



Bielefeld

Ausbau der

Heeper Straße

Zwischen Teutoburger Straße und
Am Venn

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr

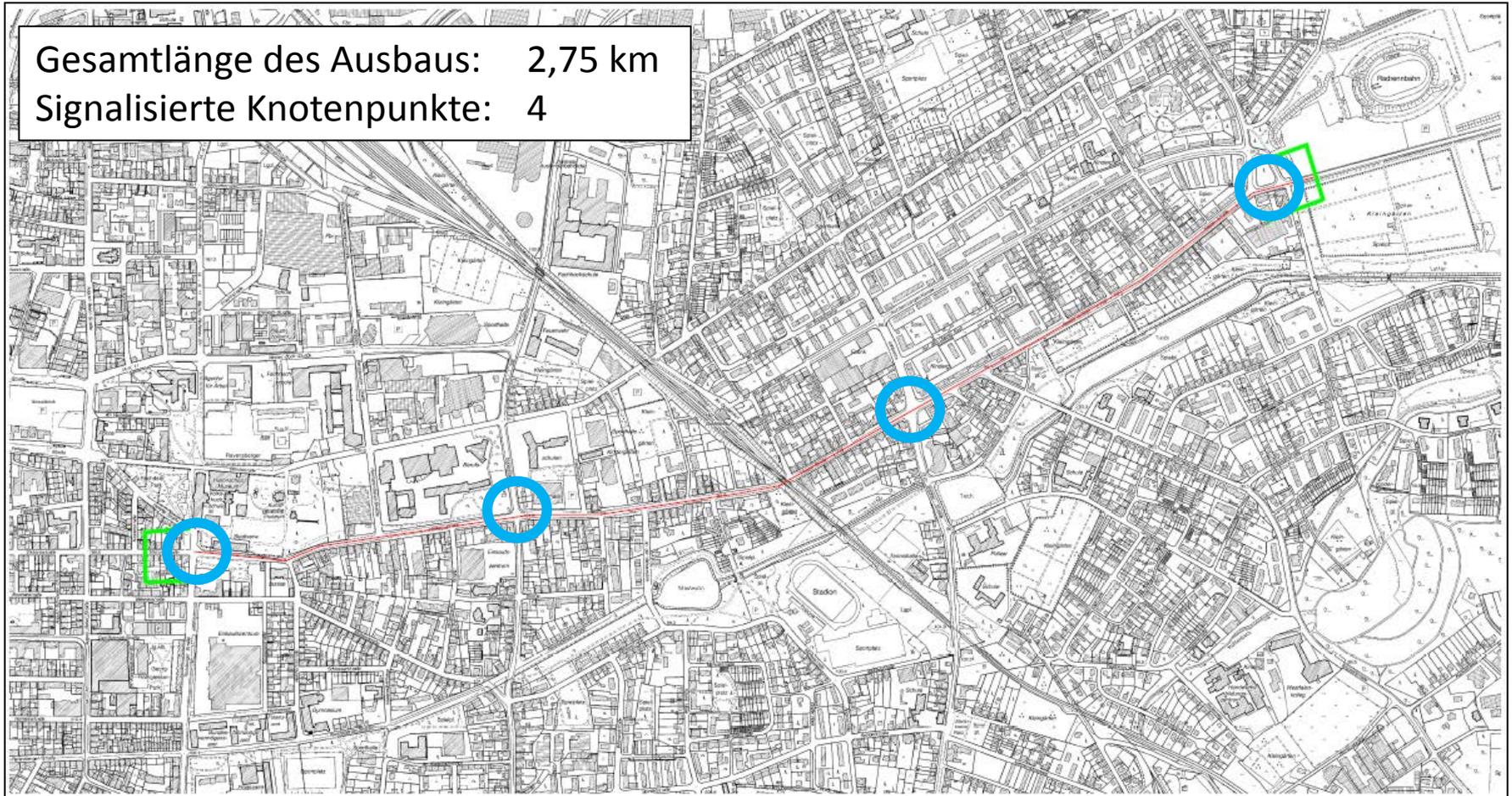
660.22 (Verkehrswegeplanung)



Gliederung:

1. Ausgangssituation
2. Zielsetzungen
3. Wiederherstellung nach Kanalbau im Bestand
4. Vollausbau
5. Kosten und Umsetzung

1. Ausgangssituation



Heeper Straße: Zwischen Teutoburger Straße und Am Venn

Nutzungsansprüche:

- Begegnungsverkehr Bus/Bus im 5-minütigen Takt
- Landes- und Kreisstraße (L778 / K11), somit Hauptverkehrsstraße mit Transport- und Verbindungsfunktion (ca. **17.000** Kfz/24h)
- Wohnen und Geschäftsnutzung im Seitenraum
- Hoher Fußgängerverkehr in Längs- und Querrichtung (besonders im Geschäftsbereich zwischen DB-Brücke und Otto-Brenner-Straße)
- Hauptverkehrsstrecke des Alltagsradverkehrs (Innenstadt – Heepen)
- Punktuell hoher Parkdruck (Anwohner- und Geschäftsparken)

1. Ausgangssituation

Mängelanalyse:

- Unattraktives Straßenbild:
 - Städtebauliche Defizite
- Oberflächenschäden:
 - Fahrbahn
 - Gehwege
 - Radwege
- Unfallschwerpunkt



Mängelanalyse:

- Radverkehrsführung:
 - Radwege im Seitenraum gemäß ERA: 2,00m (1,60 m) Bestand: teilweise 0,80-1,00 m
 - Sicherheitstrennstreifen gemäß ERA 0,75 m; Bestand: 0,50 m
 - Radverkehrsführung in Knotenpunkten mangelhaft und nicht mehr zeitgemäß
 - Benutzungspflicht bereits aufgehoben
- Gehwege:
 - Gemäß RAST 06: Regelmaß 2,50 m; Bestand: teilweise 1,00 m



→ **Zu schmal!**

1. Ausgangssituation

Mängelanalyse:

- Querungsmöglichkeiten:
 - Keine Bündelung des Fußgängerverkehrs
- Geringe Straßenraumbegrünung
- Keine Barrierefreiheit
- Sichtdreiecke werden häufig nicht eingehalten





Gliederung:

1. Ausgangssituation
2. Zielsetzungen
3. Wiederherstellung nach Kanalbau im Bestand
4. Vollausbau
5. Kosten und Umsetzung

2. Zielsetzungen

- Regelwerkskonformer Straßentwurf unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer
- Aufwertung des Straßenbildes
- Durchgehende Radverkehrsführung (beidseitig)
- Punktuelle Querungshilfen schaffen
- Anwohner- und Geschäftsparken weiterhin gewährleisten
- Einbau von lärmarmen Asphalt
- Leistungsfähigkeit beibehalten
- ÖPNV Förderung
- Beseitigung von Unfallschwerpunkten
- Gewährleistung der Barrierefreiheit
- Gehwegüberfahrten an allen untergeordneten Einmündungen



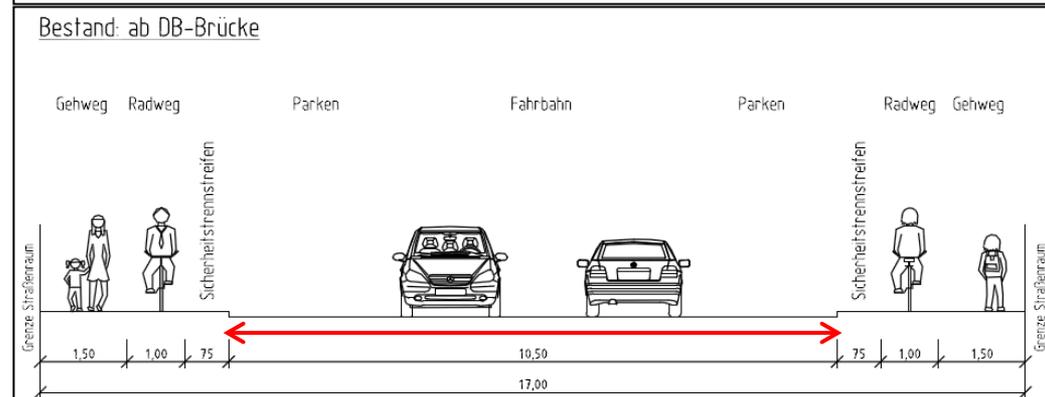
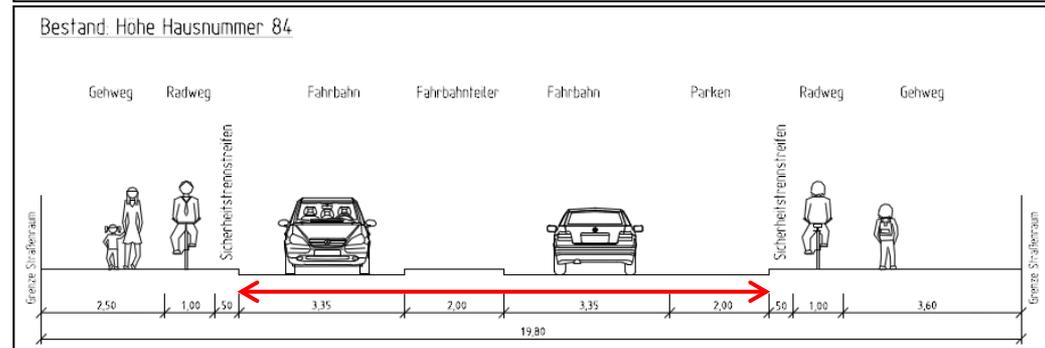
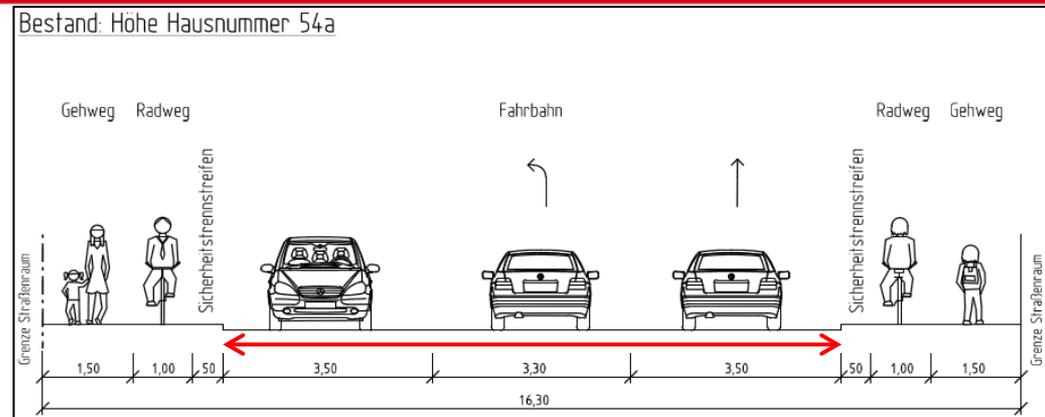
Gliederung:

1. Ausgangssituation
2. Zielsetzungen
3. Wiederherstellung nach Kanalbau im Bestand
4. Vollausbau
5. Kosten und Umsetzung

3. Wiederherstellung nach Kanalbau im Bestand

Querschnittsbreite zwischen Hochborden:

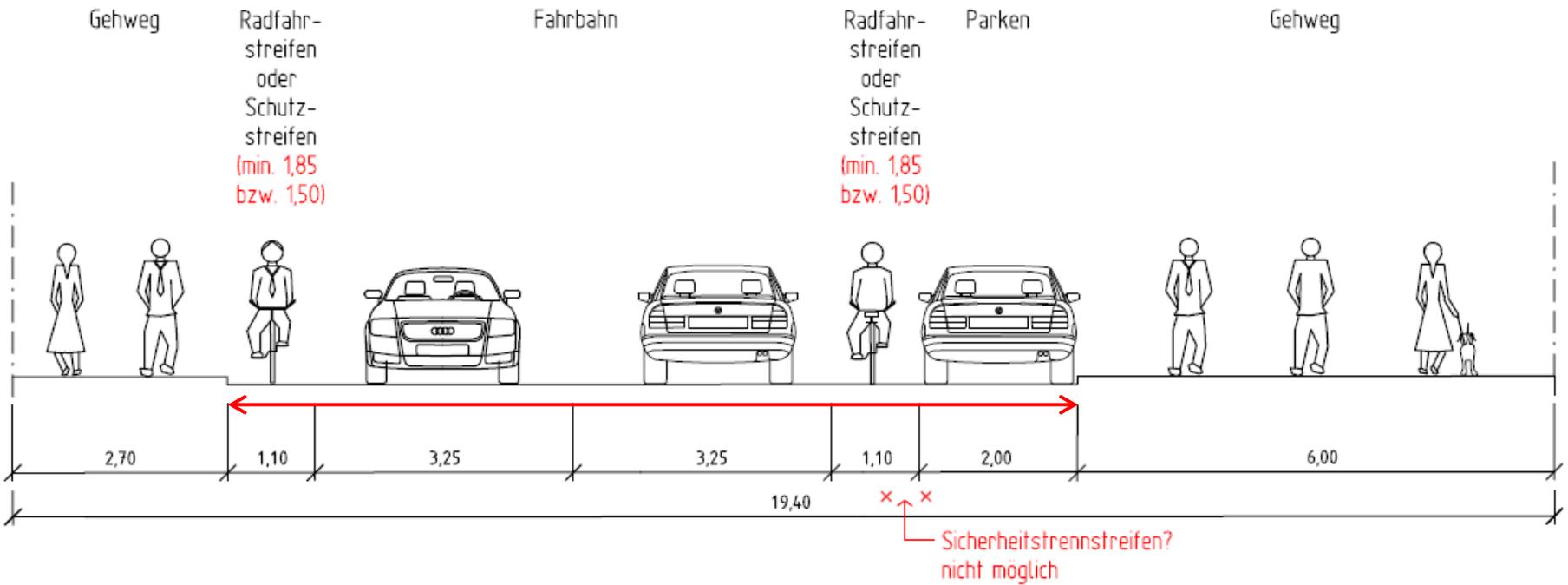
- Auf der Strecke:
 - **10,30 m bis 10,70 m**
- Keine Lösung für alle Nutzungsansprüche somit umsetzbar
 - 6,50 m Fahrbahnbreite notwendig (Bus/Bus)
 - Restbreite: 3,80 m
 - Parken & Radfahrstreifen nicht möglich



3. Wiederherstellung nach Kanalbau im Bestand

Beispielplanung 1: Unzulässige Breiten

Planung: Huberstraße bis DB (Hausnummer 119) Deckensanierung:



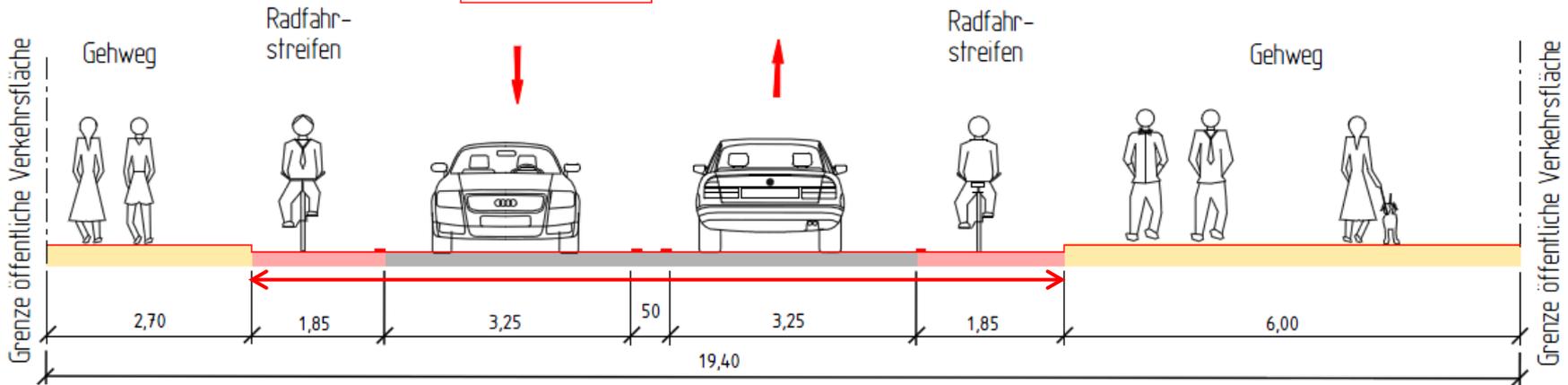
3. Wiederherstellung nach Kanalbau im Bestand

Beispielplanung 2: Unzulässige Breiten

Planung: Huberstraße bis DB (Hausnummer 119) Deckensanierung:

Haus Nr. 119:

Aufstellbereich für Linksabbieger nicht möglich (Blockierung des OPNV)



3. Deckensanierung

Geh- und Radwege müssen auch erneuert werden!

- Bauliche Schäden
- Unterschiedliches Material
- Geh- und Radwegbreiten nicht regelwerkskonform
- Fehlende Akzeptanz beim Bürger bei einer reinen Deckensanierung





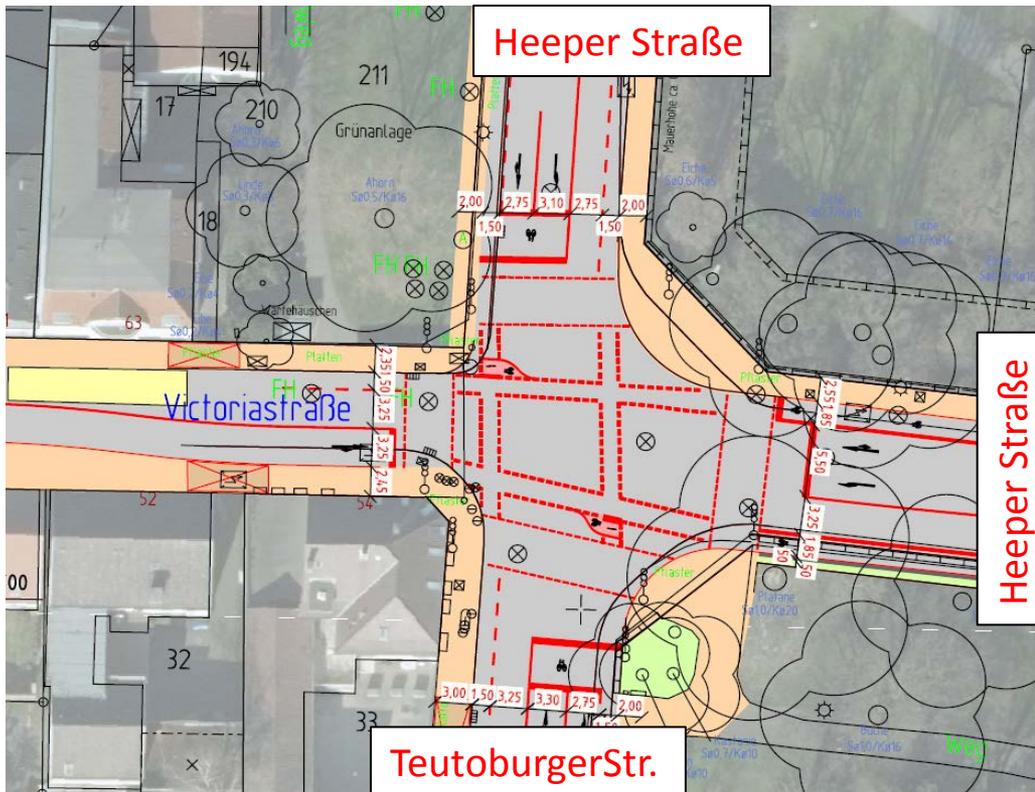
Gliederung:

1. Ausgangssituation
2. Zielsetzungen
3. Wiederherstellung nach Kanalbau im Bestand
4. Vollausbau
5. Kosten und Umsetzung

- Aufwertung des bisherigen Straßenraumes
 - Synergieeffekt: Fassaden der Gebäude werden erfahrungsgemäß von den Eigentümern saniert.
- Unterbringung aller Nutzungsansprüche durch sorgfältige Abwägung möglich
- Planerischer Freiraum mit voller Straßenraumbreite
- Einheitliche Erneuerung der baulichen Substanz
 - Nutzungsdauer 40 Jahre
- Regelwerkskonformer Straßenentwurf
- ÖPNV-Förderung durch Rückbau der Busbuchten
- Barrierefreiheit durch Einbau des Bielefelder Standards

Vorstellung des Vorentwurfs:

- Knotenpunkt Teutoburger Straße / Heeper Straße / Victoriastraße

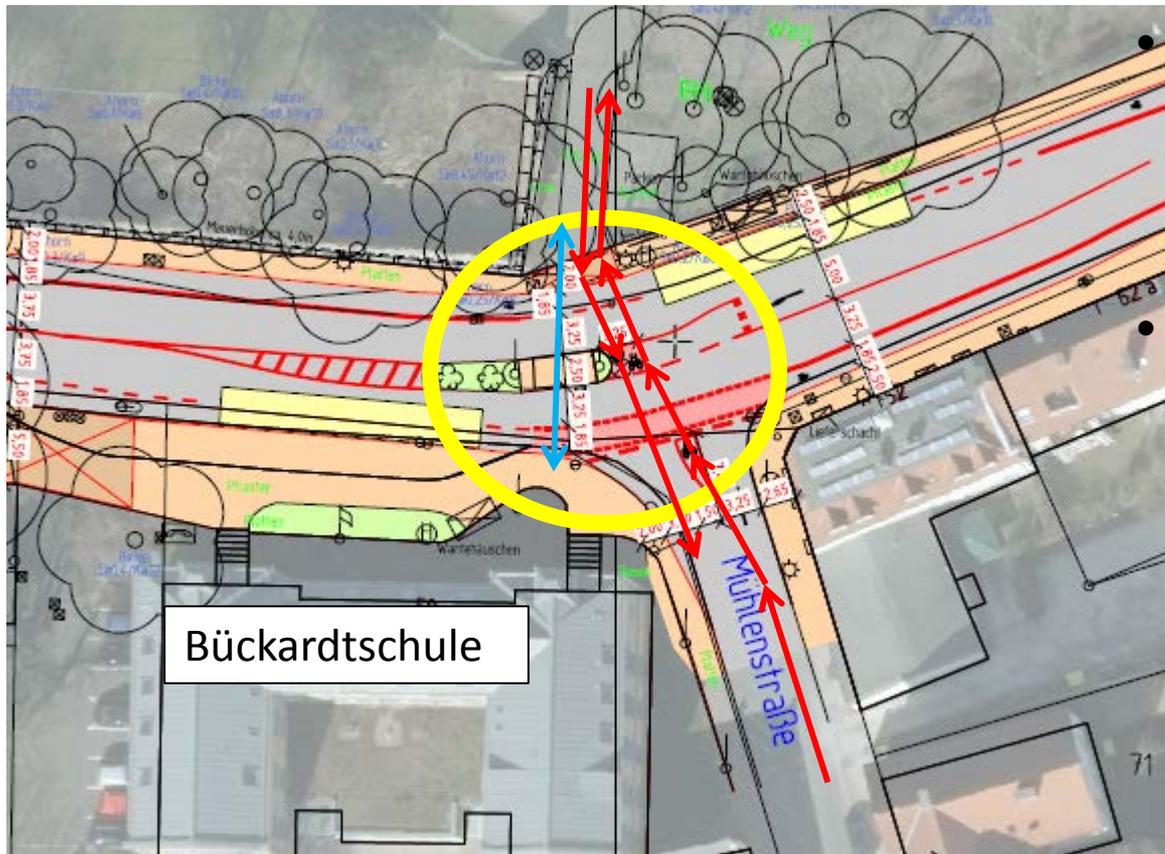


- Aufweitung des Knotenpunktes
- Wegfall / Verschieben der südlichen Mauer
- Anlegen von Radfahrstreifen
- Direktes / Indirektes Linksabbiegen wird für den Radfahrer gewährleistet
- Radverkehrsanlagen in jeder Zufahrt vorhanden
- Regelwerkskonforme Fahrbahnbreiten

4. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

- Heeper Straße / Mühlenstraße



- Rückbau Bushaltebucht in Buskap

- Verbreiterung des Gehweges
- Förderung des ÖPNV

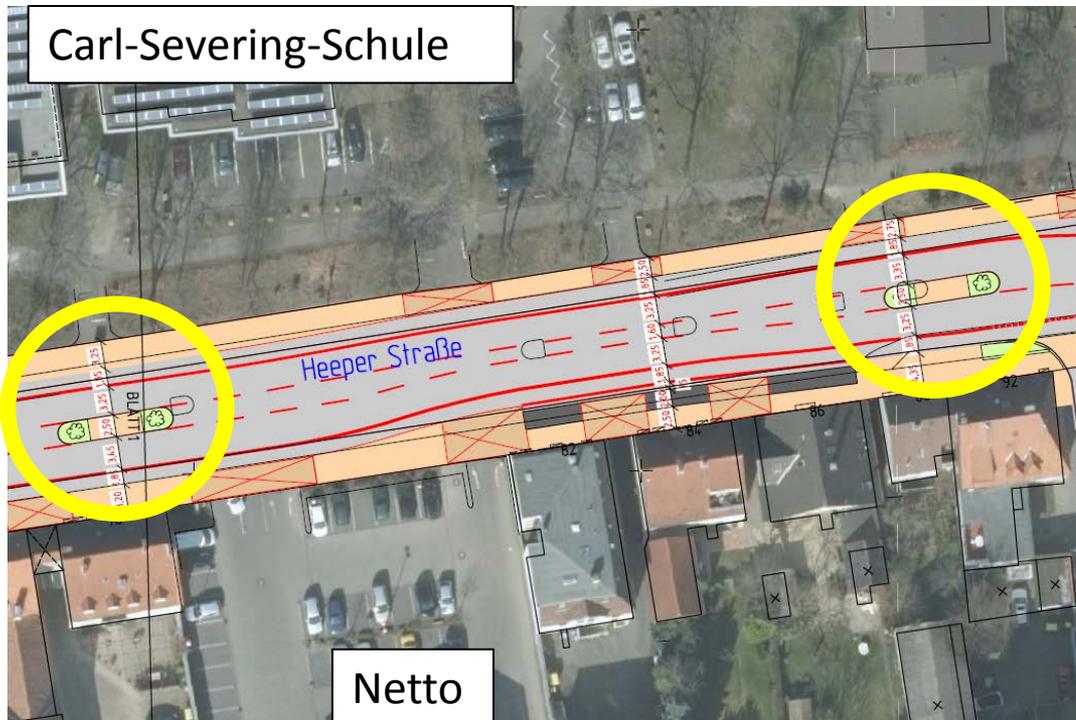
- Hoher Querungsbedarf vorhanden

- Insb. Radfahrer
- Eigene Aufstellbereiche geplant
- Querungshilfe im Bestand bleibt

4. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

- Heeper Straße / Höhe Carl-Severing-Schule

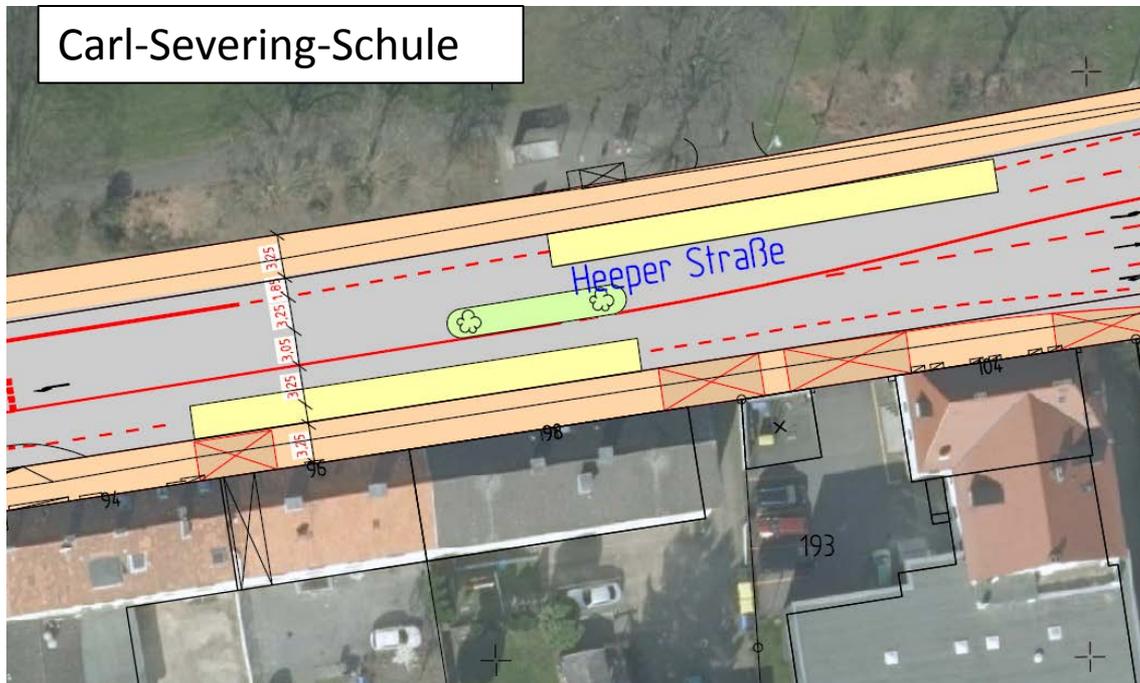


- Hoher Querungsbedarf von Fußgängern (Schülern) vorhanden
 - 2 Querungshilfen geplant
- Parken auf der Südseite möglich
 - Vorgezogener Seitenraum (Verbesserte Sicht)
- Durchgängige regelkonforme Radfahrstreifen

4. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

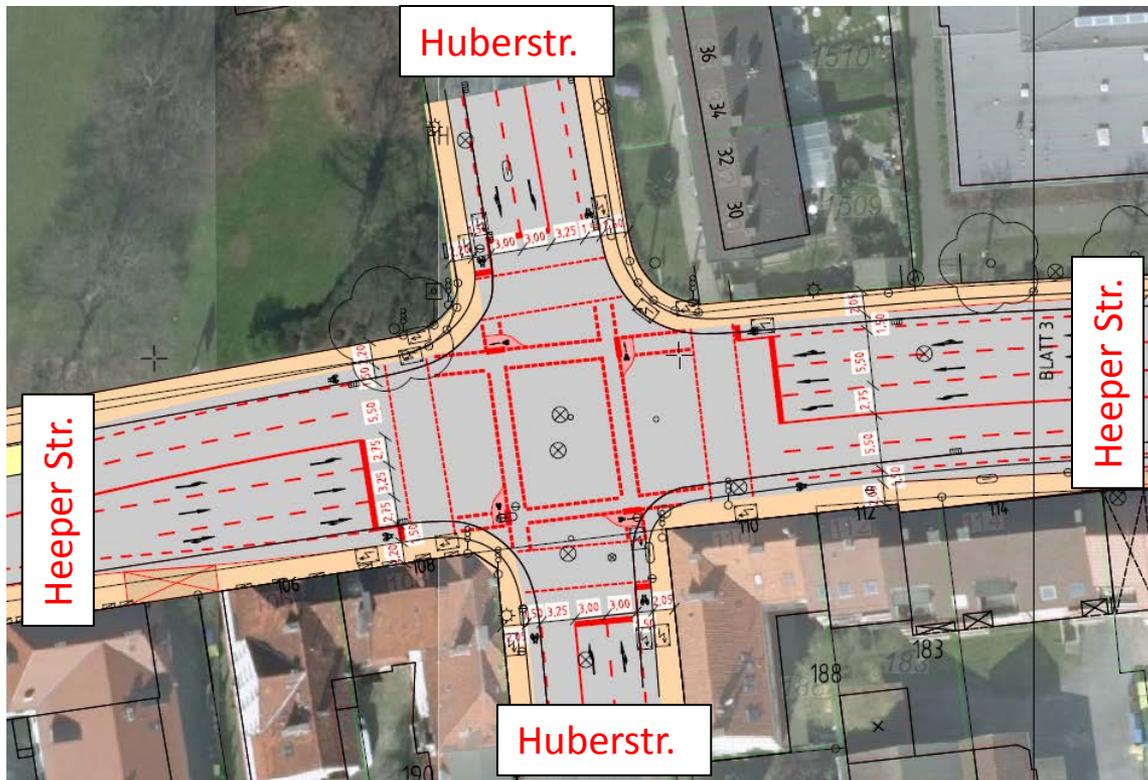
- Heeper Straße / Höhe Carl-Severing-Schule



- Doppelhaltestelle mit begrüntem Fahrbahnteiler zur Verhinderung des Überholens bei Bushalt
- Haltestellen behindertengerecht

Vorstellung des Vorentwurfs:

- Knotenpunkt Heeper Straße / Huberstraße

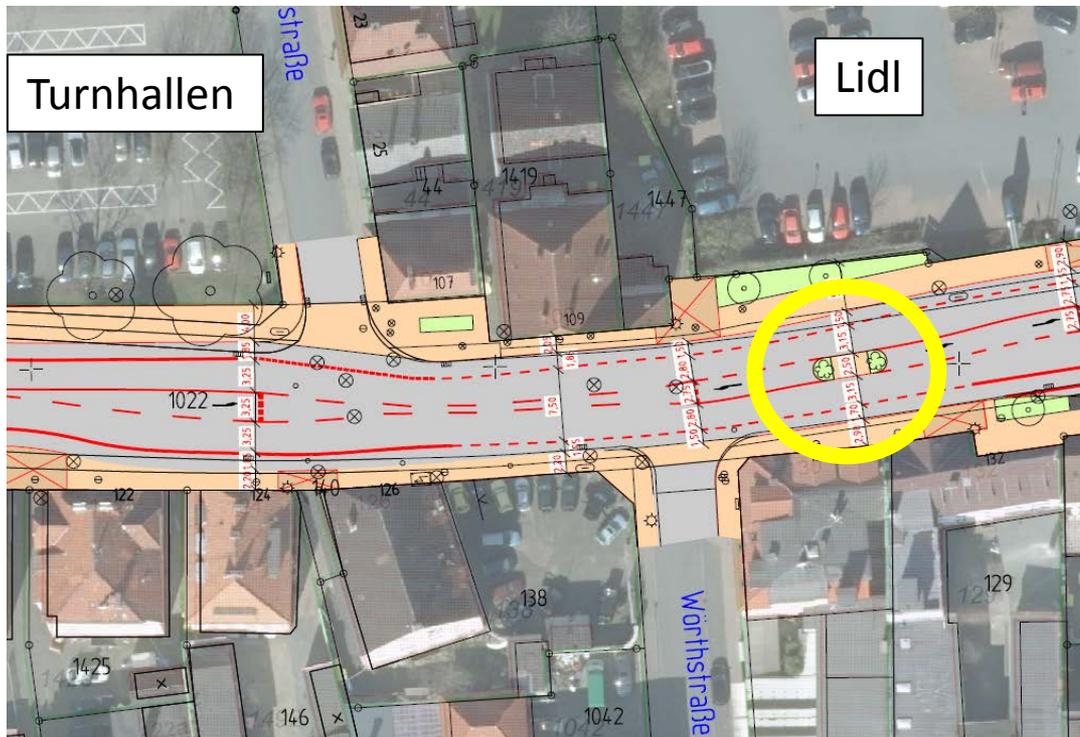


- Indirektes Linksabbiegen für den Radfahrer in jeder Zufahrt
- Aufstellbereiche in Breite und Länge regelwerkskonform
- Mangels Querschnittsbreite wird der Radfahrstreifen zum Schutzstreifen
- Auslastung des Knotenpunktes gemäß Bestand
- 2 Geradeauspuren sind aus Leistungsfähigkeitsgründen erforderlich

4. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

- Strecke Heeper Straße / Höhe Lidl

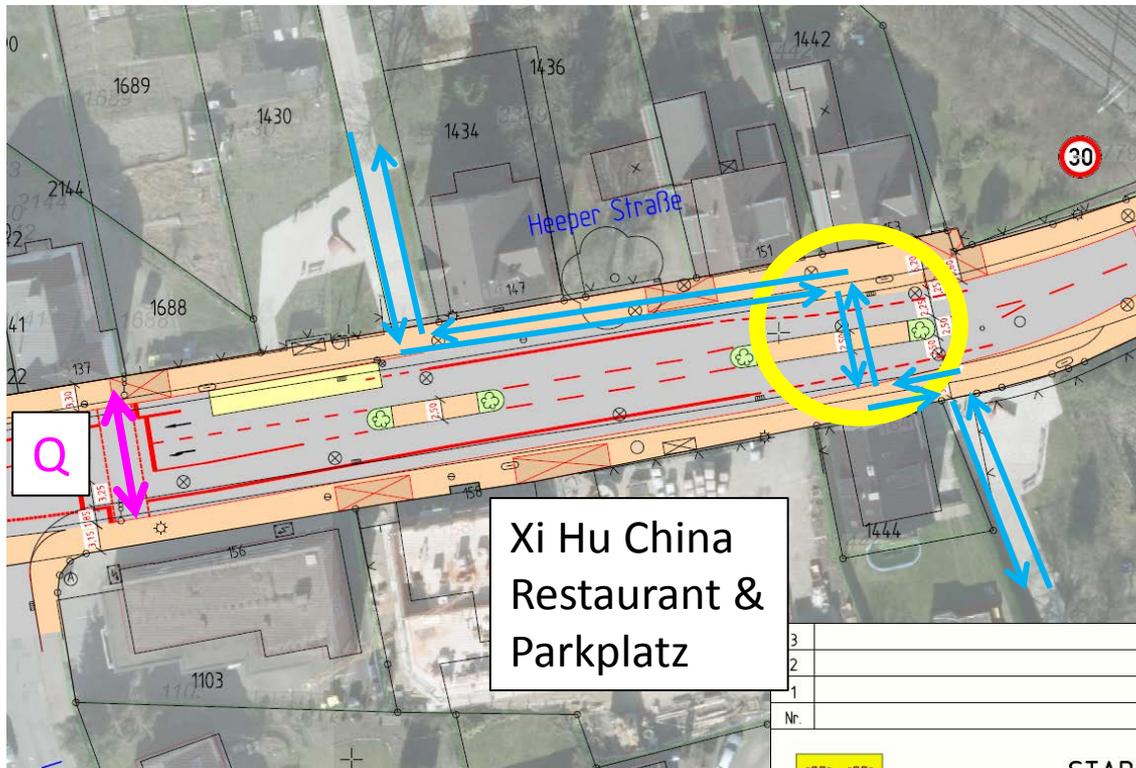


- Querungshilfe für den Fußgänger Höhe Lidl
 - Aufgrund der geringen Breite nur Schutzstreifen möglich
- Parken südlich
- Aufstellbereich für Linksabbieger

4. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

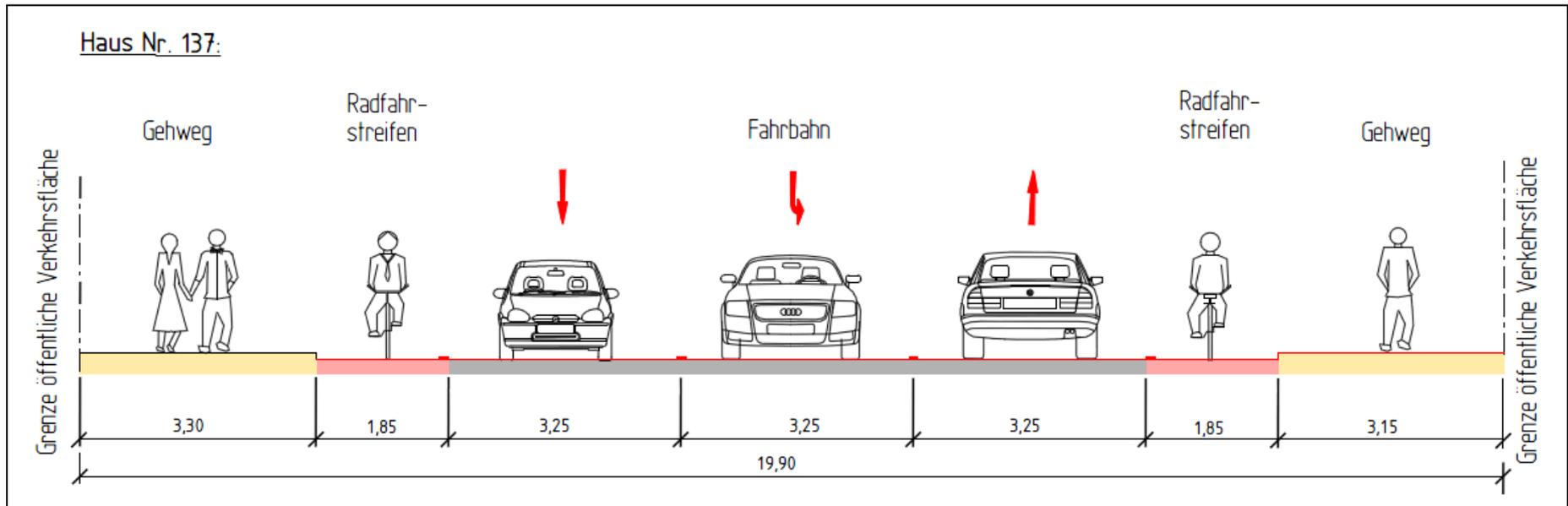
- Strecke Heeper Straße / bis DB



- Querungshilfe gewährleistet Fußgängern den Weg in die südliche und nördliche Grünanlage (Grünes Band)
- Breite Gehwege mit Buskaps
- Lichtsignalanlage bleibt erhalten wg. Schulwegsicherung
- Beginn des temporeduzierten Bereiches (Tempo 30)
- Materialwechsel zu Beginn des T-30-Bereiches

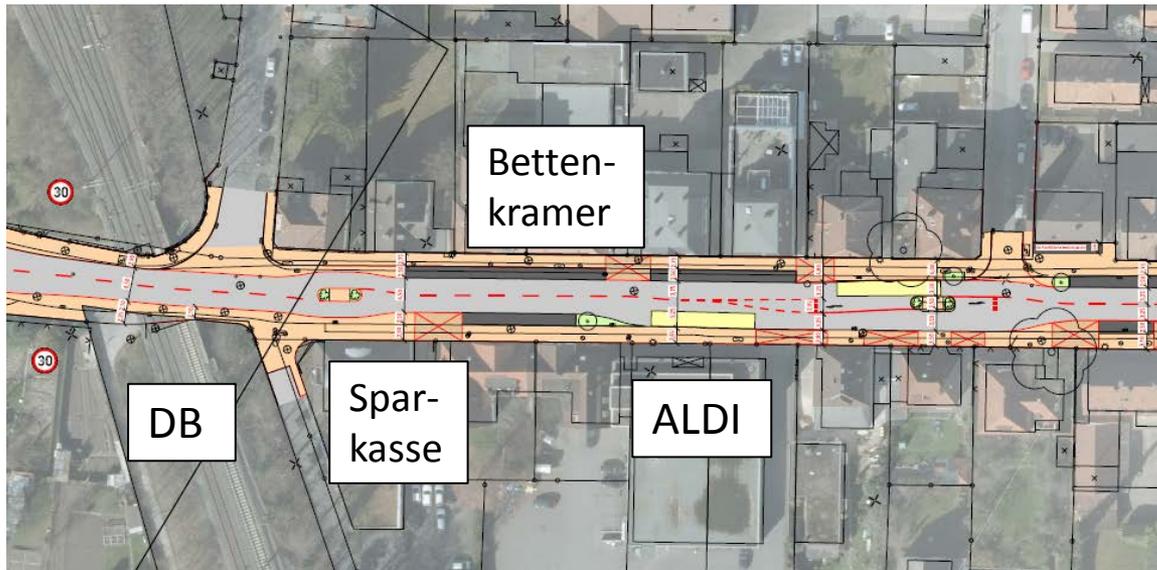
4. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs: Querschnitt



Vorstellung des Vorentwurfs:

- **Strecke Heeper Straße / ab DB (Geschäftsbereich)**



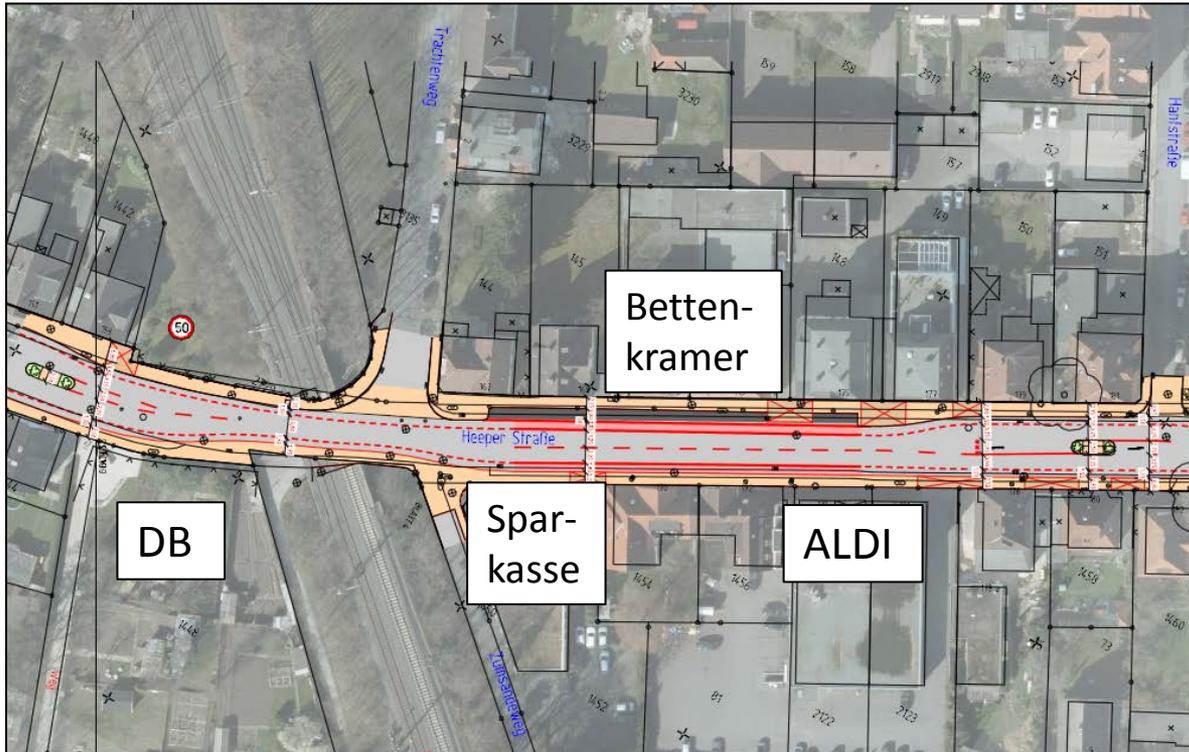
**Variante 1: Keine Radverkehrsanlagen;
(DB-Otto.) Tempo 30**

- Parken wird beidseitig gewährleistet
(ca. 23 Parkplätze)
- Keine Radverkehrsanlagen, da 30 bis Knotenpunkt Otto-Brenner-Straße / Lohbreite / Heeper Straße
- Querungshilfe bleibt erhalten
- Linksaufstellbereiche bleiben erhalten
- Gehwegüberfahrten in den Einmündungen geplant
- Ein Verzicht auf die Mittelmarkierung ist möglich

4. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

- Strecke Heeper Straße / ab DB (Geschäftsbereich)

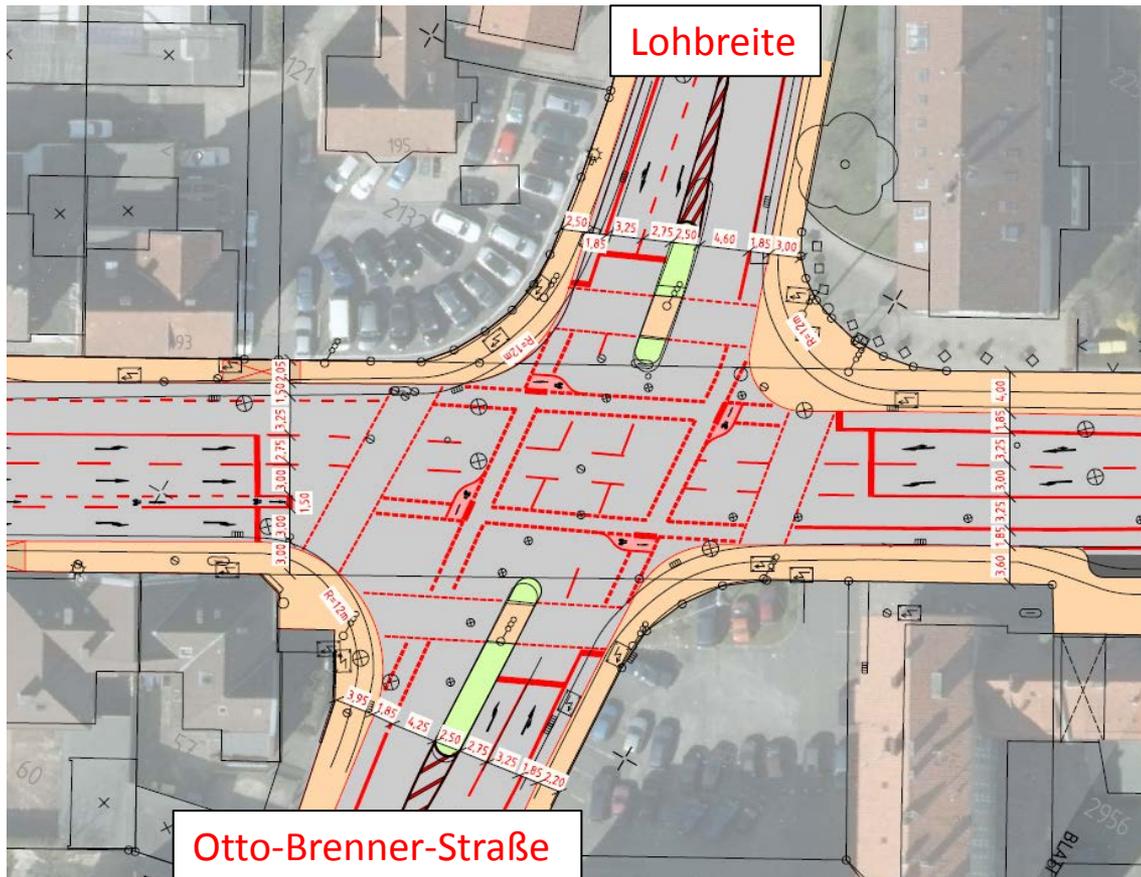


**Variante 2: Radverkehrsanlagen;
(DB- Otto.) Tempo 50**

- Parken nur nordseitig gewährleistet
(ca. 13 Parkplätze)
- Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen), da Tempo 50
- Querungshilfe bleibt erhalten
- Linksaufstellbereiche bleiben erhalten
- Gehwegüberfahrten in den Einmündungen geplant

Vorstellung des Vorentwurfs:

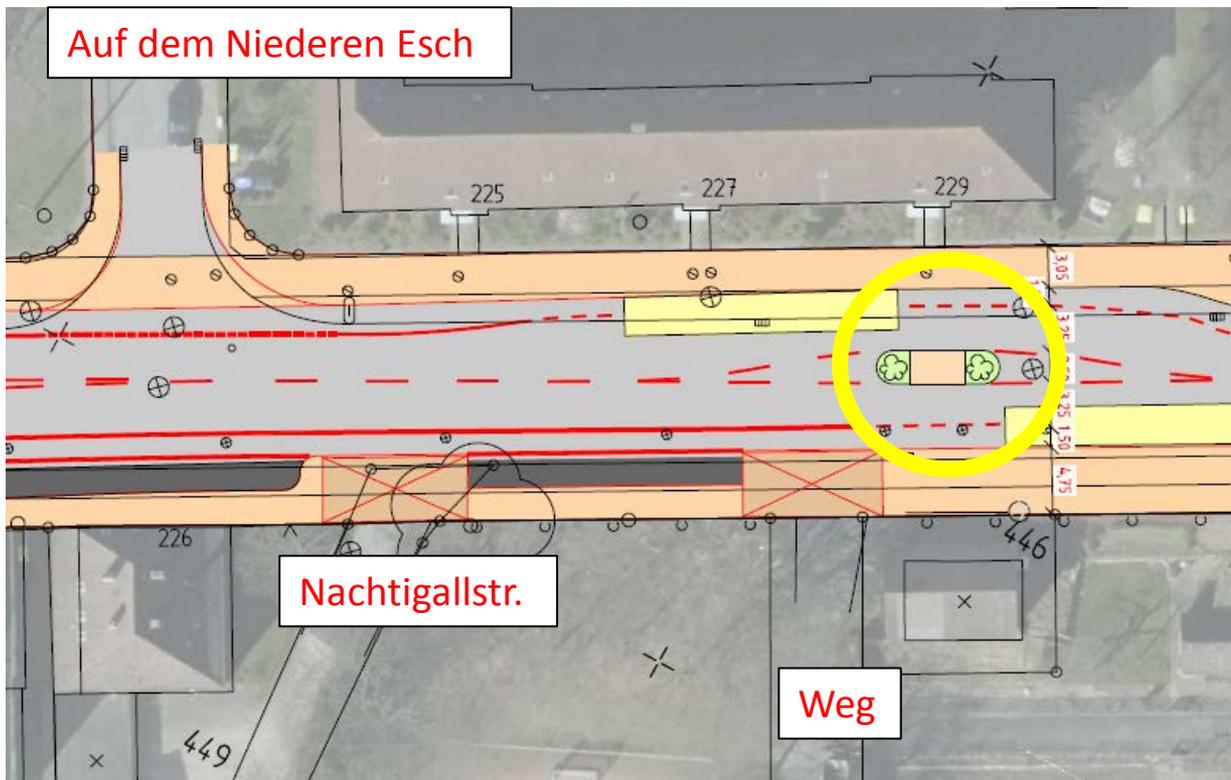
- **Knotenpunkt Heeper Straße / Lohbreite / Otto-Brenner-Straße**



- Indirektes Linksabbiegen für den Radfahrer in jeder Zufahrt
- Aufstellbereiche in Breite und Länge regelwerkskonform
- Radfahrstreifen in jeder Zufahrt
- Auslastung des Knotenpunktes gemäß Bestand

Vorstellung des Vorentwurfs:

- Strecke Heeper Straße / Brückenstraße

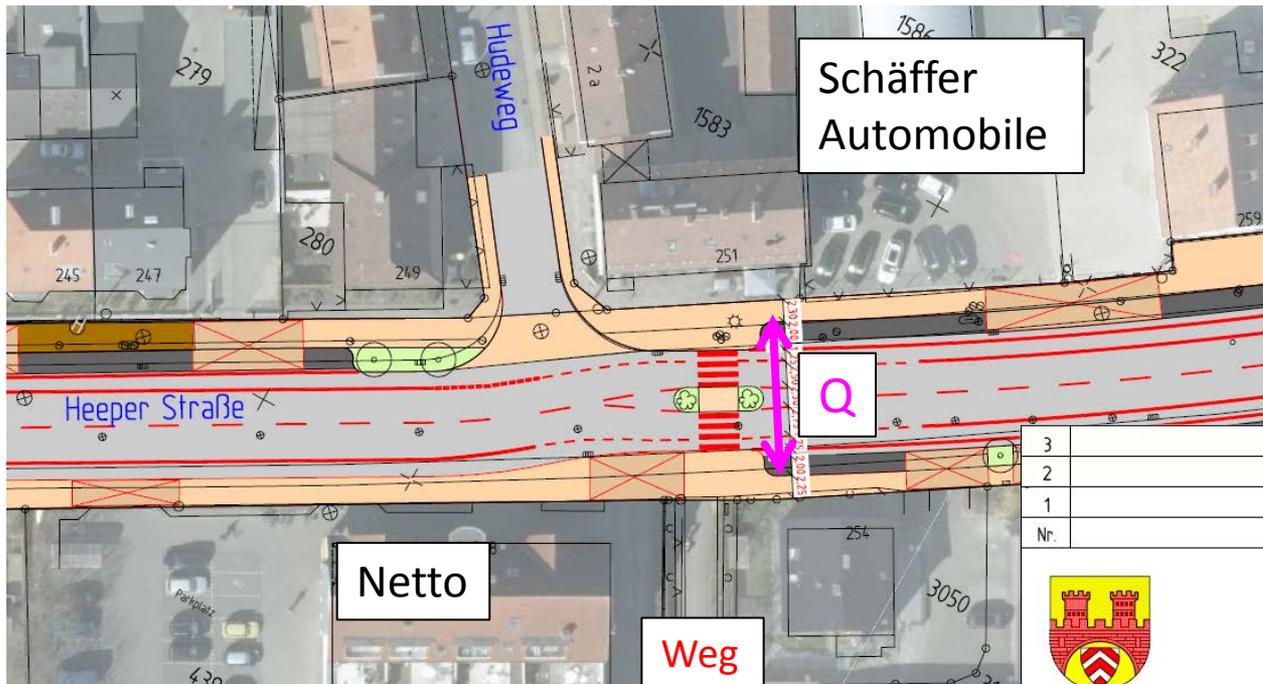


- Lichtsignalanlage Brückenstraße bleibt erhalten
- Aufstellbereiche bleiben erhalten
- Radfahrstreifen regelwerkskonform
- Querungshilfe gewährleistet Fußgängern den Weg in die südliche Grünanlage
- Parken südlich möglich

4. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

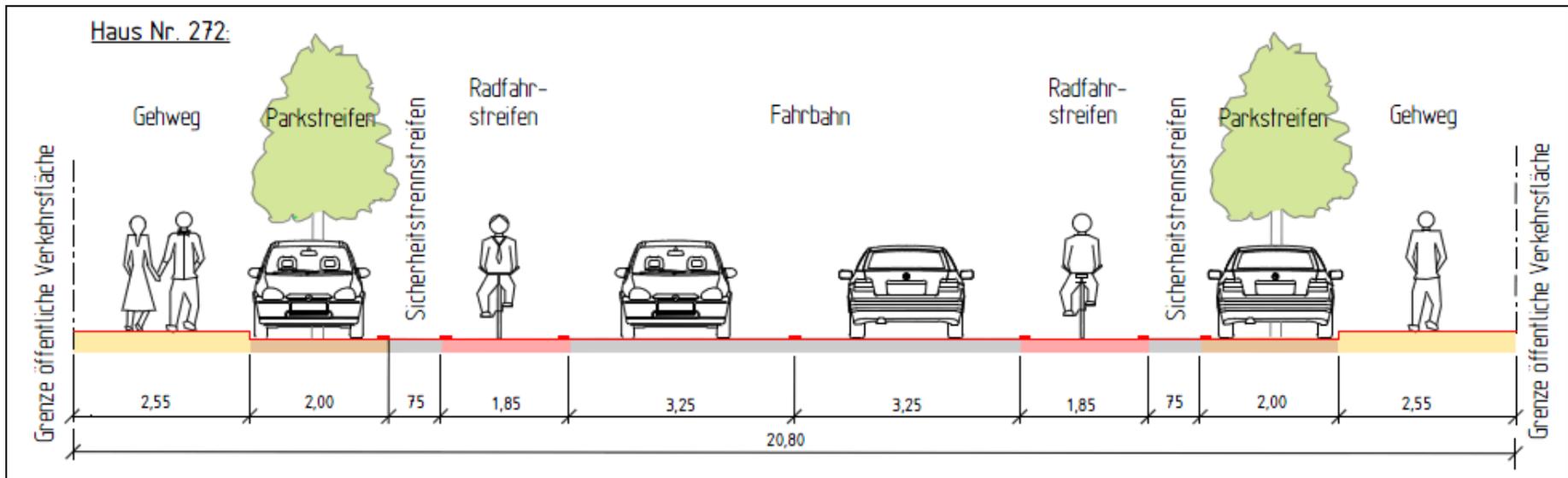
- Strecke Heeper Straße / Hudeweg



- Fußgängerüberweg bleibt erhalten
- Zusätzliche Mittelinsel
- Parken beidseitig von Hudeweg bis Ziegelstraße
- Begegnung Bus / Bus weiterhin möglich
- Gehwegüberfahrten in den Einmündungen geplant

4. Vollausbau

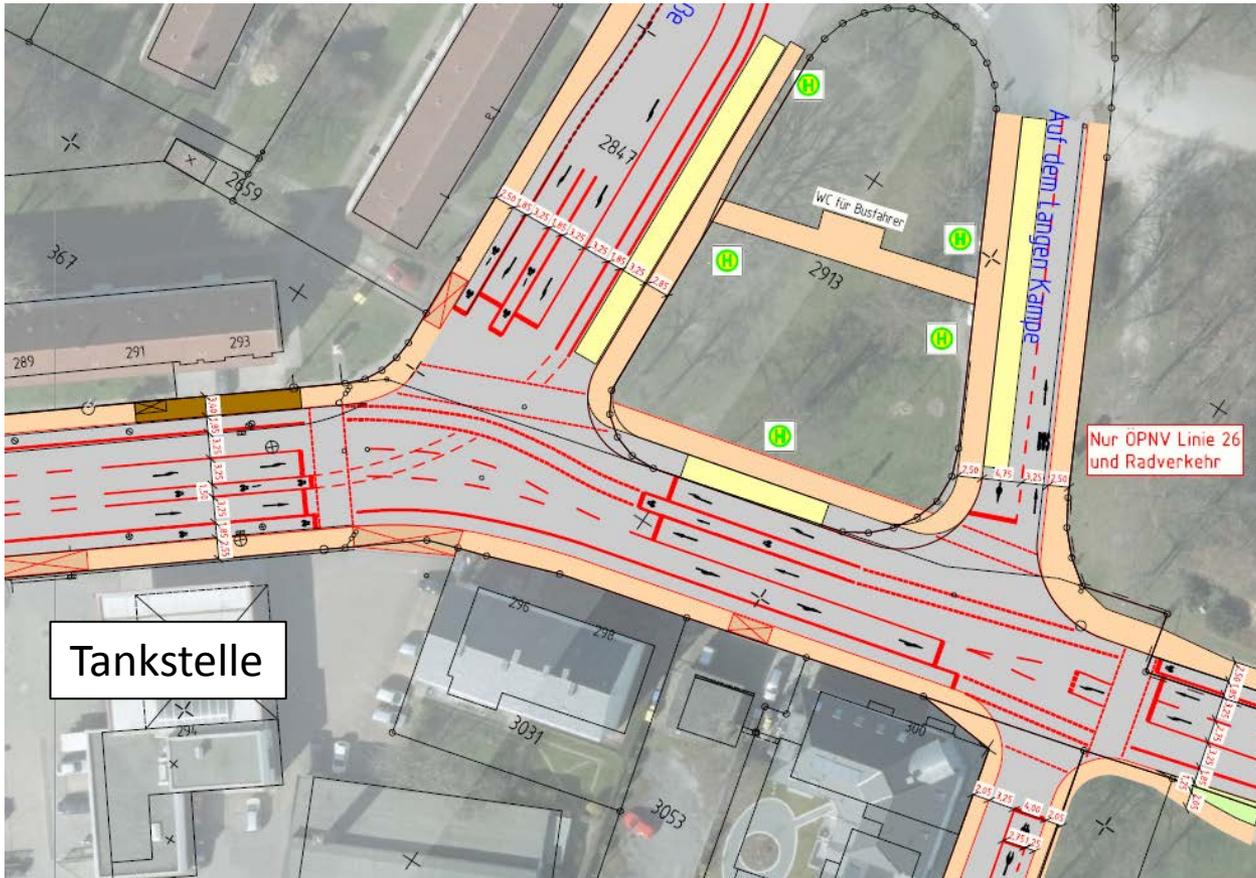
Vorstellung des Vorentwurfs: Querschnitt



4. Vollausbau

Vorstellung des Vorentwurfs:

- **Knotenpunkt Heeper Straße / Ziegelstraße / Am Venn**



- Radaufstelltasche für Am Venn ist vorgesehen
- Direktes Links- und Rechtsabbiegen für Radfahrer der Ziegelstraße vorgesehen
- Entwurf orientiert sich am Bestand
- Aufstellbereiche in Breite und Länge regelwerkskonform
- Bushaltestellen verschoben



Gliederung:

1. Ausgangssituation
2. Zielsetzungen
3. Wiederherstellung nach Kanalbau im Bestand
4. Vollausbau
5. Kosten und Umsetzung

5. Kosten und Umsetzung

- Nach erster Schätzung:
ca. 9,3 Millionen €
 - Reine Baukosten: **7.500.000 €**
 - Lichtsignalanlagen: **900.000 €**
 - Beleuchtung beidsseitig: **700.000 €**
 - Markierung: **70.000 €**
 - Umsetzen der Mauer: **125.000 €**
- 65 % förderfähig nach dem Entflechtungsgesetz (Einplanungsantrag bis Ende Mai 2017)
- Es werden Anliegerbeiträge entsprechend §8 KAG (Kommunalabgabengesetz) für Gehwege, Radverkehrsanlagen, Entwässerungsrinne, Abläufe und Parkplätze fällig.



**Mauer nicht denkmalgeschützt,
aber städtebaulich
erhaltenswert**

Umsetzung:

- Huberstraße bis Am Venn:
Realisierung 2019 – 2022
 - Ausschreibung gemeinsam mit Kanalbau
- Teutoburger Straße bis Huberstraße:
Realisierung: ab 2022



Bielefeld

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
660.22 (Verkehrswegeplanung)