

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	18.01.2018	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	20.12.2017	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	30.01.2018	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Festlegung des Ausbaustandards der Heeper Straße zwischen der Straße Am Venn und der Teutoburger Straße</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Planungen bis zum politischen Beschluss</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>Auswirkung auf den Finanzplan: ca. 9.300.000 € in den Jahren der Herstellung Auswirkung auf den Ergebnisplan: Keine Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und Beleuchtung Jährliche Abschreibung für Straßenunterhaltung und Straßenbeleuchtung von ca. 211.000 Euro Anteilige Refinanzierung über</p> <ul style="list-style-type: none"> - Straßenausbaubeiträge - Förderung nach dem Entflechtungsgesetz
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>---</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Beirat für Behindertenfragen und die Bezirksvertretung Mitte empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt: Die Heeper Straße ist zwischen der Straße Am Venn und der Teutoburger Straße entsprechend der vorgelegten Planung auszubauen.</p>

Begründung:

1. Situationsbeschreibung

Bei der Heeper Straße handelt es sich um eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Transport- und Verbindungsfunktion. Sie ist im Abschnitt von Teutoburger Straße bis Huberstraße als K 11 und im weiteren Verlauf als L 778 klassifiziert. Die Verkehrsbelastung beträgt ca. 17.000 Kfz / 24h.

Die Heeper Straße ist als Hauptverkehrsstrecke des Alltagsradverkehrs eingestuft.

Der zahlreiche Busverkehr bedient die Heeper Straße im 5- minütigen Takt.

Es herrscht hoher Fußgängerverkehr in Längs- und Querrichtung

(besonders im Geschäftsbereich zwischen DB-Brücke und Otto-Brenner-Straße sowie punktuell hoher Parkdruck.

Aufgrund einer Unfallhäufungsstelle ist der Bereich zwischen der DB-Brücke und der Otto-Brenner-Straße bereits mit 30 km/h beschildert worden.

Die vorh. Radverkehrsanlagen sind weder in den Breiten noch in der Oberflächenbeschaffenheit zeitgemäß.

Der Kanalbau läuft derzeit zwischen Kronenstraße und Huberstraße.

2. Planung (Anlage 1-6 und beigefügte Lagepläne sowie die Präsentation)

Die Zielsetzungen der Vorplanung sind ein regelwerkskonformer Straßenentwurf unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer.

- Im Ergebnis ist eine Aufwertung des Straßenbildes durch Straßenraumgestaltung mittels neuer Materialien und Begrünung beabsichtigt.
- Die Radverkehrsführung erfolgt beidseitig durch die Anlage von Radfahrstreifen.
- Es werden alle vorhandenen und neuen Querungsstellen sowie die Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut.
- Anwohner- und Geschäftsparken soll weiterhin gewährleistet werden.
- Der Einbau von lärmarmem Asphalt ist beabsichtigt.
- Die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen wird beibehalten.
- Die Förderung des ÖPNV wird durch die Verlagerung der Bushaltestellen und der Pulk Führerschaft an den Haltestellen weitestgehend gewährleistet.
- Alle untergeordneten Einmündungen werden als Gehwegüberfahrten ausgebaut
- Unfallschwerpunkte sollen beseitigt werden.

Als Grundzüge der Planungen ergeben sich im Ergebnis:

- Durchgängig 3,25 m Fahrspuren aufgrund des starken Busverkehrs
- Möglichst durchgängig beidseitige Radfahrstreifen im Regellaß von 1,85 m
- Zusätzliche Querungsstellen durch Mittelinseln
- Barrierefreiheit an allen Querungsstellen und Bushaltestellen
- Möglichst ausreichende Stellplätze. In der Hauptsache im Geschäftsbereich zwischen DB-Brücke und Otto-Brenner-Straße.
- Zusätzliche Begrünung, wo möglich.
- Ausreichend breite Fußwege.

Die vorgelegte Planung ist mit dem ADFC, VCD, IHK, moBiel, der Polizei (begleitender Arbeitskreis) sowie verwaltungsintern abgestimmt worden. Aus diesem Arbeitskreis sind viele Anregungen wie z.B. Linksabbiegetaschen für Radfahrer in der Teutoburger Straße, durchgängige beidseitige Radfahrstreifen in Höhe Mühlenstraße, Lage der Bushaltestellen und Mittelinseln, Verzicht auf eine Rechtsabbiegespur in die Straße Am Scherkamp, Lage der Radfahrstreifen links

von Rechtsabbiegespuren, Fußgängerüberweg mit zusätzlicher Mittelinsel, sowie Materialwechsel bzw. Torwirkung durch Bauminselfen zu Beginn und Ende des Tempo 30 Bereiches.
Lärmschutzansprüche werden noch geprüft

3. Parkraumbilanz

3.1 Teutoburger Straße – Huberstraße

In diesem Abschnitt wurde aufgrund der Kanalbaustelle nicht gezählt.
Es wurde mittels Luftbild die max. mal mögliche Anzahl der vorh. Stellplätze gezählt.

Südseite: vorh. 7 Stellplätze, geplant 4 Stellplätze
Nordseite: vorh. 0 Stellplätze, geplant 0 Stellplätze

3.2 Huberstraße - Wörthstraße

In diesem und den folgenden Abschnitten wurde zu verschiedenen Zeiten die Anzahl der tatsächlich parkenden Fahrzeuge ermittelt und somit der max. Bedarf gewählt.
Den max. Bedarf ergab die Zählung zwischen 20.00 Uhr und 20.35 Uhr.

Südseite: gezählt 8 Stellplätze, geplant 2 Stellplätze
Nordseite: gezählt 0 Stellplätze, geplant 0 Stellplätze

3.3 Wörthstraße – DB- Brücke

Südseite: gezählt 22 Stellplätze, geplant 11 Stellplätze
Nordseite: gezählt 5 Stellplätze, geplant 0 Stellplätze

3.4 DB-Brücke – Otto-Brenner-Straße

Südseite: gezählt 6 und 1 Behindertenstellplatz, geplant 5 + 1 Behindertenstellplatz
Nordseite: gezählt 19 Stellplätze, geplant 15 Stellplätze

3.5 Otto-Brenner-Straße – Brückenstraße

Südseite: gezählt 3 Stellplätze, geplant 6 Stellplätze
Nordseite: gezählt 0 Stellplätze, geplant 0 Stellplätze

3.6 Brückenstraße – Hudeweg

Südseite: gezählt 27 und 1 Behindertenstellplatz, geplant 22 und 1 Behindertenstellplatz
Nordseite: gezählt 23 Stellplätze, geplant 17 Stellplätze

3.7 Hudeweg – Ziegelstraße

Südseite: gezählt 7 Stellplätze, geplant 14 Stellplätze
Nordseite : gezählt 17 Stellplätze, geplant 15 Stellplätze

Die Stellplatzbilanz für den gesamten Ausbauabschnitt (Länge ca. 2,8 km) ergibt den Bedarf für max.146 Stellplätze.

In der vorgestellten Planung sind 113 Stellplätze vorgesehen.

4. Beleuchtung und Begrünung

Die Straßenbeleuchtung im Abschnitt zwischen Teutoburger Straße und Otto-Brenner Straße erfolgt mit dem Bielefelder Standard für Hauptverkehrsstraßen mittels Mastaufsatzleuchten (10 m) in LED-Technik. Im weiteren Abschnitt ist die Straßenbeleuchtung bereits erneuert worden.

Die Standorte für die Begrünung bedürfen noch einer Abstimmung mit den Versorgungsträgern
Die Art der Begrünung erfolgt in Abstimmung mit der Grünflächenabteilung des UWB.

5. Barrierefreiheit

Jede Querungsstelle (Lichtsignalanlagen, Mittelinseln und Fußgängerüberwege) sowie die Bushaltestellen werden mit dem Standard für Barrierefreiheit, der mit dem Beirat für Behindertenfragen abgestimmt ist, ausgestattet.

6. Stadtbahnoption (Anlage 5 und 6)

Nach der Bürgerabstimmung zur Stadtbahnverlängerung nach Heepen vom Mai 2014 wurde der StEA in seiner Sitzung am 3.02.2015 aufgrund des gegebenen Handlungszwanges beim Kanalbau über das weitere Vorgehen der Verwaltung informiert. In der DrucksachenNr.0892/2014-2020 heißt es:

Zitat: „Die Stadtbahnlinie Richtung Heepen wird in den Ausführungsplanungen zum Kanalbau im Bereich der Huberstraße und „Am Venn“ nicht berücksichtigt. Bei optionaler Rücksichtnahme auf eine mögliche künftige Stadtbahnführung Richtung Heepen würden zum Ausführungszeitpunkt des Kanalbaues Mehrkosten in einer Größenordnung von ca. 1 Mio. € entstehen, die aufgrund der aktuellen Haushaltssituation nicht finanziert werden können. Auch eine Vorfinanzierung durch moBiel ist nicht möglich“.

Mit den Bauarbeiten zur Maßnahme Heeper Strasse ist zwischenzeitlich im 1. Bauabschnitt zwischen Kronenstrasse und Huberstraße begonnen worden. Im stadtbahnrelevanten Abschnitt zwischen Huberstraße und Am Venn stehen die Arbeiten der Stadtwerke an der Versorgungsinfrastruktur kurz vor Fertigstellung. Der Baustart für den Kanalbau ist in diesem Abschnitt in 2019 vorgesehen.

Der Kanalbau in der Heeper Str. zw. Am Venn und Huberstr. ist auf Grund des Kanalzustandes seit Jahren dringend erforderlich. Über viele Jahre wurde die Maßnahme immer wieder geschoben (Ausbau der Detmolder Str., Stadtbahnplanung).

Die Planungen zur Kanalauswechslung sind auch ohne Berücksichtigung einer Stadtbahntrasse aufgrund einer Vielzahl im Querschnitt vorhandener Kanäle (u. a. ein Schmutzwasserhauptsammler DN 1000), Versorgungsleitungen, Kabel und vor allem einer Ruhrgasleitung DN 500 mit Schutzstreifen und vertraglicher Sicherung mitten in der Fahrbahn sehr schwierig. Für den derzeit gepl. Regenwasserkanal ist kaum eine freie Trasse zu finden, wie auch die beigefügten Querschnitte verdeutlichen.

Zwischenzeitlich mussten die Stadtwerke aufgrund gesetzlicher Vorgaben die Gasleitungen aus Grauguss bis 2015 austauschen und haben im Zuge dieser Arbeiten auch Wasser- und Eitleitungen neu verlegt, was den ohnehin begrenzten Raum noch weiter einengt.

Eine Berücksichtigung einer Option auf eine Stadtbahntrasse bedeutet, dass bereits im Zeitraum 2015-17 verlegte Versorgungsleitungen erneut umzulegen sind. Weitere erhebliche Umlegungen kommen dazu.

Erst dann kann der Kanalbau durchgeführt werden, der deutlich anspruchsvoller und zeitaufwändiger wäre. So wären beidseitig der Straße außerhalb der möglichen Stadtbahntrasse jeweils ein Schmutz- und Regenwasserkanal zu verlegen. Insbesondere die Verlegung des Hauptsammlers mit einem Rohrdurchmesser von 1 m mit Schmutzwasserabflussmengen von bis zu 850 l/s bedeutet einen erheblichen baulichen und technischen Aufwand. Die Kanalbaukosten würden sich ohne Berücksichtigung der Kosten für umzulegende Versorgungsleitungen und vorbehaltlich einer detaillierten Ausführungsplanung mindestens verdoppeln. Hierzu kommen die Kosten für die 2015-17 verlegten Leitungen, die erneut umzulegen wären. Schwer kalkulierbar sind insbesondere die finanziellen Aufwendungen für die Sicherungsmaßnahmen bzw. ggf. auch für eine Neuverlegung der wichtigen Gastransportleitung. Erst bei Vorliegen einer hinreichend

konkreten Stadtbahnplanung lassen sich diese in Zusammenarbeit mit der Ruhrgas mit der gebotenen Verlässlichkeit ermitteln. Nicht unrealistisch sollte man auch hier mindestens von einem Millionenbetrag ausgehen.

Fazit:

Aufgrund des kanalbedingten zwingenden Handlungsbedarfes sind weitere Verzögerungen nicht tolerierbar. Besonders die Haupttransportleitung (DN 500) der Ruhrgas mit hohen Sicherheits- und Abstandsanforderungen lässt die Berücksichtigung einer optionalen Stadtbahntrasse aus technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Erwägungen als nicht vertretbar erscheinen.

7. Finanzierung

Die Kosten betragen nach der Kostenschätzung der Vorplanung ca. 9,1 Millionen Euro. Hierin sind die Kosten für den Straßenbau, die Lichtsignalanlagen, die Beleuchtung und die Markierung enthalten.

Die Refinanzierung soll über Zuwendungsmittel nach dem Entflechtungsgesetz mit 65 % der förderfähigen Kosten und Anliegerbeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz für Gehwege, Radverkehrsanlagen, Beleuchtung, Parkplätze und Entwässerungsanlagen (Entwässerungsrinne und Abläufe) erfolgen.

8. Bauzeiten

Die Umsetzung des Abschnitts von Am Venn bis Huberstraße ist für 2019 – 2022 vorgesehen. Um die Bauzeit zu verkürzen und die Belastungen der Anlieger möglichst gering zu halten ist eine gemeinsame Ausschreibung Kanal- und Straßenbau geplant.

Der Abschnitt Teutoburger Straße bis Huberstraße ist ab 2022 vorgesehen.

Hier könnten sich im Knotenpunkt Heeper Straße/Huberstraße aufgrund der Überlegungen von moBiel zum Bus-Konzept für den Bielefelder Osten noch Änderungen ergeben. Hierüber werden die politischen Gremien nach Abschluss der Planungen informiert.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss