch

Die Probleme sowie die zugehörigen Maßnahmen wurden mit Hilfe von Karteikarten an Stellwänden dokumentiert und anschließend im Plenum präsentiert.



Abbildung 48: Impressionen aus dem Workshop „Mobil in Baumheide“

Exkurs: Die Mobilitäts-Episode

Die von Diplom-Geograph Johannes P. Reimann entwickelte ›Mobilitäts-Episode‹ bezeichnet eine geführte Gedankenreise durch einen alltäglichen Weg. Sie ist als Methode dem „User-Experience-Mapping“ entlehnt und eignet sich gut für die Gruppen- bzw. Kleingruppenarbeit mit nicht fachkundigen, aber alltagserfahrenen Bürgerinnen und Bürgern. Denn im Gegensatz zu klassischen Themen- oder Schlagwortbasierten Diskussionsrunden

- orientiert sie sich an der Perspektive der den Weg durchführenden Personen; das eröffnet allen Mitdiskutierenden einen lebensweltlichen Zugang zur Gruppenarbeit und stellt somit ihre vollumfängliche Teilhabe sicher. Gleichzeitig vermeidet es die einseitige Prioritätensetzung bzw. Gesprächslenkung durch einzelne, zumindest mit punktueller Fachkenntnis bevorteilte Personen.
- strukturiert sie den Weg entlang des Handlungsablaufs, was das oftmals sehr abstrakte und damit nivellierende Verständnis von ›dem Weg‹ aufbricht und die ihm innewohnenden vielfältigen und teils stark unterschiedlichen Anforderungen, Kontaktpunkte und Erlebnisse mittels verschiedener Schritte zutage fördert.
- erhöht sie durch ihren engen Lebensweltbezug und durch die handlungszeitliche Strukturierung die Ergiebigkeit der Diskussion; Aspekte können auch ins Wort gebracht werden, wenn dafür Fachbegriffe fehlen; umgekehrt erhalten gerade auch Aspekte außerhalb des planerischen Problemverständnisses — das sich selbst trotz allen systematischen Vorgehens nicht vollständig von Wahrnehmungs- und Urteilsverzerrungen freisprechen kann — überhaupt erst Aufmerksamkeit, insbesondere weiche Determinanten und Resultanten, die die Verkehrsplanung gerne übersieht.
- fokussiert sie die Gruppendiskussion Dank ihres erzählenden Charakters auf einen gemeinsamen mental-virtuellen Raum-Zeit-Punkt, was eine echte gemeinsame Befassung mit einem Problem-Lösung-Komplex ermöglicht, statt nur nacheinander einzelne Aspekte aufzuzählen, die in keinem Zusammenhang mit den Aspekten der zuvor gesprochen habenden Person stehen müssen und oft nur der Durchsetzung von Einzelinteressen dienen.
- erhöht sie die Lösungsproduktivität der Teilnehmenden, weil bereits die identifizierten Probleme gut portioniert und damit handhabbar werden und die Entwicklung von Lösungen, unabhängig von der Fachkunde der Beteiligten, für portionierte Probleme deutlich besser von der Hand geht als die Erarbeitung von Transformationspfaden für komplexe Systeme mit multiplen Dysfunktionen, wie etwa dem Verkehrssystem.

Ergebnisse

In der Kleingruppenarbeit wurden aus unterschiedlichen Perspektiven Probleme identifiziert und dazugehörige Maßnahmen erarbeitet. In jeder Gruppe stand ein Verkehrsmittel im Fokus, sodass die Ergebnisse breit gefächert sind. Zwischen den einzelnen Gruppen zeigen sich bei den identifizierten Problemen und den dazu entwickelten Maßnahmen aber auch inhaltliche und räumliche Überschneidungen. Die gesamten Ergebnisse der Mobilitäts-Episode sowie darüberhinausgehende Hinweise und Anregungen („Themenspeicher“) sind tabellarisch im Anhang (Anhang 25) dokumentiert.

Mit Ausnahme der Gruppe Fußverkehr war das Thema der Informationsbereitstellung - etwa zu Baustellen, Umleitungen oder Abfahrten im ÖPNV - ein wichtiges Thema.

Fehlende oder unzureichend gestaltete Querungsstellen war in allen Gruppen ein zentrales Thema. Neben langen Wartezeiten bezogen sich die Problemstellungen insbesondere auf die Verkehrssicherheit. Diese konzentrierten sich räumlich auf die „großen“ Knotenpunkte und die Straßen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen (z.B. Rabenhof und Schelpmilser Weg).

Darüber hinaus wurden Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln thematisiert – etwa zwischen Radfahrenden und Autofahrenden oder zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Von den Teilnehmenden wurde sich eine Zunahme der gegenseitigen Rücksichtnahme gewünscht.

Im Bereich Radverkehr wurden vor allem das Fehlen gut ausgebauter Radwege sowie unzureichende Abstellmöglichkeiten als zentrale Probleme benannt.

Im ÖPNV und Fußverkehr rückte das Thema soziale Sicherheit in den Fokus: Haltestellenbereiche wurden von den Teilnehmenden als Angsträume beschrieben, insbesondere bei Dunkelheit.

3.3 | Workshops mit Kindern und Jugendlichen

Entscheidungen von heute prägen die soziale, ökonomische und ökologische Zukunft der Kinder in den nächsten Jahrzehnten. Aus diesem Grund ist es wichtig, diese altersgemäß an Prozessen und Entscheidungen zu beteiligen.

Ziel der Workshops

Kinder haben unterschiedliche Bedürfnisse und Potentiale, die in der Gestaltung eines kinderfreundlichen öffentlichen Raumes berücksichtigt werden müssen. Das bedeutet auch, dass in der Verkehrsplanung ein Paradigmenwechsel vorzunehmen ist, bei dem es nicht nur um Verkehrsraumgestaltung, sondern um Lebensraumgestaltung für Kinder geht. Die Beteiligung von Kindern selbst spielt daher in den Verkehrsplanungsprozessen eine wichtige Rolle.

Planung für Kinder und mit Kindern bedeutet in erster Linie einen anderen Blickwinkel einzunehmen und sich trauen auch scheinbar „Unmögliches“ anzudenken.

In der nachfolgenden Abbildung sind die Ziele, die mit der Durchführung der Workshops verfolgt werden, dargestellt.

Integrativ	• Einbeziehung der jüngsten Bevölkerungsgruppen in den Prozess → Mitbestimmungsrecht
Zukunftsweisend	• Berücksichtigung der Interessen und Anforderungen von Kindern und Jugendlichen → vorausschauende Planung
Auf Augenhöhe	• Es gibt keine „Denkverbote“ und die Anregungen und Wünsche der Kinder und Jugendlichen werden ernst genommen
Multiplikator	• Die Kinder und Jugendlichen sprechen mit ihren Eltern über ihre Mobilität sowie ihre Wünsche hinsichtlich der Fortbewegung

Abbildung 49: Ziele der Workshops mit Kindern und Jugendlichen

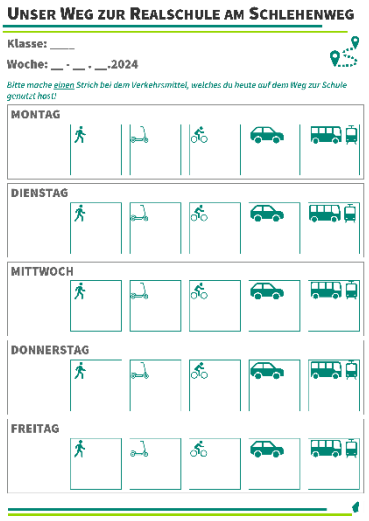
Auswahl der Teilnehmenden

Ursprünglich war geplant, dass lediglich eine Schulklasse in die Entwicklung des Verkehrskonzeptes Baumheide einbezogen wird. Aufgrund des großen Interesses der Schulen hatte sich die Stadtverwaltung dazu entschlossen, weitere Schulklassen in das Projekt einzubeziehen. Es wurden folglich drei Schulklassen der Wellbachschule (4. Grundschulklasse) sowie eine 6. Klasse der Realschule am Schlehenweg in die Entwicklung des Verkehrskonzeptes für Baumheide einbezogen.

Methodik

Die Workshops mit den Kindern und Jugendlichen fanden am 5. und 6. Dezember 2024 statt und dauerten jeweils ca. 90 Minuten.

Im Vorfeld der Workshops wurden den Schulklassen Wegetagebücher zugeschickt, die in der Schulklasse aufgehängt wurden. Dort kennzeichneten die Schülerinnen und Schüler eine Woche lang jeden Tag, mit welchem Verkehrsmittel sie zur Schule gelangten. Hiermit sollten Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg gewonnen werden.



Nachfolgend sind die Arbeitsinhalte der Workshops sowie die Ziele, die mit diesen verfolgt werden, dargestellt.

Arbeitsinhalt	Ziel
Wegetagebücher für die Verkehrs-mittelwahl auf dem Schulweg	Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler erhalten → Grundlage für das Maßnahmenkonzept Besprechung der Vor- und Nachteile der Verkehrsmittel
Arbeit an großflächigem Luftbild von Baumheide	Eruierung der Problembereiche und Handlungs-schwerpunkte aus Sicht der Kinder und Jugendlichen Perspektivwechsel: Kinder sehen und erleben das Verkehrsgeschehen aus einer anderen Perspektive Sammlung von Ideen und Visionen zur Verbesserung des Mobilitäts- und Verkehrssystem Eruierung von zentralen Schulwegeachsen → Prioritätensetzung (Handlungskonzept)
Besichtigung des Schulumfeldes (nur an der Realschule)	Eruierung und Dokumentation von kritischen Stellen im Schulumfeld (Dokumentation durch die Kinder/ Jugendlichen mit Hilfe von Polaroidkameras) Ermittlung von Handlungsbedarf aus Sicht der Schülerinnen und Schüler
Hausaufgabe/ Unterrichtsmaterial	1. Schreibe eine kurze Geschichte über deinen Weg zur Schule. Bitte beschreibe, was du auf dem Weg zur Schule wahrnimmst. Du kannst hierbei sowohl auf schöne Dinge (z.B. blühende Pflanzen) als auch auf negative Erlebnisse (z.B. Verkehrslärm, Gerüche), eingehen. 2. Stellt euch vor, ihr wärt einen Tag lang „König/in von Baumheide“! Was würdet ihr im Hinblick auf den Verkehr ändern? Bitte formuliert eure Wünsche!

Ergebnisse des Workshops an der Realschule

Das Wegetagebuch der 6. Realschulklasse zeigt, dass die Kinder mehrheitlich ihren Schulweg zu Fuß zurücklegen (61 %). Eine Besonderheit im Vergleich zu anderen Schulklassen (Erfahrungswerte aus vergleichbaren Schüler*innen-Workshops) ist, dass der Schulweg nicht mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Dies kann gegebenenfalls damit zusammenhängen, dass viele Schülerinnen und Schüler im direkten Schulumfeld wohnen und die Fahrradnutzung keine besonderen Vorteile mit sich bringt. Darüber hinaus ist erwähnenswert, dass die Kinder ihren Schulweg mehrheitlich allein und nicht im Gruppenverband zurücklegen, was ebenfalls ungewöhnlich ist.

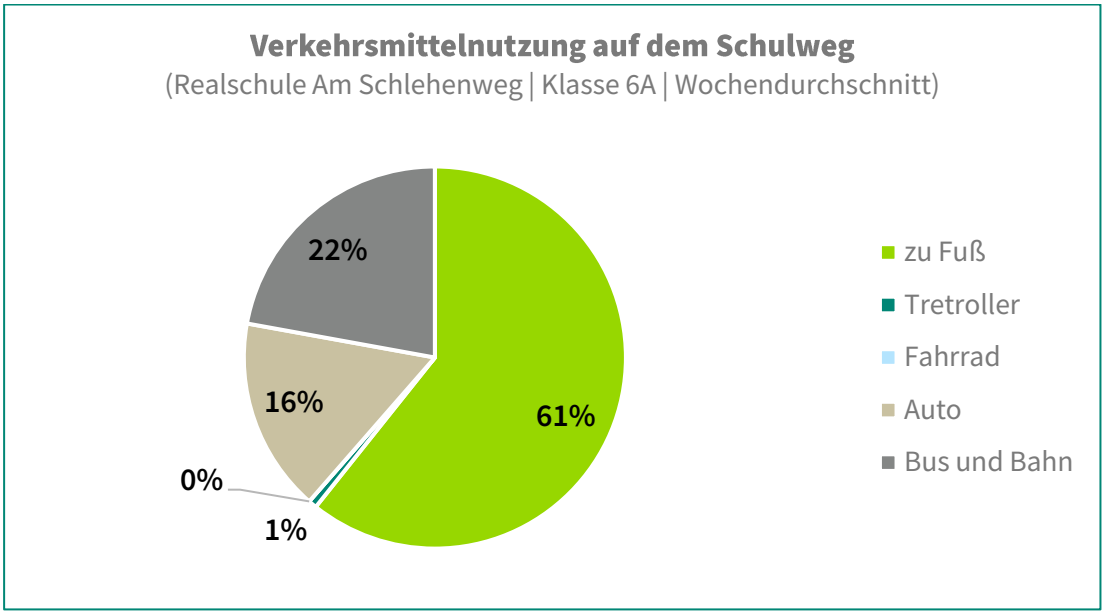


Abbildung 50: Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg | Klasse 6a der Realschule Am Schlehenweg

Nach der Besprechung des Wegetagebuchs wurde die Schulklasse in mehrere Gruppen aufgeteilt. Die Gruppen besichtigten in Begleitung eines Erwachsenen rund 45 Minuten lang das Schulumfeld. Jede Gruppe erhielt hierfür eine Sofortbildkamera und konnte damit Stellen dokumentieren, die aus ihrer Sicht verbesserungswürdig sind. Die Kinder konnten aber auch Situationen und Bereiche dokumentieren, die sie auf ihrem Schulweg positiv wahrnehmen. Zu jedem Foto wurde ein kurzer Kommentar verfasst, um die Erkenntnisse anschließend im Klassenverband präsentieren zu können.

Die Schülerinnen und Schüler stellten nach dem Rundgang in der Aula den Klassenkameraden ihre Erkenntnisse vor. Hierzu beschrieben sie ihren Mangel, ihre Idee oder ihren Verbesserungsvorschlag und positionierten ihr Foto samt Kommentar auf dem am Boden ausgebreiteten Luftbild im Großformat (4 x 6 m).



Abbildung 51: Verortung des Schulwegs auf dem Luftbild

Die Themen Komfort, Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit spielen bei den Schülerinnen und Schülern der Realschulklasse die größte Rolle. Rund die Hälfte aller Nennungen ist diesen Kategorien zuzuordnen. Unter der Kategorie „Komfort“ wurden beispielsweise die nachfolgend aufgeführten Nennungen zusammengefasst, die zu einer Einschränkung des Komforts im Fußverkehr beitragen.

- Loser Gullydeckel
- Schlechte Wegeoberfläche
- Scherben/ Müll
- Eng, viele Leute schubsen, sehr voll, Bahnsteig voll
- Licht fehlt, matschig, rutschig

Das Thema „soziale Sicherheit“ ist - über alle beteiligten Klassen und Schulen hinweg - das mit Abstand dominierende Thema. Die Kinder fühlen sich oftmals auf ihrem Schulweg sowie darüber hinaus auf den Straßen in Baumheide unwohl oder sogar unsicher. Dies beziehen sie in erster Linie auf Menschen, von denen sie mitunter auch angesprochen und in selteneren Fällen auch verfolgt werden. Des Weiteren wurde vermehrt darauf hingewiesen, dass diese Menschen Alkohol und weitere Drogen im öffentlichen Raum konsumieren. Dies führe oftmals zu dem „merkwürdigen Verhalten“ gegenüber der Kinder, berichteten mehrere Kinder.

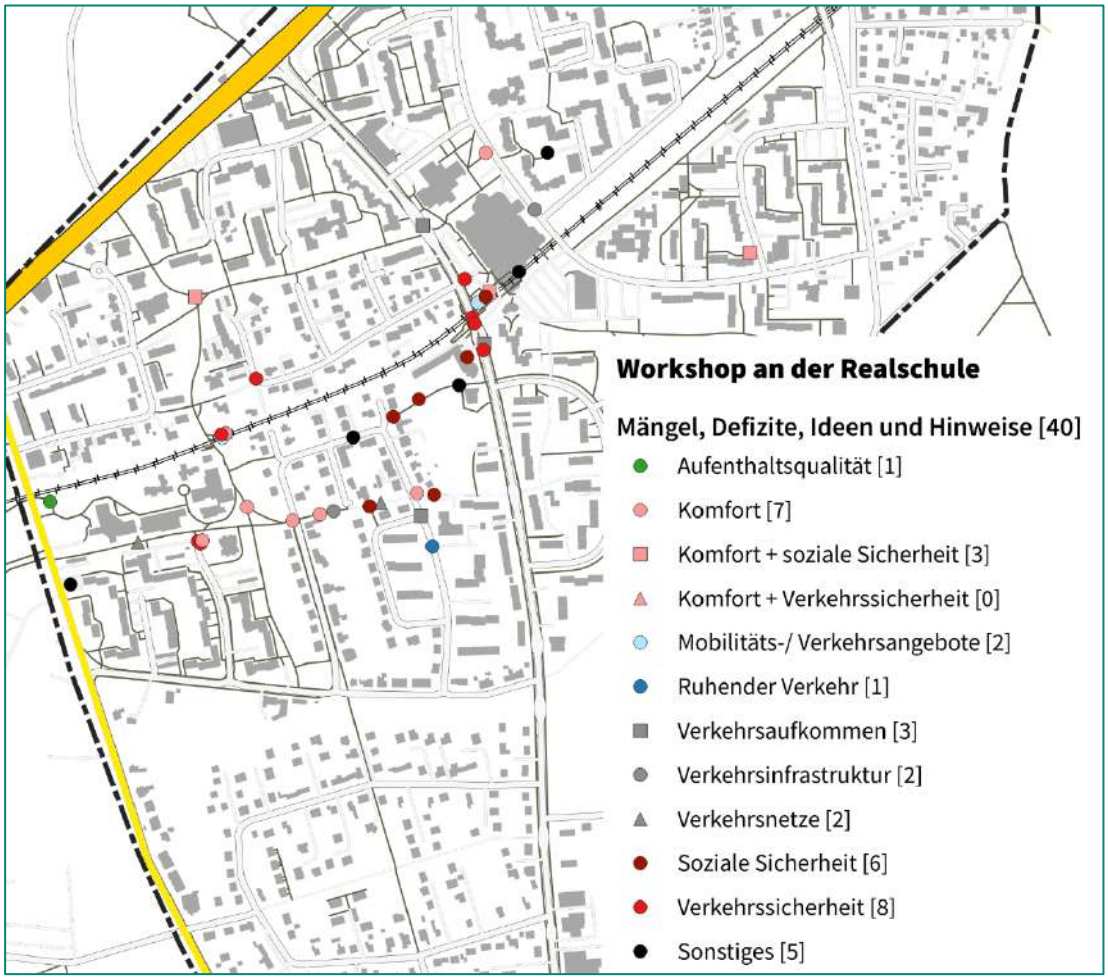


Abbildung 52: Mängel, Defizite, Ideen und Hinweise der Schülerinnen und Schüler der Realschule (6. Klasse)[9]

Ergebnisse der Workshops an der Wellbachschule

Die Auswertung der Wegetagebücher der drei Grundschulklassen zeigt ein ähnliches Bild wie in der Realschule. Die meisten Kinder legen den Schulweg zu Fuß zurück (51 - 59 %). Der Schulweg wurde in der Erhebungswoche Anfang Dezember nur vereinzelt mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Vergleich zur weiterführenden Schule werden deutlich mehr Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel variiert mit 4 - 20 % deutlich zwischen den Klassen.

[9] *Die Kategorie „Komfort" umfasst Aspekte, die hinsichtlich der Attraktivität eines Verkehrsmittel wünschenswert sind, aber nicht direkt die Verkehrssicherheit oder Barrierefreiheit betreffen*

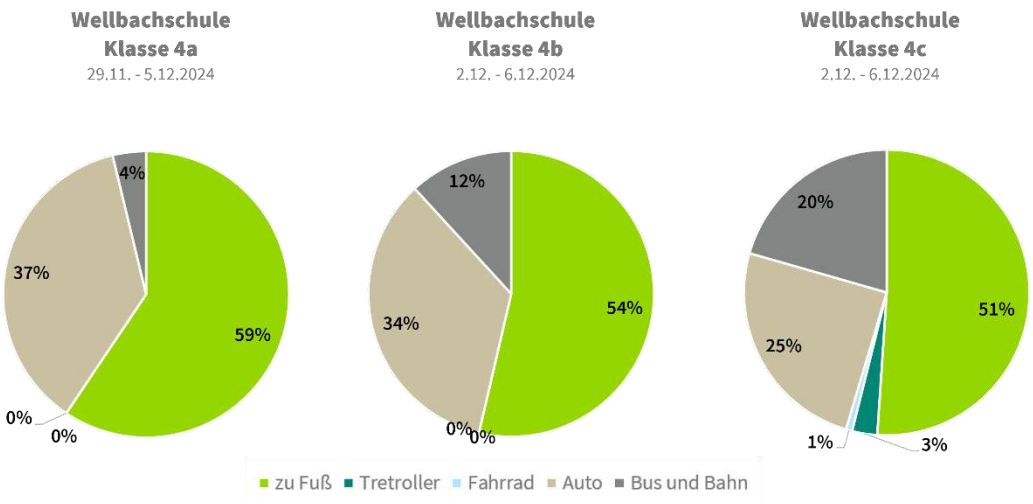


Abbildung 53: Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg | Wellbachschule

Nach der Besprechung der Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg wurden die Kinder gebeten, mitzuteilen, was sie auf dem Schulweg stört und was ihnen auf dem Schulweg gefällt.

Was gefällt euch auf eurem Schulweg?	Was stört euch auf eurem Schulweg?
E-Scooter sind schnell und gut!	Andere Kinder ärgern mich/uns!
Bewegung an der frischen Luft tut gut!	Die Busse und Bahnen fallen häufig aus!
Katzen auf dem Heimweg!	Wenig Beleuchtung; es ist an vielen Stellen viel zu dunkel!
Ruhe auf dem Schulweg (allein sein)!	Müll/ Verschmutzung
Marktkauf liegt auf dem Weg zur Schule!	Grünbereiche/ Wald sind sehr dunkel! Das ist gruselig!
Kurzer Weg zur Schule, ich bin nie zu spät!	Chaos/ wildes Durcheinander wegen Elterntaxis vor der Schule!
	Der Schulweg mit dem ÖV ist langweilig!
	Die Wege sind langweilig!

*Abbildung 54: Positive und negative Aspekte auf dem Schulweg aus Sicht der Schüler*innen*

Die Antworten der Schülerinnen und Schüler zeigen, dass die Aspekte, die sie auf dem Schulweg stören, oftmals nicht im direkten Zusammenhang mit der Mobilität und dem Verkehr stehen. Insbesondere die Themen Dunkelheit und soziale Sicherheit, die oftmals zusammenhängen, wurden vermehrt angesprochen. Aber auch das „Chaos“ und das „wilde Durcheinander“ vor den Schultoren, welches in erster Linie durch die Elterntaxis verursacht wird, wurde kritisiert. Die kurzen Wege zur Schule, die Bewegung an der frischen

Luft sowie die Tatsache, dass der Marktkauf auf dem Schulweg liegt, werden als Vorteile des Gehens hervorgehoben.

Im Folgenden wurden die Gründe für den Hol- und Bringverkehr mit dem Auto auf dem Schulweg eruiert.

- Meine Eltern nehmen mich auf dem Weg zur Arbeit mit.
- Mein Vater setzt mich auf dem Weg zur Arbeit an der Schule ab.
- Ich werde mit dem Auto gefahren, wenn es kalt ist und/ oder regnet.
- Mit dem Auto bin ich schneller an der Schule.
- Mit dem Auto werde ich gebracht, wenn es kalt ist und/ oder regnet.
- Ich werde mit dem Auto gefahren, weil die Fußwege aufgrund der schlechten oder fehlenden Beleuchtung sehr dunkel sind.
- Ich werde mit dem Auto gefahren, weil meine Eltern keine Zeit haben, mich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu begleiten.

Die von den Schülerinnen und Schülern genannten Gründe zeigen, dass die Beförderung mit dem Pkw nur bedingt etwas mit der Verkehrssituation auf dem Schulweg zu tun hat. Mehrere Kinder erzählten, dass es für ihre Eltern am einfachsten sei, wenn sie mit dem Auto zur Arbeit fahren, dass sie die Kinder auf dem Weg an der Schule absetzen würden. Eine Erläuterung, warum die Kinder in den Fällen nicht eigenständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Schulweg bestreiten könnten, wurde nicht gegeben.

Bei den Mängeln, Defiziten, Ideen und Hinweisen der Schüler*innen der drei Grundschulklassen überwiegen ebenfalls die Aspekte „soziale Sicherheit“ und „Verkehrssicherheit“. Zwei Drittel aller Nennungen (42 von 62) sind diesen bedeutsamen Themen zuzuordnen. An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass die Themen „Dunkelheit“ und „schlechte Beleuchtung der Verkehrsanlagen“ sicherlich aufgrund der Jahreszeit vermehrt genannt wurden. Dies schmälert jedoch die Bedeutsamkeit dieser Aspekte keinesfalls.



Abbildung 55: Mängel, Defizite, Ideen und Hinweise der Schülerinnen und Schüler der Wellbachschule (4. Klasse)

Zusammenfassung der Workshop-Ergebnisse

Die wichtigsten Themen aus Sicht der Schülerinnen und Schüler sind die soziale Sicherheit (auch jahreszeitenbedingt) sowie die Verkehrssicherheit. Insgesamt 55 % aller Nennungen sind diesen beiden Kategorien zuzuordnen. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit kritisieren die Kinder in erster Linie das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen sowie die hohen Fahrgeschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge. Des Weiteren weisen sie verstärkt auf fehlende Querungsanlagen (z.B. Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege/ Zebrastreifen) hin.

Eine Besonderheit im Vergleich zu anderen Schulklassen ist, dass das Fahrrad auf dem Schulweg nahezu keine Rolle spielt. Es wurde nur von wenigen Kindern an ausgewählten Tagen innerhalb der Erhebungswoche genutzt. Des Weiteren ist erstaunlich, dass nur wenige Kinder den Schulweg in Gruppen oder zumindest zu zweit zurücklegen, obwohl sich sehr viele auf dem Schulweg unsicher oder unwohl fühlen (unzureichende soziale Sicherheit).

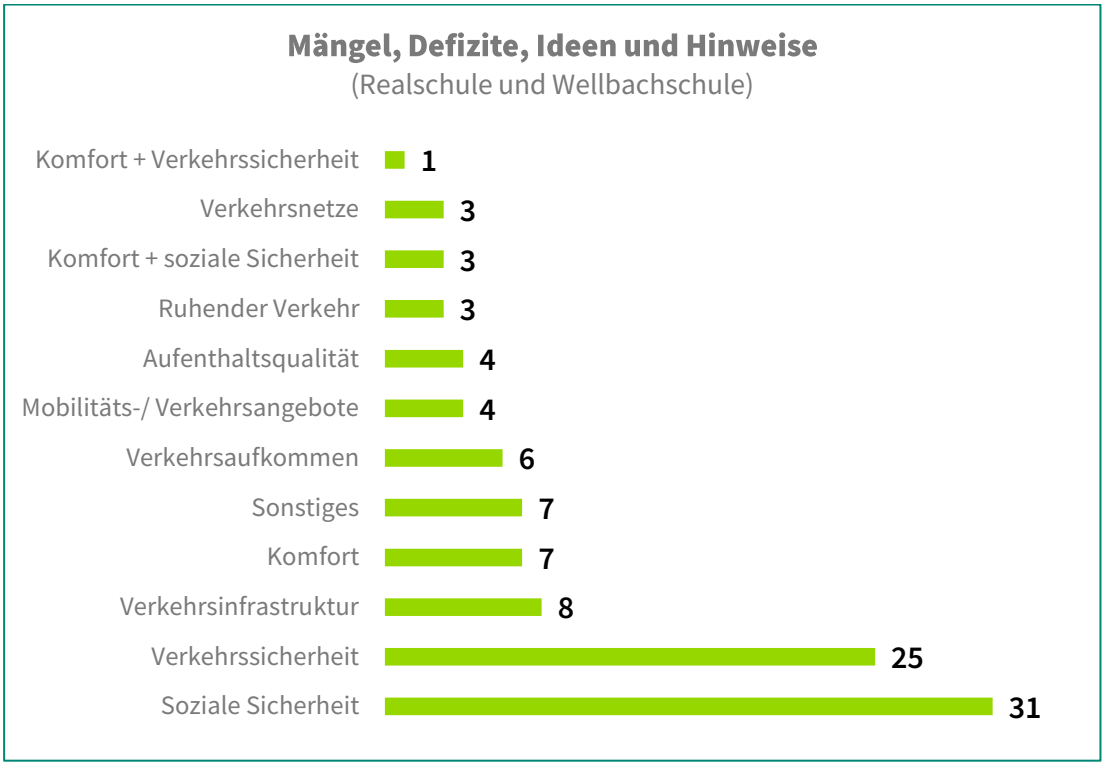


Abbildung 56: Mängel, Defizite, Ideen und Hinweise (Realschule und Wellbachschule)

4 | ZUKÜNFTIGE NETZFUNKTIONEN

Der Entwurf für die zukünftigen Netzfunktionen basiert auf den bereits vorhandenen Konzepten und Strategien, den Projektzielen (Kapitel 1.2) sowie den Ergebnissen der Bestandsaufnahme (Kapitel 2). Im MIV orientiert sich die Netzfunktion an definierten Straßenfunktionen und bildet die Grundlage für die Definition der Maßnahmen im MIV und Umweltverbund.

4.1 | Rahmenbedingungen

Aufgrund des Umfangs der im Verkehrskonzept vorgesehenen Maßnahmen sowie des damit verbundenen Umsetzungszeitraums werden die folgenden, bereits beschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmen, als Bindungen im Maßnahmenkonzept berücksichtigt:

- Neubau der **L 712 n** als Lückenschluss zwischen der BAB 2 und der Herforder Straße (B 61).
- Neugestaltung **Rabenhof** im Abschnitt Stauferstraße – Siebenbürgerstraße inkl. der Knotenpunkte im Rahmen der Planung zur „Neuen Mitte Baumheide“ (vgl. Kapitel 2.1.1). Die Maßnahme basiert auf dem identifizierten Handlungsbedarf im INSEK Baumheide.
- Neugestaltung der **Stauferstraße** im Rahmen der Planung zur „Neuen Mitte Baumheide“ (vgl. Kapitel 2.1.1).
- Abbindung der **Heilbronner Straße** und des **Büscherweg** von der Herforder Straße (B 61) im Zuge des Ausbaus der Herforder Straße.

Die bestehenden Planungen zum Ausbau der Herforder Straße (B 61) werden aufgrund der noch unklaren Ausgestaltung und des noch notwendigen Plangenehmigungsverfahrens nicht als Rahmenbedingungen berücksichtigt.

4.2 | Zukünftige Netzfunktionen im MIV und Umweltverbund

Motorisierter Individualverkehr

Im Rahmen der Bestandsanalyse (Kapitel 2.4.4) wurde für das bestehende Straßen- und Wegenetz eine Netzhierarchisierung auf Grundlage der RASt 06 durchgeführt. In Hinblick auf die definierten Ziele soll der Kfz-Verkehr stärker im klassifizierten Straßennetz gebündelt werden. Das untergeordnete Straßennetz übernimmt vielmehr Erschließungsfunktionen für Wohngebiete. Das Durchfahren von Wohngebieten und Stadtteilzentren soll unattraktiv werden, um dort die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu wahren bzw. zu erhöhen. Darüber hinaus soll in diesen Bereichen, in denen mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen (auch im Querverkehr) zu rechnen ist, die Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund stehen. Dies gilt insbesondere im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten.

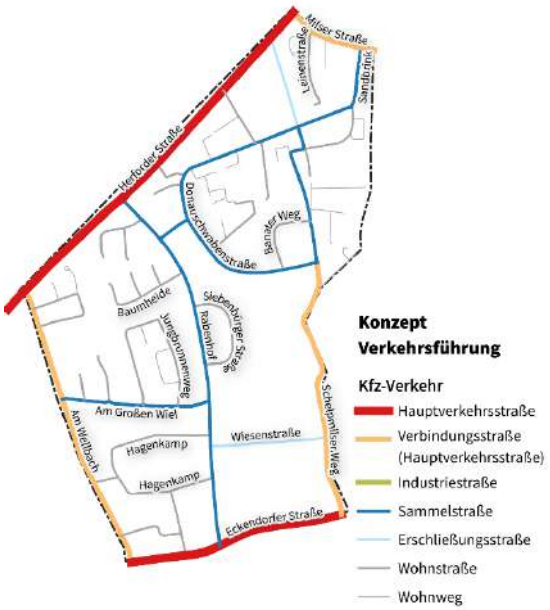


Abbildung 57: Konzeptionelle Führung im Kfz-Verkehr

Die Straße Am Wellbach (L 787) ist Bestandteil des klassifizierten Straßennetzes und auch zukünftig weiterhin als Verbindung für den überörtlichen Verkehr im Konzept vorgesehen. Der Rabenhof und der Schelpmilser Weg (im innerörtlichen Bereich) sind konzeptionell als Sammelstraßen vorgesehen. Somit sind diese nicht für den Durchgangsverkehr vorgesehen, insbesondere nicht für den Schwerverkehr. In beiden Straßen ist, unter Berücksichtigung der definierten Ziele, eine Verkehrsberuhigung anzustreben.

Für die Milser Straße wird im Zuge des Neubaus der L 712 n eine erhebliche Reduktion der Verkehrsbelastung durch eine „großräumige“ Verlagerung der Verkehr erwartet. Hierauf aufbauend wird die Milser Straße konzeptionell zu einer Verbindungsstraße abgestuft. Auch für den Sandbrink wird eine Reduktion der (Durchgans-)Verkehre angestrebt, konzeptionell wird der Sandbrink zu einer Sammelstraße abgestuft.

Die Abtrennung der Heilbronner Straße von der Herforder Straße führt zukünftig dazu, dass die Heilbronner Straße keine Verbindungsfunktion mehr besitzt. Über die Heilbronner Straße werden nur noch die anliegenden Grundstücke erschlossen, sodass mit einer deutlichen Verkehrsreduktion zu rechnen ist. Deshalb wird die Heilbronner Straße im Kfz-Verkehr konzeptionell zu einer Erschließungsstraße herabgestuft.

Die Wiesenstraß solle zukünftig ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Grundstücke dienen und keine Verbindungsfunktion im Kfz-Verkehr besitzen.

	Bestand	Konzeptioneller Ansatz
Heilbronner Straße	Verbindungsstraße	Erschließungsstraße
Schelpmilser Weg (innerorts)	Verbindungsstraße	Sammelstraße
Wiesenstraße	Industriestraße	Erschließungsstraße
Sandbrink (anbaufreier Abschnitt)	Verbindungsstraße	Sammelstraße
Milser Straße	Hauptverkehrsstraße	Verbindungsstraße

Tabelle 8: Vergleich zwischen dem Bestand und dem konzeptionellen Ansatz der Straßenkategorie

ÖPNV

Die Linienwege der regelmäßig verkehrenden Buslinien umfassen die Herforder Straße, die Milser Straße, den Rabenhof sowie die Eckendorfer Straße. Der Nahverkehrsplan (2021) sieht eine neue Führung der Linie 30 vor, sodass zukünftig auch der Sandbrink und die Donauschwabenstraße regelmäßig von Linienbussen befahren werden sollen. Hiermit geht eine verbesserte Erreichbarkeit der nordöstlichen Bereiche im ÖPNV einher.

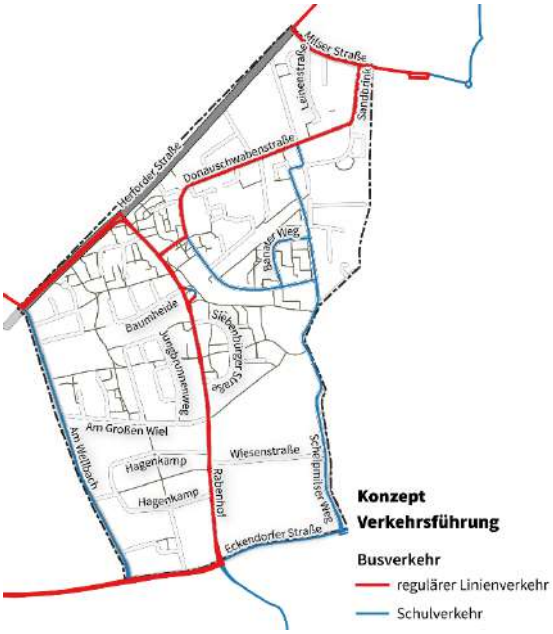


Abbildung 58: Konzeptionelle Führung im Busverkehr

Neben den „regulären“ ÖV-Achsen werden der nordöstliche Bereich von Baumheide (Donauschwabenstraße, Banater Weg, Schelpmilser Weg, Sandbrink) sowie der Wellbach im Schulverkehr erschlossen. Bei Überlagerungen zwischen den Verkehrswegen des regulären Linienverkehrs und des Schulverkehrs ist in der Abbildung 58 nur der reguläre Linienverkehr dargestellt.

Radverkehr

Baumheide wird über das Radnetz NRW und das gesamtstädtische Radverkehrsnetz aus dem Radverkehrskonzept (2020) in erster Linie an die angrenzenden Stadtteile sowie die Stadt Herford angebunden. Die „innere“ Erschließung des Stadtteils wird auf dieser Maßstabsebene nicht berücksichtigt.

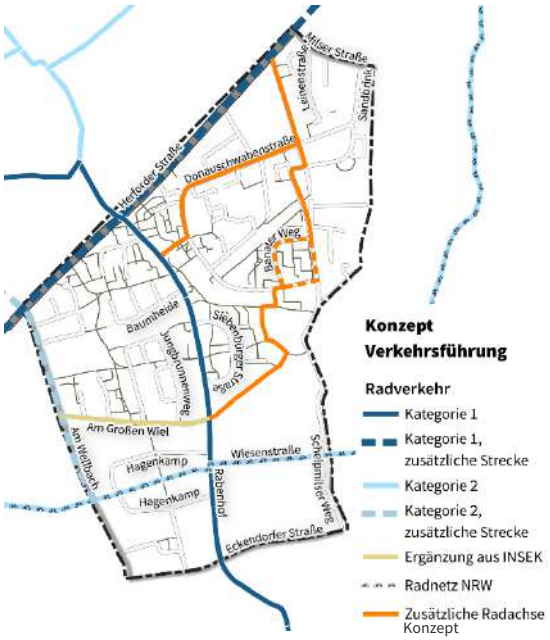


Abbildung 59: Konzeptionelle Führung im Radverkehr

Im Rahmen des Verkehrsführungskonzepts wird eine Nord-Süd-Verbindung im östlichen Bereich von Baumheide für die Feinerschließung/ Verdichtung im Radverkehr ergänzt. Diese könnte über die Heilbronner Straße, die Heidenheimer Straße und den Schelpmilser Weg verlaufen. Für die Anbindung an die bestehenden Geh- und Radwege südlich der Donauschwabenstraße werden zwei Varianten in der konzeptionellen Verkehrsführung berücksichtigt (V1 Banater Weg | V2 Schelpmilser Weg, Donauschwabenstraße). Zudem wird die „Neue Mitte Baumheide“ über die nördliche Donauschwabenstraße angebunden.

Fußverkehr

Im Fußverkehr erfolgt im Rahmen der Erstellung des „Verkehrskonzeptes Baumheide“ keine eigenständige Netzdefinition, da der Fußverkehr flächenhaft betrachtet wird. Gleichzeitig bestehen mit den definierten Netzen aus der Fußverkehrsstrategie und den empfohlenen Schulwegen aus den Schulwegeplänen gute Grundlagen. Diese Netze werden bei der Maßnahmenentwicklung im Konzept Umweltverbund (Handlungsfeld Fußverkehr) berücksichtigt.

Im Rahmen der Erstellung der Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld (2022) wurde der Stadtteil Baumheide vertiefend betrachtet. Auf gesamtstädtischer Ebene wurde ein Netz aus Hauptfußwegen und Verbindungsstrecken (Lückenschluss des Fußwegenetzes zwischen Stadtteilen oder Freiräumen) entwickelt. Für Baumheide als Modellquartier wurden zusätzliche Quartiersnetze mit verschiedenen Schwerpunkten definiert.

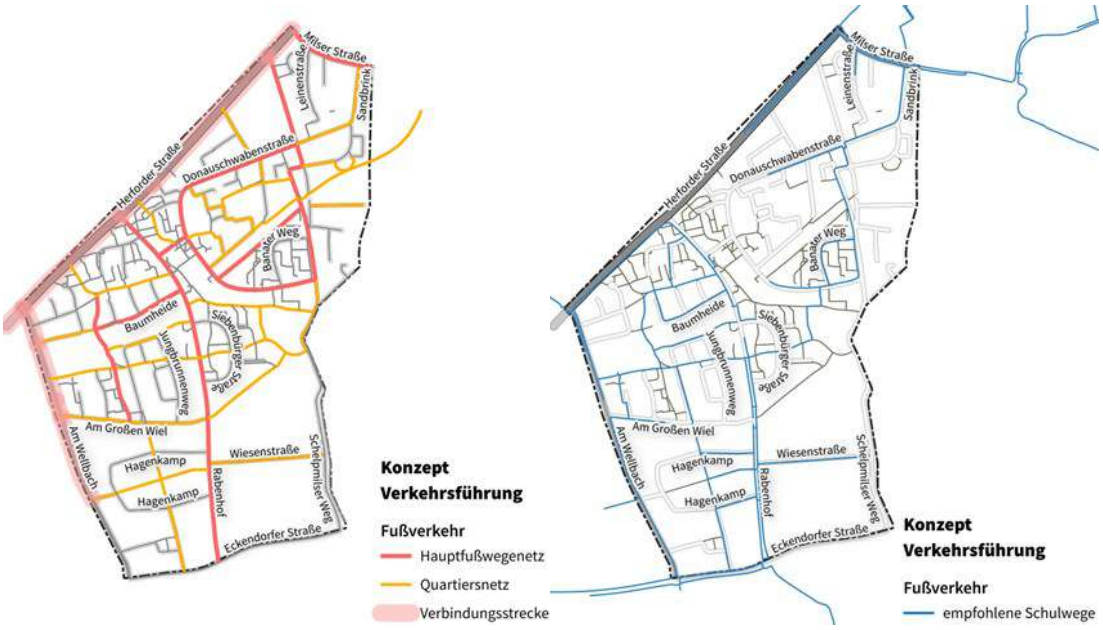


Abbildung 60: Fußverkehrsnetze aus der Fußverkehrsstrategie (links) | Empfohlene Schulwege aus den Schulwegeplänen (rechts)

5 | MAßNAHMENKONZEPT MIV

Die nachfolgend definierten Maßnahmen für den MIV beziehen sich auf die konzeptionellen Straßenfunktionen im MIV (Kapitel 4.2). Die Maßnahmen sollen dazu beitragen, die gesetzten Ziele hinsichtlich der zukünftigen Straßenfunktion zu erreichen. Neben Maßnahmen, die einen direkten Einfluss auf die Verkehrsführung haben, werden in diesem Kapitel auch damit zusammenhängende Maßnahmen im Umweltverbund beschrieben, um eine integrierte Betrachtung zu gewährleisten. Dabei werden die Belange der zukünftigen Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Straßenraum der einzelnen Verkehrsmittel berücksichtigt. Umfassende Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV werden im Kapitel 6 („Konzept Umweltverbund“) formuliert.

Auf Grundlage der definierten Maßnahmen werden zwei Varianten zur zukünftigen Verkehrsführung im Kfz-Verkehr entwickelt. Die Ausbauvariante baut auf der Basisvariante auf und erweitert diese um weiterführende Maßnahmenvorschläge. Anschließend erfolgt die Wirkungsanalyse der beiden Varianten sowie eine vergleichende Bewertung. Hierauf aufbauend wird eine Empfehlung zur Umsetzung formuliert.

5.1 | Konzept Verkehrsberuhigung

5.1.1 | Basisvariante

Die Basisvariante verfolgt das Ziel, den Durchgangsverkehr auf dem Rabenhof und dem Schelpmilser Weg sowie den angrenzenden Wohnstraßen, zu reduzieren. Gleichzeitig soll der Umweltverbund sowohl innerhalb des Stadtteils als auch darüber hinaus gefördert werden. Hierzu wurden die folgenden fünf Maßnahmenbündel mit insgesamt acht Einzelmaßnahmen erarbeitet:

- Heilbronner Straße (1)
- Sandbrink (2)
- Donauschwabenstraße (3)
- Rabenhof (4, 5, 6)
- Wiesenstraße (7, 8)

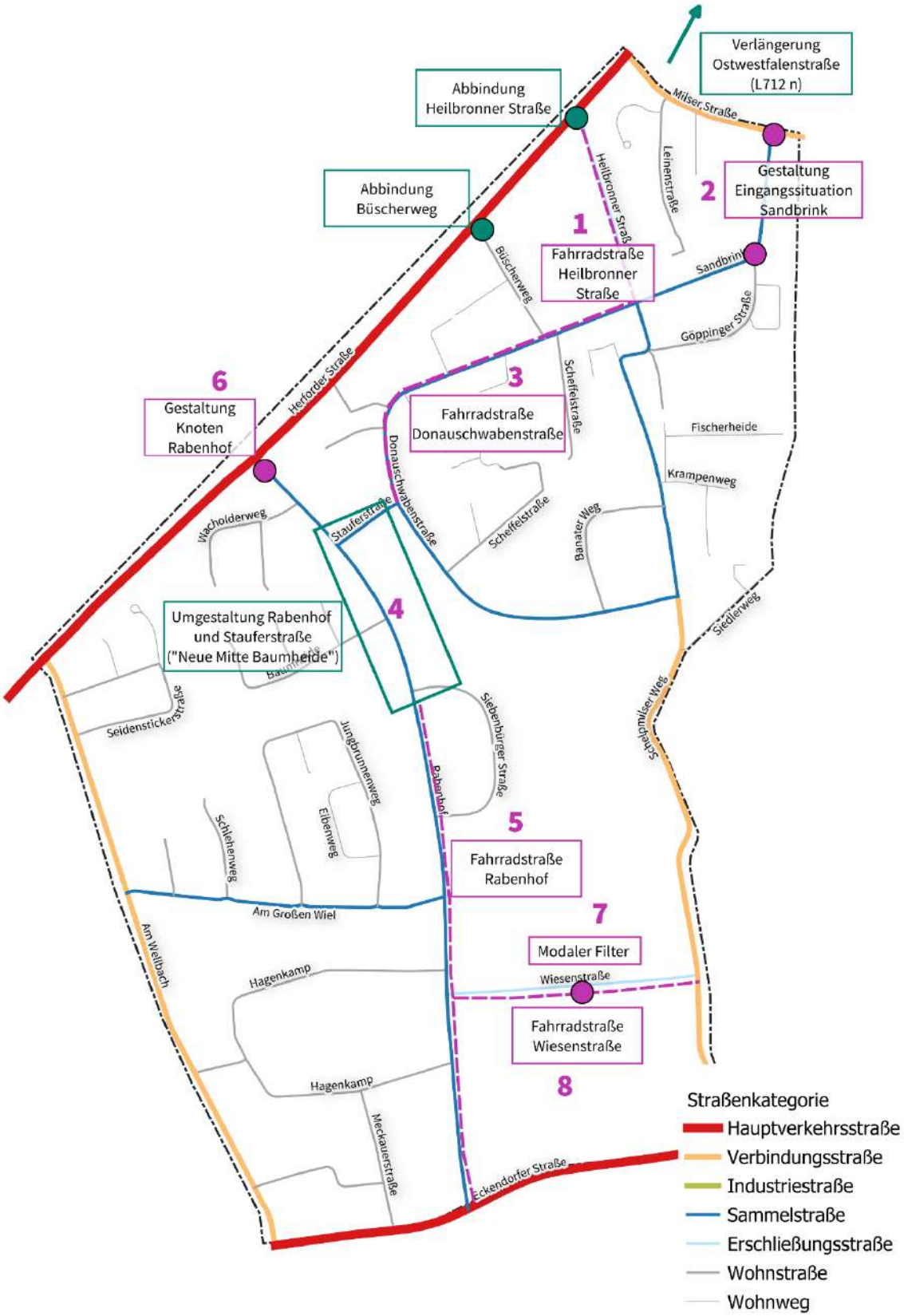


Abbildung 61: Konzeptioneller Ansatz in der Basisvariante. Darstellung der Rahmenbedingungen (Grün) und Maßnahmen der Basisvariante (Lila)

In den bestehenden Planungen zum vierspurigen Ausbau der B 61 (Herforder Straße) werden die **Heilbronner Straße** und der **Büscherweg** von der B 61 abgebunden. Die „alte“ Herforder Straße bleibt im Abschnitt Schwarzer Weg – Heilbronner Straße als Erschließungsstraße parallel zur „neuen“ Herforder Straße bestehen. Zwischen der „alten“ und der „neuen“ Herforder Straße ist keine Verbindung für den Kfz-Verkehr vorgesehen. Die Erschließung der „alten“ Herforder Straße erfolgt über die Donauschwabenstraße.

Die Abbindung von der „neuen“ Herforder Straße für den Kfz-Verkehr sollte baulich umgesetzt werden, dabei ist die Durchlässigkeit im Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen.



Abbildung 62: Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Herforder Straße (links) | Heilbronner Straße Fahrtrichtung Herforder Straße (rechts)



Abbildung 63: Zufahrt in den Büscherweg von der Herforder Straße (links) | Blick in den Büscherweg (rechts)

Die Verlagerung der Verkehrsmengen bei einem Durchfahrtsverbot in der Heilbronner Straße wurde im Rahmen von Bauarbeiten im Juni 2024 von Seiten der Stadt Bielefeld erhoben (vgl. Kapitel 2.5.1). Dabei zeigte sich grundsätzlich eine Zunahme der Kfz-Verkehre auf dem Rabenhof. Die Umsetzung der Maßnahme ermöglicht die Förderung des Fuß – und Radverkehrs auf der **Heilbronner Straße**, welche für beide Verkehrsmittel aktuell Netzlücken darstellt. Die Einrichtung einer Fahrradstraße (Maßnahme 1) zum Zeitpunkt

der Abbindung sollte geprüft werden. In der Fußverkehrsstrategie wird hierzu die Ergänzung eines Gehwegs an der westlichen Straßenseite als Maßnahme definiert. Die Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr durch den Anbau eines Gehwegs sowie die Durchgrünung des Straßenraums ist dabei anzustreben. Im Radverkehr kann die Heilbronner Straße, bei der Umsetzung weiterer Maßnahmen, Teil einer durchgängigen Nord-Süd-Achse werden. Sowohl in Ost-West Richtung als auch in Richtung Norden (Bereich Herforder Straße) sind geeignete Anschlüsse für den Radverkehr herzustellen.

Die Abbindung der Heilbronner Straße kann auch unabhängig vom geplanten Ausbau der B 61 (Herforder Straße) realisiert werden. Abbildung 64 zeigt eine beispielhafte Umsetzungsmöglichkeit, die zeitnah und mit vergleichsweise niedrigen Kosten umgesetzt werden kann.



Abbildung 64: Umsetzungsmöglichkeiten zur Abbindung (Sackgasse Kfz-Verkehr) (links) | Prinzip-Skizze zur Abbindung einer Hauptstraße (rechts)

Zur Erhöhung der Wirksamkeit der Basisvariante sollte zusätzlich die Eingangssituation am **Sandbrink** umgestaltet werden (Maßnahme 2). Der Beitrag, dass die Gestaltung des Knotenpunktes Milser Straße/ Sandbrink den Durchgangsverkehr im Wohngebiet aktuell fördert, wurde in der Online-Karte mehrfach positiv hervorgehoben („gelikt“). Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, wenn ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Herforder Straße vorliegt, wird eine Zunahme der Verkehre auf dem Sandbrink beobachtet.

Durch die Fertigstellung der L 712 n wird für die Milser Straße ein deutlicher Rückgang der Verkehrsbelastung prognostiziert. Im Zuge dessen ist der Rückbau des Knotenpunktes zu prüfen.

Am Übergang vom anbaufreien Abschnitt (Tempo 50) zur Tempo-30-Zone sollte den Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht werden, dass das Fahrverhalten an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen ist. Ebenso sollte die Gestaltung der Eingangssituation verdeutlichen, dass die Durchfahrt für den Schwerverkehr nicht vorgesehen ist. Hierzu bieten sich u.a. Mittelinseln mit einem Versatz der Fahrbahn oder Baumtore mit Fahrbahneinengungen an. Am Knotenpunkt Sandbrink/ Göppinger Straße kann zudem die Änderung der bestehenden Vorfahrtsregelung (VZ 301 Vorfahrt/ VZ 205 Vorfahrt achten) zu „Rechts-vor-Links“ geprüft werden.

Durch die Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus bei der Einfahrt in den angebauten Bereich sollen die objektive und subjektive Verkehrssicherheit erhöht werden. Gleichzeitig soll ein Widerstand für den „Durchgangsverkehr“ geschaffen werden, um diesen auf dem klassifizierten Straßennetz zu halten oder auf das klassifizierte Straßennetz zu lenken. Durch die Reduktion vom Lärm- und Schadstoffemissionen soll insgesamt eine Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität in Baumheide erreicht werden.



Abbildung 65:Knotenpunkt Milser Straße/ Sandbrink (links) | Zufahrtssituation in die Tempo 30-Zone (rechts)



Abbildung 66: Fahrbahnversatz im Ortseingangsbereich (links) | Baumbeete zur Verkehrsberuhigung (rechts)

Auf der **Donauschwabenstraße** soll der Widerstand zur Durchfahrt für den Kfz-Verkehr erhöht werden. In der Online-Karte wurde die Donauschwabenstraße vermehrt in der Kategorie „Verkehrsaufkommen und Verkehrsfluss“ genannt. Hierzu sollten Anpassungen der Straßenraumgestaltung (Einheit von Bau und Betrieb) geprüft werden. Hierbei können Fahrbahnversätze, Baumtore, Aufpflasterungen oder alternierend markierte Parkstände umgesetzt werden. Im Umfeld der Kita Baumheide, den Bushaltestellenbereichen sowie den kreuzenden eigenständigen Fußwegen sollte die Einrichtung von vorgezogenen Seitenräumen (Gehwegnasen) zur Verkürzung der Querungswege geprüft werden.

Im nördlichen Teil von Baumheide besteht gegenwärtig keine Radverbindung in Ost-West Richtung. Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Donauschwabenstraße im Abschnitt zwischen der Heilbronner Straße und der Stauferstraße würde die Attraktivität für den Radverkehr in diesem Bereich, im Zusammenspiel mit weiteren Maßnahmen (u.a.

Heilbronner Straße), erhöhen (Maßnahme 3). Die Fahrradstraße würde an die Planungen zur „Neuen Mitte Baumheide“ an die Stauferstraße anknüpfen. Ebenso soll zukünftig der Linienweg der Buslinie 30 über die Donauschwabenstraße verlaufen. Bei einem 30-Minuten Takt der Linie 30 würden vier Fahrten pro Stunde auf der Donauschwabenstraße verkehren (zwei je Richtung). Beim Halten der Busse am Fahrbahnrand könnte es vereinzelt zu Behinderungen zwischen dem Rad- und Busverkehr kommen.

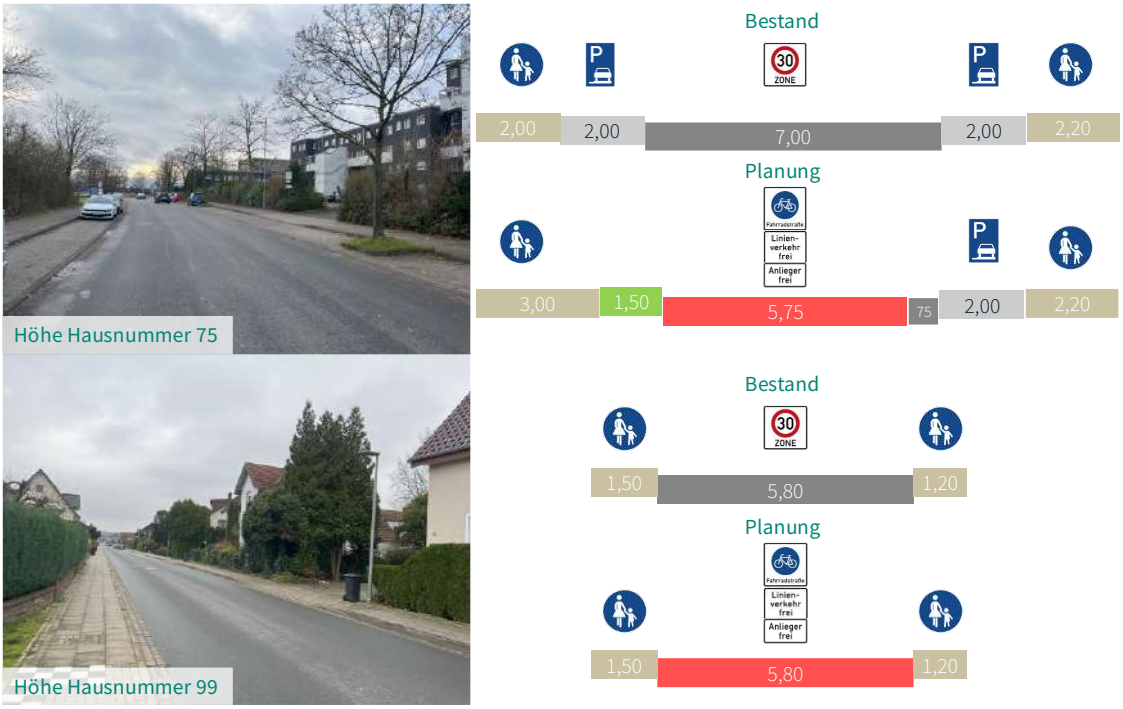


Abbildung 67: Skizzen zur Umgestaltung der Donauschwabenstraße

Gleichzeitig soll der Widerstand zur Durchfahrt auf dem **Rabenhof** erhöht werden. Auf der zentralen Achse in Baumheide sollen der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV gestärkt werden. Aufgrund der verschiedenen Rahmenbedingungen (bestehende Planungen, Nutzungen, Geschwindigkeitsniveau) wird der Rabenhof im Folgenden in zwei Streckenabschnitte sowie den Knotenpunktbereich Herforder Straße/ Rabenhof unterteilt.

In den bestehenden Planungen zur „Neuen Mitte Baumheide“ (Abschnitt Staufer Straße – Siebenbürger Straße) soll im Bereich des Nahversorgungszentrums das flächenhafte Queren der Fahrbahn für den Fußverkehr ermöglicht werden. Die Einrichtung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“, verbunden mit der Anordnung von Tempo 20, sollte für den zukünftig neugestalteten Bereich zwischen der Stauferstraße und der Siebenbürger Straße geprüft werden (Maßnahme 4). Alternativ kann die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden. Zukünftig sollen die Busse in diesem Bereich nicht mehr an der Buswendeschleife, sondern am Fahrbahnrand halten. Beide Maßnahmen würden die Attraktivität des Rabenhofs für den Durchgangsverkehr abmindern, was im Hinblick auf die Projektziele positiv zu bewerten ist. Bei der Umsetzung der Maßnahmen blieben zudem

alle Einrichtungen und Ziele entlang des Rabenhofs uneingeschränkt mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.

Im weiteren Verlauf des Rabenhofs Richtung Süden (Abschnitt Siebenbürger Straße – Eckendorfer Straße) sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße mit der Freigabe für den Kfz-Verkehr (oder Anlieger) geprüft werden (Maßnahme 5). Die Strecke ist u.a. Teil des Radnetzes der Stadt Bielefeld, zudem wurde sich in den Beteiligungsformaten eine (attraktivere) Nord – Süd Verbindung im Radverkehr gewünscht. Aktuell wird der Radverkehr im Mischverkehr bei 30 bzw. 50 km/h auf der Fahrbahn geführt, zudem sind beide Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Die untergeordnete Führung auf dem Gehweg stellt für den Radverkehr grundsätzlich keine attraktive Führungsform dar, zudem bestehen Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr. An den Knotenpunkten bestehen gestalterische Mängel, zudem fehlen Furtmarkierungen und Überleitungen.



Abbildung 68: Gehweg Rad frei auf dem Rabenhof (links) | Knotenpunkt Rabenhof/ Am Großen Wiel (rechts)



Abbildung 69: Fahrradstraße mit begleitenden Längsparkständen (links) | Aufstellbereich für den Radverkehr im Knotenpunktbereich (rechts)

Der **Knotenpunkt Herforder Straße/ Rabenhof** ist im Bestand ein großer Knotenpunkt mit vielen Fahrstreifen und weiten Querungswegen. Eine Umgestaltung (Rückbau) des Knotenpunktes soll zum einen den Fuß- und Radverkehr im Knotenpunktbereich fördern, zum anderen soll die Funktion des Rabenhofs im Kfz-Verkehr (Sammelstraße) verdeutlicht werden. Ein erhöhter Widerstand bei der Ein- und Ausfahrt könnte den Durchgangsverkehr

auf dem Rabenhof reduzieren. Im Knotenpunktbereich sollte, im Zuge des Aus-/Umbaus der B 61, u.a. die folgenden Maßnahmen geprüft werden (Maßnahme 6):

- Gestaltung einer Einfahrtssituation ins Quartier auf dem Rabenhof (z.B. Mittelinsel mit Versatz oder Baumtore)
- Rückbau der (freien) Rechtsabbieger zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Querungssituation für Fuß- und Radverkehr
- Wegfall der zweiten Linksabbiegespur aus dem Rabenhof auf die Herforder Straße → Nutzung als Busschleuse und/ oder Radverkehrsanlage; im Bestand unklare Wegeführung im Radverkehr für Linksabbieger aus dem Rabenhof auf die Herforder Straße
- Planfreie Querung im Fußverkehr (Brücke)

Die Umsetzung einzelner Maßnahmen kann bereits vor dem Aus-/Umbau der Herforder Straße erfolgen. Diese können ggf. auch als temporäre Maßnahmen, mit einer Testphase von mindestens 6 Monaten, umgesetzt werden. Der Entfall des freien Rechtsabbiegers in den Rabenhof oder die Einrichtung einer Umweltspur oder Radverkehrsanlage im Knotenpunktbereich des Rabenhofs würden sich hierzu anbieten.



Abbildung 70: Rechtsabbieger von der Herforder Straße auf den Rabenhof (links) | Herforder Straße Blickrichtung Innenstadt (rechts)

In der **Wiesenstraße** wird in der Basisvariante die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr unterbunden. Die Wiesenstraße besitzt keine Verbindungsfunktion im Kfz-Verkehr. Hierzu ist die Einrichtung eines modalen Filters (Durchlass für Fuß- und Radverkehr) auf Höhe der Einmündung zum Klärwerk zu prüfen (Maßnahme 7). Die Erschließung des Klärwerks sollte über den Schelpmilser Weg erfolgen. Gleichzeitig ist die Beschilderung der Wiesenstraße als Fahrradstraße (Anlieger frei) zu prüfen (Maßnahme 8). Die Wiesenstraße ist Teil des Radnetzes NRW und des Radverkehrsnetztes im kommunalen Radverkehrskonzept. In der Fortführung erfolgt über den Hagenkamp und die Kammerratsheide die Anbindung an die Bielefelder Innenstadt. Aktuell wird der Radverkehr bei Tempo 50 im Mischverkehr geführt, die Einrichtung einer Fahrradstraße würde die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabsetzen. Zudem sind keine Gehwege vorhanden. Eine Trennung zwischen dem Fuß-

und Radverkehr mittels einer Markierung oder Piktogrammen ist bei der Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen.



Abbildung 721: Wiesenstraße im Zufahrtsbereich am Rabenhof (links) | Zufahrt zur Wiesenstraße über den Schelpmilser Weg (rechts)



Abbildung 71: Gestaltungsmöglichkeiten für modale Filter

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
1	Fahrradstraße	Heilbronner Straße	kurzfristig	hoch
2	Gestaltung Eingangsbereiche	Sandbrink	kurz- bis mittelfristig	hoch
3	Fahrradstraße und Verkehrsberuhigung	Donauschwaben-straße	mittelfristig	mittel
4	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich „Neue Mitte Baumheide“/ Fahrradstraße	Rabenhof	kurz- bis mittelfristig	hoch
5	Fahrradstraße	Rabenhof (Abschnitt Siebenbürger Straße – Eckendorfer Straße)	kurzfristig	hoch

6	Fuß- und Radverkehrsfreundliche Gestaltung Knotenpunkt	Knotenpunkt Rabenhof/ Herforder Straße	kurz- bis mittelfristig	hoch
7	Durchfahrtsverbot (Modaler Filter)	Wiesenstraße	kurzfristig	gering
8	Fahrradstraße	Wiesenstraße	kurzfristig	mittel

5.1.2 | Ausbauvariante

Die Ausbauvariante baut auf der Basisvariante auf und ergänzt diese um weitere verkehrslenkende Maßnahmen. Der Durchgangsverkehr soll noch stärker reduziert werden; insbesondere auf dem Schelpmilser Weg. Der Beitrag zur Verlagerung der Schwerverkehre von und zur Müllverbrennungsanlage vom Schelpmilser Weg und der Heilbronner Straße auf die Eckendorfer Straße wurde in der Online-Beteiligung am dritt häufigsten „gelikt“. Die geplante Erweiterung der Müllverbrennungsanlage zum Energie- und Innovationspark mit der vorhandenen Wasserstofftankstelle wird eine Zunahme der Schwerverkehre zur Folge haben.

Gleichzeitig soll die Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr innerhalb von Baumheide weiter gesteigert werden. Hierzu wurden die beiden folgenden Maßnahmenbündel mit insgesamt fünf Einzelmaßnahmen erarbeitet:

- Schelpmilser Weg (9, 10)
- Fortführung Radachse Nord-Süd (11, 12, 13)

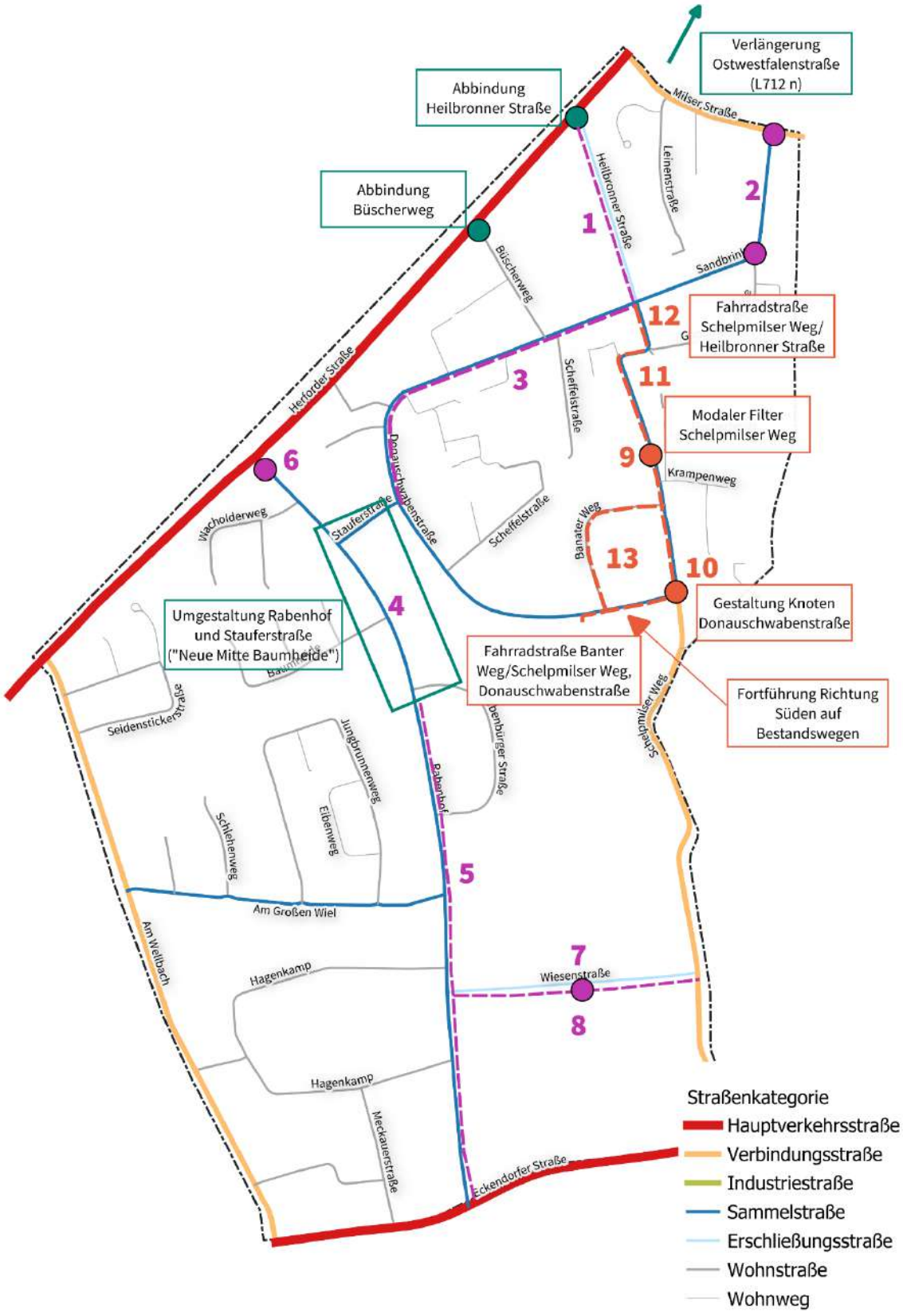


Abbildung 73: Konzeptioneller Ansatz in der Ausbauvariante. Darstellung der Rahmenbedingungen (Grün), Maßnahmen der Basisvariante (lila) und zusätzliche Maßnahmen der Ausbauvariante (orange)

Die zentrale Maßnahme bei der Ausbauvariante stellt die Einrichtung eines **Modalen Filters** (Durchfahrt nur für Verkehrsmittel des Umweltverbundes zulässig) auf dem **Schelpmilser Weg** im Bereich der Brücke über die Stadtbahnstrecke (Höhe Krampenweg) dar (Maßnahme 9). Der innerörtliche Bereich des Schelpmilser Wegs ist konzeptionell als Sammelstraße kategorisiert und nicht für den Durchgangsverkehr bestimmt. Bei der Gestaltung des modalen Filters ist die Durchlässigkeit für Schulbusse und den Schienenersatzverkehr der Stadtbahn zu berücksichtigen. Sofern der modale Filter nur mittels einer Beschilderung angeordnet wird, muss die Einhaltung des Durchfahrtverbots geprüft/ überwacht werden. Mit der Maßnahme sollen insbesondere auch die Schwerverkehre der Müllverbrennungsanlage auf die Eckendorfer Straße verlagert werden.

Zusätzlich sollten die Anordnung eines Durchfahrtsverbots für Lkw (Anlieger frei) im Schelpmilser Weg, nördlich der Zufahrten zur Müllverbrennungsanlage und Wasserstofftankstelle, geprüft werden. Die Anfahrt zu den beiden genannten Einrichtungen sollte über die Eckendorfer Straße erfolgen.

An der Einmündung Schelpmilser Weg/ Donauschwabenstraße ist der **Eingangsbereich** der **Donauschwabenstraße** auf bis zu ca. 35 Meter aufgeweitet. Die Fahrbahnbreite reduziert sich bis zum Beginn der Tempo 30-Zone auf ca. 6,90 Meter. Der Knotenpunkt sollte umgestaltet (Rückbau) werden, um eine angemessene Eingangssituation in die Tempo 30-Zone herzustellen (Maßnahme 10).



Abbildung 74: Schelpmilser Weg im Bereich der Überführung der Stadtbahnlinie (links) | Umsetzungsmöglichkeit für Modalen Filter (rechts)

Zur Schaffung einer **Nord-Süd Achse** im Nordosten von Baumheide sollte die Fortführung der Fahrradstraße Heilbronner Straße Richtung Süden geprüft werden. Über die Heidenheimer Straße, den Schelpmilser Weg (Abschnitt Heidenheimer Straße – Banater Weg) und den Banater Weg (Maßnahmen 11 - 13) besteht ein direkter Anschluss an die vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radwege südlich der Donauschwabenstraße. Die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie eine radverkehrsfreundliche Überleitung zwischen dem Banater Weg und dem anschließenden gemeinsamen Geh- und Radweg ist zu prüfen. Alternativ kann die Führung der Fahrradstraße ab der Einmündung des Banater Wegs

weiter auf dem Schelpmilser Weg nach Süden erfolgen und dort in die Donauschwabenstraße abknicken. Eine Anpassung der Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Donauschwabenstraße/ Banater Weg zur Bevorrechtigung des Radverkehrs sollte im Zuge dessen geprüft werden.

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
9	Modaler Filter	Schelpmilser Weg	kurzfristig	hoch
10	Gestaltung Knotenpunkt	Donauschwaben-straße	mittelfristig	hoch
11	Fahrradstraße im Abschnitt Heidenheimer Straße – Banater Weg	Schelpmilser Weg	mittelfristig	mittel
12	Fahrradstraße	Heidenheimer Straße	mittelfristig	mittel
13	Fahrradstraße	Banater Weg / Schelpmilser Straße	mittelfristig	mittel

5.1.3 | Wirkungsabschätzung

Die beschriebenen Maßnahmen der beiden Varianten werden in Hinblick auf die definierten Ziele (Kapitel 1.2) untersucht, zudem erfolgt eine Abschätzung der Wirkungen. Mit Hilfe der Maßnahmen soll die Situation für die Verkehrsteilnehmenden sowie die Anwohnenden, unter Berücksichtigung der Netzhierarchie der einzelnen Verkehrsmittel (Kapitel 4.2), verbessert werden. Dabei werden die Wechselwirkungen zwischen den Nutzungsansprüchen an den (öffentlichen) Raum, den Zielgruppen und den Verkehrsarten berücksichtigt. Die Maßnahmen der Ausbauvariante bauen auf der Basisvariante auf und ergänzen diese, die Wirkungen der Ausbauvariante ergänzen somit auch die Wirkungen der Basisvariante. Die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung sind im nachfolgenden Kapitel 5.1.4 dargestellt.

		Basisvariante	Ausbauvariante
Ruhender Kfz-Verkehr	**Allgemein**	▪ konzeptionelle Maßnahmen können die Parkraumnachfrage senken ▪ mit Ausnahme von einzelnen Teilbereichen und Zeitfenstern kein Parkdruck vorhanden	
	Allgemein	▪ Angleichung von Bau und Betrieb ermöglichen die Umnutzung von Flächen (z.B. Fußverkehr, Straßenbegrünung, Sharing, etc.), Reduktion des Parkraumangebots	
	Donauschwaben-straße	▪ Entfall von Längsparkständen auf der Fahrbahn bei Einrichtung einer Fahrradstraße, ggf. weitere punktuelle Maßnahmen (z.B. vorgezogene Seitenräume für verbesserte Querung im Fußverkehr) zur Verkehrsberuhigung im Kfz-Verkehr prüfen	▪ konzeptionelle Maßnahmen ohne zusätzlichen Einfluss auf das Parkraumangebot
Fließender Kfz-Verkehr	**Rabenhof**	▪ leichte Reduktion der Verkehrsmengen durch erhöhten Widerstand zur Durchfahrt (mit Ausnahme des nördlichen Abschnitts zur B 61	▪ (abschnittsweise leichte) Zunahme durch unterbundene Durchfahrt am Schelpmilser Weg
	Schelpmilser Weg	▪ Reduktion der Verkehrsmengen durch Abbindung der Heilbronner Straße	▪ deutliche Reduktion durch Unterbindung der Durchfahrt (Höhe Stadtbahnhaltestelle)
	Milser Straße	▪ deutlicher Rückgang der Verkehrsmengen im Vergleich zum Bestand (Verlagerungen durch L 712 n)	▪ weiterer Rückgang im Vergleich zur Basisvariante durch den Modalen Filter auf dem Schelpmilser Weg
	Donauschwaben-straße	▪ erhöhter Widerstand zur Durchfahrt durch Fahrradstraße und zukünftig regulär haltende Busse am Fahrbahnrand ▪ abschnittsweise reduzierter Widerstand durch Entfall des Parkens am Fahrbahnrand	▪ Zunahme der Verkehrsmengen durch unterbundene Durchfahrt am Schelpmilser Weg

Fließender Kfz-Verkehr	**Heilbronner Straße**	▪ deutliche Reduktion der Verkehrsmengen durch Abtrennung von B 61	▪ keine zusätzliche Wirkung zu erwarten
	Sandbrink	▪ Verlagerungen/ Verkehrszunahme durch Abbindung Heilbronner Straße ▪ Erhöhter Widerstand zur Durchfahrt durch die Umgestaltung der Eingangsbereiche	▪ keine zusätzliche Wirkung zu erwarten
	Herforder Straße	▪ grundsätzlich verbesserter Verkehrsfluss durch die Abtrennung der Heilbronner Straße und des Büscherweg, gleichzeitig Erhöhung der Verkehrssicherheit	▪ keine zusätzliche Wirkung zu erwarten
	Allgemein	▪ Erreichbarkeit aller Einrichtungen ist sichergestellt ▪ keine Durchfahrtsverbote in der Basisvariante	▪ Veränderte Fahrtwege für Quell- und Zielverkehre der östlichen Bereiche durch Modalen Filter (Wegelänge abhängig vom konkreten Start-/ Zielpunkt), weniger Schwerverkehre im Wohngebiet
Fußverkehr	**Allgemein**	▪ Verdichtung des Fußverkehrsnetzes und fußgängerfreundliche Gestaltung ▪ Umsetzung von Maßnahmen aus der Fußverkehrsstrategie und Ausbau der Schulwege	
	Heilbronner Straße	▪ Fußgängerfreundliche Gestaltung möglich, Fußverkehr aktuell ungesichert	▪ keine zusätzliche Wirkung zu erwarten
	Rabenhof	▪ Aufhebung der Anordnung „Gehweg (Rad frei)“ → Positiv für Fußverkehr	▪ keine zusätzliche Wirkung zu erwarten
	Wiesenstraße	▪ Höherer Komfort und höhere Verkehrssicherheit (bei Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr)	▪ keine zusätzliche Wirkung zu erwarten

Fußverkehr	**Schelpmilser Weg**	▪ keine Wirkung zu erwarten	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kurvenbereich nördlich der Bahnstrecke
Radverkehr	**Allgemein**	▪ Schließung von Netzlücken, Verdichtung des Radverkehrsnetzes	
	Nord-Süd-Radachse	▪ keine zugehörigen Maßnahmen in der Basisvariante	▪ Schaffung einer zusätzlichen Achse im östlichen Bereich von Baumheide (Heilbronner Straße – Heidenheimer Straße – Schelpmilser Weg – Banater Weg) mit Anschluss an eigenständigen gem. Geh- und Radwege südlich der Donauschwabenstraße
	Rabenhof	▪ Förderung Radverkehr (Fahrradstraße) auf Nord-Süd Verbindung	▪ Zunahme Kfz-Verkehr auf dem Rabenhof kritisch zu bewerten für Fahrradstraße (zusätzliche Maßnahmen der Verkehrsberuhigung ggf. zu prüfen)
	Heilbronner Straße	▪ Radfahrerfreundliche Gestaltung möglich (aktuell Netzlücke)	▪ keine zusätzliche Wirkung zu erwarten
	Donauschwaben-straße	▪ Radverkehrsfreundliche Gestaltung möglich (Abschnitt)	▪ keine zusätzliche Wirkung zu erwarten
	Wiesenstraße	▪ Aufwertung und Förderung Radverkehr (Netzbestandteil NRW und RVK)	▪ keine zusätzliche Wirkung zu erwarten
ÖPNV	**Knoten Rabenhof/ Herforder Straße**	▪ Beschleunigung im Knotenpunktbereich möglich (Busspur/ Umweltspur)	▪ keine zusätzliche Wirkung zu erwarten

Unter Berücksichtigung der Modellierung (vgl. Kapitel 5.1.4) empfiehlt sich im ersten Schritt die Umsetzung der Basisvariante. Die verkehrlichen Wirkungen der Maßnahmen sollten in einem Vorher-Nachher Abgleich geprüft werden. Hierzu wird die Durchführung einer Kordon-Erhebung empfohlen, um die Verkehrsreduktion und mögliche Verlagerungseffekte zu quantifizieren und zu beschreiben.

Die Umsetzung der Ausbauvariante, mit einem modalen Filter auf dem Schelpmilser Weg, sollte erfolgen, wenn die angestrebten Wirkungen (insb. auf dem Schelpmilser Weg) in der Basisvariante nicht erreicht werden. Die in der Ausbauvariante vorgesehene Förderung des Radverkehrs (Fahrradstraßen) wurde in der Modellierung bislang nicht berücksichtigt, die Umsetzung ist jedoch grundsätzlich, auch unabhängig vom Modalen Filter, als Maßnahme zu empfehlen.

5.1.4 | Analyse mittels Verkehrsmodell

Grundlagen

Zur Bewertung der betrachteten Varianten sowie zur ersten Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen im Kfz-Verkehr wurde eine makroskopische Verkehrsmodellierung durch die der Stadt Bielefeld durchgeführt. Die Formulierung der zugrunde liegenden Aufgabenstellung erfolgte durch den Auftragnehmer.

Das Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld unterliegt dabei in Bezug auf die Aufgabenstellung sowie der geplanten Maßnahmen u.a. folgenden Einschränkungen:

- Kleinteilige „weiche“ Maßnahmen (z.B. Anpassungen von Einmündungstrichtern) können im Modell nicht abgebildet werden.
- Die Wiesenstraße ist im Modell nicht hinterlegt.
- Die Straße Sandbrink wird im Modell systembedingt unterschätzt und nicht korrekt abgebildet. Deshalb ist für die Straße Sandbrink eine Neubetrachtung erforderlich.
- Im Verkehrsmodell liegt der DTVw bei 830 Kfz/d, bei der Zählung aus dem Jahr 2024 zum Zeitpunkt der Sperrung der Heilbronner Straße bei 3.366 Kfz/d.
- Die Analyse ermittelt die (tendenziellen) Verlagerungen auf den Nord-Süd-Verbindungen durch das Quartier im Kfz-Verkehr. Hieraus können keine verlässlichen Aussagen für kleinere Quartiersstraßen abgeleitet werden.
- Aussagen zum Fuß- und Radverkehr können im Modell nicht getroffen werden, da diese nicht enthalten sind.

Aufgrund des Umsetzungszeitraums der Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept wird die Verkehrsprognose 2030 im Verkehrsmodell als „Nullfall“ definiert. In dieser Prognose ist die Fertigstellung der L712 n (Lückenschluss Ostwestfalenstraße) bereits hinterlegt. Ein möglicher Ausbau der B 61 (Herforder Straße) ist in der Prognose nicht berücksichtigt.

Aufbauend auf der Prognose 2030 wurden im Verkehrsmodell die beiden folgenden Szenarien modelliert:

- **Szenario 1**: Abbindung der Heilbronner Straße von der B 61, Hemmnis des Kfz-Durchfluss auf dem Rabenhof Höhe der Einmündung Baumheide („Durchfahrt verboten, Anlieger und Bus frei)
- **Szenario 2**: Ergänzung der Maßnahmen aus dem Szenario 1 durch eine Durchfahrtssperre auf dem Schelpmilser Weg auf Höhe der Einmündung Krampenweg

Ergebnis

Die vollständigen Ergebnisse der Modellierung befinden sich im Anhang (Anhang 26). Zudem sind die Ergebnisse der Modellierung und die Ergebnisse der Verkehrserhebungen tabellarisch gegenübergestellt (Anhang 27).

Zwischen dem Bestand und der Prognose 2030 („Nullfall“) zeigt sich durch die veränderten Rahmenbedingungen eine deutliche Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Milser Straße von 10.010 Kfz bis 10.530 Kfz[10] auf 5.660 Kfz bzw. 5.870 Kfz pro Tag (- 43 %/ -44 %). Auf den Nord-Süd-Achsen in Baumheide (Schelpmilser Weg, Rabenhof, Am Wellbach) reduziert sich die Verkehrsmenge nur marginal.



Abbildung 75: Verkehrsprognose 2030 unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen, Quelle: Stadt Bielefeld

[10] *Verkehrsmengen variieren in den verschiedenen Straßenabschnitten*

Veränderungen Prognose 2030 – Szenario 1

- Überörtliche Verkehre, die den Schelpmilser Weg genutzt haben, weichen nach der Abbindung der Heilbronner Straße auf die Altenhagener Straße und die L712 n aus
- Verringerte Verkehrsbelastung auf dem Schelpmilser Weg durch Abbindung der Heilbronner Straße von der Herforder Straße (- 500 bis – 1.000 Kfz/Tag)
- Leichte Entlastung auf dem Rabenhof (- 500 Kfz/Tag im Abschnitt Stauferstraße – Am Großen Wiel)
- Verkehrszunahme auf der Milser Straße. Die Milser Straße wird, im Vergleich zum Ist-Zustand, durch den Bau der L 712n stark vom Durchgangsverkehr entlastet.
- Verkehrszunahme auf dem Sandbrink; leichte Zunahme auf der gesamten Donauschwabenstraße. Dabei handelt es sich (potenziell) um Verlagerungen durch die Abbindung der Heilbronner Straße.
- In Summe zeigt sich eine Verdrängung der Durchgangsverkehre auf andere Streckenzüge, die Quell- und Zielverkehre der Anwohnenden und der Lieferverkehre würden sich vorrangig auf die Milser Straße und den Sandbrink konzentrieren.



Abbildung 76: Verkehrsmengen 2030 bei der Umsetzung der Maßnahmen (Basisvariante), Quelle: Stadt Bielefeld

Veränderungen Prognose 2030 – Szenario 2

- Überregionale Verkehre, die den Schelpmilser Weg genutzt haben, weichen nach der Abbindung auf die Altenhagener Straße und die L712 n aus (noch stärker als im Szenario 1)
- Zusätzliche Reduktion der Verkehrsmengen durch Durchfahrtssperre (- 4.000 Kfz/ Tag im Bereich des Modalen Filters, - 2.250 Kfz/Tag im Außerortsbereich)
- Verkehrszunahme auf dem Rabenhof, insbesondere im Abschnitt Herforder Straße – Stauferstraße (+ 1.250 Kfz/ Tag). Auf den übrigen Abschnitten des Rabenhofs sehr leichte Zunahme pro Tag, ähnliche Verkehrsbelastung wie im Bestand.
- Verkehrszunahme auf Stauferstraße, Donauschwabenstraße (+ 250 bis 750 Kfz /Tag) und Milser Straße (+ 750 Kfz/Tag) im Vergleich zur Prognose 2030
- Verkehrszunahme auf Sandbrink (+ 500 bis 750 Kfz/Tag) im Vergleich zur Prognose 2030
- Großräumige Verdrängung der Durchgangsverkehre auf andere Streckenzüge, insbesondere auf das klassifizierte Straßennetz. Nahräumig zeigt sich eine leichte Zunahme der Verkehrsmengen auf dem Rabenhof. Die Quell- und Zielverkehre der Anwohnenden und Lieferverkehre würden sich vorrangig auf die Donauschwabenstraße verlagern.



Abbildung 77: Verkehrsmengen 2030 bei der Umsetzung der Maßnahmen (Ausbauvariante), Quelle: Stadt Bielefeld

5.2 | Konzept Straßenraumgestaltung

Straßen und ihre angrenzenden Räume sind im Sinne einer fehlerverzeihenden Planung so zu gestalten, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden sicher, verständlich und in ihrem Gebrauch eindeutig einschätzbar sind. Ziel ist es, Straßenräume zu schaffen, die unterschiedliche Nutzergruppen berücksichtigen und ein sicheres Miteinander ermöglichen. Diese Aufgabe liegt nicht in der Verantwortung des einzelnen Verkehrsteilnehmenden, sondern vielmehr bei den Straßenbaulastträgern sowie den für Planung und Gestaltung zuständigen Stellen.

Die Aufgabe der Streckencharakteristik besteht darin, durch eine gleichgerichtete, harmonische Abstufung aller wahrnehmbaren Straßenmerkmale deutlich erkennbare Straßentypen zu schaffen und den Verkehrsteilnehmenden auf ein für den jeweiligen Straßentyp intuitiv richtiges Fahrverhalten hinzuführen. Gleichzeitig ist bei der Straßenraumgestaltung das Thema Begrünung aus stadtklimatischer Perspektive von hoher Bedeutung.

Flächenverteilung

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in Baumheide ist stark auf die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Viele Straßenräume wurden so gestaltet, dass in erster Linie der Verkehrsfluss von Kraftfahrzeugen nicht behindert wird und die Begegnung zweier Pkw/ LKW (jederzeit) ohne große Einschränkungen möglich ist. Des Weiteren werden Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt. Diese Prioritätensetzung führt dazu, dass in einigen Straßen(-abschnitten) geringe oder keine Flächen für den Fuß- und Radverkehr vorhanden sind. Die aktuelle Richtlinie für die Gestaltung von Stadtstraßen legt fest, dass Straßenräume grundsätzlich von außen nach innen geplant werden sollen. Dies bedeutet, dass zunächst die Anforderungen der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie der Radfahrenden (Seitenräume) und anschließend die der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Kfz-Verkehr) berücksichtigt werden. Der Straßenraum sollte bestenfalls im Verhältnis 30:40:30 zwischen den Seitenräumen (jew. 30 % der Fläche) und der Fahrbahn (40 %) aufgeteilt werden, um ausreichende Flächen für den nichtmotorisierten Verkehr sowie für weitere Straßenraumelemente zur Verfügung stellen zu können. Das Verhältnis entspricht zudem dem menschlichen Maß[11].

[11] *Quelle: Jan Gehl: Städte für Menschen*

Die ungleiche Flächenverteilung im öffentlichen Straßenraum und der sich daraus resultierende Handlungsbedarf zeigt sich in Baumheide in den folgenden Straßen:

	Fahrbahnbreite	Gehwegbreite (beidseitig)
Donauschwabenstraße (Höhe Hausnr. 99)	5,80 Meter	1,2 – 1,50 Meter
Donauschwabenstraße (Höhe Hausnr. 75)	7,00 Meter	2,00 – 2,20 Meter
Seidenstickerstraße	7,00 Meter	1,80 Meter
Göppinger Straße	7,00 Meter	1,50 Meter
Wacholderweg	7,00 Meter	1,50 – 1,70 Meter
Schlehenweg	7,00 Meter	1,50 Meter
Am Großen Wiel	7,00 Meter	1,80 – 2,50 Meter

Tabelle 9: Übersicht über ungleiche Flächenverteilung im öffentlichen Straßenraum

Gestaltung Eingangsbereiche

An den Übergängen zwischen außerorts und innerorts bzw. anbaufreien und angebauten Straßenzügen muss den Verkehrsteilnehmenden verdeutlichet werden, dass das Fahrverhalten an die entsprechenden Gegebenheiten anzupassen ist. Dies gilt ebenso für Übergänge zwischen Hauptverkehrsstraßen und den untergeordneten Straßen (z.B. Tempo 30-Zone).

Hierzu gehört eine deutlich erkennbare Verkehrsregelung; gegebenenfalls ergänzt durch Geschwindigkeitstrichter (Ortseingang). Weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sollen aus der jeweiligen örtlichen Situation abgeleitet werden. Hierzu bieten sich unter anderem folgende Möglichkeiten für Ortseinfahrtsbereiche an:

- Mittelinseln mit beidseitigem Versatz
- Kleiner Kreisverkehr (soweit städtebaulich und verkehrlich integrierbar)

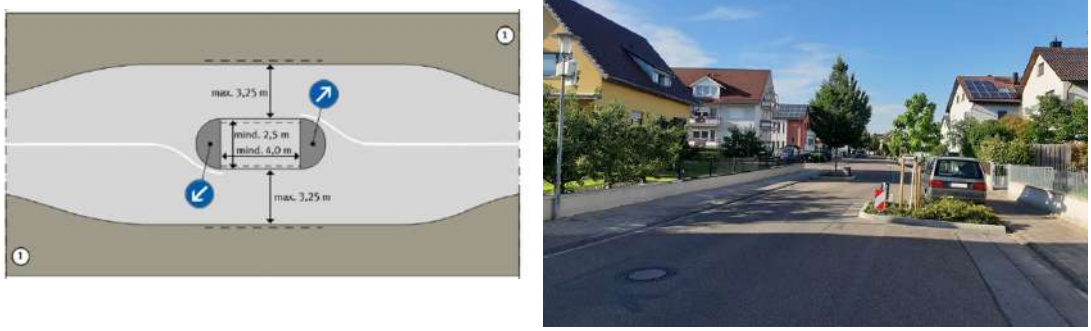


Abbildung 78: Mittelinsel mit beidseitigem Fahrbahnversatz (Quelle: AGFS Leitfaden Querungsstellen Fußverkehr) (links) | Baumbeete zur Verkehrsberuhigung (Quelle: www.stvo2go.de) (rechts)

In den Eingangsbereichen von Baumheide besteht Handlungsbedarf in folgenden Bereichen:

- Sandbrink/ Milser Straße (vgl. Kapitel 5.1.1)
- Rabenhof/ Herforder Straße (vgl. Kapitel 5.1.1)
- Schelpmilser Weg (Ortseingangsbereich)
- Rabenhof/Eckendorfer Straße

Für den innerörtlichen Übergang zwischen Hauptverkehrsstraßen und dem untergeordneten Straßennetz kommen zum Beispiel nachfolgende Maßnahmen in Frage:

- Vorgezogene Seitenräume (mit Querungsmöglichkeit im Knotenpunkt)
- (Teil-)Aufpflasterungen des Knotenpunktes
- Baumtore mit Fahrbahneinengung (einseitig oder beidseitig)

Der Handlungsbedarf zur Gestaltung des Übergangs zeigt sich in Baumheide u.a. in den folgenden Bereichen:

- Donauschwabenstraße/ Schelpmilser Weg (Beginn Tempo 30-Zone)
- Am Wellbach/ Am Großen Wiel (Beginn Tempo 30-Zone)

Straßenraumbegrünung

Eine ausreichende Begrünung der Straßenräume ist anzustreben und in Hinblick auf das Mikroklima und die Reduktion der Wärmebelastung zu empfehlen. Für die Zukunft wird eine (deutliche) Zunahme der Wärmebelastung für Baumheide prognostiziert, sodass der Begrünung des öffentlichen Straßenraums eine hohe Bedeutung zukommen sollte. Von den Wärmeinseleffekten sind besonders Bereiche mit Geschosswohnungsbau, das Umfeld des Nahversorgungszentrums sowie das Gewerbegebiet südlich der Eckendorfer Straße betroffen. Im Bestand zeigen sich geringe Grünabdeckungen im Nordosten von Baumheide. Entlang des Rabenhofs liegt i.d.R. eine hohe Grünabdeckung vor, in den angrenzenden Straßen ist die Abdeckung jedoch überwiegend niedrig ausgeprägt.

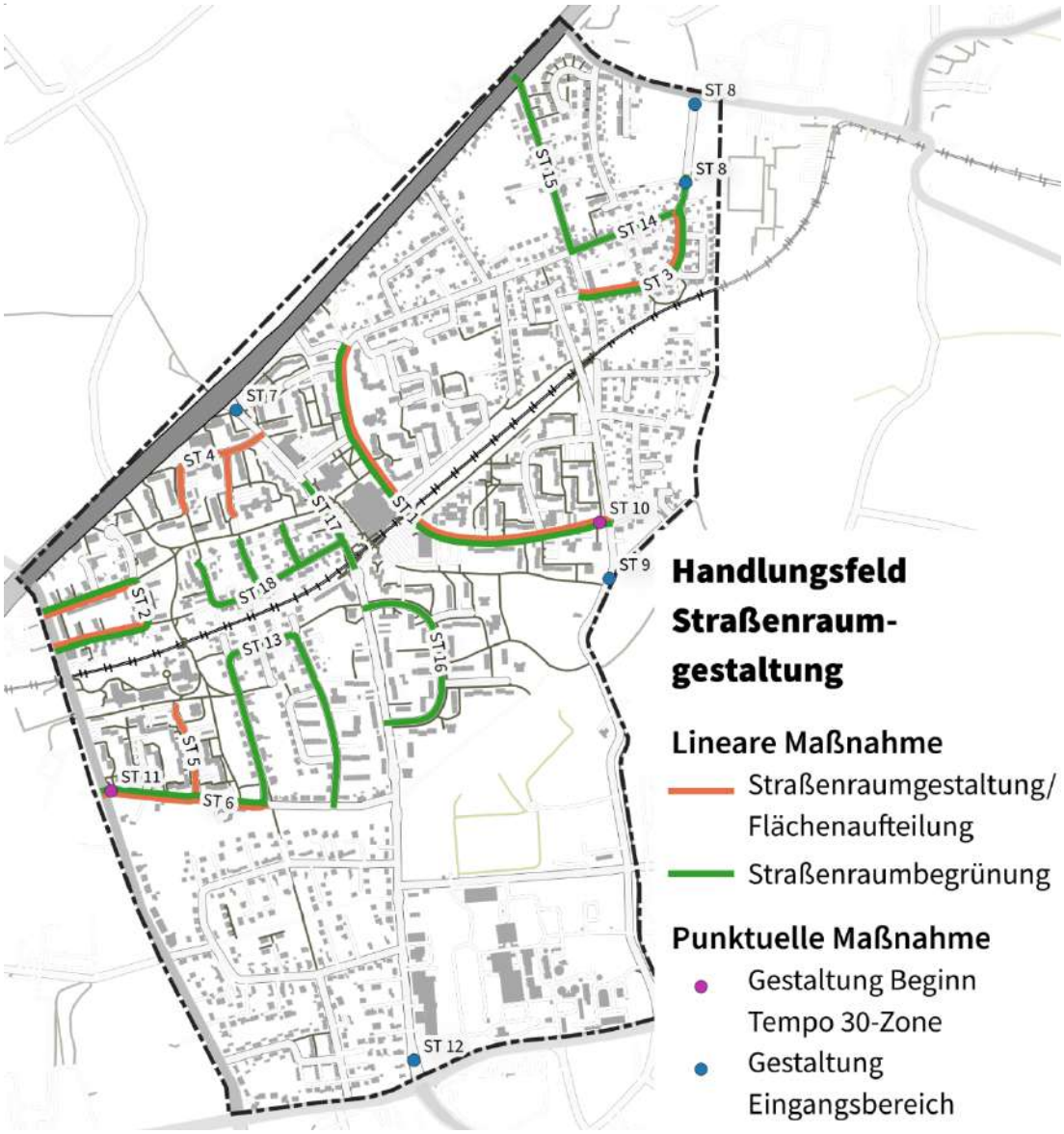


Abbildung 79: Verortung der Maßnahmen im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
ST 1	Straßenraum-gestaltung/ -begrünung/ Flächenaufteilung	Donauschwabenstraße	mittelfristig	hoch
ST 2	Straßenraum-gestaltung/ -begrünung/ Flächenaufteilung	Seidenstickerstraße	langfristig	mittel
ST 3	Straßenraum-gestaltung/ -	Göppinger Straße	langfristig	mittel

	begrünung/ Flächenaufteilung			
ST 4	Straßenraum-gestaltung/ Flächenaufteilung	Wacholderweg	langfristig	niedrig
ST 5	Straßenraum-gestaltung/ Flächenaufteilung	Schlehenweg	kurz- bis mittelfristig	hoch
ST 6	Straßenraum-gestaltung/ -begrünung/ Flächenaufteilung	Am Großen Wiel	mittelfristig	mittel
ST 7	Gestaltung Eingangsbereich	Rabenhof/ Herforder Straße	kurz- bis mittelfristig	hoch
ST 8	Gestaltung Eingangsbereich	Sandbrink / Milser Straße	kurz- bis mittelfristig	hoch
ST 9	Gestaltung Ortseingangsbereich	Schelpmilser Weg	mittelfristig	mittel
ST 10	Gestaltung Beginn Tempo 30-Zone	Donauschwabenstraße / Schelpmilser Weg	mittelfristig	hoch
ST 11	Gestaltung Beginn Tempo 30-Zone	Am Wellbach/ Am Großen Wiel	mittelfristig	mittel
ST 12	Gestaltung Ortseingangsbereich	Rabenhof/ Eckendorfer Straße	mittel – bis langfristig	mittel
ST 13	Straßenraum-begrünung	Jungbrunnenweg	mittel – bis langfristig	mittel
ST 14	Straßenraum-begrünung	Sandbrink	mittel – bis langfristig	mittel
ST 15	Straßenraum-begrünung	Heilbronner Straße	mittel – bis langfristig	mittel
ST 16	Straßenraum-begrünung	Siebenbürgerstraße	mittel – bis langfristig	mittel
ST 17	Straßenraum-begrünung	Rabenhof im Bereich Nahversorgungszentrums	mittelfristig	mittel
ST 18	Straßenraum-begrünung	Baumheide	mittel – bis langfristig	mittel

5.3 | Konzept ruhender Verkehr

Die Flächen des ruhenden Verkehrs stehen häufig in Konkurrenz zu verschiedenen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Straßenraum. Das Straßen- und Wegegesetz NRW legt fest, dass der fließende Verkehrs Vorrang vor dem ruhenden Verkehr hat, soweit sich aus der Widmung der Straße und dem Straßenverkehrsrecht nichts anderes ergibt.

Die „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR) der FGSV konkretisierten dies weiter und definieren Prioritäten für die Nutzung des öffentlichen Straßenraums:

> *„Für den öffentlichen Straßenraum gilt grundsätzlich, dass hier zunächst die zur Verfügung stehenden Flächen für regelkonforme Anlagen des fließenden Verkehrs, einschließlich ÖPNV […], Rad- und Fußverkehr, für Aufenthaltsflächen und für erforderliche Stadtbegrünung zur Verfügung stehen. Mit Ausnahme von Parkständen für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Flächen für Liefer- und Ladeverkehr sollte das Parken von Kraftfahrzeugen vorrangig auf private Flächen verlagert werden.“* [12]

In Baumheide ist grundsätzlich ein ausreichendes Angebot an öffentlichen und privaten Parkmöglichkeiten vorhanden. Die Erhebung der Auslastung der öffentlichen Parkstände im zentralen Bereich von Baumheide an einem Normalwerktag hat im Tagesdurchschnitt eine Auslastung von 45 % ergeben. In dem Fall spricht man von einer geringen Auslastung des Parkraumangebotes. Die Gegenüberstellung der gemeldeten Kfz zu den vorhandenen Parkständen im öffentlichen Straßenraum und den privaten Sammelparkständen (bezogen auf das Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung) zeigt, dass das Parkraumangebot die Anzahl der gemeldeten Kfz deutlich übersteigt. Bei der Gegenüberstellung ist zu berücksichtigen, dass sich die Anzahl der gemeldeten Kfz der Donauschwabenstraße, des Schelpmilser Wegs und des Rabenhofs auf die gesamte Straße beziehen und nicht nur auf den Abschnitt innerhalb des Untersuchungsgebiets. Bei der Anzahl der öffentlichen Parkstände und der Sammelparkstände sind nur die Abschnitte innerhalb des Untersuchungsgebiets berücksichtigt. Grundsätzlich zeigt sich in allen Teilräumen des Untersuchungsgebiets ein Potential zur Reduktion des öffentlichen Parkraumangebots.

[12] *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2023): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs*

	Gemeldete Kfz	Öffentliche Parkstände	Sammelpark - plätze (privat)
Gebiet westlich des Rabenhofs: Am Großen Wiel, Eibenweg, Jungbrunnenweg, Sanddornweg, Schlehenweg	634	292	610
Gebiet östlich des Rabenhofs: Banater Weg, Donauschwabenstraße, Scheffelstraße, Schelpmilser Weg	773	346	646
Rabenhof	413	94	337
Siebenbürgerstraße	315	106	247
Wacholderweg	182	70	218

Tabelle 10: Gegenüberstellung der gemeldeten Kfz und der Parkmöglichkeiten in Teilräumen

Aus diesem Grund liegt der Schwerpunkt im Folgenden auf Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen sollen und die Attraktivität des Umweltverbundes stärken. Zudem werden Maßnahmenansätze für die Abwicklung des ruhenden Verkehrs bei Veranstaltungen genannt, da dieser Aspekt in den Beteiligungsformaten wiederholt thematisiert wurde. Ziel ist eine effiziente Nutzung der vorhandenen Parkflächen sowie die Entsiegelung und Begrünung überdimensionierter öffentlicher Parkräume, um die Aufenthaltsqualität und Durchgrünung zu verbessern.

Freihalten von Sichtachsen

Vor Ort konnten vereinzelt Fahrzeuge beobachtet werden, die in Knotenpunktbereichen ohne Einhalten des notwendigen Abstandes (mind. 5,0 m) geparkt haben. Zur Freihaltung der Sichtachse und Gewährleistung der Verkehrssicherheit sollten diese Bereiche konsequent freigehalten werden. Um dies sicherzustellen, könnten beispielsweise Rahmenhalter für Fahrräder installiert werden. Diese stellen keine Einschränkung für die Sichtbeziehungen dar und bieten für Radfahrende einen Mehrwert.

Dies gilt, insbesondere bei der derzeitigen Führung des Radverkehrs mit Gehweg „Rad frei“, für den Rabenhof und dortigen Einmündungen.



Abbildung 80: Freihalten von Sichtachsen an Knotenpunkten mittels Fahrradparker (Beispiel aus Berlin | Quelle: www.qimby.net)

Im **Wacholderweg** sind derzeit Parkstände in Schrägaufstellung vorhanden. Zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg befindet sich ein aufgepflasterter Streifen, der unterhalb des Gehwegniveaus liegt und gemeinsam mit der Fahrbahn zum Schrägparken genutzt wird. Durch den Überhang beim Schrägparken ragen die abgestellten Fahrzeuge in den Gehwegbereich hinein, der mit einer Breite von 1,70 Metern ohnehin zu gering dimensioniert ist. Gleichzeitig besteht bei Senkrechtparkständen durch die eingeschränkte Sicht beim Ausparken ein erhöhtes Unfallrisiko, insbesondere für Radfahrende. Vor diesem Hintergrund sollte im Abschnitt zwischen dem Rabenhof und der Parkplatzzufahrt Höhe Hausnummer 21 eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs geprüft werden. Die Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände wäre mit einer Reduktion der Kapazität verbunden, würde jedoch die Begehbarkeit des Gehwegs deutlich verbessern (insbesondere mit Rollstühlen oder Kinderwagen) und die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöhen.

Liefer- und Ladezonen

In Baumheide ist die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen zu empfehlen, damit Lieferfahrzeuge möglichst nicht auf der Fahrbahn oder auf Fuß- und Radverkehrsanlagen abgestellt werden. Hierzu können gegenwärtig frei verfügbare Parkstände umgenutzt werden. Die Einrichtung ist mit einer kontinuierlichen Überwachung des Parkraums (Ordnungsamt) zu begleiten. Die Umnutzung der bestehenden Parkplätze als Liefer- und Ladezone kann auf einen festen Zeitraum (z.B. Werktags von 08 bis 20 Uhr) begrenzt werden, in den übrigen Zeiten stünden die Flächen weiterhin als öffentlicher Parkraum zur Verfügung. Dabei sind entsprechende Verkehrszeichen aufzustellen.



Abbildung 81: Umsetzungsmöglichkeiten zur Einrichtung einer Liefer- und Ladezone in München (links) | und einer Wirtschaftszone in Köln (rechts)

Elektroladeinfrastruktur

In Baumheide ist keine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorhanden. Das Thema Elektroladeinfrastruktur wird im Kapitel 7.4 behandelt.

Dezentrale Parkmöglichkeiten bei Veranstaltungen

Im Rahmen der Parkraumerhebung konnte kein flächenhafter Parkdruck im Untersuchungsgebiet festgestellt werden. In der Online-Karte und im Workshop „Mobil in Baumheide“ wurden ein hoher Parkdruck und Falschparker im Rahmen von Veranstaltungen beschrieben. Dies bezieht sich sowohl auf den Trödelmarkt (Parkplatz Marktkauf) als auch auf Veranstaltungen der Jesidischen Gemeinde und die angrenzende Tafel im Bereich Rabenhof/ Wiesenstraße.

Eine Möglichkeit wäre die Nutzung privater Parkplätze im Gewerbegebiet südlich der Eckendorfer Straße in den Randzeiten/ außerhalb der Öffnungszeiten durch Besucherinnen und Besucher der Jesidischen Gemeinde. So könnte beispielsweise der Obi-Parkplatz (gegen Gebühr) genutzt werden. Die Jesidische Gemeinde wäre in ca. 300 Metern fußläufig erreichbar. Alternativ kann die Nutzung der vorhandenen Parkplatzfläche am Leineweberring (Eckendorfer Straße/ Am Wellbach) geprüft werden. Die Jesidische Gemeinde wäre in ca. 650 Metern fußläufig erreichbar.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets Baumheide befinden sich im Umfeld der jesidischen Gemeinde weitere kleinere Parkplätze von Gewerbebetrieben. Die effiziente Nutzung vorhandener Flächen ist vor dem Neu- und Ausbau von Parkflächen grundsätzlich zu bevorzugen.

Mit der Thematik setzen sich verschiedene private Anbieter (u.a. Parkster, ParkRaum Management GmbH, wemolo oder ampido) auseinander. Die Zugänglichkeit zum Parkplatz kann beispielsweise App-basiert in Kombination mit einer kamerabasierten

Kennzeichenerfassung erfolgen. Alternativ könnten Parkberechtigungen auch über eine App reserviert und gebucht werden.

Zudem sollte das Falschparken, insbesondere in Knotenpunktbereichen, konsequent geahndet werden.

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
RU 1	Unterbindung des „Überhangs“ abgestellter Fahrzeuge auf den Gehweg	Wacholderweg	mittelfristig	hoch
RU 2	Freihalten von Knotenpunkten/ Einmündungsbereichen	Gesamter Stadtteil	kurzfristig	hoch
RU 3	Liefer- und Ladezonen	Gesamter Stadtteil	kurzfristig	hoch
RU 4	Dezentrale Parkmöglichkeiten bei Veranstaltungen	Gesamter Stadtteil (Schwerpunkte am Rabenhof)	kurz- bis mittelfristig	mittel

6 | KONZEPT UMWELTVERBUND

Die Neustrukturierung des Straßennetzes bietet die Gelegenheit, die Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) in Baumheide zu verbessern. Das Konzept für den Umweltverbund umfasst die folgenden Handlungsfelder:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Schulwege

6.1 | Handlungsfeld Fußverkehr

Für den Fußverkehr soll eine Infrastruktur geschaffen werden, die sowohl im Alltag als auch in der Freizeit zum Gehen einlädt. Dabei sind die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sowie Kindern und Jugendlichen in besonderer Weise zu berücksichtigen. Da Fußgängerinnen und Fußgänger zu den „schwächsten Verkehrsteilnehmenden“ zählen, hat die Verkehrssicherheit einen besonderen Stellenwert. Darüber hinaus soll der Fußverkehr nicht nur auf die reine Fortbewegung reduziert werden, sondern auch einen Beitrag zur sozialen Teilhabe, zur Gesundheitsförderung sowie zur Integration und Vernetzung im Quartier leisten.

Die vorhandene Fußverkehrsinfrastruktur mit vielen eigenständigen Fuß- und Radwegen zählt zu den Stärken des Stadtteils Baumheide. Die straßenunabhängigen Wege verkürzen die Wegelängen und erhöhen die Attraktivität des Fußverkehrs durch die Führung abseits des Kfz-Verkehrs. Neben der baulichen Infrastruktur spielt jedoch auch die soziale Sicherheit eine wichtige Rolle. In den verschiedenen Beteiligungsformaten (v.a. Schul-Workshops) wurde diese wiederholt als großes Problem benannt. Aufgrund fehlender Beleuchtung sowie fehlender sozialer Kontrolle wurden verschiedene Bereiche in Baumheide als Angstträume beschrieben.

Der Handlungsbedarf im Fußverkehr ergibt sich aus den Ergebnissen der Bestandsaufnahme vor Ort und den durchgeführten Beteiligungsverfahren. Diese werden in den folgenden Maßnahmenfeldern behandelt:

- Schließung von Netzlücken
- Ausbau und Verbreiterung von Gehwegen
- Ausbau und Optimierung von Querungsanlagen und Knotenpunkten
- Fußverkehrsfreundliche Gestaltung

Besonderer Handlungsbedarf besteht im Umfeld schutzbedürftiger Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Schulen oder Alten- und Pflegeheimen, wo der Fußverkehr vorrangig

berücksichtigt werden sollte. Schulwege werden aus diesem Grund in einem eigenen Handlungsfeld berücksichtigt.

Das Handlungsfeld Fußverkehr berücksichtigt die entsprechenden Maßnahmen des Freiraumentwicklungskonzeptes sowie der Fußverkehrsstrategie zum Modellquartier Baumheide. Der Großteil der Maßnahmen ist in den entsprechenden Handlungsfeldern berücksichtigt. Einzelne Maßnahmenempfehlungen wurden nachrichtlich übernommen und sind entsprechend gekennzeichnet (grüner Kasten). Die Maßnahmen zur (barrierefreien) Aufwertung der Haltestellen sind im Handlungsfeld ÖPNV berücksichtigt.

Schließung von Netzlücken

Die analysierten Streckenabschnitte, die gegenwärtig über keine Fußverkehrsanlagen verfügen, sollten mit geeigneten Verkehrsanlagen für den Fußverkehr ausgestattet werden (vgl. Abbildung 83). Dabei sollten die Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) flächendeckend im Bestand umgesetzt werden.

In den entsprechenden Straßen ist zu prüfen, inwieweit eine räumliche Anpassung im bestehenden Straßenquerschnitt möglich ist. Der Anbau von Gehwegen oder die Umverteilung von Flächen im bestehenden Straßenraum können die Verkehrssicherheit und den Komfort in diesen Bereichen für den Fußverkehr erhöhen. Gleichzeitig sollte die Begrünung der Straßenräume bei Umbauarbeiten berücksichtigt werden. In den genannten Straßen kann alternativ die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in Betracht gezogen werden. Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs sollte von (punktuellen) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung begleitet werden, z.B. durch Fahrbahnversätze und/oder Baumtore.

Die Heilbronner Straße, der Büscherweg und die Wiesenstraße wurden bereits in Kapitel 5.1 bei der Erstellung der beiden Varianten thematisiert. Bei den übrigen Straßen(-abschnitten) ohne angebauten Gehweg handelt es sich, mit Ausnahme der drei Straßen „Hagenkamp“, „Am Lothenkamp“ [13] und der „Meckauerstraße“ (nördlicher Abschnitt), um Wohnwege ohne Kfz-Durchgangsverkehre (Sackgassen für Kfz-Verkehr). Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist somit mit einer niedrigeren Priorität zu versehen.

Im **Hagenkamp** fehlen abschnittsweise Gehwege. Zur Erhöhung der Attraktivität und Verkehrssicherheit im Fußverkehr sowie zur Erhöhung des Widerstandes für den Kfz-Verkehr, sollte die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereich geprüft werden. Gleiches gilt für die beiden Straßen **Am Lothenkamp** und die **Meckauerstraße** (nördlicher Abschnitt). Dabei könnte die Meckauerstraße in die Umsetzung des verkehrsberuhigten Bereichs Hagenkamp integriert werden. Aufgrund der größeren Erschließungsfunktion und der größeren zu erwartenden Kfz-Verkehrsmengen des Hagenkamp und der

[13] *Bei der Straße „Am Lothenkamp“ handelt es sich um eine Privatstraße*

Meckauerstraße, im Vergleich zur Straße Am Lothenkamp, ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs dort mit einer höheren Priorität zu versehen.



Abbildung 82: Gestaltung Straßenraum Hagenkamp (links) | Fehlende Gehwege Am Lothenkamp (rechts)

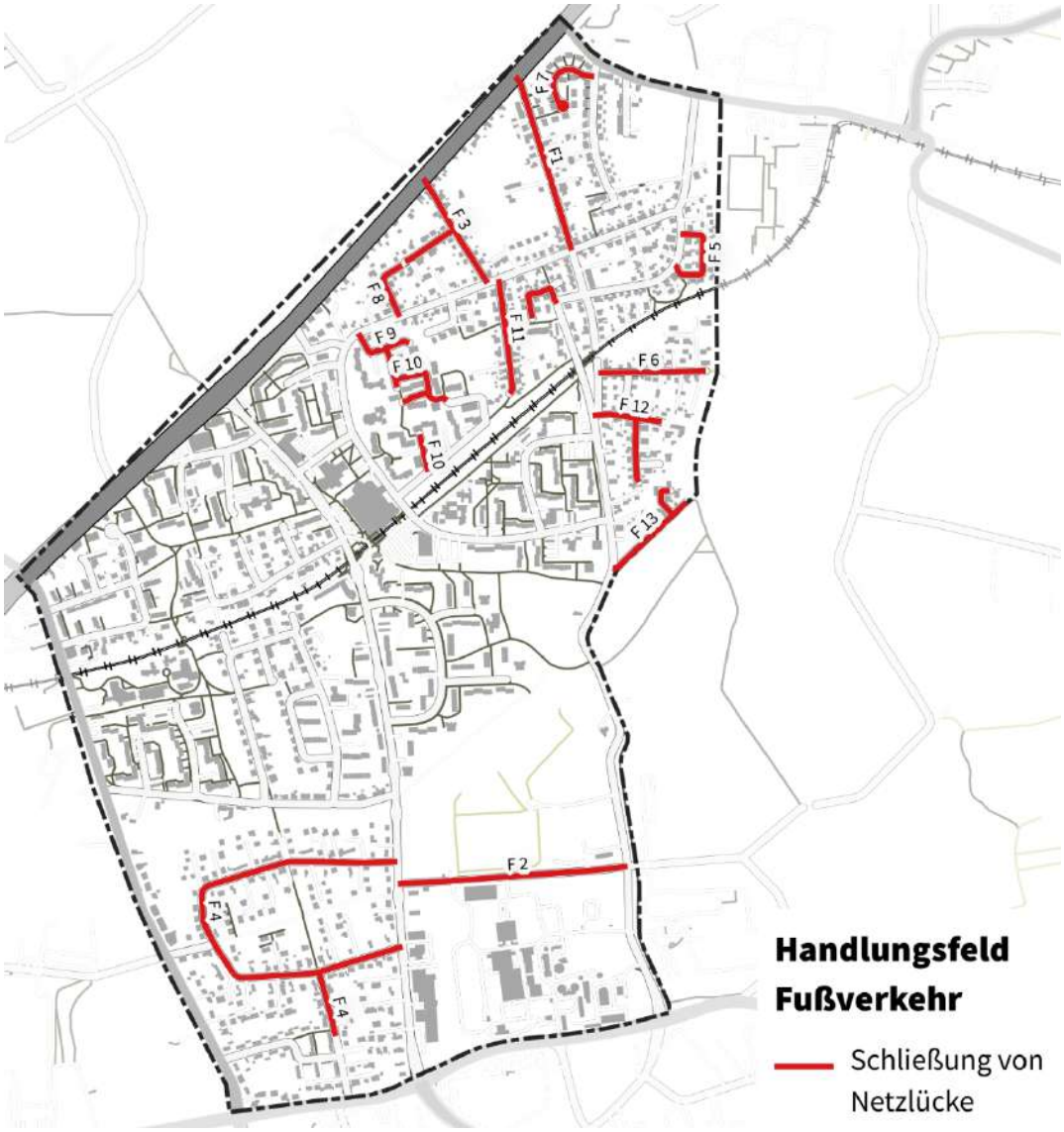


Abbildung 83: Verortung der Maßnahmen zur Schließung von Netzlücken

Zudem wurden in der Fußverkehrsstrategie die folgenden Maßnahmen zusätzlich zur Verdichtung des Fußwegenetzes definiert:

- Schaffung einer neuen Wegeverbindung zwischen dem Spielplatz Lothenkamp und der Sportanlage Milse parallel zur Bahntrasse
- Schelpmilser Weg: Schaffung eines selbstständigen Fuß- und Radwegs auf der westlichen Seite zwischen der Einmündung Donauschwabenstraße und dem Eingang der Grünverbindung (Siedlungsrand) mit Anbindung des Abenteuerspielplatzes
- Grünzug nördlich der Bahntrasse: Anlage einer Fußwegeverbindung zwischen Donauschwabenstraße und Schelpmilser Weg
- Am Großen Wiel (ggü. Einmündung Jungbrunnenweg): Schließung der Gehweglücke zwischen der Fußgängerbrücke und dem bestehenden östlichen Gehweg

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
F 1	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Heilbronner Straße	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 2	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Wiesenstraße	kurz- bis mittelfristig	mittel
F 3	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Büscherweg	kurz- bis mittelfristig	mittel
F 4	Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich	Hagenkamp/ Meckauerstraße	mittelfristig	mittel
F 5	Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich	Am Lothenamp	langfristig	niedrig
F 6	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Fischerheide	langfristig	niedrig
F 7	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Robert-Bracksiek-Straße	langfristig	niedrig
F 8	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Schwarzer Weg	langfristig	niedrig
F 9	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Geislinger Straße	langfristig	niedrig
F 10	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Welfenstraße	langfristig	niedrig
F 11	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Scheffelstraße	langfristig	niedrig

F 12	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Krampenweg	langfristig	niedrig
F 13	Anbau Gehweg/ Flächenumverteilung	Siedlerweg	langfristig	niedrig

Ausbau/ Verbreiterung von Gehwegen

Neben dem Neubau von Gehwegen ist an einigen Stellen in Baumheide der Ausbau der vorhandenen Fußverkehrsinfrastruktur (vgl. Abbildung 85) notwendig, da die Gehwegbreiten nicht den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen entsprechen. Eine Verbreiterung der Gehwege ist aufgrund der begrenzen Platzverfügbarkeit häufig nur mit einer Umverteilung der Flächen im gesamten Straßenraum möglich. Insbesondere beim Aus- und Neubau von Straßenräumen ist auf eine ausreichende Dimensionierung der Gehwege zu achten (vgl. Kapitel 5.2). Gleichzeitig sollte die Durchgrünung der Straßenräume berücksichtigt werden.

Prioritär sollten sehr schmale Gehwege sowie Gehwege auf Schulwegen behandelt werden. Darüber hinaus sind Abschnitte auf denen zusätzlich der Radverkehr geführt wird (Gehweg „Rad frei“ oder gemeinsamer Geh- und Radweg) mit einer Priorität zu versehen, da hier mit Konflikten zwischen Fußgänger/innen und Radfahren zu rechnen ist.

Der Rabenhof (Gehweg „Rad frei“, Gehwegbreiten unter 2,50 Meter) wurde bereits in Kapitel 5.1 bei der Erstellung der Basisvariante mit entsprechendem Maßnahmen bearbeitet.

Auf dem **Schelpmilser Weg** liegen die Gehwegbreiten außerorts abschnittsweise unterhalb von 1,50 Metern. Zusätzlich ist der Radverkehr auf dem Gehweg freigegeben („Rad frei“) und die Oberflächenbeschaffenheit zeigt Mängel, sodass ein erhöhter Handlungsbedarf besteht. Auch am **Sandbrink** und im westlichen Abschnitt der **Milser Straße** ist eine Umgestaltung des Seitenraums, unter Berücksichtigung der Radverkehrsführung, zu prüfen. In der **Bertha-von-Suttner-Straße** ist eine Umverteilung der bestehenden Flächen, insbesondere des ruhenden Kfz-Verkehrs, zum Ausbau der Gehwege zu prüfen. Ein erhöhter Handlungsbedarf hinsichtlich der Dimensionierung der Gehwege zeigt sich zudem in der **Meckauerstraße** und dem **Sanddornweg.**

Darüber hinaus bietet sich in einzelnen Wohnwegen, wie beispielsweise dem **Eibenweg**, dem **Leinenweg** oder im östlichen Abschnitt der **Welfenstraße**, die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen an. Diese könnten mit einer gestalterischen Aufwertung sowie einer stärkeren Begrünung des Straßenraums verbunden werden.

Ergänzend sollte auch **Am Wellbach** und an der **Herforder Straße** aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen ein Ausbau der unterdimensionierten Gehwege erfolgen/ geprüft werden. Am Wellbach ist durch die geplante Nachverdichtung im Rahmen der grünen

Kammerratsheide zukünftig mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Bei der Herforder Straße ist im Zuge des Ausbaus die Einhaltung der Regelbreiten zu berücksichtigen.

In der **Göppinger Straße** sollte der Ausbau der Gehwege durch eine Flächenumverteilung angestrebt werden. Die Fahrbahn ist mit bis zu 7,60 Metern Breite überdimensioniert, sodass Verkehrsflächen zugunsten des Fußverkehrs umverteilt werden können. Die Maßnahme ist mit einer niedrigeren Priorität zu versehen und langfristig umzusetzen.

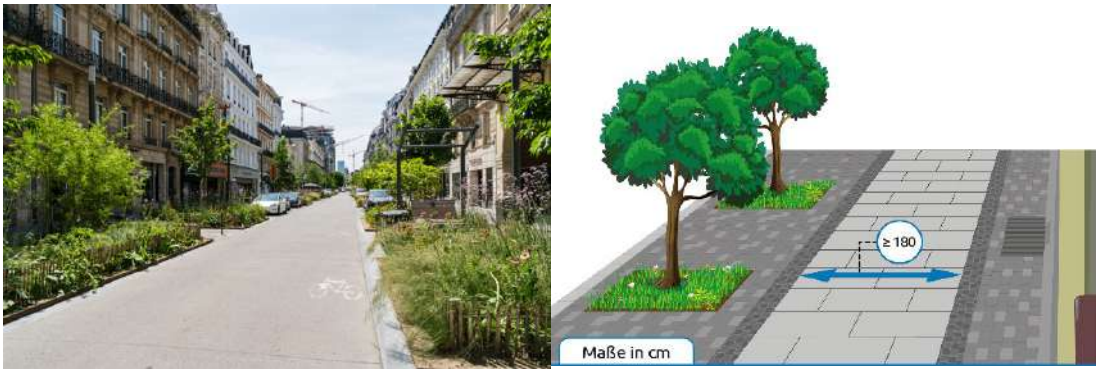


Abbildung 84: Begrünter Straßenraum in Brüssel (links) | Gestaltung von Gehwegen (rechts) (Quelle: Agentur Barrierefrei NRW)

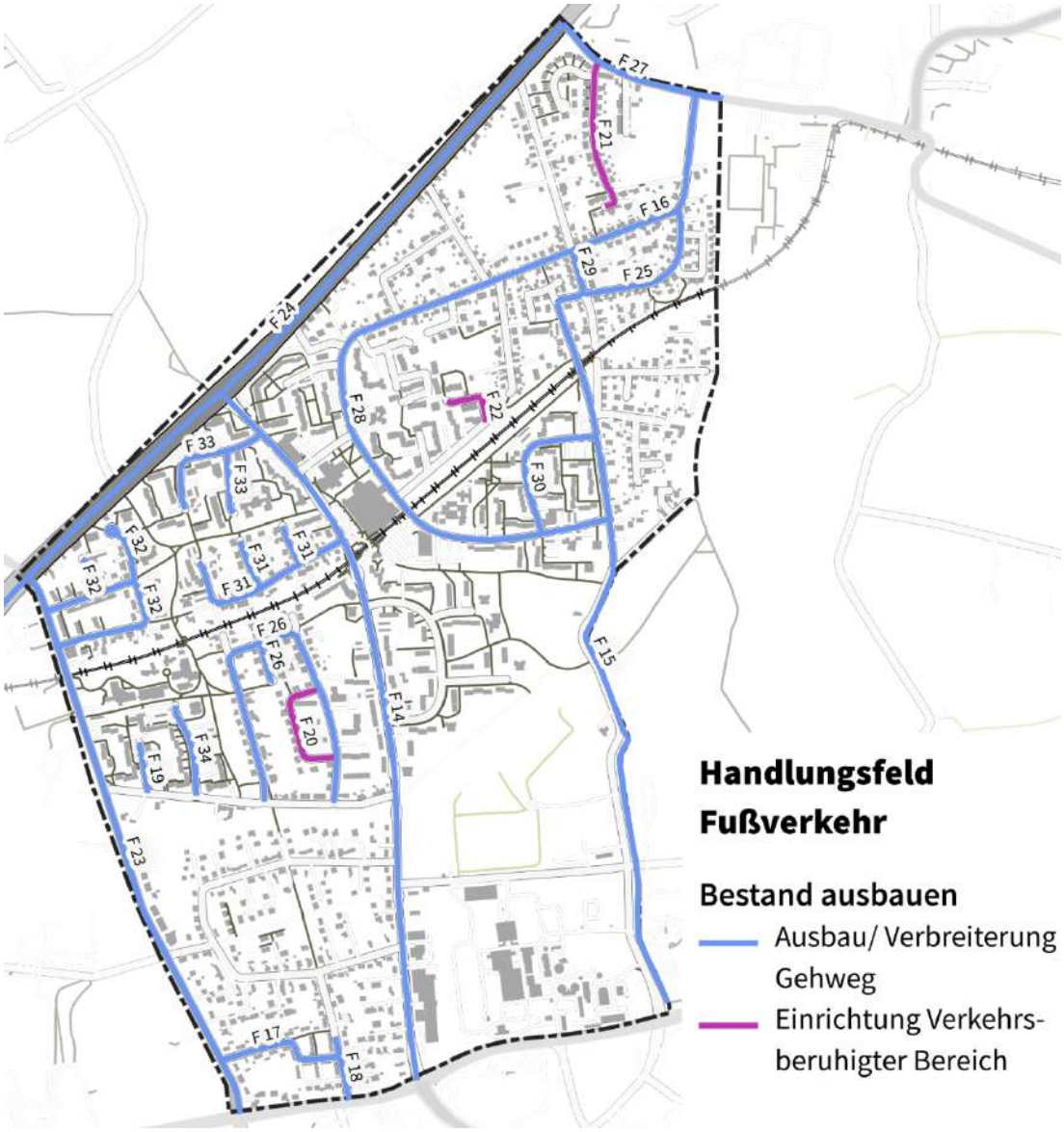


Abbildung 85: Verortung der Maßnahmen zum Ausbau der Gehwege

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungshorizont	Priorität
F 14	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg; Trennung Fuß- und Radverkehr	Rabenhof	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 15	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Schelpmilser Weg	kurz- bis mittelfristig	sehr hoch
F 16	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg; Trennung Fuß- und Radverkehr	Sandbrink	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 17	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Bertha-von-Suttner-Straße	mittel- bis langfristig	mittel

F 18	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Meckauerstraße	mittelfristig	mittel
F 19	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Sanddornweg	mittelfristig	mittel
F 20	Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich	Eibenweg	mittelfristig	mittel
F 21	Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich	Leinenweg	mittelfristig	mittel
F 22	Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich	Welfenstraße	mittelfristig	mittel
F 23	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Am Wellbach	mittelfristig	hoch
F 24	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Herforder Straße	mittelfristig	hoch
F 25	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Göppinger Straße	langfristig	niedrig
F 26	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Jungbrunnenweg	langfristig	mittel
F 27	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Milser Straße	langfristig	niedrig
F 28	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Donauschwaben-straße	langfristig	niedrig
F 29	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Heidenheimer Straße	langfristig	niedrig
F 30	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Banater Weg	langfristig	niedrig
F 31	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Baumheide	langfristig	mittel
F 32	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Seidenstickerstraße	langfristig	hoch
F 33	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Wacholderweg	langfristig	mittel
F 34	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Schlehenweg	langfristig	hoch

Ausbau und Optimierung von Querungsstellen und Knotenpunkten

Zur sicheren Querung der Fahrbahn im Umfeld von Zielpunkten sowie zur Vermeidung von Umwegen sollten zusätzliche Querungsanlagen für den Fußverkehr errichtet sowie bestehende Anlagen optimiert werden. Die Themenbereiche „Querungsanlagen“ und „Fuß-/Radfreundliche Gestaltung von Knoten“ gehören in der Online-Beteiligung zu den beiden meistgenannten Themen.

Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der FGSV stellen die möglichen Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen mit einer Fahrbahnbreite von max. 8,50 m dar. Die Einsatzbereiche sind von Umfeldbedingungen und Nutzungen abhängig. Die Art der Querungsanlage kann aus den Verkehrsstärken der Fußgänger sowie der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs abgeleitet werden. Die nachfolgenden Aspekte sollten bei der Anlage/ Optimierung von Querungsstellen beachtet werden:

- Frühzeitige Erkennbarkeit/ Einsehbarkeit der Querungsanlage
- Vermeidung von Sichtbehinderungen durch Verkehrszeichen, Bepflanzung, Werbeplakate etc.
- Ausreichende Dimensionierung der Anlage (Breite und Tiefe/ Aufstelllänge) für Rollstühle, Kinderwagen, etc.
- Barrierefreiheit: Unterteilung der Querungsanlage für Seheingeschränkte und Menschen mit Gehbehinderung (z.B. Rollstuhlfahrer) → mit Beirat für Behindertenfragen abgestimmter Standard für Bielefeld vorhanden
- Unterbindung des ruhenden Verkehrs in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sowie an weiteren Querungsanlagen → Freihalten der Sichtfelder

Mögliche Querungsanlagen sind:

- Mittelinseln und Mittelstreifen
- Vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“)
- Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“)
- Lichtsignalanlagen
- Über- und Unterführungen (planfrei)

In der Fußverkehrsstrategie der Stadt Bielefeld wird zum Thema Querungsanlagen u.a. folgendes formuliert:

- Zur Sicherung der direkten Erreichbarkeit von Zielen und der Vermeidung von Umwegen sollen Querungsmöglichkeiten möglichst in kurzen Abständen, etwa alle 100 m bis max. 200 m angelegt werden.
- Bei intensiver beidseitiger Nutzung ist möglichst ein linienhaftes Queren zu ermöglichen.
- Gesicherte Querungsanlagen sollen bei ausgeprägtem Querungsbedarf, bei einer Verkehrsstärke von 1.000 Kfz/h (Querschnitt,) bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (bei höheren Geschwindigkeiten bereits ab 500 Kfz/h (Querschnitt)) und wenn regelmäßig schutzbedürftige Personen queren (unabhängig von Belastungswerten) errichtet werden. Die Wahl der Querungsanlage soll sich an den in der EFA dargestellten Einsatzbereichen orientieren.

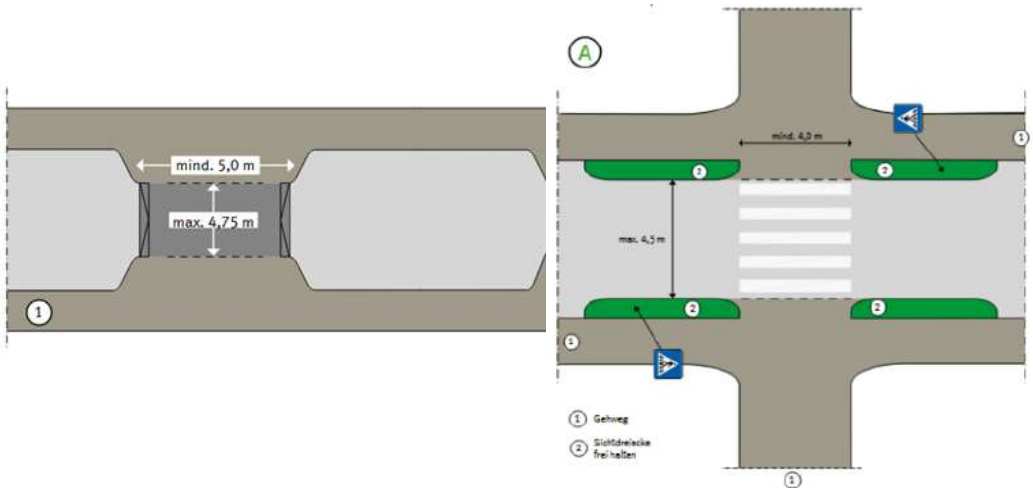


Abbildung 86: Vorgezogener Seitenraum mit Aufpflasterung (links) | Fußgängerüberweg mit Begrünung (rechts) (Quelle: Musterlösungen Knotenpunktgestaltung (AGFS NRW)

In der Bestandanalyse und den Beteiligungsformaten wurden mehrere Stellen eruiert, an denen Anlagen zum Queren der Fahrbahn fehlen (vgl. Kapitel 2.2.3). In diesen Bereichen ist die Einrichtung einer Querungsstelle zu prüfen. Die konkrete Ausgestaltung ist dabei von verschiedenen Faktoren abhängig.

Zudem wurde für die bestehende Querungsstelle in der Straße **Am Wellbach** (Höhe Hagenkamp) Optimierungsbedarf hinsichtlich der Aufstellfläche der Mittelinsel festgestellt. Der Ausbau der Wartefläche auf mindestens 2,50 Meter Tiefe sollte geprüft werden.

Des Weiteren besteht an mehreren Knotenpunkten Handlungsbedarf in Hinblick auf die Förderung des Fußverkehrs sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dies betrifft insbesondere lange Wartezeiten und lange Querungswege. Änderungen am Knotenpunkt Herforder Straße/ Rabenhof wurden bereits in Kapitel 4.2.2 behandelt.

Unter anderem an den Knotenpunkten **Herforder Straße/ Am Wellbach**, **Eckendorfer Straße/ Am Wellbach** und **Eckendorfer Straße/ Rabenhof** ist die Querung am Knoten mit langen Wartezeiten verbunden. Zudem können die Furten zum Teil nicht innerhalb einer Grünphase vollständig gequert werden, sodass Wartephasen auf Mittelinseln (im fließenden Kfz-Verkehr) notwendig sind. Die Grünphasen für Fußgängerinnen und Fußgänger sollten verlängert und die Wartezeiten verkürzt werden.

Weiterhin sind verschiedene Straßenräume/ Knotenpunkte sehr weiträumig (große Kurvenradien und breite Fahrbahnen) angelegt worden, so dass beim Queren der Fahrbahn weite Wege zurückgelegt werden müssen.

Ein probates Mittel, um diese Querungswege zu verkürzen und zudem die Verkehrssicherheit für die Fußgänger zu erhöhen, ist es die Seitenräume „vorzuziehen“. Hierdurch wird der Gehweg ein- oder beidseitig in die Fahrbahn vorgezogen, die Fahrbahnbreite verringert und die Querungswege folglich verkürzt. Hiermit können (z.B. in Kombination mit Baumtoren) die Eingangsbereiche in Tempo 30-Zonen oder auch Ortseingangsbereiche gestaltet werden, um eine Anpassung der Fahrgeschwindigkeiten beim Übergang zwischen zwei Straßentypen und Ortslagen zu erzielen.

Der Knotenpunkt **Schelpmilser Weg/ Donauschwabenstraße** ist ein Beispiel für überdimensionierte Knotenpunkte mit langen Querungswegen für Fußgänger. Auf dem westlichen Gehweg des Schelpmilser Wegs müssen ca. 17 Meter Fahrbahn gequert werden, eine Mittelinsel ist an dieser Stelle vorhanden. Dennoch besteht Handlungsbedarf zur Optimierung des Knotenpunkts im Fußverkehr.



Abbildung 87: Querungswege Donauschwabenstraße/ Schelpmilser Weg (links) | Donauschwabenstraße/ Breisgauer Straße (rechts)

Ebenso sind die Knotenpunkte **Donauschwabenstraße/ Banater Weg** und **Donauschwabenstraße/ Breisgauer Straße** überdimensioniert. Im INSEK Baumheide wird für diesen Bereich die Gestaltung der Fläche zu einem Quartiersplatz vorgeschlagen.

Verschiedene Knotenpunkte in Baumheide zeigen zudem Handlungsbedarf hinsichtlich der Barrierefreiheit auf. An den Knotenpunkten **Am Wellbach/ Eckendorfer Straße** und **Herforder Straße/ Milser Straße** fehlen an mehreren Furten taktile Elemente.

Der **Jungbrunnenweg** wird an zwei Stellen von einem selbstständig geführten Geh- und Radweg gekreuzt. In beiden Bereichen sind Aufpflasterungen vorhanden, die u.a. zur Geschwindigkeitsreduktion beim querenden Kfz-Verkehr beitragen. Um die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Schulkinder, zu erhöhen, sollte die Ausgestaltung der beiden Knotenpunkte angepasst werden. Dabei können vorgezogene Seitenräume oder Fahrbahnverengungen eingesetzt werden, um die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen und die Vorfahrtsregelung zu verdeutlichen.



Abbildung 88: Aufpflasterungen im Jungbrunnenweg im Querungsbereich des gemeinsamen Geh- und Radwegs

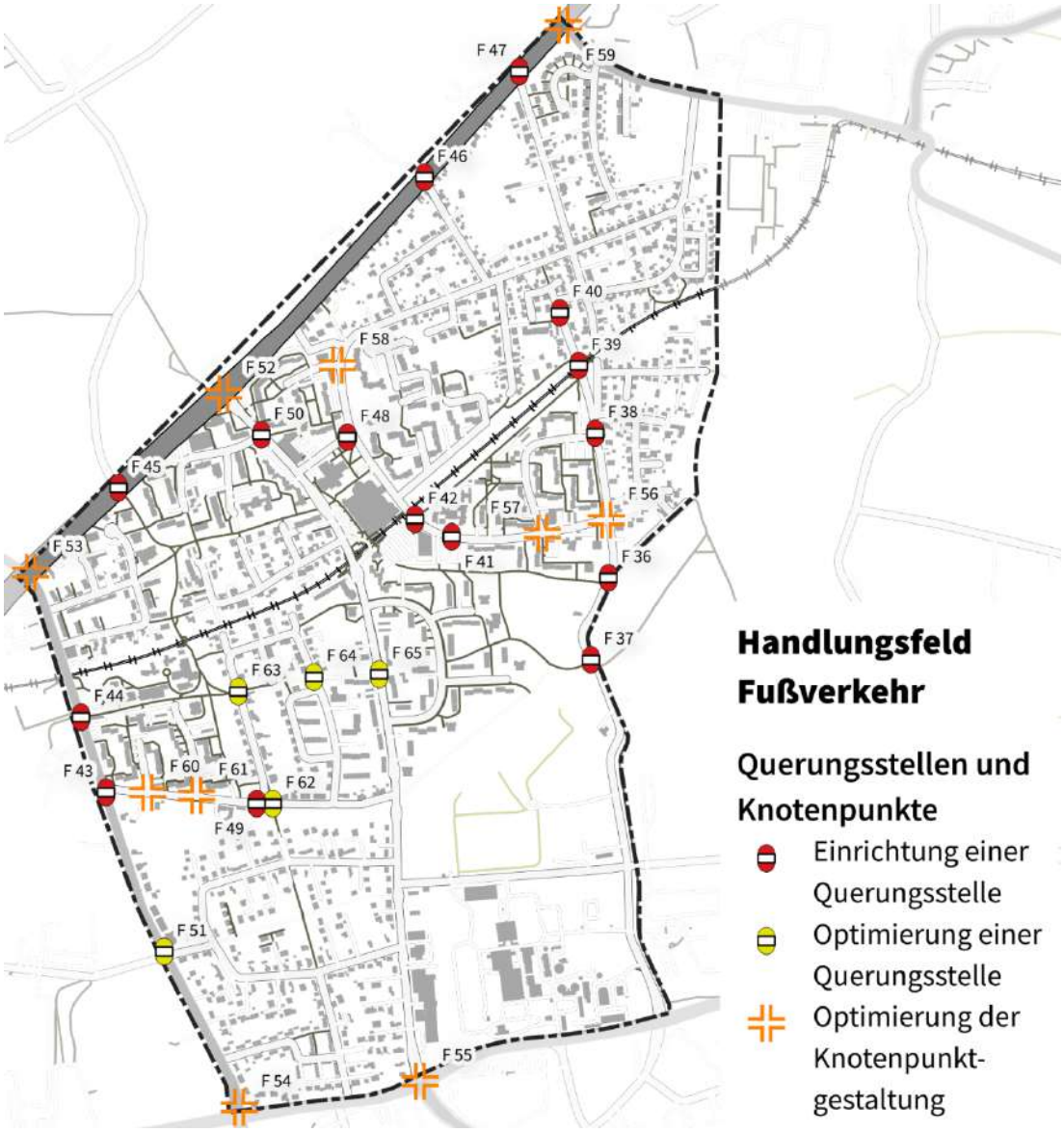


Abbildung 89: Verortung der Maßnahmen Querungsstellen und Knotenpunkte

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
F 36	Einrichtung Querungsstelle	Schelpmilser Weg Höhe Siedlerweg	mittelfristig	mittel
F 37	Einrichtung Querungsstelle	Schelpmilser Weg Zufahrt Abenteuerspielplatz	kurzfristig	hoch
F 38	Einrichtung Querungsstelle	Schelpmilser Weg Höhe Bushaltestelle Fischerheide	mittelfristig	mittel
F 39	Einrichtung Querungsstelle	Schelpmilser Weg Höhe Stadtbahnhaltestelle	mittelfristig	mittel
F 40	Einrichtung Querungsstelle	Schelpmilser Weg Höhe Hausnummer 118	kurz- bis mittelfristig	mittel

F 41	Einrichtung Querungsstelle	Donauschwabenstraße Höhe Kita Baumheide	kurzfristig	hoch
F 42	Einrichtung Querungsstelle	Donauschwabenstraße Höhe Zufahrt Marktkauf	kurzfristig	hoch
F 43	Einrichtung Querungsstelle	Am Wellbach Höhe Am Großen Wiel	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 44	Einrichtung Querungsstelle	Am Wellbach Höhe Jungbrunnenweg	mittelfristig	hoch
F 45/ R 17	Einrichtung Querungsstelle	Herforder Straße Höhe Jerrendorfweg	mittelfristig	mittel
F 46	Einrichtung Querungsstelle	Herforder Straße Höhe Büscherweg	mittelfristig	niedrig
F 47	Einrichtung Querungsstelle	Herforder Straße Höhe Heilbronner Straße	mittelfristig	mittel
F 48	Einrichtung Querungsstelle	Stauferstraße im östlichen Bereich	mittelfristig	mittel
F 49	Einrichtung Querungsstelle	Am Großen Wiel: Übergang 2 seitiger Gehweg auf 1-seitiger Gehweg	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 50	Einrichtung Querungsstelle	Rabenhof Höhe Wacholderweg	mittelfristig	mittel
F 51	Optimierung Querungsstelle	Am Wellbach Höhe Hagenkamp	langfristig	niedrig
F 52	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Herforder Straße/ Rabenhof	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 53	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Herforder Straße/ Am Wellbach	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 54	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung + Barrierefreiheit	Eckendorfer Straße/ Am Wellbach	kurz- bis mittelfristig	mittel
F 55	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Eckendorfer Straße/ Rabenhof	kurz- bis mittelfristig	mittel
F 56	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Donauschwabenstraße/ Schelpmilser Weg	kurz- bis mittelfristig	mittel
F 57	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Donauschwabenstraße/ Banater Weg	mittelfristig	mittel

F 58	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Donauschwabenstraße/ Breisgauer Straße	mittelfristig	niedrig
F 59	Barrierefreie Gestaltung	Herforder Straße/ Milser Straße	kurz- bis mittelfristig	mittel
F 60	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Am Großen Wiel/ Sanddornweg	mittelfristig	hoch
F 61	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Am Großen Wiel/ Schlehenweg	mittelfristig	hoch
F 62	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Am Großen Wiel/ Gehweg Hagenkamp	mittelfristig	mittel
F 63	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Jungbrunnenweg (West)/ eigenständiger Gehweg	mittelfristig	mittel
F 64	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Jungbrunnenweg (Ost)/ eigenständiger Gehweg	mittelfristig	mittel
F 65	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Rabenhof/ eigenständiger Gehweg Höhe Kinderhaus Rabenhof	mittelfristig	mittel

Fußgängerfreundliche Gestaltung

Oberflächen (-beschaffenheit)

Weiterer Handlungsbedarf im Fußverkehr ergibt sich aus der Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege. Neben unbefestigten Abschnitten – wie beispielsweise im außerörtlichen Bereich des **Schelpmilser Wegs** – wurden auch auf befestigten Gehwegen zahlreiche Mängel festgestellt, darunter Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche oder lockere Gehwegplatten.

In der **Seidensticker Straße** sowie im **Banater Weg** sollten die unebenen Gehwegplatten im Seitenraum begradigt oder ausgetauscht werden, um die Verkehrssicherheit und den Komfort für den Fußverkehr zu verbessern. Darüber hinaus weisen verschiedene eigenständige Geh- und Radwegverbindungen einen erhöhten Handlungsbedarf hinsichtlich der Oberflächenqualität auf. Dies betrifft auch den getrennten Geh- und Radweg entlang der **Herforder Straße**, wo unebene Gehwegplatten und Pflastersteine die Sturzgefahr erhöhen. Am **Rabenplatz**, zwischen dem Freizeitzentrum und dem Marktkauf, wurden in der Online-Beteiligung rutschige Pflastersteine bei Regen kritisiert.



Abbildung 90: unebene Gehwegplatten im Banater Weg

Insgesamt sollte eine Ausbesserung und durchgängige Befestigung der Wegeoberflächen geprüft werden, um die Attraktivität des Fußverkehrs zu erhöhen und eine sichere, komfortable Nutzung zu gewährleisten.

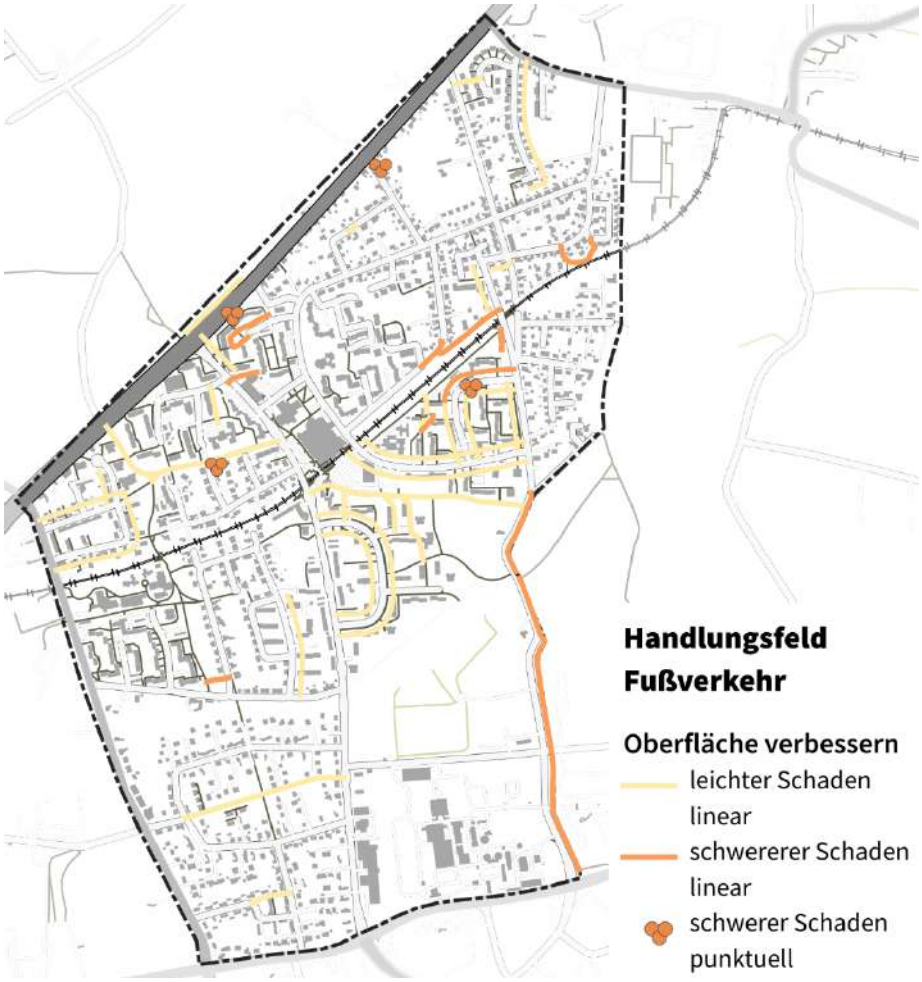


Abbildung 91: Verortung der Maßnahmen Oberflächenverbesserung

Beleuchtung

Die Beleuchtung der Gehwege ist ein wichtiger Faktor hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens. Die fehlende Beleuchtung, insbesondere auf eigenständig geführten Wegen, wurde in den Beteiligungsformaten wiederholt als Problem beschrieben. Diese wurden in diesem Kontext als „Angsträume“ beschrieben.

- Beispiele: Gem. Geh- und Radweg zwischen Rabenhof (Höhe Hausnr. 50) und Siebenbürger Str. und Jungbrunnenweg
- Schelpmilser Weg außerorts
- Verbindungsweg Scheffelstraße – Schelpmilser Weg



Abbildung 92: fehlende Beleuchtung im Siedlerweg

Die Beleuchtung der Verkehrsanlagen (einschließlich Querungsstellen) sollte überprüft und ggf. ausgebessert werden. Dies trägt sowohl zur Erhöhung der sozialen Sicherheit als auch zur Verkehrssicherheit bei. Ein besonderes Augenmerk sollte hierbei auf die Wege im Umfeld schutzbedürftiger Einrichtungen gelegt werden, beispielsweise im Bereich der Schulen und Kindertagesstätten in Baumheide (vgl. Kapitel Schulwege) gelegt werden.

Barrierefreiheit & Sitzmöglichkeiten

Hinsichtlich der Förderung einer nachhaltigen, barrierefreien Mobilität sollten in erster Linie, die im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse erfassten Mängel und Defizite behoben werden. Die Barrierefreiheit ist dabei auf sämtlichen Ebenen sowie für alle Personengruppen (u.a. Personen mit Seh- und Gehbehinderungen) zu berücksichtigen.

Bei der Gestaltung des Straßenraums bzw. bei der Wahl der Oberflächenbeläge ist auf einen starken Kontrast zu achten, damit Personen mit Seheinschränkungen die Übergänge zwischen einzelnen Straßenraumelementen - z.B. Fahrbahn und Gehweg - wahrnehmen können. Entlang der Straßen und in Knotenpunktbereichen sind im Zuge von Straßenbaumaßnahmen kontinuierlich taktile Elemente zu ergänzen. Durchgängige Leitsysteme erhöhen die Verkehrssicherheit und ermöglichen die frühzeitige Wahrnehmung von Hindernissen. Dies gilt gleichermaßen für Treppenanlagen und Haltestellen des ÖPNV. Die Herstellung der Barrierefreiheit der Bushaltestellen sollte weiterhin kontinuierlich erfolgen und in den kommenden Jahren abgeschlossen werden.

Zur Mobilitätssicherung von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen sind Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu schaffen, um Verweilpausen zu ermöglichen. Der Fokus sollte auf dem **Rabenhof**, dem **Stadtteilzentrum** sowie den **Grünzügen** liegen. Entlang des Rabenhofs sollten Sitzbänke in regelmäßigen Abständen (z.B. 200 Meter) errichtet werden. Gleichzeitig sollte eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität des öffentlichen Raums durch Begrünung geschaffen werden.



Abbildung 93: Sitzbank in Baumheide (Grünzug)

Zudem wurden in der Fußverkehrsstrategie die folgenden Maßnahmen zu Bordsteinabsenkungen definiert:

- Heidenheimer Straße: Schaffung einer Bordsteinabsenkung an der Garageneinfahrt (Höhe Hausnr. 8) zur barrierefreien Querung der Straße
- Stichweg zwischen Donauschwabenstraße und Grünzug: Schaffung einer Bordsteinabsenkung am quer verlaufenden Tiefbord
- Gehwegüberfahrten am Schlehenweg, an der Siebenbürger Straße und Am Großen Wiel: Einbau von Schrägbordsteinen an Gehwegen mit hoher Querneigung

Soziale Sicherheit

Zur Erhöhung der sozialen Sicherheit kommen verschiedene Maßnahmen in Betracht, die jedoch nicht originärer Bestandteil eines Verkehrskonzeptes sind. Hierzu zählen beispielsweise:

- Videoüberwachung
- Maßnahmen zur Erhöhung der Frequentierung (z.B. durch attraktiv gestaltete Straßenräume und Aufenthaltsmöglichkeiten oder Nutzungs-durchmischungen/Funktionsmischungen)
- Kontrollen
- Beleuchtung von Verkehrsanlagen und Plätzen

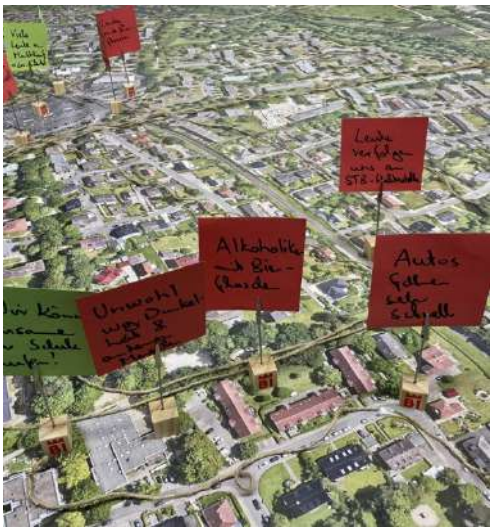


Abbildung 94: Rückmeldungen zur sozialen Sicherheit aus einem Schulworkshop

In der Fußverkehrsstrategie wurden zudem die folgenden weitere Maßnahmen definiert:

Spielrouten: mit Anlage von Sportgeräten

Sportrouten: Informations- und Kommunikationsarbeit

Senior*innenrouten: mit Anlagen von Sitzbänken, Sanitäranlagen

Schulstandorte in Baumheide: Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten mit Schulwegeplänen

Wohnstraßen: Einrichtung einer nahmobilen Zone und (temporären) Spielstraßen mit Vorrang für Fußverkehr, Radverkehr und Aufenthalt zur Aufwertung des Wohnquartiers

Grünverbindungen: Überprüfung der Ausschilderung der selbstständigen Gehwege hinsichtlich der Freigabe des Radverkehrs

6.2 | Handlungsfeld Radverkehr

Es sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die das Radfahren in Baumheide attraktiv und sicher gestalten. Damit soll das Radverkehrsaufkommen auf Wegen innerhalb von Baumheide und über die Stadtteilgrenze hinaus gesteigert werden. Alltägliche Wege, z.B. zur Schule oder zur Arbeit, stehen dabei aufgrund ihrer Verlagerungswirkung im Vordergrund. Gleichzeitig soll der gesamte Umweltverbund durch eine stärkere Verknüpfung der Verkehrsmittel gefördert werden.

Die durchgeführten Beteiligungsformate zeigen, dass der Wunsch nach einer besseren Anbindung von Baumheide an die Bielefelder Innenstadt besteht. Diese wird im Rahmen der Verkehrskonzeptes für den Bereich von Baumheide und das nahräumig angrenzende Umfeld betrachtet. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt auf Wegen innerhalb bzw. durch Baumheide. Auf Grundlage der vorhandenen Infrastruktur (u.a. straßenunabhängige Geh- und Radwege), der Wegeentfernungen sowie der topographischen Gegebenheiten, bietet der Stadtteil Baumheide grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Radverkehr.

Der Handlungsbedarf im Radverkehr ergibt sich aus den Ergebnissen der Bestandsaufnahme vor Ort und der durchgeführten Beteiligungsverfahren. Diese werden in den folgenden Maßnahmenfeldern behandelt:

- Radverkehrsführung
- Knotenpunktgestaltung
- Radabstellanlagen

Radverkehrsführung

Das Radverkehrsnetz in Baumheide weist - ebenso wie das Fußverkehrsnetz - einzelne Lücken auf. Dies bedeutet, dass keine Verkehrsanlage für den Radverkehr vorhanden ist und zugleich die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/h beträgt. Wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, z.B. im verkehrsberuhigten Bereich oder in Tempo 30-Zonen, handelt es sich nicht um eine Netzlücke. Darüber hinaus wurden Straßenabschnitte erhoben, in denen Radfahrende sowohl die Fahrbahn als auch den Gehweg nutzen dürfen (VZ 239 + ZZ 1022-10 | Gehweg „Rad frei“). Diese Führungsform (Gehweg „Rad frei“) wurde als „untergeordnete Führung“ gekennzeichnet, da für den Radverkehr in diesen Fällen auf den Gehwegen Schrittgeschwindigkeit gilt.

Ebenso wurde im INSEK Baumheide Handlungsbedarf bezüglich des Radwegenetzes in Baumheide aufgezeigt. Dies betrifft sowohl die Anbindung in Richtung Bielefelder Innenstadt als auch die Binnenerschließung. Der Eintrag zu einer fehlenden Radverkehrsverbindung von Nord nach Süd (Herforder Straße – Eckendorfer Straße) erhielt in der Online-Karte die größte Zustimmung („Likes“) aller Einträge.

Bei der Wahl der Führungsform sind zwingend die Klassifizierung des Straßennetzes sowie die vorhandenen Straßenraumbreiten zu berücksichtigen. Ersteres gibt einen klaren und sehr begrenzten Handlungsspielraum für die Führung des Radverkehrs vor. Im klassifizierten Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) ist aktuell keine Anordnung von Tempo 30-Zonen oder einer flächendeckenden streckenbezogenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zulässig.

Die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite zeigt auf, welche Möglichkeiten zur Straßenraumaufteilung in Frage kommen. Sollte im vorhandenen Straßenraum nicht ausreichend Platz zur Förderung des Radverkehrs zur Verfügung stehen, sollte im Einzelfall geprüft werden, ob die Flächen nicht anderweitig aufgeteilt werden können. Im Rahmen dieses Abwägungsprozesses ist zu beachten, dass der Straßenraum vordergründig für den fließenden Verkehr bestimmt ist (vgl. Straßen- und Wegegesetz NRW). Somit hat der fließende Radverkehr in der Planung Vorrang gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr.

Im Konzept Verkehrsberuhigung (Kapitel 5) wurden bereits Maßnahmen mit einem Schwerpunkt der Radverkehrsführung definiert. Deshalb werden die folgenden Maßnahmen im diesem Handlungsfeld nicht erneut aufgeführt:

- Wiesenstraße als Fahrradstraße mit modalem Filter
- Donauschwabenstraße (Fahrradstraße) im Abschnitt Staufferstraße - Sandbrink
- Östliche „Nord-Süd-Achse“: Heilbronner Straße, Heidenheimer Straße, Schelpmilser Weg, Donauschwabenstraße, Banater Weg (Fahrradstraße)
- Rabenhof als Fahrradstraße (abschnittsweise ggf. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)

Auf der Straße **Am Wellbach (L 787)** wird der Radverkehr im Bestand bei Tempo 50 im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Im Bestand kommt es zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr, da Radfahrende teilweise unerlaubt den Gehweg nutzen.

Die Strecke ist als zusätzliche Strecke der Kategorie II im Radnetz der Stadt Bielefeld (Radverkehrskonzept) enthalten. Im Radverkehrskonzept wird eine Markierungslösung als Maßnahme definiert. Auf der bestehenden Fahrbahn (abschnittsweise zwischen 6,00 – 7,00 Meter) könnten Schutzstreifen, bei einer schmalen Kernfahrbahn, oder Piktogrammketten markiert werden. Aufgrund der Flächenverfügbarkeit und der verkehrlichen Bedeutung im Kfz-Verkehr wird in der Straße „Am Wellbach“ kein hochwertiges Angebot für den Radverkehr geschaffen werden können. Hierzu müssten Alternativrouten geprüft werden (z.B. Führung des Radverkehrs über die Kammerratsheide).

Ebenso wird der Radverkehr auf dem **Schelpmilser Weg** bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (40 km/h im Kurvenbereich außerorts) ungesichert auf der Fahrbahn geführt. Im außerörtlichen Bereich des Schelpmilser Wegs ist der einseitige Gehweg (1,20 – 2,30 Meter) für den Radverkehr freigegeben. Der Ausbau des vorhandenen Gehwegs sowie die Befestigung des Gehwegs sollten im außerörtlichen Bereich geprüft werden. Anschließend wäre eine Beschilderung als gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg zu prüfen. Im innerörtlichen Bereich sollte grundsätzlich die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h geprüft werden. Zudem wäre eine Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs von der Umsetzung eines modalen Filters (Ausbauvariante) abhängig.

Die **Herforder Straße** ist als zusätzliche Strecke der Kategorie I Teil des Radnetzes der Stadt Bielefeld (Radverkehrskonzept). Als Maßnahme wurden eine bauliche Anpassung oder die Einrichtung einer „Protected Bikelane“ definiert. Perspektivisch bestehen Überlegungen zum Ausbau der Herforder Straße als Radschnellverbindung zwischen Bielefeld und Herford. Im Abschnitt zwischen der Milser Straße und dem Rabenhof bestehen Planungen für einen Komplettumbau der Herforder Straße. Auch im weiteren Verlauf Richtung Innenstadt und Herdorf sollen im Zuge des Neubaus der L 712 n, der geplanten Radschnellverbindung und den damit verbundenen Anpassungen am Straßenraum (umfangreiche) Umgestaltungen erfolgen.

Im Bestand wird der Radverkehr entlang der Herforder Straße im Bereich von Baumheide beidseitig als getrennter oder gemeinsamer Geh- und Radweg im Seitenraum geführt. Mängel bestehen hinsichtlich der Dimensionierung, der Oberfläche und der einheitlichen Gestaltung der Seitenräume. Diese sind spätestens im Zuge des Komplettumbaus zu beheben. Gleichzeitig ist eine Verbesserung der Querungssituation der Herforder Straße anzustreben. Die gesicherte Querung ist im Bestand nur in den drei Knotenpunktbereichen Am Wellbach, Rabenhof und Milser Straße möglich und i.d.R. mit langen Wartezeiten verbunden.

Die Verbindung **Am Großen Wiel - Hagenkamp** besteht aktuell nur im Fußverkehr (1,50 Meter breit). Eine Verbreiterung des bestehenden Weges und die Freigabe für den Radverkehr sollten geprüft werden. Die Flächenverfügbarkeit ist durch die angrenzenden privaten Grundstücke eingeschränkt. Zudem wäre eine Verbreiterung der Brücke über den Wellbach notwendig. In Hinblick auf die Situation „Am Wellbach“ und zur allgemeinen Verdichtung des Radwegenetzes wird die Förderung in diesem Bereich empfohlen.

Der Radverkehr wird im Bereich der Straße **Hagenkamp,** zwischen dem Rabenhof und dem westlichen Bereich der Straße Hagenkamp, auf einem eigenständigen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Ein Ausbau des bestehenden Weges sowie die Trennung des Fuß- und Radverkehrs sollten geprüft werden. Abhängig von der Flächenverfügbarkeit kann auch die Einrichtung einer Fahrradstraße (ohne Freigabe für den Kfz-Verkehr) geprüft werden. Im Westen des Hagenkamp mündet der eigenständig geführte Geh- und Radweg auf die Fahrbahn. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs an diesem Knoten in Fahrtrichtung Kammerratsheide sollte geprüft werden. Zur Verdeutlichung der Vorfahrtsregelung könnte eine Aufpflasterung eingesetzt werden.



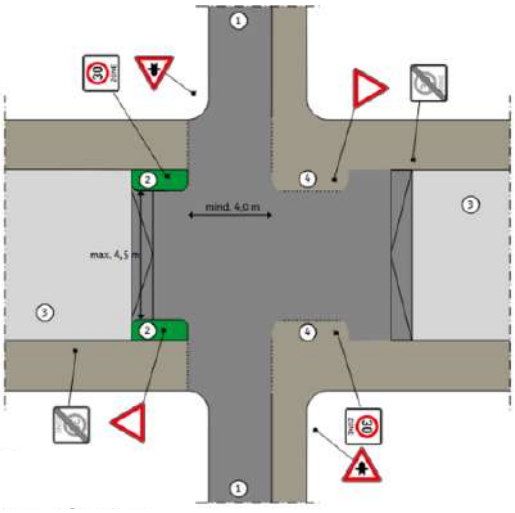


Abbildung 95: Knotenpunkt Hagenkamp (links) | Bevorrechtigung Radverkehrsführung in einer Tempo 30-Zone (rechts) (Quelle: Musterlösungen Knotenpunktgestaltung (AGFS NRW)

Die Führung des Radverkehrs war am **Sandbrink** zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme unklar. Die Seitenräume sind als nicht benutzungspflichtige getrennte Geh- und Radwege mit roten Pflastersteinen gestaltet. In der Zwischenzeit wurden die Seitenräume mit dem Verkehrszeichen 239 (Gehweg) beschildert, sodass Radfahrende die Fahrbahn nutzen müssen. Die zukünftige Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur sollte in Abhängigkeit der Funktion im Kfz-Verkehr (u.a. Verkehrsmengen und Geschwindigkeitsniveau) erfolgen. Im anbaufreien Bereich der Straße Sandbrink wäre ein Ausbau des Seitenraums zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsanlagen grundsätzlich möglich. Bei der Führung auf der Fahrbahn sollte die Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr in diesem Bereich

maximal 30 km/h betragen. Innerorts sollte der Radverkehr in der Tempo 30-Zone auf der Fahrbahn geführt werden. Alternativ kann die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden.

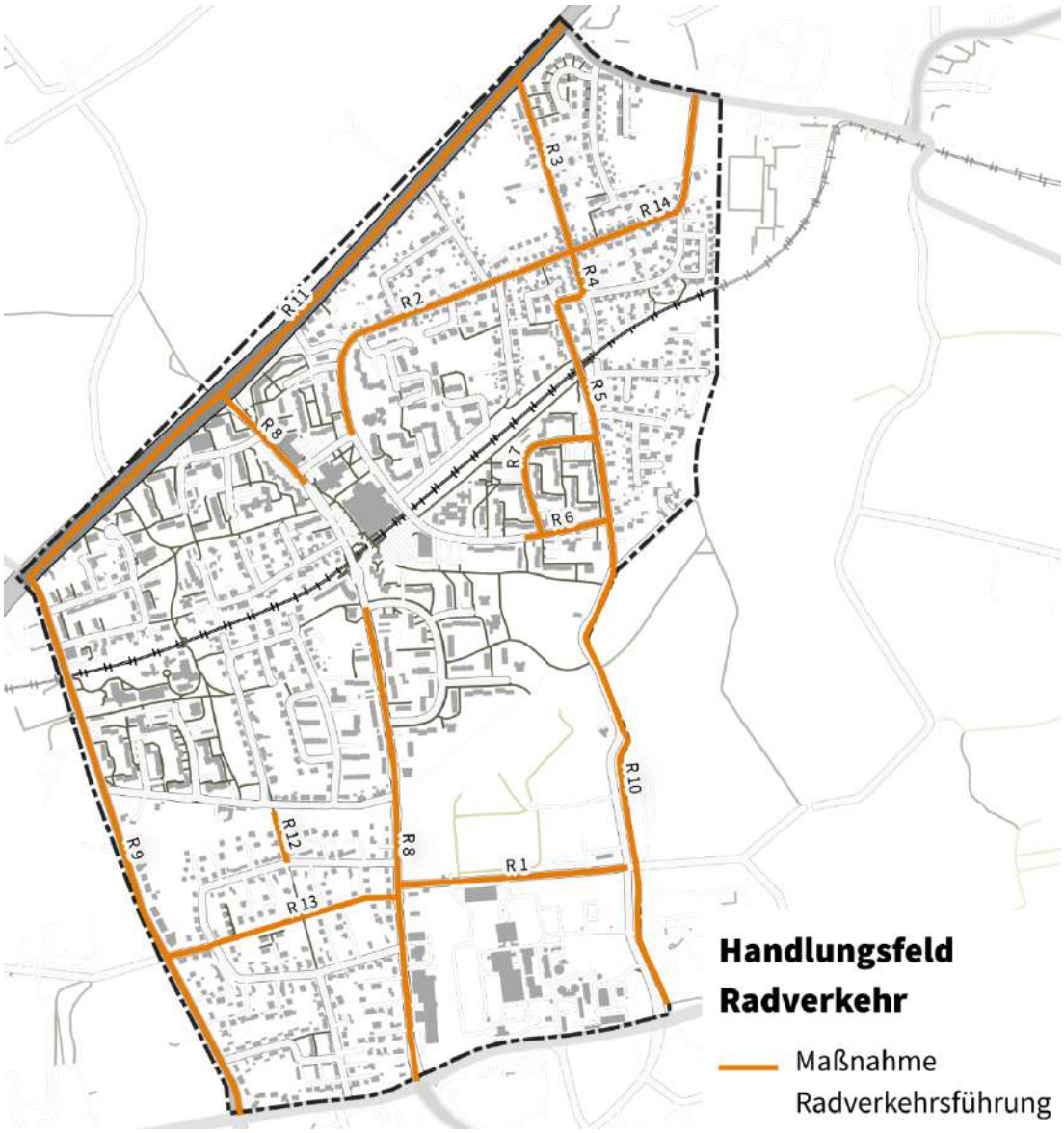


Abbildung 96: Verortung der Maßnahmen zur Radverkehrsführung

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
R 1	Fahrradstraße	Wiesenstraße	kurz- bis mittelfristig	hoch
R 2	Fahrradstraße	Donauschwabenstraße (nördlich)	kurz- bis mittelfristig	hoch
R 3	Fahrradstraße	Heilbronner Straße	kurz- bis mittelfristig	hoch
R 4	Fahrradstraße	Heidenheimer Straße	kurz- bis mittelfristig	mittel
R 5	Fahrradstraße	Schelpmilser Weg (innerorts)	kurz- bis mittelfristig	mittel
R 6	Fahrradstraße	Donauschwabenstraße (südlich)	kurz- bis mittelfristig	mittel
R 7	Fahrradstraße	Banater Weg	kurz- bis mittelfristig	mittel
R 8	Fahrradstraße	Rabenhof	kurz- bis mittelfristig	hoch
R 9	Sicherung Radverkehr/ Schaffung Alternative	Am Wellbach	kurz- bis mittelfristig	hoch
R 10	Sicherung Radverkehr	Schelpmilser Weg (außerorts)	kurz- bis mittelfristig	hoch
R 11	Aufwertung Radverkehrs-infrastruktur	Herforder Straße	mittelfristig	mittel
R 12	Ausbau bestehender Fußweg	Am Großen Wiel - Hagenkamp	langfristig	mittel
R 13	Ausbau gem. Geh- und Radweg	Hagenkamp – Mittellage	mittelfristig	mittel
R 14	Eindeutige Radverkehrsführung	Sandbrink	kurzfristig	mittel

Knotenpunktgestaltung und Querungsstellen

Die Knotenpunkte spielen bei der Attraktivität des Radverkehrs eine wichtige Rolle. Neben Verlustzeiten durch das Warten an Kreuzungen ist das Thema Verkehrssicherheit an Knotenpunkten sehr wichtig. Der Großteil der Radverkehrsunfälle in Baumheide ereignet sich an Knotenpunkten und Einmündungen.

In Baumheide konnten mehrere Knotenpunkte erhoben werden, die insbesondere in Hinblick auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Erhöhung der

Verkehrssicherheit optimiert werden sollten. Eine Vielzahl an Knotenpunkten und Querungsstellen wurde bereits im Kapitel 6.1 genannt.

Die Knotenpunkte entlang der **Herforder Straße** und der **Eckendorfer Straße** sollten für Radfahrende im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur (Aufstellflächen, Mittelinseln, Überleitungen) sowie die Signalisierung optimiert werden. Hierzu zählen auch fehlende oder verblasste Markierungen und Roteinfärbungen von Radverkehrsfurten inkl. Radfahrpiktogrammen und Hinweisen auf Zweirichtungsverkehre. Dies gilt für sämtliche Radverkehrsanlagen, auch für Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind.

Auf dem **Rabenhof** sieht das Verkehrsführungskonzept die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vor, verbunden mit der Aufhebung der Anordnung „Rad frei“ auf den Gehwegen. Wenn diese Maßnahme nicht umgesetzt wird, ist die Sicherung der Einmündungen entlang des Rabenhofs für den Radverkehr vorzunehmen (Markierung, Einfärbung Radverkehrsfurten, Aufpflasterungen, Freihalten von Sichtfeldern). Die Aufpflasterungen würden zudem den Übergang in die Wohnstraßen- und Wege nochmals verdeutlichen.

Am Knotenpunkt **Schelpmilser Weg/ Donauschwabenstraße** haben sich im betrachteten Zeitraum der Unfallanalyse (2019-2023) drei Einbiegen-/ Kreuzen-Unfälle zwischen Kfz und Radfahrenden ereignet. Der Knoten sollten daher unter Zugrundlegung der Unfallberichte und -analysen tiefgründig untersucht und geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Auch aus einer städtebaulichen Perspektive sollte ein Rückbau des Knotenpunktes angestrebt werden, um gestalterisch eine geordnete Eingangssituation ins Quartier zu schaffen. Maßnahmenvorschläge für den Knotenpunkt wurden bereits in der Ausbauvariante (Kapitel 51.2) und im Handlungsfeld Fußverkehr (Kapitel 6.1) formuliert.

Der Radverkehr am Schelpmilser Weg wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn (v_{max} 50 km/h) bzw. auf dem Gehweg (Rad frei) geführt. An der **Eckendorfer Straße** befindet sich auf der südlichen Straßenseite ein benutzungspflichtiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Die Knotenpunktgestaltung „zwingt“ Radfahrende zur Nutzung des Gehwegs (Rad frei). Zusätzlich entstehen durch die notwendige Querung zweier Furten auf der Fahrtbeziehung Schelpmilser Weg – westliche Eckendorfer Straße zu längeren Verlust/-Wartezeiten.

Im Umfeld des Untersuchungsgebiets besteht an der Eckendorfer Straße im Bereich des Leinenweberrings der Wunsch nach einer verbesserten Querung, um von Baumheide über die Kammerratsheide in die Heeper Fichten zu gelangen.

Bei der Nutzung des Gehwegs auf dem **Schelpmilser Weg** muss zum Erreichen des Abenteuerspielplatzes die Fahrbahn gequert werden. Auf Höhe der Zufahrt zum Abenteuerspielplatz sollte die Einrichtung einer Querungshilfe geprüft werden. Diese

Maßnahme wurde auch im INSEK für Baumheide sowie im Workshop „Mobil in Baumheide“ formuliert.

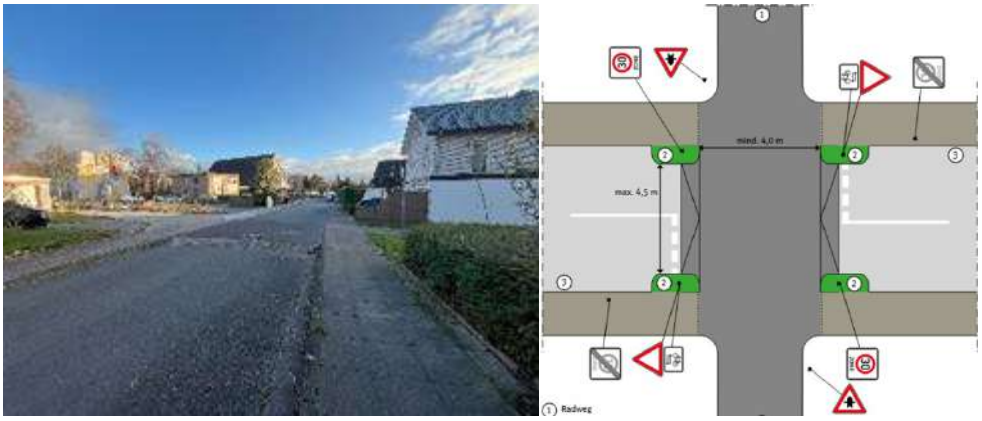


Abbildung 97: Aufpflasterung des gem. Geh- und Radweg bei der Querung des Jungbrunnenwegs (links) | Bevorrechtigung eines Radwegs in einer Tempo 30-Zone (rechts) Musterlösungen Knotenpunktgestaltung (AGFS NRW)

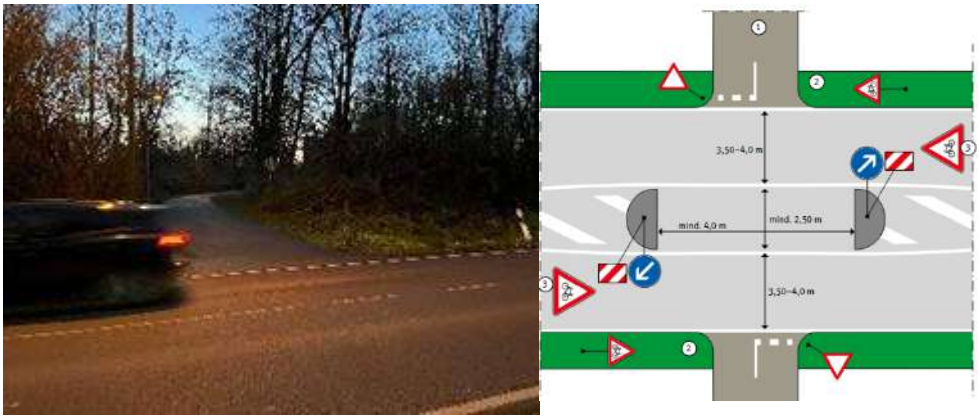


Abbildung 98: Querungssituation Schelpmilser Weg (links) | Anlage einer Mittelinsel (rechts) (Musterlösungen Knotenpunktgestaltung) (AGFS NRW)

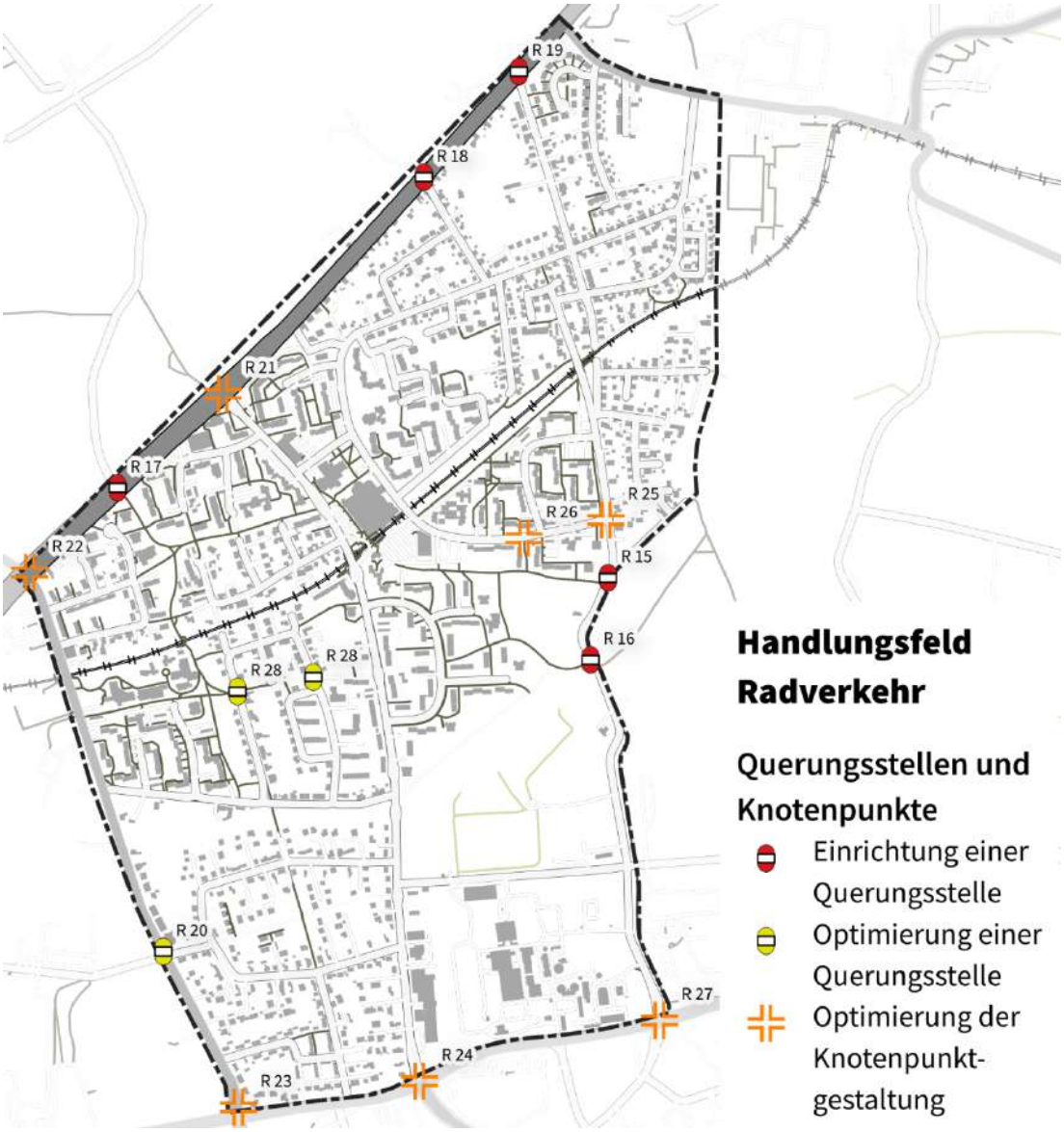


Abbildung 99: Verortung der Maßnahmen Querungsstellen und Knotenpunkte

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
R 15	Einrichtung Querungsstelle	Schelpmilser Weg Höhe Siedlerweg	mittelfristig	mittel
R 16	Einrichtung Querungsstelle	Schelpmilser Weg Zufahrt Abenteuerspielplatz	kurzfristig	hoch
R 17	Einrichtung Querungsstelle	Herforder Straße Höhe Jerrendorfweg	mittelfristig	mittel
R 18	Einrichtung Querungsstelle	Herforder Straße Höhe Büscherweg	mittelfristig	niedrig
R 19	Einrichtung Querungsstelle	Herforder Straße Höhe Heilbronner Straße	mittelfristig	mittel

R 20	Optimierung Querungsstelle	Am Wellbach Höhe Hagenkamp	langfristig	niedrig
R 21	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Herforder Straße/ Rabenhof	kurz- bis mittelfristig	hoch
R 22	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Herforder Straße/ Am Wellbach	kurz- bis mittelfristig	hoch
R 23	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Eckendorfer Straße/ Am Wellbach	kurz- bis mittelfristig	mittel
R 24	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Eckendorfer Straße/ Rabenhof	kurz- bis mittelfristig	mittel
R 25	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Donauschwabenstraße/ Schelpmilser Weg	kurz- bis mittelfristig	mittel
R 26	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Banater Weg Überleitung	mittelfristig	mittel
R 27	Optimierung Knotenpunkt-gestaltung	Eckendorfer Straße/ Schelpmilser Weg	mittel- bis langfristig	mittel
R 28	Optimierung Querungsstelle	Jungbrunnenweg (Ost+West)/ eigenständiger Gehweg	mittelfristig	mittel

Hochwertige Radabstellanlagen

Gute Radabstellanlagen geben dem Fahrrad sicheren Halt und sorgen dafür, dass es nicht wegrollt. Sie verhindern auch das ungewollte Umschlagen der Lenkung. Rahmen und Laufrad sind mit einem einzigen Schloss anschließbar. Bloße Vorderradhalter („Felgenkiller“) stellen daher kein hochwertiges Angebot dar.

Im Rahmen der Erhebung des ruhenden Radverkehrs waren einzelne Abstellanlagen im Eingangsbereich der Geschosswohnungsbauten hoch ausgelastet. An allen übrigen Abstellanlagen waren gering ausgelastet. Zudem wurden zwischen den Erhebungszeiten nur wenige Fahrräder bewegt.

Im Bereich des **Nahversorgungszentrums** mit verschiedenen Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben befinden sich im Bestand insbesondere Vorderradhalter auf Privatflächen. Zudem konnte vor Ort beobachtet werden, dass am Geländer zur Stadtbahntrasse vereinzelt Fahrräder wild abgeschlossen wurden. Insgesamt liegt nur ein geringes Angebot an Radabstellplätzen im Bereich der Nahversorgungseinrichtungen vor. Das Angebot an Radabstellanlagen im Bereich um das Nahversorgungszentrums sollte qualitativ und quantitativ ausgebaut werden. Dabei sollten auch Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder berücksichtigt werden. Insgesamt könnten bei diesem Standort Synergien mit der Aufwertung der Stadtbahnhaltestelle „Baumheide“ genutzt werden. Grundsätzlich sollten die Abstellanlagen für Kurzzeitparker in Eingangsnähe errichtet werden, um die Fußwege möglichst kurz zu halten.

An Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs, an denen Fahrräder über einen längeren Zeitraum abgestellt werden, sollten grundsätzlich diebstahlsichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen zum Einsatz kommen, auch zur Vorbeugung von Vandalismus. An der zentral gelegenen Stadtbahnhaltestelle „Baumheide“ eignen sich Sammel- oder Einzelschließanlagen für den Bedarf von Pendlerinnen und Pendlern. Mit der Errichtung könnte die Nutzung des Fahrrads aus nicht fußläufig erreichbaren Bereichen auf dem Weg zur Stadtbahn gefördert werden.

Dies gilt auch für Schulen und Kindertageseinrichtungen sowie für alle Abstellanlagen für Beschäftigte der Einrichtungen. Hierzu bieten sich Sammelschließanlagen oder vergleichbare Systeme an, die in das umliegende Stadtbild eingebunden werden. Grundsätzlich sollten an all diesen Standorten diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradparker zur Verfügung stehen. Dabei sind für den Hol- und Bringverkehr auch Abstellplätze für Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhängern zu berücksichtigen.

Für die Radabstellanlagen an Schulen gibt es eine Prioritätenliste der Stadt Bielefeld, welche abgearbeitet wird.



Abbildung 100: Vorderradhalter (6 Abstellplätze) im Eingangsbereich vom Marktkauf (links) | Anlehnbügel an der Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg (5 Bügel) (rechts)

Neben öffentlichen Abstellanlagen ist die Abstellsituation an Wohnstandorten ein wichtiges Thema in Baumheide. Im Eingangsbereich vieler Geschosswohnungsbauten befinden sich Anlehnbügel oder Vorderradhalter mit geringen Kapazitäten. Über die Abstellmöglichkeit innerhalb der Gebäude liegen keine Informationen vor. Im Workshop „Mobil in Baumheide“ wurde der Wunsch nach Fahrradboxen und Fahrradparkhäusern geäußert, da das Abstellen im eigenen Keller mit Problemen verbunden ist.

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
R 29	Radabstellanlagen „Neue Mitte Baumheide“	Stadtbahnhaltestelle Baumheide/ Nahversorgungszentrum	kurz- bis mittelfristig	hoch
R 30	Sammelanlagen für Bewohnende	Bereiche mit Geschosswohnungsbau	kurz- bis mittelfristig	hoch
R 31	Radabstellanlagen an Schulen und Kitas	Kita- und Schulstandorte	kurz- bis mittelfristig	hoch

6.3 | Handlungsfeld ÖPNV

Der ÖPNV stellt das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität dar und sollte dementsprechend ausgebaut sein/ gestärkt werden. Ziel ist es, den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern und Pkw-Fahrten durch Fahrten im ÖV zu ersetzen. Ein attraktives ÖPNV-Angebot trägt zur Unabhängigkeit vom eigenen Pkw und damit maßgeblich zu einer Wahlfreiheit hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl bei. In Kombination mit Carsharing-Angeboten wird damit eine wirkliche Alternative zum eigenen Pkw geschaffen.

Gleichzeitig ist die Zugänglichkeit der ÖV-Zugangspunkte ein wichtiger Aspekt hinsichtlich der Nutzung des ÖPNVs. Neben einer barrierefreien Infrastruktur sind hierbei auch Aspekte der sozialen Sicherheit zu berücksichtigen. Im Handlungsfeld ÖPNV werden die folgenden Maßnahmen behandelt:

- Erschließung von Randlagen
- Fahrtenangebot im ÖPNV
- Aufwertung der Stadtbahnhaltestellen
- Aufwertung der Bushaltestellen

Erschließung von Randlagen

Die Erschließungsqualität im öffentlichen Personennahverkehr kann durch die Einführung neuer Buslinien oder die Anpassung bestehender Linienwege verbessert werden. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden für den Nordosten (Bereich Schwarzer Weg/ Büscherweg, Am Lothenkamp) sowie den Südwesten (Bereich Am Wellbach, Hagenkamp) von Baumheide Erschließungsdefizite ermittelt.

Die geplante Verlagerung der Linie 30 über den Sandbrink und die Donauschwabenstraße würde die Erschließung der Bereiche **Schwarzer Weg/ Büscherweg** sowie **Am Lothenkamp** verbessern und die vorhandenen Erschließungsdefizite bzgl. der fußläufigen Erreichbarkeit (ohne Berücksichtigung der Angebotsqualität) in diesem Bereich beheben.

Für die Straße **Am Wellbach** und den **Hagenkamp** bestehen aktuell keine Planungen für eine veränderte Linienführung oder die Neueinrichtung einer regulären Buslinie. Das Fehlen von Bushaltestellen, also der Zugänglichkeit zum Busverkehr, wurde auch im Rahmen des Workshops „Mobil in Baumheide“ vor allem für die Straße „Am Wellbach“ kritisiert. Möglichkeiten zur verbesserten Anbindung der westlichen Bereiche von Baumheide im Busverkehr, insbesondere entlang der Straße Am Wellbach, sollten daher geprüft werden. Dabei sollten auch zukünftige Entwicklungen von Wohn- und/oder Gewerbeflächen bei der Anbindung/ Erschließung im öffentlichen Verkehr mitgedacht werden. Eine mögliche Entwicklung von Flächen westlich der Straße Am Wellbach ist dabei perspektivisch mit zu berücksichtigen. Möglichkeiten zur Erschließung des Gebietes bestehen entweder im Busverkehr über die Straße Am Wellbach oder in der Einrichtung einer zusätzlichen Stadtbahnhaltestelle. In einem ersten Schritt sollte zudem die Anbindung an die bestehenden Stadtbahnhaltestellen durch hochwertige Radabstellanlagen und Sharing-Angebote verbessert werden (vgl. Kapitel 7).

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
Ö 1	Neue Linienführung der Linie 30	Donauschwaben-straße, Sandbrink	kurzfristig	mittel
Ö 2	Erschließung der westlichen Bereiche von Baumheide im Busverkehr	Am Wellbach, und angrenzende Bereiche	mittelfristig	mittel

Fahrtenangebot im ÖPNV

Sowohl die Bestandsanalyse zum ÖPNV als auch die verschiedenen Beteiligungsformate zeigen, dass Verbesserungen im Fahrtenangebot notwendig sind, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Denn erst wenn der ÖPNV eine Basismobilität sicherstellt, die insbesondere für den Alltagsverkehr (u.a. Arbeitswege) eine echte Alternative zum (privaten) Pkw darstellt, kann die Mobilitätswende gelingen.

In Hinblick auf das Fahrtenangebot wird zwischen der Stadtbahnlinie und dem Busverkehr unterschieden. Mit der **Stadtbahnlinie 2** sind in ca. 15 - 20 Minuten Fahrzeit die Bielefelder Innenstadt und der Hauptbahnhof zu erreichen. Die Bedienzeiten (4:40 – 01:00 Uhr) sowie die Taktung (10 - 15 Minuten Takt) sind dabei grundsätzlich attraktiv. Im Workshop „Mobil in Baumheide“ wurde ergänzt, dass die Stadtbahn zu Stoßzeiten sehr voll sei. Zudem könnte die Nutzung der Stadtbahn durch zukünftige Siedlungsentwicklungen weiter zunehmen. Zur Steigerung der Fahrgastkapazitäten zu Stoßzeiten kommen die beiden folgenden Maßnahmenvorschläge in Frage:

- In Hauptverkehrszeiten verkehrt die Stadtbahn 2 im 10-Minuten Takt. Eine Verdichtung der Fahrten zu Stoßzeiten sollte geprüft werden. Im ersten Schritt können Streckenabschnitte mit einem hohen Fahrgastaufkommen identifiziert werden; u.U. ist eine Verdichtung auf einem Teilabschnitt zielführender als eine Verdichtung auf der gesamten Strecke.
- Erhöhung der Wagenkapazität durch den Einsatz moderner Fahrzeugtypen. Die erhöhte Kapazität der Fahrzeuge (Innengestaltung der Wagen) sollte bei der Neuanschaffung berücksichtigt werden.

Im **Busverkehr** sollte das vorhandene Fahrtenangebot hinsichtlich der Taktung und der Bedienzeiten grundsätzlich verbessert werden, dies kann ggf. auch testweise erfolgen:

- Die Linie 25 verbindet Baumheide u.a. mit der Bielefelder Innenstadt. Dabei werden die südlichen Bereiche von Baumheide erschlossen, die außerhalb des Einzugsbereichs der Stadtbahnhaltestellen liegen. Die Ausweitung der Bedienzeiten sowie ein verbessertes Fahrtenangebot am Wochenende und in Nebenverkehrszeiten ist im Hinblick auf die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV zu prüfen.
- Die Linie 51 bedient die Relation zwischen Heepen und Schildesche über Baumheide und verkehrt in einem 60 Minuten Takt. Die Ausweitung auf einen 30-Minuten-Takt ab 2027 wurde im Juli 2025 politisch beschlossen. Im Bestand ist die Linie 51 die einzige Buslinie mit Abfahrten nach 21 Uhr in Baumheide (1 Fahrt je Richtung), sodass auch eine Ausweitung der Bedienzeiten geprüft werden sollte.
- Auf der Linie 27 werden keine Fahrten vor 6 Uhr und nach 21 Uhr angeboten. Eine Ausweitung der Bedienzeiten sollte geprüft werden. Zudem wurden die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit der Linie 27 im Rahmen der Online-Beteiligung kritisiert.
- Auf der Linie 30 werden keine Fahrten nach 21 Uhr angeboten. Eine Ausweitung der Bedienzeiten sollte ebenso geprüft werden.

Alternativ kann in den Randzeiten ein **OnDemand-System** für den Busverkehr eingeführt werden. Flexible Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxen und Taxibusse sind im kommunalen ÖPNV seit vielen Jahren weit verbreitet. Aktuell werden unter dem Namen „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren, aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen sowie Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden.

On-Demand-Angebote verkehren vollständig flexibilisiert, d.h.

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung,
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt und
- Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz.

Darüber hinaus sind die Angebote weitgehend digitalisiert:

- Die Systeme verwenden eine digitale Buchungsmöglichkeit (i.d.R. per Smartphone-App)
- Die Kund*innen geben in der App ihren Start- und Zielort ein und die Fahrtwünsche aller Kund*innen werden über einen Algorithmus miteinander kombiniert („Ride-Pooling“)
- Per App oder telefonisch erhält der Fahrgast den Fahrpreis, den Abholort und die Abholzeit
- Die Bezahlung der Fahrt erfolgt bargeldlos (meist per App)
- „Haltestellen“ bestehen virtuell, sind also nur in der Smartphone-App sichtbar, wodurch eine sehr große Anzahl an Start- und Zielpunkten möglich wird.

Im Optimalfall ergänzen On-Demand-Verkehre das vorhandene ÖPNV-Angebot in Stadtteilen, in nachfrageschwachen Zeiten oder in der Fläche. Gerade für die Feinerschließung in Stadtteilen und die Bedienung der letzten Meile können On-Demand-Verkehre einen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten. Ein großer Vorteil gegenüber den herkömmlichen flexiblen Bedienformen wie AST oder TaxiBus ist bei den neuen On-Demand-Angeboten der hohe Grad der Digitalisierung. Er ermöglicht kurze Dispositionszeiten und effektives Ride-Pooling. Durch die universelle Verfügbarkeit von Smartphones wird die Kommunikation mit dem On-Demand-Anbieter erleichtert und auch junge Menschen („digital natives“) angesprochen. Bei allen Angeboten wäre die Verknüpfung der Stadtteile untereinander sowie die Anbindung der Stadtbahnhaltestellen von besonderer Bedeutung.

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
Ö 3	Erhöhung der Kapazitäten der Stadtbahn zu Stoßzeiten	-	mittelfristig	mittel
Ö 4	Ausweitung Bedienzeiten und Verbesserung Fahrtenangebot Linie 25	-	mittelfristig	hoch
Ö 5	Ausweitung Bedienzeiten und Verbesserung Fahrtenangebot Linie 51	-	mittelfristig	hoch
Ö 6	Ausweitung Bedienzeiten Linie 27	-	mittelfristig	hoch
Ö 7	Ausweitung Bedienzeiten Linie 30	-	mittelfristig	hoch
Ö 8	Ergänzung On-Demand-Verkehre	-	mittelfristig	hoch

Aufwertung der Stadtbahnhaltestellen

Im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse wurden die drei Stadtbahnhaltestellen (Baumheide U, Seidenstickerstraße und Schelpmilser Weg) in Baumheide untersucht. Die Umgestaltung der Stadtbahnhaltestellen wurde bereits im INSEK Baumheide als Maßnahme definiert. Grundsätzlich sollten alle drei Haltestellen zeitgemäß modernisiert werden und hinsichtlich der Inter- und Multimodalität optimiert werden. Zu den grundsätzlichen Anforderungen zählen:

- Barrierefreier Ausbau mit kurzen Wegen und taktilen Elementen
- Berücksichtigung von Wegebeziehungen zum Bahnsteig, Minimierung von Umwegen
- Qualitativ hochwertige Radabstellanlagen (in angemessener Anzahl)
- Verknüpfung mit dem Busverkehr
- Verknüpfungen mit Car-Sharing, Bike-Sharing, E-Roller
- Digitale Anzeigen zur Abfahrt
- Soziale Sicherheit: offene und integrierte Gestaltung, Beleuchtung, Videoüberwachung und Kontrollen
- Verhindern/Reduktion von Vandalismus (u.a. an abgestellten Fahrrädern)
- Mülleimer

Baumheide (U)

Die Stadtbahnhaltestelle weist aktuell Defizite bezüglich der Barrierefreiheit, der Aufenthaltsqualität und der sozialen Sicherheit auf. In Fahrtrichtung Innenstadt sollte sichergestellt werden, dass auch bei einem Ausfall der Aufzugsanlagen eine barrierefreie Erreichbarkeit gewährleistet bleibt. Die Nutzung der Rampe (vgl. Abbildung 101) in Fahrtrichtung Altenhagen ist in Abhängigkeit des Start-/ bzw. Zielortes mit einem größeren Umweg verbunden, die Streckenlänge vom Gleis bis auf den Gehweg am Rabenhof beträgt 120 Meter. Die „Schleife“ zur barrierefreien Erreichung des Bahnsteigs wurde in den Beteiligungsformaten darüber hinaus als Angstraum beschrieben. Die Ergänzung eines Aufzugs am Gleis in Richtung Altenhagen, insbesondere für Rollstühle und Kinderwagen, ist zu prüfen. Zudem sollte die Funktionsfähigkeit und Sauberkeit der Aufzüge sichergestellt werden

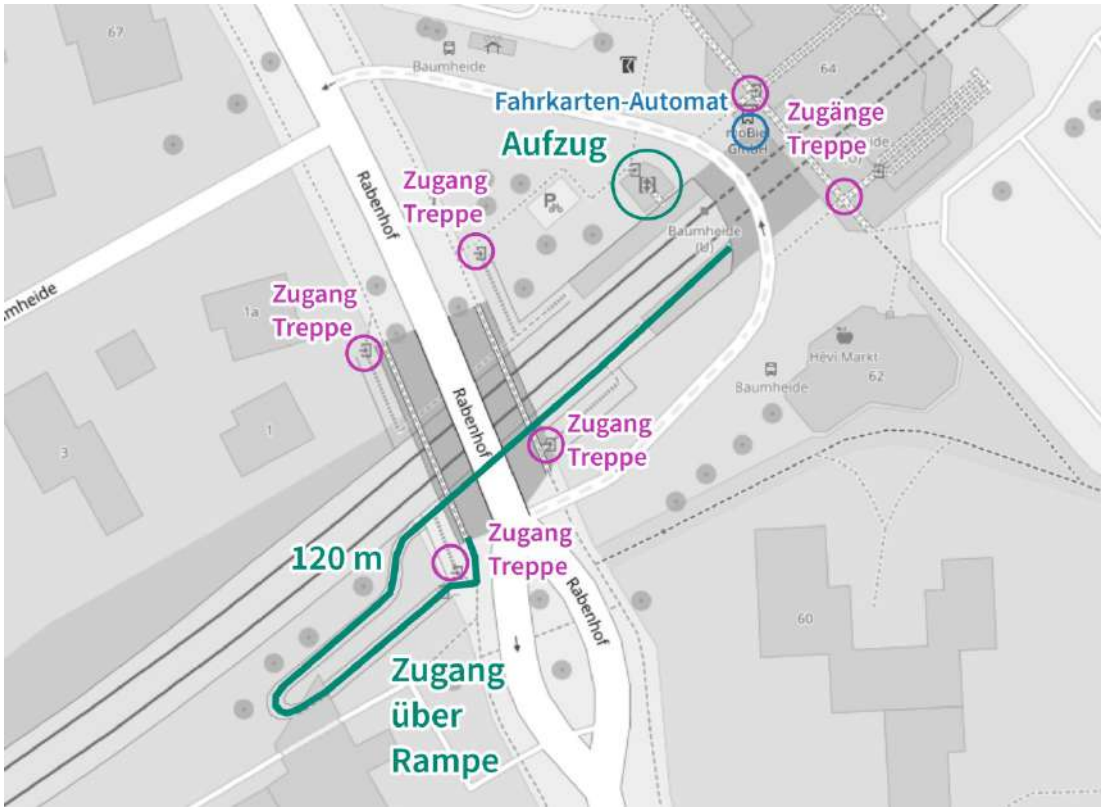


Abbildung 101: Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestelle Baumheide U

Weiterhin befinden sich Fahrscheinautomaten ausschließlich auf der oberen Ebene. Eine Verlagerung bzw. Ergänzung durch Automaten am Bahnsteig oder in den Fahrzeugen ist zu prüfen.

Zur Erhöhung der sozialen Sicherheit kommen verschiedene Maßnahmen in Frage. Hierzu gehören eine verbesserte Beleuchtung, die Installation von Videoüberwachung sowie verstärkte Kontrollen.

Die Haltestelle ist über die Buslinien 25, 27 und 30 in das ÖPNV-Netz eingebunden. Im Hinblick auf die Förderung von Inter- und Multimodalität besteht Handlungsbedarf (vgl. Kapitel 7.5), aktuell gibt es z.B. keine Car-Sharing-Angebote und Elektroladeinfrastruktur im Umfeld der Stadtbahnhaltestelle.

Seidenstickerstraße

Die Stadtbahnhaltestelle Seidenstickerstraße im Westen von Baumheide wird über eigenständige Gehwege („Rad frei“) erschlossen, die nächstgelegenen Wohnstraßen liegen mindestens 100 Meter entfernt. Die Haltestelle liegt direkt an der Wellbachschule (Grundschule) und der Realschule am Schlehenweg.

Der barrierefreie Zugang zu den beiden Bahnsteigen erfolgt über Rampen, aufgrund der Gestaltung der Haltestelle ist dies mit Umwegen verbunden. Die Querung der Gleise ist für den Fuß- und Radverkehr nicht technisch gesichert, auf beiden Seiten sind Umlaufsperren vorhanden. Der Fahrscheinautomat befindet sich nördlich der Gleise, sodass dieser vom südlichen Bahnsteig aus nur mit der Querung der Gleisanlage erreicht werden kann.

Die Haltestelle ist aufgrund ihrer Lage nicht an den Busverkehr angebunden. Zudem bestehen Mängel in im Hinblick auf die Förderung von Inter- und Multimodalität (vgl. Kapitel 7.5).



Abbildung 102: Radabstellanlagen an der Stadtbahnhaltestelle Seidenstickerstraße (links) | Querungssituation der Gleise (rechts)

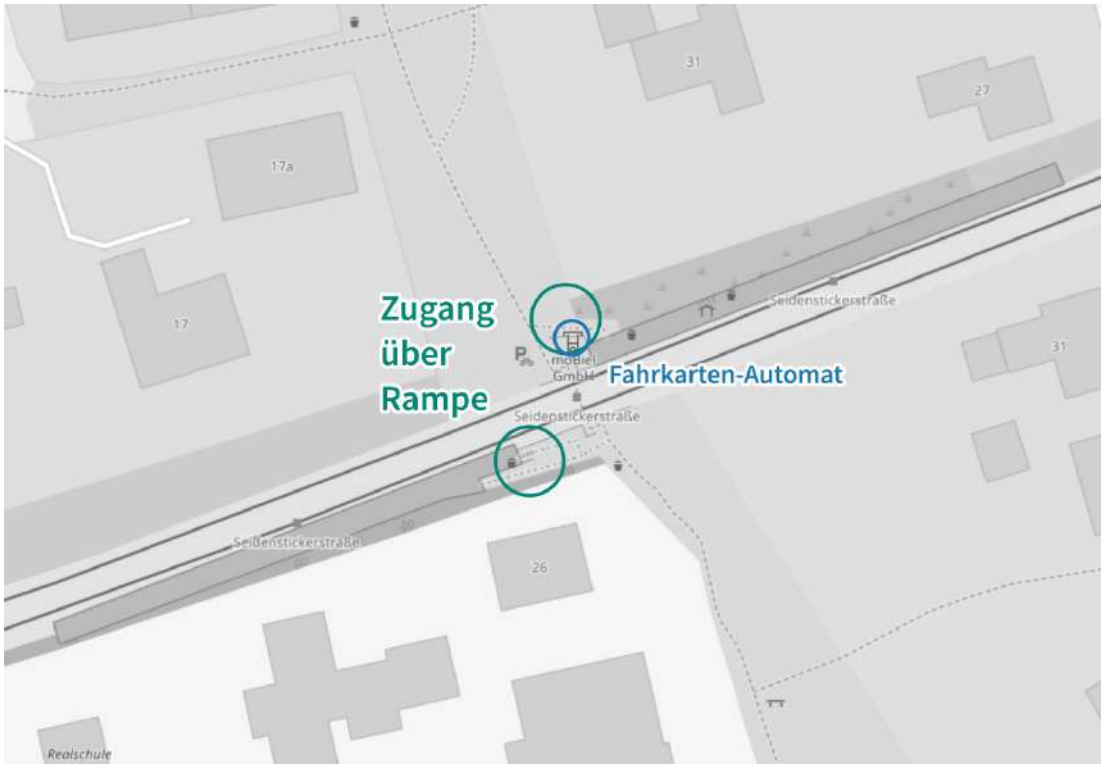


Abbildung 103: Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestelle Seidenstickerstraße

Schelpmilser Weg

Die Stadtbahnhaltestelle im Osten von Baumheide wird über den Schelpmilser Weg erschlossen. Die Gleise können jeweils über zwei Treppenanlagen erreicht werden. Zudem besteht ein niveaugleicher Zugang über die Heidenheimer Straße (für die Fahrtrichtung Innenstadt) und einen Abzweig (Sackgasse) des Schelpmilser Wegs (für die Fahrtrichtung Altenhagen). In beiden Fällen müssen, beginnend ab der Straße, Wege von 80- 90 Metern zum Gleis zurückgelegt werden. Die fußläufige Entfernung zwischen den beiden treppenfreien Zugängen beträgt ca. 550 Meter. Im schlechtesten Fall sind für die barrierefreie Nutzung der Stadtbahnhaltestelle, anhängig vom Start oder Zielpunkt, große Umwege in Kauf zu nehmen. Mit dem Bau von Aufzügen könnte die Situation deutlich verbessert werden. Alternativ kann die Erschließung mit Rampen im zentralen Haltestellenbereich geprüft werden. Dabei sind Aspekte der sozialen Sicherheit zu berücksichtigen, damit dort keine Angsträume entstehen.

Weiterhin befindet sich nur ein Fahrscheinautomat auf der „oberen“ Ebene. Eine Verlagerung bzw. Ergänzung durch Automaten am Bahnsteig oder in den Fahrzeugen ist zu prüfen. Am Bahnhaltepunkt hält keine reguläre Buslinie. Zudem bestehen Mängel in Hinblick auf die Förderung von Inter- und Multimodalität Handlungsbedarf (vgl. Kapitel 7.5).

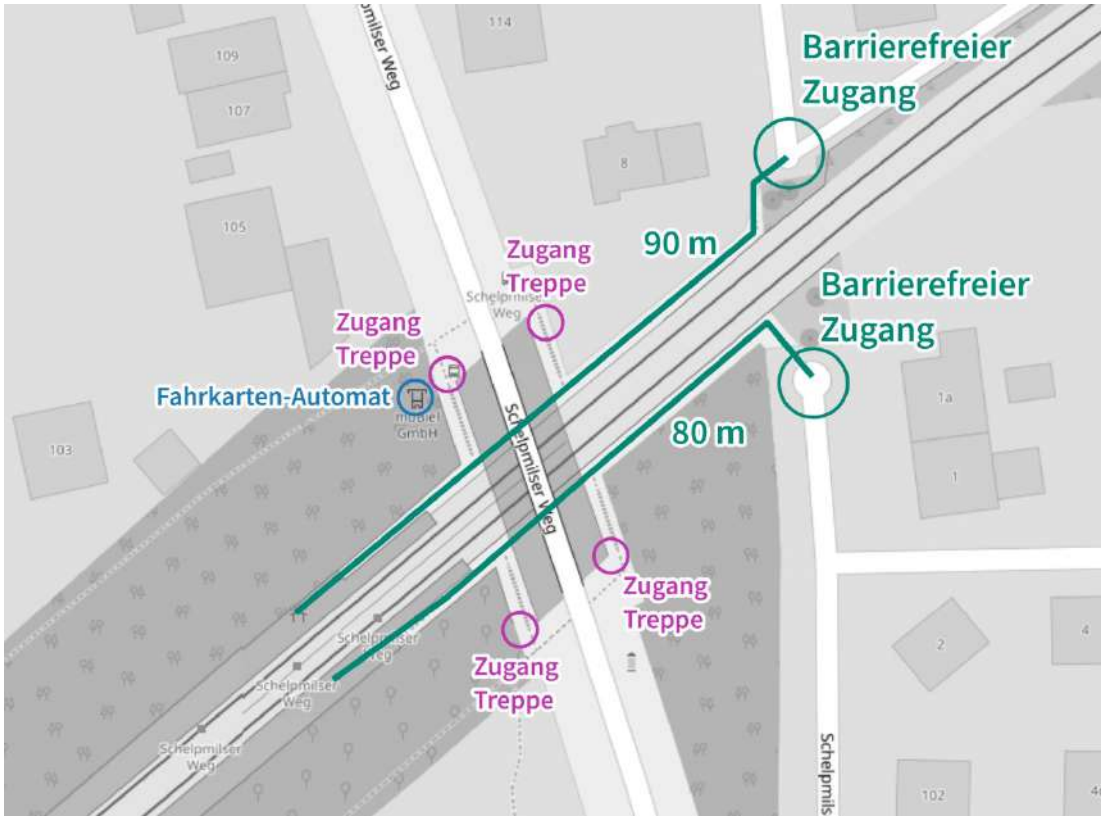


Abbildung 104: Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
Ö 9	Aufwertung Stadtbahnhaltestelle	Stadtbahnhaltestelle Baumheide	kurzfristig	hoch
Ö 10	Aufwertung Stadtbahnhaltestelle	Stadtbahnhaltestelle Seidenstickerstraße	mittelfristig	mittel
Ö 11	Aufwertung Stadtbahnhaltestelle	Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg	mittelfristig	mittel

Aufwertung der Bushaltestellen

Bushaltestellen stellen das Eingangstor des ÖPNV dar und sollten daher attraktiv gestaltet werden. Sie müssen grundsätzlich barrierefrei ausgebaut sein sowie über eine barrierefreie, beleuchtete und gut einsehbare Zuwegung (inkl. etwaiger Querungsanlagen) verfügen. Der Ein- und Ausstieg sollte an allen Türen des Fahrzeugs barrierefrei möglich sein. Dies bedeutet, dass Hochborde (i.d.R. 18 - 21 cm) errichtet werden müssen, die einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Des Weiteren sollten verkehrssichere Warteflächen für die Fahrgäste geschaffen werden. Hierzu gehört, dass Konflikte zwischen wartenden Fahrgästen und passierenden Fußgängern und Radfahrenden möglichst ausgeschlossen werden. Dies kann mit ausreichend großen Warteflächen erreicht werden, die abseits der Gehwege und etwaigen

Radverkehrsanlagen errichtet werden. Zur Erhöhung des Komforts und der Sicherheit für die Fahrgäste sollten alle Haltestellen (außer reine Aussteigerhaltestellen) über eine ausreichende Anzahl an überdachten Sitzmöglichkeiten verfügen. So erhielt der Vorschlag zur Modernisierung der Bushaltestelle Wacholderweg (Fahrgastunterstand, Sitzmöglichkeiten, etc.) eine hohe Zustimmung im Rahmen der Online-Beteiligung (viertmeiste „Likes“). Zudem sollten die Haltestellen beleuchtet sein und sauber gehalten werden. Die Anlagen sollten daher in regelmäßigen Abständen geprüft und gereinigt werden. Witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradparker (Ausbaustandard gemäß Haltstellentyp) fördern die Intermodalität und sind daher insbesondere an Haltestellen zu platzieren, die beispielsweise im Berufs- und Ausbildungsverkehr verstärkt genutzt werden (z.B. Regional-/Schnellbusse Richtung Innenstadt).

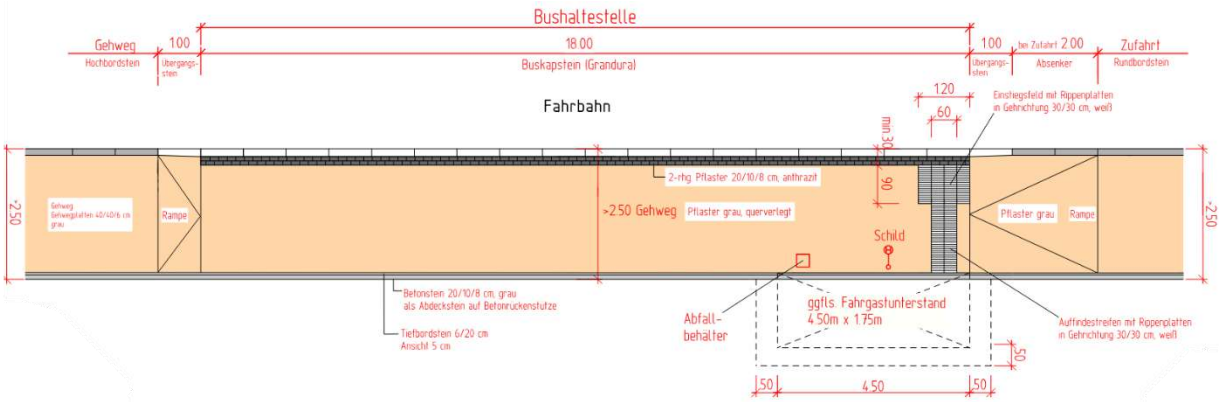


Abbildung 105: Bielefelder Standard für barrierefreie Bushaltestellen

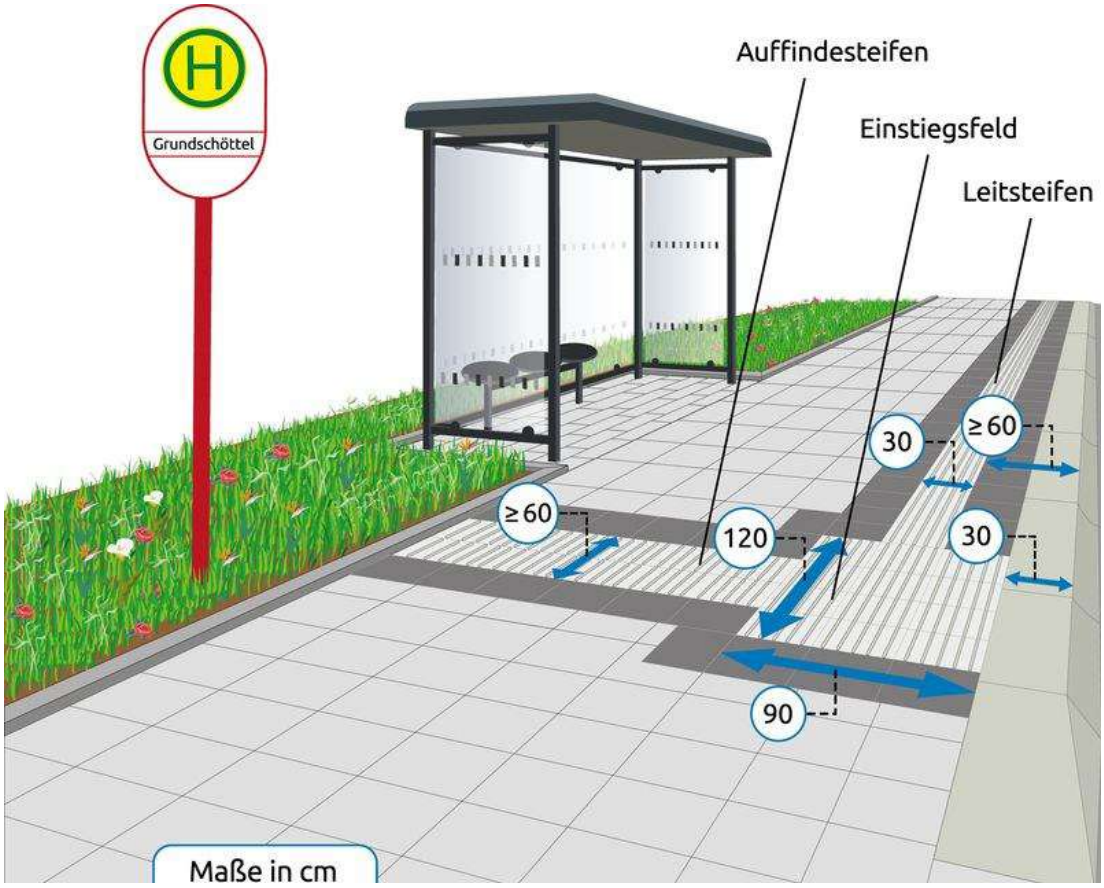


Abbildung 106: Beispiel Skizze Barrierefreie Bushaltestelle (Quelle: Agentur Barrierefrei NRW)

Die Haltestelle Milser Krug (Standort Herforder Straße) wird bei der Maßnahmenentwicklung nicht berücksichtigt, da die Bushaltestelle im Zuge der geänderten Linienführung der Linie 30 zukünftig nicht mehr angefahren wird. Die Haltstelle weist große Mängel und Defizite auf.

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
Ö 12	▪ Umgestaltung/ Verlagerung im Zuge „Neue Mitte Baumheide“	Bushaltestelle Baumheide	kurz- bis mittelfristig	hoch
Ö 13	▪ Trennung Wartebereich vom (Rad-) und Fußverkehr ▪ Barrierefreier Ausbau ▪ Einrichtung Querungshilfe prüfen ▪ Ergänzung Fahrgast-unterstände (inkl. Mobiliar) ▪ Ergänzung Radabstellanlagen	Bushaltestellen Fischerheide, Heidenheimer Straße, Banater Weg, Donau-schwabenstraße, Wacholderweg und Sandbrink	kurz- bis mittelfristig	hoch

Ö 14	▪ Trennung Wartebereich vom (Rad-) und Fußverkehr ▪ Ergänzung taktile Leitstreifen ▪ Einrichtung Querungshilfe prüfen ▪ Ergänzung Fahrgast-unterstände (inkl. Mobiliar) ▪ Ergänzung Radabstellanlagen	Bushaltestelle Büscherweg, Milser Krug (Milser Straße)	kurz- bis mittelfristig	mittel
Ö 15	▪ Barrierefreier Ausbau ▪ Einrichtung Querungshilfe prüfen ▪ Einseitig Ergänzung Fahrgastunterstand (inkl. Mobiliar) ▪ Ergänzung Radabstellanlagen	Bushaltestelle Stauferstraße	kurz- bis mittelfristig	mittel
Ö 16	▪ Ergänzung taktile Leitstreifen ▪ Ergänzung Radabstellanlagen ▪ Installation direkter Beleuchtung	Bushaltestelle Am Großen Wiel	mittelfristig	niedrig
Ö 17	▪ Einrichtung Querungshilfe prüfen ▪ Ergänzung taktile Leitstreifen ▪ Ausbau Radabstellanlagen	Bushaltestelle Hagenkamp	mittelfristig	niedrig

6.4 | Handlungsfeld Schulwege – Schulisches Mobilitätsmanagement

Das Schulmobilitätskonzept der Stadt Bielefeld (vgl. Kapitel 2.1.1) definiert grundlegende Maßnahmen zur schulischen Mobilität, die bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes in diesem Handlungsfeld berücksichtigt werden. Eine selbstbestimmte und selbstständige Mobilität der Schulkinder soll dabei im Vordergrund stehen. Dies umfasst sowohl den Fuß- und Radverkehr als auch den öffentlichen Verkehr.

Als Fußverkehr gilt nicht nur die Fortbewegung zu Fuß. Auch Roller, Kinderfahrräder, Inline-Skates, Rollschuhe sowie Rollstühle und Kinderwagen zählen zum Fußverkehr (§24 StVO). Es gilt: Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen (§25 StVO). Der Radverkehr gehört laut Definition zum Fahrverkehr und ist mit diesem grundsätzlich gleichberechtigt. Sofern Kinder straßentaugliche Fahrräder nutzen, so gilt:

- Kinder bis einschl. 7 Jahre: Müssen Gehwege oder dürfen bauliche Radwege nutzen
- Kinder von 8 bis einschl. 9 Jahre: Dürfen noch Gehwege nutzen
- Eine Begleitperson ab 16 Jahren darf auch Gehwege nutzen, wenn das begleitete Kind unter 8 Jahre alt ist

Eine Nutzung von Radwegen oder der Straße darf frühestens ab acht Jahren erfolgen, also ungefähr ab dem dritten Schuljahr. Ab 10 Jahren müssen Kinder Radwege oder die Straße nutzen, was für einen Teil der Grundschulkinder der vierten Klasse zutrifft.

Viele Eltern fahren ihre Kinder mit dem Auto zur Schule („Elterntaxi"), damit diese ihren Schulweg sicher zurücklegen. Dass sie dadurch alle anderen Schülerinnen und Schüler gefährden, die ihren Schulweg (selbständig) zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, ist womöglich nicht allen Eltern bewusst. Sie tragen somit selbst dazu bei, dass der Verkehr für Kinder schwieriger zu beherrschen und unsicherer wird. Diesem Trend soll durch das schulisch Mobilitätsmanagement (SMM) entgegengewirkt werden, indem Schulen einen Beitrag leisten, Kinder und Jugendliche auf eine intelligente und verantwortliche Verkehrsmittelwahl vorzubereiten und den „hausgemachten" Pkw-Verkehr von Eltern, Lehrer und Lehrerinnen zur Schule einzudämmen. Die Lehrerinnen und Lehrer spielen dabei eine wichtige Rolle, da diesen - ebenso wie den Eltern - eine wichtige Vorbildunktion zukommt.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Es gibt vielfältige Gründe und Motive für Kommunen sich systematisch mit der Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu beschäftigen. Der Schulweg ist dabei nur als ein Teil der Gesamtmobilität zu betrachten. Im Vordergrund stehen allgemeine bildungs-, verkehrs-, umwelt- und gesundheitspolitische Zielsetzungen, zu denen auch kommunale Gebietskörperschaften ihren Beitrag leisten können und müssen.

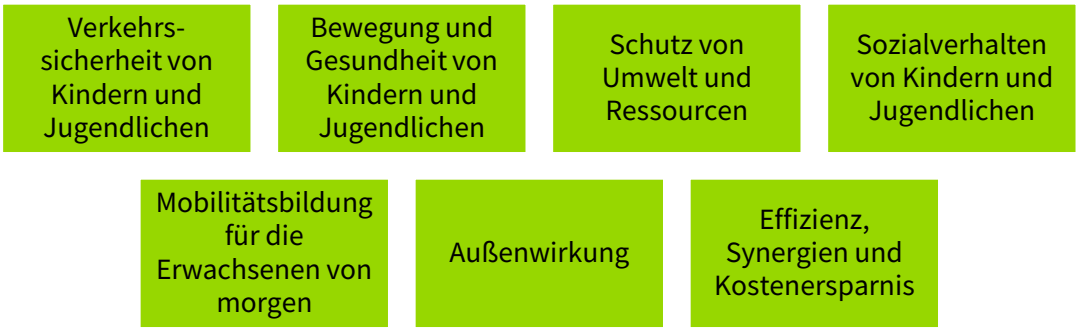


Abbildung 107: Motivationen für schulisches Mobilitätsmanagement

Für die Einführung von Maßnahmen des SMM bieten sich aktuelle Anlässe und Probleme (z.B. Hinweise von Eltern zur Schulwegsicherheit und Verkehrsunfälle) sehr gut an. Ein aktueller Anlass, insbesondere Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen, schärft die Sensibilität für das Thema und erhöht die Bereitschaft der maßgebenden Akteure, sich zu engagieren. Wichtig im Sinne eines wirksamen Mobilitätsmanagements ist es, das anlassgebende Problem nicht isoliert zu betrachten, sondern in einem breiteren Ansatz zu lösen.

Zur Etablierung des SMM bietet sich der Beginn eines Schuljahres an, wenn neue Eltern und Kinder in die Schulgemeinschaft hinzukommen. Im Rahmen eines Elternabends besteht beispielweise die Möglichkeit, über das SMM zu informieren.

Die konkreten Aktivitäten/ Maßnahmen, die die Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg beeinflussen sollen, lassen sich in drei Handlungsfelder einordnen.

1. Infrastruktur und Verkehrsregelung
2. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
3. Organisation und Information

Die wichtigsten Gruppen von Akteuren sind die Kommunen und Kreise, die Schulen und Schulbehörden, die Polizei sowie Verbände und Institutionen.

Infrastruktur	Standort Schule	Mobilitätsbildung	Information
Kommune/ Polizei	**Schule/ Schulträger**	**Schule/ Pädagogen**	**Kommune, Schule, Pädagogen**
Parkraum-management in der Schulumgebung Anbindung an ÖPNV, Fuß- und Radverkehr Verkehrsberuhigung Elternhaltestellen	Job-Ticket für Lehrer Dienstfahrräder Sichere Fahrradabstell-anlagen Parkraum-bewirtschaftung Schulgelände	Curriculare Verankerung Unterrichts-materialien Kooperationen mit außerschulischen Partnern Elternarbeit	Schulwegratgeber/ Schulwegepläne Kampagnen zur Nutzung des Umweltverbundes Aktionstage

Abbildung 108: Handlungsfelder und Akteure eines schulischen Mobilitätsmanagements

Infrastruktur und Verkehrsregelung

Die Maßnahmen berücksichtigt die Ergebnisse aus der Bestandsaufnahme vor Ort (Umkreis von ca. 500 Metern) und der Beteiligungsformate, insbesondere den Workshops in den beiden Schulen. Im Umfeld der Wellbachgrundschule liegt der Fokus auf der Gehweginfrastruktur, unter Berücksichtigung einer Mitnutzung von Radfahrenden. Gleichzeitig müssen die Belange der Schülerinnen und Schüler der Realschule „Am Schlehenweg“ berücksichtigt werden. Der Einzugsbereich umfasst nicht nur den Stadtteil Baumheide, sondern auch die umliegenden Stadtteile/-bezirke.

Dimensionierung von Fuß- und Radwegen

Fußgängerinnen und Fußgänger gehören zu den am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden. Im direkten Umfeld der Schulen sollen daher keine Kompromisse zu Lasten dieser Personengruppe eingegangen werden.

Die Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehr wurden bereits in den Handlungsfeldern 6.1 und 6.2 definiert. Aufgrund ihrer Lage im Schulumfeld sind die folgenden Maßnahmen mit einer erhöhten Priorität zu berücksichtigen.

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
F 23/ R 9	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg, Sicherung Radverkehr	Am Wellbach	mittelfristig	hoch
F 34	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Schlehenweg	langfristig	hoch
F 14	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg, Trennung Fuß- und Radverkehr	Rabenhof	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 19	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Sanddornweg	mittelfristig	hoch
F 24	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Herforder Straße	mittelfristig	hoch
F 31	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Baumheide	langfristig	mittel
F 32	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Seidenstickerstraße	langfristig	hoch
F 33	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Wacholderweg	langfristig	mittel
F 35	Ausbau/ Verbreiterung Gehweg	Jungbrunnenweg	langfristig	mittel

Die Situation **Am Wellbach** wurde in den Schulworkshops aus verschiedenen Gründen mehrfach angesprochen. Neben einem hohen Verkehrsaufkommen hatten die Schülerinnen und Schüler die Einschätzung, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von vielen Autofahrern überschritten wird. Auf dem schmalen Gehweg (1,50 Meter Breite) kommt es auf dem Schulweg zudem zu Konflikten mit dem Radverkehr, da Radfahrende den Gehweg (ohne entsprechende Anordnung) häufig mitnutzen.

Querungsmöglichkeiten

Die Sichtbarkeit von Kindern ist sowohl auf der Strecke, aber insbesondere an den Knotenpunkten relevant. Sichtbehinderungen wie Stadtmobiliar, Stromkästen oder Werbetafeln sind nicht in den Sichtfeldern von Querungsstellen und Gehwegen zu platzieren.

Fehlende oder optimierungsbedürftige Querungsmöglichkeiten wurde in den Schulworkshops thematisiert, der Großteil dieser Querungsstellen wurde bereits im Handlungsfeld Fußverkehr behandelt. Aufgrund ihrer Lage im Schulumfeld sind die folgenden Maßnahmen mit einer erhöhten Priorität zu berücksichtigen:

Nr.	Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-horizont	Priorität
F 43	Einrichtung Querungsstelle	Am Wellbach Höhe Am Großen Wiel	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 44	Einrichtung Querungsstelle	Am Wellbach Höhe Jungbrunnenweg	mittelfristig	hoch
F 45	Einrichtung Querungsstelle	Herforder Straße Höhe Jerrendorfweg	mittelfristig	mittel
F 49	Einrichtung Querungsstelle	Am Großen Wiel: Übergang 2 seitiger Gehweg auf 1-seitiger Gehweg	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 53	Optimierung Knotenpunktgestaltung	Herforder Straße/ Am Wellbach	kurz- bis mittelfristig	hoch
F 60	Optimierung Knotenpunktgestaltung	Am Großen Wiel/ Sanddornweg	mittelfristig	hoch
F 61	Optimierung Knotenpunktgestaltung	Am Großen Wiel/ Schlehenweg	mittelfristig	hoch
F 62	Optimierung Knotenpunktgestaltung	Am Großen Wiel/ Gehweg Hagenkamp	mittelfristig	mittel
F 63	Optimierung Knotenpunktgestaltung	Jungbrunnenweg (West)/ eigenständiger Gehweg	mittelfristig	mittel
F 64	Optimierung Knotenpunktgestaltung	Jungbrunnenweg (Ost)/ eigenständiger Gehweg	mittelfristig	mittel
F 65	Optimierung Knotenpunktgestaltung	Rabenhof/ eigenständiger Gehweg Höhe Kinderhaus Rabenhof	mittelfristig	mittel

Die Querung des **Rabenhofs** wurde in den Schulworkshops auffallend häufig thematisiert. Trotz der vorhandenen Bedarfsampel im Umfeld des Freizeitzentrums und der Mittelinseln im weiteren Verlauf, besteht aufgrund der wahrgenommenen hohen Verkehrsbelastung der Wunsch nach weiteren Lichtsignalanlagen. Als Standorte wurden der Bereich Stauferstraße und die Querung des eigenständigen Geh- und Radwegs auf Höhe des Kinderhaus Rabenhof genannt.

Auch die Überquerung am Knoten **Jungbrunnenweg/ Am Großen Wiel** vom Grünstreifen in Richtung Schule wird als unsicher und schwer einsehbar beschrieben. Hier wurde der Wunsch nach einem Zebrastreifen geäußert.

Oberflächenbeschaffenheit

Zusätzlich wurde die Oberflächenqualität der eigenständigen Geh- und Radwege im Schulumfeld in den Schulworkshops mehrfach kritisch angesprochen. Insgesamt sollte eine Ausbesserung und durchgängige Befestigung der Wegeoberflächen geprüft werden, um die Attraktivität des Schulwege zu erhöhen und eine sichere, komfortable Nutzung zu gewährleisten.

Beleuchtung

Auch die Beleuchtungssituation der eigenständigen Wege im Schulumfeld wurde in den Schulworkshops als unzureichend bewertet. Unbeleuchtete Abschnitte führen zu Unsicherheitsgefühlen und beeinträchtigen die Sichtbarkeit von Kindern und Jugendlichen, insbesondere in der dunklen Jahreszeit. Vor diesem Hintergrund sollten die eigenständigen Wege im Schulumfeld hinsichtlich ihrer Beleuchtungssituation überprüft werden. Eine gute Beleuchtung trägt maßgeblich zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie zur Stärkung der eigenständigen Mobilität der Kinder und Jugendlichen bei.

Elternhaltestellen

Im Schlehenweg können täglich sowohl zum Schulanfang als auch zum Schulschluss viele Kinder beobachtet werden, die von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gefahren werden. Die Kinder werden oftmals im Bereich des Wendehammers herausgelassen. Dies führt insbesondere zu Konflikten mit Schülerinnen und Schülern, die zu Fuß (oder mit dem Fahrrad) zur Schule gelangen.

Aus diesem Grund sollten gesonderte Parkstände in fußläufiger Erreichbarkeit zur Schule (ca. 250 – 500 Meter) als Hol- und Bringzone angeboten werden. Von dort aus können die Kinder zu Fuß bis zur Schule gehen. Die Kinder erhalten somit die Möglichkeit (wenigstens) die letzte Wegstrecke zu Fuß - und gegebenenfalls in Gemeinschaft - zurücklegen zu können. Des Weiteren wird somit der Autoverkehr verlagert und folglich das Unfallrisiko im unmittelbaren Umfeld der Schule verringert. Als Standorte für die Einrichtung von Elternhaltestellen können z.B. die folgenden Straßen, mit jeweils 2-5 Parkständen, geprüft werden:

- Am Großen Wiel im Bereich der Längsparkstände im Seitenraum
- Jungbrunnenweg im Bereich der Längsparkstände im Seitenraum
- Rabenhof (Höhe Kinderhaus Rabenhof) im Bereich der Längsparkstände im Seitenraum

Im **Schlehenweg** sollte darüber hinaus die Einrichtung einer Schulstraße geprüft werden. Zu den Schulanfangs- und -endzeiten würde der Schlehenweg folglich für einfahrende Fahrzeuge gesperrt. Die Sperrung könnte sich z.B. jeweils auf einen Zeitraum von 60 Minuten beschränken. Der Streckenabschnitt wird entsprechend beschildert (Durchfahrt verboten) und ggf. mit einer temporären Absperrung versehen. Besonders die erhöhte Verkehrssicherheit und die damit verbundene Möglichkeit sich im Straßenverkehr zu üben, sind für die Grundschüler ein großer Vorteil. Direkte Anwohner des Abschnittes könnten das Gebiet zu den entsprechenden Zeiten immer noch verlassen. Mit dem Erlass des Verkehrsministeriums des Landes NRW aus dem Jahr 2024 ist die rechtssichere Anordnung von Schulstraßen erleichtert worden.

Attraktivität der Wege

Attraktive Straßenräume mit einer hochwertigen Infrastruktur und Erlebnissen auf dem Weg sollen aber auch dazu beitragen, dass mehr Schülerinnen und Schüler ihren Schulweg mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurücklegen. Begrünte Wege, Sitzbänke und Aufenthaltsbereiche können den Weg attraktiver gestalten und gleichzeitig die soziale Kontrolle erhöhen. Zudem fördern Spielgeräte oder markierte Spielflächen entlang des Weges die Freude am Gehen.

Die Beleuchtung der Schulwege ist ein zentrales Element für die soziale Sicherheit. Alle Wege und Querungsstellen sollten gut ausgeleuchtet sein, um Angsträume zu vermeiden und die Sichtbarkeit zu erhöhen. In einem ersten Schritt sollte eine Lichtmessung durchgeführt werden, um die aktuelle Beleuchtungssituation zu bewerten und Schwachstellen zu identifizieren. Auf diesen Ergebnissen aufbauend können dann konkrete Handlungsbedarfe abgeleitet werden. Grundsätzlich sollten die Schulwege bei der Beleuchtung priorisiert werden.

Ein wichtiger Baustein für sichere und attraktive Schulwege ist das Gehen in Gruppen. Konzepte wie der „Walking Bus“ bieten eine organisierte Lösung: Kinder treffen sich an festgelegten Haltepunkten und gehen gemeinsam zur Schule, begleitet von wechselnden Eltern. Dieses System stärkt nicht nur die soziale Sicherheit, sondern auch das Gemeinschaftsgefühl. Ergänzend können Geschäfte oder öffentliche Einrichtungen als „Hilfspunkte“ [14] dienen, an die sich Kinder im Notfall wenden können. Eine klare Kennzeichnung dieser Punkte schafft Vertrauen und Orientierung.

Um den Schulweg zusätzlich zu beleben, eignen sich Gruppenspiele wie Rallyes oder Quizfragen, die z.B. thematisch an den Schulunterricht anknüpfen. Solche Aktionen können regelmäßig oder projektbezogen durchgeführt werden und machen den Weg zur Schule zu einem positiven Erlebnis.

[14] *Vgl. Projekt „Notinsel“ (https://www.notinsel.de)*

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Die Wege zu Schule sind mehr als das Zurücklegen von Strecken. Das gilt insbesondere für die Kinder, denn für sie sind es zugleich Erlebnis-, Erfahrungs- und Lernwege. Die Bedeutung wächst mit dem Alter und somit auch der Selbständigkeit der Kinder. Auf ihren Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad trainieren Kinder ihren Bewegungsapparat und entwickeln viele geistige Fähigkeiten, wie z.B. räumliches Vorstellungsvermögen und Wahrnehmung von Entfernungen, Zeit und Geschwindigkeit. Sie lernen zudem ihr Wohnumfeld kennen und bauen schrittweise eine „kognitive Landkarte“ ihrer Umwelt auf. Hinzu kommt, dass Kinder durch Beobachtungen anderer Menschen und durch die Interaktion mit Gleichaltrigen auf ihren Wegen viele soziale Komponenten erwerben; hierzu gehören beispielsweise die Kommunikationsfähigkeit, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft. Darüber hinaus lernen Kinder auf ihren Wegen zur Schule (auch wenn sie begleitet werden) in gewissem Maße die Gefahren des Straßenverkehrs einzuschätzen, ggf. zu vermeiden oder zu bewältigen. Hierdurch verringert sich folglich ihr Unfallrisiko.

Für eine altersgerechte und kompetente Mobilitätsbildung in Schulen ist zunächst eine Schulung/ Beratung der Lehrerinnen und Lehrer sinnvoll und notwendig. Hierdurch sollen Kompetenzen und das Interesse für eine klimafreundliche Mobilität vermittelt werden. Ein zentraler Aspekt hierbei ist, dass den Lehrerinnen und Lehrern die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Themas vermittelt wird. Es geht zudem darum, dass die Lehrerinnen und Lehrer das Thema mit Freude und Engagement in den Schulalltag einbinden, um somit auch das Interesse bei den Kindern zu wecken. Hierzu sollte ein Mobilitäts/-Verkehrsbeauftragter an den Schulen bestimmt werden.

Mit dem Einüben sicherer, gesunder und umweltfreundlicher sowie situationsgerechter Mobilitätsweisen im Kindesalter werden die Grundlagen gelegt und Voraussetzungen geschaffen, um auch als Erwachsene sicher, gesund, umweltfreundlich und ressourcenschonend unterwegs zu sein. Im Rahmen der Verkehrserziehung können u.a. Fahrradtrainings angeboten werden. Diese könnten neben der Verkehrserziehung während der Unterrichtszeit auch als Fahrradtraining für die ganze Familie außerhalb der Schulzeiten angeboten werden.

Die Einbindung der Themen „Mobilität und Verkehr“ in den Schulalltag kann beispielsweise über Aktionstage (u.a. gemeinsam mit den Eltern) und Projekte/ Projektwochen sowie Wettbewerbe erfolgen. Hierzu bietet sich die Europäische Mobilitätswoche an. Darüber hinaus kann das Thema im Rahmen von Ausflügen „behandelt“ werden. Zum Beginn des Schuljahres können zudem die vorhandenen Schulwegpläne besprochen und aktualisiert werden.

Organisation und Information

Im Vergleich zu den Kindern und Jugendlichen vorheriger Generationen legt die heutige Generation deutliche kürzere Entfernungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad pro Tag zurück. Viele Kinder werden von ihren Eltern Schule gefahren und auch der Weg zu den Freizeitangeboten im Nachmittag wird oftmals als Beifahrer im Auto zurückgelegt. Grundsätzlich ist auch eine deutliche Verkürzung der Zeitspanne zu registrieren, die Kinder und Jugendliche täglich draußen verbringen. Dies hat insbesondere Folgen für die physische und kognitive Entwicklung der Heranwachsenden.

Aus diesem Grund ist es wichtig, dass über diese Entwicklungen sowie die Bedeutung von (eigenständiger) Bewegung für Kinder hinreichend informiert und Empfehlungen zur Beseitigung dieser „Missstände“ gegeben werden. Dies kann ggf. auch in das Rahmenprogramm von Veranstaltungen der Schulen (Tag der offenen Tür, Sommerfest etc.) eingebunden werden. Es bietet sich zudem an, das Thema in etwaigen Informationssammlungen über die Themen „Mobilität und Verkehr“ einzubinden

Mit dem Besuch einer neuen Schule ist ein Wandel im Leben des Kindes und der Eltern verbunden. Es ändert sich nicht nur der Tagesablauf des Kindes, sondern auch der Eltern. Hiermit verbunden ist auch die Fragestellung, wie das Kind täglich die Schule erreicht und ob und wer es auf diesen Wegen begleitet.

Sofern die Schule in fußläufiger Erreichbarkeit gelegen ist und es die Rahmenbedingungen der Eltern (zeitliche Verfügbarkeit, Schule liegt auf dem Fußweg zur Arbeit etc.) hergeben, legen Kinder den Weg zur Schule oftmals zu Fuß zurück. Darüber hinaus spielen die Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt sowie der Arbeitsort der Eltern eine entscheidende Rolle, wenn es um die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg geht. Der Weg zur Schule wird oftmals mit dem Arbeitsweg verbunden, im Regelfall dann im motorisierten Individualverkehr.

Der Wandel hin zu einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Mobilität ist ein Weg, der Zeit benötigt, da er an die Veränderung von Gewohnheiten/ Routinen gekoppelt ist. Es handelt sich um Verhaltensänderungen im Menschen, die nicht von heute auf morgen stattfinden und die an bestimmte Voraussetzungen gekoppelt sind. Im Verkehrssektor sind hierbei auf Angebotsseite insbesondere alternative Verkehrsangebote zum eigenen Pkw zu nennen. Hierzu gehört die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie Verbesserungen im öffentlichen Personenverkehr. In dieser Hinsicht ist jedoch grundsätzlich das Einzugsgebiet der Kinder zu berücksichtigen, welches in erster Linie das Mobilitätsverhalten auf dem Weg zur Schule beeinflusst.

Für Einrichtungen, die von den jeweiligen Nutzergruppen täglich aufgesucht werden, ist es von besonderer Bedeutung über die Mobilitätsmöglichkeiten zu informieren und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten anzustreben. Dies kann beispielsweise über die Bereitstellung von Mobilitätsinformationen in Form einer Broschüre oder über digitale

Wege (z.B. Internetseite, App etc.) erfolgen. Diese Informationssammlung sollte mindestens über folgende Inhalte verfügen:

- Anlass und Ziel der Informationssammlung/ Broschüre (z.B. Erhöhung der Verkehrssicherheit); Ansprache an die Eltern und Schüler
- Erreichbarkeit der Einrichtung mit verschiedenen Verkehrsmitteln
    - ÖPNV: Nächstgelegene Haltestelle zur Schule (Link zum Abfahrtsplan, Verbindungsauskunft etc.)
    - MIV: Zufahrtswege, Parkmöglichkeiten an der Schule → Hinweis auf etwaige Hol- und Bringzonen und zu meidende Bereiche
    - Fußverkehr: Ausweisung besonders komfortabler und verkehrssicherer Wege im Umfeld der Schulen
    - Radverkehr: Hinweise zum Radverkehrsnetz (RVN NRW, Radverkehrskonzept Stadt Bielefeld, Tempo 30-Zonen etc.); Abstellanlagen an den Schulen
- Informationen über Mobilitätsoptionen
    - Nutzung von Lastenfahrrädern zum Transport von Kindern (ggf. Fördermöglichkeiten der Kommune/ des Landes)
    - Bildung von Gemeinschaften auf dem Fuß-/ Radweg zur Schule (ggf. auch nur von den Hol- und Bringzonen)

  Hinweis zur Verkehrssicherheit
    - Hinweis auf die besondere Schutzbedürftigkeit von Kindern und Jugendlichen
    - Hinweise zum verkehrssicheren Fahrrädern und Tretrollerfahren
    - Hinweise zum sicheren Queren von Fahrbahnen
    - Hinweise zur Bekleidung von Kindern und Jugendlichen

Schulen verzeichnen eine hohe Fluktuation unter den „Besuchern“ der Einrichtung. Die Kinder suchen die Grundschule in der Regel vier Jahre auf, bei der Realschule sechs Jahre. Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, dass das Thema nachhaltig in die Strukturen der Schulen verankert und somit eine Verstetigung erreicht werden kann. Damit kann vermieden werden, dass das Thema mit Beginn eines neuen Schuljahres jedes Mal wieder neu angegangen werden muss. Die Eltern sollten bereits im Rahmen der Anmeldung der Kinder über die Mobilitätsmöglichkeiten informiert werden, in dem diese eine Broschüre ausgehändigt bekommen oder auf eine Internetseite/ App hingewiesen werden. Gleiches gilt für neu angestellte Lehrerinnen und Lehrer.

7 | KONZEPT SHARING-ANGEBOTE

Was sind Inter- und Multimodalität?

Intermodalität und Multimodalität sind zwei zentrale Konzepte in der modernen Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Sie beschreiben unterschiedliche Arten der Nutzung von Verkehrsmitteln. In der Regel wird damit das Ziel verfolgt Mobilität flexibler, effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

Intermodalität bezeichnet die Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel innerhalb einer einzelnen Reise. Dabei wird mindestens einmal zwischen verschiedenen Verkehrsträgern gewechselt. Der Fokus liegt dabei auf der Reisekette. Voraussetzung für intermodale Mobilität sind entsprechende infrastrukturelle Gegebenheiten (z.B. Fahrradparker, Mobilstation) sowie gute Anschlussmöglichkeiten (ÖV-Fahrtenangebot, Sharing-Angebote). Häufig wird intermodale Mobilität durch digitale Dienste (z.B. Mobilitäts-Apps und durchgängige Ticket-Systeme) unterstützt.

Multimodalität beschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel über einen längeren Zeitraum, aber nicht zwingend innerhalb einer einzelnen Reise. Bei der Multimodalität liegt der Fokus auf der Vielfalt der verfügbaren Optionen, wodurch flexible, situationsbedingte Mobilitätsentscheidungen ermöglicht werden. Sie wird ebenso wie die Intermodalität mittels Mobilitätsplattformen und (digitaler) Informationsangebote unterstützt.

Welche Ziele werden mit Inter- und Multimodalität verfolgt?

Im Rahmen der Förderung von Inter- und Multimodalität stehen nicht nur ökologische Effekte – wie die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs – im Fokus. Es geht vielmehr auch um die sozialen und ökonomischen Dimensionen der Nachhaltigkeit.

Mobilität und soziale Teilhabe sind eng miteinander verbunden. Grundsätzlich zeigt sich mit sinkendem Einkommen, dass auch die Verfügbarkeit eines privaten Pkw abnimmt. Dies kann zu Mobilitätsarmut führen und den Zugang zu Bildung, Arbeit, sozialen Kontakten sowie Freizeitbeschäftigungen einschränken. Gleichzeitig stellt die Finanzierung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten für viele Haushalte eine erhebliche finanzielle Belastung dar. Dieser Entwicklung kann mit dem Prinzip „Teilen statt Besitzen“ entgegengewirkt werden. Sharing-Angebote – wie Carsharing, Mitfahrgelegenheiten oder gemeinsam genutzte Fahrräder – schaffen alltagstaugliche Alternativen zum eigenen Auto. Sie erleichtern einen kostengünstigeren Zugang zu Mobilität und stärken damit soziale Gerechtigkeit. Eine gleichberechtigte Teilhabe an Mobilität soll für alle Bürgerinnen und Bürger ermöglicht werden.

Die Mobilitätswende muss vor Ort gestaltet werden: In der Nachbarschaft, im Quartiersbüro, in Vereinen oder Freizeitzentren. Der Ansatz sollte „bottum-up“ erfolgen – mit aktiver Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und in enger Kooperation mit der Stadt Bielefeld.

Im Handlungsfeld Sharing-Angebote werden die folgenden Maßnahmen betrachtet:

- Ausbau des Fahrradverleihsystems
- Aufbau eines Lastenrad-Verleihsystems
- Aufbau eines Car-Sharing Systems
- E-Scooter
- Aufbau von Mobilstationen

7.1 | Ausbau des Fahrradverleihsystems

Die Stadt Bielefeld verfügt über ein Fahrradverleihsystem mit ca. 60 Stationen. Die Fahrräder können an allen Stationen ausgeliehen und zurückgegeben werden. Zusätzlich befinden sich in der Innenstadt sogenannte „Flex-Straßen“, in denen die Fahrräder unabhängig von Stationen abgestellt werden können. Innerhalb von Baumheide befindet sich eine Fahrradverleihstation am Stadtbahnhaltepunkt „Baumheide“. „Flex-Straßen“ gibt es in Baumheide keine. Für Wege innerhalb des Quartiers ist das bestehende Fahrradverleihsystem daher unattraktiv, da keine Fahrten zwischen verschiedenen Quell- und Zielbeziehungen möglich sind. Um die Attraktivität des Systems für Fahrten innerhalb von Baumheide zu steigern, ist ein Ausbau des Systems notwendig.

Zusätzliche Standorte für den Aufbau von Bikesharing-Stationen sind im Kapitel 7.5 berücksichtigt.

7.2 | Aufbau/ Ausbau eines Lastenrad-Verleihsystems

In Bielefeld stehen aktuell noch 25 eCargo-Bikes über das bestehende Bike-Sharing System „meinSiggi“ zur Verfügung. Mit der anstehenden Ausschreibung des Fahrradverleihsystems werden zukünftig keine Lastenräder mehr angeboten. An 18 Stationen im Stadtgebiet können die eCargo-Bikes aktuell ausgeliehen und zurückgegeben werden. In Baumheide ist das an der gleichnamigen Station Baumheide möglich. Grundsätzlich zeigt sich in Baumheide ein Bedarf zum (vereinfachten) Transport von Einkäufen anhand der Vielzahl an wild abgestellten Einkaufswagen im Stadtteil.

Hinsichtlich des Betriebs bestehen u.a. die folgenden Möglichkeiten:

- Unternehmen oder Betriebe (z.B. Marktkauf, Baumarkt) → Diese könnten Lastenräder während der Betriebszeit für den eigenen Bedarf nutzen bzw. an Kunden vermieten (ähnlich wie Anhänger-Verleih) und außerhalb der Öffnungszeiten und am Wochenende für Dritte zur Verfügung stellen.
- Betrieb durch die Stadtverwaltung Bielefeld bzw. das Bezirksamt (vgl. u.a. Stadt Aachen[15])

[15] *https://www.aachen.de/in-aachen-leben/mobilitaet-verkehr/mobilitaetsangebote/lastenrad/lastenrad-sharing/*

- Öffentlicher Betrieb erfolgt durch Anbieter für Verleihsysteme (Ausbau des Stationsnetz und Erhöhte Anzahl e-Cargo-Bikes)

7.3 | Aufbau eines Car-Sharing-Systems

In der Stadt Bielefeld stehen an 40 Stationen ca. 110 Car-Sharing Fahrzeuge in einem stationsgebundenen System zur Verfügung. Von diesen Stationen befindet sich keine innerhalb von Baumheide oder in fußläufiger Erreichbarkeit. Zudem gibt es ein free-floating System mit Elektroautos innerhalb des gesamten Stadtgebiets. Für die Rückgabe der Fahrzeuge ist bei einer verbleibenden Reichweite unter 25 % eine Ladesäule notwendig. Da innerhalb des Stadtteils Baumheide aktuell keine öffentliche Ladeinfrastruktur vorhanden ist, ist die Nutzung der Elektrofahrzeuge unattraktiv.

Im Vorfeld des Aufbaus eines Car-Sharing Systems in Baumheide - oder dem Ausbau des gesamtstädtischen Systems - sind die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- 1. Analyse der Bevölkerungsstruktur und Eruierung der Anforderungen und Bedürfnisse
    - Zielgruppenanalyse (Bevölkerungsdichte, Altersstruktur, Einkommensstruktur, Pkw-Verfügbarkeit)
    - Mobilitätsbedürfnisse (Modal Split, Fahrtenzwecke, vorhandenen Verkehrs- und Mobilitätsangebote)
    - Fahrzeugtypen: Kleinwagen, größere Fahrzeuge für Einkauf/Transport
- Prüfung der Einbindung von Unternehmen und Betrieben (betriebliche Mobilität), z.B. in Gewerbegebieten. Ebenso bieten die Wohnungsbaugenossenschaften in Baumheide ein großes Potential.
- Prüfung der Integration von E-Fahrzeugen (Kombiniert mit Ausbau der Ladeinfrastruktur)
- Prüfung von Förderprogrammen für den Aufbau/ Ausbau von Car-Sharing
- Zielgruppenspezifische Ausgestaltung der Maßnahme

Standortvorschläge für den Aufbau von Car-Sharing-Stationen sind im Kapitel 7.5 berücksichtigt.

7.4 | Ordnung und Integration von E-Scootern

E-Scooter haben sich in den letzten Jahren als fester Bestandteil des Mobilitäts- und Verkehrsangebots entwickelt. Sie können dabei helfen, unterschiedliche Transportmittel miteinander zu verknüpfen und kurze Distanzen effizient zu überbrücken. In Bielefeld sind aktuell zwei Leihanbieter für E-Scooter vertreten. Die E-Scooter können, mit Ausnahme definierter Parkverbotszonen, am Gehwegrand oder an Stationen innerhalb der markierten Fläche abgestellt werden. Im Stadtteil Baumheide ist das Abstellen, mit Ausnahme einiger Grünbereiche, flächendeckend möglich.

Zur Förderung einer vernetzen Mobilität sollen E-Scooter stärker in das bestehende Mobilitätssystem eingebunden werden. Dabei sind u.a. Stadtbahnhaltestellen, Bushaltestellen und Mobilstationen mit geeigneten Abstellflächen auszustatten. Zudem ist die Integration der Buchungsmöglichkeit in der App des lokalen Verkehrsbetriebs ein wichtiger Aspekt, insbesondere für die Förderung intermodaler Wege.

Ein zentrales Problem im Zusammenhang mit E-Scootern umfasst das ungeordnete Abstellen im öffentlichen Raum. Wild abgestellte Scooter führen zu Behinderungen im Fuß- und Radverkehr und beeinträchtigen das Straßenbild. Um dies zu verhindern, sollten insbesondere in zentralen Bereichen Parkzonen definiert werden, um das Abstellen außerhalb dieser Zonen zu verhindern. Dabei ist eine entsprechende Flächenverfügbarkeit zu beachten, um Konflikte zu minimieren. Öffentliche Parkstände im Seitenraum können als Flächenpotential genutzt werden.

7.5 | Aufbau von Mobilstationen

Durch die räumliche Bündelung verschiedener Verkehrs- und Mobilitätsangebote an einem Ort soll das inter- und multimodale Verkehrsverhalten gestärkt/ gefördert werden. Für die Bewohnerinnen und Bewohner soll mittels der erweiterten Mobilitätsmöglichkeiten eine Wahlfreiheit im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl geschaffen werden.



Abbildung 109: Visualisierung Mobilstation an (zentralem) ÖPNV-Haltepunkt (links)| Visualisierung Mobilstation in Wohngebiet (rechts)

Stadtbahnhaltestellen

An ausgewählten ÖPNV-Haltepunkten sollen die Mobilstationen den Fahrgästen ermöglichen flexibel zwischen dem ÖPNV, Sharing-Angeboten oder dem eigenen Fahrzeug zu entscheiden und einfach umzusteigen. Eine Bus- oder Bahnhaltestelle mit einer Fahrradabstellanlage stellt hierbei noch keine Mobilstation dar.

In der Machbarkeitsstudie Mobilstationen für die Stadt Bielefeld aus dem Jahr 2021 wurden die Stadtbahnhaltestellen „Baumheide“ und „Milse“ sowie deren Umfelder für den Aufbau von Mobilstationen vorgeschlagen. Die Station „Baumheide“ ist in der Studie dem Stationstyp „M“ (Mittelgroß) zugeordnet, dort werden die folgenden Bestandteile als mögliche Leistungen formuliert:

- Car-Sharing
- Abstellflächen für Tretroller
- ÖPNV/SPNV
- E-Tretroller
- Fahrradabstellanlagen
- Bike-Sharing
- Dynamische Fahrgastanzeigen
- Fahrrad-Reparaturstation

Am Standort **Baumheide** ist eine witterungsgeschützte Radabstellanlage mit Anlehnbügeln vorhanden, diese wird auch als Bike-Sharing Station von „meinSiggi“ genutzt. Hochwertige, diebstahlgeschützte Radabstellanlagen sind aktuell nicht vorhanden. Durch die geplante Verlagerung der Bushaltestellen (bisher Wendeschleife) an den Fahrbahnrand werden ausreichende Flächenpotentiale für die Errichtung von hochwertigen, vor allem diebstahl- und witterungsgeschützten,

Radabstellanlagen geschaffen. Im INSEK ist die Errichtung eines Fahrradparkhauses im Zusammenhang mit der Erneuerung der Rampe zum Bahnsteig vorgesehen.

Zudem befindet sich das Nahversorgungszentrum im direkten Umfeld als verkehrlicher Quell- und Zielpunkt. Hierdurch ergibt sich das größte Potential hinsichtlich der Ausstattung, u.a. durch Nähe zum Nahversorgungszentrum (z.B. Servicemöglichkeiten, Gastronomie, Toiletten).

Darüber hinaus bieten sich die beiden Stadtbahnhaltestellen **Seidenstickerstraße** und **Schelpmilser Weg** für eine detaillierte Prüfung hinsichtlich des Aufbaus von Mobilstationen an. Beide Standorte eignen sich grundsätzlich für den Aufbau von Mobilstationen. Im Vergleich zur zentralen Umstiegshaltestelle „Baumheide“ kann eine niedrigere Ausstattungstiefe vorgesehen werden. Eine detaillierte Planung inklusive der Prüfung der Flächenverfügbarkeit (u.a. Grunderwerb) ist durchzuführen.

An keiner der drei Stadtbahnhaltestellen in Baumheide bietet sich die Einrichtung eines P+R-Parkplatzes an. An der Stadtbahnhaltestelle Milse (nordöstlich an das Untersuchungsgebiet angrenzend) ist im Bestand ein P+R-Parkplatz vorhanden. Abhängig von der aktuellen Auslastung, kann der Ausbau des P+R-Angebots mit der Errichtung eines Parkhauses an diesem Standort geprüft werden. Gleichzeitig ist Ladeinfrastruktur für Elektroautos zu integrieren. Der Standort ist für den Kfz-Verkehr über die Milser Straße grundsätzlich gut erschlossen.

Wohngebiete

Perspektivisch ist die Netzverdichtung in den Wohnquartieren anzustreben, um die Nutzung von „Shared Mobility“ für Alltagswege leichter zugänglich zu machen. Der Ausbau des Sharing-Angebote ins Quartier hinein soll die wohnortnahe Verfügbarkeit sicherstellen und die Mobilitätsmöglichkeiten ausweiten.

Dabei sollten auch die Wohnungsbaugesellschaften/ Wohnungsbaugenossenschaften als zentrale Akteure in den Prozess eingebunden werden. Die Bewohnerinnen und Bewohner stellen eine Nutzergruppe mit großen Potential dar. Gleichzeitig besteht, u.a. durch die Vielzahl an Quartiersparplätzen, ein großes Flächenpotential.

Auch in den südlichen Wohngebieten, insbesondere im Bereich Hagenkamp, sollte ein Fokus auf die Förderung der Multimodalität und Intermedialität gelegt werden. Dies kann durch die Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsangebote wie Car-Sharing, Bike-Sharing einschließlich Lastenrädern sowie Ladeinfrastruktur für E-Car-Sharing erfolgen. Durch den Hagenkamp verläuft das Radnetz NRW, gleichzeitig besteht eine Lücke in der Erschließung des ÖPNV.

Gewerbe/ Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Norden (Bereich Feuerwache) und Süden (Bereich Gewerbegebiet) des Untersuchungsgebiets bieten sich Standorte für Mobilstationen an, die mit Leihfahrrädern, hochwertigen Radabstellanlagen, Elektroladeinfrastruktur sowie weiteren Serviceelementen ausgestattet sind. Die Errichtung der Mobilstationen kann von einem betrieblichen Mobilitätsmanagement begleitet werden. Der Fokus kann dabei, in Abhängigkeit der jeweiligen Einrichtung, auf den Mitarbeitenden oder Kunden liegen. Eine gute Anbindung an die Stadtbahnhaltestellen, z.B. durch Bike-Sharing oder E-Scooter, ist dabei zu berücksichtigen.

		Mobilitäts- und Verkehrsangebote (Planung)				
		Fahrrad-abstell-anlagen	Ladeinfra-struktur	Sharing-Angebote	Mobilitäts-infor-mationen	Fahrrad-service
MS 1	Stadtbahnhaltestelle Baumheide	●	●	●	●	●
MS 2	Stadtbahnhaltestelle Seidenstickerstraße	●	○	●	●	●
MS 3	Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg	●	●	●	●	●
MS 4	Siebenbürgerstraße	●	●	●	○	●
MS 5	Hagenkamp	●	●	●	○	●
MS 6	Gewerbegebiet südlich Eckendorfer Straße	●	●	●	○	○
MS 7	Feuer- und Rettungswache Nord	●	●	●	●	●

Tabelle 11: Potenzielle Standorte für den Aufbau von Mobilstationen inklusive möglicher Ausstattungsmerkmale

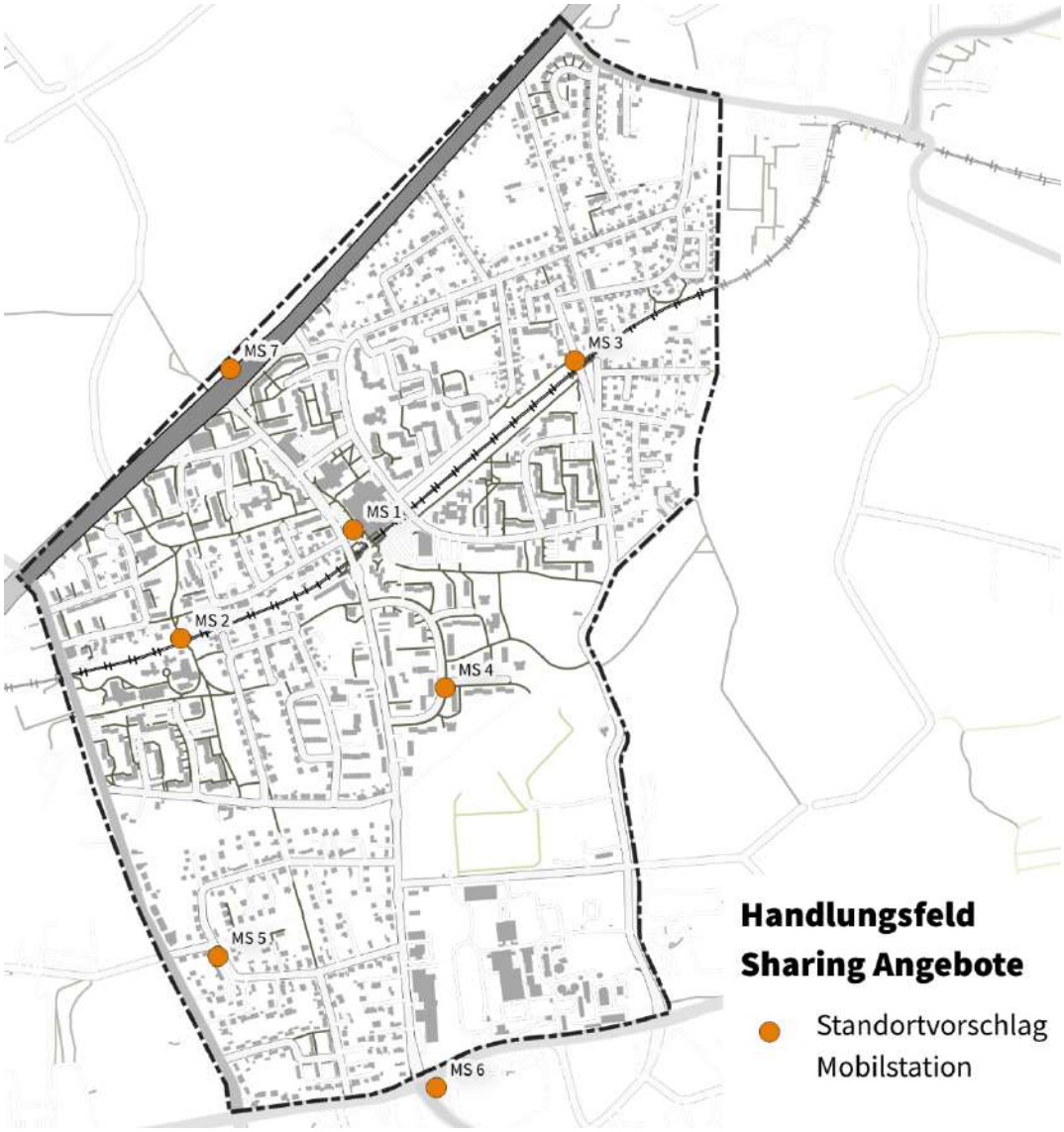


Abbildung 110: Standortvorschläge für die Errichtung von Mobilstationen

8 | FAZIT

Mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes für Baumheide wird ein Handlungsrahmen für die zukünftige verkehrliche Entwicklung des Stadtteils, sowie darüber hinaus, geschaffen. Ziel ist es, die Wohn- und Lebensqualität im Quartier nachhaltig zu erhöhen. Dies soll mittels einer Verkehrsberuhigung, der Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs sowie einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums erreicht werden. Das Konzept orientiert sich an den übergeordneten Zielen der Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Bielefeld, die eine Stärkung des Umweltverbundes und eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vorsieht, sowie an weiteren Strategien und konzeptionellen Grundlagen.

Die detaillierte Bestandsanalyse stellt den Status Quo im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr in Baumheide dar und geht darüber hinaus auf weitere Rahmenbedingungen ein, die Auswirkungen auf das Mobilitätsgeschehen haben (können). Die Entwicklung der „Neuen Mitte Baumheide“ nimmt dabei eine zentrale Rolle ein und bietet die Chance, die Themen Mobilität und Aufenthaltsqualität im Stadtteilzentrum neu zu denken. Die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität sind aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen als vergleichsweise gut einzustufen. Innerhalb von Baumheide sind viele eigenständige Fuß- und Radwege vorhanden. Zudem besteht über die Stadtbahn eine gute Anbindung an die Bielefelder Innenstadt und den Hauptbahnhof. Dieses Potenzial gilt es in den kommenden Jahren konsequent auszuschöpfen.

Gleichzeitig zeigen sich Mängel und Defizite in der vorhandenen Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, die in den nächsten Jahren sukzessive behoben werden sollten. Die Erschließungsqualität ist im ÖPNV ist in Baumheide vergleichsweise gut einzustufen, jedoch bestehen im Busverkehr Lücken in der Feinerschließung sowie im Fahrtenangebot in Randzeiten. Die Stadtbahn bietet ein erhebliches Potenzial für die Mobilitätswende, das durch attraktive Zugänge, sichere Fuß- und Radwege sowie hochwertige Radabstellanlagen an den Haltepunkten ergänzt werden muss. Sharing-Angebote sind bislang nur vereinzelt vorhanden und sollten ausgebaut werden, um intermodale Mobilität zu fördern.

Die Analyse hat zudem gezeigt, dass viele Straßenräume stark auf den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ausgerichtet sind. Breite Fahrbahnen, überdimensionierte Knotenpunkte und ein Überangebot an öffentlichen Parkständen prägen den öffentlichen Raum. Dies führt zu Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr, etwa durch fehlende Querungsmöglichkeiten, eingeschränkte Sichtbeziehungen und zu schmale Gehwege. Hier besteht Handlungsbedarf, um die Flächen gerechter zu verteilen und die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Sowohl in der Online-Karte als auch im Workshop „Mobil in Baumheide“ und den Schulworkshops zeigt sich, dass in Bezug auf die Mobilität und den Verkehr Veränderungen

gewünscht werden. Die Forderung nach sicheren und komfortablen Radverkehrsanlagen, der Wunsch nach mehr Begrünung im öffentlichen Raum sowie eine allgemein höhere Aufenthaltsqualität sind nur ausgewählte Beispiele, die zeigen, dass Teile der Gesellschaft grundsätzlich hinter einer Mobilitätswende stehen. Auch die Verbesserung der Schulwegsicherheit, die Verbesserung der Querungssituationen und die Reduktion des Durchgangsverkehrs wurden vielfach genannt.

Aufbauend auf den Projektzielen und den zukünftigen Straßenfunktionen wurden zwei Varianten für die Verkehrsführung entwickelt. Diese können stufenweise umgesetzt werden und die Umsetzung der Basisvariante wird im ersten Schritt empfohlen.

Der Ausbau der B 61 mit der damit verbundenen Abbindung der Heilbronner Straße hat Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen innerhalb von Baumheide. Diese Veränderung sollte als Chance genutzt werden, um den Umweltverbund im Quartier zu stärken. Zudem gibt es Planungen zur verkehrsberuhigten Gestaltung des Rabenhofs im Zentrum von Baumheide. Hieran anknüpfend sollten die Eingangsbereiche des Rabenhofs umgestaltet und abschnittsweise die Einrichtung einer Fahrradstraße forciert werden.

Die zweite Variante ergänzt diese Maßnahmen um einen modalen Filter auf dem Schelpmilser Weg. Die Notwendigkeit der Umsetzung sollte in Abhängigkeit von den Wirkungen der ersten Variante geprüft werden. Für die Evaluation wird eine Vorher-Nachher-Erhebung (Kordon-Erhebung) empfohlen, die im Projektzeitraum aufgrund von Bauarbeiten im Straßenraum und damit verbundenen Straßensperrungen nicht durchgeführt werden konnte.

Neben den Maßnahmen für die Verkehrsführung wurden umfangreiche Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und Verbesserung der Schulwege entwickelt. Für den Radverkehr, den Fußverkehr und den ÖPNV wurden jeweils mehrere Maßnahmenfelder betrachtet und Einzelmaßnahmen definiert. Im Fußverkehr liegt der Fokus auf der Schließung von Netzlücken, dem Ausbau und der Gestaltung von Querungsstellen sowie der allgemeinen fußgängerfreundlichen Gestaltung des Straßenraums. Für den Radverkehr wurden Maßnahmen zur Radverkehrsführung, der Gestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen sowie hochwertiger Radabstellanlagen definiert. Im ÖPNV konzentrieren sich die Maßnahmen auf die Erschließung von Randlagen, das Fahrtenangebot sowie die Gestaltung von Stadtbahn- und Bushaltestellen.

Zusätzlich wurde ein Sharing-Konzept erarbeitet, das die Integration von Car-Sharing, einem Fahrrad- und Lastenradverleih und E-Scootern in das Mobilitäts- und Verkehrsangebot in Baumheide vorsieht. Für die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel wurden Standortvorschläge für den Aufbau von Mobilstationen aufgezeigt.

Bei der Umsetzung des Verkehrskonzeptes handelt es sich um einen Transformationsprozess, der ganz entscheidend auf der Veränderung von menschlichen Routinen basiert und daher eine gewisse Zeit benötigt. Daher kommt bei der Umsetzung

der infrastrukturellen Maßnahmen der Information und Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit eine hohe Bedeutung zu. Den Menschen müssen attraktive Alternativen zum Pkw angeboten werden, die einfach und barrierefrei zu nutzen sind.

Die Entwicklung des Verkehrskonzeptes wurde über den Projektzeitraum von verschiedenen Beteiligungsformaten begleitet. Dies Begann mit der Online-Karte und setzte sich mit dem Workshop „Mobil in Baumheide“ und den Workshops mit Kindern und Jugendlichen fort. Das Interesse und die vielfältigen und wichtigen Hinweise der Bürgerinnen und Bürger haben entscheidend zur Entwicklung des Verkehrskonzepts für Bielefeld-Baumheide beigetragen.

Vielen Dank an alle Bürgerinnen und Bürger sowie alle weiteren Akteure für die Unterstützung im Rahmen der Konzeptentwicklung!



ANHANG

A 1 Unfallanalyse – Unfallkategorie
A 2 Unfallanalyse – Unfalltyp
A 3 Unfallanalyse – Beteiligung Fuß- und Radverkehr
A 4 Bestandsanalyse – Gehweginfrastruktur
A 5 Bestandsanalyse – Dimensionierung der vorhandenen Gehwege
A 6 Bestandsanalyse – Querungsstellen Fußverkehr
A 7 Bestandsanalyse - punktuelle Mängel
A 8 Bestandsanalyse – Radverkehrsführung
A 9 Bestandsanalyse – Ergebnisse Fahrraderhebung
A 10 Bestandsanalyse – Parkstände im öffentlichen Straßenraum
A 11 Bestandsanalyse – zulässige Höchstgeschwindigkeit
A 12 Bestandsanalyse – Auslastung Parkraumerhebung 06 – 07 Uhr
A 13 Bestandsanalyse – Auslastung Parkraumerhebung 12 – 13 Uhr
A 14 Bestandsanalyse – Auslastung Parkraumerhebung 16 – 17 Uhr
A 15 Bestandsanalyse – Auslastung Parkraumerhebung 22 – 23 Uhr
A 16 Bestandsanalyse – Auslastung Parkraumerhebung Werktag Tagesmittel
A 17 Bestandsanalyse – Auslastung Parkraumerhebung Samstag 11 – 12 Uhr
A 18 Bestandsanalyse – Tabelle Netzhierarchisierung Kfz-Verkehr
A 19 Bestandsanalyse - ÖPNV-Linien regulär
A 20 Bestandsanalyse – Tabelle Ausstattung Bushaltestellen
A 21 Bestandsanalyse – ÖPNV Linienwege Regulär und Schulverkehr
A 22 Bestandsanalyse – Fußläufige Erreichbarkeit Bushaltestellen
A 23 Bestandsanalyse – Fußläufige Erreichbarkeit Stadtbahnhaltestellen
A 24 Bestandsanalyse – Fußläufige Erreichbarkeit ÖV-Haltestellen gesamt
A 25 Workshop „Mobil in Baumheide“ - Ergebnisse der Gruppenarbeit
A 26 Ergebnisse Verkehrsmodellierung Stadt Bielefeld
A 27 Tabelle Vergleich Zählung - Modellierung
A 28 Maßnahmenplan Handlungsfeld Fußverkehr
A 29 Maßnahmenplan Handlungsfeld Radverkehr

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage von Baumheide im Stadtgebiet | vorwiegende Flächennutzung in Baumheide..... 2
Abbildung 2: Einwohnerdichte in Baumheide | Heatmap aus alltäglichen Quell- und Zielpunkten 3
Abbildung 3: Zielsetzungen für das Verkehrskonzept Baumheide 4
Abbildung 4: Grundsätzliches Vorgehen bei der Erstellung des Verkehrskonzepts Baumheide 5
Abbildung 5: Modal Split aus der Haushaltsbefragung 2022 für den Stadtbezirk Heepen und die Gesamtstadt 6
Abbildung 6: Siegerentwurf zur Neuen Mitte Baumheide 9
Abbildung 7: Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in Baumheide 12
Abbildung 8: Heatmap aus der Anzahl und Schwere der Unfälle (verkehrsmittelübergreifend) 12
Abbildung 9: Unfalltypen in Baumheide (2019-2023) 13
Abbildung 10: Unfalltypen unter Beteiligung von Fuß- und Radverkehr 13
Abbildung 11: Hauptfußwegenetz und Quartiersnetz in Baumheide 14
Abbildung 12: Fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen 16
Abbildung 13: fehlende Gehwege in der Wiesenstraße und im Hagenkamp 17
Abbildung 14: unklare Flächenverteilung im Fuß- und Radverkehr am Sandbrink | schmale Gehwege in der Bertha-von-Suttner Straße 17
Abbildung 15: Fehlende Gehwege in der Scheffelstraße und in der Welfenstraße 17
Abbildung 16: eigenständige Fußverbindung entlang der Stadtbahntrasse | Fuß- und Radwegeverbindung im Bereich Seidenstickerstraße 18
Abbildung 17: bestehende Mittelinsel Am Wellbach | Fußgängerbedarfsampel am Rabenhof 19
Abbildung 18: Aufpflasterung Am Großen Wiel/Jungbrunnenweg im Bereich der Fußgängerbrücke | Querung in mehreren Ampelphasen am Knoten Herforder Straße/ Rabenhof 19
Abbildung 19: Radnetz aus dem Radverkehrskonzept 20
Abbildung 20: eigenständiger gem. Geh- und Radweg mit Aufpflasterung im Jungbrunnenweg | getr. Geh- und Radweg Herforder Straße 21
Abbildung 21: Rabenhof an Einmündung Welfenstraße | Milser Straße Konflikt mit Bushaltestelle..... 22
Abbildung 22: Furt Rabenhof/ Siebenbürger Straße | Knotenpunkt Herforder Straße/ Rabenhof 22
Abbildung 23: Heatmap der bestehenden Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet 23
Abbildung 24: Anlehnbügel in Wohnungseingangsbereichen 24
Abbildung 25: Handlungsfelder im MIV-Konzept 24
Abbildung 26: Gestaltung der Donauschwabenstraße | Gestaltung im Hagenkamp 26
Abbildung 27: Knotenpunkt Donauschwabenstraße/ Schelpmilser Weg (links) | Beginn Tempo 30-Zone Sandbrink 26
Abbildung 28: Untersuchungsgebiet der Parkraumanalyse 27
Abbildung 29: Ergebnis der Parkraumerhebung 28
Abbildung 30: Auslastungsgrad der Parkstände nach Straße 29
Abbildung 31: Klassifiziertes Straßennetz im Umfeld des Untersuchungsgebiets 31
Abbildung 32: Straßenkategorien in Baumheide 34
Abbildung 33: Übersicht des Linienangebots (Busverkehr) in Baumheide 35
Abbildung 34: Bushaltestelle am Rabenhof | Bushaltestelle Milser Krug 37
Abbildung 35: Fußläufige Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltepunkte 38
Abbildung 36: Verortung der Zählstellen 39

Abbildung 37: Übersicht der Verkehrsmengen (DTV) im Querschnitt *41*
Abbildung 38: Verkehrsmengen zum Zeitpunkt der Sperrung der Heilbronner Straße am Knotenpunkt Stauferstraße/ Rabenhof und Donauschwabenstraße/ Heilbronner Straße/ Sandbrink *41*
*Abbildung 39: Screenshot von der Internetseite zur Bürger*innen-Beteiligung (Online-Karte)* *45*
Abbildung 40: Übliche Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmenden innerhalb von Baumheide *46*
Abbildung 41: Einträge in die Online-Karte nach Verkehrsart *46*
Abbildung 42: Einträge nach Kategorie *47*
Abbildung 43: Einträge nach Unterkategorie *48*
Abbildung 44: Räumliche Verortung der Einträge in der Online-Karte *49*
Abbildung 45: Clusterung der Einträge nach themenspezifischen Kategorien *50*
Abbildung 46: Plädoyer für eine nachhaltigere Mobilität in Baumheide *52*
Abbildung 47: Allgemeiner Ablauf der Mobilitäts-Episode, nicht verkehrsmittelspezifisch *54*
Abbildung 48: Impressionen aus dem Workshop „Mobil in Baumheide“ *54*
Abbildung 49: Ziele der Workshops mit Kindern und Jugendlichen *57*
Abbildung 50: Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg | Klasse 6a Realschule Am Schlehenweg *59*
Abbildung 51: Verortung des Schulwegs auf dem Luftbild *60*
*Abbildung 52: Mängel, Defizite, Ideen und Hinweise der Schüler*innen der Realschule (6. Klasse)* *61*
Abbildung 53: Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg | Wellbachschule *62*
*Abbildung 54: Positive und negative Aspekte auf dem Schulweg aus Sicht der Schüler*innen* *62*
*Abbildung 55: Mängel, Defizite, Ideen und Hinweise der Schüler*innen der Wellbachschule (4. Klasse)* *64*
Abbildung 56: Mängel, Defizite, Ideen und Hinweise (Realschule und Wellbachschule) *65*
Abbildung 57: Konzeptionelle Führung im Kfz-Verkehr *67*
Abbildung 58: Konzeptionelle Führung im Busverkehr *68*
Abbildung 59: Konzeptionelle Führung im Radverkehr *69*
Abbildung 60: Fußverkehrsnetze aus der Fußverkehrsstrategie | Empfohlene Schulwege aus den Schulwegeplänen *70*
Abbildung 61: Konzeptioneller Ansatz in der Basisvariante. Darstellung der Rahmenbedingungen und Maßnahmen der Basisvariante *72*
Abbildung 62: Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Herforder Straße | Heilbronner Straße Fahrtrichtung Herforder Straße *73*
Abbildung 63: Zufahrt in den Büscherweg von der Herforder Straße | Blick in den Büscherweg *73*
Abbildung 64: Umsetzungsmöglichkeiten zur Abbindung (Sackgasse Kfz-Verkehr) | Prinzip-Skizze zur Abbindung einer Hauptstraße *74*
Abbildung 65:Knotenpunkt Milser Straße/ Sandbrink | Zufahrtssituation in die Tempo 30-Zone *75*
Abbildung 66: Fahrbahnversatz im Ortseingangsbereich | Baumbeete zur Verkehrsberuhigung *75*
Abbildung 67: Skizzen zur Umgestaltung der Donauschwabenstraße *76*
Abbildung 68: Gehweg Rad frei auf dem Rabenhof | Knotenpunkt Rabenhof/ Am Großen Wiel *77*
Abbildung 69: Fahrradstraße mit begleitenden Längsparkständen | Aufstellbereich für den Radverkehr im Knotenpunktbereich *77*
Abbildung 70: Rechtsabbieger von der Herforder Straße auf den Rabenhof | Herforder Straße Blickrichtung Innenstadt *78*
Abbildung 71: Wiesenstraße im Zufahrtsbereich am Rabenhof | Zufahrt zur Wiesenstraße über den Schelpmilser Weg *79*

Abbildung 72: Gestaltungsmöglichkeiten für modale Filter 79
Abbildung 73: Konzeptioneller Ansatz in der Ausbauvariante. Darstellung der Rahmenbedingungen, Maßnahmen der Basisvariante und zusätzliche Maßnahmen der Ausbauvariante 81
Abbildung 74: Schelpmilser Weg im Bereich der Überführung der Stadtbahnlinie | Umsetzungsmöglichkeit für Modalen Filter 82
Abbildung 75: Verkehrsprognose 2030 unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen 88
Abbildung 76: Verkehrsmengen 2030 bei der Umsetzung der Maßnahmen (Basisvariante) 89
Abbildung 77: Verkehrsmengen 2030 bei der Umsetzung der Maßnahmen (Ausbauvariante) 90
Abbildung 78: Mittelinsel mit beidseitigem Fahrbahnversatz | Baumbeete zur Verkehrsberuhigung 92
Abbildung 79: Verortung der Maßnahmen im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung 94
Abbildung 80: Freihalten von Sichtachsen an Knotenpunkten mittels Fahrradparker 98
Abbildung 81: Umsetzungsmöglichkeiten zur Einrichtung einer Liefer- und Ladezone in München | und einer Wirtschaftszone in Köln 99
Abbildung 82: Gestaltung Straßenraum Hagenkamp | Fehlende Gehwege Am Lothenkamp 103
Abbildung 83: Verortung der Maßnahmen zur Schließung von Netzlücken 103
Abbildung 84: Begrünter Straßenraum in Brüssel | Gestaltung von Gehwegen 106
Abbildung 85: Verortung der Maßnahmen zum Ausbau der Gehwege 107
Abbildung 86: Vorgezogener Seitenraum mit Aufpflasterung | Fußgängerüberweg mit Begrünung 110
Abbildung 87: Querungswege Donauschwabenstraße/ Schelpmilser Weg | Donauschwabenstraße/ Breisgauer Straße 111
Abbildung 88: Aufpflasterungen im Jungbrunnenweg im Querungsbereich des gemeinsamen Geh- und Radwegs 112
Abbildung 89: Verortung der Maßnahmen Querungsstellen und Knotenpunkte 113
Abbildung 90: unebene Gehwegplatten im Banater Weg 116
Abbildung 91: Verortung der Maßnahmen Oberflächenverbesserung 117
Abbildung 92: fehlende Beleuchtung im Siedlerweg 117
Abbildung 93: Sitzbank in Baumheide (Grünzug) 118
Abbildung 94: Rückmeldungen zur sozialen Sicherheit aus einem Schulworkshop 119
Abbildung 95: Knotenpunkt Hagenkamp | Bevorrechtigung Radverkehrsführung in einer Tempo 30-Zone 123
Abbildung 96: Verortung der Maßnahmen zur Radverkehrsführung 124
Abbildung 97: Aufpflasterung des gem. Geh- und Radweg bei der Querung des Jungbrunnenwegs | Bevorrechtigung eines Radwegs in einer Tempo 30-Zone 127
Abbildung 98: Querungssituation Schelpmilser Weg | Anlage einer Mittelinsel 127
Abbildung 99: Verortung der Maßnahmen Querungsstellen und Knotenpunkte 128
Abbildung 100: Vorderradhalter im Eingangsbereich vom Marktkauf | Anlehnbügel an der Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg 131
Abbildung 101: Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestelle Baumheide U 136
Abbildung 102: Radabstellanlagen an der Stadtbahnhaltestelle Seidenstickerstraße | Querungssituation der Gleise 137
Abbildung 103: Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestelle Seidenstickerstraße 138
Abbildung 104: Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg 139
Abbildung 105: Bielefelder Standard für barrierefreie Bushaltestellen 140
Abbildung 106: Beispiel Skizze Barrierefreie Bushaltestelle 141

Abbildung 107: Motivationen für schulisches Mobilitätsmanagement 143
Abbildung 108: Handlungsfelder und Akteure eines schulischen Mobilitätsmanagements 144
Abbildung 109: Visualisierung Mobilstation an (zentralem) ÖPNV-Haltepunkt | Visualisierung Mobilstation in Wohngebiet 156
Abbildung 110: Standortvorschläge für die Errichtung von Mobilstationen 159

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Unfallanalyse



Legende

Unfallkategorie

- VU mit Getöteten
- VU mit Schwerverletzten
- VU mit Leichtverletzten
- Unfallhäufungsstelle

Darstellung als Punktversatz zur Vermeidung der Überlagerung der einzelnen Punkten im Zentrum des Kreises

Maßstab 1:12.500 | Stand: 09.01.2026

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Unfallanalyse



Legende

Unfalltyp

- Fahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen/Kreuzen
- Überschreiten
- Ruhender Verkehr
- Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Darstellung als Punktversatz zur Vermeidung der Überlagerung der einzelnen Punkten im Zentrum des Kreises

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Unfallanalyse



Legende

Unfälle unter ...

- Beteiligung von Fußgänger*innen
- Beteiligung von Radfahrenden

Darstellung als Punktversatz zur Vermeidung der Überlagerung der einzelnen Punkten im Zentrum des Kreises

Maßstab 1:12.500 | Stand: 09.01.2026

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

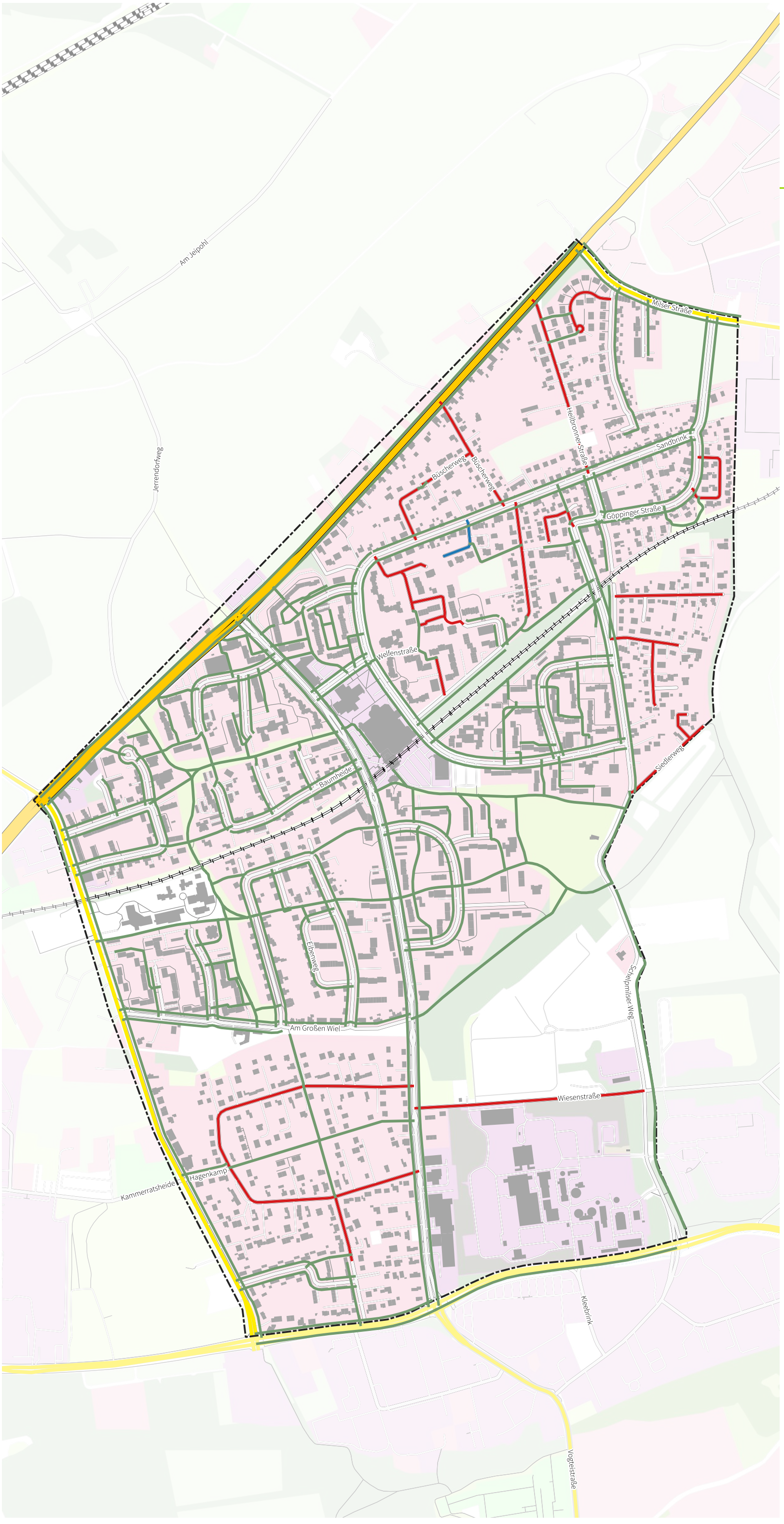
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Fußverkehr



Legende

Gehweginfrastruktur

- kein Gehweg und zul. Höchstgeschwindigkeit > 7 km/h
- straßenbegleitender / selbstständiger Gehweg
- Verkehrsberuhigter Bereich

Maßstab 1:12.500 | Stand: 09.01.2026

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!DENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Fußverkehr



Legende

Dimensionierung der vorhandenen Gehwege

- mind 2,50 Meter
- 1,50 Meter bis 2,40 Meter
- unter 1,50 Meter

Mischverkehr

- Gehweg Rad frei
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Verkehrsberuhigter Bereich

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Fußverkehr

Legende

Querungsstellen

- Mittelinsel
- LSA
- Aufpflasterung

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!DENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

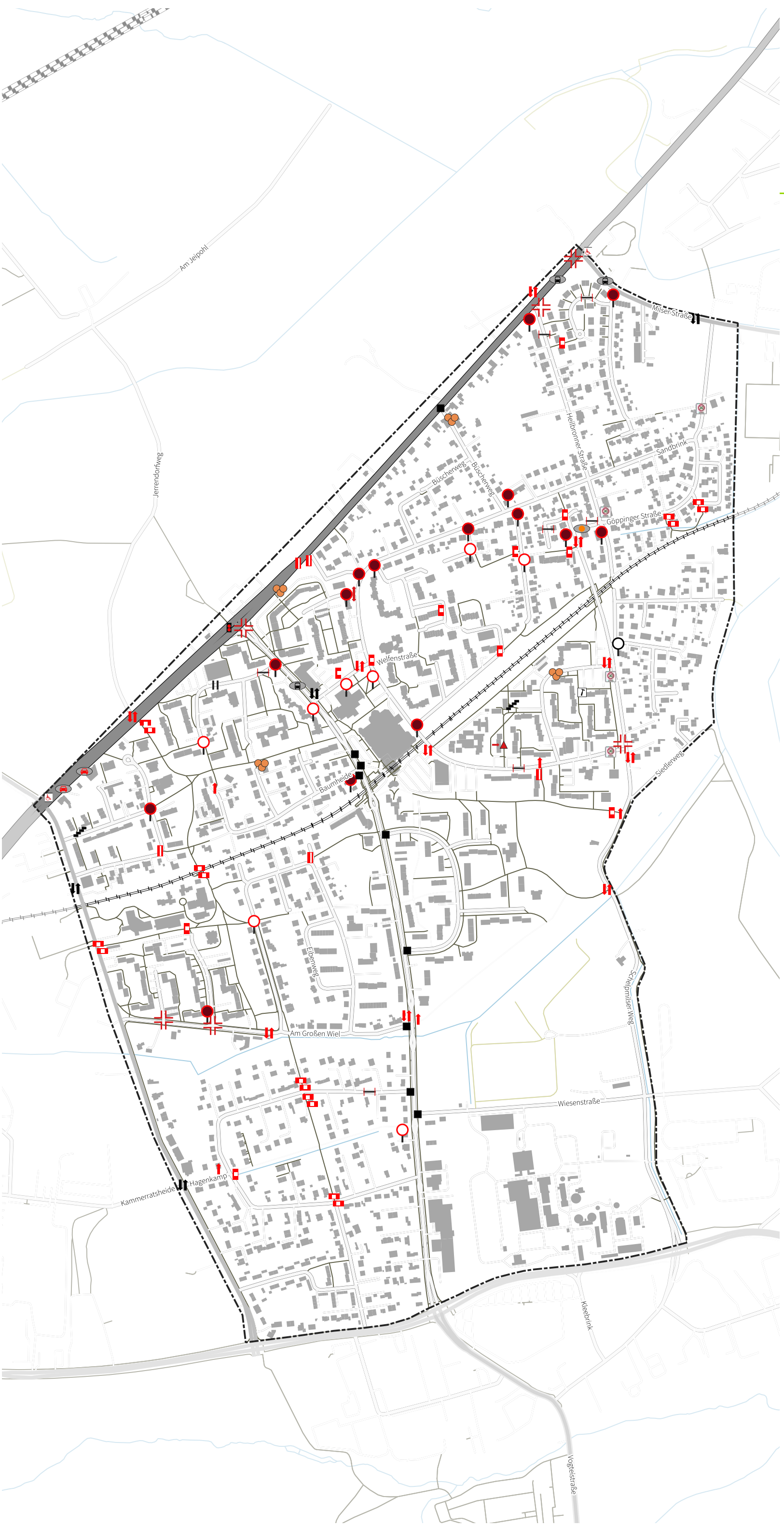
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Punktuelle Mängel



Legende

Punktuelle Mängel

- Engstelle
- unklare Beschilderung
- fehlende Beschilderung
- falsche Beschilderung
- Hindernis Poller
- Hindernis Umlaufsperre
- Hindernis Schild/Laterne
- Konfliktstelle Zufahrt
- Konfliktstelle Bushaltestelle
- Konfliktstelle Sicht
- Baustelle
- Furtmarkierung / Gestaltung Furt
- Schlagloch, Wurzelaufbruch, Bodenwelle, etc.
- langer Querungsweg im Knotenpunkt
- Querungshilfe fehlt
- Überleitung fehlt
- Querungsstelle < 2,50 m
- Knotenpunktgestaltung - Barrierfreiheit
- lange Wartezeit an LSA
- Rampe schwer nutzbar (Fußverkehr)
- Treppe ohne Rampe
- Gestaltung Straßenraum
- Gestaltung Beginn T30-Zone
- Gestaltung Knotenpunkbereich

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Radverkehr

Legende

Radverkehrsführung

- Radweg/ getr. Geh- und Radweg
- Getr. Geh- und Radweg (nicht benutzungspflichtig)
- Gem. Geh- und Radweg
- Radfahrstreifen
- Gehweg Radverkehr frei
- Kfz freier Weg (Rad zulässig)
- Keine RVA: Mischverkehr (Tempo 7)
- Keine RVA: Mischverkehr (Tempo 30)
- Keine RVA: Mischverkehr (Tempo 40 und höher)

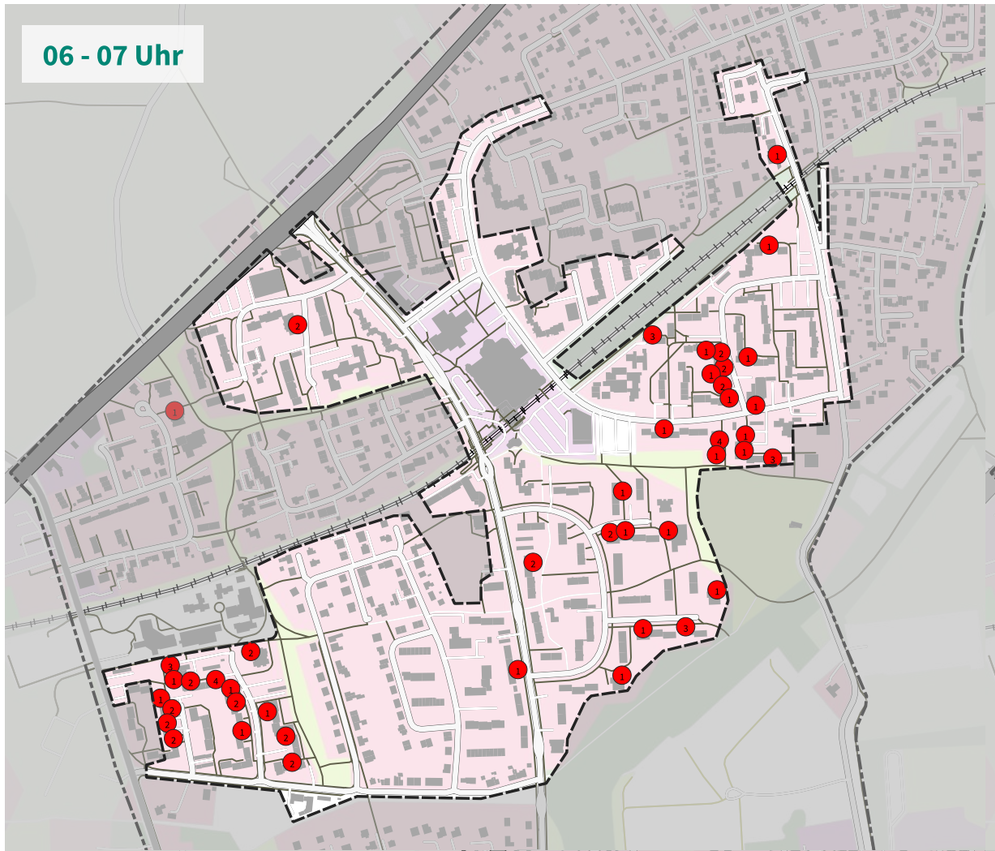
Maßstab 1:12.500 | Stand: 09.01.2026

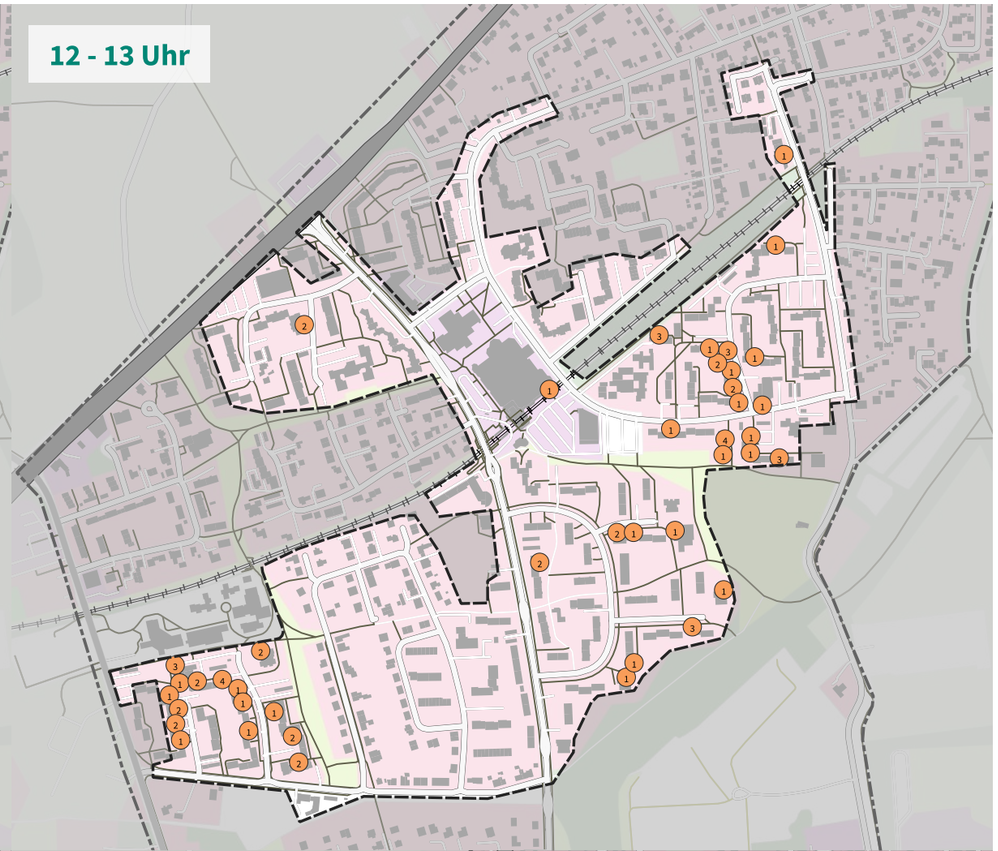
Karte: © OpenStreetMap contributors

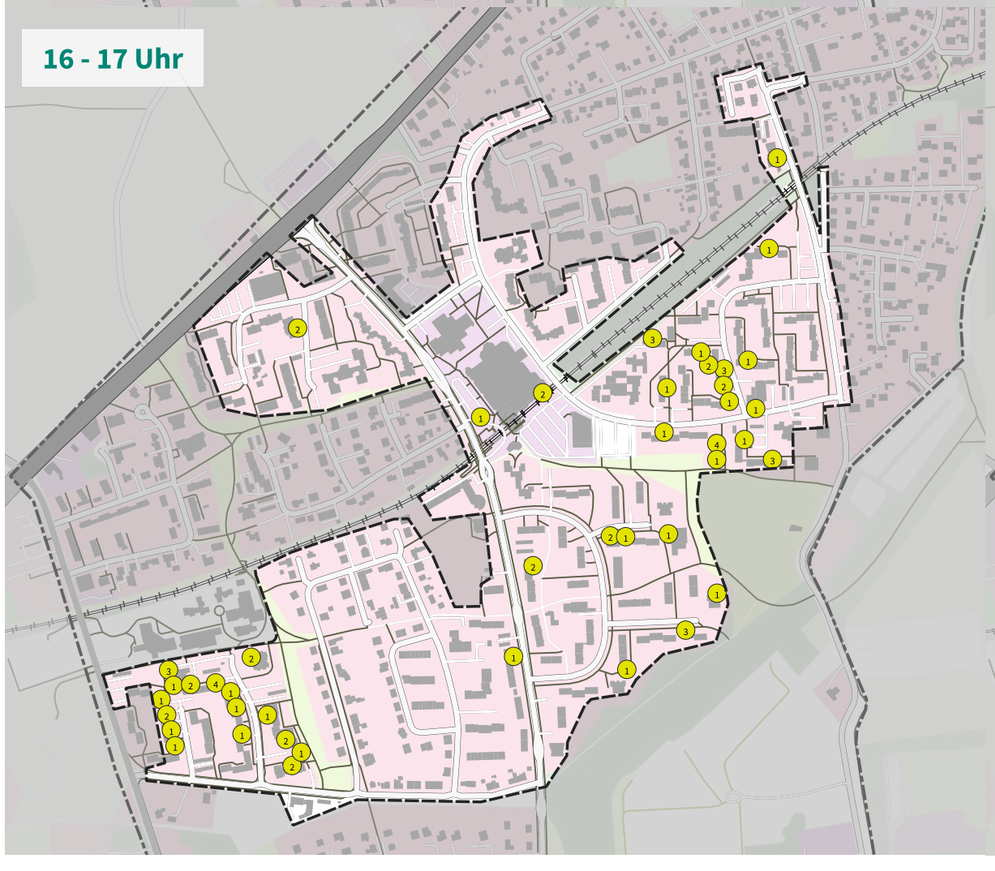
mob!DENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

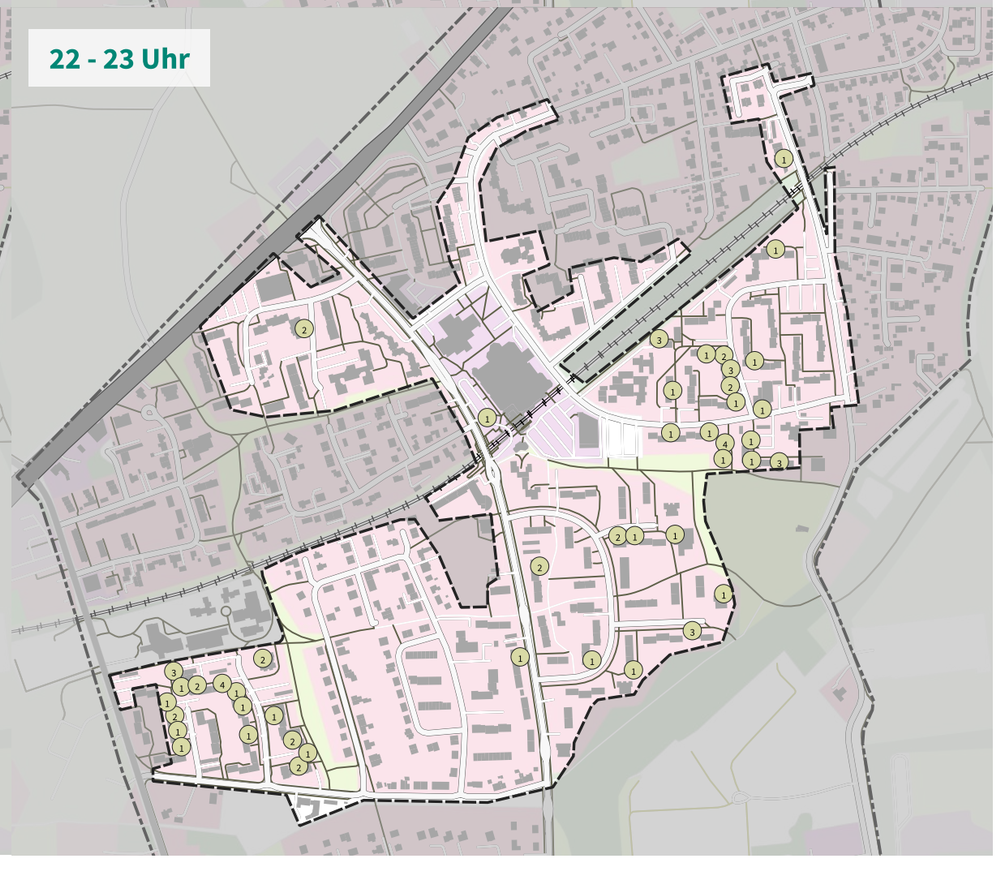
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de









Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Radverkehr

Legende

Anzahl erhobene Fahrräder zum jeweiligen Erhebungszeitraum

- 06 - 07 Uhr
- 12 - 13 Uhr
- 16 - 17 Uhr
- 22 -23 Uhr

Maßstab 1:15.000 | Stand: 19.02.2025
Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Kfz-Verkehr

Legende

ruhender Verkehr (im öffentlichen Straßenraum)

- Parken am Fahrbahnrand
- Parken am Fahrbahnrand markiert (längs)
- Parken am Fahrbahnrand markiert (senkrecht)
- Aufgeschultertes Parken (senkrecht)
- Gehwegparken (längs)
- Seitenraum (längs)
- Seitenraum (schräg)
- Seitenraum (senkrecht)

Maßstab 1:12.500 | Stand: 09.01.2026

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

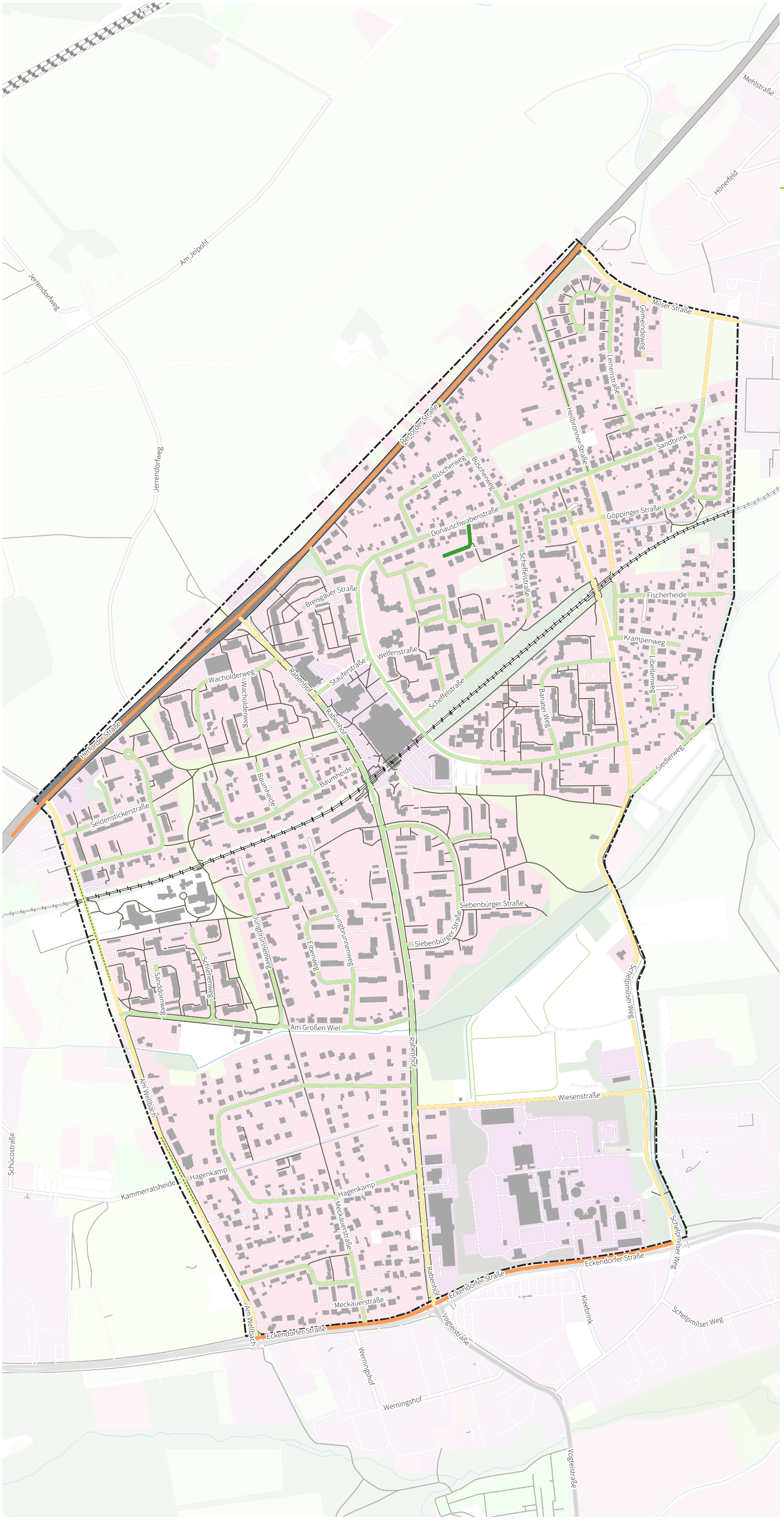
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Kfz-Verkehr



Legende

Zulässige Höchstgeschwindigkeit

- 7 km/h (Verkehrsberuhigter Bereich)
- 30 km/h (linear)
- 30 km/h (Zone)
- 50 km/h (30 km/h temporär)
- 40 - 50 km/h
- 70 km/h

Maßstab 1:12.500 | Stand: 09.01.2026

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!IDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

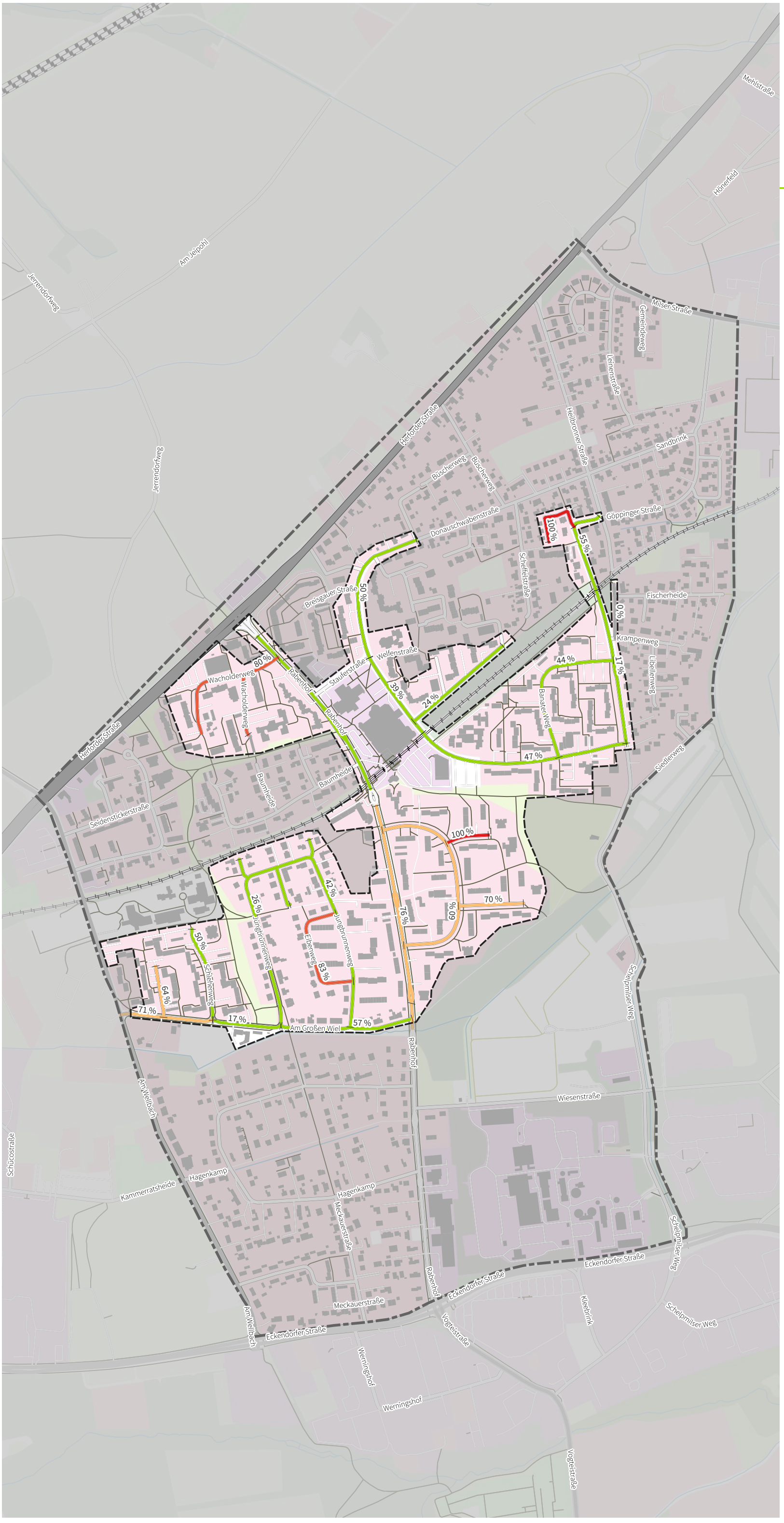
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Kfz-Verkehr



Legende

Auslastung der öffentlichen Parkstände im Rahmen der Parkraumerhebung

Werktag 06 - 07 Uhr

- keine öffentlichen Parkstände vorhanden
- unter 60 %
- 60 - 80 %
- 80 - 90 %
- 90 - 110 %

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

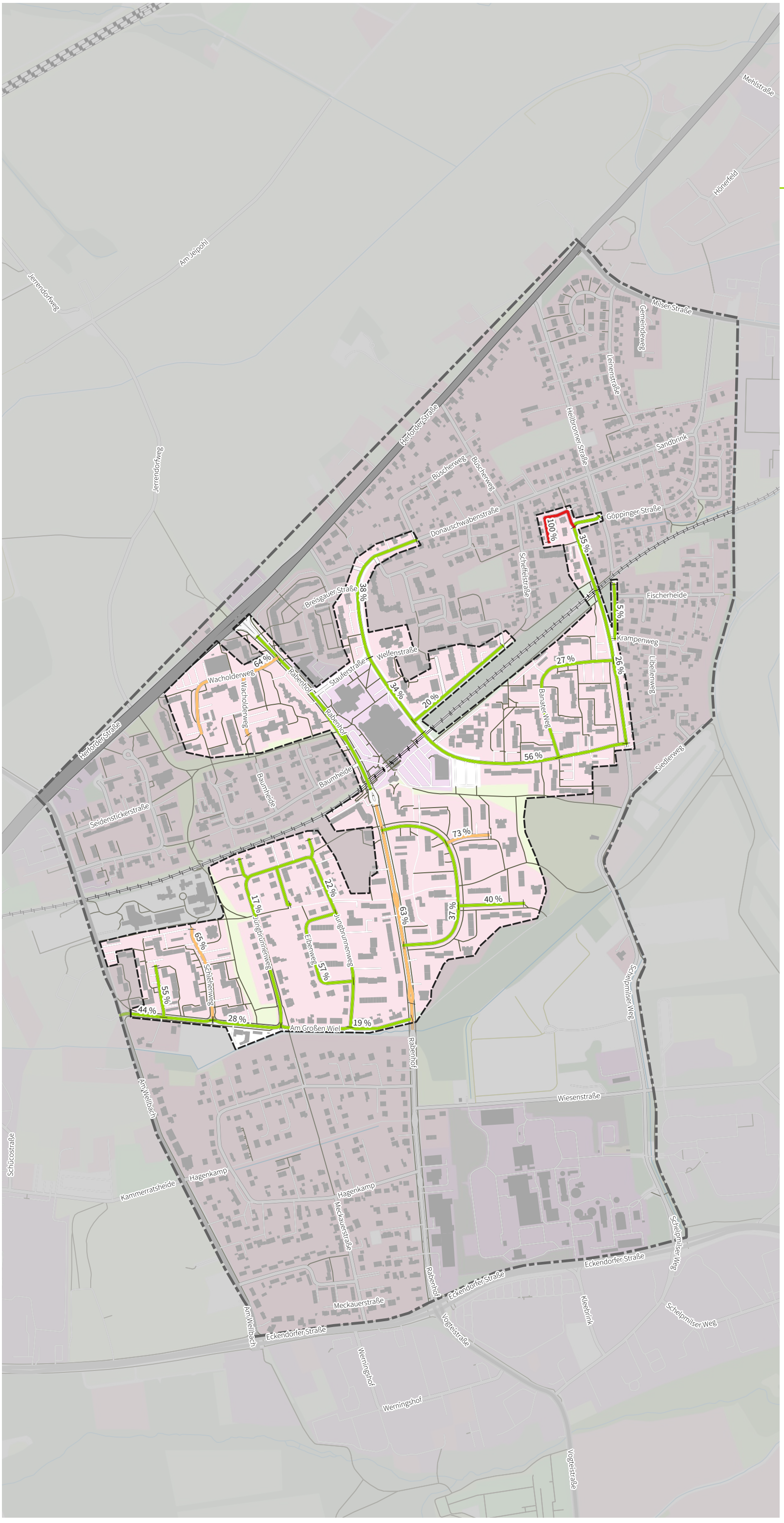
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Kfz-Verkehr



Legende

Auslastung der öffentlichen Parkstände im Rahmen der Parkraumerhebung

Werktag 12 - 13 Uhr

- keine öffentlichen Parkstände vorhanden
- unter 60 %
- 60 - 80 %
- 80 - 90 %
- 90 - 110 %

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

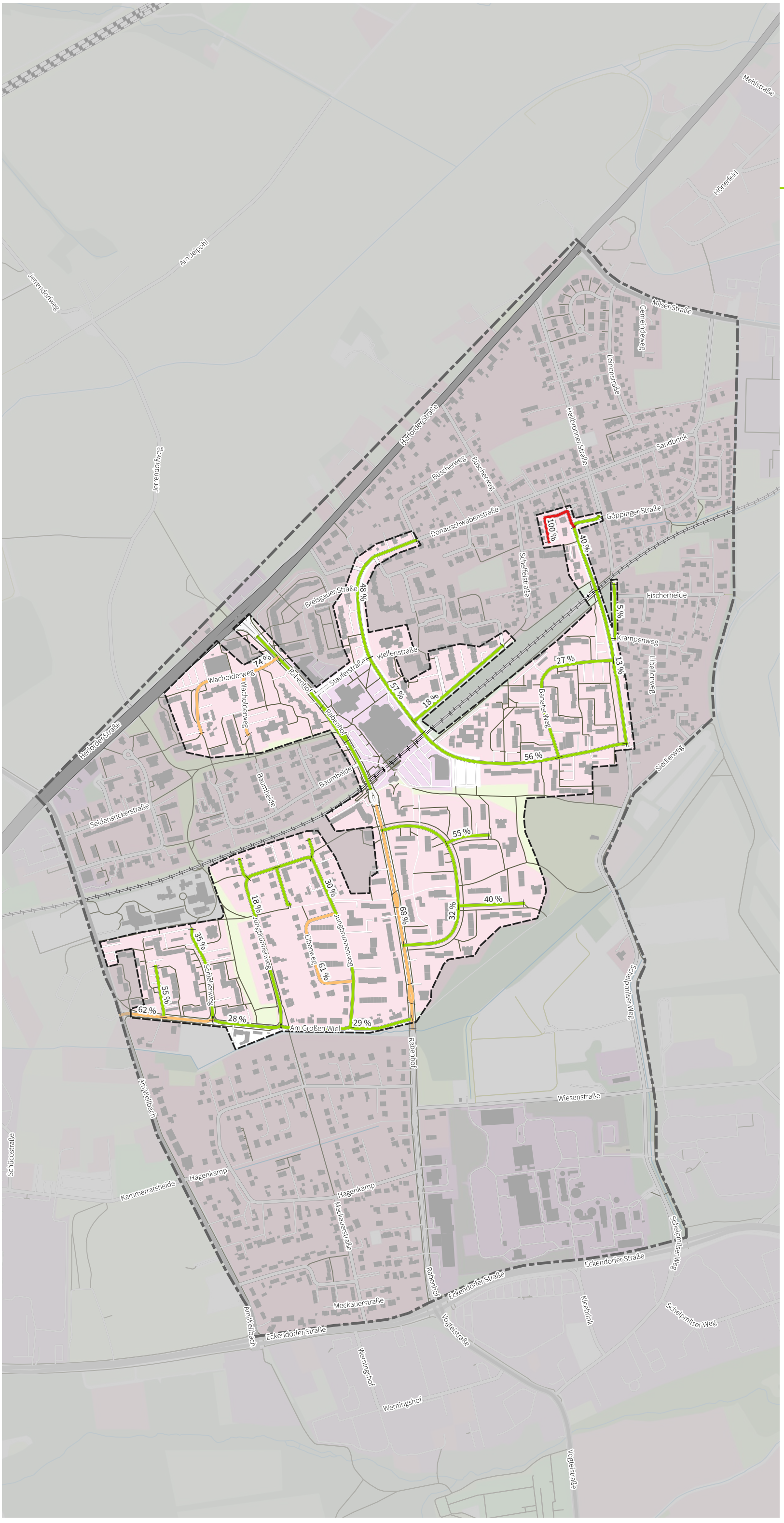
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Kfz-Verkehr



Legende

Auslastung der öffentlichen Parkstände im Rahmen der Parkraumerhebung

Werktag 16 - 17 Uhr

- keine öffentlichen Parkstände vorhanden
- unter 60 %
- 60 - 80 %
- 80 - 90 %
- 90 - 110 %

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

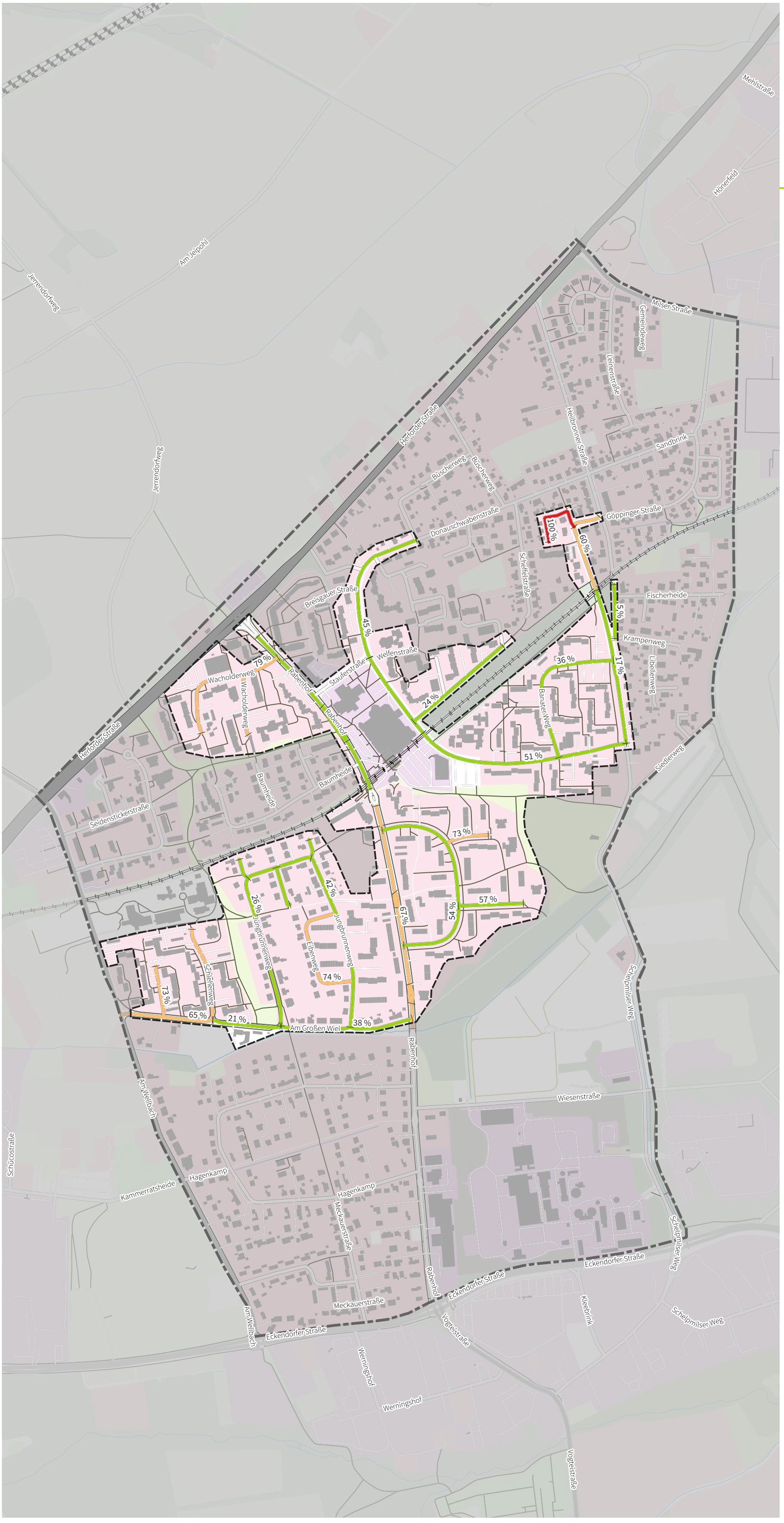
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Kfz-Verkehr



Legende

Auslastung der öffentlichen Parkstände im Rahmen der Parkraumerhebung

Werktag 22 - 23 Uhr

- keine öffentlichen Parkstände vorhanden
- unter 60 %
- 60 - 80 %
- 80 - 90 %
- 90 - 110 %

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

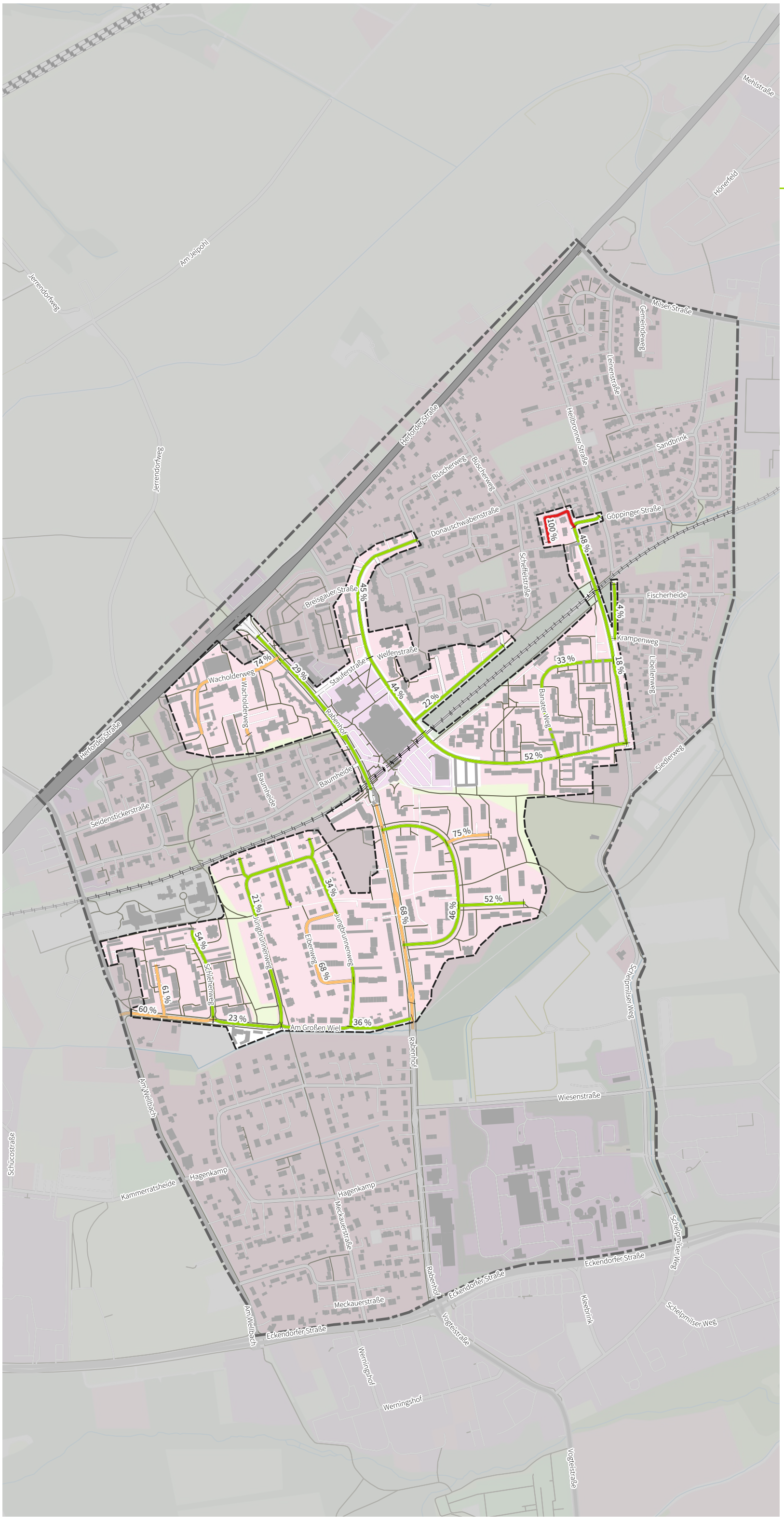
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Kfz-Verkehr



Legende

Auslastung der öffentlichen Parkstände im Rahmen der Parkraumerhebung

Werktag Tagesmittel

- keine öffentlichen Parkstände vorhanden
- unter 60 %
- 60 - 80 %
- 80 - 90 %
- 90 - 110 %

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

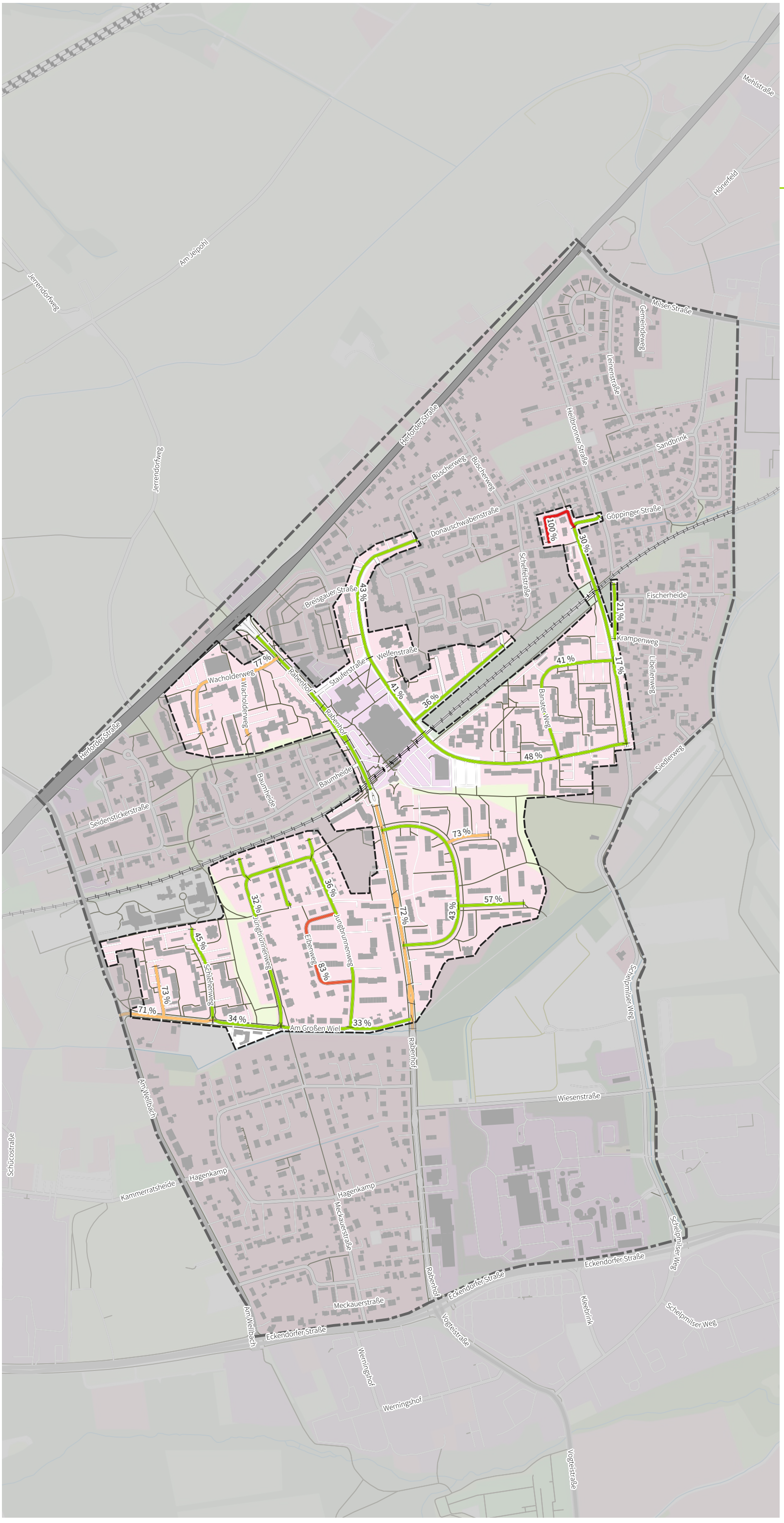
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Kfz-Verkehr



Legende

Auslastung der öffentlichen Parkstände im Rahmen der Parkraumerhebung

Samstag 11 - 12 Uhr

- keine öffentlichen Parkstände vorhanden
- unter 60 %
- 60 - 80 %
- 80 - 90 %
- 90 - 110 %

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Hierarchisierung Kfz-Verkehrsnetz

Name	Höchstgeschwindigkeit	Fuß-/Radnetz	ÖPNV	Randnutzung	Verkehrsmengen [DTVw]	Länge [m]	Fahrbahn	Oberfläche Fahrbahn	Seitenraum	Oberfläche Seitenraum	Kategorie
Am Großen Wiel	30 (Zone)	Quartiersnetz (Fuß)	-	Wohnen	-	350	7,0 m (einseitig LP)	Asphalt	beidseitig Gehwege (2,7 / 2,3 m), einseitig LP (2,0 m)	Betongehwegplatten	Sammelstraße
Am Großen Wiel	30 (Zone)	Quartiernetz - Sportroute (Fuß), Grünes Wegenetz (Fuß)	-	Wohnen, Grün	-	265	6,8 m (einseitig LP)	Asphalt	einseitig Gehweg (2,0 m)	Betongehwegplatten	Sammelstraße
Am Lothenkamp	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	200	4,3 m	Betonstein	-	-	Wohnweg
Am Wellbach (L 787)	50	Radnetz Kategorie 2 zusätzliche Strecke, Verbindungsstrecke (Fuß)	Schulverkehr	Wohnen, vereinzelt tertiäre Nutzng	8.985	220	7,1 m	Asphalt	beidseitig Gehwege (2,5 / 1,8 m)	Betongehwegplatten	Verbindungsstraße
Am Wellbach (L 787)	50	Radnetz Kategorie 2 zusätzliche Strecke, Verbindungsstrecke (Fuß)	Schulverkehr	Wohnen, Grün	-	370	6,6 m	Asphalt	einseitig Gehweg (1,8 m)	Betongehwegplatten	Verbindungsstraße
Am Wellbach (L 787)	50, (30 temporär)	Radnetz Kategorie 2 zusätzliche Strecke, Verbindungsstrecke (Fuß)	Schulverkehr	Wohnen, Bildungseinrichtungen	8.985	250	7,1 m	Asphalt	einseitig Gehweg (1,5 m)	Betongehwegplatten	Verbindungsstraße
Am Wellbach (L 787)	50	Verbindungsstrecke (Fuß)	Schulverkehr	Wohnen, Grün	8.620	108	6,0 m	Asphalt	einseitig Gehweg (2,0 m)	Betongehwegplatten	Verbindungsstraße
Banater Weg	30 (Zone)	-	Schulverkehr	Wohnen	-	330	6,0 m	Asphalt	beidseitig Gehwege (1,5 / 1,8 m), abschnittsweise einseitig LP (2,0 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Barbarossastraße	30 (Zone)	Quartiernetz - Spielroute (Fuß)	-	Wohnen	-	55	5,6 m (einseitig LP)	Asphalt	beidseitig Gehwege (1,8 / 1,8 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Baumheide	30 (Zone)	Hauptfußwegnetz	-	Wohnen	-	310	6,0 m (beidseitig LP)	Asphalt	beidseitig Gehwege (1,8 / 1,8 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Bertha-von-Suttner-Straße	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	280	3,4 - 4,7 m (EB-Straße)	Asphalt	beidseitig Gehwege (1,3 / 1,0 m),abschnittsweise einseitig LP (2,0 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Breisgauer Straße	30 (Zone)	Quartiernetz - Spielroute (Fuß)	-	Wohnen	-	125	6,7 m	Asphalt	beidseitig Gehwege (1,6 / 1,6 m), einseitig LP (2,0 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Büscherweg	30 (Zone)	Quartiersnetz (Fuß)	-	Wohnen	-	24	3,0 - 4,5 m (EB-Straße)	Asphalt	-	-	Wohnstraße
Büscherweg Privatweg	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	125	4,0 m	Asphalt	-	-	Wohnweg
Donauschwabenstraße	30 (Zone)	Hauptfußwegnetz (Abschnittsweise Spielroute, Senior*innenroute)	Schulverkehr	Wohnen	-	1.360	5,8 - 7,1 m	Asphalt	beidseitig Gehwege (1,2 - 4,4 m), beidseitig LP (2,0 m)	Betongehwegplatten	Sammelstraße
Eckendorfer Straße (L 787)	70	-	Schulverkehr	Gewerbe	27.156	530	n.E	Asphalt	einseitige gem. Geh- und Radweg (2,2 m)	Asphalt	Hauptverkehrsstraße
Eckendorfer Straße (L 787)	70	-	Linien- und Schulverkehr	Gewerbe	30.906	400	n.E.	Asphalt	beidseitig gem. Geh- und Radweg (2,2 / 2,5 m)	Asphalt	Hauptverkehrsstraße
Eibenweg	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	261	5,5 m (einseitig LP)	Asphalt	einseitige Gehweg (1,4 m)	Betongehwegplatten	Wohnweg
Fischerheide	30 (Zone)	Quartiersnetz (Fuß)	-	Wohnen	-	230	4,0 m	Betonstein	einseitig LP (2,0 m)	-	Wohnweg
Geislinger Straße	30 (Zone)	Quartiernetz - Spielroute (Fuß)	-	Wohnen	-	225	5,6 m	Betonstein	-	-	Wohnweg
Göppinger Straße	30 (Zone)	Abschnittsweise Quartiernetz - Spielroute (Fuß)	-	Wohnen	-	320	7,6 m (einseitig LP)	Asphalt	beidseitig Gehwege (1,5 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Habsburger Straße	7	-	-	Wohnen	-	100	3,6 m (Mischverkehrsfläche)	Betonstein		-	Wohnweg
Hagenkamp	30 (Zone)	RadnetzNRW, Radnetz Kategorie 2, Quartiernetz - Sportroute (Fuß)	-	Wohnen, vereinzelt Gemeinbedarf	-	100	5,7 m	Asphalt	einseitig Gehweg (2,5 m), einseitig SenkrP Privat (5,4 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Hagenkamp	30 (Zone)	-	-	Wohnen		940	4,0 - 4,5	Asphalt	-	-	Wohnstraße
Heidenheimer Straße	50	Hauptfußwegenetz	Schulverkehr	Wohnen	-	100	6,6 m	Asphalt	beidseitig Gehweg (1,6 / 2,0 m)	Betongehwegplatten	Verbindungsstraße
Heidenheimer Straße	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	115	6,8 m (einseitig LP)	Asphalt	einseitig Gehweg (2,0 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Heilbronner Straße	30	Hauptfußwegenetz	-	Wohnen	5.118	387	6,0 m	Asphalt		-	Verbindungsstraße
Herforder Straße (B 61)	70	Verbindungsstrecke (Fuß)	Linien- und Schulverkehr	Wohnen, Landwirtschaft	25.125	490	n.E.	Asphalt	beidseitig getr. Geh- und Radweg (1,5 m Geh/ 1,5 m Rad)	Betongehwegplatten	Hauptverkehrsstraße
Herforder Straße (B 61)	70	Verbindungsstrecke (Fuß)	Linienverkehr	Wohnen, vereinzelt Gemeinbedarf	21.438	160	9,0 m	Asphalt	beidseitig getr. Geh- und Radweg (1,5 m Geh/ 1,5 - 2,0 m Rad)	Betongehwegplatten	Hauptverkehrsstraße
Herforder Straße (B 61)	70	Verbindungsstrecke (Fuß)	Linienverkehr	Wohnen, Landwirtschaft	27.166	150	9,0 m	Asphalt	beidseitig gem. Geh- und Radweg (2,0 m)	Asphalt	Hauptverkehrsstraße
Herforder Straße (B 61)	70	Verbindungsstrecke (Fuß)	Linienverkehr	Wohnen, Landwirtschaft	22.560	720	8,2 m	Asphalt	beidseitig gem. Geh- und Radweg (1,6 m)	Asphalt	Hauptverkehrsstraße
Jungbrunnenweg	30 (Zone)	nördlicher Teil Quartiersnetz (Fuß)	-	Wohnen	-	368	6,0 m	Asphalt	beidseitig Gehweg (1,3 - 1,8 m), einseitig Längsparken (2,0 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Jungbrunnenweg	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	90	6,0 m	Asphalt	einseitiger Gehweg (1,8 m)	Betongehwegplatten	Wohnweg
Krampenweg	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	150	3,6 m	Betonstein	-	-	Wohnweg
Leinenstraße	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	330	4,9 m (einseitig LP)	Asphalt	einseitiger Gehweg (1,2 m)	Betonsteine	Wohnstraße
Meckauerstraße	30 (Zone)	Quartiersnetz (Fuß)	-	Wohnen	-	250	5,8 m	Asphalt	abschnittsweise einseitger Gehweg (1,3 m)	Betonsteine	Wohnstraße
Milser Straße (L 779)	50	Hauptfußwegenetz	Linien- und Schulverkehr	Wohnen	7.844	90	7,7 m	Asphalt	beidseitig getr. Geh- und Radweg (0,8 m Geh/ 0,9 m Rad)	Betongehwegplatten	Hauptverkehrsstraße
Milser Straße (L 779)	50	Hauptfußwegenetz	Linien- und Schulverkehr	Wohnen	7.844	210	6,0 m + beidseitig Schutzstreifen 1,4 m	Asphalt	beidseitig Gehwege (1,7 m)	Betongehwegplatten	Hauptverkehrsstraße
Rabenhof	50 / 30 (Zone)	Radnetz Kategorie 1, Hauptfußwegenetz, Abschnittsweise Quartiersnetz - Senior*innenroute und Flaniermeile (Fuß)	Linien- und Schulverkehr	Wohnen, vereinzelt Gemeinbedarf und Nahversorgung	6.588 / 5.145	1.550	5,8 - 7,0 m	Asphalt	beidseitig Gehweg Rad frei (2,2 - 2,5 m), beidseitig LP (2,3 - 2,5 m)	Betongehwegplatten	Sammelstraße
Robert-Bracksiek-Straße	30 (Zone)	-	-	Wohnen, vereinzelt Gemeinbedarf	-	150	5,4 m	Betonstein		-	Wohnweg
Sandbrink	50	Quartiersnetz (Fuß)	Schulverkehr	Landwirtschaft	3.336	250	6,5 m	Asphalt	beidseitig getr. Gehweg (1,2 m) und Radweg (0,9 m, nicht benutzungspflichtig)	Betongehwegplatten	Verbindungsstraße

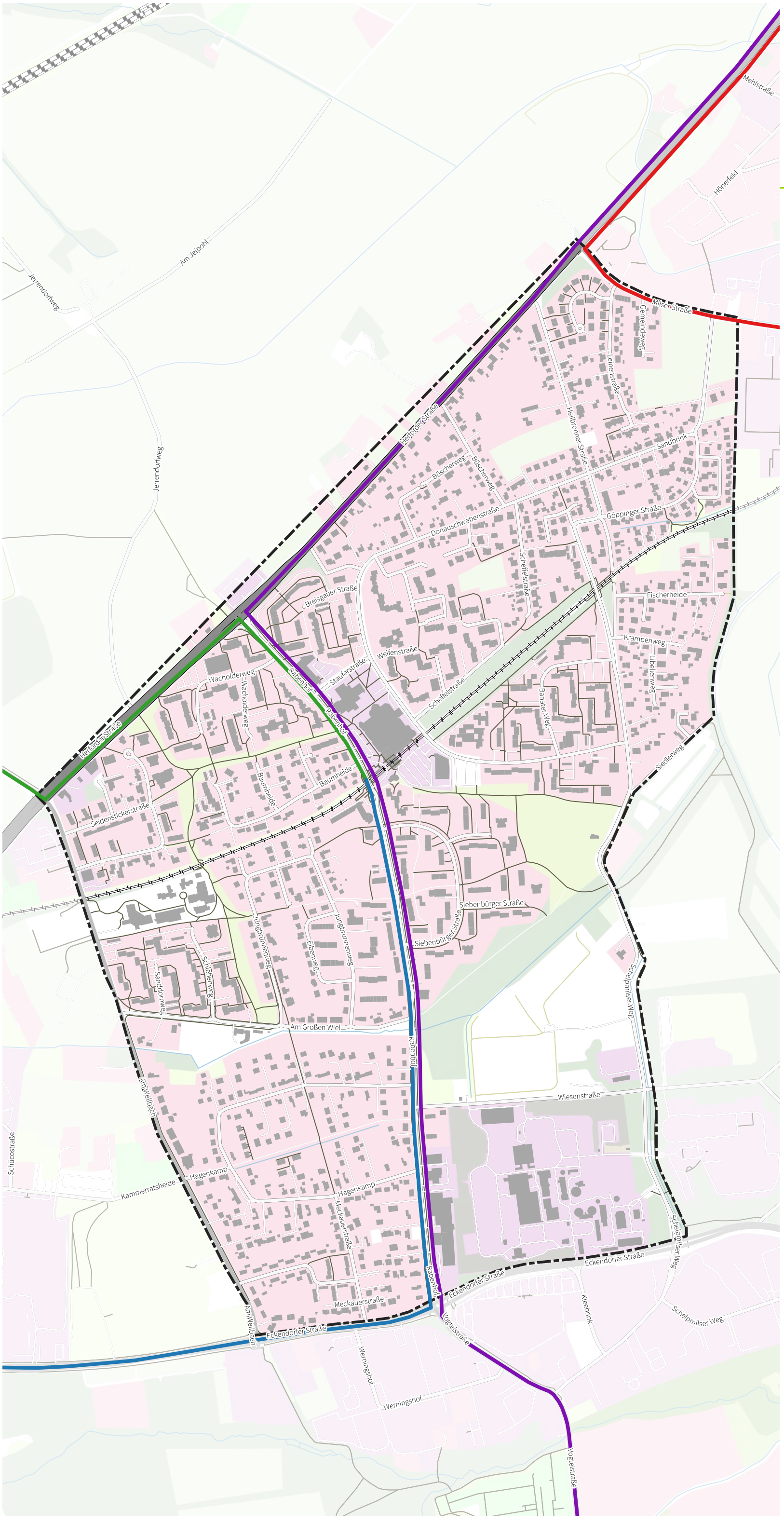
Hierarchisierung Kfz-Verkehrsnetz

Name	Höchstgeschwindigkeit	Fuß-/Radnetz	ÖPNV	Randnutzung	Verkehrsmengen [DTVw]	Länge [m]	Fahrbahn	Oberfläche Fahrbahn	Seitenraum	Oberfläche Seitenraum	Kategorie
Sandbrink	30 (Zone)	Quartiersnetz (Fuß)	Schulverkehr	Wohnen	-	240	5,6 m	Asphalt	beidseitig getr. Gehweg (1,2 m) und Radweg (0,9 m, nicht benutzungspflichtig)	Betongehwegplatten	Sammelstraße
Sanddornweg	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	110	6,0 m	Asphalt	einseitiger Gehweg (1,2 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Scheffelstraße	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	240	3,3 m	Asphalt	-	-	Wohnstraße
Scheffelstraße	30 (Zone)	Quartiernetz - Spielroute (Fuß)	-	Wohnen	-	245	6,0 m (einseitig LP)	Asphalt	einseitiger Gehweg (1,6 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Schelpmilser Weg	50 (40)	-	Schulverkehr	vereinzelt Gewerbe und Wohnen	8.999	980	5,6 - 6,0 m	Asphalt	einseitig Gehweg Rad frei (1,2 - 2,3 m)	wassergebunden	Verbindungsstraße
Schelpmilser Weg	50	Hauptfußwegenetz	Schulverkehr	Wohnen	-	530	6,5 - 7,0 m	Asphalt	beidseitig Gehweg (2,0 - 2,4 m), abschnittsweise LP (2,0 m)	Betongehwegplatten	Verbindungsstraße
Schelpmilser Weg	50	Quartiersnetz (Fuß)	Schulverkehr	Wohnen	-	110	6,2 m	Asphalt	einseitiger Gehweg (1,5 m)	Betongehwegplatten	Verbindungsstraße
Schelpmilser Weg	30 (Zone)	Quartiersnetz (Fuß)	-	Wohnen		110	6,5 m	Asphalt	einseitiger Gehweg (2,0 m)	Betonsteine	Wohnweg
Schelpmilser Weg	30 (Zone)	-	-	Wohnen		140	4,4 m	Betonstein		-	Wohnweg
Schlehenweg	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	180	7,0 m	Asphalt	beidseitig Gehweg (1,5 m), einseitig Längsparken (2,0 m), einseitig Senkrechtparken (5,0 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Schwarzer Weg	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	150	3,7 m	Asphalt	-	-	Wohnstraße
Schwarzer Weg Privatweg	30 (Zone)	-			-	140	5,4 m	Asphalt	-	-	Wohnweg
Seidenstickerstraße	30 (Zone)	Abschnittsweise Quartiernetz (Fuß)	-	Wohnen	-	480	7,0 m (einseitig LP)	Asphalt	beidseitig Gehweg (1,8 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Seidenstickerstraße	30 (Zone)	-	-	Wohnen, vereinzelt Gemeinbedarf	-	110	6,0 m (einseitig LP)	Asphalt	beidseitig Gehweg (1,5 / 1,8 m)	Betonsteine	Wohnweg
Seidenstickerstraße	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	80	7,0 m (einseitig LP)	Asphalt	einseitiger Gehweg (1,8 m)	Betongehwegplatten	Wohnweg
Siebenbürger Straße	30 (Zone)	-	-	Wohnen, vereinzelt Gemeinbedarf	-	460	6,0 m (einseitig LP)	Asphalt	beidseitig Gehweg (1,8 m), einseitig Senkrecht P 5,4 m	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Siedlerweg	30 (Zone)	Quartiersnetz (Fuß)	-	Wohnen, Grün	-	210	2,9 m	Asphalt	-	-	Wohnweg
Stauferstraße	30 (Zone)	Radnetz Kategorie 1, Hauptfußwegenetz, Quartiersnetz - Senior*innenroute und Spielroute (Fuß)	-	Gemeinbedarf, Einzelhandel	-	150	11,8 m	Asphalt	beidseitig Gehweg (2,2 / 2,6 m)	Betonsteine	Sammelstraße
Wacholderweg	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	280	7,0 m	Asphalt	beidseitig Gehweg (1,5 / 1,7 m), einseitig Parken (1,2 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Wacholderweg	30 (Zone)	-	-	Wohnen	-	130	6,0 m	Asphalt	beidseitig Gehweg (1,7 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Welfenstraße	30 (Zone)	Quartiernetz - Spielroute (Fuß)	-	Wohnen, vereinzelt Gemeinbedarf	-	75	4,7 m	Asphalt	einseitiger Gehweg (1,4 m)	Betongehwegplatten	Wohnstraße
Welfenstraße	30 (Zone)	Quartiernetz - Spielroute (Fuß)		Wohnen	-	150	3,2 - 4,1 m	Betonstein	-	-	Wohnweg
Welfenstraße	30 (Zone)	Quartiernetz - Spielroute (Fuß)	-	Wohnen	-	80	5,7 m	Betonstein	-	-	Wohnweg
Wiesenstraße	50	Quartiersnetz (Fuß)	-	Industrie	-	500	4,1 m	Asphalt	-	-	Industriestraße

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - ÖPNV



Legende

Linienwege (regulärer Linienverkehr)

- 25 (Baumheide - Dürerstraße)
- 27 (Baumheide - Rudolf-Oetker-Halle)
- 30 (Brake - Heideblümchen)
- 51 (Milse - Schildesche)

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!DENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

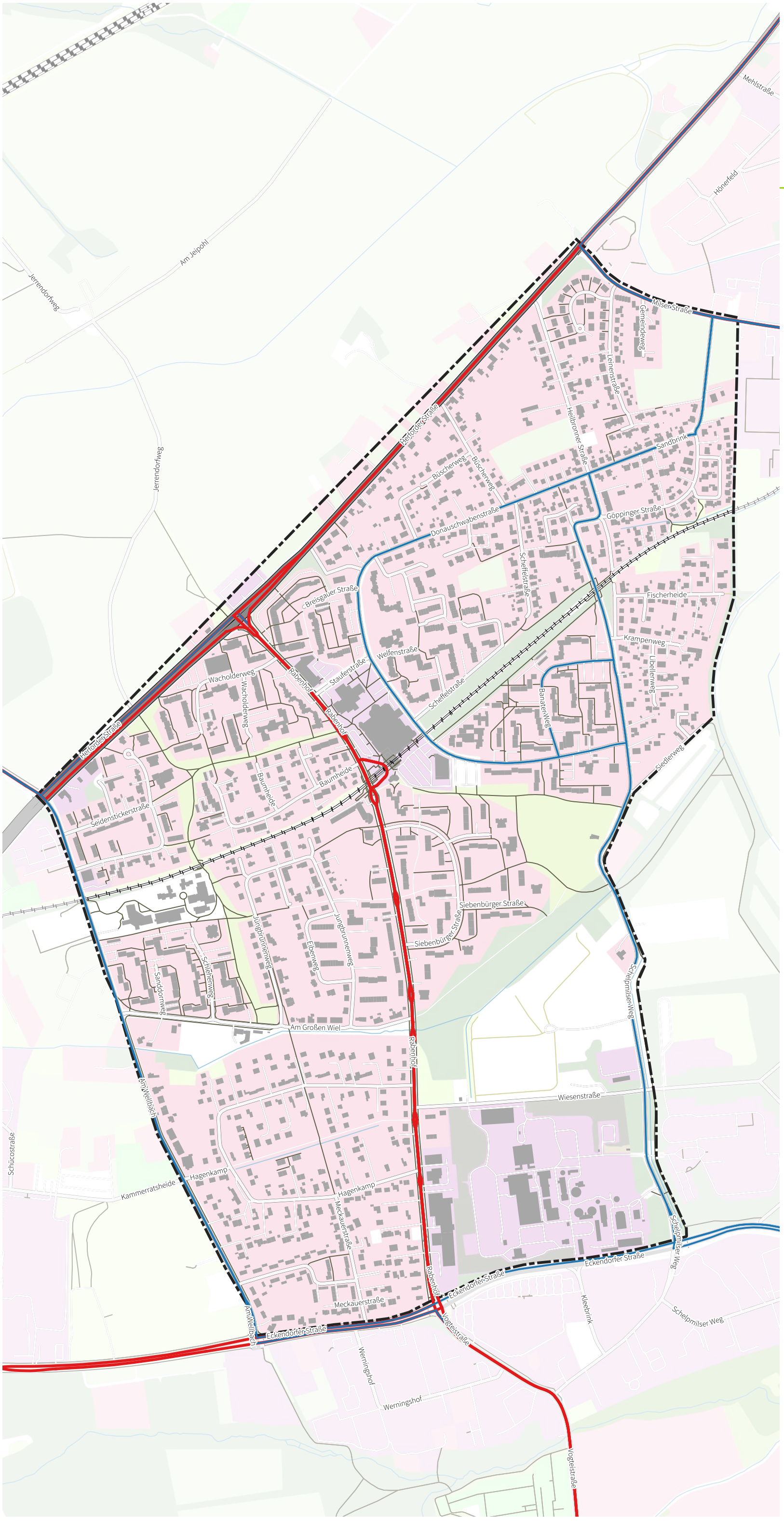
Übersicht ÖV-Haltepunkte

Nr.	Haltestelle/ Bahnhaltepunkt	Linie(n)	Haltestellenform	Verkehrssichere Wartefläche	Mast mit H-Zeichen, Name und Linie	Fahrplan-information	Ein- und Ausstieg an allen Türen möglich (1 Bus)	Hochbord	Leitstreifen	Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit	Querungs-hilfe	Fahrgastinformation (dynamisch)	Liniennetzplan	Abfallbe-hälter	Beleuchtung	Fahrradabstell-anlage	Carsharing-Station	Ladesäule (E-Mobilität)
1	Am Großen Wiel (West)	**25**, **30**, 133	am Fahrbahnrand	keine Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	ja	nur Auffindestreifen	ja	ja	nein	ja	ja	indirekt	nein	nein	nein
2	Am Großen Weil (Ost)	**25**, **30**, 133	am Fahrbahnrand	keine Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	ja	nur Auffindestreifen	ja	ja	nein	ja	ja	indirekt	nein	nein	nein
3	Baumheide (Bus)	**25**, **27**, **30**, 133	Wendeschleife	Behinderungen mit dem Fußverkehr	ja	ja	ja	ja	nur Auffindestreifen	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	nein	nein
6	Hagenkamp (West)	**25**, **30**, 133	am Fahrbahnrand	keine Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	ja	nur Auffindestreifen	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja	nein	nein
7	Hagenkamp (Ost)	**25**, **30**, 133	am Fahrbahnrand	keine Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	ja	nur Auffindestreifen	ja	nein	nein	ja	ja	ja	nein	nein	nein
8	Milser Krug (Nord)	**30**	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
9	Milser Krug (Süd)	**30**	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
10	Milser Krug (Ost)	**51**, 99, 115, 251	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	ja	nur Auffindestreifen	ja	indirekt	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
11	Milser Krug (West)	**51**, 99, 115, 251	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	ja	nur Auffindestreifen	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
16	Wacholderweg(Ost)	**27**, **30**, 133	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
17	Wacholderweg (West)	**27**, **30**, 133	am Fahrbahnrand	keine Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	ja	nur Auffindestreifen	nein	nein	nein	nein	nein	ja	nein	nein	nein
18	Banater Weg	51 E	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fußverkehr	ja	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	nein	nein	nein
19	Büscherweg (Nord)	51 E	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fußverkehr	ja	ja	ja	ja	nur Auffindestreifen	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
20	Büscherweg (Süd)	51 E	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fußverkehr	ja	ja	ja	ja	nur Auffindestreifen	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
21	Donauschwabenstraße	51 E	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fußverkehr	ja	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
22	Fischerheide (West)	115	Seitenstreifen/Busbucht	Behinderungen mit dem Fußverkehr	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
23	Fischerheide (Ost)	115	Seitenstreifen/Busbucht	Behinderungen mit dem Fußverkehr	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
24	Heidenheimer Straße (Nord)	51 E, 115	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
25	Heidenheimer Straße (Süd)	51 E, 115	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
26	Sandbrink (West)	51 E, 115	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
27	Sandbrink (Ost)	51 E, 115	am Fahrbahnrand	Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
28	Stauferstraße (West)	51 E	Seitenstreifen/Busbucht	Behinderungen mit dem Fußverkehr	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	indirekt	nein	nein	nein
29	Stauferstraße (Ost)	51 E	am Fahrbahnrand	ggf. Behinderungen mit dem Fußverkehr	ja	ja	ja	nein	nein	ja	nein	ja	ja	nein	ja	nein	nein	nein

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - ÖPNV



Legende

Linienwege

- regulärer Linienverkehr
- Schulverkehr

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!DENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

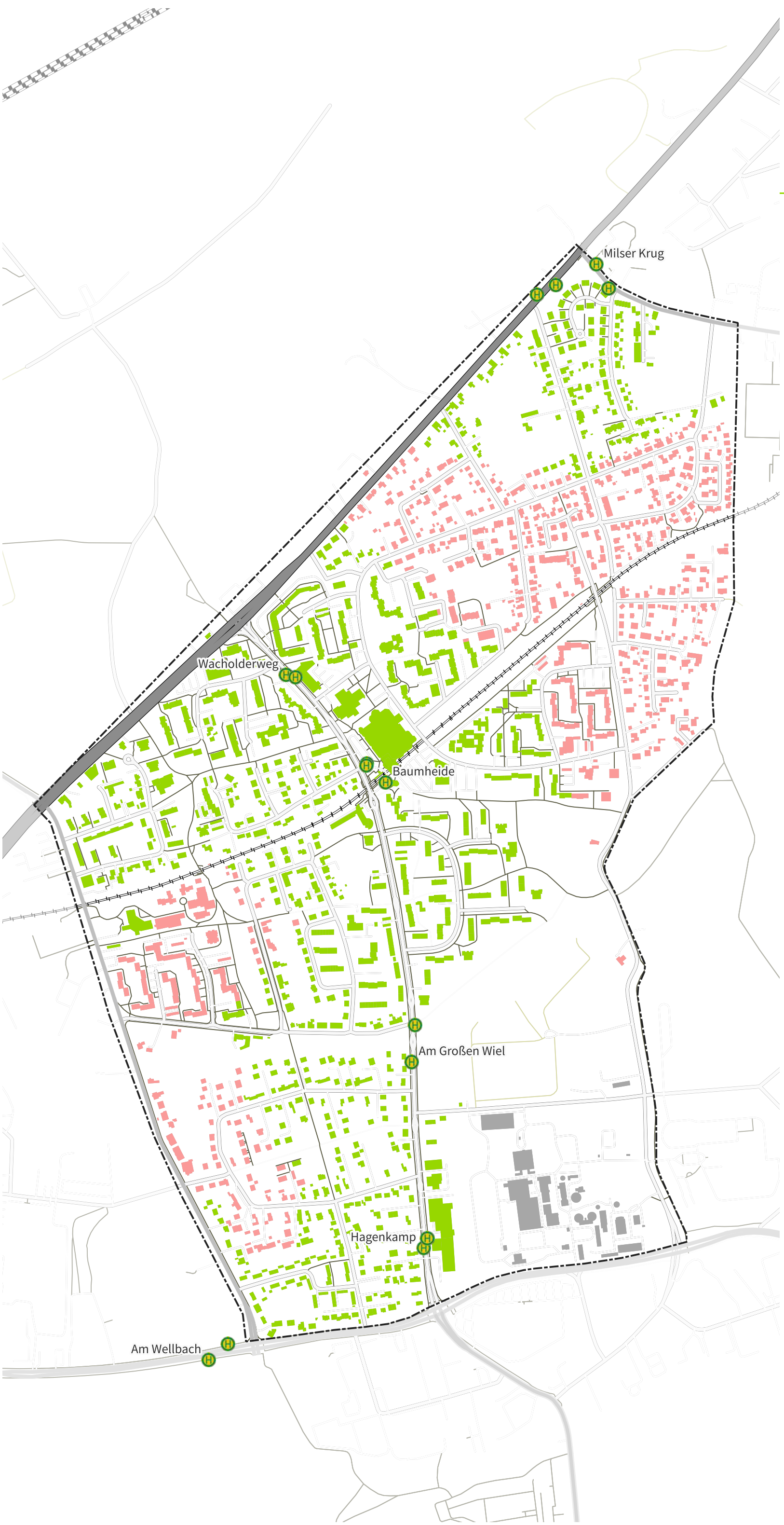
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Busverkehr



Legende

Bushaltestelle

- regulärer Linienverkehr

Fußläufige Erreichbarkeit in ...

- 400 Metern
- über 400 Metern

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

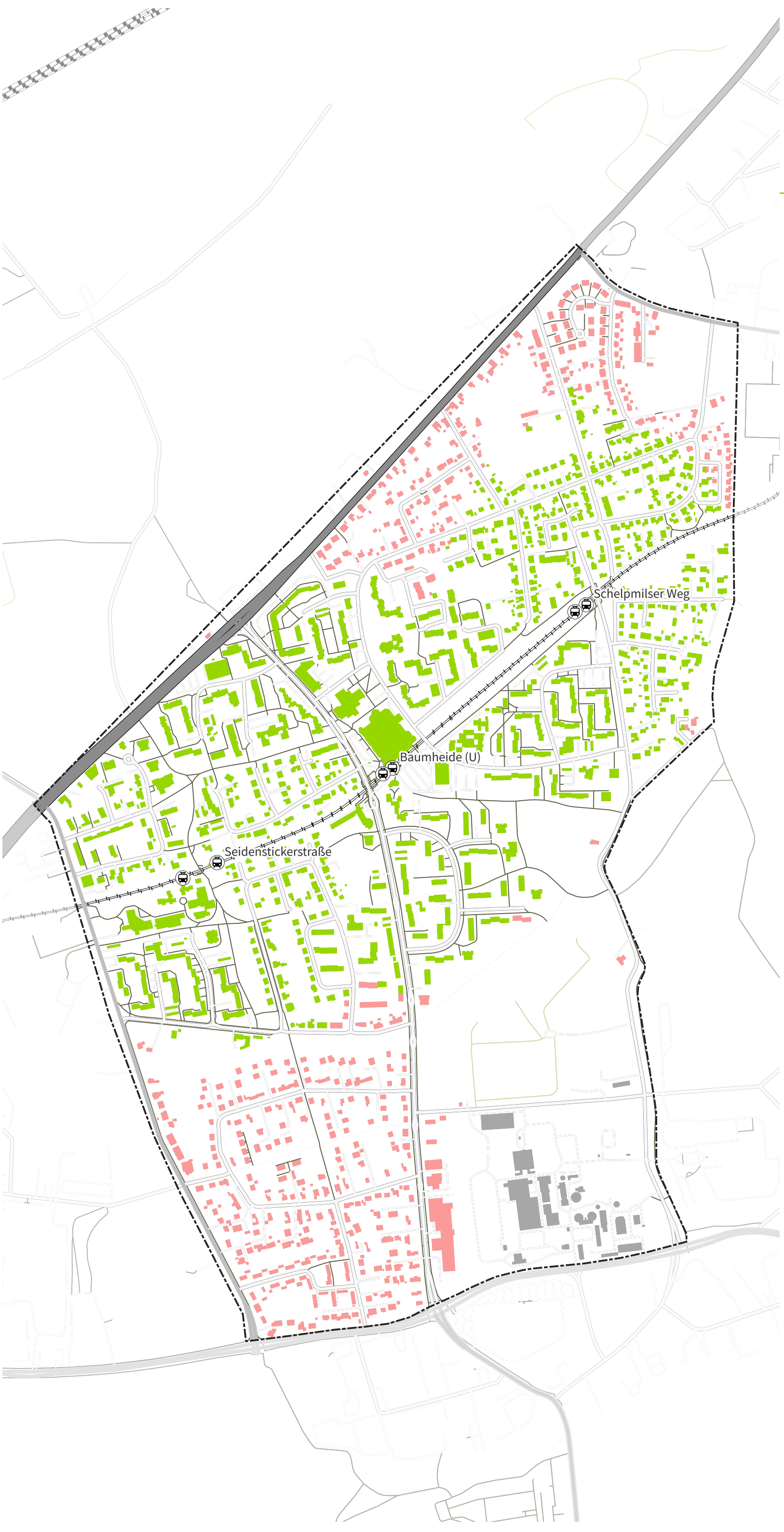
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - Stadtbahn



Legende

Haltestelle

Stadtbahn

Fußläufige Erreichbarkeit in ...

500 Metern

über 500 Metern

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

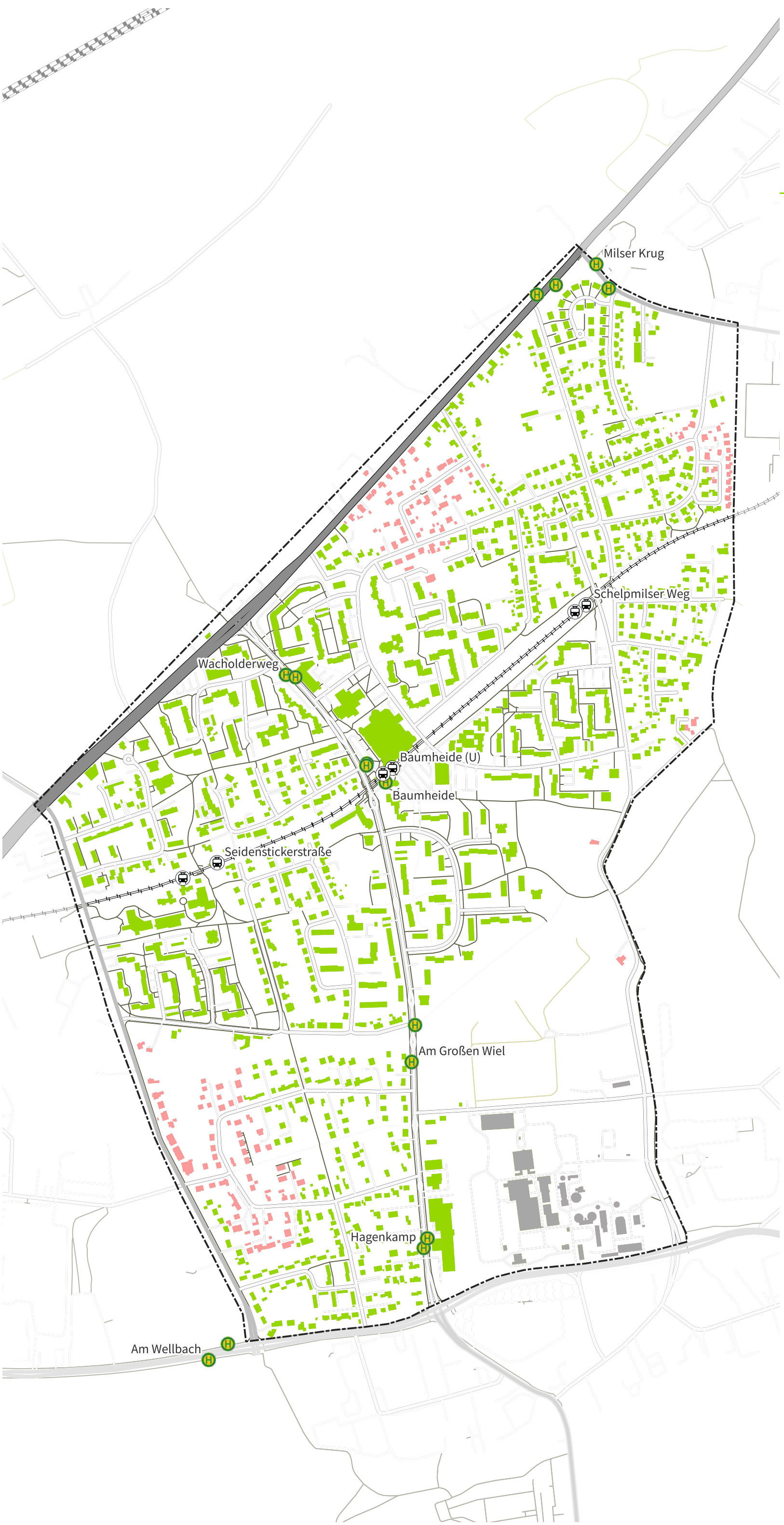
mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Bestandsaufnahme - ÖPNV



Legende

Haltestelle

- Bushaltestelle (regulärer Linienverkehr)
- Stadtbahn

Fußläufige Erreichbarkeit in ...

- 400 Metern (Bus) | 500 Metern (Stadtbahn)
- über 400 Metern (Bus) | über 500 Metern (Stadtbahn)

Maßstab 1:12.500 | Stand: 19.02.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Mobilitätsepisode Verkehrsmittel: ÖPNV				
Phase[1]	**Problem**	**Lösung**	**Verortung**	**Berücksichtigung im Konzept**
1	Informationen für Sehbehinderte	Informationen als Hörversion (Stationen und App)	Allgemein	-
1	Barrierefreiheit für Kinderwagen	Rampe oder Aufzug	Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg (langer Weg)	Kapitel 6.3 | Aufwertung Stadtbahnhaltestellen
2	keine digitale Anzeige an Stadtbahn-haltestellen	Digitale Anzeige nachrüsten	Schelpmilser Weg, Baumheide (unten)	Kapitel 6.3 | Aufwertung Stadtbahnhaltestellen
3	Abschaffung Bargeldzahlung im Bus	Bargeldzahlung als Alternative beibehalten	Allgemein	-
3	Automaten für Fahrkarten nur „oben“	Thermodrucker Automaten am Gleis oder in der Bahn (vor Vandalismus sicher)	Stadtbahnhaltestellen Baumheide und Schelpmilser Weg	Kapitel 6.3 | Aufwertung Stadtbahnhaltestellen
4	Querung fehlt	Querungshilfe über Fahrbahn	Schelpmilser Weg	Kapitel 6.1 | Querungsstellen
4	Stadtbahn sehr voll zu Stoßzeiten, perspektivisch: weitere Zunahme durch Siedlungsentwicklung Buschbachtal	Wagenkapazität erhöhen | Taktung erhöhen (z.B. auf Teilstrecke bis Schüco)	Allgemein	Kapitel 6.3 | Fahrten-angebot im ÖPNV
4	schlechte Oberfläche Fußweg	Weg sanieren	Fußweg zwischen Baumheide und Schelpmilser Weg	Kapitel 6.1 | Ober-flächenbeschaffenheit
4	Querung fehlt	Querungshilfe über Fahrbahn	Fußweg zwischen Baumheide und Schelpmilser Weg, im Übergang zum Marktkauf	Kapitel 6.1 | Querungsstellen
4	Angstraum in langer Schleife	Aufzug	Stadtbahnhaltestelle Baumheide Fahrtrichtung Altenhagen	Kapitel 6.3 | Aufwertung Stadtbahnhaltestellen

[1] *Schritt laut Mobilitäts-Episode.*

Phase	Problem	Lösung	Verortung	Berücksichtigung im Konzept
4	Vandalismus an abgestellten Fahrrädern	Radkäfig / gesicherte Abstellanlagen	Allgemein	Kapitel 6.2 | Radabstellanlagen
4	viel Müll	mehr Mülleimer	U-Baumheide	Kapitel 6.3 | Aufwertung Stadtbahnhaltestellen
4	viel Müll	Pädagogische Ansätze (z.B. im FZZ) → Familienberatung	Allgemein	-
5	fehlende Displays zu Anschlüssen in Bussen	Prüfen + ggf. Nachrüstung für relevante Umstiegsstellen	Allgemein	-
5	fehlende Displays zu Anschlüssen in Bussen	Netz-/ Linienpläne in Bussen vorhanden?	Allgemein	-
5	ruppige Fahrweise problematisch für Senioren (auch hervorgerufen durch Autoverkehr)	Busspuren | mehr Platz für Rollstühle und Kinderwagen im Bus	Allgemein	-
6	Umsteigen am HBF umständlich	zeitlich einfach einplanen	Hauptbahnhof Bielefeld	-
6	Klientel / Umfeld Hbf nicht schön → Angstraum		Hauptbahnhof Bielefeld	-
7	Aufzüge fahren nicht in einem durch nach oben		Jahnplatz	-
7	Kollisionsgefahr Fuß/Rad beim Ausstieg aus dem Bus		Jahnplatz	-
7	Fehlende Bushaltestelle		Am Wellbach	Kapitel 6.3 | Erschließung von Randlagen

Mobilitätsepisode
Verkehrsmittel: zu Fuß

Phase	Problem	Lösung	Verortung	Berücksichtigung im Konzept
1	Regen - Teil der Strecke nicht begehbar (schlammig)	Wetter/ Uhrzeit/ Tag → welchen Weg kann ich gehen	Wege im Bereich der Lutter östlicher der Müllverbrennungsanlage	-
5	Straßenquerung, Geschwindigkeits-überschreitungen Kfz-Verkehr/Lkws, Kurvenlage	- Fußgängerüberweg, Tempo 30 (Zebrastreifen) - Signalisierung/Schilder - regelmäßige Blitzer	Schelpmilser Weg	Kapitel 6.2 | Querungsstellen
5	Radfahrer auf Fußgängerweg (zu schnell) → keine Rücksicht	separate Wege für Radfahrende/ Rollerfahrende	Rabenhof und Parkwege	Kapitel 5.1 | Variante 1 Kapitel 6.2 | Rad-verkehrsführung
5	Querung schwierig wegen parkenden LKWs und Bussen	Parkverbot für LKWs	Rabenhof (Bereich Hausnr. 33)	-
5	Fußgänger*innen durch Parken im Kreuzungsbereich gefährdet (Duldung / im Parkverbot)	- Parkfläche an der Wiesenstraße (ab Kläranlage) - Shuttle-Service für Veranstaltungen - Ahnden von Verkehrsverstößen	Bereich Rabenhof/ Hagenkamp	-
5	Durchfahrt verboten, Strecke wird trotzdem genutzt → Schleichweg Herforder*innen	Kontrollen, Poller	Verlängerung Wiesenstraße (östlich des Klärwerks)	Kapitel 5.1 | Variante 1
5	Querung mit Seitenwechsel gefährlich	bessere Beschilderung mit Hinweis auf Gefahr	Knotenpunkt Rabenhof/ Eckendorfer Straße	Kapitel 6.1 | Querungsstellen
5	Querung sehr unsicher, schwierige Ampelschaltung (2-stufig), sehr nah am Verkehr (Tempo 70)	Fußgänger*innen sollten in einer Ampelphase 4 Spuren queren können (ausreichend Zeit), je nach Tageszeit	- Knoten Rabenhof/ Herforder Straße - Knoten Am Wellbach/ Eckendorfer Straße	Kapitel 6.1 | Querungsstellen

Phase	Problem	Lösung	Verortung	Berücksichtigung im Konzept
5	Hecken ragen in den Weg → gerade Problem für Schulkinder	Rückschnitt	Fuß-/Radverbindung Hagenkamp	-
5	Jugendliche Gruppen wirken ggf. bedrohlich			Kapitel 6.1 | Fußgängerfreundliche Gestaltung

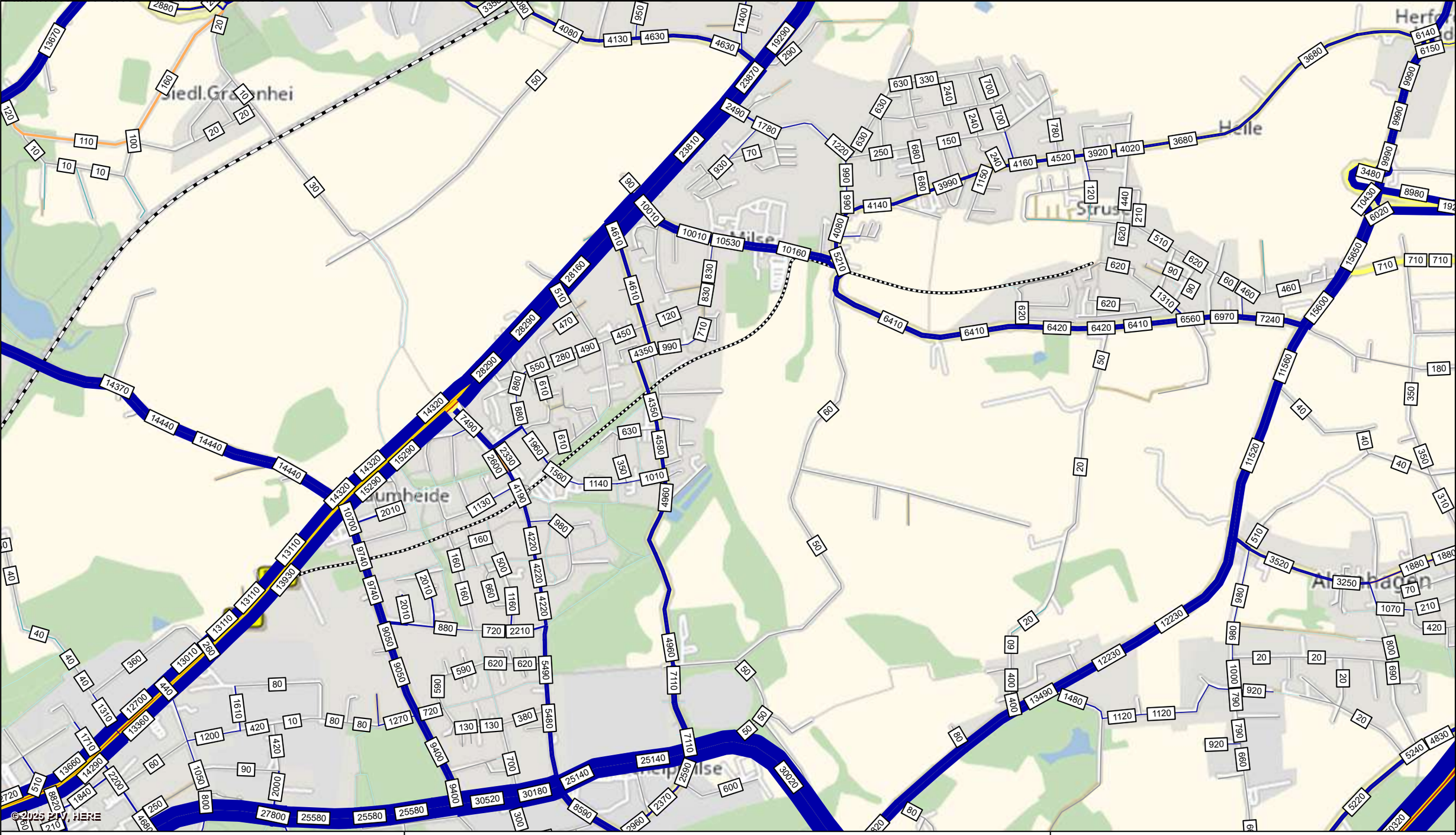
Mobilitätsepisode
Verkehrsmittel: Auto

Phase	Problem	Lösung	Verortung	Berücksichtigung im Konzept
1	Hohes Verkehrsaufkommen	Wege nach Möglichkeit nach Uhrzeit planen	Herforder Straße	-
1	Hohes Verkehrsaufkommen	Ampelanlage	Knoten Mehlstraße/ Herforder Straße	-
2	fehlende aktuelle Informationen	Radio Bielefeld hören	Allgemein	-
3	fehlende Elektroladesäulen	Ladesäulen errichten	Allgemein	Kapitel 7.5 | Aufbau von Mobilstationen
4	Einsehbarkeit der Fahrbahn aus Einfahrten	Verkehrsspiele, Sichtbeziehung verbessern Parkflächen markieren	Allgemein	-
5	hohe Fahrgeschwindigkeiten	Beschilderung T30 wiederholen Digitale Anzeige / Dialog-Display	Rabenhof	Kapitel 5.1 | Variante 1
5	Ausfahrt Parkplatz Sparkasse als Linksabbieger (Inseln)	Parkplatz nicht nutzen	Rabenhof	-
5	hohe Fahrgeschwindigkeiten und viele LKWs (trotz Durchfahrtsverbot)	Kontrollen	Sandbrink	Kapitel 5.1 | Variante 1
5	Sicherheit Fußgänger / Schüler	Zebrastreifen	Rabenhof	Kapitel 6.1 | Querungsstellen
5	haltende Fahrzeuge auf Fahrbahn	Parkplätze erhalten für Lieferdienste, Pflegedienste, etc.	Allgemein	Kapitel 5.3 | ruhender Verkerh
5	Konflikte zwischen Auto und Fahrrad	Kennzeichenpflicht für (E-)Fahrräder Helmpflicht Gegenseitige Rücksichtnahme	Allgemein	-

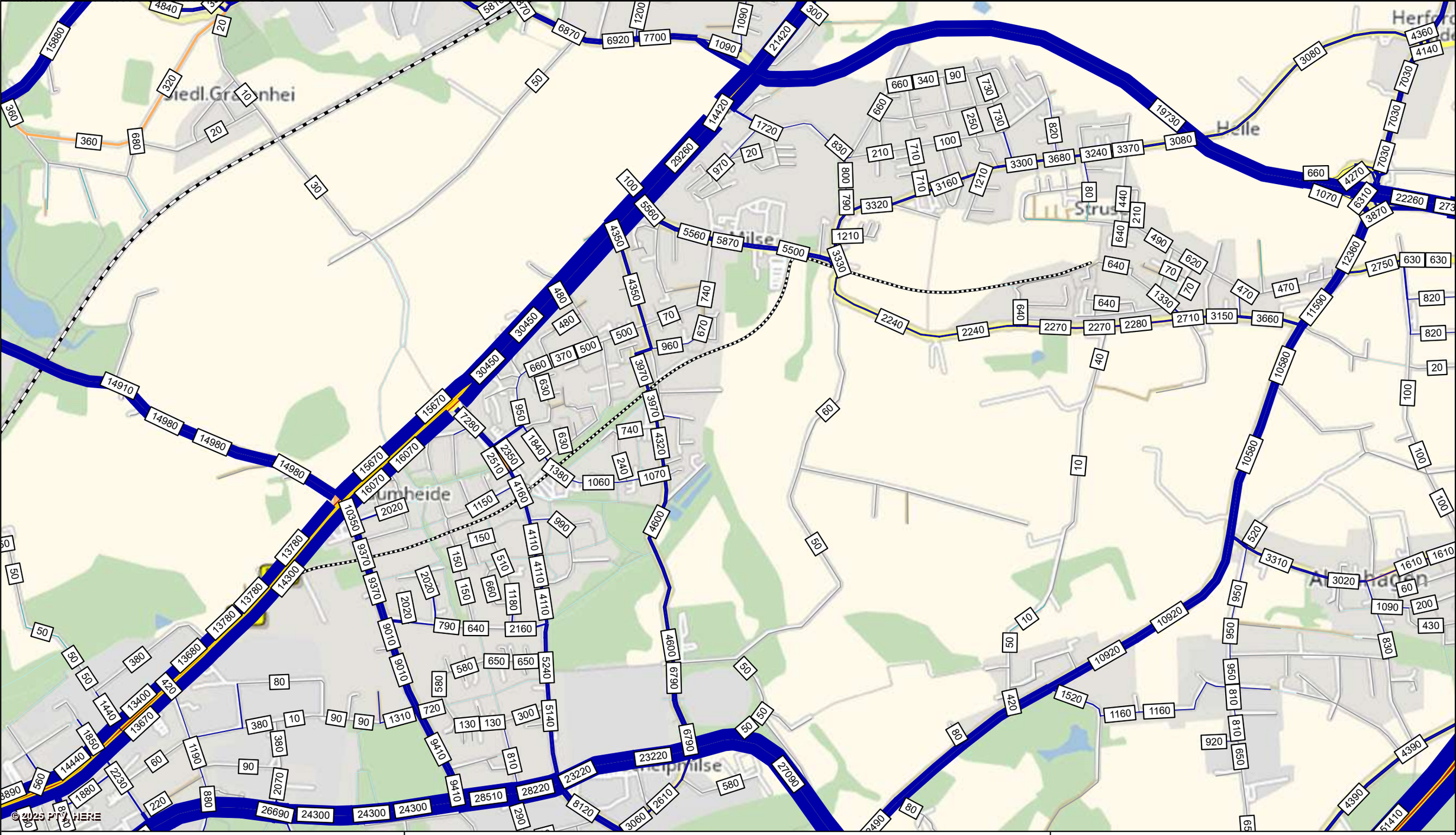
Mobilitätsepisode Verkehrsmittel: Fahrrad				
Phase	**Problem**	**Lösung**	**Verortung**	**Berücksichtigung im Konzept**
1	BI-Radverkehrsnetz: Art der Führungsform (Hochbordradweg, Schutzstreifen, etc.) unklar	Art der Führungsform in Karte symbolisieren	Allgemein	-
2	unklar, woher man Informationen (z.B. über Baustellen) erhält	APP/ Stadt, Benachrichtigungen Umleitung	Allgemein	-
3	Treppenstufen zu überwinden, um Fahrrad aus dem Keller zu holen	Fahrradboxen Fahrradhäuser	Allgemein	Kapitel 6.2 | Radabstellanlagen
3	Fahrradkeller haben keine Bügel	mehr Fahrradbügel vor Häusern und an Bushaltestellen	Allgemein	Kapitel 6.2 | Radabstellanlagen
3	Vandalismus draußen und an Bücherei		Allgemein	-
3	Siggi Fahrräder blockieren Fahrradbügel	mehr Stellplätze für Siggi-Fahrräder	Marktkauf	Kapitel 6.2 | Radabstellanlagen
3	Siggi-Fahrräder nur ein Stellplatz	Fahrradparkhaus "Neue Mitte"	„Neue Mitte“ Baumheide	Kapitel 7.5 | Mobilstationen
3	Fehlende Stellplätze für Fahrräder	Mehr Radabstellplätze	Allgemein	Kapitel 6.2 | Radabstellanlagen
3	kein Stellplatz für Lastenfahrräder	ausgewiesene Parkplätze für (Lasten-) Fahrräder blockieren	Allgemein	Kapitel 6.2 | Radabstellanlagen
4	viele Autos parken an Zufahrten, schlechte Sicht	Pömpel davor und dahinter	Siebenbürgerstraße	Kapitel 6.2 | Knoten-punktgestaltung
4	Keller - Gehweg - Straße → Parkplätze für Fahrräder vor Haustür	"Parklücken" + Absenkung vor Häusern	Siebenbürgerstraße	-
5	gefährliche Querung	Querungshilfe	Schelpmilser Weg Bereich Wellbach / Abenteuerspielplatz	Kapitel 6.2 | Querungsstellen

Phase	Problem	Lösung	Verortung	Berücksichtigung im Konzept
5	Warten im rauschenden Verkehr → Feuerwache	Rundumgrün (auch für Rollator)	Knoten Rabenhof/ Herforder Straße	Kapitel 6.2 | Knoten-punktgestaltung
5	Gehweg mit Fußgängern und Fahrrad eng an parkenden Autos	eigener Radfahrweg	Rabenhof	Kapitel 5.1 | Variante 1
5	Schlaglöcher	Deckensanierung	Siebenbürgerstraße	-
5	fehlender Radweg und schmaler Fußweg	versetzter Radweg (Allee erhalten)	Am Wellbach	Kapitel 6.2 | Radverkehrsführung
5	E-Radverkehr auf Gehweg, ungesicherte Radverkehrsführung	durchgehend Tempo 30	Am Wellbach	Kapitel 6.2 | Radverkehrsführung
5	Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum	Radweg (in Beidrichtung) auf beiden Seiten	Eckendorfer Straße	-
5	Querungshilfe - Autos im Schnitt mit 50 km/h - parkende LKWs erschweren Sicht	- Tempo 50 schon ab Obi - Abstand parkende LKW zur Querungshilfe größer → Sicht!	Eckendorfer Straße Höhe Hausnr. 131	-
5	Linksabbieger am Knotenpunkt und Fußgänger/Radfahrerampel	Rundumgrün (auch für Rollator)	Knoten Eckendorfer Straße/ Am Wellbach	Kapitel 6.2 | Knoten-punktgestaltung
5	Leihroller parken im Weg --> Unfallgefahr	Roller nur auf Extra-Flächen abstellen	Allgemein	Kapitel 7.4 | E-Scooter
5	Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr bei Gehweg Rad frei	Radweg breit und schön	Schelpmilser Weg	Kapitel 6.2 | Radver-kehrsführung
5	kein Radschnellweg	Radschnellweg	Herforder Straße	Kapitel 6.2 | Radver-kehrsführung
5	gefährliche Kanten zwischen Rad- und Gehweg	Geh- und Fahrradweg sanieren	Herforder Straße	Kapitel 6.2 | Radver-kehrsführung

Themenspeicher		
Problem	**Verortung**	**Berücksichtigung im Konzept**
Gruppe ÖPNV		
Gefährlicher Übergang in den Wald (Querung fehlt)	Schelpmilser Weg	Kapitel 6.1 | Querungsstellen
Angstraum / Klientel	Kesselbrink	-
Innenstadt unattraktiv, unsicher, dreckig	Hauptbahnhof, Bahnhofstraße, Kesselbrink	-
Gruppe Fuß		
Obstwiese Vandalismus	Streuobstwiese Johannisbachaue	-
Erlebniswege schaffen	Allgemein	Verweis auf Fußverkehrsstrategie
Bäume, Boccia, Sauberkeit, Bänke, Sitzgruppen, Platz ist rutschig	Rabenplatz	Teilweise in Kapitel 6.1 | Fußgängerfreundliche Gestaltung
Gruppe Auto		
Parkhaus	Stadtbahnhaltestelle Milse	Kapitel 7.5 | Aufbau von Mobilstationen
Radroute in die Innenstadt	Wiesenstraße - Hagenkamp - Kammeratsheide	Kapitel 6.2 | Radverkehrsführung
Straßenbahn nach Heepen	Allgemein	-
Sichere Radabstellanalgen fehlen	Allgemein	Kapitel 6.2 | Radabstellanlagen
Fehlendes P+R Angebot für Stadtbahn	Stadtbahnhaltestellen	Kapitel 7.5 | Aufbau von Mobilstationen
Lärm + Gestank durch Müllverbrennungsanlage	Allgemein	-
Lärmschutzwände	Allgemein	-
Gruppe Fahrrad		
Siggis auf allen Gehwegen	Am Obersee	-
Rund um das Altenheim Probleme mit E-Scootern und Leihrädern auf den Wegen → zu wenig Platz für Rollatoren	Umfeld Altenheim	Kapitel 7.4 | E-Scooter
Autos parken an Einmündungen und abgesenkten Borden	Allgemein	Kapitel 5.3 | ruhender Verkehr
Rennstrecke Eckendorfer Straße (Lautstärke)	Eckendorfer Straße	-
Geschwindigkeit von (E-) Fahrrädern in Grünzügen	Allgemein	-



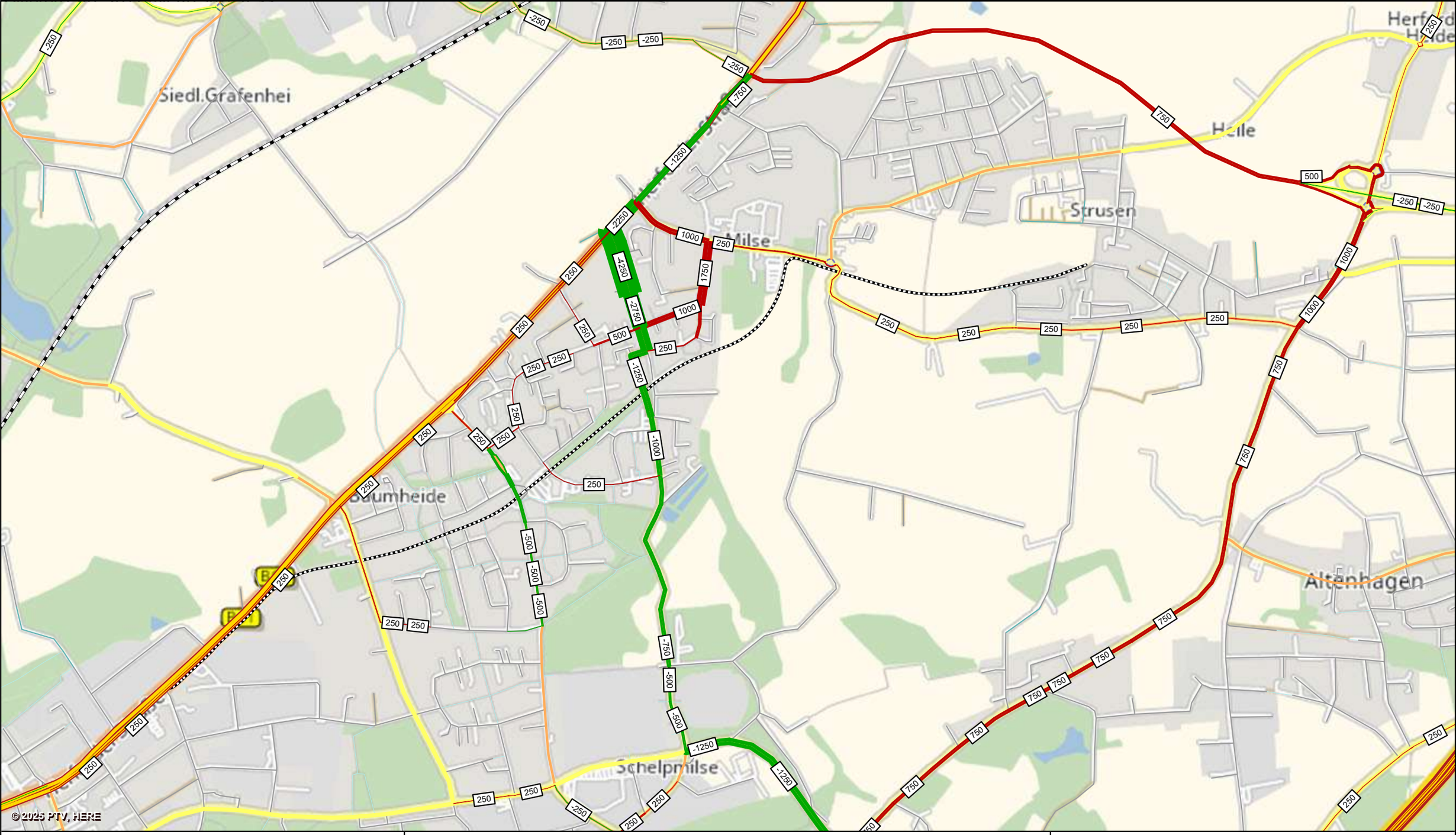
Visum 2024.01 PTV AG	Bearb.: Hartmann	20250401_Analyse 2023.ver
Verkehrskonzept Baumheide	Status Quo, Analyse 2023	1:15614



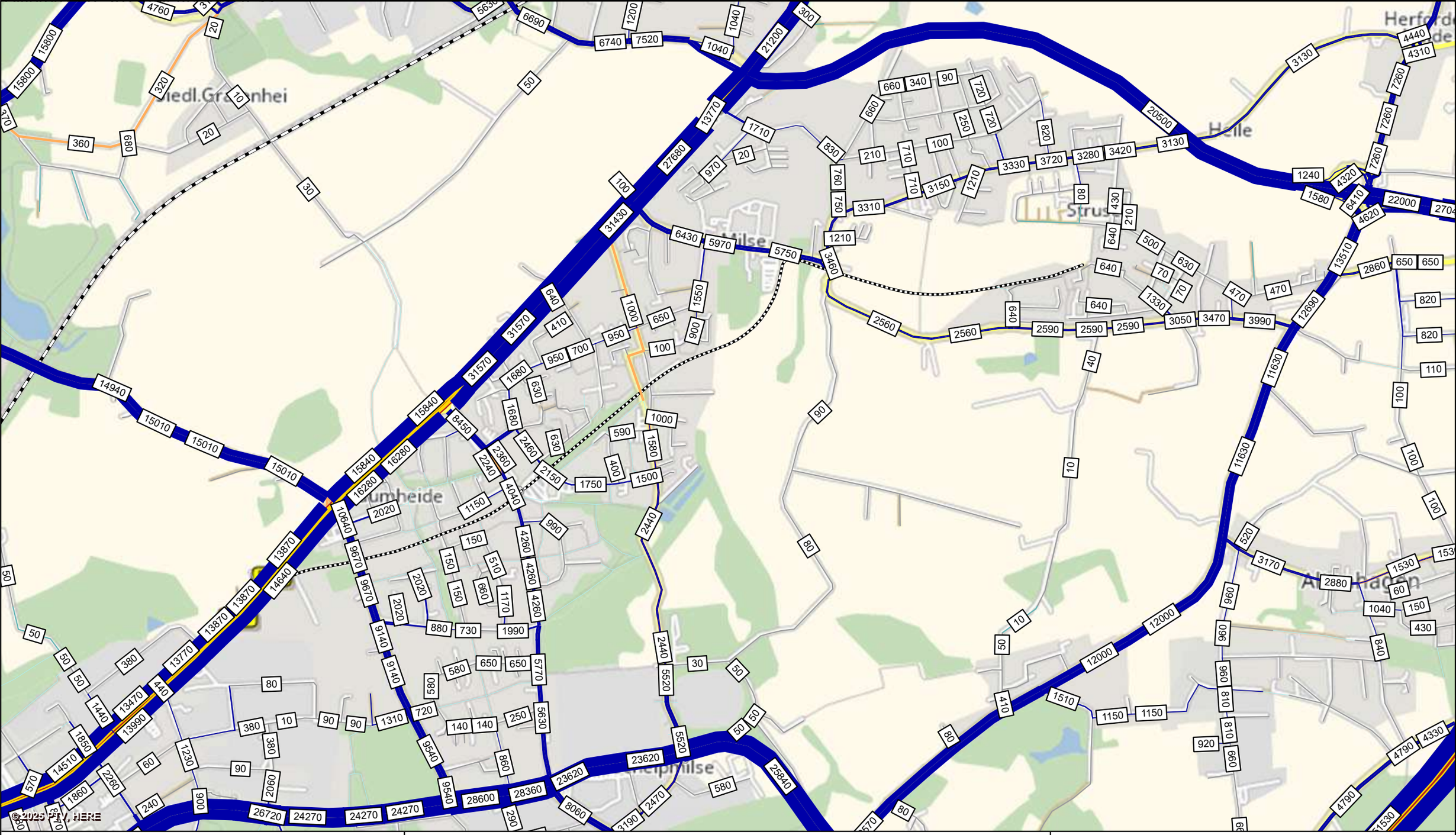
Visum 2024.01 PTV AG	Bearb.: Hartmann	20250718_P0_2030_Basis_VK_Baumheide.ver
Verkehrskonzept Baumheide	Basisszenario Prognose 2030	1:15689



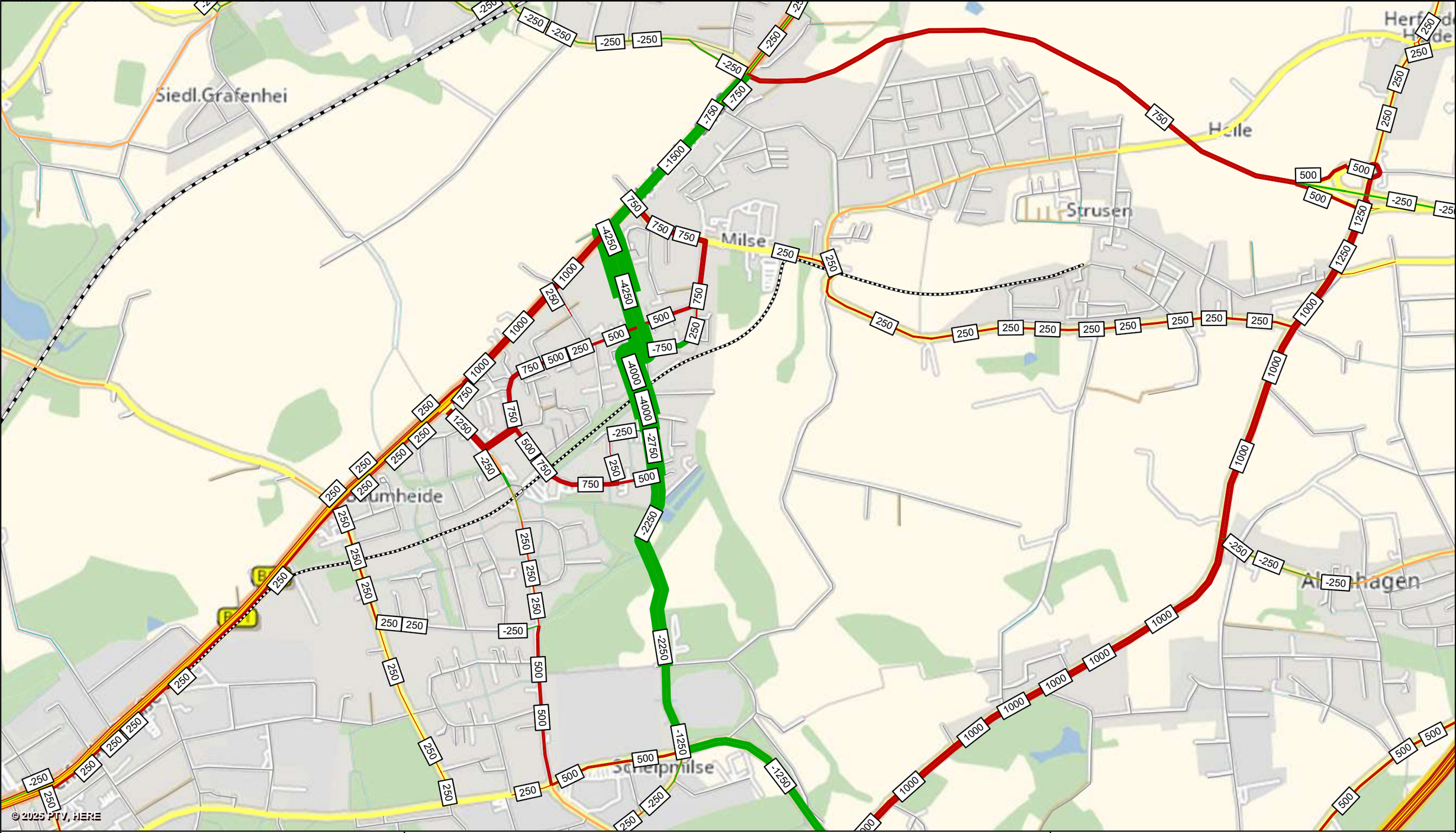
Visum 2024.01 PTV AG	Bearb.: Hartmann	20250718_P0_2030_Szenario1_VK_Baumheide.ver
Verkehrskonzept Baumheide	Szenario 1 Prognose 2030	1:15689



Visum 2024.01 PTV AG	Bearb.: Hartmann	20250718_P0_2030_Szenario1_VK_Baumheide.ver
Verkehrskonzept Baumheide	Differenz Basisszenario zu Szenario 1 Prognose 2030	1:15689



Visum 2024.01 PTV AG	Bearb.: Hartmann	20250718_P0_2030_Szenario2_VK_Baumheide.ver
Verkehrskonzept Baumheide	Szenario 2 Prognose 2030	1:15689



Visum 2024.01 PTV AG	Bearb.: Hartmann	20250718_P0_2030_Szenario2_VK_Baumheide.ver
Verkehrskonzept Baumheide	Differenz Basisszenario zu Szenario 2 Prognose 2030	1:15689

Übersicht Verkehrsmengen

Straße	Abschnitt		Straßenkategorie Bestand	Straßenkategorie Planung	Zählung (09/2024)* Kfz/d	Zählung (06/2024)** Kfz/d	Stats Quo Analyse 2023 Kfz/d	Basisszenario Prognose 2030 Kfz/d	Status Quo-Prognose 2030	Szenario 1 (Prognose 2030) Kfz/d	S1 - Zählung	S1 - Status Quo	S1 - Prognose 2030	Szenario 2 (Prognose 2030) Kfz/d	S2 - Zählung	S2 - Status Quo	S2 - Prognose 2030
Herforder Straße	Am Wellbach	Rabenhof	Hauptverkehrsstraße	Hauptverkehrsstraße	24.965	-	29.610	31.740	7%	31.940	28%	8%	1%	32.120	29%	8%	1%
	Rabenhof	Milser Straße	Hauptverkehrsstraße	Hauptverkehrsstraße	21.999	-	28.290	30.450	8%	30.640	39%	8%	1%	31.570	44%	12%	4%
Am Wellbach	Herforder Straße	Seidenstickerstraße	Verbindungsstraße	Verbindungsstraße	8.985	-	10.700	10.350	-3%	10.510	17%	-2%	2%	10.640	18%	-1%	3%
	Hagenkamp	Eckendorfer Straße	Verbindungsstraße	Verbindungsstraße	8.620	-	9.400	9.410	0%	9.460	10%	1%	1%	9.540	11%	1%	1%
Eckendorfer Straße	Am Wellbach	Rabenhof	Hauptverkehrsstraße	Hauptverkehrsstraße	30.622	-	30.520	28.510	-7%	28.690	-6%	-6%	1%	28.600	-7%	-6%	0%
	Rabenhof	Schelpmilser Weg	Hauptverkehrsstraße	Hauptverkehrsstraße	26.806	-	25.140	23.220	-8%	23.270	-13%	-7%	0%	23.620	-12%	-6%	2%
Schelpmilser Weg	Eckendorfer Straße	Wiesenstraße	Verbindungsstraße	Verbindungsstraße	8.999	-	7.110	6.790	-5%	6.270	-30%	-12%	-8%	5.520	-39%	-22%	-19%
	Wiesenstraße	Donauschwabenstraße	Verbindungsstraße	Verbindungsstraße	-	-	4.960	4.600	-7%	3.810	-	-23%	-17%	2.440	-	-51%	-47%
	Donauschwabenstraße	Heidenheimer Straße	Verbindungsstraße	Sammelstraße	-	-	4.580	4.320	-6%	3.320	-	-28%	-23%	1.580	-	-66%	-63%
Rabenhof	Eckendorfer Straße	Hagenkamp	Sammelstraße	Sammelstraße	5.145	-	5.480	5.140	-6%	5.200	1%	-5%	1%	5.630	9%	3%	10%
	Baumheide	Am Großen Wiel	Sammelstraße	Sammelstraße	-	-	4.220	4.110	-3%	3.700	-	-12%	-10%	4.260	-	1%	4%
	Stauferstraße	Baumheide	Sammelstraße	Sammelstraße	-	5.830	4.930	4.860	-1%	4.360	-	-12%	-10%	4.600	-	-7%	-5%
	Herforder Straße	Stauferstraße	Sammelstraße	Sammelstraße	6.588	7.845	7.490	7.280	-3%	7.530	14%	1%	3%	8.450	28%	13%	16%
Stauferstraße	Rabenhof	Donauschwabenstraße	Sammelstraße	Sammelstraße	-	5.521		3.770		4.020			7%	5.020			33%
Heilbronner Straße	Herforder Straße	Sandbrink	Verbindungsstraße	Sammelstraße	5.118	360	4.610	4.350	-6%	1.000	-80%	-78%	-77%	1.000	-80%	-78%	-77%
Milser Straße	Herforder Straße	Sandbrink	Hauptverkehrsstraße	Verbindungsstraße	7.844	-	10.010	5.560	-44%	6.630	-15%	-34%	19%	6.430	-18%	-36%	16%
	Sandbrink	P+R Milse	Hauptverkehrsstraße	Verbindungsstraße	10.154	-	10.530	5.870	-44%	6.160	-39%	-42%	5%	5.970	-41%	-43%	2%
Sandbrink	anbaufrei		Verbindungsstraße	Sammelstraße	3.366	-	830	740	-11%	2.450	-27%	195%	231%	1.550	-54%	87%	109%
	Heilbronner Straße	Göppinger Straße	Sammelstraße	Sammelstraße	-	2.711	120	70	-42%	1.130		842%	1514%	650		442%	829%
Donauschwabenstraße	Büschwerweg	Heilbronner Straße	Sammelstraße	Sammelstraße	-	1.981	450	500	11%	890	-	98%	78%	950	-	111%	90%
Heidenheimer Straße	Sandbrink	Schelpmilser Weg	Verbindungsstraße	Sammelstraße	-	1.894	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wiesenstraße	Rabenhof	Schelpmilser Weg	Industriestraße	Erschließungsstraße	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* Aus den Knotenpunktzählungen ergeben sich für einzelne Streckenabschnitte zwei Werte für die Verkehrsbelastung mit leichten Abweichungen. In diesem Fall wurde der Mittelwert für den Streckenabschnitt gebildet.
** Zählung zum Zeitpunkt de Sperrung der Heilbronner Straße

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Maßnahmen - Fußverkehr



Legende

Maßnahme

- Schließung von Netzlücke
- Ausbau/ Verbreiterung Gehweg
- Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich prüfen
- Einrichtung einer Querungsstelle
- Optimierung einer Querungsstelle
- Optimierung Knotenpunktgestaltung

Maßstab 1:12.500 | Stand: 16.03.2026

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!DENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Verkehrskonzept Baumheide

Stadt Bielefeld

Maßnahmen - Radverkehr



Legende

Maßnahme

- Radverkehrsführung
- Einrichtung eine Querungsstelle
- Optimierung einer Querungsstelle
- Optimierung Knotenpunktgestaltung

Maßstab 1:12.500 | Stand: 07.11.2025

Karte: © OpenStreetMap contributors

mob!lDENKER
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de