

Standortbewertung eines neuen Hauptschulstandortes in Ibbenbüren

Dortmund, im Juni 2019

Auftraggeber:

Stadt Ibbenbüren
Fachdienst Tiefbau
Roncallistraße 3-5
49477 Ibbenbüren

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34 • 44139 Dortmund
Fon: 0231/589696-0 • Fax: 0231/589696-18

www.planersocietaet.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleiter)

M. Sc. Markus Bednarek

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	iv
Tabellenverzeichnis.....	iv
1 Anlass und Aufgabenstellung	1
2 Lage und Anbindung der in Frage kommenden Standorte	2
2.1 Standort „Schulstraße“	3
2.2 Standort „Am Sportzentrum“	6
3 Berechnung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens	11
3.1 Beschäftigtenverkehr	11
3.2 Schülerverkehr / Hol- und Bringverkehr	12
3.3 Wirtschaftsverkehr	13
3.4 Nutzerverkehr Sporthalle	14
3.5 Zusammenfassung	14
4 Räumliche Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens	16
4.1 Standort „Schulstraße“	16
4.2 Standort „Am Sportzentrum“	17
5 Berechnung der notwendigen Anzahl an Stellplätzen	19
5.1 Kfz-Stellplatzbedarf	19
5.2 Fahrrad-Stellplatzbedarf	21
6 Vergleich der beiden Standorte	23
6.1 Methodik / Beurteilungskriterien	23
6.2 Bewertung der Standorte	24
7 Zusammenstellung möglicher/erforderlicher Maßnahmen.....	28
7.1 Standort „Schulstraße“	28
7.2 Standort „Am Sportzentrum“	30
7.3 Maßnahmenzusammenstellung	32
8 Zusammenfassung und Empfehlungen	33
Quellenverzeichnis	34
Anhang	35
Anhang 1	36
Anhang 2	37

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Standort Schulstraße.....	1
Abbildung 2: Standort Am Sportzentrum.....	1
Abbildung 3: Lage des Standortes „Schulstraße“	2
Abbildung 4: Lage des Standortes „Am Sportzentrum“	2
Abbildung 5: MIV-Erreichbarkeit des Standortes „Schulstraße“	3
Abbildung 6: Liniennetzplan Ibbenbüren - Ausschnitt	4
Abbildung 7: Fahrrad-Erreichbarkeit des Standortes „Schulstraße“	5
Abbildung 8: Fußgänger-Erreichbarkeit des Standortes „Schulstraße“	6
Abbildung 9: MIV-Erreichbarkeit des Standortes „Am Sportzentrum“	7
Abbildung 10: Liniennetzplan Ibbenbüren - Ausschnitt	8
Abbildung 11: Querung des Radverkehrs in Richtung Laggenbeck auf der Ledder Straße.....	9
Abbildung 12: Fahrrad-Erreichbarkeit des Standortes „Am Sportzentrum“	10
Abbildung 13: Fußgänger-Erreichbarkeit des Standortes „Am Sportzentrum“	10
Abbildung 14: Verkehrsverteilung am Standort „Schulstraße“ - prozentual	16
Abbildung 15: Verkehrsverteilung am Standort „Schulstraße“ - absolut	17
Abbildung 16: Verkehrsverteilung am Standort „Am Sportzentrum“ - prozentual	18
Abbildung 17: Verkehrsverteilung am Standort „Am Sportzentrum“ - absolut.....	18
Abbildung 18: Busbucht an der Haltestelle „Anne-Frank-Realschule“ mit geringer Tiefe.....	29
Abbildung 19: Beispiel aus Ibbenbüren.....	29
Abbildung 20: Beispiel aus Soest.....	29
Abbildung 21: Haltestelle „Aaseebahnhof“ Fahrtrichtung Osten und Blick auf Geh-/Radweg	31

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beschäftigtenverkehr.....	11
Tabelle 2: Schülerverkehr.....	12
Tabelle 3: Hol- und Bringverkehr.....	13
Tabelle 4: Wirtschaftsverkehr	13
Tabelle 5: Nutzerverkehr Sporthalle	14
Tabelle 6: Verkehrserzeugung Hauptschule insgesamt (Tageswerte, Kfz/24h).....	15
Tabelle 7: Kfz-Stellplatzbedarf Hauptschule insgesamt	20
Tabelle 8: Fahrrad-Stellplatzbedarf Hauptschule insgesamt	21
Tabelle 9: Tabellarische Zusammenstellung der Maßnahmen je Standort nach Prioritäten	32

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Ibbenbüren möchte ihre Gemeinschaftshauptschule, die derzeit auf zwei Standorte in Laggenbeck und auf dem Dickenberg verteilt ist, an einem neuen Standort zusammenführen. Zwei alternative Standorte stehen für den Neubau zur Diskussion:

- Standort der Alten Mauritiusschule an der Schulstraße
- Standort der ehemaligen Tennishallen an der Straße „Am Sportzentrum“

Abbildung 1: Standort Schulstraße

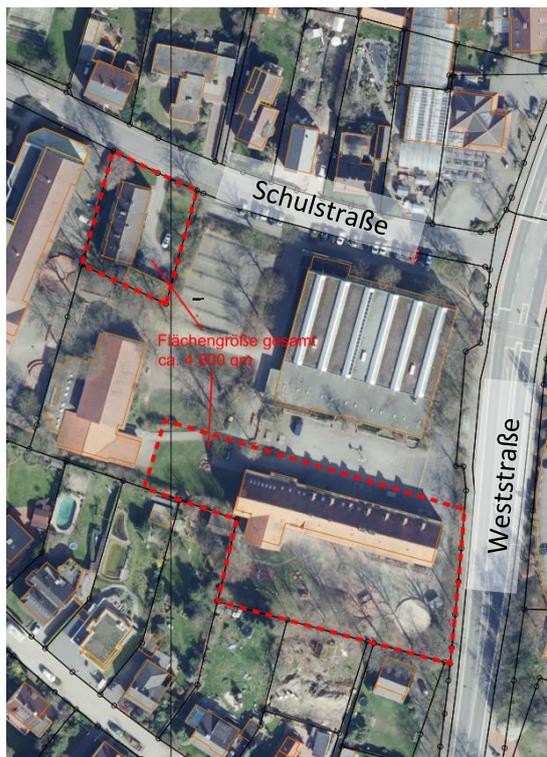


Abbildung 2: Standort Am Sportzentrum



Quelle: Stadt Ibbenbüren

Die Planersocietät wurde mit der Anfertigung einer Standortbewertung beauftragt, die vorrangig die verkehrlichen Auswirkungen (u.a. Zusatzverkehre, Stellplatzbedarf) zusammenstellt und die jeweiligen verkehrlichen Rahmenbedingungen an den beiden Standorten (u.a. Erreichbarkeit, Einbindung in das umgebende Straßen-/Wegenetz) beleuchtet und gegenüberstellt. Des Weiteren sollen Aussagen in Hinblick auf mögliche bzw. erforderliche bauliche Maßnahmen zur Entwicklung der Standorte und zur sicheren Abwicklung der Zusatzverkehre getroffen werden.

2 Lage und Anbindung der in Frage kommenden Standorte

Der Standort „Schulstraße“ befindet sich westlich der Ibbenbürener Innenstadt und ist primär über die Weststraße zu erreichen. Der Standort „Am Sportzentrum“ liegt am östlichen Rand der Ibbenbürener Kernstadt und ist von Norden über die Wilhelmstraße, von Osten über die Straße „Dörnebrink“ und von Süden über die Ledder Straße zu erreichen.

Abbildung 3: Lage des Standortes „Schulstraße“



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

Abbildung 4: Lage des Standortes „Am Sportzentrum“



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

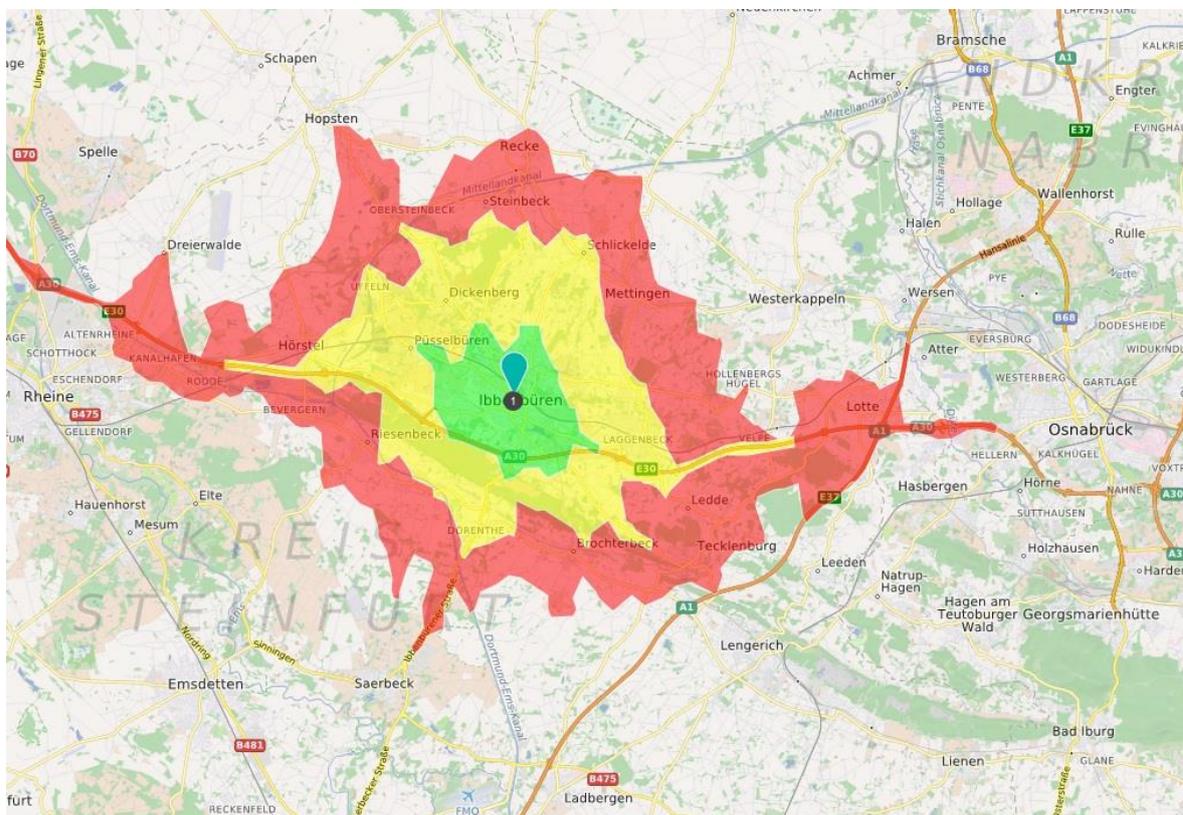
2.1 Standort „Schulstraße“

Erreichbarkeit mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr)

Die östlich des Standorts verlaufende Weststraße ist als Landesstraße 504 (L504) klassifiziert und Teil des Tangentenvierecks um die Innenstadt Ibbenbürens, welche zum Teil durch Einfahrtsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr geschützt wird. Die L504 bzw. Weststraße kreuzt sich innerhalb geringer Entfernungen gleich mit mehreren weiteren Landesstraßen (L594 in ca. 450 m Entfernung, L548 in ca. 550 m Entfernung, L832 in ca. 800 m Entfernung), so dass umliegende Stadtteile, angrenzende Kommunen und zwei Autobahnanschlüsse der BAB 30 zügig erreicht werden können. Die Weststraße gewährleistet damit eine sehr gute Erreichbarkeit und Anbindung an das überregionale Straßennetz. Zusätzlich ist der Standort durch die Schulstraße als Sammelstraße des angrenzenden Wohngebietes gut in das lokale Straßennetz eingebunden.

Innerhalb von 5 Minuten ist das gesamte Gebiet der Kernstadt Ibbenbürens sowie die Anschlussstelle 11 b (Ibbenbüren) der BAB 30 zu erreichen, während innerhalb von 10 Minuten alle weiteren Stadtteile Ibbenbürens (bis auf Dörenthe), einige angrenzende Kommunen wie Hörstel und Mettingen oder die Anschlussstelle 11 a (Ibbenbüren-West) von dem Standort aus erreichbar sind. Binnen 15 Minuten Fahrtzeit können Städte wie Lotte, Recke und Tecklenburg sowie die BAB 1 oder die BAB 30-Anschlussstellen von Rheine erreicht werden.

Abbildung 5: MIV-Erreichbarkeit des Standortes „Schulstraße“



Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende 2019

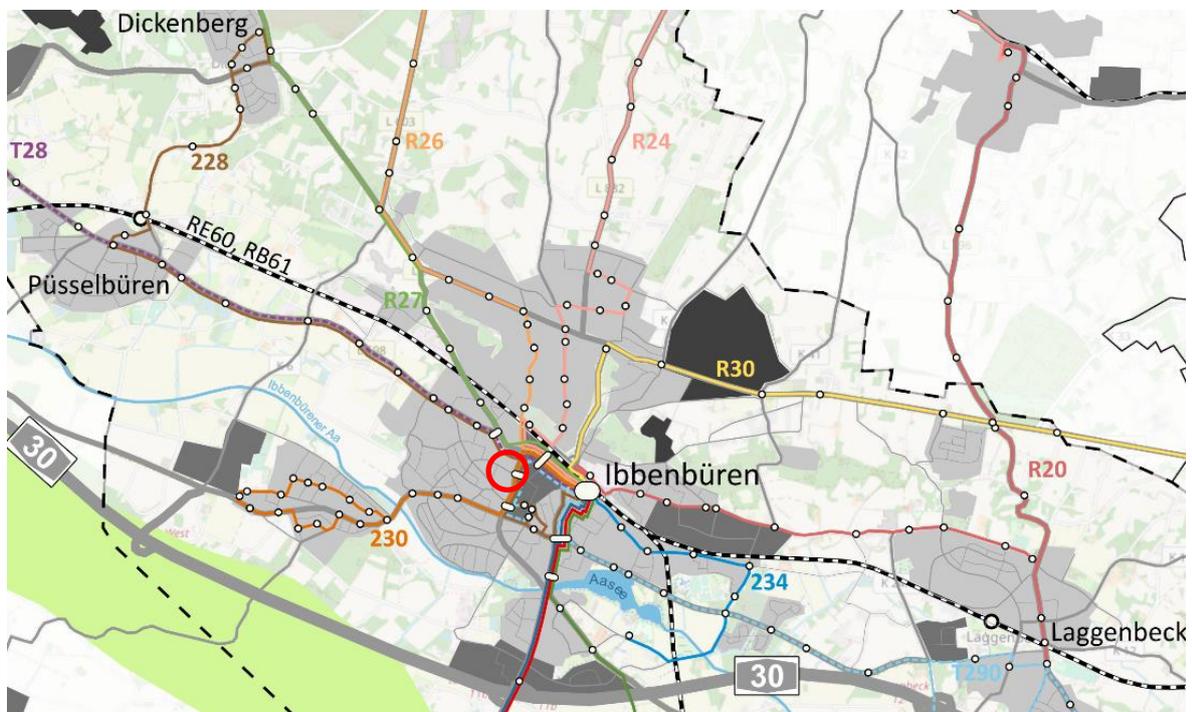
Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)

Der Standort wird durch den öffentlichen Verkehr mittels der Haltestelle ‚Anne-Frank-Realschule‘ erschlossen, die sich an der Weststraße befindet. Die Haltestelle verfügt in südlicher Fahrtrichtung über einen direkten Fußweg zum Schulgelände des geplanten Standorts, so dass der Weg zwischen Haltestelle und Schulgelände nur lediglich wenige Meter beträgt. Leicht nach Norden versetzt befindet sich die gegenüberliegende Haltestelle in nördlicher Fahrtrichtung; zur sicheren Querung der Weststraße existiert direkt südlich der Einmündung Schulstraße eine Bedarfs-Fußgänger-LSA.

Die Haltestelle ‚Anne-Frank-Realschule‘ wird montags bis freitags von ca. 7 Uhr bis 19 Uhr sowie samstags von ca. 8 Uhr bis 12 Uhr im Stundentakt durch die RVM-Linien 228 (Busbahnhof – Püsselbüren – Dickenberg) und 230 (Busbahnhof – Schierloh – Busbahnhof) bedient. Eine Ausnahme gibt es montags bis freitags zwischen 12 und 14 Uhr; in dieser Zeit halten dort die Schulbuslinien 120, 233 und R63 anstatt der beiden anderen Linien (alle drei Schulbuslinien verkehren nur innerhalb dieses Zeitraums). Des Weiteren wird die Haltestelle montags bis freitags zwischen ca. 8:30 Uhr und 18:30 Uhr stündlich von der Taxibuslinie 290 (Unterer Markt – Laggenbeck) bei Bedarf angefahren, und in den Nächten von Samstag auf Sonntag zwischen ca. 19 Uhr und 3 Uhr verkehrt im Zweistundentakt die Nachtbuslinie N28 (Recke – Steinbeck – Dickenberg – Ibbenbüren). An Sonn- und Feiertagen wird die Haltestelle nicht angefahren.

Durch die Linien 228, 230 und T290 erfolgt eine Anbindung an den Bahnhof (je nach Linie zwischen 4 und 8 Minuten Fahrzeit); des Weiteren sind durch diese Linien die Stadtteile Schierloh, Püsselbüren, Dickenberg und Laggenbeck direkt angebunden.

Abbildung 6: Liniennetzplan Ibbenbüren - Ausschnitt

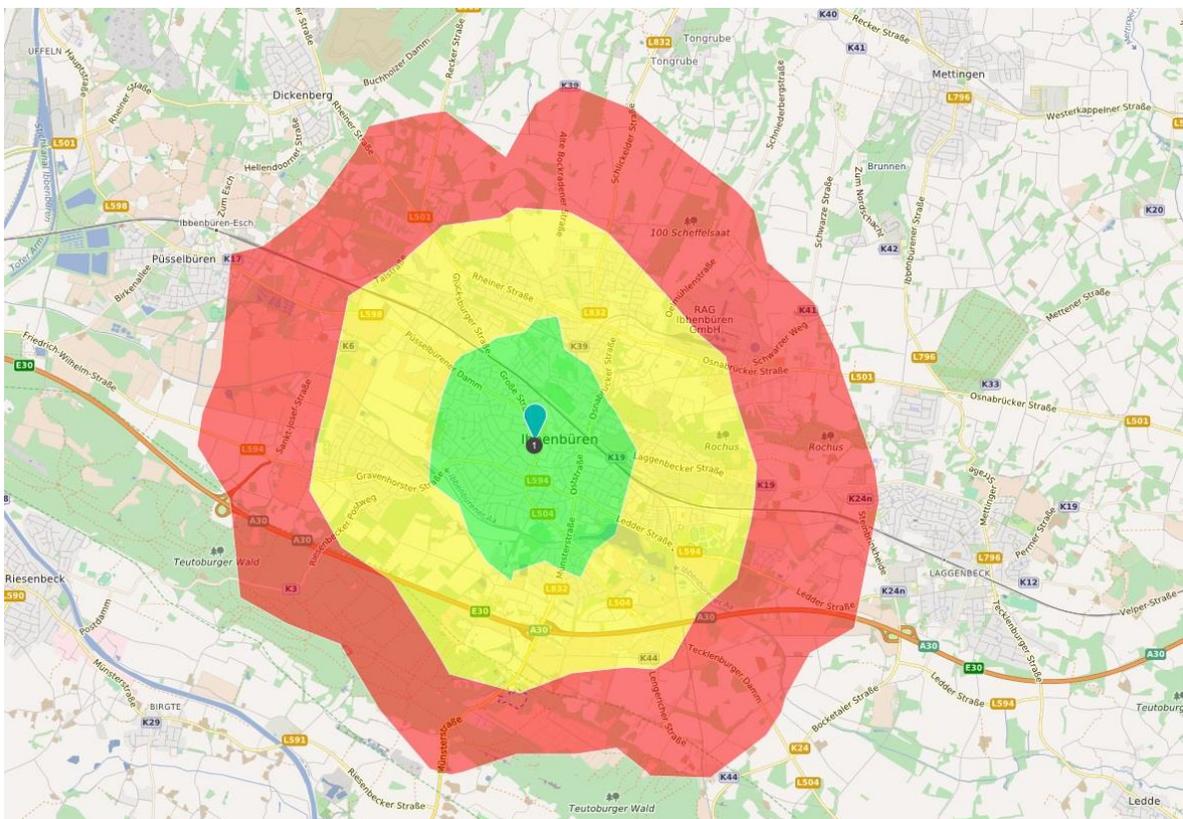


Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende 2019

Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Die Lage direkt am Rand des Tangentenvierecks der Kernstadt Ibbenbürens und die direkt angrenzende Lage zur Wohnbebauung bedeutet ein gutes Potenzial für die nahmobile Erschließung des geplanten Standortes an der Schulstraße. Für den Radverkehr existiert auf der Weststraße ein Radfahrstreifen in jede Fahrtrichtung. Dadurch, dass die Fußgängerzone Ibbenbürens für den Radverkehr freigegeben ist, müssen Radfahrende keine Umwege in Kauf nehmen und können bspw. direkt durch die Fußgängerzone zum Bahnhof (Entfernung ca. 1,1 km) gelangen. Generell sind vom Standort aus große Teile der Kernstadt Ibbenbürens innerhalb von 5 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen. Innerhalb eines 10-Minuten-Radius liegen bereits wichtige Freizeitorte wie der Aasee, die Dirt-Bike-Anlage, der Kletterwald oder das Sportzentrum-Ost (Entfernung zwischen ca. 1,6 und ca. 2,5 km). Innerhalb von 15 Minuten können der Stadtteil Püsselbüren sowie die westliche Grenze des Stadtteils Laggenbeck erreicht werden.

Abbildung 7: Fahrrad-Erreichbarkeit des Standortes „Schulstraße“



Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende 2019

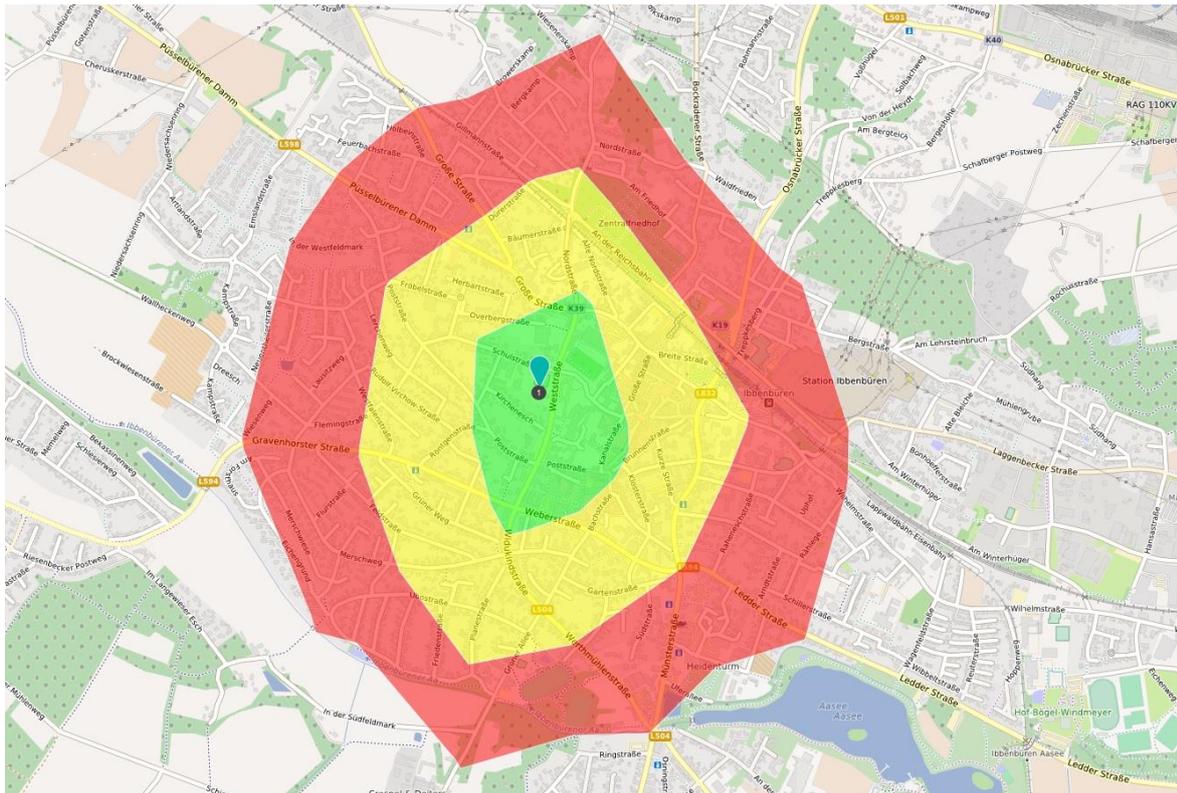
Erreichbarkeit zu Fuß

Durch die dargestellte Lage am Tangentenviereck ergibt sich für den Standort auch eine sehr gute fußläufige Erreichbarkeit. Die Eingangsbereiche der Fußgängerzone Ibbenbürens sind in östlicher Richtung lediglich 300 m entfernt, und somit ist die Fußgängerzone in unter 5 Minuten zu erreichen.

Innerhalb des 5 Minuten Radius liegen auch die Kreuzungspunkte Weststraße / Nordstraße / Große Straße nördlich des Standortes sowie Weststraße / Weberstraße / Widukindstraße / Gravenhorster

Straße in südlicher Richtung. Innerhalb von 10 Minuten sind sämtliche Ziele innerhalb des Tangentenvierecks erreichbar; ebenso sind der Bahn- bzw. Busbahnhof in dieser Zeitspanne erreichbar. In 15 Minuten Fußweg sind bereits viele Bereiche von Ibbenbüren-Mitte zu erreichen. Die Erreichbarkeit erstreckt sich hierbei in nördlicher Richtung bis auf die nördlich der Bahntrasse liegenden Gebiete, den Eingangsbereich der Aasee-Promenade im Süden, dem Ende der Siedlungsbereiche im Westen von Ibbenbüren-Mitte und bis zu den Siedlungsbereichen rund um die Roncalli Realschule im Osten der Stadt.

Abbildung 8: Fußgänger-Erreichbarkeit des Standortes „Schulstraße“



Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende 2019

2.2 Standort „Am Sportzentrum“

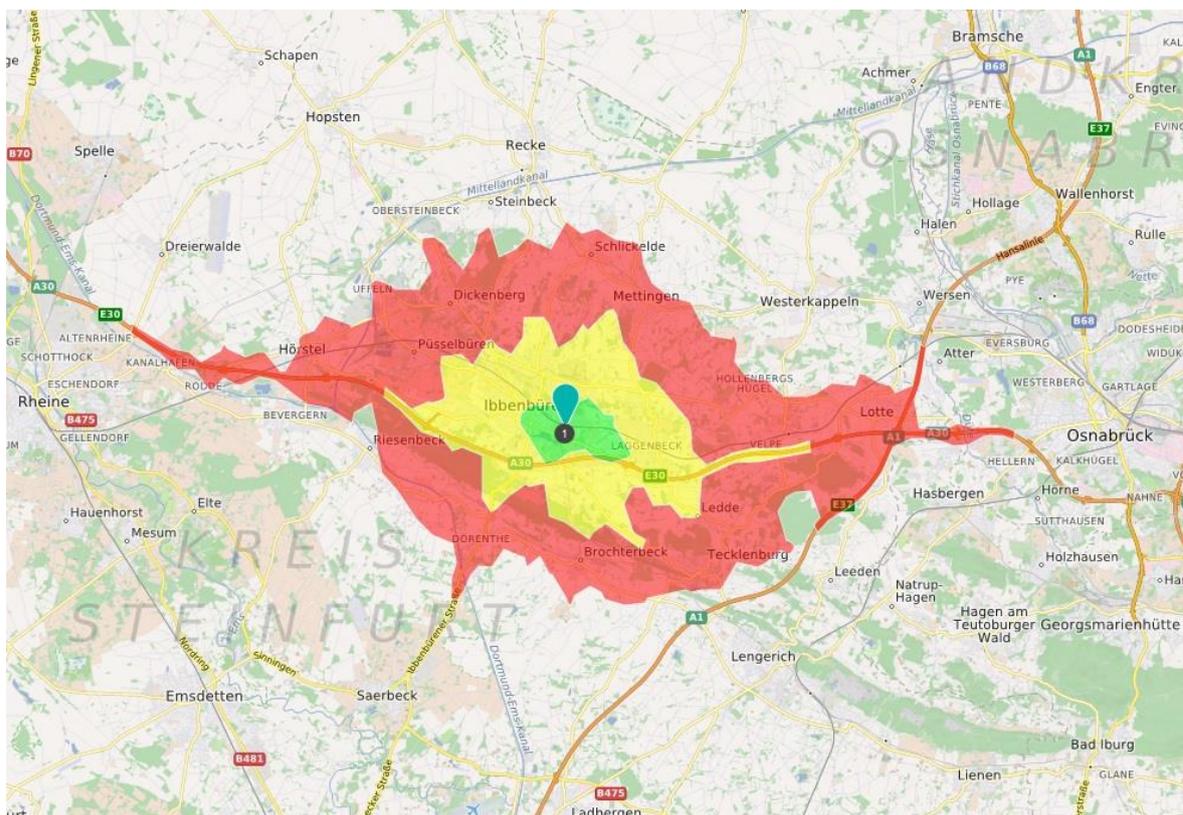
Erreichbarkeit mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr)

Lokal ist der Standort durch die Straße „Am Schulzentrum“ an das Straßennetz angebunden. Die Straße endet in einer Sackgasse an einem Parkplatz direkt nördlich des Standortes. Die Straße „Am Schulzentrum“ kreuzt sich einmal in östlicher Richtung mit dem Wickingweg, welcher wiederum als Zubringer zur Hauptstraße „Dörnebrink“ (Nord-Süd-Verbindung zwischen Wilhelmstraße und Ledder Straße) fungiert. Bei der Kreuzung mit dem Wickingweg knickt die Straße „Am Schulzentrum“ nach Norden zur Wilhelmstraße ab, die als Ost-West-Achse durch Ibbenbüren verläuft; in westlicher Richtung führt die Wilhelmstraße direkt zum Bahn- und Busbahnhof von Ibbenbüren, in östlicher Richtung kreuzt sich die Wilhelmstraße mit der bereits erwähnten Straße „Dörnebrink“.

Regional gibt es südlich des geplanten Standorts eine direkte Anbindung an die Ledder Straße (L594). Direkt südlich angrenzend an den Standort existiert ein weiterer Parkplatz. Dieser ist – im Gegensatz zu dem o.g. Parkplatz an der Straße „Am Schulzentrum“ – über die Ledder Straße zu erreichen ist und schließt somit den Standort auch an das regionale Straßennetz an.

Durch die Lage östlich von Ibbenbüren-Mitte ist lediglich das Tangentenviereck der Innenstadt innerhalb von 5 Minuten zu erreichen. Allerdings ergibt sich durch die östliche Lage auch eine schnelle Verbindung in Richtung Laggenbeck, so dass die westliche Grenze des Ortsteils bereits in 5 Minuten zu erreichen ist, genauso wie die Anschlussstelle 12 „Laggenbeck“. Durch die Verbindung mit der Wilhelmstraße ist ebenso der Bahnhof bzw. Busbahnhof innerhalb von 5 Fahrminuten erreichbar. Innerhalb von 10 Minuten sind bereits alle Bereiche der Innenstadt zu erreichen. Für Fahrten nach Püsselbüren, Dickenberg, Uffeln und Dörenthe müssen hingegen Wege in Kauf genommen werden, die 15 Minuten dauern. Durch die Verortung östlich der Innenstadt sind die östlichen Nachbarkommunen schneller erreicht, ebenso erstreckt sich die Erreichbarkeit einiger Orte noch mehr gen Osten, so dass innerhalb von 15 Minuten bereits die Stadtgrenze von Osnabrück erreicht werden kann.

Abbildung 9: MIV-Erreichbarkeit des Standortes „Am Sportzentrum“



Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende 2019

Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)

Der Standort wird durch den öffentlichen Verkehr über drei Bushaltestellen erschlossen:

Die Haltestelle ‚Schulzentrum-Ost‘ befindet sich an der Straße „Am Sportzentrum“. Die Busse können dort durch die Anordnung der Parkplätze in der Sackgasse wenden. Diese Haltestelle wird an

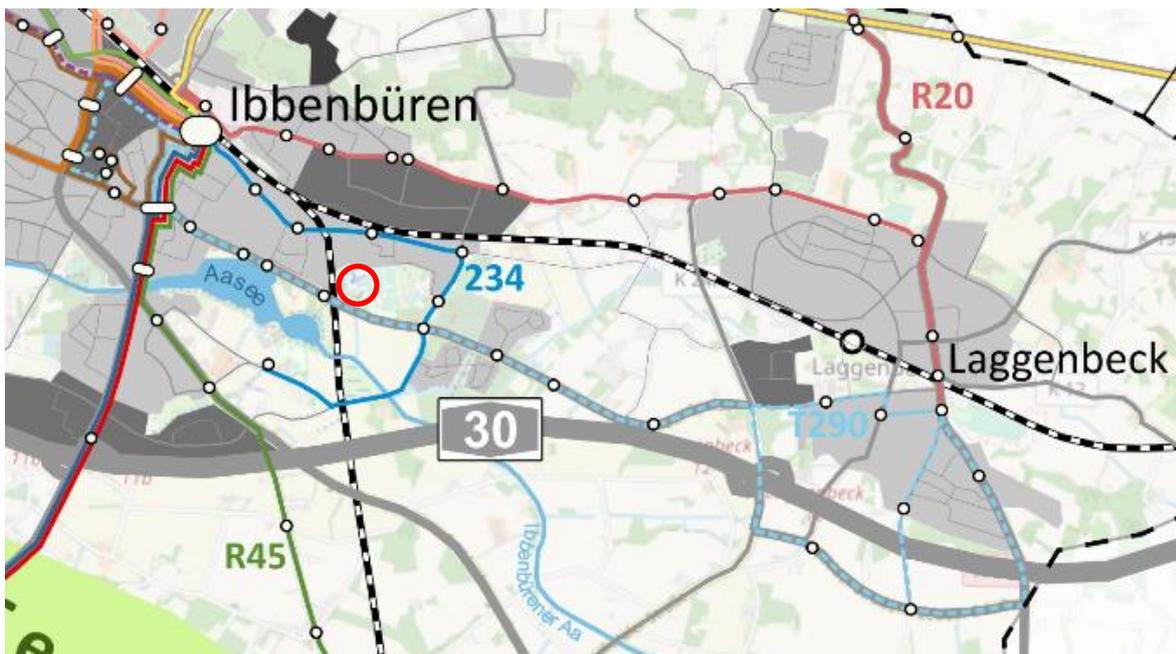
Schultagen morgens von den Schulbuslinien 120 (aus Laggenbeck kommend), 132 (aus Westerkappeln kommend) und 232 (vom Bahnhof Ibbenbüren kommend) zwischen 7 Uhr und 8 Uhr angefahren. Alle Linien verkehren nach der Haltestelle weiter bis zum Bahnhof Ibbenbüren (Fahrzeit ca. 5 bis 7 Minuten). Nachmittags wird die Haltestelle von der Buslinie 234 zwischen 12 und 17 Uhr unregelmäßig bedient (in Richtung Busbahnhof). Zur Stoßzeit zum Schulschluss zwischen 14 und 15 Uhr verkehrt die Linie bis zu vier Mal in der Stunde (sog. „Verstärkerfahrten“). Weitere Linien steuern diese Haltestelle nicht an.

Südlich des geplanten Standortes liegt die Haltestelle ‚Aaseebahnhof‘. Die Haltestelle für den Verkehr in westlicher Richtung ist direkt über einen Fußweg mit dem neuen Standort verbunden; die Haltestelle für die Verkehre in östlicher Richtung erreicht man über eine Fußgängerbrücke über die Ledder Straße oder eine direkte Querung der Straße. Die Haltestelle wird montags bis freitags in der Zeit zwischen ca. 8:30 Uhr und 17:30 Uhr bei Bedarf stündlich von der Taxibuslinie 290 (Unterer Markt – Laggenbeck) angefahren; mittags wird die Haltestelle bei Bedarf einmalig von der Taxibuslinie 44 bedient. Ansonsten verkehren an dieser Haltestelle ebenfalls nur die Schulbuslinien 237 und 249 zu den Stoßzeiten zu Beginn und Ende des Schulbetriebs.

In fußläufiger Entfernung von ca. 500 m befindet sich an der Wilhelmstraße die Haltestelle ‚Johannes-Kepler-Gymnasium‘. Diese Haltestelle wird im Vergleich zu den anderen Haltestellen regelmäßiger frequentiert: Neben einigen bereits o.g. Schulbuslinien verkehrt hier die Linie 234 (Busbahnhof – Aaseebad – Busbahnhof) montags bis freitags zwischen ca. 7:30 Uhr und 18:30 Uhr und samstags zwischen ca. 8:30 Uhr und 12:30 Uhr im Stundentakt. In den Nächten von Samstag auf Sonntag wird die Haltestelle zwischen ca. 19 Uhr und 3 Uhr im Zweistundentakt von der Nachtbuslinie N19 (Ibbenbüren – Laggenbeck – Mettingen – Westerkappeln – Osnabrück) bedient.

An Sonn- und Feiertagen werden die drei genannten Haltestellen nicht angefahren.

Abbildung 10: Liniennetzplan Ibbenbüren - Ausschnitt



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende 2019

Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Der Standort „Am Sportzentrum“ ist mit dem Fahrrad über zwei Straßen erreichbar. Nördlich des Standorts verläuft die Wilhelmstraße und südlich des Standortes die Ledder Straße.

Die Wilhelmstraße bietet Radfahrenden eine Führung auf der Straße (abschnittsweise Schutzstreifen oder Fahrrad-Piktogramme am Fahrbahnrand) und/oder auf dem Gehweg („Radfahrer frei“) und verbindet den Standort auf direktem Weg mit dem ca. 1,5 km entfernten Bahn- bzw. Busbahnhof, welcher in etwas mehr als 5 Minuten zu erreichen ist.

In Richtung Laggenbeck wird der Radverkehr auf der Ledder Straße auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Zuvor wird der Radverkehr aus westlicher Richtung kommend auf der Straße ohne spezielle Radinfrastruktur geführt; kurz vor den Schienen der stillgelegten Lappwaldbahn muss der Radverkehr die Ledder Straße queren und wird dann auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg weiter in Richtung Laggenbeck geführt.

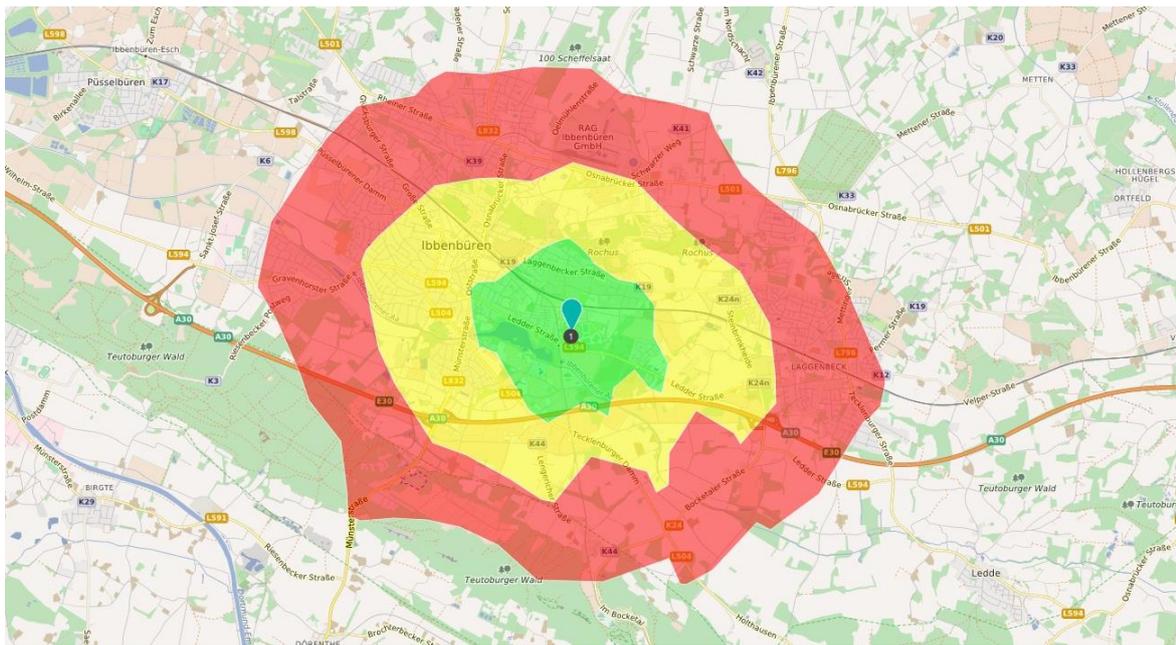
Abbildung 11: Querung des Radverkehrs in Richtung Laggenbeck auf der Ledder Straße



Quelle: Infra3d 2017

Der Radverkehr in Richtung Innenstadt wird dementsprechend von Osten aus kommend zunächst auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt und an der Stelle, wo der Radverkehr aus Westen kommend queren muss, in einen Schutzstreifen übergeleitet. Poller bzw. Warnbaken machen in diesem Bereich die Autofahrenden darauf aufmerksam, dass der Radverkehr nun auf der Straße weitergeführt wird. Über die Ledder Straße kann der Aasee sowie das Tangentenviereck mit der Kreuzung Ledder Straße / Münsterstraße / Oststraße / Weberstraße binnen 5 Minuten erreicht werden. Innerhalb von 10 Minuten kann in östlicher Richtung Laggenbeck und in westlicher Richtung fast die komplette Kernstadt Ibbenbürens erreicht werden; binnen 15 Minuten sind fast alle Teile von Ibbenbüren-Mitte und der komplette Stadtteil Laggenbeck erreichbar.

Abbildung 12: Fahrrad-Erreichbarkeit des Standortes „Am Sportzentrum“



Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende 2019

Erreichbarkeit zu Fuß

Durch die eher exponierte Lage außerhalb der Kernstadt weist der Standort nur eingeschränkte fußläufige Erreichbarkeiten auf. Innerhalb von 5 Minuten sind lediglich die benachbarten Wohngebiete in westlicher und nördlicher Richtung sowie die Sportanlagen zu erreichen. Innerhalb von 10 bis 15 Minuten ist der Aasee bzw. das Aaseebad zu erreichen. Die Innenstadt sowie der Bahn- bzw. Busbahnhof liegen weiter entfernt, außerhalb einer kurzen fußläufigen Erreichbarkeit.

Abbildung 13: Fußgänger-Erreichbarkeit des Standortes „Am Sportzentrum“



Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende 2019

3 Berechnung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens

Die Berechnung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wird auf Grundlage der von Seiten des Sekretariats der Gemeinschaftshauptschule zur Verfügung gestellten Daten und Parameter an den derzeitigen Standorten (u.a. Schüler- und Lehrerzahlen, Angaben zur Verkehrsmittelwahl), anhand der Drucksachen Nr. 53/2029 und 54/2019 der Stadt Ibbenbüren sowie auf Basis von Kernwerten aus dem Programm Ver_Bau 2015 von Bosserhoff vorgenommen.

Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen der Hauptschule gliedert sich in unterschiedliche Wegezwecke und wird als Tageswert (Kfz/24h) berechnet. Zunächst werden Wege durch das Lehrpersonal und die Schülerschaft erzeugt. Des Weiteren entsteht Wirtschaftsverkehr zur Ver- und Entsorgung der Hauptschule. Da der Neubau der Gemeinschaftshauptschule am Standort „Am Sportzentrum“ auch eine 2-fach Sporthalle beinhalten wird, ist zudem der entsprechende Nutzerverkehr zu berücksichtigen.

3.1 Beschäftigtenverkehr

Für den Beschäftigtenverkehr wird die derzeitige Anzahl an Lehrer*innen an den bisherigen Standorten (33 am Standort Laggenbeck; 30 am Standort Dickenberg; vgl. Anhang 1) zzgl. eines Sicherheitsaufschlages von 5 % (für zusätzliche Anstellungen, Reinigungskräfte etc.) angenommen. Insgesamt wird daher eine Zahl von 66 Beschäftigten angesetzt.

Aufgrund von Krankheit, Fortbildung o.ä. wird eine Anwesenheitsquote von 90 % vorausgesetzt. Gemäß Angaben des Sekretariats der Gemeinschaftshauptschule kommen derzeit nahezu alle Lehrkräfte mit dem Pkw zur Schule; angesichts der Lage der derzeitigen Standorte (Dickenberg, Laggenbeck) und unter Berücksichtigung der Wohnstandorte des Lehrpersonals (vgl. Anhang 1) ist dies erklärbar. Zukünftig wird ebenfalls davon ausgegangen, dass der Großteil des Lehrpersonals mit dem Pkw zur Schule gelangt. Aufgrund der integrierten Lage des Standortes „Schulstraße“ (vgl. Kapitel 2.1) wird dort jedoch ein etwas niedrigerer MIV-Anteil – im Vergleich zum Standort „Am Sportzentrum“ – angesetzt und davon ausgegangen, dass zukünftig z.T. auf andere Verkehrsmittel umgestiegen wird (MIV-Anteil „Schulstraße“: 85 %; MIV-Anteil „Am Sportzentrum“: 95 %). Ansonsten wird beim Beschäftigtenverkehr ein Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 Personen/Pkw angenommen.

Tabelle 1: Beschäftigtenverkehr

Standort	Beschäftigte	Anwesenheit	Wege / Beschäftigtem	MIV-Anteil	Pkw-Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten / Tag
Schulstraße	66	90 %	2,1	85 %	1,1	96
Am Sportzentrum	66	90 %	2,1	95 %	1,1	108

Quelle: eigene Berechnungen, z.T. auf Grundlage von Bosserhoff/Ver_Bau 2015

Bei durchschnittlich 2,1 Wegen pro Beschäftigtem ergibt sich eine Gesamtzahl von 96 (Standort „Schulstraße“ bzw. 108 Kfz-Wegen (Standort „Am Sportzentrum“), die gleichmäßig auf den Quell- und Zielverkehr aufzuteilen sind.

3.2 Schülerverkehr / Hol- und Bringverkehr

Die beiden derzeitigen Standorte werden insgesamt von 406 Schüler*innen besucht (vgl. Anhang 2). Gemäß Drucksachen Nr. 53/2019 der Stadt Ibbenbüren wird sich die Anzahl langfristig auf ca. 350 bis 390 Schüler*innen einpendeln; für die nachfolgenden Berechnungen wird der Maximalwert angesetzt.

Aufgrund des Alters der Schüler*innen ist davon auszugehen, dass i.d.R. kein Schüler*in über einen Pkw-Führerschein verfügt. Nichtsdestotrotz werden einige ältere Schüler*innen mit einem Kleinkraftrad zur Schule kommen. Unter Berücksichtigung der Drucksachen Nr. 53/2019 (mit Angaben zu prognostizierten Entwicklungen der Schüler*innen) und der absehbaren Senkung des Mindestalters von 16 auf 15 Jahren zum Fahren eines Kleinkraftrades¹ wird angenommen, dass maximal etwa 150 Schüler*innen in diese Altersklasse fallen. Gemäß Angaben des Sekretariats der Gemeinschaftshauptschule kommen derzeit nur vereinzelt Schüler*innen mit einem Kleinkraftrad zur Schule; angesichts der o.g. Entwicklung ist tendenziell von einer Zunahme auszugehen. Für die Berechnung wird angenommen, dass etwa 5 % der Schüler*innen im entsprechenden Alter zukünftig mit dem Kleinkraftrad zur Schule kommen; es wird keine Unterscheidung zwischen den Standorten vorgenommen. Insgesamt ergeben sich somit knapp 20 Fahrten mit Kleinkrafträdern pro Tag.

Tabelle 2: Schülerverkehr

Schüler*innen (≥ 15 Jahre)	MIV-Anteil	Wege / Schüler*in	Kraftrad-Fahrten / Tag
150	5 %	2,5	19

Quelle: eigene Berechnungen, z.T. auf Grundlage von Bosserhoff/Ver_Bau 2015

Weiterhin ist davon auszugehen, dass ein Teil der Schüler*innen mit dem Auto zur Schule gebracht und auch wieder abgeholt wird; derzeit besteht zumindest am Standort Laggenbeck auch ein Schülerspezialverkehr per Taxi. Aufgrund der jeweiligen Lage und unter Berücksichtigung der Wohnstandorte der Schüler*innen (vgl. Anhang 2) wird dieser Anteil am Standort „Schulstraße“ (integrierte Lage) geringer ausfallen im Vergleich zum Standort „Am Sportzentrum“ (teil-integrierte Lage). Bei einem Bring- sowie Abholvorgang ergeben sich insgesamt vier Wege, zwei Wege im Quell- und zwei im Zielverkehr. Insgesamt beläuft sich der Hol- und Bringverkehr auf 78 (Standort „Schulstraße“) bzw. 156 Kfz-Wege (Standort „Am Sportzentrum“), die gleichmäßig auf den Quell- und Zielverkehr aufzuteilen sind.

¹ Das Bundeskabinett hat in seiner 52. Sitzung am 15. Mai 2019 beschlossen, das Mindestalter für die Führerscheinklasse AM zu senken im Rahmen einer entsprechenden Änderung des Straßenverkehrsgesetzes.

Tabelle 3: Hol- und Bringverkehr

Standort	Schüler*innen	MIV-Anteil	Hol-/Bringverkehr (Wege pro Tag)	Pkw-Besetzungsgrad (ohne Fahrer*in)	Pkw-Fahrten / Tag
Schulstraße	390	5 %	4,0	1,0	78
Am Sportzentrum	390	10 %	4,0	1,0	156

Quelle: eigene Berechnungen, z.T. auf Grundlage von Bosserhoff/Ver_Bau 2015

Hinweis:

Reduzierend wirken sich auf den Neuverkehr (Hol- und Bringverkehr), der durch das Vorhaben induziert wird, die Mitnahmeeffekte aus, wenn Wege also bereits in der Bestandssituation abgewickelt werden und die Mitnahme des Kindes zur Schule keine Veränderung der Wegstrecke bedeutet. Dies ist grundsätzlich auch für die beiden betrachteten Standorte anzunehmen; aufgrund zu großer kalkulatorischer Unsicherheit wird der Mitnahmeeffekt jedoch nicht rechnerisch berücksichtigt.

3.3 Wirtschaftsverkehr

Unter Wirtschaftsverkehr versteht man bei einem Schulstandort im Wesentlichen die alltäglichen Ver- und Entsorgungswege (Paketdienste, Müllabfuhr, etc.). Die Belieferung wird dabei voraussichtlich sowohl mit Lkw als auch mit Lieferwagen erfolgen.

In der Literatur werden 0,05 bis 0,1 Lkw-Fahrten / 100 m² Bruttogeschossfläche als Richtwert für Schulen angegeben; es wird der Durchschnittswert von 0,075 Lkw-Fahrten / 100m² angesetzt. Unter Berücksichtigung einer Bruttogeschossfläche von 6.015 m² (vgl. Anlage 2 zu Drucksachen Nr. 54/2019 der Stadt Ibbenbüren) ergeben sich so etwa 5 Fahrten.

Anzumerken ist, dass viele Fahrten (wie z. B. die der Müllabfuhr und von Paketdiensten) auf dieser Route vermutlich auch ohne die neue Nutzung stattfinden würden, weshalb der zusätzlich durch den neuen Hauptschulstandort generierte Wirtschaftsverkehr tendenziell eher geringer ausfällt.

Tabelle 4: Wirtschaftsverkehr

BGF (m ²)	Wirtschaftsverkehrsaufkommen		Fahrten
	Kennwert	Annahme	
6.015	0,05-0,1 Lkw-Fahrten / 100 m ² BGF	0,075	5

Quelle: eigene Berechnung auf Grundlage von Bosserhoff/Ver_Bau 2015

3.4 Nutzerverkehr Sporthalle

Da der Neubau der Gemeinschaftshauptschule zumindest am Standort „Am Sportzentrum“² auch eine 2-fach Sporthalle beinhalten wird, ist auch mit entsprechendem „außerschulischem“ Nutzerverkehr zu rechnen. Bei Sporthallen wird in der Fachliteratur (Programm Ver_Bau 2015 von Bosserhoff) eine relativ große Bandbreite in Bezug auf das Nutzeraufkommen angegeben (2 bis 10 Kunden bzw. Besucher pro 100 qm BGF); nachfolgend wird der Mittelwert von 6 Kunden/Besucher pro 100 qm BGF angesetzt.

Der MIV-Anteil wird aufgrund der eher teil-integrierten Lage und der Tatsache, dass einige Sportkurse auch in den späten Abendstunden stattfinden, eher hoch eingeschätzt; es wird davon ausgegangen, dass etwa 3 von 4 Nutzern mit dem Pkw anreisen. Der Pkw-Besetzungsgrad wird in der Fachliteratur mit 1,0 bis 1,5 angegeben; auch hier wird der Mittelwert der Berechnung zugrunde gelegt.

Unter Berücksichtigung von 2 Wegen pro Kunde/Besucher (Hin- und Rückweg) und einer Bruttogeschossfläche von 1.793 m² (vgl. Anlage 2 zu Drucksachen Nr. 54/2019 der Stadt Ibbenbüren) ergeben sich so etwa 129 Kfz-Wege am Standort „Am Sportzentrum“, die gleichmäßig auf den Quell- und Zielverkehr aufzuteilen sind.

Tabelle 5: Nutzerverkehr Sporthalle

Standort	BGF (m ²)	Nutzeraufkommen (Kunden/Besucher / 100 qm BGF)		MIV-Anteil	Wege pro Kunde/Besucher	Pkw-Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten / Tag
		Kennwert	Annahme				
Am Sportzentrum	1.793	2-10	6	75 %	2,0	1,25	129

Quelle: eigene Berechnungen, z.T. auf Grundlage von Bosserhoff/Ver_Bau 2015

3.5 Zusammenfassung

Die nachfolgende Tabelle fasst das in den voranstehenden Kapiteln ermittelte Verkehrsaufkommen zusammen. Das Verkehrsaufkommen entspricht am Standort „Schulstraße“ (insgesamt 198 Kfz-Fahrten pro Tag) insbesondere aufgrund der integrierten Lage des Standortes (und damit einer anzunehmenden häufigeren Nutzung von zum Kfz alternativen Verkehrsmitteln) und der Tatsache, dass dort kein Neubau einer Sporthalle entsteht, nur rund der Hälfte des Verkehrsaufkommens, das am Standort „Am Sportzentrum“ erzeugt wird (insgesamt 417 Kfz-Fahrten pro Tag).

² Am Standort „Schulstraße“ kann der Bedarf der Hauptschule sowie der Anne-Frank-Realschule voraussichtlich mit der hier vorhandenen Sporthallenkapazität (Dreifach-Halle) abgedeckt werden. Voraussetzung hierfür ist allerdings eine Abstimmung der jeweiligen Stundenpläne aufeinander (vgl. Drucksachen Nr. 54/2019 der Stadt Ibbenbüren).

Tabelle 6: Verkehrserzeugung Hauptschule insgesamt (Tageswerte, Kfz/24h)

Standort	Beschäftigten- verkehr	Schüler- verkehr	Hol- und Bringverkehr	Wirtschafts- verkehr	Nutzerverkehr Sporthalle	Kfz-Fahrten / Tag
Schul- straße	96	19	78	5	<i>entfällt</i>	198
Am Sport- zentrum	108	19	156	5	129	417

Quelle: eigene Berechnungen, z.T. auf Grundlage von Bosserhoff/Ver_Bau 2015

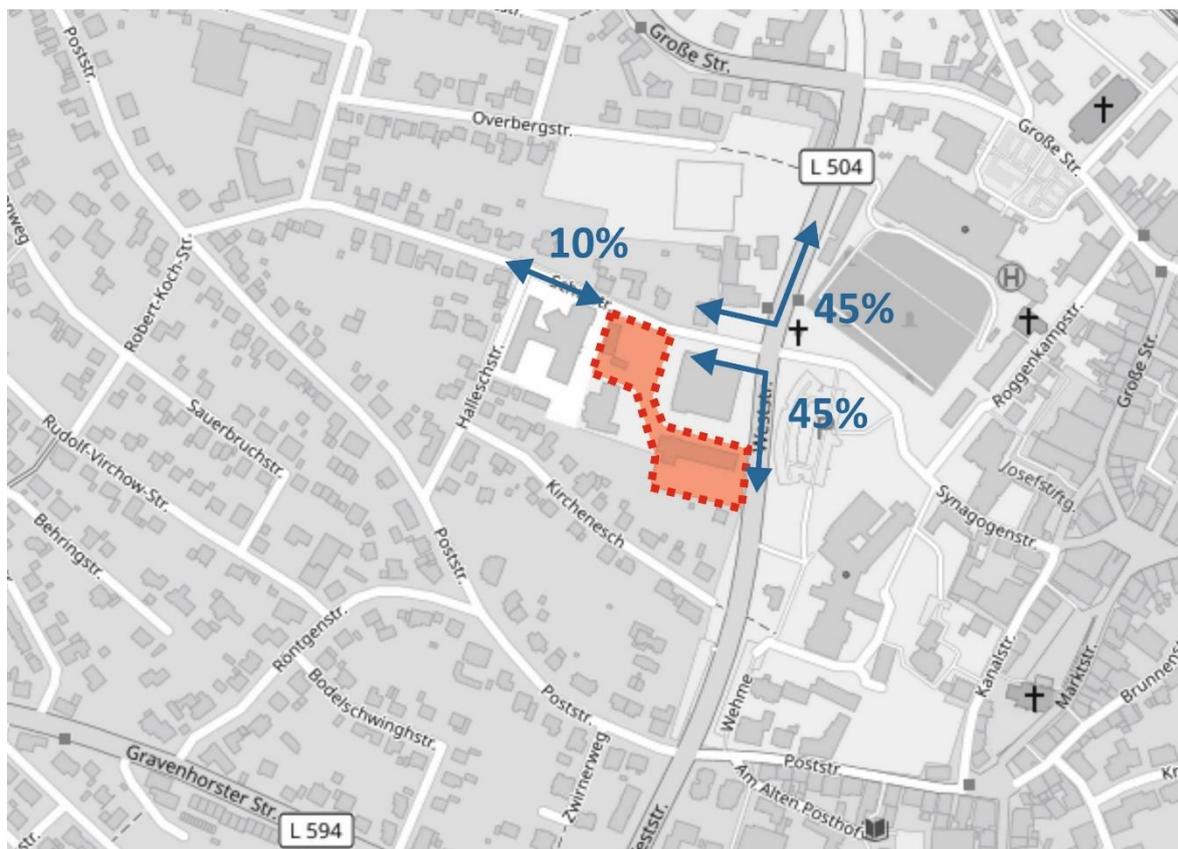
4 Räumliche Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens

Nachfolgend wird für jeden Standort die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf das umliegende Straßennetz dargestellt und wenn möglich bewertet. Die Verteilung nach Richtungen erfolgte anhand der räumlichen Lage (Lage im städtebaulichen/stadträumlichen Kontext, Lage zu Autobahnanschlussstellen usw.), anhand der Bedeutung der Hauptverkehrsstraßen als Verteiler sowie unter Berücksichtigung der Wohnstandorte sowohl der Lehrer*innen als auch der Schüler*innen (Anhänge 1 und 2).

4.1 Standort „Schulstraße“

Es wird davon ausgegangen, dass der Hauptteil des Ziel- und Quellverkehrs über die Weststraße zu- bzw. abfließt. Ein geringer Anteil des zu- und abfließenden Verkehrs wird vermutlich auch die Schulstraße in ihrem weiteren westlichen Verlauf nutzen (z.B. Verkehre aus/nach Püßelbüren und Schierloh), um z.B. Abbiegevorgänge an den größeren Kreuzungen der Innenstadt zu umgehen.

Abbildung 14: Verkehrsverteilung am Standort „Schulstraße“ - prozentual



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

Daraus resultieren Mehrbelastungen auf der Weststraße von ca. 90 Kfz-Bewegungen pro Tag. Auf der Schulstraße ergibt sich eine Mehrbelastung von 20 Kfz-Bewegungen pro Tag.

Abbildung 15: Verkehrsverteilung am Standort „Schulstraße“ - absolut



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

4.2 Standort „Am Sportzentrum“

Durch die vorhandenen Parkplätze südlich und nordöstlich des Standortes und unter Berücksichtigung deren Kapazitäten sowie der jeweiligen Zufahrtswege wird davon ausgegangen, dass sich die Ziel- und Quellverkehre etwa zu 3/4 auf den südlichen Parkplatz und zu 1/4 auf den nördlichen Parkplatz aufteilen. In der Feinverteilung wird angenommen, dass sich der Hauptverkehr in/aus Richtung Westen (Innenstadt) konzentriert. Aus bzw. in Richtung Osten reisen vor allem Verkehre aus Laggenbeck an bzw. ab sowie Verkehre von/in Richtung Autobahn (u.a. Lengerich, Osnabrück).

Daraus resultieren Mehrbelastungen auf der Ledderstraße zwischen 209 (westlich des Parkplatzes) und 104 Kfz-Bewegungen pro Tag (östlich des Parkplatzes). Auf der Straße „Am Sportzentrum“ sind zwischen 84 und 105 Kfz-Bewegungen, auf der Wilhelmstraße zwischen 21 und 63 Kfz-Bewegungen und auf dem Wickingweg etwa 21 Kfz-Bewegungen zusätzlich zu erwarten.

Abbildung 16: Verkehrsverteilung am Standort „Am Sportzentrum“ - prozentual

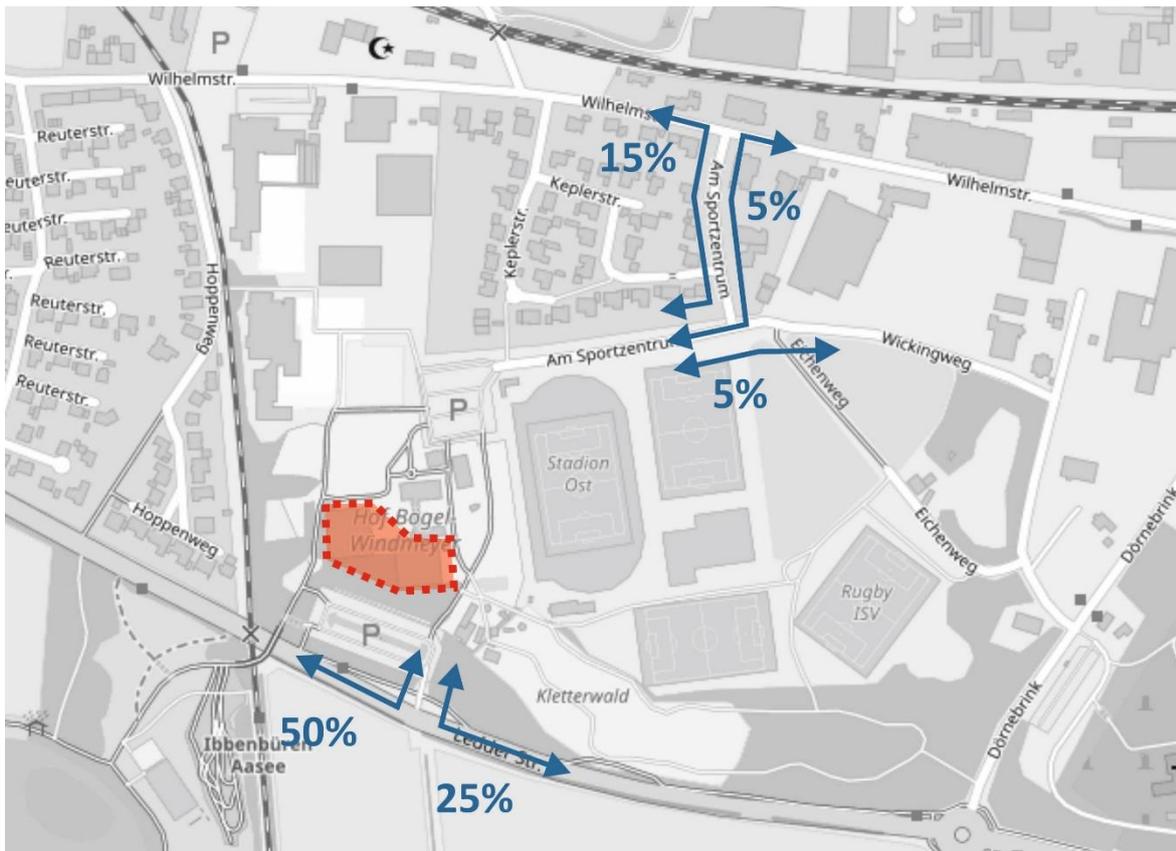
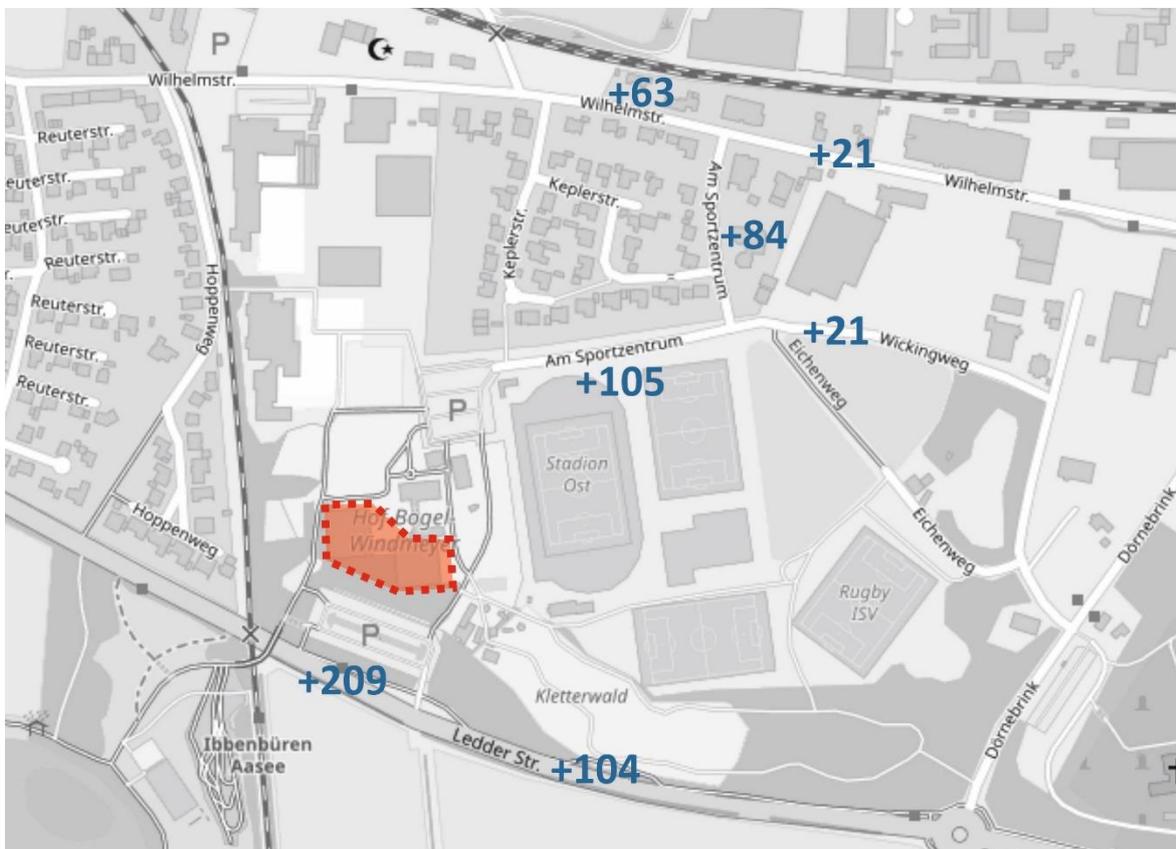


Abbildung 17: Verkehrsverteilung am Standort „Am Sportzentrum“ - absolut



Quelle: eigene Darstellungen; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

5 Berechnung der notwendigen Anzahl an Stellplätzen

Der Stellplatzbedarf wird einerseits aus den Ergebnissen der detaillierten Verkehrsaufkommensabschätzung abgeleitet; zur Plausibilitätsprüfung bzw. zum Vergleich wird andererseits die Musterstellplatzsatzung NRW bzw. der begleitende Leitfaden zur Erstellung von Stellplatzsatzungen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW herangezogen.

5.1 Kfz-Stellplatzbedarf

Berechnung gemäß Verkehrsaufkommensabschätzung

Für den **Beschäftigtenverkehr** ergibt sich nach Zugrundelegen der in Kapitel 3.1 dargestellten Annahmen (66 Beschäftigte, 90 % Anwesenheit, 85 bzw. 95 % MIV-Anteil, Pkw-Besetzungsgrad von 1,1) ein Bedarf von 46 Stellplätzen am Standort „Schulstraße“ sowie ein Bedarf von 51 Stellplätzen am Standort „Am Sportzentrum“.

Beim **Schülerverkehr** ergibt sich sowohl ein Stellplatzbedarf für den Hol- und Bringverkehr als auch für die Schüler*innen selbst. Beim Bring- und Holverkehr beläuft sich der Bedarf unter Berücksichtigung der in Kapitel 3.2 dargelegten Parameter (390 Schüler*innen, 5 bzw. 10 % MIV-Anteil) und unter der Annahme, dass Stellplätze mehrfach genutzt werden können³ (Annahme eines Umschlagsgrades von 7), auf etwa 3 Stellplätze am Standort „Schulstraße“ sowie 6 Stellplätze am Standort „Am Sportzentrum“. Für Krafträder der Schüler*innen sollten etwa 8 Stellplätze vorgehalten werden (vgl. Kapitel 3.2: 150 Schüler*innen \geq 15 Jahre, 5 % MIV-Anteil).

Für den **Nutzerverkehr der Sporthalle** ergibt sich unter Berücksichtigung der o.g. Angaben (ca. 108 Nutzer*innen, 75 % MIV-Anteil, Pkw-Besetzungsgrad von 1,25) rein rechnerisch ein Bedarf von maximal 65 Stellplätzen am Standort „Am Sportzentrum“. Auch hier kann eine Mehrfachnutzung der Stellplätze vorausgesetzt werden, da beispielsweise Sportkurse zeitlich versetzt über den Nachmittag stattfinden; bei 4 Umschlägen je Stellplatz ergibt sich demzufolge ein Bedarf von 16 Stellplätzen. Insgesamt kann aufgrund des tageszeitlichen Verlaufs zusätzlich davon ausgegangen werden, dass während des Nachmittags bereits zahlreiche Stellplätze des Beschäftigtenverkehrs wieder anderen Nutzungen zur Verfügung stehen. Daher erscheint die Betrachtung einer wechselseitigen Nutzung der Stellplätze sinnvoll (vergleichbar mit dem o.g. Ausführungen zum Hol- und Bringverkehr); sie ermöglicht ein effizienteres Nutzen der vorhandenen Stellplätze und vermindert unnötigen Leerstand von Stellplätzen. Geht man beispielsweise realistisch davon aus, dass während des außerschulischen Sportbetriebs bereits 33 % der für den Beschäftigtenverkehr erforderlichen Stellplätze wieder zur Verfügung stehen, sind für den Nutzerverkehr der Sporthalle keine weiteren Stellplätze vorzuhalten. Der Bedarf kann über die bereits o.g. Nutzungen abgedeckt werden.

³ Es ist davon auszugehen, dass die Hol- und Bringvorgänge zwar zeitlich gebündelt, jedoch leicht versetzt stattfinden. Zudem muss berücksichtigt werden, dass die Haltezeiten vermutlich sehr kurz ausfallen werden und i.d.R. nicht mehr als 3 Minuten betragen.

Insgesamt ergibt sich am Standort „Schulstraße“ ein Bedarf von 49 Pkw- und 8 Krad-Stellplätzen. Am Standort „Am Sportzentrum“ beläuft sich der Bedarf auf 57 Stellplätze für Pkw und 8 Stellplätze für Krafträder.

Tabelle 7: Kfz-Stellplatzbedarf Hauptschule insgesamt

Standort	Beschäftigtenverkehr (Pkw)	Schülerverkehr (Krad)	Hol- und Bringverkehr (Pkw)	Nutzerverkehr Sporthalle (Pkw)	Stellplatzbedarf Pkw	Stellplatzbedarf Krad
Schulstraße	46	8	3	<i>entfällt</i>	49	8
Am Sportzentrum	51	8	6	0	57	8

Quelle: eigene Berechnungen

Berechnung gemäß Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW

Die Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf im Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW geben als Richtzahl für den Pkw-Stellplatzbedarf einer allgemeinbildenden Schule einen Stellplatz je 20-30 Schüler*innen vor. Zusätzlich sollte ein Stellplatz je 5-10 Schüler*innen über 18 Jahre vorgesehen werden; da diese Voraussetzung nur in Einzelfällen auftritt, entfällt letztgenannter Aspekt. Unter Berücksichtigung der Richtzahl (1 Stellplatz je 20-30 Schüler*innen) ergibt sich bei der vorgesehenen Anzahl von 390 Schüler*innen (vgl. Kapitel 3.2) in Bezug auf den Pkw-Stellplatzbedarf eine Spanne von 13 bis 20 Stellplätzen.

Bei Sporthallen wird im Leitfaden als Richtzahl ein Stellplatz pro 50 m² Hallenfläche angegeben. Unter Berücksichtigung einer Hallenfläche von 990 m² (vgl. Anlage 2 zu Drucksachen Nr. 54/2019 der Stadt Ibbenbüren) entspricht dies einem Bedarf von 20 Pkw-Stellplätzen.

In Summe ergibt sich bei der Berechnung **gemäß Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW** ein Bedarf zwischen 33 und 40 Stellplätzen; hierbei wäre jedoch ebenfalls noch der Aspekt der wechselseitigen Nutzung (vgl. vorangegangenes Kapitel *Nutzerverkehr der Sporthalle*) zu berücksichtigen, so dass sich der **reale Bedarfswert auf etwa 29 bis 33 Stellplätze** einpendelt.

Vergleich der Berechnungsergebnisse

Der Wert der detaillierten Berechnung auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsaufkommensabschätzung liegt mit 57 bzw. 65 Kfz-Stellplätzen etwa doppelt so hoch wie der gemäß Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW berechnete Stellplatzbedarf. **Der Wert der detaillierten Berechnung sollte somit zukünftig als Maximal-Wert betrachtet werden.** Insbesondere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. Fahrgemeinschaftsförderung) oder auch spezifische Maßnahmen (z.B. Ausweitung des ÖPNV-Angebots mit Taktverdichtung) können dazu beitragen, die Nutzung des Umweltverbundes zu forcieren und die Kfz-Nutzung zu reduzieren und folglich auch den Kfz-Stellplatzbedarf zu senken.

5.2 Fahrrad-Stellplatzbedarf

Berechnung gemäß Verkehrsaufkommensabschätzung

Für den **Beschäftigtenverkehr** ergibt sich nach Zugrundelegen der in Kapitel 3.1 dargestellten Annahmen (66 Beschäftigte, 90 % Anwesenheit) sowie unter Berücksichtigung eines Radfahranteils von maximal 10 (Standort „Schulstraße“) bzw. 5 % (Standort „Am Sportzentrum“) ein Bedarf von 6 Stellplätzen für Fahrräder am Standort „Schulstraße“ sowie ein Bedarf von 3 Stellplätzen für Fahrräder am Standort „Am Sportzentrum“.

Beim **Schülerverkehr** kann ein wesentlich höherer Radfahranteil angenommen werden. Bei 390 Schüler*innen ergibt sich unter Berücksichtigung eines realistischen Radfahranteils von 40 (Standort „Schulstraße“) bzw. 30 % (Standort „Am Sportzentrum“) ein Bedarf von 156 Stellplätzen für Fahrräder am Standort „Schulstraße“ sowie ein Bedarf von 117 Stellplätzen für Fahrräder am Standort „Am Sportzentrum“.⁴

Für den **Nutzerverkehr der Sporthalle** ergibt sich unter Berücksichtigung der Anzahl (ca. 108 Nutzer*innen) und der Annahme, dass maximal 15 % der Nutzer*innen mit dem Fahrrad anreisen, rein rechnerisch ein Bedarf von maximal 16 Stellplätzen für Fahrräder am Standort „Am Sportzentrum“. Wie beim Kfz-Verkehr kann auch hier einerseits eine Mehrfachnutzung der Stellplätze vorausgesetzt werden (aufgrund der zeitlich versetzten Sportkurse); andererseits sollte hier ebenfalls die wechselseitige Nutzung der Stellplätze berücksichtigt werden (Schüler*innen und Nutzer*innen der Sporthalle wechseln sich bei der Benutzung der Fahrradabstellanlagen ab). Folglich kann davon ausgegangen werden, dass der Bedarf über die bereits o.g. Nutzergruppen abgedeckt werden kann.

Insgesamt ergibt sich am Standort „Schulstraße“ ein Bedarf von etwa 160 Fahrrad-Stellplätzen. Am Standort „Am Sportzentrum“ beläuft sich der Bedarf auf 120 Stellplätze für Fahrräder.

Tabelle 8: Fahrrad-Stellplatzbedarf Hauptschule insgesamt

Standort	Beschäftigtenverkehr	Schülerverkehr	Nutzerverkehr Sporthalle	Stellplatzbedarf gesamt
Schulstraße	6	156	entfällt	162
Am Sportzentrum	3	117	0	120

Quelle: eigene Berechnungen

Berechnung gemäß Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW

Die Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf im Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW geben als Richtzahl für den Fahrrad-Stellplatzbedarf einer allgemeinbildenden Schule einen

⁴ Nach Vorliegen der Ergebnisse der 2019 durchgeführten Haushaltsbefragung kann der reale Stellplatzbedarf wesentlich eindeutiger definiert werden. Aufgrund der begrenzten Stichprobengröße bei der Kommunalauswertung Ibbenbüren der Mobilitätsbefragung des Kreises Steinfurt, die im Jahr 2011 durchgeführt wurde, sind bei der damaligen Untersuchung leider keine detaillierten Auswertungen möglich. Gemäß Rückmeldung des Fachdienstes Schulen, Sport und Bäder wurde zumindest ermittelt, dass an der Anne-Frank-Realschule etwas mehr als 20 % der Schüler*innen mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

Stellplatz je 2-3 Schüler*innen vor. Unter Berücksichtigung des Mittelwertes (1 Stellplatz je 2,5 Schüler*innen) ergibt sich bei der vorgesehenen Anzahl von 390 Schüler*innen (vgl. Kapitel 3.2) ein Stellplatzbedarf für 156 Fahrräder.

Bei Sporthallen wird im Leitfaden als Richtzahl ein Abstellplatz je 50 m² Hallenfläche angegeben und zusätzlich 1 Abstellplatz je 15-20 Besucherplätze. Unter Berücksichtigung einer Hallenfläche von 990 m² (vgl. Anlage 2 zu Drucksachen Nr. 54/2019 der Stadt Ibbenbüren) entspricht dies einem Bedarf von 20 Fahrradabstellplätzen; da es keine Angaben zu Besucherplätzen gibt, wird der errechnete Bedarf überschlägig mit dem Faktor 1,5 multipliziert, so dass sich der Stellplatzbedarf insgesamt auf etwa 30 Fahrradabstellplätze beläuft. Da hier ebenfalls der Aspekt der wechselseitigen Nutzung zum Tragen kommen kann, ist davon auszugehen, dass der Bedarf für den Nutzerverkehr der Sporthalle über den bereits o.g. (wesentlich höheren) Stellplatzbedarf der Schüler*innen abgedeckt werden kann.

Vergleich der Berechnungsergebnisse

Der Wert der detaillierten Berechnung auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsaufkommensabschätzung liegt für den Standort „Schulstraße“ **mit etwa 160 Fahrradabstellplätzen nahezu gleichauf mit dem gemäß Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW berechneten Stellplatzbedarf für Fahrräder** und sollte bei der Umsetzung an diesem Standort folglich als Richtwert angesehen werden.

Am Standort „Am Sportzentrum“ ist aufgrund der Lage von einem etwas niedrigeren Bedarf auszugehen. Setzt man hier den niedrigeren Richtwert des Leitfadens an (1 Stellplatz je 3 Schüler*innen) ergibt sich ein Stellplatzbedarf für 130 Fahrräder; somit korrespondieren auch hier der Wert der detaillierten Berechnung mit dem gemäß Leitfaden errechneten Bedarf.

6 Vergleich der beiden Standorte

Nachfolgend werden die Rahmenbedingungen und Auswirkungen der beiden Standorte verglichen und bewertet. Die Bewertung erfolgt hierbei sowohl im Vergleich untereinander als auch im Vergleich zu den jetzigen Standorten.

6.1 Methodik / Beurteilungskriterien

Die Standorte wurden anhand folgender Kriterien untersucht und bewertet:

- Neuverkehr
Wie viel Neuverkehr wird am jeweiligen Standort erzeugt?
- Verträglichkeit des Neuverkehrs
Wie verträglich ist der Neuverkehr für das umliegende Straßennetz bzw. kann das umliegende Straßennetz die Mehrbelastungen problemlos aufnehmen?
- Erreichbarkeit Bahnhof / Kernstadt⁵
Wie kann der Standort vom Bahnhof bzw. der Kernstadt aus mit den verschiedenen Verkehrsmitteln erreicht werden (Aspekte u.a. Infrastruktur, Entfernung, Fahrzeit)?
- Erreichbarkeit „äußere“ Stadtteile⁵
Wie kann der Standort von den Stadtteilen Ibbenbürens aus erreicht werden, die gemäß der Anhänge 1 und 2 die Hauptwohnstandorte der Schüler*innen und Lehrer*innen bilden (Bockraden, Dickenberg, Laggenbeck, Püsselbüren)?
- Erreichbarkeit Nachbarkommunen⁵
Wie kann der Standort von den Nachbarkommunen aus mit den verschiedenen Verkehrsmitteln erreicht werden (Schwerpunkt der Betrachtung bezieht sich auf Lengerich, Mettingen und Osnabrück, da in diesen Kommunen mehrere Schüler*innen und Lehrer*innen wohnen)?
- Stellplatzsituation
Verfügt der Standort bereits über ein Stellplatzangebot?
Wie ist das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage?
- Freizeitangebote
Welche Freizeitangebote existieren im unmittelbaren Umfeld des Standortes, die von den Schüler*innen nach Schulschluss genutzt werden können?

⁵ Bei der ÖPNV-Anbindung liegt das Hauptaugenmerk auf dem regulären Linienbetrieb und nicht auf den bereits bestehenden Schulbuslinien. Es wird davon ausgegangen, dass mit Beginn des Schulbetriebs am neuen Standort z.T. auch eine Änderung / Neuausrichtung einiger Schulbuslinien erfolgt.

Die Bewertung der dargestellten Kriterien erfolgte nach folgendem Schema:

- ++ / + Das Kriterium wird (sehr) positiv bewertet.
- o Es ergeben sich sowohl positive als auch negative Effekte.
- / -- Das Kriterium wird kaum / gar nicht bzw. (sehr) negativ erfüllt/bewertet.

6.2 Bewertung der Standorte

Zunächst erfolgt eine verbale Erläuterung bzw. Bewertung der beiden Standorte. Anschließend erfolgt die Bewertung gemäß dem o.g. Schema und eine kurze textliche Zusammenfassung:

Kriterium	Standort „Schulstraße“	Standort „Am Sportzentrum“
Neuverkehr	Der neu entstehende Verkehr fällt geringer aus als am Standort „Am Sportzentrum“. Aufgrund der integrierten Lage ist zudem davon auszugehen, dass das Kfz-Verkehrsaufkommen auch im Vergleich zu den derzeitigen Standorten geringer ausfällt.	Der neu entstehende Verkehr durch den Schulbetrieb fällt höher aus als am Standort „Schulstraße“ und ist aufgrund ähnlicher Standortvoraussetzungen vergleichbar mit dem Kfz-Verkehrsaufkommen an den derzeitigen Standorten. Hinzu kommt der Kfz-Verkehr, der durch den Neubau der Sporthalle entsteht (auch außerschulischer Sportbetrieb).
Verträglichkeit des Neuverkehrs	Nahezu der gesamte Verkehr wird über die Weststraße abgewickelt, die jedoch bereits eine hohe Verkehrsbelastung aufweist (ca. 14.000 Kfz/Tag). Die zusätzliche Verkehrsbelastung infolge der Ansiedlung der Hauptschule (+ 90 Kfz/Tag \cong 0,6 %) ist jedoch vergleichsweise gering. Die Zusatzbelastung auf der Schulstraße wird mit 20 Kfz-Bewegungen pro Tag kaum wahrnehmbar sein.	Ein großer Teil des Verkehrs wird über die Ledder Straße abgewickelt, an die in weiten Teilen keine sensiblen Nutzungen angrenzen. Weitere Verkehre fließen über die Achse Am Sportzentrum – Wilhelmstraße, die abschnittsweise angrenzende Wohnnutzung aufweist.
Erreichbarkeit Bahnhof / Innenstadt	Bahnhof und Innenstadt liegen in unmittelbarer fußläufiger Entfernung (maximal 1 km) und können z.T. über Kfz-Verkehrsfreie oder zumindest Kfz-verkehrsarme Wege erreicht werden.	Bahnhof und Innenstadt liegen in einer Distanz von ca. 1,5-2,0 km, so dass die Unterwegszeit bis zu 1/2 Stunde beträgt (direkter Weg). Die Benutzung von verkehrsarmen Nebenstraßen ist zwar möglich, verlängert die Unterwegszeit jedoch weiter.
	Durch die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr sind sowohl Ziele in der Innenstadt als auch der Bahnhof mit dem Fahrrad sehr schnell erreichbar.	Bahnhof und Innenstadt liegen in fahrradfreundlicher Distanz. Die Radverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptachsen ist optimierungsbedürftig.
	Der (Bus-)Bahnhof ist mit den Linien 228, 230 und T290 in kurzer Fahrzeit erreichbar.	Es bestehen Direktverbindungen Richtung Bahnhof und Innenstadt. Die direkt angrenzenden Haltestellen werden jedoch unregelmäßig „Schulzentrum-Ost“ bzw. nur nach Anmeldung („Aaseebahnhof“) bedient. Die Haltestelle „Johannes-Kepler-Gymn.“ wird regelmäßiger bedient, ist jedoch bereits 500 m entfernt.

Kriterium	Standort „Schulstraße“	Standort „Am Sportzentrum“
Erreichbarkeit „äußere“ Stadtteile	<p>Der Standort liegt relativ mittig zwischen den Stadtteilen Bockraden, Dickenberg, Laggenbeck und Püsselbüren. Die Distanzen sind mit maximal etwa 5 km (Luftlinie) noch radverkehrsfreundlich. Die Radwege sind abschnittsweise optimierungsbedürftig.</p>	<p>Die Stadtteile Bockraden und Laggenbeck liegen noch in radverkehrsfreundlicher Entfernung (maximal etwa 5 km Luftlinie). Die Entfernung zu den Stadtteilen Dickenberg und Püsselbüren beträgt jedoch bereits etwa 7 km Luftlinie. Die Radwege sind abschnittsweise optimierungsbedürftig.</p>
	<p>Aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet ist die Erreichbarkeit mit dem Kfz gut. Durch die bereits hohen Verkehrsbelastungen des Tangentenvierecks während der Hauptverkehrszeiten kann es mitunter jedoch zu Fahrzeitverlängerungen kommen.</p>	<p>Aufgrund der Lage am östlichen Rand der Kernstadt fallen die Kfz-Wege von/nach Laggenbeck kurz aus. Gegenüber dem Standort „Schulstraße“ verlängern sich die Fahrzeiten von/nach den Stadtteilen Bockraden, Dickenberg und Püsselbüren geringfügig; es ist jedoch keine Fahrt über das Tangentenviereck erforderlich.</p>
	<p>Zwischen den Stadtteilen Dickenberg / Püsselbüren und dem Standort besteht mit der Linie 228 eine Direktverbindung. Fahrgäste von/nach Bockraden nutzen idealerweise die Haltestelle „Mauritiuskirche“ und legen die verbleibende Wegstrecke (ca. 450m) zu Fuß zurück. Die Verbindung mit Laggenbeck erfordert entweder einen Umstieg am Busbahnhof (bei Nutzung von R20 oder R30) oder ist direkt möglich mit der Linie T290, die jedoch eine Vorab-Anmeldung voraussetzt.</p>	<p>Eine Direktverbindung besteht nur mit dem südlichen Teil von Laggenbeck (T290, mit Anmeldung). Alle anderen Verbindungen setzen einen Umstieg am Busbahnhof voraus.</p>
Erreichbarkeit Nachbar- kommunen	<p>Durch die Lage des Standortes westlich angrenzend an die Innenstadt ergeben sich längere Fahrzeiten zu den besonders relevanten Kommunen Lengerich, Mettingen und Osnabrück im Vergleich zum Standort „Am Sportzentrum“. Durch die bereits hohen Verkehrsbelastungen des Tangentenvierecks während der Hauptverkehrszeiten kann es mitunter zu weiteren Fahrzeitverlängerungen kommen.</p>	<p>Der Standort ist mit dem Pkw von den besonders relevanten Kommunen Lengerich, Mettingen und Osnabrück aus schnell erreicht, insbesondere dadurch, dass keine Fahrt durch das Zentrum von Ibbenbüren erforderlich ist.</p>
	<p>Durch die Nähe zum (Bus-)Bahnhof entfällt mitunter ein Umsteigeerfordernis in Ibbenbüren selbst. Die Fahrzeiten betragen maximal 40 Minuten; hinzu kommt der Fußweg von etwa 10 Minuten zwischen Standort und (Bus-)Bahnhof.</p>	<p>Von/nach Mettingen kann die Verbindung R20/T290 (Umstieg an der Haltestelle „Freibad“) genutzt werden. Von/nach Lengerich und Osnabrück erfordern Verbindungen mindestens einen Umstieg am (Bus-)Bahnhof. Die Fahrzeiten betragen bis zu etwa 1 Stunde.</p>

Kriterium	Standort „Schulstraße“	Standort „Am Sportzentrum“
Stellplatzsituation	Der Stellplatzbedarf fällt zwar geringer aus als am Standort „Am Sportzentrum“. Jedoch verfügt der Standort derzeit lediglich über ein sehr eingeschränktes Stellplatzangebot, das bereits durch die bestehenden Nutzungen „okkupiert“ wird. Es ist in jedem Fall eine Neuerrichtung von Stellplätzen erforderlich. Angesichts der räumlichen Enge wäre allerdings zu prüfen, ob der erforderliche Stellplatzbedarf am Standort eigentlich realisierbar ist.	Der Standort verfügt bereits über ein umfangreiches Stellplatzangebot (ca. 90 Stellplätze südlich an der Ledder Straße, ca. 60 Stellplätze im Norden), das den entstehenden Stellplatzbedarf trotz der Bedarfe der bestehenden Nutzungen decken kann.
Freizeitangebote	Durch die benachbarte Sporthalle West und die Nähe zur Innenstadt mit den dortigen Freizeitangeboten (u.a. Kino) ergibt sich im Vergleich zu den derzeitigen Standorten eine bessere Ausgangslage. Die spezifischen Freizeitangebote um den Aasee (s. rechte Spalte) liegen jedoch im Vergleich zum Alternativstandort etwas weiter entfernt.	Mit dem Aasee (einschließlich Dirt-Bike-Park, Skateranlage, Aaseebad und Ibbgoesbeach), dem Kletterwald, dem JKZ Scheune und der Sporthalle Ost befinden sich einige Freizeitangebote für Jugendliche in unmittelbarer Nähe zum Standort.

Kriterium	Standort „Schulstraße“	Standort „Am Sportzentrum“
Neuverkehr	+	-
Verträglichkeit des Neuverkehrs	0 / -	0 / -
Erreichbarkeit Bahnhof / Innenstadt	++	+ / 0
Erreichbarkeit „äußere“ Stadtteile	+	0
Erreichbarkeit Nachbarkommunen	+ / 0	+ / 0
Stellplatzsituation	--	++
Freizeitangebote	+ / 0	+
Gesamt-Bewertung	+ / 0	+ / 0

In der Gesamtbetrachtung schneiden beide Standorte gleich ab, was die Durchschnittsbewertung anbelangt⁶. Unterschiede ergeben sich vor allem in den einzelnen Kriterien:

Der integriert gelegene Standort „Schulstraße“ profitiert von der Nähe zu Innenstadt und (Bus-) Bahnhof, was sich in den entsprechenden Erreichbarkeitsqualitäten widerspiegelt und den neu entstehenden Verkehr geringer ausfallen lässt. Die Stellplatzsituation ist als äußerst schwierig zu bezeichnen und kann ggf. als K.O.-Kriterium angesehen werden, falls die erforderlichen Stellplätze am Standort selbst oder in Standortnähe nicht realisierbar sind.

Der Standort „Am Sportzentrum“ zeichnet sich vor allem durch die sehr guten Rahmenbedingungen in Bezug auf die Stellplatzsituation aus; zudem finden sich viele Freizeitangebote im Umfeld des Standortes. Im Vergleich zum anderen Standort weist er kein Kriterium mit einer sehr schlechten Bewertung auf. Aufgrund der nur teil-integrierten Lage (und der zusätzlichen Sporthalle) entsteht mehr Verkehr als am Vergleichsstandort.

⁶ Unter Berücksichtigung von Punktwerten (+ + = 2 Punkte; + = 1 Punkt; o = 0 Punkte; – = -1 Punkt; – – = -2 Punkte) und unter Verzicht auf eine Gewichtung der Kriterien ergibt sich an beiden Standorten eine Durchschnittsnote von 0,36.

7 Zusammenstellung möglicher/erforderlicher Maßnahmen

In diesem Kapitel werden – aufbauend auf den bei Ortsbesichtigungen identifizierten Handlungserfordernissen und auf Basis spezifischer Grundanforderungen – Maßnahmen(ansätze) für die beiden Standorte empfohlen. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen werden hierbei in drei Kategorien bzw. Prioritätsstufen unterschieden:

- I unverzichtbare Maßnahme zur Abwicklung der Verkehrsströme und/oder zur Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit
- II sehr sinnvolle Maßnahme zur Abwicklung der Verkehrsströme und/oder zur Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit
- III weitere sinnvolle Maßnahme zur Abwicklung der Verkehrsströme und/oder zur Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit

7.1 Standort „Schulstraße“

Maßnahmen I. Priorität

Grundvoraussetzung zur Entwicklung des Standortes „Schulstraße“ ist die **Errichtung von Stellplätzen**. Gemäß Kapitel 5.1 beläuft sich der Kfz-Stellplatzbedarf auf 49 Pkw- und 8 Krad-Stellplätze; hinzu kommt gemäß Berechnung in Kapitel 5.2 ein Bedarf für etwa 160 Fahrradabstellplätze. Da der Standort lediglich über ein sehr eingeschränktes Stellplatzangebot verfügt, müssten diese Stellplätze neu errichtet werden. Angesichts der räumlichen Enge wäre allerdings zu prüfen, ob der erforderliche Stellplatzbedarf am Standort eigentlich realisierbar ist.

Falls im Rahmen der Neuerrichtung der Hauptschule der direkte Zugang zur Weststraße erhalten bleibt, erscheint **auf der Weststraße die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h** gemäß der VwV-StVO (Zu §41 und Zeichen 274 der StVO) geboten; diese streckenbezogene Anordnung ist allgemein auf maximal 300 m Länge zu beschränken. Eine entsprechende Beschilderung mit den Verkehrszeichen 274-30 (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) und 136 (Gefahrzeichen Kinder) ist vorzusehen. Es wäre zu prüfen, ob eine Beschränkung auf die Öffnungszeiten der Hauptschule gemäß der VwV-StVO zu Zeichen 274 Abs. 11 erfolgen muss. Diese ist ggf. mittels einer Ergänzung des Schildes (Anbringen eines Zusatzzeichens) kenntlich zu machen.

Ein großer Teil der Schüler*innen wird auch den Schulbus für den Weg von der/zur Schule benutzen. Daher ist – im Falle einer Entwicklung des Standortes „Schulstraße“ – davon auszugehen, dass die Haltestelle „Anne-Frank-Realschule“ zukünftig von zusätzlichen Schulbuslinien angesteuert wird. Es wäre zu prüfen, ob hierbei eine **Verlängerung bzw. ein Ausbau der Busbucht(en)**⁷ erforderlich ist, um das zeitgleiche Halten mehrerer Busse gewährleisten zu können. Es wird darauf hingewiesen, dass die derzeitige Gestaltung der Haltestellen bereits optimierungsbedürftig erscheint, da beide

⁷ Grundsätzlich betrifft dieser Aspekt beide Haltestellenpositionen. Ggf. kann der Schulbusbetrieb jedoch so organisiert werden, dass sowohl der morgendliche als auch der (nach-)mittägliche Betrieb hauptsächlich über die Haltestelle in Fahrtrichtung Süden abgewickelt wird, um die Querungen der Weststraße zu minimieren.

Haltestellenpositionen zurzeit nur über „halbe“ Busbuchten verfügen; d.h. die Busbuchten weisen momentan lediglich eine Breite von nur ca. 1,00 m bis 1,20 m auf, so dass ein Bus i.d.R. den angrenzenden Radfahrstreifen während eines Stopps blockiert. Radfahrende sind dann gezwungen entweder hinter dem haltenden Bus zu warten oder übergangsweise auf die Fahrbahn zu wechseln.

Abbildung 18: Busbucht an der Haltestelle „Anne-Frank-Realschule“ mit geringer Tiefe



Quelle: eigenes Foto

Maßnahmen II. Priorität

Auf der Weststraße existiert direkt südlich der Einmündung Schulstraße bereits eine **Fußgänger-Lichtsignalanlage**. Aufgrund einer anzunehmenden Zunahme des Radverkehrs in/aus Richtung Innenstadt könnte der Radverkehr in diese bestehende Anlage besser eingebunden werden. So bietet es sich an, auf der Schulstraße westlich und östlich des Knotenpunktes **für ankommende Radfahrende gut sicht-/erreichbare Anforderungstaster bzw. -knöpfe zu installieren**. Hierbei kann der Radverkehr dann bei Bedarf die Weststraße im Schutz der vorhandenen Fußgänger-LSA queren. Eine solche Lösung existiert in der Stadt Ibbenbüren bereits an mehreren Standorten bzw. Kreuzungspunkten, u.a. Werthmühlenstraße / Groner Allee und Dörnebrink / Wilhelmstraße.

Abbildung 19: Beispiel aus Ibbenbüren



Abbildung 20: Beispiel aus Soest



Quelle: eigene Fotos

Maßnahmen III. Priorität

Angesichts des bereits hohen Verkehrsaufkommens auf der Weststraße ist das Linksausbiegen aus der Schul- auf die Weststraße temporär (d.h. vor allem während der verkehrlichen Spitzenstunden) mit längeren Wartezeiten verbunden; mitunter besteht die Gefahr, dass auch (zu) kurze Zeitlücken zum Ausbiegen genutzt werden mit einem entsprechend erhöhten Unfallrisiko. Daher bietet sich der **Einbau einer Induktionsschleife in der Einmündung Schulstraße** an, um für wartende Kfz das Ausbiegen in die Weststraße zu erleichtern. Hierbei wird – nach Ablauf einer entsprechenden Wartezeit bzw. einer längeren „Dauerbelegung“ der Induktionsschleife – die südlich angrenzende Fußgänger-Lichtsignalanlage „automatisch“ auf „rot“ geschaltet, so dass während der Sperr-/Rotzeit Fahrzeuge aus den Nebenstraßen abfließen können. Eine kostenintensive Vollsignalisierung des Knotenpunkts erscheint aufgrund der insgesamt eher geringen Zusatzverkehre aus gutachterlicher Sicht weder erforderlich noch angemessen.

Um Bring- und Holverkehre in der Schulstraße bestmöglich zu vermeiden, könnten in Verlängerung der bestehenden Bushaltestellen an der Weststraße **Elternhaltestellen** eingerichtet werden, die ein kurzzeitiges legales Halten zum Ein-/Aussteigen ermöglichen⁸. Diese Maßnahme steht in direktem Zusammenhang mit der bereits o.g. generellen Verlängerung der Bushaltestellen.

7.2 Standort „Am Sportzentrum“

Maßnahmen I. Priorität

Entlang der Ledder Straße verläuft ein **gemeinsamer Geh-/Radweg**, der zwischen der Haltestelle „Aaseebahnhof“ (Fahrtrichtung Osten) und im weiteren Verlauf Richtung Osten im Zweirichtungsbetrieb geführt wird. Dieser weist mit einer Breite von knapp über 2 m eine unzureichende Breite auf (vgl. hierzu auch Abbildung 21); gemäß den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV 2010) müsste dieser eine Mindestbreite von 2,50 m, aufgrund der Einseitigkeit und des Zweirichtungsbetriebes sogar eher mehr als 2,50 m aufweisen. Da bei einer Entwicklung des Standortes von einem zunehmenden Fuß- und Radverkehrsaufkommen entlang dieser Wegeverbindung auszugehen ist, müsste **zumindest der Abschnitt zwischen der Haltestelle und der Einmündung zum Parkplatz entsprechend verbreitert werden**, um ein möglichst gefahrloses Nebeneinander von Zufußgehenden und Radfahrenden zu gewährleisten.

Maßnahmen II. Priorität

Derzeit befindet sich die Bushaltestelle „Am Sportzentrum“ am Ende der Straße, nördlich des Parkplatzes; an der Haltestelle können zeitgleich zwei Standardbusse halten. Bei einem Schulbetrieb müsste auch die Abwicklung mehrerer Busse gleichzeitig gewährleistet werden können. Hinzu

⁸ Da es sich bei der Hauptschule bereits um eine weiterführende Schule handelt, ist davon auszugehen, dass Eltern ihre Kinder lediglich absetzen bzw. einsammeln und mit keiner „längeren“ Aufenthaltsdauer zu rechnen ist.

kommt, dass bei zwei Bussen aufgrund der Haltestellenanordnung/-gestaltung der zweite Bus die Haltestelle nicht barrierefrei anfahren kann (zu großer Spalt zwischen Bordstein und Fahrzeug). Insgesamt wird daher eine **Sanierung bzw. ein Neubau der Bushaltestelle/-wendeschleife „Am Sportzentrum“** empfohlen.

Um die Haltestelle „Aaseebahnhof“ in Fahrtrichtung Osten zu Fuß zu erreichen, die von der Taxibuslinie 290 sowie einigen Schulbuslinien bedient wird, ist derzeit entweder eine direkte Querung der Ledder Straße erforderlich oder man erreicht die Haltestelle über eine Fußgängerbrücke über die Ledder Straße; der Weg zwischen der Fußgängerbrücke und der Haltestelle ist jedoch in weiten Teilen unbefestigt oder mit Umwegen auf der Südseite verbunden. Zur **Erleichterung der Querungssituation der Ledder Straße** wird daher entweder die Anlage einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel, z.B. im Bereich östlich der Haltestelle, oder eine Ertüchtigung der Wegeverbindung zwischen Brücke und Haltestelle empfohlen.

Abbildung 21: Haltestelle „Aaseebahnhof“ Fahrtrichtung Osten und Blick auf Geh-/Radweg



Quelle: eigenes Foto

Maßnahmen III. Priorität

Die **Busanbindung** des Standortes ist derzeit als gerade ausreichend zu bezeichnen (vgl. Kapitel 2.2 und 6.2). Um die ÖPNV-Attraktivität am Standort zu verbessern, bieten sich unterschiedliche Ansätze an: Die Linie 234 verläuft entlang der nördlich gelegenen Wilhelmstraße auf der Relation Busbahnhof – Aaseebad – Busbahnhof und ist vom Standort aus über die Haltestelle ‚Johannes-Kepler-Gymnasium‘ zu erreichen, die jedoch etwa 500 m entfernt liegt; hier wäre beispielsweise eine regelmäßige oder ggf. dauerhafte Schleifenfahrt über die Haltestelle „Am Sportzentrum“ denkbar⁹, um die Nutzbarkeit dieser Linie zu verbessern. Des Weiteren wäre zu prüfen, ob die entlang der Ledder Straße verlaufende Linie T290 (Unterer Markt - Laggenbeck) in einen regulären Linienbetrieb umgewandelt werden könnte, um das Nutzungshemmnis der frühzeitigen Anmeldung der

⁹ Nachmittags wird die Haltestelle „Am Sportzentrum“ zwar von der Buslinie 234 bereits zwischen 12 und 17 Uhr bedient, jedoch unregelmäßig.

Fahrt zu umgehen. Erstgenannte Maßnahme steht auch in direktem Zusammenhang mit der bereits o.g. Sanierung der Haltestelle/Wendeschleife „Am Sportzentrum“.

7.3 Maßnahmenzusammenstellung

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Maßnahmen werden in der nachfolgenden Tabelle übersichtlich zusammengefasst:

Tabelle 9: Tabellarische Zusammenstellung der Maßnahmen je Standort nach Prioritäten

Priorität	Standort „Schulstraße“	Standort „Am Sportzentrum“
Maßnahmen I. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von Stellplätzen: 49 Pkw- und 8 Krad-Stellplätze • Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Weststraße auf Höhe der neuen Hauptschule (max. Länge des Abschnitts: 300 m) • Verlängerung bzw. Ausbau der Busbucht(en) an der Haltestelle „Anne-Frank-Realschule“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung des Geh-/Radweges entlang der Ledder Straße (zwischen Haltestelle Aaseebahn- hof Fahrtrichtung Osten bis Ein- mündung Süd-Parkplatz der Hauptschule)
Maßnahmen II. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> • Integration des Radverkehrs in die Fußgänger-LSA an der Weststraße mittels Installation von Anforderungstastern bzw. -knöpfen in der Schulstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung bzw. Neubau der Bus- haltestelle / Buswendeschleife „Am Sportzentrum“ • Erleichterung Querung Ledder Straße zum Erreichen der Halte- stelle Aaseebahn- hof Fahrtrichtung Osten (entweder Querungshilfe in Form einer Mittelinsel und/oder Ertüchtigung der Wegeverbindung über die bestehende Brücke)
Maßnahmen III. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau einer Induktionsschleife in der Einmündung Schulstraße zur Erleichterung des Ausbiegens in die Weststraße • Einrichtung von Elternhaltestellen in Verlängerung der Bushaltestel- len an der Weststraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Busanbindung des Standortes, z.B. regelmäßigere oder dauerhafte Schleifenfahrt der Linie 234 über Haltestelle „Am Sportzentrum“, Überführung der Linie T290 in regulären Linienbe- trieb o.ä.

Quelle: eigene Darstellung

8 Zusammenfassung und Empfehlungen

Die vorliegende Standortbewertung dient dazu, die verkehrlichen Auswirkungen eines neuen Hauptschulstandortes zusammenzustellen und die jeweiligen verkehrlichen Rahmenbedingungen an den beiden in Frage kommenden Standorten zu beleuchten, gegenüberzustellen und zu bewerten.

Der Standortvergleich ergibt keine klare Präferenz für einen Standort. Vielmehr zeichnet sich jeder Standort durch spezifische Standortvorteile (aber auch -nachteile) aus.

So profitiert der integriert gelegene Standort „Schulstraße“ von seiner Nähe zu Innenstadt und (Bus-)Bahnhof, was sich in entsprechend guten bis sehr guten Erreichbarkeitsqualitäten widerspiegelt und den neu entstehenden Kfz-Verkehr geringer ausfallen lässt; im Gegensatz dazu ist die Stellplatzsituation aufgrund der räumlichen Enge als äußerst schwierig zu bezeichnen und kann ggf. als K.O.-Kriterium angesehen werden, falls die erforderlichen Stellplätze am Standort selbst oder in Standortnähe nicht realisierbar sind.

Der Standort „Am Sportzentrum“ zeichnet sich vor allem durch die sehr guten Rahmenbedingungen in Bezug auf die Stellplatzsituation aus; zudem finden sich viele Freizeitangebote im Umfeld des Standortes. Aufgrund der nur teil-integrierten Lage (und der zusätzlichen Sporthalle) entsteht mehr Verkehr als am Vergleichsstandort.

Bei Verzicht auf eine Gewichtung der beim Standortvergleich zugrunde gelegten Kriterien schneiden beide Standorte mit einer Durchschnittsnote von 0,36 gleichwertig ab.

Des Weiteren werden Hinweise und Empfehlungen in Hinblick auf erforderliche und mögliche Maßnahmen(ansätze) zur Entwicklung der Standorte und zur sicheren Abwicklung der Zusatzverkehre gegeben. Aufgrund der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen und Standortvoraussetzungen unterscheiden sich diese Maßnahmen an den beiden Standorten z.T. recht deutlich voneinander; nichtsdestotrotz ergeben sich an beiden Standorten Erforderlichkeiten zur Umsetzung von spezifischen Maßnahmen.

Quellenverzeichnis

FGSV 2010 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA. Köln: FGSV-Verlag

Programm Ver_Bau (Bosserhoff): Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung. Dr. Bosserhoff, Version 08/2015

Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Köln

Anhang

Anhang 1 Anzahl und Wohnort der Lehrer*innen an den derzeitigen Standorten

Anhang 2 Anzahl und Wohnort der Schüler*innen an den derzeitigen Standorten

Anhang 1

Anzahl und Wohnort der Lehrer*innen an den derzeitigen Standorten (Laggenbeck / Dickenberg)

Wohnort	Stadt	Dicken- berg	Laggen- beck	Püssel- büren	Uffeln	Gesamt
Ibbenbüren	4 / 4	0 / 1	5 / 2	0 / 2	0 / 1	19
Emsdetten	1 / 0					1
Greven	2 / 0					2
Hagen a.T.W	1 / 0					1
Hopsten	0 / 2					2
Hörstel	1 / 2					3
Lengerich	4 / 1					5
Lienen	0 / 1					1
Lingen	1 / 0					1
Löhne	1 / 0					1
Lotte	0 / 1					1
Metelen	1 / 0					1
Mettingen	3 / 1					4
Münster	1 / 2					3
Neuenkirchen	1 / 0					1
Osnabrück	3 / 6					9
Rheine	1 / 1					2
Saerbeck	1 / 1					2
Salzbergen	0 / 1					1
Spelle	1 / 0					1
Westerkappeln	1 / 1					2
Gesamt	52	1	7	2	1	63

Quelle: Sekretariat der Gemeinschaftshauptschule Ibbenbüren

Anhang 2

Anzahl und Wohnort der Schüler*innen an den derzeitigen Standorten (Laggenbeck / Dickenberg)

Wohnort	Stadt	Alstedde	Bockraden	Dickenberg	Dörenthe	Laggenbeck	Lehen	Püsselbüren	Schierloh	Uffeln	Gesamt
Ibbenbüren	99 / 84	7 / 0	8 / 26	1 / 20	2 / 1	70 / 17	2 / 0	3 / 29	2 / 4	0 / 3	378
Hörstel	1 / 3										4
Lengerich	10 / 2										12
Lotte	3 / 0										3
Mettingen	3 / 0										3
Recke	0 / 1										1
Rheine	0 / 1										1
Saerbeck	2 / 0										2
Tecklenburg	1 / 1										2
Gesamt	211	7	34	21	3	87	2	32	6	3	406

Quelle: Sekretariat der Gemeinschaftshauptschule Ibbenbüren