

Reaktivierung des Schulstandortes St. Annen-Schule in Sankt Wendel

Verkehrsuntersuchung Abschlussbericht

Mai 2022



Reaktivierung des Schulstandortes
St. Annen-Schule
in Sankt Wendel

Verkehrsuntersuchung

Abschlussbericht

Hupfer • Ingenieure
GmbH

Hauptstraße 9a
76889 Niederhorbach

Fon: 06343 / 988 344
Fax: 06343 / 988 345

mail@**hupfer**ingenieure.de
www.**hupfer**ingenieure.de

10. Juni 2022

Inhalt

1	Situation und Aufgabenstellung	1
2	Ziele	2
3	Induzierte Verkehre Grundschule	3
3.1	Schulbusse	3
3.2	Bring- und Holverkehre	4
3.3	Beschäftigtenverkehre	5
4	Parkraumbedarf.....	6
4.1	Wunschbedarfe.....	6
4.2	Stellplatzrichtwerte.....	6
5	Führung der Schulbusse	7
5.1	Variante 1: Zufahrt Dechant-Gomm-Straße mit alternativer Abfahrt.....	7
5.2	Variante 2: Dechant-Gomm-Straße mit Bushalt auf Parkplatz	9
5.3	Variante 3: Erschließungsumfahrt St. Anna Kirche	10
5.4	Variante 4: Erschließung Dechant-Gomm-Straße mit Wendeschleife	11
5.5	Variante 5: Bushalt auf der Alsfassener Straße	11
5.6	Variante 6: Breitener Straße – Pestalozzistraße	13
5.7	Empfehlung zur Führung der Schulbusse	14
6	Verkehrsabwicklung an der Schule	15
6.1	Variante A: Kompakt-Kombi	15
6.2	Variante B: Bus separat	16
6.3	Variante C: Parken separat	17
6.4	Stellplätze.....	18
6.4.1	Pappelstraße	18
6.4.2	Pestalozzistraße.....	19
6.4.3	Gesamtzahl Stellplätze	19
6.4.4	Parkraumbewirtschaftung.....	20
7	Gesamtverkehrsaufkommen.....	21
8	Fuß- und Radwege.....	22
9	Fazit und Empfehlungen	26

Abbildungen

Abbildung 1:	Standorte der Nikolaus-Obertreis-Grundschule und der St. Annen-Schule [Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende].....	1
Abbildung 2:	Entfernungsbereiche (10 Minuten / ca. 400 m je Kreis) der Schulstandorte Nikolaus-Obertreis-Schule (rechts) und St. Annen-Schule (links); orange: > 30 Minuten bzw. 1,2 km Fußwegeentfernung; rot: > 50 Minuten bzw. 2 km Fußwegeentfernung [Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende].....	3
Abbildung 3:	Einzugsbereiche und primäre Verkehrsmittel für den Schülerverkehr an den Standorten St. Annen-Schule (links) und Nikolaus-Obertreis-Schule (rechts)	4
Abbildung 4:	Abschätzung der genutzten Verkehrsmittel zum Erreichen des Schulstandortes St. Annen-Schule auf Basis 3 eingesetzter Schulbusse in Personen. Die Anzahl Eltern-Taxis ist auf Grund von Fahrgemeinschaften um ein Drittel kleiner.....	5
Abbildung 5:	Busführung der Variante 1 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen.....	8
Abbildung 6:	Auf der Pitschwiese ist zur Sicherstellung des Verkehrsraumes für den Bus das Parken zu ordnen.	8
Abbildung 7:	Busführung der Variante 2 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen.....	9
Abbildung 8:	Dechant-Gomm-Straße auf Höhe der Kindertagesstätte. Eltern parken auf dem Gehweg nahe dem Eingang.	9
Abbildung 9:	Panorama-Aufnahme mit (v.l.n.r.) Fußweg nördlich der St. Anna Kirche, Fußweg entlang der Kindertagesstätte, Parkplatz am Kulturzentrum und Fußweg in Richtung St. Annen-Schule	10
Abbildung 10:	Busführung der Variante 3 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen.....	10
Abbildung 11:	Busführung der Variante 4 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen.....	11
Abbildung 12:	Haltestellensituation in der Alsfassener Straße an der Kirche St. Anna (oben: Blickrichtung Süd/Tholeyer Straße; unten: Blickrichtung Norden)	12
Abbildung 13:	Busführung der Variante 5 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen.....	13
Abbildung 14:	Busführung der Variante 6 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen.....	14
Abbildung 15:	Kompakte Erschließung des Schulbereichs mit 3 Bushalteplätzen, 64 Stellplätzen und 7 separaten Plätzen für Bring- und Holverkehre. Zusätzliche 12 Bring- und Holfahrzeuge nutzen die Fahrgassen des Parkplatzes.	16
Abbildung 16:	Separate Schulbushaltestellen getrennt vom Parkplatz des Bereichs erfordern den Bau einer Wendeschleife.	17
Abbildung 17:	Separate Zonen für das Parken (bis zu 155. Plätze) sowie für Schulbus (4 Plätze) bzw. Bringen und Holen (22 Plätze).	18
Abbildung 18:	Verfügbare Senkrechtparkstände im Bereich Pappelstraße (links) und Fußweg zur Dechant Gomm-Straße.	18
Abbildung 19:	Längsparkstände entlang der Pestalozzistraße.....	19
Abbildung 20:	Abschätzung von Menge und Verteilung der Verkehre aus den Nutzungen Kindertagesstätte, Caritas und Grundschule in der morgendlichen (Klammerwerte: Veränderung aus Schulansiedlung; P-Angaben: Kapazitäten für betrachtete Nutzungen)	21
Abbildung 21:	Beispiele unzureichender Gehwegabmessungen entlang der St. Annenstraße.....	23
Abbildung 22:	Das auf einem eingezeichneten Stellplatz geparkte Fahrzeug schränkt die Sicht auf den Fußweg ein (Pestalozzistraße). Der Fußweg von rechts ist durch die bestehende Bepflanzung nicht erkennbar.....	24
Abbildung 23:	Bedarfs-Lichtzeichen-Anlage zur Sicherung der Querungen an der Einmündung Willi-Graf-Straße (oben) und der Rosenstraße (unten)	24
Abbildung 24:	Darstellung der Hauptfußwege zum Schulstandort St. Annen-Schule. Rot hinterlegt: Mängel entlang der St. Annenstraße; schwarz/gelb: Barrierewirkung der Bebauung Auf der Pitschwiese	25

1 Situation und Aufgabenstellung

In der Kreisstadt St. Wendel ist die Verlagerung der Nikolaus-Obertreis-Grundschule an den neuen Standort der St. Annen-Schule vorgesehen. Die St. Annen-Schule, die derzeit nicht im Schulbetrieb genutzt wird, soll für die neue Aktivierung saniert und aufgestockt werden.

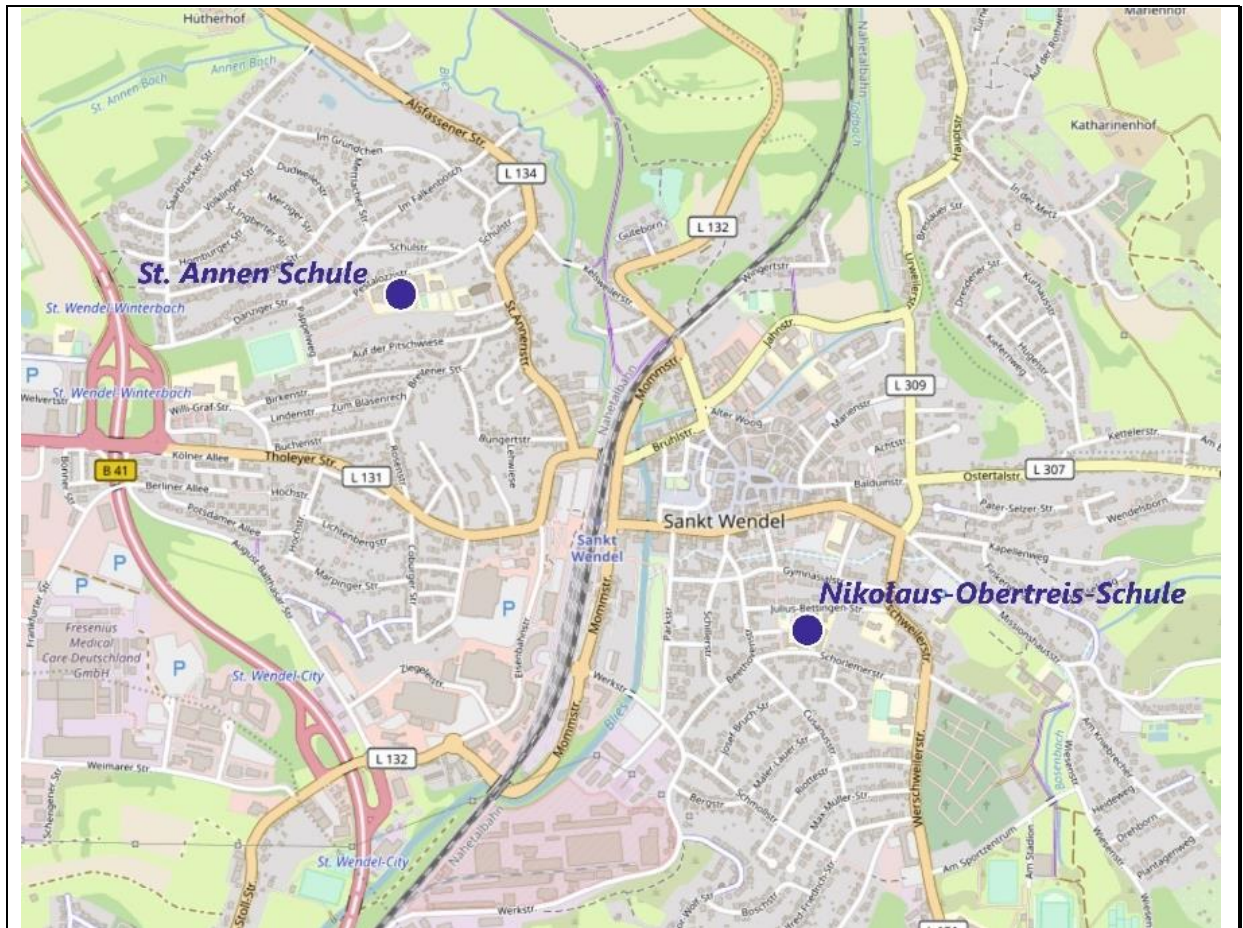


Abbildung 1: Standorte der Nikolaus-Obertreis-Grundschule und der St. Annen-Schule [Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende]

Insgesamt rund 325 Schülerinnen und Schüler werden dort aktiv sein und von ca. 25 bis 30 Lehrkräften betreut¹. Die Schülerinnen und Schüler kommen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit schätzungsweise drei Schulbussen. Für die Erreichbarkeit der Schule ist eine sichere, komfortable und hinreichend leistungsfähige Infrastruktur bereitzustellen, welche die Frage des Umgangs mit sogenannten Elterntaxis ebenso beantwortet, wie die Frage der Stellplätze für Lehrkräfte und Besucherinnen oder Besucher.

Maßgebend für die Erschließungsplanung erscheint die Sicherstellung einer guten An- und Abfahrt für die Schulbusse, die größten Fahrzeuge in der Erschließungsplanung, mit anschließender Fußwegeführung zu der Schule und guten Wartebereichen für die Abfahrt. Hierzu wurden verschiedene Varianten grundsätzlich überlegt und genauer beurteilt.

Dabei sind insbesondere die nachfolgenden Aspekte zu prüfen:

¹ einschließlich Förderschule

1. bauliche Anforderungen und Umsetzbarkeit,
2. gute Fuß- und Radverkehrs-Erreichbarkeit,
3. An- und Abfahrt von Bring- und Holverkehren (Eltern-Taxis),
4. An- und Abfahrt sowie das Parken von Lehrkräften und Besuchenden,
5. Verträglichkeit mit den angrenzenden Nutzungen sowie
6. Qualität der Verkehrsabwicklung (Fahren und Parken) in Überlagerung mit den dortigen Nutzungen (Kindertagesstätte, Caritas Geschäftsstelle und Akademie).

2 Ziele

Für die Entwicklung eines Erschließungskonzeptes für die Sankt Annen Schule gilt es geeignete Ziele zu definieren, welche in der Abwägung der unterschiedlichen Aspekte des Gesamtzusammenhanges Prioritäten zu setzen helfen.

Die höchste Priorität wird der **Sicherheit** der Abwicklung des Verkehrs zu Schule und Kindergarten zugeordnet. Eine besondere Schutzbedürftigkeit besteht hier insbesondere bei den Wegen zu Fuß und mit dem Fahrrad, die eigenständig durchgeführt werden. Es gilt Kreuzungen mit fließendem Kfz-Verkehr sowie die Führung im Mischverkehr zu vermeiden. Lässt sich eine separate Führung nicht realisieren, wird die sichere Gestaltung der Verkehrsanlagen und -abläufe vorrangig behandelt.

In der **Führung der Verkehrsteilnehmenden** erhalten die Fuß- und Radwege sowie die Anbindung mit dem Bus die Priorität vor dem Pkw-Verkehr. Auf Grund der hohen Konfliktwirkung und Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehrs ist darauf hinzuwirken, dass Autofahrten in diesen Bereich und das Parken minimiert werden.

Die **Verkehrsqualität** soll ausreichend sein. Hierbei kommen die geltenden Berechnungsverfahren nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen zur Anwendung. Diese sehen als Zielvorgabe mindestens eine Verkehrsqualitätsstufe „D“ („ausreichend“) vor.

Nach den Anforderungen aus Sicherheit und Führung der Verkehrsteilnehmenden sowie aus der Qualität des Verkehrsablaufes soll eine **hohe Gestaltungsqualität** der öffentlichen Räume mit bedacht werden.

Die nachfolgenden Betrachtungen entsprechen einer nachfrageorientierten Planung. Dabei werden keine besonderen Maßnahmen des betrieblichen bzw. einrichtungsbezogenen Mobilitätsmanagement einberechnet. Es bleibt festzuhalten, dass die Entwicklung des Straßenverkehrs, auch zum Schutz der nachfolgenden Generationen, eine deutliche Reduktion der Autonutzung zu Gunsten einer nachhaltigen Mobilität zwingend erfordert. Hierbei bieten Ausbildungs- und Berufsverkehre ein besonders hohes Potenzial, da sie zeitlich und mengenmäßig regelmäßig auftreten und sich außerordentlich gut organisieren lassen.

Es wird den beteiligten Ausbildungseinrichtungen dringend ans Herz gelegt, gemeinsam mit der Stadt Sankt Wendel das Ziel einer nachhaltigen Mobilität zu verfolgen. Die höhere Effizienz des Umweltverbundes² in Fläche und Transportleistung lassen durch ein nachhaltiges Verhalten Verkehrs-Investitionskosten reduzieren, Flächen zu Gunsten von Spiel und Aufenthalt der Kinder und Jugendlichen nutzen und einen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Hierbei sei auf die besondere Rolle und Aufgabe der beteiligten Bildungseinrichtungen hingewiesen.

² Umweltverbund: zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV

3 Induzierte Verkehre Grundschule

3.1 Schulbusse

Für den zukünftigen Schulstandort ist die räumliche Verteilung, das potenzielle Verkehrsmittelangebot und die Verkehrsmittelnutzung einzuschätzen. Hierbei kann die aktuelle Situation am Standort in der Innenstadt von Sankt Wendel nicht übernommen werden, sondern ist auf den betrachteten neuen Standort zu übertragen. Hierzu wurden Gespräche mit der Schulleitung zur aktuellen räumlichen Verteilung der Herkunft der Schülerinnen und Schüler sowie zur Personalsituation geführt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Schülerinnen und Schüler in etwa zu gleichen Teilen aus fünf Bereichen zur Schule kommen. Dies sind

- Alsfassen
- Tholeyer Berg
- St. Wendel Mitte-Nord
- St. Wendel Mitte-Süd
- Urweiler und Leitersweiler

An dem betrachteten, zu prüfenden Standort bleibt die räumliche Verteilung der Wohnorte der Schülerinnen und Schüler in etwa gleich, die Entfernungen, Wege und potenziell verfügbaren Verkehrsmittel sind verändert.

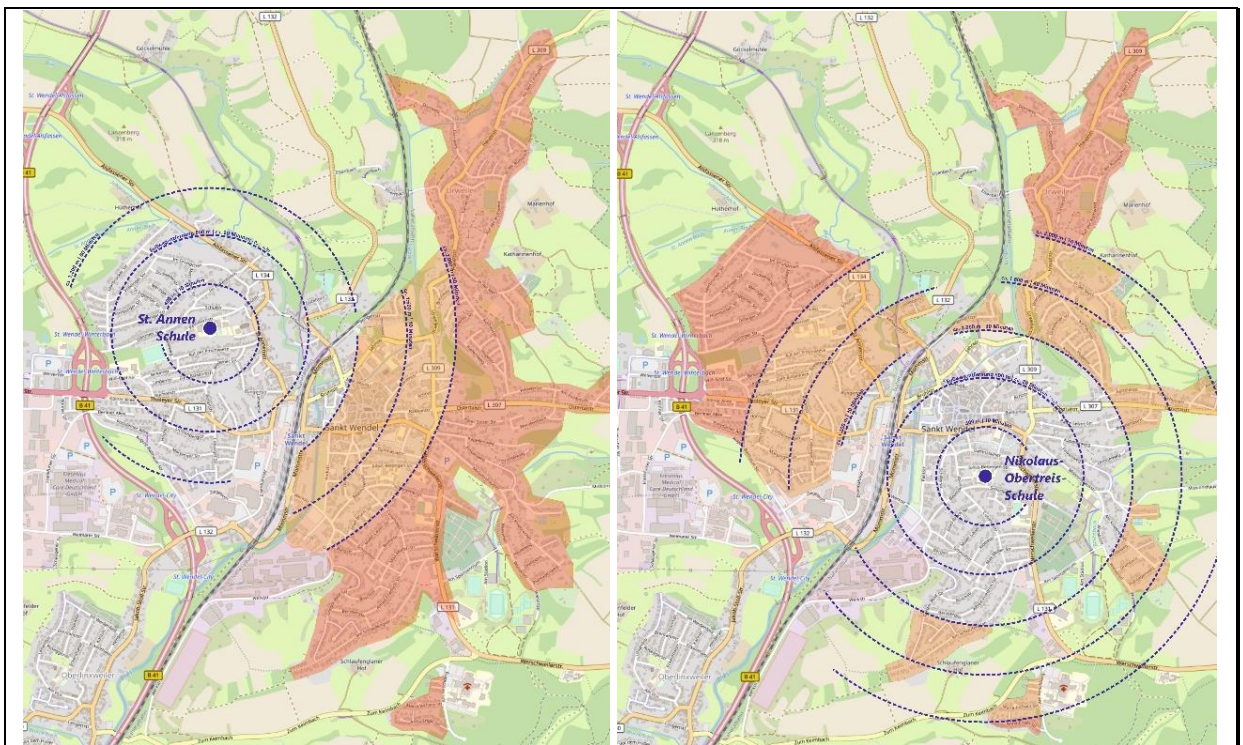


Abbildung 2: Entfernungsbereiche (10 Minuten / ca. 400 m je Kreis) der Schulstandorte Nikolaus-Obertreis-Schule (rechts) und St. Annen-Schule (links); orange: > 30 Minuten bzw. 1,2 km Fußwegeentfernung; rot: > 50 Minuten bzw. 2 km Fußwegeentfernung [Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende]

Am Standort der Nikolaus-Obertreis-Schule können Schülerinnen und Schüler aus den innenstadtnahen Bereichen von St. Wendel grundsätzlich zu Fuß in die Schule kommen. Für die anderen Schülerinnen und Schüler entstehen Fußwegentfernungen von mehr als 20 Minuten.

Mit dem Fahrrad erreichen wenige Schülerinnen und Schüler die Schule. Hier ist zu unterstellen, dass die vorhandene Infrastruktur und die Fertigkeiten der Schülerinnen und Schüler aus der Grundschule

dem entgegenstehen. Auch wenn die Grundschülerinnen und -schüler in einem Alter bis 10 Jahre die Gehwege zum Radfahren benutzen dürfen (bis 8 Jahre benutzen müssen³) kann nicht davon ausgegangen werden, dass ein hinreichend sicheres Radfahren derzeit möglich ist. Ein Rad-Schulweg-Plan liegt nicht vor.

An beiden Standorten kann davon ausgegangen werden, dass organisierte Schülerfahrten mit Bussen für drei von fünf der o.g. Einzugsbereiche angeboten werden sollten. Am betrachteten Standort St. Annenschule können die Schulkinder aus den Bereichen Alsassen und Tholeyer Berg die Schule zu Fuß erreichen. Für die Bereich St. Wendel Mitte Nord/Süd sowie Urmersweiler/Leitersweiler sollten Busfahrten zur Schule angeboten werden.

Somit ist von drei Bussen auszugehen, die den Schulstandort St. Annen-Schule anfahren. Sollten weitere Service-Angebote seitens der Stadt im Schülerverkehr angeboten werden, so kämen bis zu zwei weitere Busse hinzu.

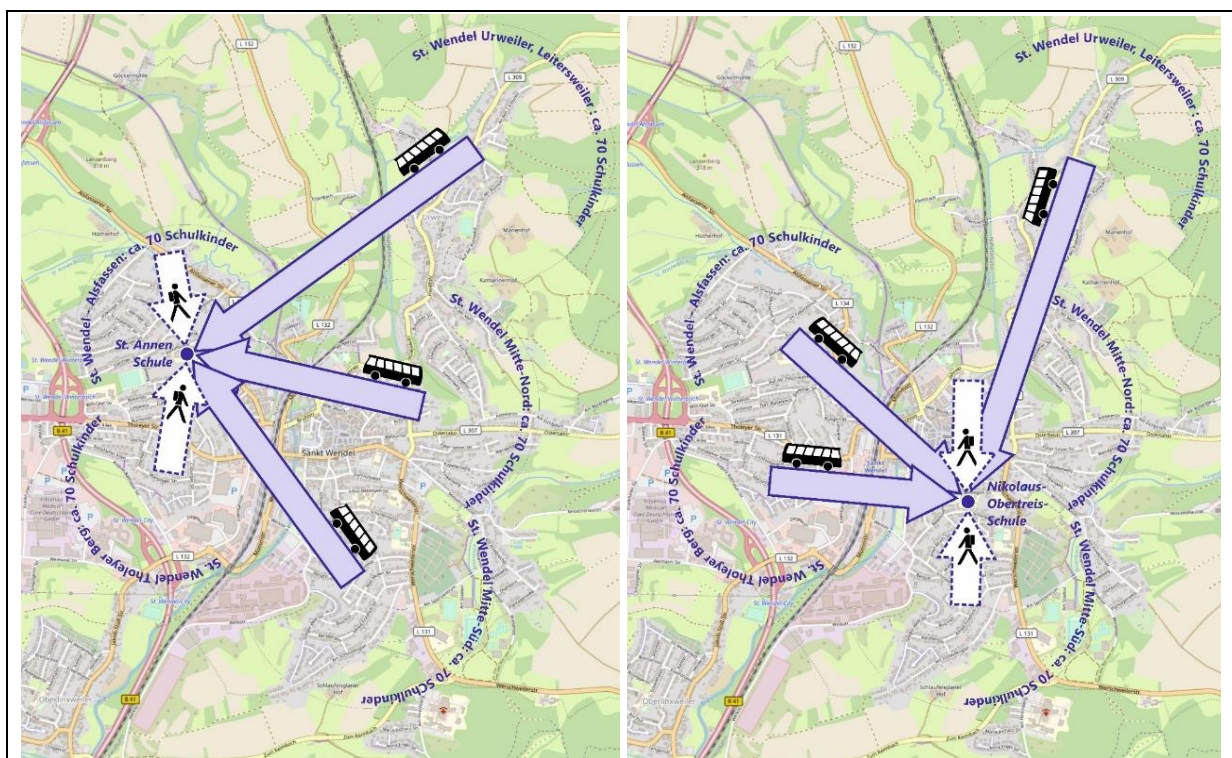


Abbildung 3: Einzugsbereiche und primäre Verkehrsmittel für den Schülerverkehr an den Standorten St. Annen-Schule (links) und Nikolaus-Obertreis-Schule (rechts)

3.2 Bring- und Holverkehre

Für die Bring- und Holverkehre wird das aktuelle Verkehrsverhalten systematisch auf den neuen Standort angewandt. Hierbei ist von Bedeutung, welche Bereiche mit Schulbussen bedient werden. Bring- und Holverkehre entstehen insbesondere dann, wenn

³ vgl. StVO § 2 (5): ¹Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. ²Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen abweichend von Satz 1 Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch diesen Radweg benutzen. ³Soweit ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitet wird, darf diese Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen; eine Aufsichtsperson ist insbesondere geeignet, wenn diese mindestens 16 Jahre alt ist. ⁴Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. ⁵Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. ⁶Soweit erforderlich, muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. ⁷Wird vor dem Überqueren einer Fahrbahn ein Gehweg benutzt, müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen.

- die Fußwegeentfernung als hoch bzw. zu hoch bzw. umständlich eingeschätzt wird,
- die Busfahrdauer als zu lange oder zu umständlich eingeschätzt wird sowie
- die Schule mit dem Weg der Eltern zur Arbeit verknüpft werden kann.

Hinzu kommen die Witterungsbedingungen.

In Summe werden insbesondere diejenigen Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht, welche ohne Busanbindung längere Fußwege zurückzulegen hätten bzw. in der Kombination aus Fußweg und Busfahrt lange Wegezeiten aufwenden müssen.

In der aktuellen Situation sind etwa 50 sog. Eltern-Taxis als Bring- und Holverkehre zu beobachten, die ca. 75 Schülerinnen und Schüler zur Schule bringen bzw. von der Schule abholen.

Unter der Maßgabe, dass drei Schulbusse eingesetzt werden (vgl. Abbildung 3) kann ebenfalls von etwa 50 bis 55 Eltern-Taxis ausgegangen werden. Zu Buche schlägt hier insbesondere der Bereich Tholeyer Berg. Die Entfernung aus den süd-westlichen Bereichen des Tholeyer Berg führt in der Anwendung der o.g. Kriterien zu einer hohen Anzahl an Bring- und Holverkehren.

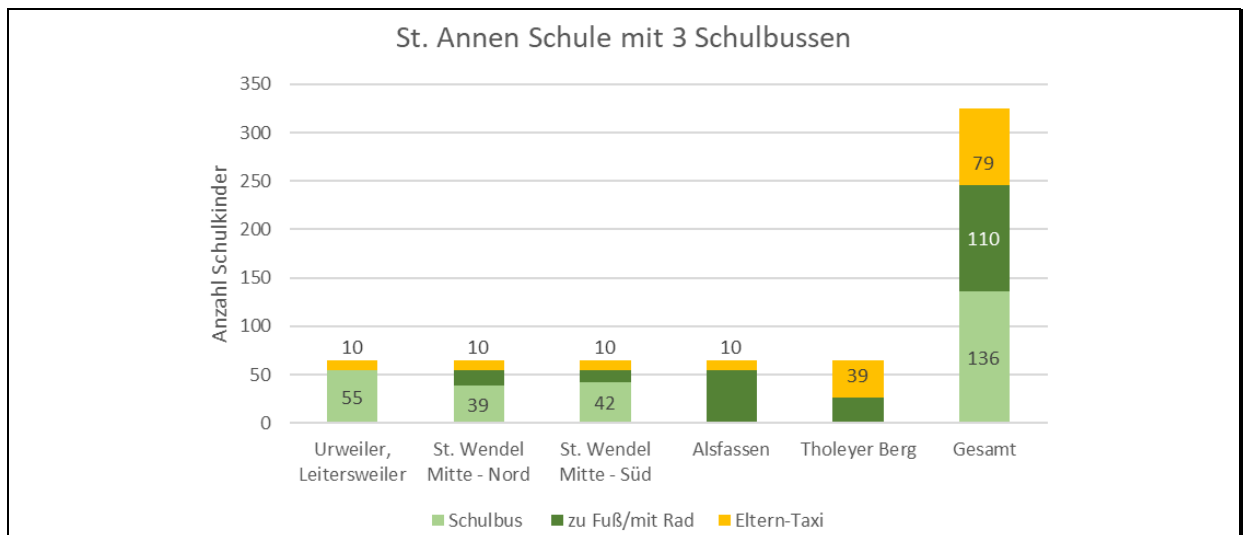


Abbildung 4: Abschätzung der genutzten Verkehrsmittel zum Erreichen des Schulstandortes St. Annen-Schule auf Basis 3 eingesetzter Schulbusse in Personen. Die Anzahl Eltern-Taxis ist auf Grund von Fahrgemeinschaften um ein Drittel kleiner.

Wird ein zusätzliches Fahrtangebot zur Schule eingerichtet, welches insbesondere den Tholeyer Berg bedient, kann die Zahl der Bring- und Holverkehre auf ca. 35 Fahrzeuge reduziert werden.

Der Verzicht auf Schulbusverkehre (z.B. kein Angebot für St. Wendel Mitte) erhöht die Anzahl der Bring- und Holverkehre auf ca. 85 .. 90 Eltern-Taxis.

3.3 Beschäftigtenverkehre

Neben den Schülerinnen und Schülern sind die Verkehre der Lehrkräfte und weiterer Beschäftigter der Grundschule zuzuordnen. Insgesamt werden 50 Beschäftigte der Schule zugordnet, davon 30 Lehrkräfte, 10 Personen in der Eingliederungshilfe und 10 Personen in der Nachmittagsbetreuung. Derzeit muss davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der Personen mit dem Pkw die Schule erreicht.

4 Parkraumbedarf

4.1 Wunschbedarfe

An der **Grundschule** besteht der Wunsch nach hinreichend Parkraum für die angestellten Lehrkräfte, die Eingliederungshilfen und die Nachmittagsbetreuung. Dabei geht die Schulleitung davon aus, dass für die insgesamt ca. 50 Beschäftigten 40 Stellplätze benötigt werden.

In dem **katholischen** Kindergarten der Gemeinde Sankt Anna arbeiten bis zu 30 Beschäftigte in der Betreuung der Kinder, zur Verpflegung sowie im Facility Management. Hierbei werden für diese Personen wenigstens 15 Stellplätze gewünscht.

Für die etwa 25 Beschäftigten der **Caritas Geschäftsstelle und Akademie** und der Lehrkräfte der Akademie werden mindestens 20 Stellplätze gewünscht. Hinzu kommt der Bedarf für die bis zu 120 Schülerinnen und Schüler, so dass seitens des Caritasverbandes insgesamt etwa 60 Stellplätze als erforderlich angesehen werden.

Aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume in der Nutzung wird eine besondere Betrachtung der Stellplatznachfrage für das **Kulturzentrum** nicht weiter betrachtet. In Zeiten der zeitlichen Überlagerung der Nutzung des Kulturzentrums mit den o.g. Nutzungen wird davon ausgegangen, dass, wie bisher auch, eine einzelfallbezogene, temporär zielgerichtete Regelung des Parkens erfolgt.

4.2 Stellplatzrichtwerte

Für das Saarland besteht – im Unterschied zu anderen Bundesländern – keine landeseinheitliche Rahmen-Regelung für die Anzahl notwendiger Stellplätze. Es kann allerdings auf die Richtzahlen aus dem aktuellen Regelwerk⁴ zurückgegriffen werden. Dabei wird davon ausgegangen, dass nur Teile der Erschließungsverkehre der Beschäftigten und Auszubildenden mit dem Pkw abgewickelt werden. Die Richtwerte empfehlen eine Stellplatzanzahl, die nur ein Drittel bis halb so groß ist wie die Zahl der „Wunsch-Stellplätze“ umfasst.

Einrichtung	Richtzahl FGSV 1 Stellplatz je ...	vorliegende Bezugsgröße	empfohlene Stellplatzzahl	Wunsch Stellplatzzahl	Wunsch - Empfehlung
Grundschule	25 – 30 Kinder	325 Kinder	11 .. 13 Plätze	40 Plätze	> + 200 %
Kindergarten	20 – 30 Kinder	150 Kinder	5 .. 8 Plätze	15 Plätze	> + 185 %
Caritas Akademie	25 – 30 Auszubildende	120 Auszubildende	4 .. 5 Plätze	60 Plätze	> + 35 %
zzgl.	5 – 10 Azubi > 18 Jahre	100 Auszubildende	10 .. 20 Plätze		
Caritas Verwaltung	30 – 40 m ² Nutzfläche	300 m ²	8 .. 10 Plätze		
Gesamt			38 .. 56 Plätze	115 Plätze	> + 200 %

Insgesamt ist bemerkenswert, dass bei der aktuellen Diskussion um die Anforderungen des Klimawandels und der daraus abgeleiteten Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und der Maßgabe, dass es sich bei den stellplatznachfragenden Einrichtungen um Bildungseinrichtungen handelt, ein derart hoher Stellenwert in der Nutzung des Autos besteht. Auch angesichts der Nähe zum Bahnhof Sankt Wendel (fußläufig weniger als 10 Minuten) und der vorhandenen Busanbindung besteht insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr ein alternatives Angebot.

Ferner bemerkenswert erscheint, dass grundsätzlich Stellplätze durch die induzierenden Nutzungen auf deren Liegenschaften nachzuweisen sind. Damit besteht grundsätzlich kein Anspruch auf Befriedigung von nutzungsbezogenen Stellplatzbedürfnissen auf Flächen des öffentlichen Raumes oder Flächen

⁴ hier: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR [FGSV, Hrsg., 2005]

Dritter (z.B. der Stadt Sankt Wendel). Es bleibt festzuhalten, dass aus der aktuellen Duldung von Parkierungsvorgängen auf öffentlichen Flächen kein Anspruch auf dortiges Parken abgeleitet werden kann.

Es allerdings zu erwarten, dass in der derzeitigen Situation und mit den derzeitigen Nutzungs- und Komfortansprüchen sowie der aktuellen Verkehrsmittelwahl eine Stellplatznachfrage oberhalb der Richtwerte generiert wird. Die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf die angrenzenden Straßen und die dortige Wohnnutzung gilt es in die Erwägungen mit einzubeziehen.

Für die Anforderungen aus dem neuen Schulstandort gilt es daher, ein Stellplatzanordnung zu treffen, welche neben der empfohlenen Stellplatzzahl nach FGSV weitere Stellplätze vorsieht. Diese weiteren Stellplätze werden als mittelfristig in der Nachfrage rückläufig eingestuft.

5 Führung der Schulbusse

Die Schülerinnen und Schüler werden teilweise mit Bussen zur Schule gebracht und von dort abgeholt. Auch, wenn die Anzahl der Busse gering und nicht verkehrstechnisch relevant einzustufen ist, so generiert die Größe der Fahrzeuge besondere Anforderungen an die Straßen-Infrastruktur – insbesondere in den verfügbaren Verkehrsraumabmessungen. Daher ist die Erschließung des Standortes mit Bussen zu prüfen. Hierzu wurden verschiedene sinnvolle Varianten systematisch beurteilt und hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit geprüft.

5.1 Variante 1: Zufahrt Dechant-Gomm-Straße mit alternativer Abfahrt

In der Variante 1 erfolgt die Zufahrt zur Haltestelle der Schule in der Dechant-Gomm-Straße. Die Abfahrt der Busse wird auf einer neu herzustellenden Erschließungsstraße zum Pappelweg geführt und von dort aus nach Süden (Auf der Pitschwiese) bzw. Norden (Pestalozzistraße) auf die Alsfassener Straße geführt. Unter der Maßgabe, dass die Schule mit drei Schulbussen (s.o.) angefahren wird, ist die Nutzung der Pestalozzistraße nicht nachgefragt.

Die Prüfung der Flächenverfügbarkeit für die Befahrung mit Bussen zeigt, dass die Einmündung Alsfassener Straße mit der Dechant-Gomm-Straße die Voraussetzungen erfüllt. Die neu zu schaffende Einmündung am Pappelweg ist so herzustellen, dass die Anforderungen an eine Befahrbarkeit mit Bussen erfüllt werden.

Die Befahrung der weiteren Einmündungen ist an einer Stelle aus Sicherheitsgründen nicht ausführbar. Das Rechtsabbiegen aus dem Pappelweg in die Pestalozzistraße erfordert das Überfahren des Gehweges durch den Bus und ist aus diesem Grund abzulehnen. Aufgrund der Überlagerung der Wegeführung mit Schülerverkehren ist ein Gefährdungspotenzial zu unterstellen. Das Überfahren des Gehweges ist nicht StVO-konform und auszuschließen. Eine regelmäßige Schaffung eines Erfordernisses ist nicht vertretbar. Alternativ wäre die Führung nördlich der Pestalozzistraße über die Danziger Straße und die Schulstraße möglich.



Abbildung 5: Busführung der Variante 1 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen

Die Einmündungen in die Alsassener Straße sind mit starken Einschränkungen behaftet. Für das Einbiegen – sowohl aus der Schulstraße als auch aus der Breitener Straße – muss der Bus die gesamte Fahrbahnbreite (beide Fahrrichtungen) in Anspruch nehmen. Hieraus entstehen lange Wartezeiten für den Bus, die unabhängig von der Verkehrsmenge, keine ausreichende Verkehrsqualität ermöglichen. Ferner sind die bestehenden Sichtfelder nur regelkonform ausreichend, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit wirksam auf 30 km/h begrenzt wird. Auf Grund des hohen Zeitbedarfes des Busses zum Einbiegen, ist die Mitwirkung bzw. Beeinträchtigung der bevorrechtigten Fahrzeuge erforderlich.

Entlang der von Bussen befahrenen Strecke ist sicherzustellen, dass hinreichende Verkehrsräume und Lichte Räume zur Verfügung stehen. Hierzu ist das Ordnen des dortigen Parkens erforderlich und sicherzustellen, dass nur einseitig auf der Fahrbahn geparkt wird und das Parken auf dem Gehweg unterbleibt, damit die erforderlichen Lichten Räume gewährleistet sind.



Abbildung 6: Auf der Pitschwiese ist zur Sicherstellung des Verkehrsraumes für den Bus das Parken zu ordnen.

5.2 Variante 2: Dechant-Gomm-Straße mit Bushalt auf Parkplatz

In der Variante 2 erfolgt die Führung der Schulbusse in der An- und der Abfahrt über Alsfassener Straße in die Dechant-Gomm-Straße zur Haltestelle der Schule und auf demselben Weg wieder zurück.



Abbildung 7: Busführung der Variante 2 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen

Die Einmündung der Dechant-Gomm-Straße mit der Alsfassener Straße weist eine hinreichende Geometrie auf. Auch die vorhandenen Sichtfelder sind auf Grund des geradlinigen Verlaufes der Alsfassener Straße in diesem Bereich hinreichend gegeben.

Aus der Befahrung als Zu- und Abfahrt zur Schule ergibt sich, dass der Verlauf der Dechant-Gomm-Straße auf der gesamten Länge den Begegnungsfall Bus/Pkw ermöglichen muss. Hierzu ist das Längsparken auf der Fahrbahn – auch für den Bring- und Holverkehr der Kindertagesstätte – zwingend zu unterbinden.⁵



Abbildung 8: Dechant-Gomm-Straße auf Höhe der Kindertagesstätte. Eltern parken auf dem Gehweg nahe dem Eingang.

⁵ Das Parken auf dem Gehweg für das Bringen und Holen von Kindern birgt ein hohes Gefährdungspotenzial und ist auch im Bestand zu unterbinden.

5.3 Variante 3: Erschließungsumfahrt St. Anna Kirche

In der Variante 3 wird aus dem vorhandenen Fußweg eine neue Erschließungsstraße unmittelbar nördlich der St. Anna Kirche geschaffen. Die Anfahrt der Schule erfolgt dann über die neue Dechant-Gomm-Straße und die Abfahrt über die neue Erschließungsstraße oder umgekehrt.



Abbildung 9: Panorama-Aufnahme mit (v.l.n.r.) Fußweg nördlich der St. Anna Kirche, Fußweg entlang der Kindertagesstätte, Parkplatz am Kulturzentrum und Fußweg in Richtung St. Annen-Schule

Der Bushalt befindet sich in dieser Variante im Bereich des Parkplatzes vor dem Kulturzentrum oder auf dem jetzigen Fußweg an der Kindertagesstätte.

- Schulbus-**Halt** Parkplatz
 - Variante A: Ausstieg schul**ab**gewandt
 - Variante B: Ausstieg schul**zu**gewandt

- **Trennung An- und Abfahrt durch Wegeführung**
 - **Anfahrt** über Dechant-Gomm-Straße
 - **Abfahrt** über neue Erschließung

- Befahrbarkeit **Einmündungen**
 - **gut geeignet:**
 - Dechant-Gomm-Straße / St. Annenstraße
 - **mit leichten Einschränkungen:**
 - Neue Erschließung / Alsfassener Straße
 - Variante A:
Anfahrtsicht nach Norden nicht gegeben
 - > erforderlich bei 50 km/h: 70 m, vorhanden: 50 m
 - > erforderlich bei 40 km/h: 50 m
 - > erforderlich bei 30 km/h: 30 m
 - Variante B:
Haltesicht gegeben, Beeinträchtigung Alsfassener Straße nicht vermeidbar

Abbildung 10: Busführung der Variante 3 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen

Die Richtungsführung des Busses ist so vorzusehen, dass der Ausstieg der Schulkinder auf der schulzugewandten Seite in Fahrtrichtung rechts erfolgt. Damit erfolgt die Führung in der Zufahrt nördlich der St. Anna Kirche und die Ausfahrt über die Dechant-Gomm-Straße. Soll der Halt in der Allee entlang der Kindertagesstätte erfolgen, so ist die Busan- und -abfahrt nicht unabhängig voneinander möglich, sondern erfolgt zeitlich hintereinander.

Die Flächenverfügbarkeit an der Einmündung Dechant-Gomm-Straße/Alsfassener Straße ist ausreichend. Im Bereich der neu zu schaffenden Erschließung nördlich der Kirche sind die Sichtfelder begrenzt. Das Abbiegen von der Alsfassener Straße führt ggf. zu einer Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs auf der Alsfassener Straße. Dies ist jedoch nicht als kritisch zu beurteilen.

5.4 Variante 4: Erschließung Dechant-Gomm-Straße mit Wendeschleife

In der Variante 4 erfolgt die Buszu- und -abfahrt über die Dechant-Gomm-Straße. Die Schul-Haltestelle wird hingegen nicht auf dem Parkplatz vor dem Kulturzentrum eingerichtet, sondern westlich davon auf der Dechant-Gomm-Straße. Hieraus resultiert das Erfordernis einer Buswendeschleife, die neu herzustellen ist.

Die Einmündung Dechant-Gomm-Straße mit der Alsfassener Straße stellt eine hinreichende Fläche zur Verfügung. Entlang der Straße ist sicherzustellen, dass der Begegnungsfall Bus/Pkw gewährleistet wird, damit ein gleichmäßiger Verkehrsablauf gewährleistet werden kann. Hierzu ist das Parken auf der Straße zu unterbinden.

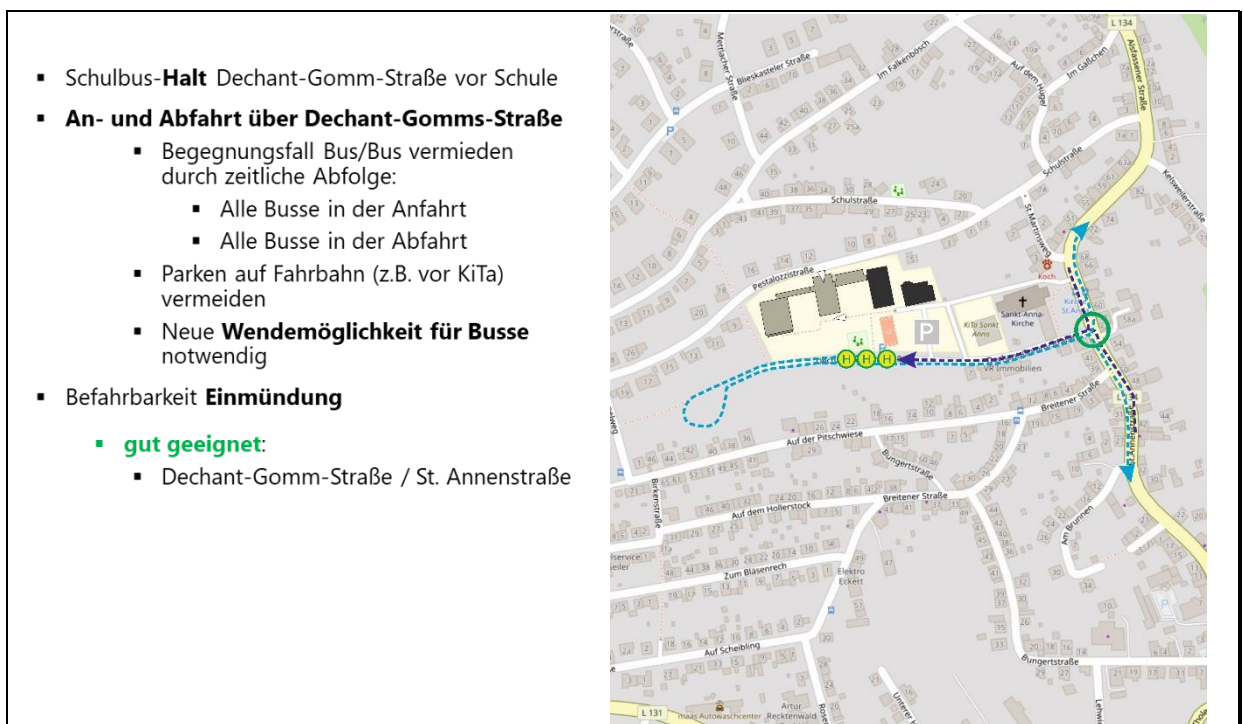


Abbildung 11: Busführung der Variante 4 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen

5.5 Variante 5: Bushalt auf der Alsfassener Straße

In der Variante 5 erfolgt der Halt der Schulbusse auf der Alsfassener Straße. Der Bushalt muss für mindestens drei Busse ausgestaltet werden. Die Verlängerung der Haltstelle auf der Ost-Seite der Tholeyer Straße erfordert eine Wegnahme des dortigen Parkens. Hält ein Bus von der Innenstadt / Tholeyer Straße kommend, müssen die Schülerinnen und Schüler die Alsfassener Straße auf dem Weg von/zu der Schule queren. Dies gilt es nach StVO zu vermeiden:

„VwV-StVO zu § 20 Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse
Zu Absatz 4

1 I. Vor der Festlegung von Haltestellen von Schulbussen sind von der Straßenverkehrsbehörde neben Polizei und Straßenbaubehörde auch Schule, Schulträger und Schulbusunternehmer zu hören. Dabei ist darauf zu achten, dass die Schulbusse möglichst — ggf. unter Hinnahme eines Umwegs — so halten, dass die Kinder die Fahrbahn nicht überqueren müssen.

2 II: Es ist vorzusehen, dass Schulbusse nur rechts halten. Die Mitbenutzung der Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel ist anzustreben.“

Soll die Haltestelle StVO-konform auf der Seite der Kirche für Schulbusse genutzt werden, so müssen die Busse zuvor wenden. Dies kann nicht kleinräumig erfolgen, sondern erfordert eine Wendefahrt über die B 41. Von der Innenstadt kommend führt der Weg über die Tholeyer Straße/Tholeyer Berg, die B41 Richtung Norden und dann über die Alsfassener Straße zur Kirche St. Anna. Der Umweg beträgt zusätzliche 4,5 km (ca. 8 Minuten Fahrtzeit). Dieser Umweg fällt jedes Mal, entweder bei der StVO-konformen Anfahrt oder bei der Abfahrt von der Haltestelle, an.



Abbildung 12: Haltestellensituation in der Alsfassener Straße an der Kirche St. Anna (oben: Blickrichtung Süd/Tholeyer Straße; unten: Blickrichtung Norden)

Die verkehrstechnischen Anforderungen sind an dieser Stelle erfüllbar. Für die StVO-konforme Anordnung der Haltestelle ist diese auf der Westseite (Kirche) vorzusehen. Hierzu müssen die Parkstände auf der kirchenzugewandten Seite entfallen. Der Mast für die Straßenbeleuchtung ist zu versetzen. Der Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) ist zu verlegen. Für die Einmündung sind die Sichtfelder zwingend freizuhalten.

- Schulbus-Halt **Alsfassener Straße**
- **An- und Abfahrt über St. Annenstraße / Alsfassener Straße**
 - Richtung Süden: 3 Warteplätze erforderlich
 - Notwendig: Ein-/Ausstieg auf schulzugewandter Seite erfordert Umwege der Busse
 - Fußwege der „Buskinder“ länger als übrige Personen, die mit Kfz den Standort erreichen

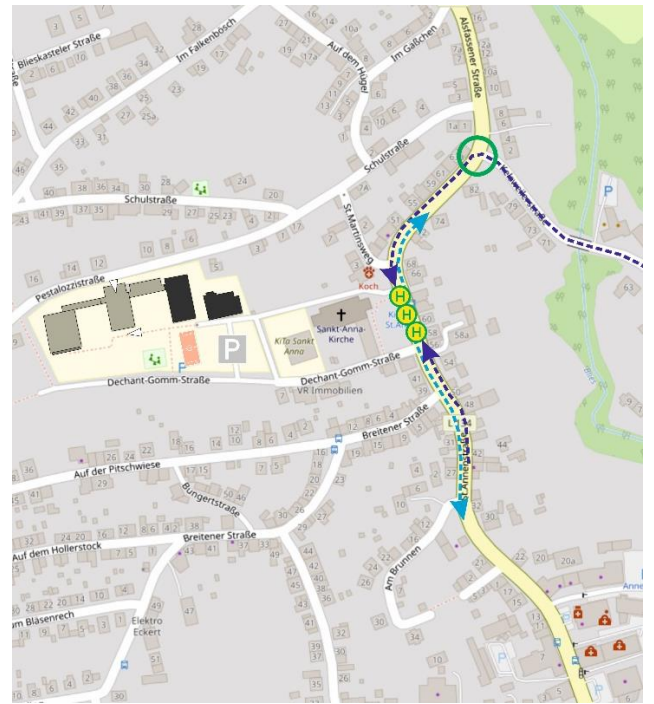


Abbildung 13: Busführung der Variante 5 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen

Ergänzend ist anzumerken, dass die Anordnung der Schulbushaltestelle in der Alsfassener Straße dazu führt, dass diejenigen Schulkinder, die den Bus benutzen, einen längeren Weg vom Ausstieg zurücklegen müssen als die Kinder, die mit dem Auto gebracht werden oder die Lehrkräfte und andere Anlieger. Dies widerspricht den Zielen der Verkehrserschließung im Sinne einer nachhaltigkeitsfördernden Situation.

5.6 Variante 6: Breitenstraße – Pestalozzistraße

In der Variante 6 war zu prüfen, inwiefern eine Führung der Busse über die Breitenstraße / Auf der Pitschwiese zu einer Haltestelle auf dem Pappelweg und dann weiter in der Abfahrt über die Pestalozzistraße / Schulstraße erfolgen kann. Dabei erfolgt keine Befahrung der Dechant-Gomm-Straße durch Schulbusse.

Die Überprüfung der Einmündungen entlang der Busroute erbringt dieselben Ergebnisse wie in Variante 1. Die Einmündungen der Alsfassener Straße bzw. der St. Annenstraße sind für die Befahrung durch Busse nur bedingt geeignet. Die Einfahrt in die Breitenstraße aus der St. Annenstraße ist möglich, wenn die Seitenräume im Einmündungsbereich – insbesondere auf der St. Annenstraße – von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Gleiches gilt für die Führung von Auf der Pitschwiese in die Pappelstraße. Hierbei sind nur minimale Bewegungsspielräume verfügbar und ein Befahren des Gehweges kann nicht ausgeschlossen werden. Unzureichend sind die Flächen für das Rechtsabbiegen von der Pappelstraße in die Pestalozzistraße. Hier muss ein Bus beim Abbiegen den Gehweg überfahren. Alternativ hierzu wäre die Busführung über die Danziger Straße / Schulstraße nördlich der Pestalozzistraße zu wählen.

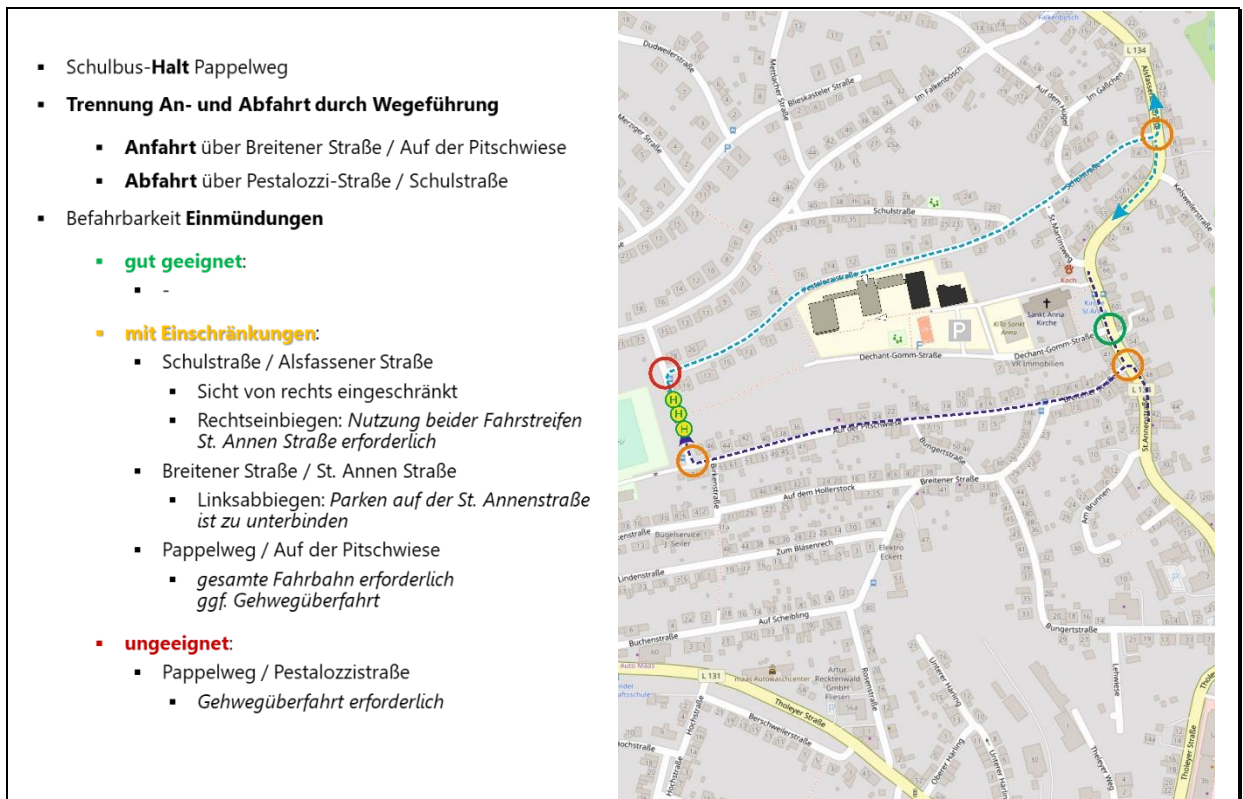


Abbildung 14: Busführung der Variante 6 mit Einschätzung der Flächenverfügbarkeit bzw. Eignung der zu befahrenden Einmündungen

5.7 Empfehlung zur Führung der Schulbusse

Insgesamt wurden auf 6 Führungsvarianten für Schulbusse hinsichtlich der Kriterien

- Flächenverfügbarkeit,
- Sichtfelder,
- Nähe Haltestelle zum Schulgebäude,
- Baulicher Aufwand sowie
- Weitere Aspekte

überprüft. Die nutzwertanalytische Auswertung macht deutlich, dass hinsichtlich der Befahrbarkeit die Varianten mit Nutzung der Parallelstraßen zur Dechant-Gomm-Straße nicht zu empfehlen sind. Bei der Ausweitung der Haltestelle an der Kirche St. Anna ist insbesondere die erforderliche umwegige Führung sowie der Abstand der Haltestelle zur Schule negativ zu bewerten.

<div>Aspekt</div> <div>Variante</div>	Flächenverfügbarkeit Einnündungen	Sichtfelder	Flächenverfügbarkeit Strecke	Nähe Haltestelle	baulicher Aufwand	weitere Aspekte	Punkte	Rang
1 Zufahrt Dechant-Gomm-Straße mit alternativer Abfahrt	--	0	0	++	-		-1	4
2 Dechant-Gomm-Straße mit Bushalt auf Parkplatz	+	+	+	++	+		6	1
3 Erschließungsumfahrt St. Anna Kirche	-	0	+	-	-		-2	4
4 Erschließung Dechant Gomm-Straße mit Wendeschleife	+	+	+	++	-		3	2
5 Bushalt auf der Alsfassener Straße	++	+	++	--	+	-	3	2
6 Breitener Straße – Pestalozzistraße	--	0	0	--	+		-3	6

Aus Perspektive des Schulbusverkehrs sind die Führungen über die Dechant-Gomm-Straße zu bevorzugen. Dabei kann die geringe Anzahl der Busse sowohl hinsichtlich Emissionen als auch weiterer Anforderungen aus den benachbarten Nutzungen nicht als relevant eingestuft werden.

6 Verkehrsabwicklung an der Schule

Für die Verkehrsabwicklung im Schulbereich sind

- die Lage der Haltestelle
- die Abwicklung des Schulbusverkehrs
- die Abwicklung des Bring- und Holverkehrs sowie
- das Parken der Anliegerinnen und Anlieger

zu berücksichtigen.

Hieraus ergeben sich drei unterschiedliche sinnvoll Anordnungen der Verkehrsanlagen in unmittelbarer Nähe zur Schule und den Fußwegebeziehungen. Als verfügbare Fläche wird hierbei der bestehende Parkplatz vor der Kulturhalle genutzt. Weitere Flächen stehen nicht zur Verfügung.

6.1 Variante A: Kompakt-Kombi

Eine möglichst kompakte Verkehrsanlage, welche die funktionalen Anforderungen an den Schulbusverkehr als auch an das Parken und das Bringen und Holen erfüllt, wurde in der Überlagerung der o.g. Anforderungen eine kompakte Verkehrsanlage entworfen.

Für Busse stehen drei Halteplätze zur Verfügung, welche an der Außenseite und somit dem geplanten Schulgebäude zugeordnet sind. Im Innenbereich können 64 Pkw-Stellplätze angeboten werden sowie sieben Plätze für Bring- und Holverkehre (Eltern-Taxi). Weitere Möglichkeiten für Bring- und Holverkehre können auf den beiden Fahrgassen zwischen den Stellplätzen mit je 6 Plätzen genutzt werden. Dabei müssen auf diesen Plätzen die Fahrerinnen bzw. Fahrer bei ihren Fahrzeugen bleiben. Die asphaltierte Fläche entlang der Allee vor der Kindertagesstätte bleibt verkehrsfrei. Kinder und Eltern können diese gefahrlos queren. Insgesamt erfolgt eine vollständig kreuzungsfreie Führung der Fußverkehre außen entlang des Parkplatzes. Die Schulkinder, die von Eltern in den Fahrgassen des Parkplatzes gebracht oder abgeholt werden, queren Fahrgassen des Parkplatzes, die mit guten Sichtfeldern ausgestattet sind und mit geringer Geschwindigkeit befahren werden. Der Parkplatz soll das Ende des befahrbaren Abschnitts der Dechant Gomm-Straße darstellen.

Diese Variante nutzt die aktuelle Parkplatzfläche maximal aus. Seitliche Begrenzungen zur Dechant-Gomm-Straße werden zurückgenommen. Weitere Stellplätze sind außerhalb der Dechant-Gomm-Straße anzuordnen.

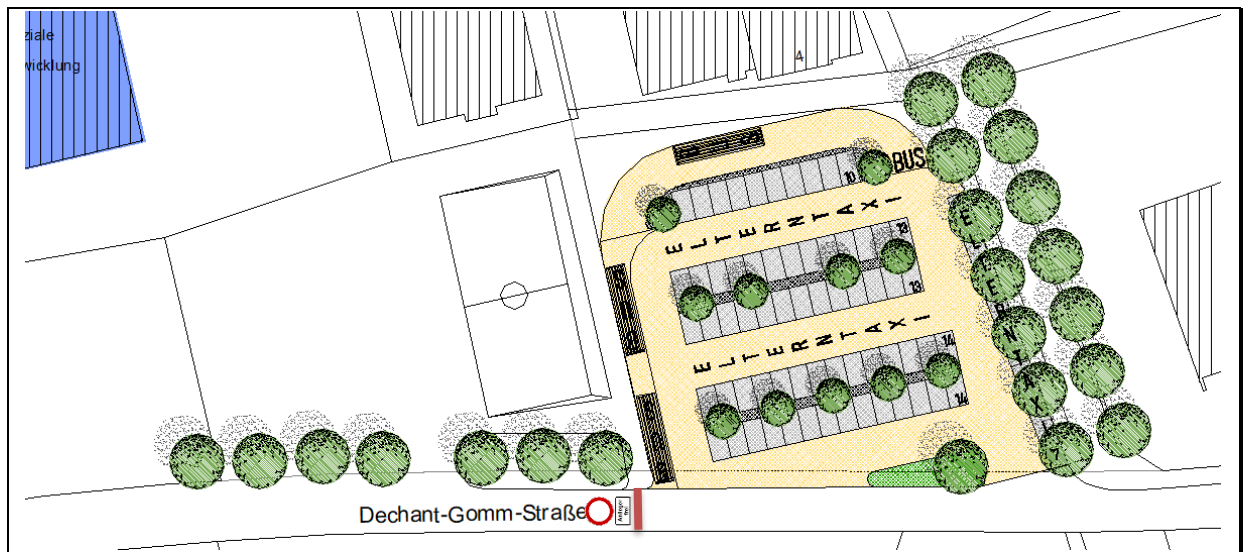


Abbildung 15: Kompakte Erschließung des Schulbereichs mit 3 Bushaltestellen, 64 Stellplätzen und 7 separaten Plätzen für Bring- und Holverkehr. Zusätzliche 12 Bring- und Holfahrzeuge nutzen die Fahrgassen des Parkplatzes.

In den Fällen, dass mehr Eltern-Taxis unterwegs sind, kommt es zum Rückstau in der Dechant-Gomm-Straße. Dieser stellt hinsichtlich des Verkehrsablaufes eine Einschränkung dar, jedoch ist nicht von einer Gefährdung auszugehen. Auch Leistungsfähigkeitsaspekte sind hier nicht maßgebend.

Es ist davon auszugehen, dass auch Kinder zur Haltestelle St. Anna Kirche gebracht werden und von dort über den Fußweg zur Schule gelangen. Diese Situation bietet insbesondere für das Bringen hohe Vorteile für die Eltern, da dies zeitsparsam erfolgt. Damit erfolgt eine Verteilung der Verkehrsmenge räumlich und zeitlich und eine Reduktion der Verkehrsbeaufschlagung in der Dechant-Gomm-Straße.

Insgesamt ist der Bereich der Haltestelle jedoch nicht geeignet, den Großteil der Bring- und Holverkehre abzuwickeln – insbesondere das Holen. In der ergänzenden Funktion leistet die Haltestelle jedoch einen nennenswerten Beitrag⁶.

6.2 Variante B: Bus separat

In einer weiteren Variantenuntersuchung erfolgt die Einrichtung einer Haltestelle westlich des Parkplatzes in der Verlängerung der Dechant-Gomm-Straße – entsprechend der Buserschließung in Variante 4. Hierzu ist eine Wende-Anlage für Busse erforderlich, damit diese den Bereich wieder über die Dechant-Gomm-Straße verlassen können.

Der nachfolgend dargestellte Entwurf belässt den aktuellen Baumbestand und die Begrenzungen des Parkplatzes, was die Anordnung von 45 Parkständen und 12 Plätzen für Eltern-Taxis ermöglicht. Die Eltern-Taxis werden in der unmittelbaren Zuordnung zu den Außenflächen und damit zu den Fußwegen der Schülerinnen und Schüler angeordnet. Hierbei werden Querungen vermieden.

Auch für diese Anordnung der Plätze für Bring- und Holverkehre gilt, dass Spitzen-Nachfragen nicht mit zugeordneten Plätzen abgewickelt werden können. Die weiteren Fahrzeuge stehen in den Fahrgassen des Parkplatzes oder in der Reihe der Zufahrt auf der Dechant-Gomm-Straße.

Das Bringen der Schülerinnen und Schüler ist hierbei weniger anspruchsvoll, da keine Wartezeiten im Schulbereich entstehen (Anfahren- Aussteigen – Abfahren). Beim Abholen stehen für wartende Eltern

⁶ Für die nachfolgenden Betrachtungen wurde die Verkehrsfunktion der Haltestelle im Bring- und Holverkehr nicht eingerechnet.

die zugewiesenen Flächen sowie die Fahrgassen bereit. Hier kann davon ausgegangen werden, dass die geparkten Fahrzeuge den Parkplatz erst nach den meisten Schülerinnen und Schülern verlassen.



Abbildung 16: Separate Schulbushaltestellen getrennt vom Parkplatz des Bereichs erfordern den Bau einer Wendeschleife.

Werden die Umgrenzungen des Parkplatzes ebenfalls als Parkplatzfläche nutzbar gemacht, so sind 10 weitere Stellplätze in der unmittelbaren Anfahrbarkeit von der Dechant-Gomm-Straße herstellbar. Die Gesamtzahl der Stellplätze beträgt dann 55 zzgl. 12 dezidierte Plätze für Bring- und Holverkehre.

6.3 Variante C: Parken separat

In der letzten hier dargestellten Variante wird die Fläche auf dem jetzigen Parkplatz ausschließlich dem Schulbusverkehr sowie den Bring- und Holverkehren zugeordnet. Hinzu kommt ein separater Parkplatz, der über eine Verlängerung der Dechant-Gomm-Straße erreicht wird. Die Schülerinnen und Schüler erreichen das Schulgebäude zu Fuß über die Nordseite, ohne Querung von Kfz-Verkehrsströmen.

Insgesamt werden vier Bushalteplätze sowie 22 Plätze für Eltern-Taxis eingerichtet.

Unter Ausnutzung der gesamten verfügbaren Grünfläche in Verlängerung der Dechant-Gomm-Straße könnten bis zu 155 Stellplätze hergestellt werden. Sollte diese Variante weiterverfolgt werden, so ist eine lärmtechnische Begutachtung zwingen erforderlich. Insgesamt ist davon auszugehen, dass Einrichtungen zum Schutz vor Lärm für die Anwohnerinnen und Anwohner einzurichten sind.



Abbildung 17: Separate Zonen für das Parken (bis zu 155. Plätze) sowie für Schulbus (4 Plätze) bzw. Bringen und Holen (22 Plätze).

6.4 Stellplätze

6.4.1 Pappelstraße

In der Pappelstraße steht eine ca. 115 m lange Fläche parallel zur Fahrbahnachse für Senkrechtparken zur Verfügung. Dies entspricht etwa 46 Stellplätzen, von denen aktuell ca. 4 bis 6 durch Anwohner genutzt werden. Somit verbleibt eine Kapazität von ca. 40 Stellplätzen, die über den vorhandenen Fußweg an den Schulbereich bzw. die Dechant-Gomm-Straße angebunden sind.



Abbildung 18: Verfügbare Senkrechtparkstände im Bereich Pappelstraße (links) und Fußweg zur Dechant Gomm-Straße.

6.4.2 Pestalozzistraße

Im Bereich der Pestalozzistraße sind derzeit 13 Längsparkstände mit einer (geringen) Länge von ca. 5,0 m eingezeichnet. Diese Kapazitäten könnten erhöht werden, wenn mit geringer Geländeänderung ein Schrägparken⁷ eingerichtet würde. Hierbei verkürzt sich die erforderliche Abwicklungslänge von derzeit 5,0 m auf dann ca. 3,50 m, was insgesamt 18 Parkstände ermöglicht (+5 Parkstände). Hinzu kommt, dass Schrägparkstände einen besseren Verkehrsablauf ermöglichen, da das Einparken ohne Rangieren erfolgen kann.

Auf Höhe der Fußwegequerungen sind die Sichtfelder zu beachten und dafür Sorge zu tragen, dass kein Hindernis die Sicht auf die querenden Fußgängerinnen und Fußgänger beeinträchtigt. Insgesamt ist dies jedoch unter Beibehaltung der Stellplatzanzahl möglich.

In Anrechnung ist zu bringen, dass derzeit die Straßenstellplätze teilweise von Anliegern benutzt werden. Bei den verschiedenen Ortsbesichtigungen wurde der Eindruck gewonnen, dass dies trotz freier Flächen bzw. Stellplätze auf den zuzuordnenden Grundstücken erfolgt. Sofern eine Widmung der Stellplätze vorgenommen wird, ist der Anliegerbedarf zu berücksichtigen.



Abbildung 19: Längsparkstände entlang der Pestalozzistraße

6.4.3 Gesamtzahl Stellplätze

In der Pappelstraße und der Pestalozzistraße stehen derzeit Parkstandskapazitäten zur Verfügung:

- Pappelstraße:
 - 46 Senkrecht-Parkstände, davon ≥ 40 i.d.R. ungenutzt
- Pestalozzistraße:
 - 15 Längsparkstände, davon ≥ 12 i.d.R. ungenutzt
 - 5 Senkrechtparkstände am westlichen Gebäudekopf der Schule
 - 3 zusätzliche Stellplätze durch Schrägparken

Insgesamt steht somit eine Kapazität von 57 bis 69 Parkständen in diesen beiden Straßen mit direkter fußläufiger Anbindung des Schulbereiches zur Verfügung.

Wird in der Verkehrsabwicklung an der Schule auf die Variante 1 zurückgegriffen (64 Stellplätze), so stehen in Summe

121 bis 133 Stellplätze

⁷ 50^{gon} bzw. 45°

zur Verfügung und damit mehr als der Wunschbedarf (115) der aktuellen und der zukünftigen Nutzungen.

6.4.4 Parkraumbewirtschaftung

Soll die verteilte Nutzung der Parkraumkapazitäten im Umfeld der St. Annen-Schule mit minimalem Verkehrsaufwand bei der Suche nach Stellplätzen erfolgen, so ist ein klares Parkraummanagement notwendig, welches die **Ordnung des ruhenden Verkehrs** zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Nutzbarkeit der Gehwege ergänzt. Dieses ist mindestens für die folgenden Straßen notwendig:

- Dechant-Gomm-Straße
- Breitener Straße / Auf der Pitschwiese
- Pappelweg
- Pestalozzistraße / Schulstraße

Auf dem **Parkplatz vor dem Kulturzentrum** können vordringlich Parkkapazitäten für die Kindertagesstätte, das Personal der Caritas und Teile des Lehrpersonals bereitgestellt werden⁸. Dies kann durch eine kennzeichenbezogene oder nutzungsbezogene Ausweisung erfolgen (z.B. „Parkstand ausschließlich für Mitarbeitende der Caritas“) erfolgen. Die Zuordnung ist auf Werktage und den Zeitraum von 7⁰⁰ Uhr bis 15⁰⁰ Uhr⁹ zu begrenzen.

Die Stellplatzkapazität auf dem Parkplatz ist ansonsten für die Bring- und Holverkehre bereitzustellen und mit einer Parkdauer von maximal 30 Minuten. Ferner können 5 – 8 Stellplätze für Besucher der angrenzenden Nutzungen bereitgestellt werden. Hierbei wird eine Mindestbewirtschaftung mit Parkscheibe (1 Stunde) als erforderlich erachtet, die Erhebung von Gebühren mit einer zeitlichen Befristung (max. 90 Minuten) wird empfohlen.

Die Stellplätze entlang der **Pestalozzistraße** können in für die weiteren Lehrkräfte bereitgestellt werden. Dabei sind auch hier die gleichen Regelungen anzuwenden wie für den Parkplatz vorgeschlagen. Ferner sind auch hier Stellplätze für Besucherinnen und Besucher der Anlieger zu berücksichtigen.

Die Stellplätze entlang des **Pappelweg** müssen nicht zwingend gewidmet werden. Sie sind die Stellplätze mit der größten Entfernung zu den Einrichtungen. Auf Grund der Widmung der anderen Kapazitäten verbleibt dieser Bereich als Parkraumbangebot für die Auszubildenden der Caritas-Akademie¹⁰.

Insgesamt sollten alle Nutzungen angehalten werden, den Stellplatzbedarf und die Auto-Nutzung zu minimieren. An dieser Stelle könnte Vorbildfunktion für Nachhaltige Entwicklung als Bildungs- / Ausbildungseinrichtung zum Beispiel in einem einrichtungsbezogenen Mobilitätsmanagement reiche Früchte tragen. Die Bildung von Fahrgemeinschaften / Elterngruppen sowie – in einigen Fällen - die Nutzung des ÖPNV und das Gehen zur Schule bzw. der Kindertagesstätte – auch begleitet – leistet einen Beitrag zu mehr sozialen Kontakten, Aktivität der Beteiligten und reduziert die Beeinträchtigungen von Umfeld und Umwelt.

⁸ Damit wird nicht der von der Kindertagesstätte geäußerte Parkraumbedarf bestätigt, geschweige denn ein Anspruch auf Parken der Beschäftigten im öffentlichen Raum bekräftigt. Der Stellplatzbedarf der Nutzung ist – entsprechend den gesetzlichen Rahmenbedingungen – zunächst auf privatem Grund nachzuweisen. Der geäußerte Wunschbedarf übertrifft die Richtwerte deutlich. Es ist daher zu entscheiden, ob und welche Stellplatzzahl den Nutzungen auf dem Grund der Stadt bereitgestellt wird.

⁹ Die Widmung kann am frühen Nachmittag enden, da zu diesem Zeitpunkt die notwendigen Parkstände belegt sind.

¹⁰ Die Kapazität in der Pappelstraße ist nach Angaben der Caritas-Verwaltung hinreichend.

7 Gesamtverkehrsaufkommen

Das Gesamtverkehrsaufkommen für den Bereich der St. Annen-Schule in Sankt Wendel lässt sich von den Überlegungen zu den Bring- und Holverkehren sowie aus der Anordnung der Stellplätze ableiten. Dabei werden folgende Verkehrsaufkommen - bezogen auf die Spitzenstunde – erwartet:

- Berufstätige
 - Kindertagesstätte St. Anna: 15 Fahrzeuge
 - Caritas Verwaltung/Lehrkräfte: 20 Fahrzeuge
 - Grundschule Lehr- und Betreuungskräfte: 40 Fahrzeuge
- Auszubildende
 - Caritas-Akademie 40 Fahrzeuge
- Bring- und Holverkehre
 - Kindertagesstätte 30 Fahrzeuge
 - Grundschule 50 Fahrzeuge
 - Schulbusse 3 Fahrzeuge

Die Bring- und Holverkehre erzeugen sowohl eine Hin- als auch eine Rückfahrt. Die übrigen Verkehre im Zeitintervall von einer Stunde jeweils entweder die Hin- oder die Rückfahrt. Das Verkehrsaufkommen verteilt sich nicht gleichmäßig über die Stunde, sondern zum überwiegenden Anteil binnen 20 Minuten. Dabei stellt die morgendliche Situation die höchsten Anforderungen.

In der morgendlichen Spitzenstunde sind insgesamt $188+73 \approx 260$ Kfz-Fahrten zu erwarten. Die Ansiedlung der Schule trägt davon $100+23 \approx 125$ und somit einen Anteil von etwa 50%. In der praktischen Umsetzung werden auch Eltern ihr Kind an der Haltstelle vor der Kirche Sankt Anna bringen/holen, was die zu erwartende Verkehrsmenge reduziert. Dies wurde jedoch hier nicht eingerechnet.

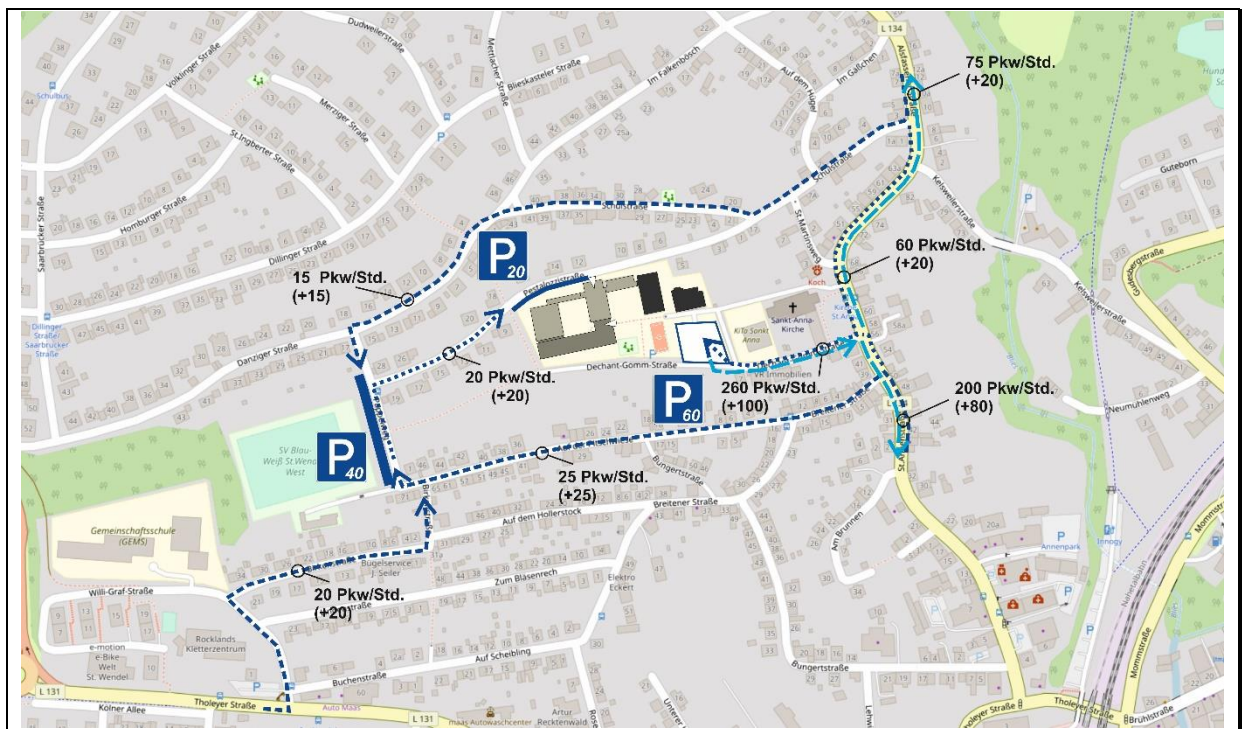


Abbildung 20: Abschätzung von Menge und Verteilung der Verkehre aus den Nutzungen Kindertagesstätte, Caritas und Grundschule in der morgendlichen (Klammerwerte: Veränderung aus Schulansiedlung; P-Angaben: Kapazitäten für betrachtete Nutzungen)

Die räumliche Verteilung der Stellplätze bestimmt hierbei wesentlich, welche Veränderungen im Verkehrsaufkommen zu erwarten sind. Auf Grund der vorangegangenen Überlegungen wird Variante A („kompakt Kombi“) in Überlagerung mit der Nutzung der verfügbaren Stellplatzkapazitäten in der Pappeistraße und der Pestalozzistraße favorisiert. Dies bietet eine ausreichende Gesamtzahl von Stellplätzen und verteilt die Verkehrsströme in einer Art und Weise, dass als verträglich einzustufende Änderungen im Verkehrsaufkommen erzielt werden.

Das Auftreten der Bring- und Holverkehre binnen eines kurzen Zeitraumes (< 15 Minuten) führt dazu, dass das Einbiegen aus der Dechant-Gomm-Straße in die Alsfassener Straße mit hohen Wartezeiten beaufschlagt wird. Dabei wird zwischenzeitlich eine unzureichende Verkehrsqualität erreicht. Dabei wird für das Bezugsintervall von einer Stunde eine befriedigende Verkehrsqualität erreicht.

Hinsichtlich der verkehrstechnischen Situation erfolgt an dieser Stelle eine Dosierung für das Einbiegen in die St. Annenstraße, welches Spitzenlasten an der Einmündung St. Annenstraße / Tholeyer Straße abbildert und dort eine verkehrstechnische Überlastung des Knotenpunktes verhindert.

8 Fuß- und Radwege

Für die Bereiche Tholeyer Berg, Alsfassen und Teile der Innenstadt Sankt Wendels ist der Standort der St. Annen-Schule fußläufig unterschiedlich gut erreichbar.

Grundsätzlich ist entlang der Fußwege der Schülerinnen und Schüler das Gehwegparken zu prüfen und ggf. zu entfernen: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.“¹¹ Dabei ist auch zu bedenken, dass die Grundschulkinder bis zur Vollendung des 8. Lebensjahres zum Radfahren den Gehweg benutzen müssen, bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres dieses dürfen.

Dies gilt insbesondere für den Fußweg entlang der **St. Annenstraße** aus/in Richtung Innenstadt bzw. Bahnhof. Die Sollbreite für Gehwege im Innerortsbereich liegt bei mindestens 2,30 m. Dies ist entlang der St. Annenstraße nicht durchgängig gewährleistet. An einzelnen Stellen wird eine Breite von 1,0 m erreicht oder unterschritten. In anderen Bereichen wird der Gehweg durch parkende Fahrzeuge belegt. Dieses sollte bereits heute überprüft und geordnet werden. In Einzelfällen ist das Parken auf dem Gehweg durch bauliche Maßnahmen zwingend zu unterbinden.

Darüber hinaus ist auch an den Einmündungen in den Wohngebieten sicherzustellen, dass die Sichtfelder freigehalten werden, damit ein sicheres Queren der Schülerinnen und Schüler gewährleistet wird und keine Gefährdung entsteht. Es wird die Aufstellung eines Schulwegplanes für Fuß- und Radverkehr durch die Schule unter Beteiligung der städtischen Verwaltung und der Polizei empfohlen.

¹¹ VwV-StVO „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“



Abbildung 21: Beispiele unzureichender Gehwegabmessungen entlang der St. Annenstraße

Aus dem Bereich **Alsfassen**, in welchem sich der Schulstandort befindet, bestehen umwegarme Fußwege entlang der Wohnstraßen oder auf separaten Wegen. Für die Querung in der Danziger Straße sowie der Pestalozzistraße ist dafür Sorge zu tragen, dass die Sichtfelder zwischen Straße und Fußweg

gewährleistet sind. Gegebenenfalls ist das Parken in diesem Bereich zwingend zu unterbinden, beispielsweise durch Poller. Zusätzlich kann die Querungsstelle farblich hervorgehoben und mit Markierung des Verkehrszeichens 136 StVO „Kinder“ gekennzeichnet werden.



Abbildung 22: Das auf einem eingezeichneten Stellplatz geparkte Fahrzeug schränkt die Sicht auf den Fußweg ein (Pestalozzistraße). Der Fußweg von rechts ist durch die bestehende Bepflanzung nicht erkennbar.

Aus dem Bereich **Tholey Berg** ist die Tholeyer Straße zu queren. Dies ist im Bereich der Willi-Graf-Straße sowie der Rosenstraße durch eine Fußgänger-Bedarfs-Lichtzeichenanlage sicher gewährleistet. Im weiteren Verlauf stellt die Bebauung der Straße auf der Pitschwiese ein Hindernis dar, das einen Umweg für die Schülerinnen und Schüler generiert. Diese müssen über den Pappelweg und den dortigen Fußweg in die Dechant-Gomm-Straße geführt werden. Die entstehenden Fußwegelängen überschreiten hierbei die Länge von 1.000 m und eine Fußwegelänge von 20 Minuten. Sofern sich eine Möglichkeit ergibt, einen Fußweg direkt von der Straße auf der Pitschwiese in die Dechant-Gomm-Straße einzurichten, sollte diese genutzt werden.



Abbildung 23: Bedarfs-Lichtzeichen-Anlage zur Sicherung der Querungen an der Einmündung Willi-Graf-Straße (oben) und der Rosenstraße (unten)

Insgesamt ist die Fußwegsituation in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

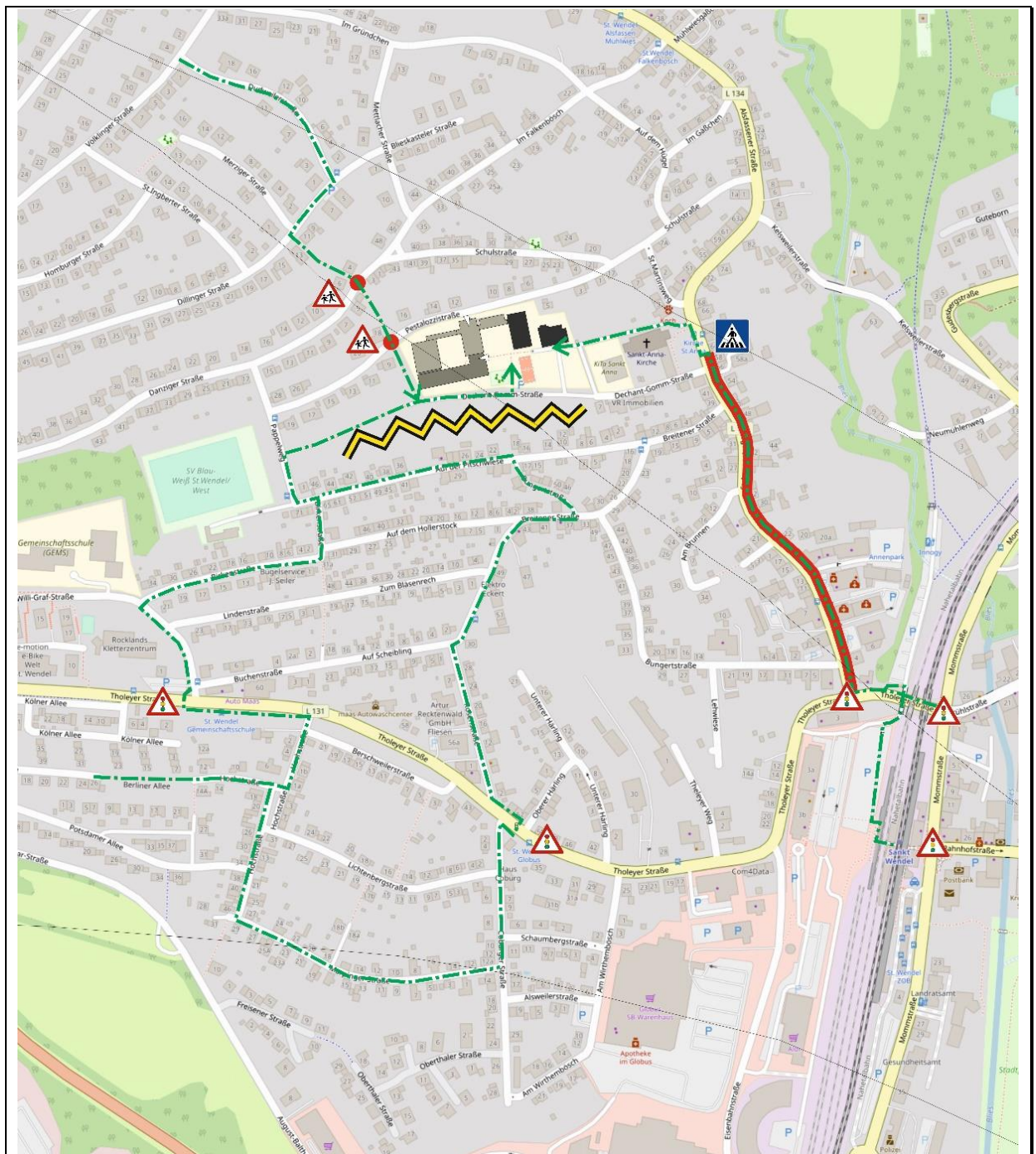


Abbildung 24: Darstellung der Hauptfußwege zum Schulstandort St. Annen-Schule. Rot hinterlegt: Mängel entlang der St. Annenstraße; schwarz/gelb: Barrierewirkung der Bebauung Auf der Pitschwiege

9 Fazit und Empfehlungen

Für die Einrichtung der Grundschule am Standort der Sankt Annen Schule konnten die Bedarfe an Schulbussen und Parkraum sowie die Mengen des fließenden Verkehrs ermittelt werden.

Die Eckdaten hierzu sind:

- 3 Schulbusse für die Bereiche St. Wendel Mitte sowie Urweiler und Leitersweiler
- Weiteres Schulbusangebot für den Bereich Tholey Berg
- 75 Wunsch-Parkstände für die vorhandenen Nutzungen
- 40 Wunsch-Parkstände für die Grundschule
- ca. 60 Eltern-Taxis zur Kindertagesstätte
- ca. 50 Eltern-Taxis zur Grundschule

Die Anzahl der Eltern-Taxis richtet sich dabei nach der Qualität der Alternativen. Bei entfernten, mit Schulbus bedienten Bereichen, werden die in sehr hohem Anteil Schulkinder die Busse nutzen. Hier ist der Bring- und Holaufwand hoch, der Schulweg mit dem Bus sicher, einfach und schnell. Ein Bus ersetzt dabei viele Pkw-Fahrten. In Bereichen, die einen langen Fußweg haben und kein Busangebot besteht, ist der Anteil der mit privat-Pkw gebrachten Kinder vergleichsweise hoch.

Insofern sind auch Ansätze vorstellbar, welche bei konsequenter Unterstützung durch die beteiligten Einrichtungen, guten alternativen Verkehrsangeboten in Abstimmung der Schulanfangs- und -endzeiten, eine Reduktion der Kfz-Fahrten und eine zeitliche Verteilung der Fahrten erzielt werden kann. Solche Ansätze sind im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung im Rahmen des Bildungsauftrages integrierbar¹², liegen jedoch außerhalb der Aufgabenstellung für diese Untersuchung.

Aus den Überprüfungen der möglichen Schulbusführungen, der Parkraumkapazität und der Abwicklung des fließenden Verkehrs konnte gezeigt werden, dass die Ansiedlung der St. Annen-Schule aus verkehrlicher Sicht möglich ist. Hierbei wird die Variante A (Kompakt-Kombi) empfohlen. Unter Einbeziehung der Parkraum-Kapazitäten in dem Pappelweg und der Pestalozzistraße kann die gewünschte Anzahl der Stellplätze nachgewiesen werden. Dabei bleibt festzuhalten, dass die gewünschte Anzahl der Parkstände deutlich über den Parkraumrichtwerten liegt und einen hohen Komfort für die und in der Nutzung des Privat-Pkw widerspiegelt¹³.

Empfohlen wird eine Parkraumbewirtschaftung der relevanten Parkstände zur Unterstützung der Verkehrsverteilung in Bezug auf die Nutzungen Caritas und Grundschule.

Die Verkehrsmengenveränderungen sind für die Dechant-Gomm-Straße am höchsten. Mit der Verlagerung der aktuellen Stellplatznachfrage der Auszubildenden in den Pappelweg und der Überlagerung mit einer neuen Nutzung St. Annen-Schule entsteht eine Erhöhung der Verkehrsmenge von aktuell ca. 160 Kfz/Std. auf dann 260 Kfz/Std. im Querschnitt. Den Löwenanteil (76%) bilden hierbei die Bring- und Holverkehre (Kita: ca. 60 Vorgänge, Schule ca. 50 Vorgänge). Die Gesamtverkehrsmenge von ca. 260 Kfz/Std. ist nach geltendem Regelwerk als verträglich einzustufen, wenngleich die Erhöhung deutlich wahrnehmbar sein wird.

¹² Die aktuellen Forderungen hinsichtlich der Stellplatzkapazitäten zeigen hierbei eher den Wunsch der Beibehaltung einer schnellen und komfortablen Autoerreichbarkeit – mit Auswirkungen auf die erzeugte Verkehrsmenge, die Flächennutzung und die Investitionskosten.

¹³ Das komfortable Pkw-Angebot läuft einer Entwicklung zu nachhaltiger Mobilität zuwider. Hier wäre eine sukzessive Reduktion der vorhandenen Stellplatzkapazität zu wünschen, die unter der Mitwirkung der beteiligten Nutzungen in einem Mobilitätsmanagement eine Mobilität mit mehr Nachhaltigkeit erzielt. Die Stadt St. Wendel sollte als Eigentümer bzw. Verwalter der relevanten Flächen darauf hinwirken.

Ebenfalls festzuhalten ist, dass innerhalb der Spitzenstunden Überlastungserscheinungen beim Einbiegen von der Dechant-Gomm-Straße in die Alsfassener Straße / St. Annenstraße zu erwarten sind. Diese entstehen auf Grund der zeitlichen Zuspitzung der Bring- und Holverkehre. In der verkehrstechnischen Betrachtung, welche auf ein Betrachtungsintervall von 60 Minuten ausgelegt ist, wird eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität erzielt.

Die Verkehrsmengenänderungen in den angrenzenden Straßen sind gering und können als nicht entscheidungsrelevant eingestuft werden.

In den Straßen, die von den Schülerinnen und Schülern auf dem Weg von/zur Schule begangen werden, ist sicherzustellen, dass diese an den Einmündungen die erforderlichen Sichtfelder gewährleisten. Darüber hinaus ist das Parken zu ordnen und ggf. das Parken auf den Gehwegen (ganz oder teilweise) zu unterbinden. Wo separat geführte Fußwege die Straßen queren, soll neben der Gewährleistung der Sichtfelder mit Markierungen auf das Queren der Kinder aufmerksam gemacht werden.

In Summe ist zu konstatieren, dass die zusätzlichen Kfz-Verkehrsmengen aus der St. Annen-Schule

- im unmittelbaren Umfeld gemindert werden durch Umverteilung aktueller Verkehre,
- in der Verkehrsmenge verkehrlich hinreichend leistungsfähig und sicher abwickelbar sind,
- in der Dechant-Gomm-Straße zu Schulanfangs- und -endzeiten spürbare Verkehrsmengenzunahmen bewirken und
- mit hinreichend Parkmöglichkeiten ausgestattet werden können.

Damit erscheinen die verkehrlichen Anforderungen aus der Schulansiedlung am betrachteten Standort erfüllbar.

Niederhorbach, Juni 2022
Prof. Dr. Christoph Hupfer