

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	05.05.2020	öffentlich

### Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Umbau der Heeper Straße zwischen Teutoburger Straße und Am Venn  
Hier: Neuausrichtung der Planung**

### Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

### Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

### Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

### Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Mitte, 22.02.2018, Drucksachen-Nr. 5182/2014-2020, Top 6.2  
Stadtentwicklungsausschuss, 06.03.2018, Drucksachen-Nr. 6326/2014-2020, Top 4.1  
Stadtentwicklungsausschuss, 17.04.2018, Drucksachen-Nr. 5182/2014-2020/1, Top 4.1  
Stadtentwicklungsausschuss, 21.05.2019, Drucksachen-Nr. 8641/2014-2020, Top 3.5  
Bezirksvertretung Mitte, 13.06.2019, Drucksachen-Nr. 8706/2014-2020, Top 7  
Stadtentwicklungsausschuss, 02.07.2019, Drucksachen-Nr. 8706/2014-2020, Top 14  
Bezirksvertretung Mitte, 12.09.2019, Drucksachen-Nr. 9253/2014-2020, Top 14  
Stadtentwicklungsausschuss, 17.09.2019, Drucksachen-Nr. 9253/2014-2020, Top 4.2  
Stadtentwicklungsausschuss, 29.10.2019, Drucksachen-Nr. 9569/2014-2020, Top 4.3  
Bezirksvertretung Mitte, 31.10.2019, Drucksachen-Nr. 9569/2014-2020, Top 14  
Stadtentwicklungsausschuss, 03.03.2020, Drucksachen-Nr. 10346/2014-2020, Top 6

### Beschlussvorschlag:

**Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Umsetzung der Variante 3 einschließlich der baulichen Ausführungen. Eine fortwährende politische Information wird sichergestellt.**

### Begründung:

### Ausgangssituation

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 17.09.2019 eine Nachbesserung der Planung für die Heeper Straße im Abschnitt Teutoburger Straße/Am Venn gefordert. Aufbauend auf diesem Sachverhalt und den geäußerten Bedenken, die Ursprungsplanung

berücksichtigte die Leitziele der Mobilitätsstrategie nicht, wurden durch die Verwaltung mehrere Varianten unter folgenden Aspekten erstellt:

- Der komplette Straßenraum der Heeper Straße soll überplant werden (Hauskante zu Hauskante).
- Die Verkehrssicherheit soll für alle Verkehrsteilnehmenden gesteigert werden.
- Die Belange des Umweltverbundes sind in den Vordergrund zu stellen.
- Es sind ausreichend breite Radverkehrsanlagen vorzusehen.
- Eine gezielte Busbeschleunigung ist wünschenswert.
- Der MIV ist nur nachrangig zu berücksichtigen.
- Die Aufenthaltsqualität der Straße soll gesteigert werden.

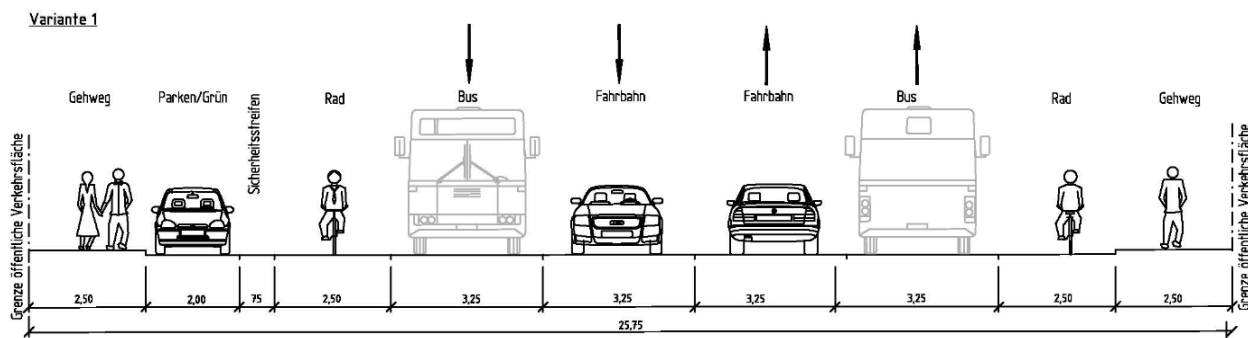
Die Heeper Straße (L778), mit einer Verkehrsbelastung von ca. 11.000 bis 15.000 Kfz/24, ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit hoher überörtlicher Transport- und Verbindungsfunktion klassifiziert. Neben teilweise dichtem Bereichen mit einem dichtem bzw. hohem Aufkommen von Geschäften ist die Wohnnutzung dominierend. Der Straßenraum weist keine einheitlichen Breiten (15,50 m bis 23,00 m) auf, vielmehr gibt es diverse Engstellen durch die vorhandene Bebauung.

Die verkehrliche Bedeutung der Heeper Straße wird noch einmal durch die hohe ÖPNV-Frequenz verschiedener städtischer und regionaler Buslinien, der hohen Verkehrsbelastung und der perspektivischen Einstufung als Hauptroute für den Radverkehr (Radverkehrskonzept) deutlich. Durch den abschnittswisen Bereich mit einem dichtem bzw. hohem Aufkommen von Geschäften besitzt der Fußverkehr ebenfalls eine hohe Bedeutung einschließlich des Lieferverkehrs. Durch die auf annähernd gesamter Länge vorhandene Wohnbebauung ist der ruhende Verkehr über den Tag verteilt als dominierend anzusehen.

Aufbauend auf diesen Nutzungsansprüchen und den Leitzielen der Mobilitätsstrategie wurden nach den aus der Politik geäußerten Bedenken durch die Verwaltung verschiedene weitere Varianten erstellt, die im Folgenden näher beschrieben und beurteilt werden:

### **Variante 1 – Maximalvariante**

In der Maximalvariante ist dargestellt, welche Querschnittsbreite Anwendung findet, wenn jeder Verkehrsträger (Motorisierte Individualverkehr, Radverkehr, Busverkehr, Fußverkehr) eine eigene Spur im Regelmäß aufweist.

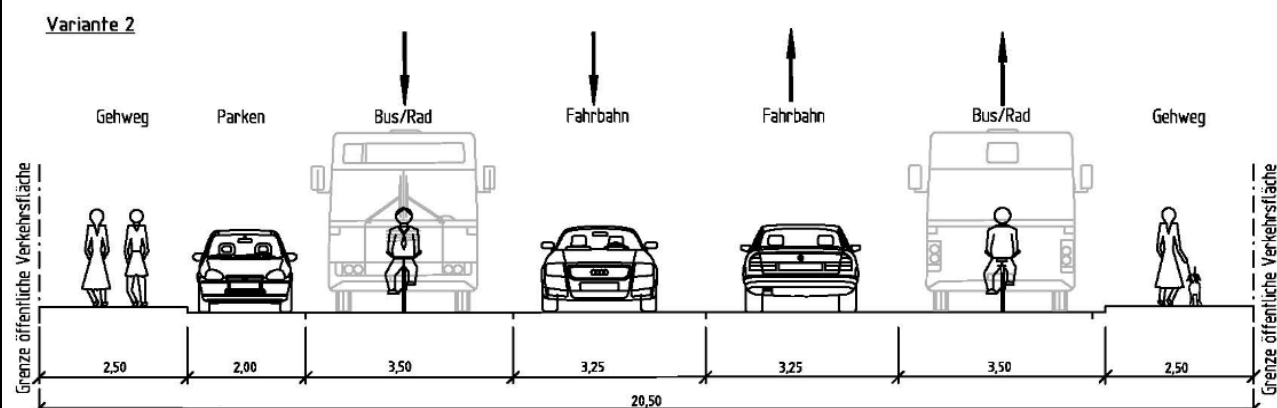


Der Querschnitt umfasst beidseitig einen Gehweg (2,50 m), beidseitige Radfahrstreifen mit jeweils 2,50 m, einseitige Möglichkeiten für den ruhenden Verkehr einschließlich Straßenbegleitgrün von 2,00 m (alternierende Anordnung möglich) sowie jeweils 2 Fahrstreifen für den Autoverkehr und den ÖPNV (jeweils 3,25 m). Einschließlich eines Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zwischen ruhendem Verkehr und Radfahrstreifen benötigt diese Querschnittaufteilung eine Breite von 25,75 m.

Aufgrund der vorgenannten Straßenbreiten von maximal 23,00 m kann dieser Querschnitt keine Anwendung finden.

### **Variante 2 – Umweltspur**

Eine alternative Planung sieht die Einrichtung einer Umweltspur (gemeinsame Nutzung Rad und Bus) vor.



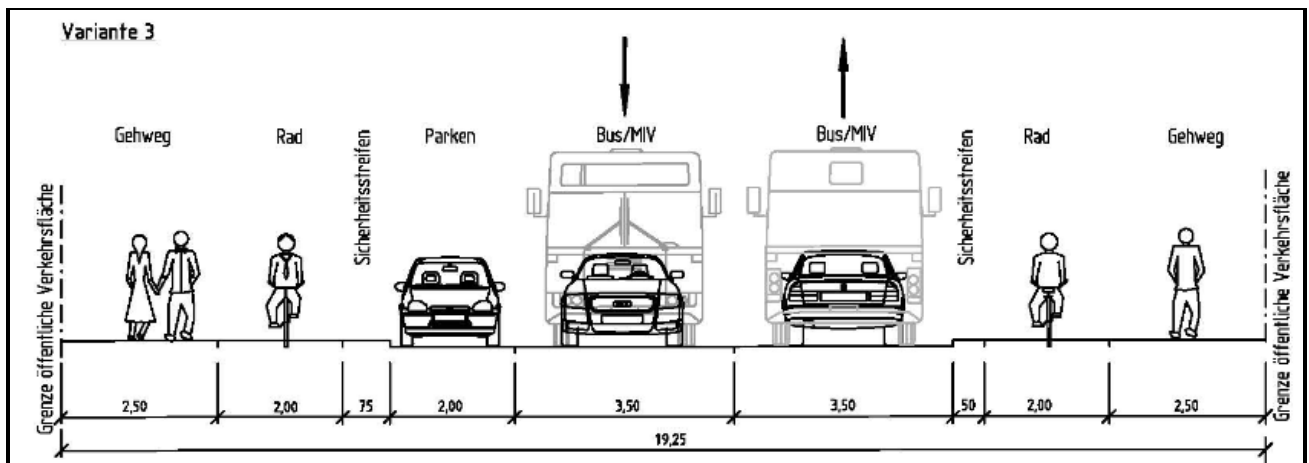
Gemäß der Abbildung beträgt die Querschnittsbreite unter Berücksichtigung eines Parkstreifens/Straßenbegleitgrün von 2,00 m (alternierend) insgesamt 20,50 m. Da die dominierende Querschnittsbreite ca. 20,00 m aufweist ist, kann nur in bestimmten Bereichen ein Parkstreifen/Straßenbegleitgrün angelegt werden. Ohne Parkstreifen wäre eine Gesamtbreite von 18,50 m möglich.

Durch die gemeinsame Nutzung der Umweltspur, analog zum Verkehrsversuch Jahnplatz, ist diese Variante aus ÖPNV- und Radfahrersicht nur bedingt als gut zu bewerten. Durch die vorhandenen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radverkehr und ÖPNV ist keine Busbeschleunigung im klassischen Sinne möglich. Ein Überholen der Radfahrenden durch die Busse muss aufgrund der StVO mit einem Mindestüberholabstand 1,50 m erfolgen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung wird dies im fließenden Verkehr so nicht möglich sein. Diese Variante wurde während der Ursprungsplanung der AG SpuReN vorgestellt und mit der Begründung „eine kombinierte Bus- und Radspur ist wegen der vorhandenen Busdichte wenig interessant für die Nutzer“ abgelehnt.

Aufgrund der vorgenannten Gründe sollte diese Variante nicht weiterverfolgt werden.

### **Variante 3 – Radweg auf Hochbord**

Als weitere Variante wird die Möglichkeit vorgestellt, den Radweg auf Hochbord (beidseitig) auf gesamter Länge vorzusehen. Der Radverkehr verläuft jeweils bei einer Breite von 2,00 m auf einem Hochbord neben einem 2,50 m breiten Gehweg. Die Fahrbahn sieht keine Bevorrechtigung des ÖPNV vor, lediglich im Kreuzungsbereich durch entsprechende signaltechnische Ausstattung. Die Anordnung der Bushaltestellen erfolgt wie in der Ursprungsplanung, sodass der Bus beim Anfahren die Pulkführerschaft besitzt. Der Busverkehr und Motorisierte Individualverkehr verkehren auf gemeinsamen Fahrstreifen. Bei Planung eines Parkstreifens von 2,00 m Breite ist ein Gesamtquerschnitt von 19,25 m möglich.



Die notwendige Breite lässt insbesondere im Bereich mit Geschäften eine hohe Aufenthaltsqualität durch die Bepflanzung mit Straßenbegleitgrün als auch Abstellanlagen für Fahrräder oder weitere Fahrzeuge (E-Scooter, E-Roller, Lastenräder etc.) zu. Durch die Möglichkeit der Pulkführerschaft des Busses ist eine Beschleunigung der Busse möglich. Aufgrund des vorhandenen Querschnittes können somit Fahrbahnverschrägung berücksichtigt werden, um (mobilitätseingeschränkten) Personen mittels Querungshilfen eine Überquerung der Heeper Straße auch außerhalb von Kreuzungsbereichen zu ermöglichen.

#### **Variante 4 – Einbahnstraße MIV**

Eine grundlegende Änderung der Verkehrsführung des Motorisierten Individualverkehr ist die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung für die Heeper Straße in Richtung Heepen. Bei der Heeper Straße handelt es sich um eine klassifizierte Straße (s.o.). Sie ist im Abschnitt Teutoburger Straße/Huberstraße als K11 klassifiziert und im weiteren Verlauf als Landesstraße. Um weiterhin einen Netzzusammenhang herzustellen, ist es notwendig eine (oder mehrere) Straße(n) zu finden, die diese Funktion einer Landesstraße in Gegenrichtung übernimmt. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für die Beantragung von Zuschüssen und Fördergeldern. Nach erster fachlicher Einschätzung kann dafür nur die Fahrbeziehung Ziegelstraße/Eckendorfer Straße in Frage kommen. Die Bleichstraße weist aufgrund der Fahrbahnbreite von ca. 10,20 m bis 12,50 keine ausreichende Breite auf.

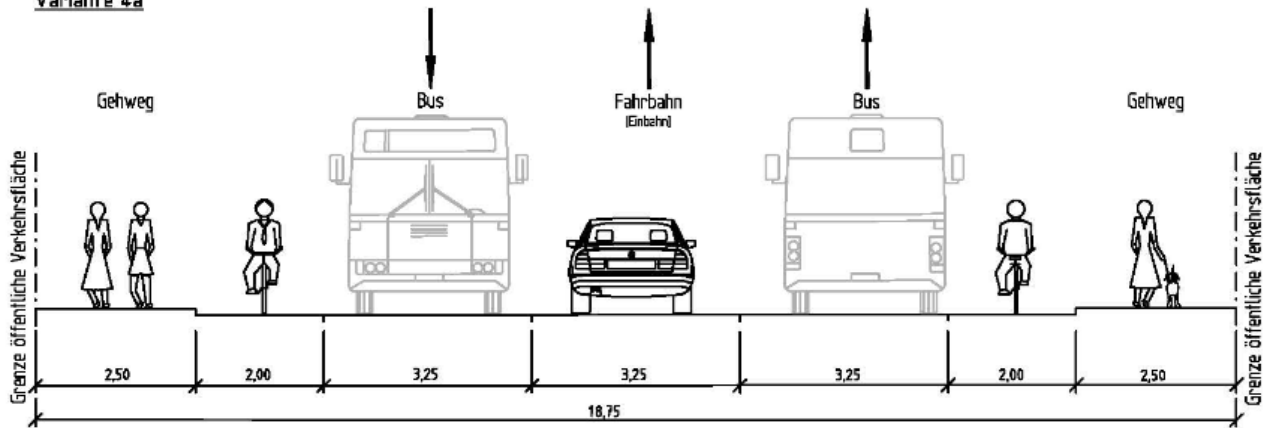
Bei einer intensiven Ausarbeitung dieser Variante ist zu prüfen, inwieweit die Leistungsfähigkeit der Straßen als auch der Knotenpunkte (Eckendorfer Straße, Ziegelstraße) gegeben ist.

Generell hat eine Einbahnstraßenlösung viele Umwegfahrten für anliegende Wohngebiete, direkte Anlieger und Geschäftskunden zur Folge. Hier müssen flankierende Maßnahmen erfolgen, um insbesondere Ausweichverkehre in die Wohngebiete zu minimieren. Gleichmaßen muss auch hier die Leistungsfähigkeit der einzelnen Kreuzungsbereiche gesondert betrachtet werden. Ein weiterer (negativer) Aspekt von Einbahnstraßen ist das zu erwartende höhere Geschwindigkeitsniveau aufgrund des fehlenden Gegenverkehrs.

#### **Variante 4a – Einbahnstraße MIV, beidseitige Radverkehrsführung**

In Variante 4a könnte auf einer Breite von 18,75 m nachfolgende Querschnittaufteilung erfolgen. Eine Führung des Radverkehrs auf einem 2,00 m breiten Radfahrstreifen ist genauso vorgesehen wie die Benutzung der Busse auf eigenen Busfahrstreifen (in beide Richtungen).

#### Variante 4a

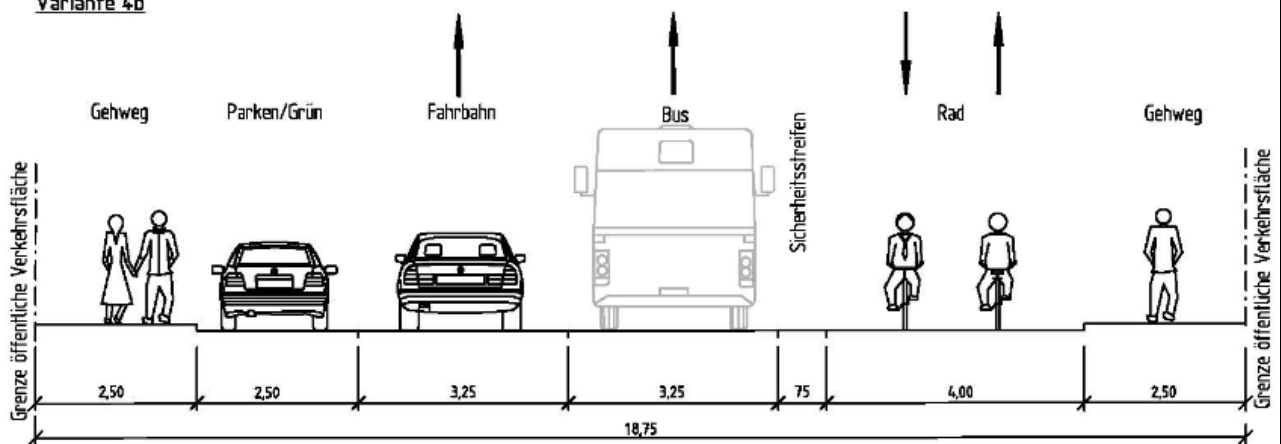


Der Gehwegbereich wäre mit 2,50 m entsprechend dem Regelwerk geplant. Bei der Berücksichtigung eines Parkstreifens (2,00 m) und unter Berücksichtigung des sich daraus ergebenden notwendigen Sicherheitsraumes von 0,75 m wird eine maximale Querschnittsbreite von 21,50 m erreicht. Aufgrund der vorhandenen Straßenraumbreite wäre der Wegfall von Parkplätzen und Straßenbegleitgrün an vielen Stellen unvermeidbar. Vorteilhaft bei dieser Variante ist die deutlich reduzierte Verkehrsbelastung auf der Heeper Straße, allerdings bei gleichzeitiger Steigerung der Verkehrsbelastung auf den umliegenden Straßen. Die Verkehrssicherheit wird nur bedingt gesteigert, da durch die zu erwartenden höheren Geschwindigkeiten des Motorisierten Individualverkehrs weitere Probleme mit querenden Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Busfahrenden zu erwarten sind. Diesem könnte man mit der Platzierung von Querungsstellen und einer strengen Tempoüberwachung entgegenwirken. Durch den Wegfall einer Fahrspur und der daraus resultierenden Querschnittsbreite ist eine Steigerung der Aufenthaltsqualität an vielen Stellen möglich.

#### Variante 4b – Einbahnstraße MIV, einseitiger Beidrichtungsradweg

Als weitere Untervariante ist die Einrichtung eines Beidrichtungsradwegs (4,00 m) möglich. Neben der Einbahnrichtung für den Motorisierten Individualverkehr (3,25 m) wäre auch der Busverkehr nur noch in eine Richtung möglich. Insgesamt ergibt sich somit eine Querschnittsbreite unter Berücksichtigung eines Parkstreifens/Straßenbegleitgrün von 18,75 m.

#### Variante 4b

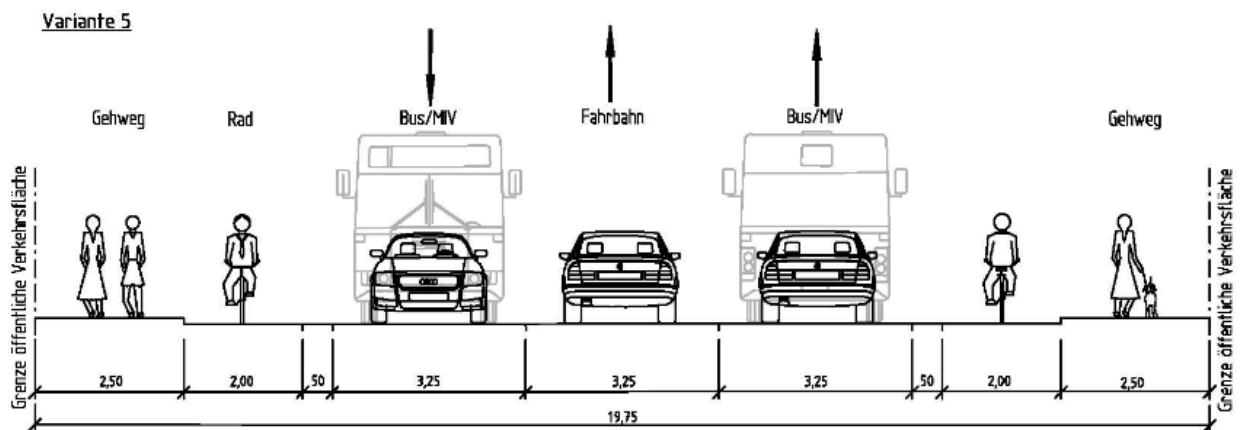


Prinzipiell ist diese Variante umsetzbar, jedoch ist ein Zweirichtungsradweg aus Gründen der Verkehrssicherheit und den häufigen Konflikten mit den Grundstückszufahrten auszuschließen. Darüber hinaus erscheint eine einseitige Radverkehrsführung aufgrund potentieller Ziele auf beiden Straßenseiten als nicht sinnvoll. Die Belange der Verkehrssicherheit ist genauso wie in Variante 4a zu bewerten. Die Aufenthaltsqualität ist nochmals höher als in Variante 4a. Negativ ist anzumerken, dass der ÖPNV in einer Richtung einen anderen Linienweg nehmen muss, sodass lediglich eine (ungünstige) Ringerschließung möglich wird.

### Variante 5 –Verkehrsführung 2+1

Die Variante 5 zeigt die Möglichkeit einer 2+1 Verkehrsführung. Diese Verkehrsführung orientiert sich dabei an dem Konzept des Messeschnellweges in Hannover. Morgens zu Messebeginn erfolgt die Freigabe aller Fahrspuren in Richtung Messe und nach Messeschluss erfolgt die Freigabe aller Fahrspuren in die entgegengesetzte Fahrtrichtung.

In der Heeper Straße würde diese bedeuten, dass in der morgendlichen Spitzenstunde die Abwicklung der Busverkehre auf einem eigenen Busfahrstreifen (3,25 m) stadteinwärts erfolgt. Der Motorisierte Individualverkehr wird ebenfalls stadteinwärts auf einer eigenen Fahrspur (3,25 m) geführt. In der Gegenrichtung erfolgt die Führung des ÖPNV zusammen mit dem Motorisierten Individualverkehr auf einer eigenen Fahrspur (3,25 m). Die Radverkehrsanlagen sind beidseitig mit jeweils 2,00 m geplant, daran schließt ebenfalls beidseitig ein Gehweg (2,50 m) an. In der Nachmittäglichen Spitzenstunde wird die Verkehrsführung „gedreht“. Dann dient der mittlere Fahrstreifen für den stadtauswärts fahrenden Motorisierten Individualverkehr und die rechte Fahrspur dem ebenfalls stadtauswärts fahrenden Busverkehr. Stadteinwärts teilen sich Bus und Motorisierter Individualverkehr eine Fahrspur. Somit wird eine Gesamtbreite von 19,75 m benötigt. In dieser Variante ist aufgrund der vorhandenen Straßenbreite der Heeper Straße kein Parkstreifen/Straßenbegleitgrün möglich.



Gleichermaßen müsste diese Variante noch auf eine technische und straßenverkehrsbehördliche Machbarkeit hin untersucht werden. Auch scheint die jeweilige Knotenpunktsgestaltung schwierig zu sein. Aufgrund der notwendigen Breite kann auf annähernd gesamter Länge kein ruhender Verkehr abgewickelt werden, was insbesondere bei Lieferverkehren etc. zu Beeinträchtigungen in der verkehrlichen Abwicklung für den ÖPNV und Motorisierten Individualverkehr führen wird. Eine Umsetzung erscheint zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der zeitlichen Restriktionen als äußerst unrealistisch und sollte daher nicht weiterverfolgt werden.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4a	Variante 4b	Variante 5
Belange Fußverkehr	+	+	+	+	+	+
Belange Radverkehr	+	-	+	+	-	+
Belange ÖPNV	+	-	o	+	-	o
Belange Motorisierter Individualverkehr	+	+	o	-	-	o
Verkehrssicherheit	+	o	+	+	+	-
Aufenthaltsqualität	+	o	+	+	+	-

+ = sehr gut bis gut    o = befriedigend bis ausreichend    - = mangelhaft

Nach Prüfung aller vorgenannten Varianten scheinen Varianten ohne Parkmöglichkeiten nicht vermittel- und umsetzbar. Es müssen insbesondere im Bereich von Geschäften auch weiterhin für Anlieferung, Paketlieferdienste sowie für Anlieger Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Gleichermaßen sollte bei einer Neuplanung auch ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität erreicht

werden. Zusätzlich werden durch die Pflanzung von Bäumen den Folgen des Klimawandels Rechnung getragen sowie das Klimaanpassungskonzept berücksichtigt.

Dem vorgenannten Variantenvergleich ist zu entnehmen, dass bei Wahl der Variante 3 eine bestmögliche Förderung für den Radverkehr und Fußverkehr entsteht. Durch den möglichen regulären Querschnitt von max. 19,25 m (mit Parkstreifen) können die Anforderungen an den Straßenraum auf gesamter Länge bestmöglich erreicht werden. So ist es insbesondere im Seitenbereich durch Baumpflanzungen, der Anlage von Radabstellanlagen möglich einen ansprechenden Straßenraum zu schaffen. Gleichmaßen können durch das (abschnittweise) Vorhalten von Parkmöglichkeiten auch Flächen für den Lieferverkehr geschaffen werden, die somit nicht den fließenden Verkehr, insbesondere ÖPNV, stören. Eine Beschleunigung des ÖPNV kann durch die Pulkführerschaft des Busses erreicht sein.

Die weiteren dargestellten Varianten ermöglichen lediglich Teilaspekte der Variante 3. So schneidet die Variante 4a ähnlich gut ab, jedoch verbleibt kaum Fläche für den ruhenden Radverkehr oder die Bepflanzung von Bäumen. Gleichmaßen müsste das Verfahren zur Umwidmung der Straßen erfolgen und flankierende Maßnahmen für die angrenzenden Wohngebiete erfolgen.

Aus diesem Grund erscheint die Variante 3 als ausgewogene Möglichkeit die Ansprüche und Anforderungen an einen sicheren, attraktiven Straßenraum zu erreichen.

**Weiteres Vorgehen**

Nach Beschlussfassung wird die Variante 3 so ausgearbeitet, dass zeitnah ein Förderantrag bei der Bezirksregierung gestellt werden kann. Aufbauend auf der ausgearbeiteten Planung wird die Prüfung gemäß Kommunalabgabengesetz sowie eine entsprechende Information der betroffenen Bürgerinnen und Bürger erfolgen. Es ist geplant, fortwährend die Politik über den Stand der Pläne zu informieren.

Gemäß der Vorlage aus dem Stadtentwicklungsausschuss vom 03.03.2020 (Drucksachennummer: 10346/2014-2020) kann der Umbau erst nach Fertigstellung des Jahnplatzumbaus beginnen.

Beigeordneter

Moss