

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	31.08.2023	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	13.09.2023	öffentlich

<p><b>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</b></p> <p><b>Umbau der Heeper Straße zwischen Teutoburger Straße und Am Venn hier: Vorplanungsbeschluss</b></p>
<p><b>Betroffene Produktgruppe</b></p> <p>11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen</p>
<p><b>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</b></p> <p>Planungen bis zum politischen Beschluss</p>
<p><b>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</b></p> <p>Keine Auswirkungen</p>
<p><b>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</b></p> <p>Stadtentwicklungsausschuss, 03.03.2020, Drucksachen-Nr. 10346/2014-2020, Top 6                  Stadtentwicklungsausschuss, 05.05.2020, Drucksachen-Nr. 10737/2014-2020, Top 9</p>
<p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p><b>Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Planung auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie unter folgenden Prämissen weiterzuführen und anschließend zur Bauausführung zu bringen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Querschnittsaufteilung gemäß Machbarkeitsstudie Variante 3, Führung Radweg auf Hochbord, wird weiterverfolgt.</li> <li>2. Das Verfahren zur Änderung der Klassifizierung der Heeper Straße zwischen Am Stadtholz und Eckendorfer Straße wird eingeleitet.</li> <li>3. Die Knotenpunktform an der Heeper Straße / Otto-Brenner-Straße / Lohbreite nach dem Konzept der „Protected Intersection“ (PIS) wird umgesetzt und mit der Bezirksregierung abgestimmt. An den Knotenpunkten, an denen keine PIS Variante umgesetzt werden kann, wird die ERA-Lösung gemäß Variante 2 der Machbarkeitsstudie in die Planung übernommen.</li> <li>4. Eine Anpassung der Nahverkehrskonzeption wird bei Beibehaltung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV unter Berücksichtigung der Entwicklungen des Nahverkehrsplanes (NVP) und der Belange des 5. Kantons geprüft und soll umgesetzt werden.</li> </ol>

**Begründung:**

**Ausgangssituation**

Die Heeper Straße (L778) ist mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 18.000 Kfz/24h als innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit hoher überörtlicher Transport- und Verbindungsfunktion klassifiziert. Neben Teil-Bereichen mit einem dichten bzw. hohen 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 dichten bzw. hohen Aufkommen von Geschäften besitzt der Fußverkehr ebenfalls eine hohe Bedeutung einschließlich des Lieferverkehrs. Durch die auf annähernd gesamter Länge vorhandene Wohnbebauung ist die Auslastung der straßenbegleitenden Parkflächen über den Tag verteilt als hoch einzustufen.

**1. Planungsbeschreibung**

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 05.05.2020 die Verwaltung beauftragt, die Entwurfsplanung auf Grundlage der Variante 3 zu erstellen. Der beidseitige Radverkehr verläuft jeweils bei einer Breite von 2,00 m auf einem Hochbord neben einem 2,50 m breiten Gehweg. Parkflächen für PKW werden in der Planung berücksichtigt, sofern es die zur Verfügung stehenden Querschnittsbreiten und die Aufteilung auf die Nutzungsarten möglich machen (Abbildung 1). Überwiegend kann diese Querschnittsaufteilung umgesetzt werden. Der Verkehrsraum wird bemessen für sich begehende Linienbusse mit einer Fahrbahnbreite von mind. 6,50 m nach der RAST 06.

Aufgrund von immer wiederkehrenden Engstellen im Querschnitt sind durchgängige Busspuren nicht möglich, lediglich im Kreuzungsbereich kann durch entsprechende signaltechnische Ausstattung eine Bevorrechtigung des ÖPNV erreicht werden. Die Anordnung der Bushaltestellen erfolgt wie in der Ursprungsplanung von 2019, sodass der Bus beim Anfahren die Pulkführerschaft besitzt. Hierdurch wird eine Beschleunigung der Busse möglich. Der Busverkehr und Motorisierte Individualverkehr (MIV) verkehren auf gemeinsamen Fahrstreifen. Aufgrund des vorhandenen Querschnittes können somit Fahrbahnverschwenkungen berücksichtigt werden, um (mobilitätseingeschränkten) Personen mittels Querungshilfen eine Überquerung der Heeper Straße auch außerhalb von Kreuzungsbereichen zu ermöglichen.

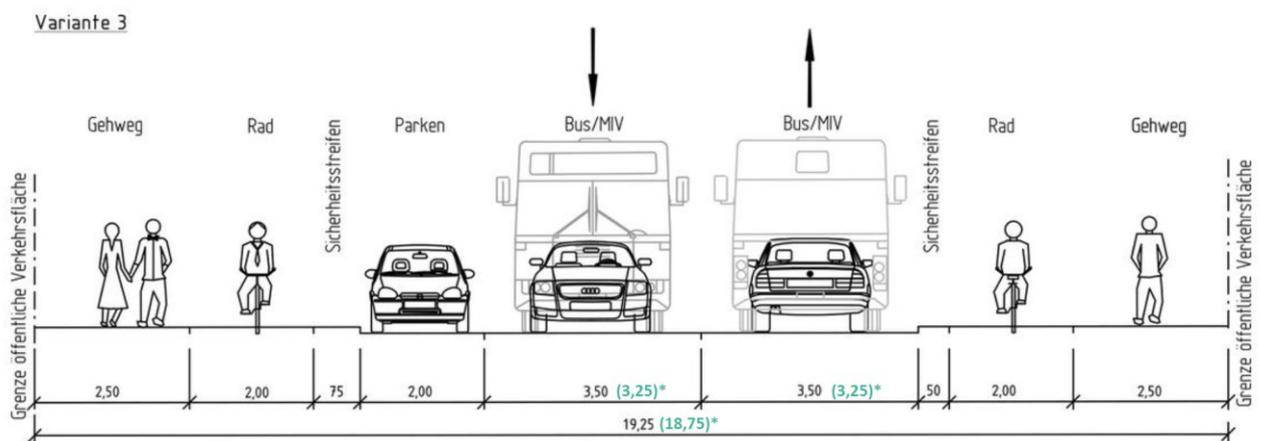


Abbildung 1: Anzustrebender Regelquerschnitt auf der Heeper Straße

\* nach technischem Regelwerk möglich

### Querschnittaufteilung Engstelle im Bereich Flachsstraße

In Teilbereichen können die Maße aus dem angestrebten Regelquerschnitt nicht eingehalten werden, da dies die öffentlichen Flächen aufgrund der vorhandenen Breite nicht zulassen. Notwendige angrenzende Flächen befinden sich überwiegend im privaten Eigentum und sind auch teilweise bebaut. Grunderwerb zur Umsetzung der Planung ist partiell notwendig und vorgesehen. Da, wo keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen und die Maße des Regelquerschnitts nicht eingehalten werden können, müssen die Breiten im Radweg und Gehweg reduziert werden. Der Radweg ist mit einer Breite von 2,00 m geplant, die Gehwegbreite wird auf 1,75 m reduziert. Die Fahrbahnbreite beträgt 2 x 3,25 m (Abbildung 2).

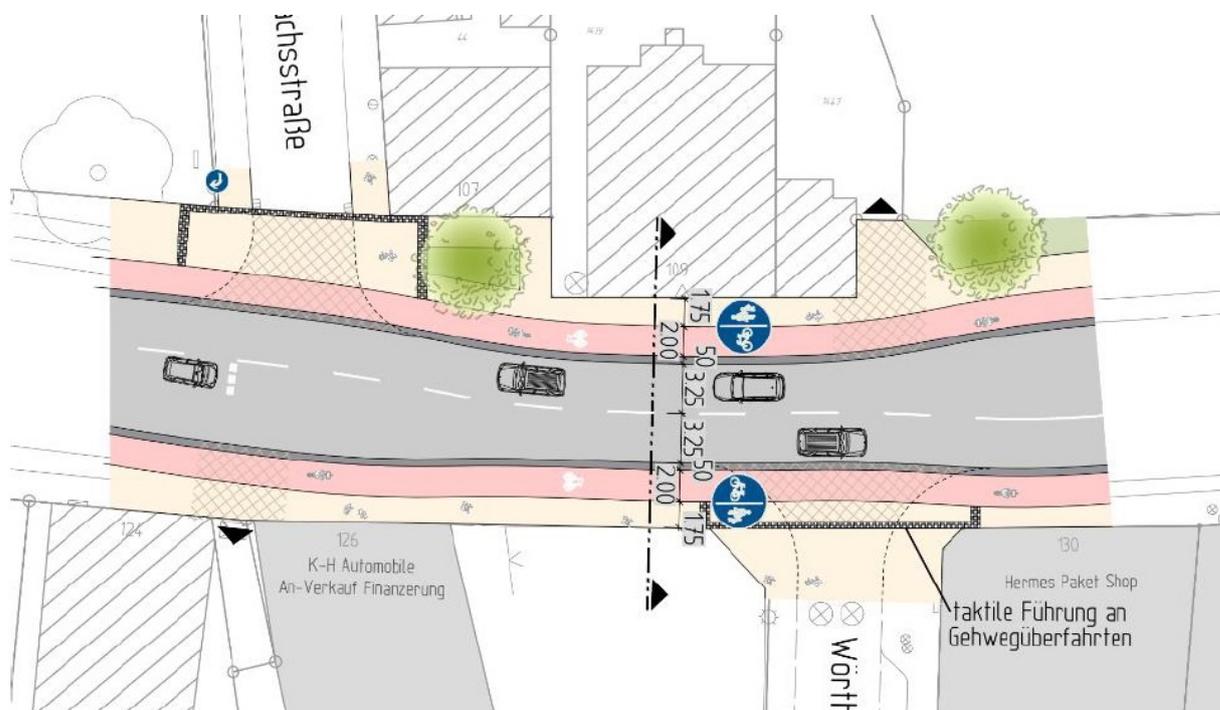


Abbildung 2: Lageplan Engstelle im Bereich Flachsstraße

### Querschnittaufteilung zwischen Hanfstraße und Otto-Brenner-Straße

Auf der Südseite der Heeper Straße sowie im Bereich der Bushaltestelle sind die Nebenanlagen als gemeinsamer Geh-/ Radweg mit einer Breite von bis zu 5,00 m aufgrund der geringen vorhandenen Querschnittsbreite geplant. Grunderwerb ist nicht möglich, da die private Bebauung oftmals grenzständig ist. In einem nördlichen Teilbereich werden die Nebenanlagen entsprechend dem Regelquerschnitt erstellt. Die Radwegbreite beträgt mind. 2,00 m, die Gehwegbreite mind. 2,50 m und die Fahrbahnbreite 6,50 m (Abbildung 3).

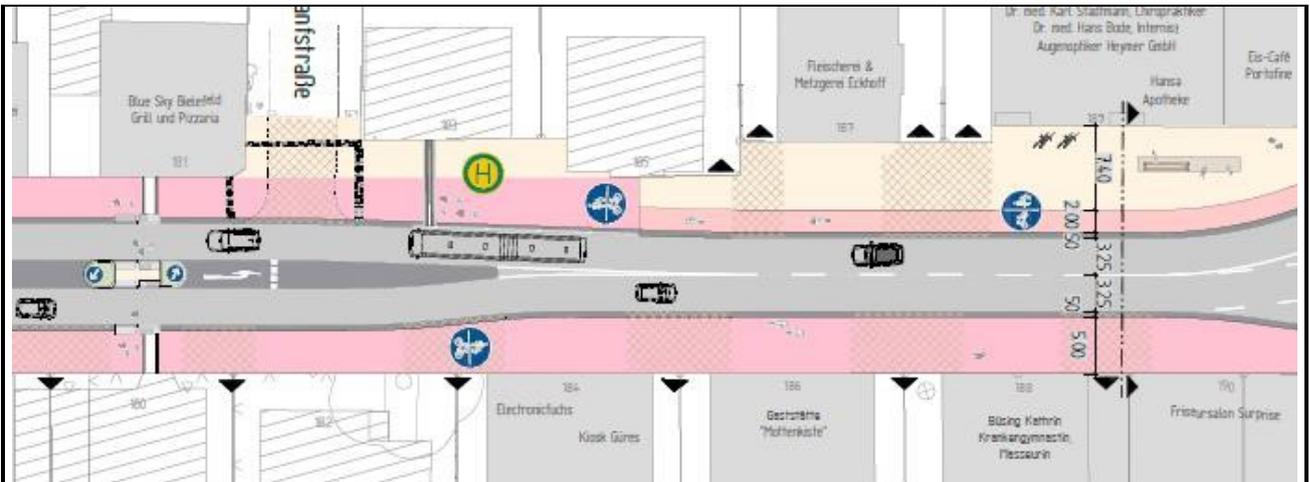


Abbildung 3: Lageplan zwischen Hanfstraße und Otto-Brenner-Straße

### Querschnittaufteilung Parken im Bereich Elbreite

Die Maße aus dem anzustrebenden Regelquerschnitt werden weitestgehend eingehalten (Abbildung 4). Dort, wo keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen und die Maße des Regelquerschnitts nicht eingehalten werden können, müssen die Breiten im Radweg und Gehweg reduziert werden. Stellplätze sind im Wechsel mit Baumstandorten vorgesehen. Grunderwerb zur Umsetzung der Planung ist partiell notwendig.

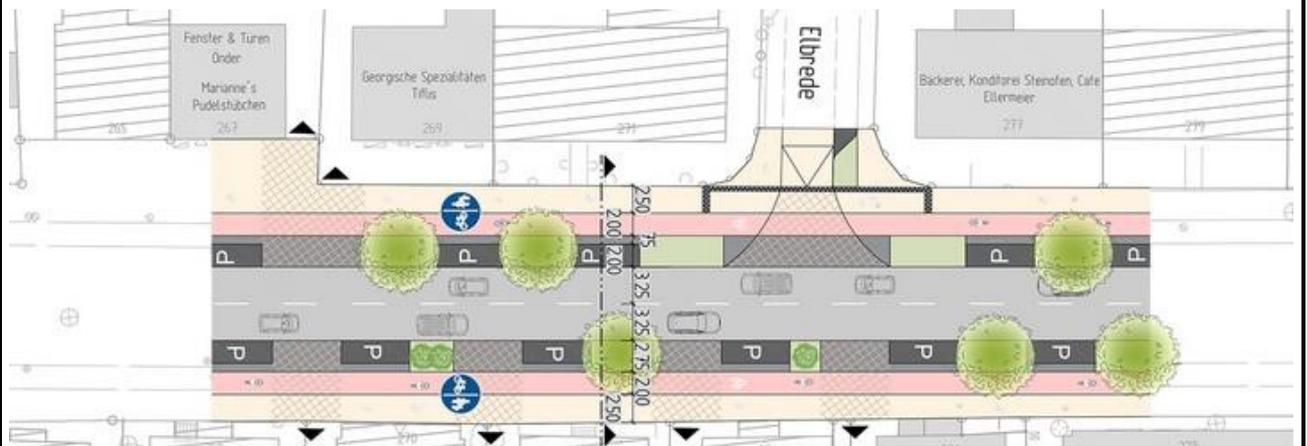


Abbildung 4: Lageplan Parken im Bereich Elbreite

### Fazit zur Umsetzung des Regelquerschnittes

Der beschlossene Regelquerschnitt kann überwiegend umgesetzt werden. Aufgrund von Engstellen, Querungsstellen und Bushaltestellen müssen für einige Bereiche angepasste Lösungen erarbeitet werden. Hierbei müssen die Breiten im Geh- und Radweg teilweise reduziert werden, an anderen Stellen kann durch geplanten Grunderwerb zusätzliche Fläche gewonnen werden. Insgesamt ist eine sichere und für alle Verkehrsarten verträgliche Querschnittsgestaltung gefunden.

## 2. Umstufung der Heeper Straße (Umklassifizierung)

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 05.05.2020 beschlossen, dass im Bereich der Geschäfte östlich der Bahnunterführung Tempo 30 vorgesehen werden soll, um eine adäquate Geschwindigkeit des Autoverkehrs zu erreichen. Nach einem Umbau der Heeper Straße gäbe es jedoch keinen Rechtfertigungsgrund, um die aktuelle Tempo-30-Regelung auf der

Landesstraße beizubehalten, wodurch Tempo 50 angeordnet werden müsste. Eine Tempobeschränkung aufgrund schützenswerter Einrichtungen (gem. § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 StVO), aufgrund Umweltschutzbelangen/ Lärmschutz/ Luftschadstoffen (gem. Lärmschutzrichtlinien – StV) bzw. aufgrund einer Gefahrensituation/ Verkehrssituation (zwingende Erfordernis gem. § 45 Abs. 9 StVO) kommen zukünftig nicht in Betracht. Das politisch beschlossene Ziel der Geschwindigkeitsreduzierung ist daher nur durch eine Umklassifizierung der Heeper Straße zu erreichen.

Das hierfür erstellte Umstufungskonzept (Anlage 1) sieht vor, die Straße Am Stadtholz sowie die Heeper Straße jeweils zu Stadtstraßen abzustufen. Im Gegenzug wird die Eckendorfer Straße zwischen Am Stadtholz und Am Wellbach von einer Kreisstraße zur Landesstraße aufgestuft, um weiterhin die Ost-West-Verbindung im Landesstraßennetz sicherzustellen. Hierdurch wird es möglich, im Hauptgeschäftsbereich (Abschnitt 3) zwischen Trachtenweg und Knotenpunkt Heeper Straße / Otto-Brenner-Straße / Lohbreite Tempo 30 anzuordnen, um eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung zu erzielen.

Der Verfahrensablauf bei einer Umklassifizierung ist aufgrund der gesetzlichen Regelungen vielfältig. So sind in einem ersten Schritt die Antragsunterlagen zu erstellen und bei der Bezirksregierung Detmold einzureichen. Mit entsprechendem Abschluss des Verfahrens werden durch das Amt für Verkehr die Straßenklassifizierung neu festgesetzt und die entsprechenden Stellen informiert.

### **3. Knotenpunktgestaltung**

Ziel ist es bei der Planung, die Form der geschützten Kreuzung „Protected Intersection“ (PIS) anzuwenden. Die vom Radentscheid favorisierte Variante der geschützten Kreuzung PIS wurde aufgrund von nicht ausreichender öffentlicher Flurstücksbreiten für die meisten Knotenpunkte verworfen. Nur im Knotenpunkt Heeper Straße / Otto-Brenner-Straße / Lohbreite ist diese Planung mit geringem Grunderwerb realisierbar (Abbildung 5). Radfahrende werden hierbei geschützt im Seitenraum über den Knotenpunkt geführt und haben eine eigene Grünphase, somit werden Konflikte mit dem MIV vermieden. Radwege werden hierbei möglichst mit einer Breite von 2,50 m und Gehwege mit einer Breite von 2,00 m vorgesehen.

Diese Knotenpunktform entspricht nicht dem aktuellen Regelwerk, dem Arbeitspapier zu sogenannten „geschützten Kreuzungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) von Juni 2021. Sie wird zudem von dem Ministerium für Verkehr NRW, der Bezirksregierung Detmold und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW (Erlass VIB) aktuell noch nicht empfohlen, da es z.B. auch zu Konflikten zwischen den rechtsabbiegenden Radfahrenden und Zufußgehenden kommen kann. Im Rahmen der weiteren Planung wird hierzu noch eine Abstimmung mit der Bezirksregierung Detmold stattfinden.



Abbildung 5: Knotenpunktform „Protectet Intersection“ PIS, Otto-Brenner-Str. / Lohbreite

In allen Knotenpunkten, in denen nicht ausreichend Fläche für die Umsetzung der Variante PIS zur Verfügung steht, wird die Variante 2 der Machbarkeitsstudie, Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung im Knotenpunkt, nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) umgesetzt (Abbildung 6). Die weitgehend einheitliche Knotenpunktplanung ermöglicht eine klare, durchgängig verständliche und verkehrssichere Radverkehrsführung auf dem Streckenabschnitt.

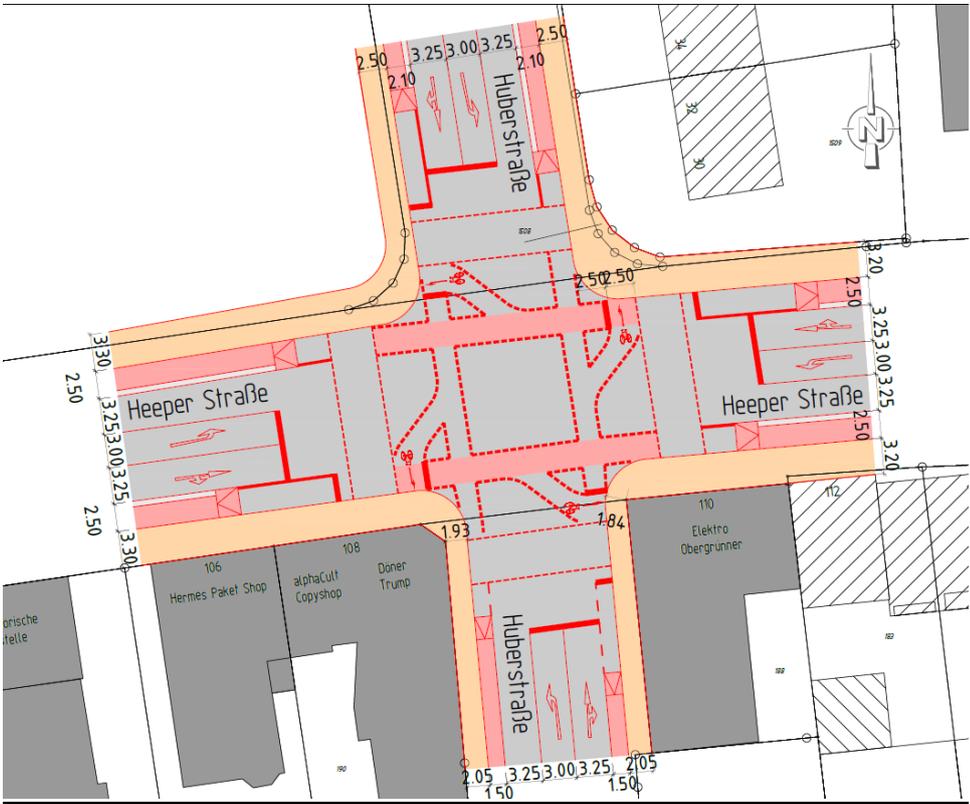


Abbildung 6: Knotenpunktform Indirektes Linksabbiegen nach ERA

#### **4. Anpassung der Nahverkehrskonzeption bei Beibehaltung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV unter Berücksichtigung der Inhalte des NVP sowie der Belange des 5. Kantons**

Die Heeper Straße gilt als eine Hauptverbindungsstraße für den ÖPNV mit hoher Verbindungsfunktion und steigenden Pendlerströmen. In den unterschiedlichen Abschnitten verkehren bis zu 13 Buslinien mit rund 150 bis 400 Busfahrten pro Werktag. In dem Planungsabschnitt befinden sich sechs Bushaltestellen mit jeweils einer Haltestelle pro Fahrtrichtung. Eine Anpassung der Nahverkehrskonzeption bei Beibehaltung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV unter Berücksichtigung der Entwicklungen des NVP wird angestrebt.

Die weitere Planung zum Umbau der Heeper Straße, insbesondere der Knotenpunkte, wird unter Einbeziehung des Verkehrskonzeptes 5. Kanton durchgeführt. Durch die zahlreichen Querungshilfen an der Heeper Straße wird die fußläufige Anbindung des Quartiers an die umliegenden Gebiete gestärkt und die Nahmobilität gefördert. Im Bereich des Knotenpunkts Heeper Straße / Ziegelstraße ist laut Verkehrskonzept die Einrichtung einer Mobilitätsstation der Größe S vorgesehen. Hier sind die Bedarfe und Rahmenbedingungen entsprechend bei der Fortführung der Planungen zu berücksichtigen.

Ebenfalls wird auch eine mögliche Trassenführung der Stadtbahn nach Heepen in den Grundzügen weiterhin berücksichtigt. Die Planung einer Stadtbahnlinie wurde in 2015 aufgrund der Bürgerbefragung vorerst zurückgestellt und hat somit auch keinen Eingang in den NVP 2021 gefunden. Aufgrund der zahlreichen und großen Siedlungsentwicklungen in Heepen wird bei der baulichen Ausführung der Untergrund soweit vorbereitet, dass bei entsprechenden Entwicklungen lediglich der Straßenquerschnitt zugunsten einer Stadtbahn angepasst werden muss. Ein erneuter Vollumbau würde so nicht notwendig werden. Durch die derzeitig laufenden Stadtbahnplanungen erscheint eine mittelfristige Umsetzung bzw. Planung als nicht realistisch.

#### **Weiteres Vorgehen**

Nach Beschlussfassung wird die Variante 3 entsprechend ausgearbeitet, sodass mit Beendigung der Entwurfsplanung zum Mai 2024 ein Förderantrag bei der Bezirksregierung Detmold gestellt werden kann. Die Ausführungsplanung für den Straßen- sowie Kanalbau erfolgt anschließend bis ca. Mai 2025. Bis zu diesem Zeitpunkt wird auch eine Bewilligung der Förderung erwartet. Nach Ausschreibung der Bauleistungen und Abschluss des Vergabeverfahrens wird mit dem Start der Bauausführung ab 2026 gerechnet. Der Kanalbau wird zeitgleich mit dem Straßenbau in einer gesamten Baumaßnahme stattfinden. Die Bauzeit wird auf ca. drei Jahre geschätzt.

Die Kosten für den Straßenbau betragen gemäß Kostenschätzung von 2022 15,6 Mio. Euro, inklusive benötigtem Grunderwerb. Für die Kanalbaumaßnahmen wurden 9,9 Mio. Euro berechnet (Stand 2021). Im Rahmen der Entwurfsplanung müssen die zugrunde gelegten Parameter überprüft und die Kosten ggf. angepasst werden. Aufbauend auf der ausgearbeiteten Planung wird die Prüfung gemäß Kommunalabgabengesetz erfolgen und die betroffenen Bürger\*innen ggf. entsprechend informiert. Aufgrund einer Gesetzesänderung ist es wahrscheinlich, dass eventuelle Beiträge vom Land NRW übernommen werden würden (auf Basis der Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge), so dass die Bürger\*innen nicht belastet werden.

Die Politik wird fortwährend über den Stand der Planung informiert.

Beigeordneter

Adamski