

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	05.11.2013	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	14.11.2013	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verkehrsgutachten Jahnplatz – Stadtbahn 2030

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planung der Stadtbahnlinie 5 – Planung bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Kosten für weitere Untersuchungen ca. 50.000.- bis 100.000.-

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

Bezirksvertretung Mitte: 23.08.2012, TOP 12, Drucksachen-Nr.: 4472/2009-2014
Stadtentwicklungsausschuss: 04.09.2012, TOP 12.1, Drucksachen-Nr.: 4472/2009-2014
Rat der Stadt Bielefeld: 18.07.2013, TOP 25, Drucksachen-Nr.: 5778/2009-2014 (1) + (2)

1. Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

- 1.) Das Ergebnis des vorliegenden Gutachtens, dass die Integration einer oberirdischen Stadtbahn am Jahnplatz möglich ist, wird begrüßt.
- 2.) Für die Szenarien 4 (Vollsperrung Jahnplatz) und 5 (Einspurige Führung im Bereich Jahnplatz und Abbindung des Niederwalls) sollen vertiefende verkehrstechnische Untersuchungen (Prüfung der Verkehrsgeometrie, der Lichtsignalanlagen, Feinprüfung der Verkehrsabläufe) erfolgen. In den vertiefenden Untersuchungen soll aufgearbeitet werden, welche baulichen und verkehrlenkenden Änderungen im Straßennetz des Untersuchungsgebietes zur Umsetzung erforderlich sind.
- 3.) Zur Darstellung des zukünftigen Verkehrsablaufs, soll eine mikroskopische Simulation für die beiden Szenarien erarbeitet werden, die das Verkehrsgeschehen realistisch und in Echtzeit abbildet und der Veranschaulichung und Überprüfung der Ergebnisse aus dem Verkehrsgutachten dient.
- 4.) Durch einen externen Gutachter sollen die städtebaulichen Entwicklungspotenziale beider Szenarien untersucht und Ideen zur Aufwertung des Straßenraumes aufgezeigt werden.

Die Verwaltung wird dabei beauftragt, die Synergien aus der Bürgerbeteiligung zur Stadtbahnplanung und zum Masterplan Bielefeld Mitte zu nutzen, um die Planung durch einen Bürgerbeteiligungsprozess zu verfestigen.

- 5.) Die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens Jahnplatz sowie der vertiefenden Untersuchungen sollen in der Machbarkeitsstudie Grüner Stadtring, die von moBiel im Rahmen der Planung der Stadtbahnlinie 5 beauftragt wird, berücksichtigt und weiterentwickelt werden.

2. Begründung

2.1 Aufgabenstellung:

Die Stadt Bielefeld hat im Rahmen des geplanten Stadtbahnausbaus durch das Büro Brilon Bondzio Weiser aus Bochum ein Verkehrsgutachten zum Jahnplatz erarbeiten lassen.

Ziel des Gutachtens ist es, Handlungsspielräume für die weitere Planung zur Integration einer möglichen Stadtbahnführung für den Abschnitt Jahnplatz - Adenauerplatz aufzuzeigen. Dafür wurden Szenarien mit unterschiedlich starken Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr und ihre verkehrliche Auswirkung auf das umliegende Straßennetz des Jahnplatzes untersucht und analysiert.

Die Untersuchung verfolgte dabei stets den Grundsatz der **Sicherstellung der Erreichbarkeit** der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer. Der ÖPNV sowie Fuß- und Fahrradverkehr wird in den Szenarien berücksichtigt.

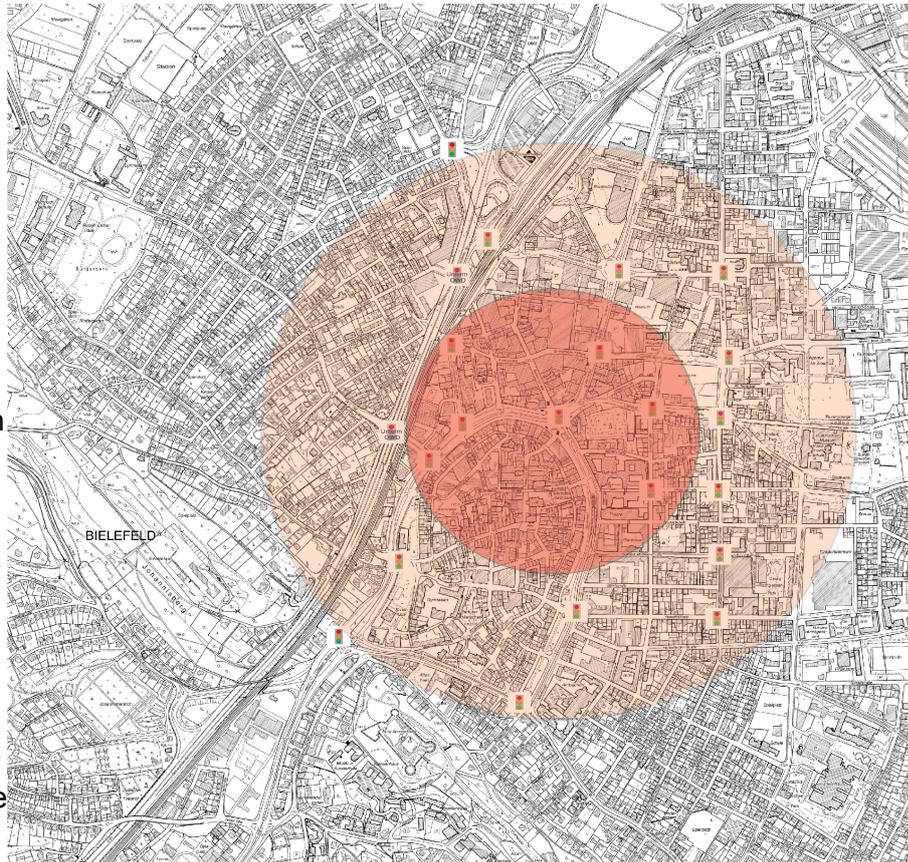
2.2 Methodische Vorgehensweise:

Die Untersuchungsmethodik umfasste in einem ersten Schritt die Bestandsaufnahme und die Erhebung von Verkehrsdaten am Jahnplatz und im Umfeld (siehe Abbildung 1).

Untersuchungsraum

Mit diesen Daten wurde das Verkehrsmodell der Stadt im Bereich um den Jahnplatz. Dem standen dabei Verkehrsdaten aus Erhebungen im Bereich um den Jahnplatz sowie das Verkehrsnetz der Stadt zur Verfügung. Die Daten wurden vom Büro für Verkehrsplanung im Jahr 2009.

Zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs wurde eine Kennzeichnerverfolgung am Jahnplatz und im weiteren Untersuchungsbereich durchgeführt.



Daten wurde vorliegende

Bielefeld im den kalibriert. Gutachter alle der Stadt früheren zur sowie das Kesselbrink Harnisch 2009.

des dann

Nach der Kalibrierung des Verkehrsmodells wurde eine Umlegung zur Spitzenstunde auf das Straßennetz erarbeitet. In der ersten Stufe der verkehrstechnischen Berechnungen wurde für eine größere Zahl von Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet ein vereinfachtes **AKF**-Verfahren (**A**ddition **K**ritischer **F**ahrzeugströme) angewendet, das den Auslastungsgrad in der Spitzenstunde für die untersuchten Knotenpunkte liefert. Die Knotenpunkte, die einen Auslastungsgrad von über 80% besitzen, wurden einer detaillierten Berechnung nach dem Handbuch für Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (**HBS**) unterzogen. Dabei wurde der Ausbaubedarf besonders belasteter Knotenpunkte ermittelt. Als Ergebnisse sind Kapazitätsreserven, mittlere Wartezeiten und maximale Rückstaulängen ermittelt worden, sowie Einflüsse auf benachbarte Knotenpunkte.

In die Bewertung der Szenarien sind auch Aspekte, wie die Möglichkeit zur Integration der Stadtbahn, die städtebauliche Aufwertung des Jahnplatzes, die Fußgängerbeziehungen zwischen der Altstadt und Bahnhofstraße sowie die Qualität der Erschließung der Innenstadt eingeflossen.

Im Resümee wurden dann alle Szenarien bewertet und eine gutachterliche Empfehlung ausgesprochen.

2.3 Analyse des heutigen Verkehrsaufkommens am Jahnplatz

Der ÖPNV hat am Jahnplatz mit durchschnittlich 120.000 Fahrgästen am Tag die dominierende Rolle aller Verkehrsträger. Die Haltestelle der künftigen Stadtbahn ist im Bereich des Jahnplatzes anzuordnen um auch zukünftig alle Umsteigebeziehungen zu gewährleisten. Auch werden die hohen Nutzungsansprüche durch Fußgänger und Radfahrer in der heutigen Gestaltung des Jahnplatzes nicht ausreichend berücksichtigt.

Der Fußgängerverkehr, insbesondere die Querungsstelle im Zuge der Fußgängerzone, zeigt ein erhebliches Verkehrsaufkommen. Hier wurden trotz des regnerischen und kühlen Wetters am

Erhebungstag bis zu 1.771 Personen in der Stunde gezählt. Dabei wurden die Fußgänger die unterirdisch den Jahnplatz queren nicht berücksichtigt.

2.4 Übersicht über die untersuchten Szenarien:

Im Gutachten wurden verschiedene Szenarien untersucht. Der Gutachter hatte dann die Möglichkeit, ein eigenes optimiertes Szenario zu entwerfen und zu bewerten (siehe Szenario 5).

Die Szenarien und ihre Bewertung durch den Gutachter (Zusammenfassung):

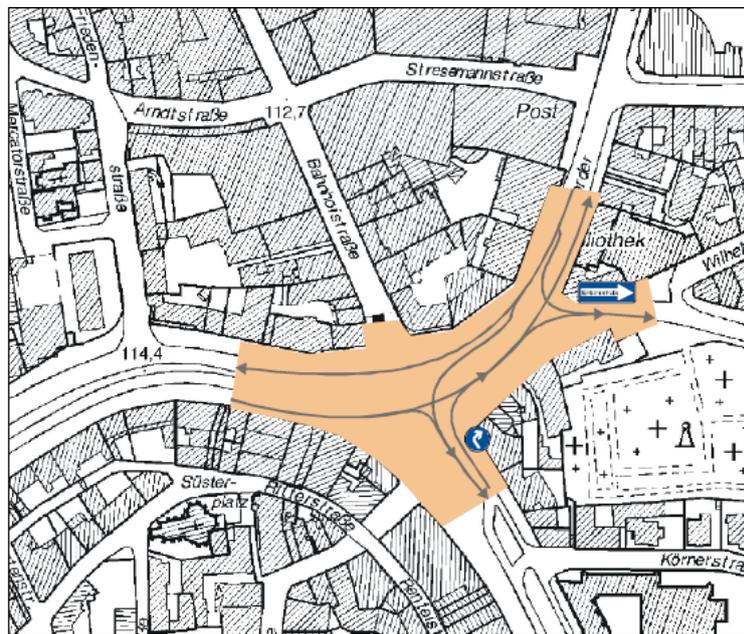
Szenario 1.) Bestand

- Das Szenario 1 entspricht der Verkehrsführung im Bestand ohne die oberirdische Stadtbahn. Die Verkehrsbelastungen entsprechen den unveränderten Werten des Prognosehorizonts 2020. Dieses Szenario dient als Vergleichsfall für die übrigen Szenarien.

Szenario 2.) Fahrstreifenreduktion

- Alle Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten, jedoch entfällt für den MIV im Verlauf Herforder Straße und Oberntorwall/ Alfred-Bozi Straße jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung.

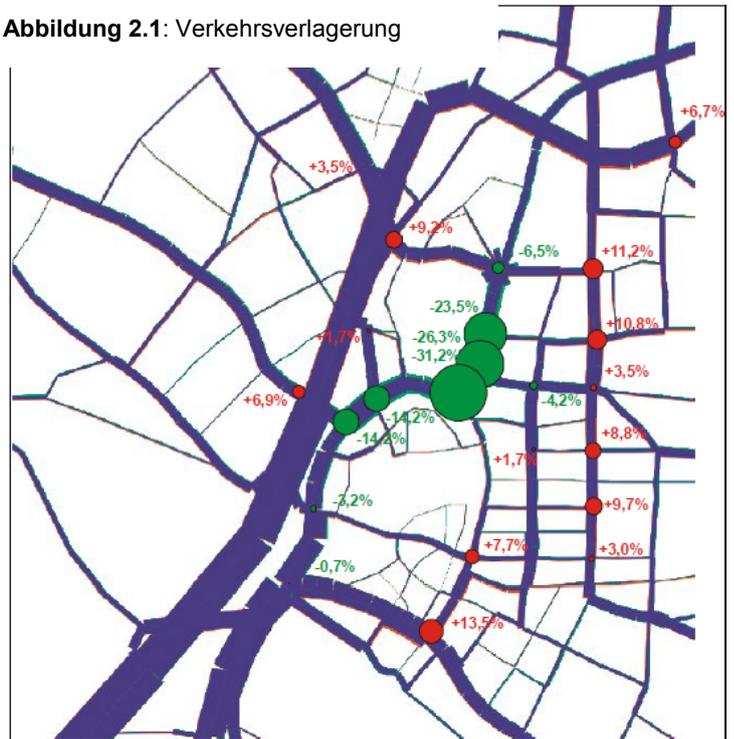
Abbildung 2.1: Verbleibende Verkehrsbeziehungen im Szenario 2



Gutachterliche Bewertung:

Die durch die Umlegung verursachten Mehrbelastungen des Straßennetzes sind eher moderat. Die Verkehrsqualität bleibt weitestgehend gut bis befriedigend. Außerhalb des betrachteten Innenstadtbereichs ist nicht mit nennenswerten Veränderungen der Verkehrsbelastungen zu rechnen.

Abbildung 2.1: Verkehrsverlagerung



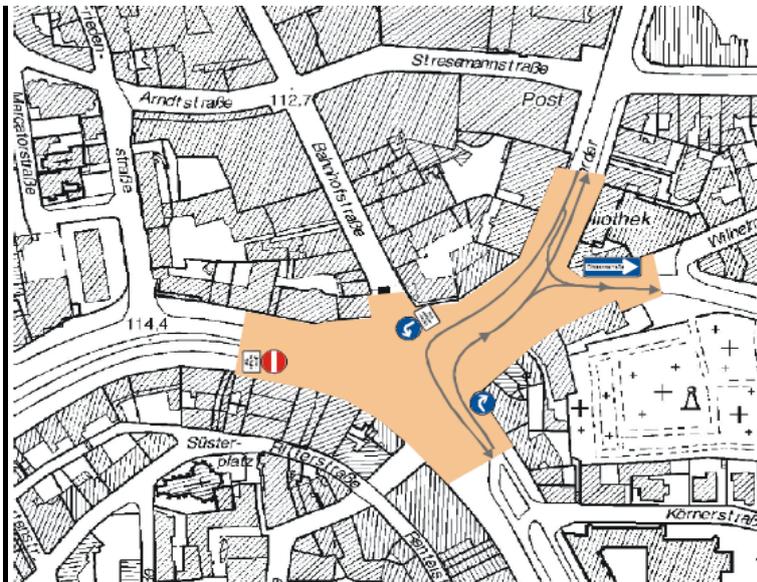
Szenario 2 gestattet die Integration der Straßenbahn in den Verkehrsraum und bietet zudem die Möglichkeit, den Jahnplatz städtebaulich aufzuwerten. Gleichzeitig werden die derzeitigen Verkehrsbeziehungen beibehalten.

An der Erschließungssituation der Parkhäuser im Innenstadtbereich ändert sich nichts. Die Verlagerungswirkungen in das umliegende Straßennetz bleiben begrenzt. Die dort liegenden Knotenpunkte können ohne Ausbau die veränderten Verkehrsbelastungen leistungsfähig abwickeln. In Bezug auf die Querungsstellen der Fußgängerzone ergeben sich keine gravierenden Änderungen gegenüber dem Bestand.

Szenario 3.1) Sperrung West

- Der westliche Teil des Jahnplatzes (Höhe Friedensstraße bis Jahnplatz) wird für den MIV gesperrt.
- Die Fahrbeziehungen Herforder Straße – Niederwall und Niederwall – Herforder Straße bleiben einspurig erhalten, ebenso wie die Zufahrten in die Friedrich-Verleger Straße.

Abbildung 3.1: Verbleibende Verkehrsbeziehungen im Szenario 3.1



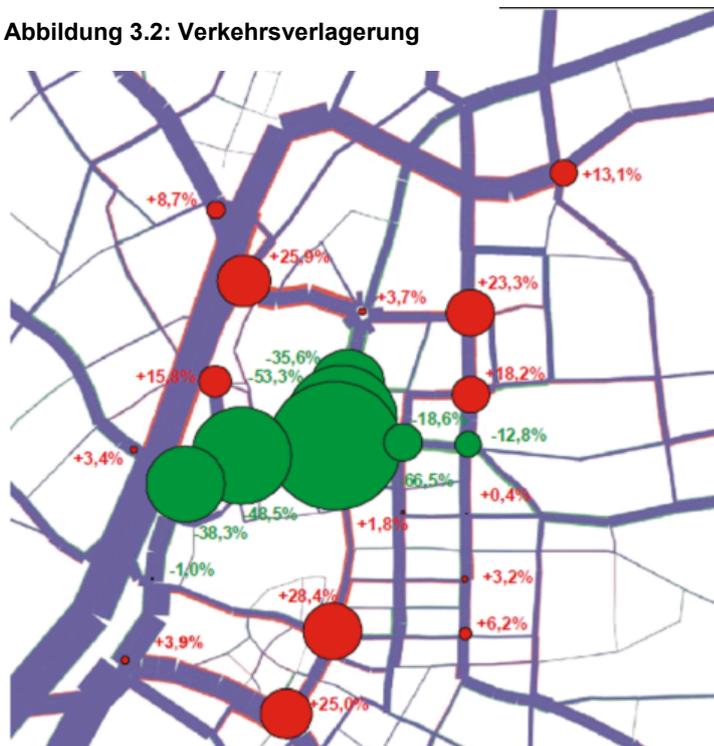
Gutachterliche Bewertung:

Die Sperrung verursacht deutliche Verkehrsverlagerungen zum einen auf die parallelen Ost-West- Achsen Feilenstraße/Paulusstraße, Waldhof/ Am Bach sowie zum anderen auf die Kreuzstraße. Auch die Verkehrsbelastung auf dem Ostwestfalendamm und auf der August-Bebel-Straße nimmt stärker zu. Jedoch sind an allen Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet mit hohen Verkehrszunahmen zumindest ausreichende Verkehrsqualitäten zu erwarten.

Durch die deutliche Verkehrsbelastung in der Niederwall ergeben sich Rückstaulängen von bis zu Verkehrsqualität ist hier ausreichend.

Mit der Sperrung ergeben größere Vorteile für die Radverkehrsführung sowie Aufwertung des

Abbildung 3.2: Verkehrsverlagerung



Szenario 3.2) Sperrung

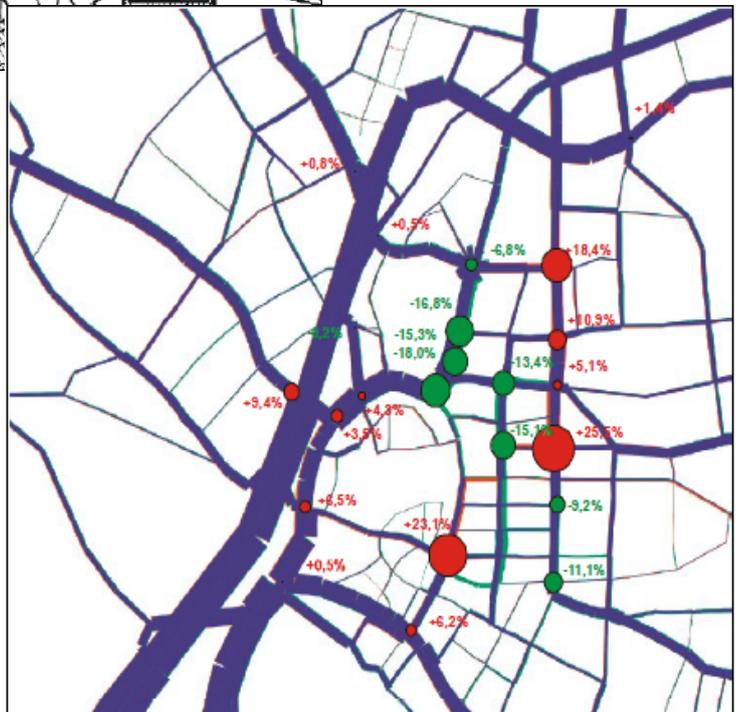
- Der Niederwall wird Körnerstraße bis komplett gesperrt.

Abbildung 4.1: Verbleibende Verkehrsbeziehungen im Szenario 3.2



Gutachterliche Bewertung:

Im Umfeld des Jahnplatzes findet eine Zunahme der Verkehrsstärke statt, die jedoch von den Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden kann. Durch den Wegfall der Linksabbiegespur in den Niederwall ergeben sich neue Möglichkeiten, die Verkehrsflächen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten neu aufzuteilen. Ebenso ist die Integration der Stadtbahn möglich.



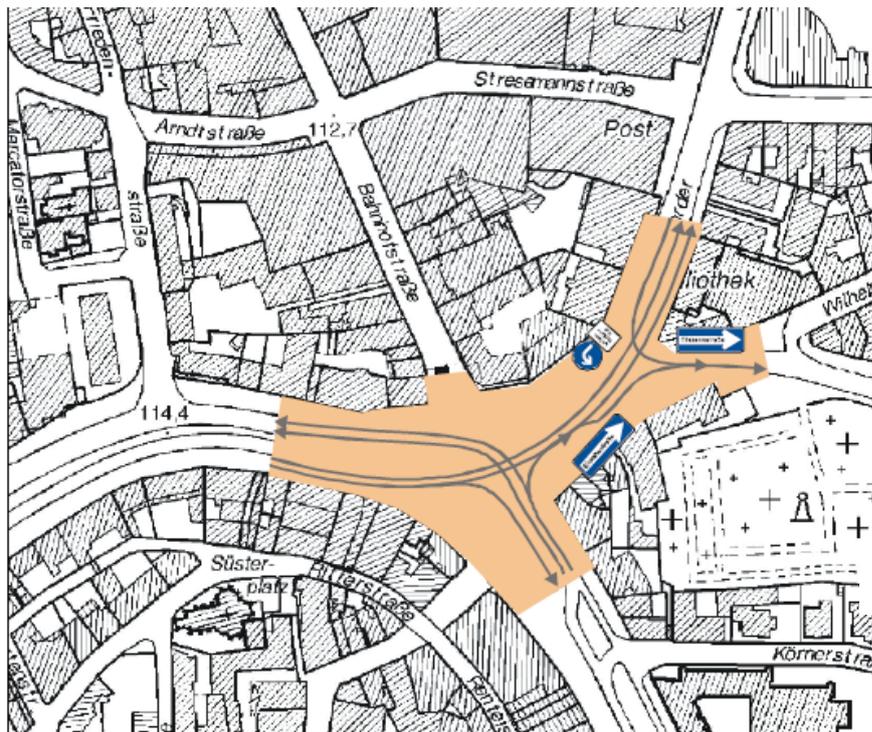
Für die Fußgänger und Radfahrer entfällt eine Querung am Niederwall. Durch den Verbleib von vier Fahrstreifen für den MIV ändert sich an der Trennwirkung der Fußgängerzonen Bahnhofstraße und Niedernstraße nichts.

Die Eingriffe in die Struktur des Innenstadtverkehrs sind eher moderat. An der Erschließung des Jahnplatzes ändert sich im Grundsatz nichts. Die entfallenden Verkehrsbeziehungen zwischen der Straße Niederwall und dem Straßenzug Oberntorwall/ Alfred-Bozi-Straße/ Herforder Straße werden auf die nächstgelegenen Straßen verteilt.

Szenario 3.3) Teilspernung Ost

- Sperrung der Verkehrsbeziehungen von der Herforder Straße in den Niederwall sowie in die Alfred-Bozi-Straße.

Abbildung 5.1: Verbleibende Verkehrsbeziehungen im Szenario 3.3



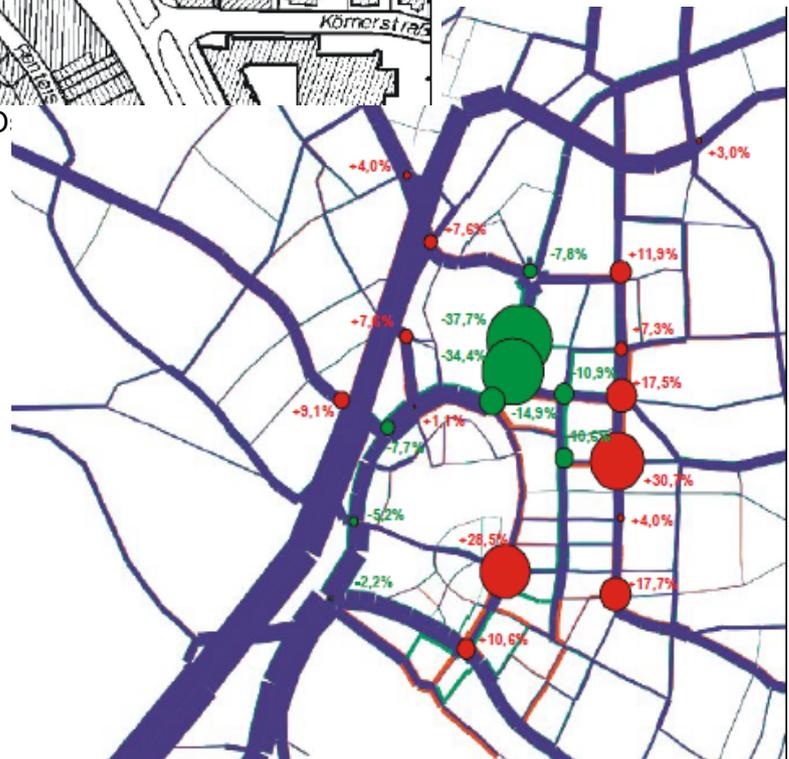
Gutachterliche Bewertung:

Wie die Berechnungen ergeben ist aufgrund der hohen Nachfrage ein doppelter Linksabbiegerfahrstreifen vom Niederwall in die Alfred-Bozi-Straße notwendig. Dieses Szenario lässt sich nicht ohne Eingriffe in die Bebauung (Pizza-Hut) verwirklichen.

Abbildung 5.2:

Die Sperrung des Jahnplatzes in O-Verlagerungseffekten auf das umliegende Straßennetz. Durch den Linksabbieger aus dem Niederwall in Richtung Alfred-Bozi-Str. ergeben sich zusätzliche Veränderungen im Quell- und Zielverkehr, die auf Teilrouten zu Überlastungen führen werden.

Für die Fußgänger und am Jahnplatz ergeben sich sogar Verschlechterungen durch eine notwendige Verkürzung der Grünzeit.



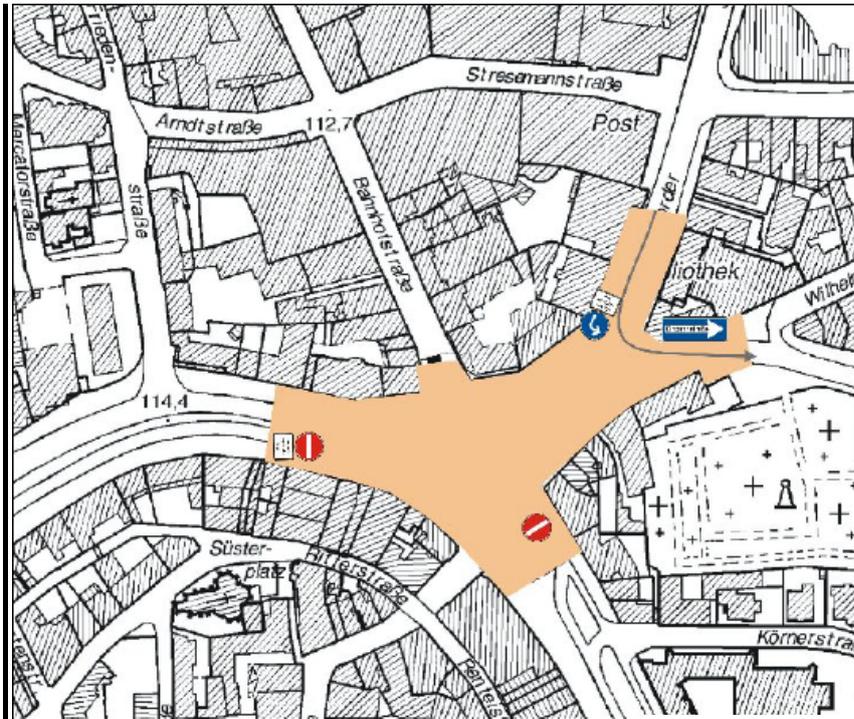
noch

Radfahrer

Szenario 4.) Vollsperrung des Jahnplatzes

- Komplette Sperrung des Jahnplatzes für den allgemeinen MIV Verkehr. Ausgenommen sind lediglich die Zufahrten zu den Stellplatzanlagen (u.a. Commerzbank) sowie der Lieferverkehr und der ÖPNV.
- Die Verkehrsbeziehung Herforder Straße/ Friedrich-Verleger Straße bleibt erhalten.

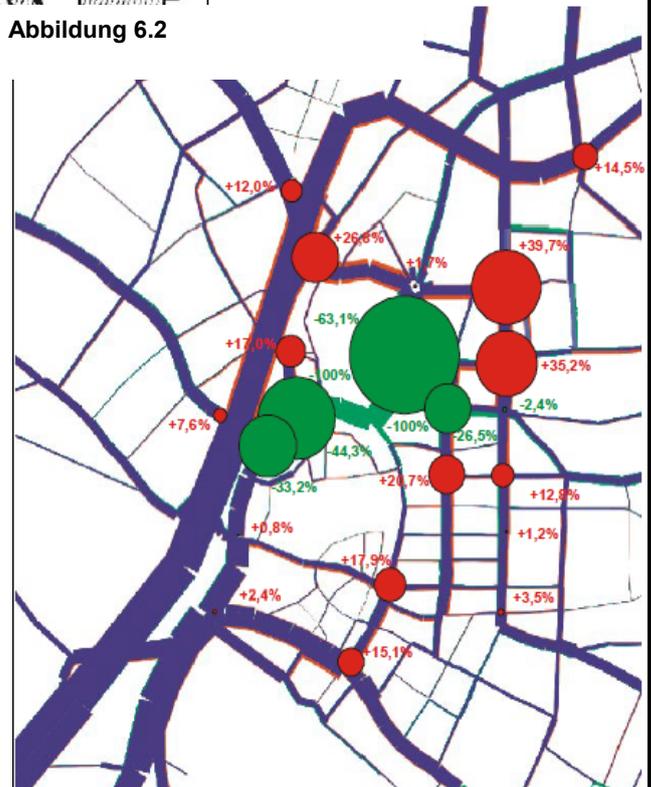
Abbildung 6.1: Verbleibende Verkehrsbeziehungen im Szenario 4



Gutachterliche Bewertung:

Durch die Verlagerung des motorisierten Verkehrs wird das Straßennetz der Innenstadt erheblich belastet. An einigen Straßenzügen wie Feilenstraße und Paulusstraße sind Zunahmen der Verkehrsstärke bis 40% zu erwarten. Durch die Sperrung ergibt sich eine vollständige Neuordnung der Verkehrsbeziehungen. Aufgrund der Verlagerung der Verkehre und der Vielzahl von Ausweichrouten, werden die Auswirkungen breit auf das Umfeld des Jahnplatzes gestreut.

Abbildung 6.2



Auf der anderen Seite entstehen aber auch Entlastungen im erweiterten Einzugsbereich des Jahnplatzes, hier insbesondere auf der Herforder Straße nördlich des Willy-Brand-Platzes.

Die Knotenpunkte Jöllennecker Straße/ Mindener Straße/ Am Güterbahnhof und mutmaßlich auch zum Teil der Willy-Brandt Platz (hier ist eine detaillierte Untersuchung nötig) wären in derzeitiger Form überlastet und könnten nicht die zusätzliche Verkehrsbelastung aufnehmen. Hier wären voraussichtlich bauliche Änderungen der Knotengeometrie notwendig.

Für die Aufwertung des städtebaulichen Raumes sowie für den Fuß- und Radverkehr bietet dieses Szenario die größten Möglichkeiten.

Szenario 5.) Kombination aus den Szenarien 2 und 3.2

- Im Verlauf der Herforder Straße/ Alfred-Bozi- Straße und Oberntorwall/ Herforder Straße entfällt ein Fahrstreifen in Richtung je Richtung
- Der Niederwall wird im Abschnitt Körnerstraße bis Jahnplatz komplett gesperrt.

Abbildung 7.1: Verbleibende Verkehrsbeziehungen im Szenario 5



Gutachterliche Bewertung:

Der Verkehr vom Jahnplatz und von der Achse Herforder Straße/ Oberntorwall/ Alfred-Bozi-Straße wird auf die Achsen Niederwall, August-Bebel-Straße, Feilenstraße und Paulusstraße sowie auf den Ostwestfalendamm verdrängt. An den einzelnen Knotenpunkten ergeben sich Zunahmen der Verkehrsbelastungen um bis zu 15 Prozent.

Abbildung 7.2: Verkehrsverlagerung



Durch die Kombination von Verkehrsverlagerungen und Reduzierung der Verkehrsbeziehungen am Jahnplatz im Szenario 5 wird die vom MIV benötigte Fläche reduziert. Die verbleibenden Verkehrsflächen können zwischen den verschiedenen Verkehrsarten (MIV, Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV) neu aufgeteilt werden. Hierdurch kann die Integration der Stadtbahn erreicht werden und es bieten sich Möglichkeiten für eine städtebauliche Aufwertung des Bereichs.

Die Eingriffe in die Struktur des Innenstadtverkehrs sind vergleichsweise moderat. An der grundsätzlichen Erschließung der Innenstadtparkhäuser ändert sich nichts. Die entfallenden Verkehrsbeziehungen zwischen der Straße Niederwall und dem Straßenzug Oberntorwall/ Alfred-Bozi-Straße / Herforder Straße werden auf die nächstgelegenen Straßen verteilt.

2..5 Vergleich der Szenarien

Die Szenarien wurden anhand einer Bewertungsskala vom Gutachter bewertet. In die Bewertung wurden folgende Kriterien aufgenommen:

- Die **Verlagerungswirkung**, also die Auswirkungen der Maßnahmen am Jahnplatz auf das weitere Straßennetz der Innenstadt.
- Der **Zusammenhang des Straßennetzes**, also die Erschließungswirkung und die Einfachheit des Straßennetzes der Innenstadt in Bezug auf den MIV.
- Die durch die Veränderungen am Jahnplatz geschaffenen Spielräume zur **Integration der Straßenbahn (bzw. Stadtbahn)**. Hierzu zählt neben der Bereitstellung von Platz auch die Frage der Vereinbarkeit mit dem verbleibenden MIV.
- Die Möglichkeiten zur **städtebaulichen Aufwertung des Jahnplatzes**, gemessen an den hierfür zur Verfügung stehenden Räumen.
- Die Auswirkung auf die **Trennwirkung für die Fußgängerzone**, also die Querbarkeit des Jahnplatzes für Fußgänger und Fahrradfahrer.

Mit Ausnahme von Szenario 3-3 ermöglichen alle untersuchten Szenarien die Integration einer oberirdischen Stadtbahn am Jahnplatz. Bei einer weitgehenden Aufrechterhaltung der derzeitigen Erschließungssituation in der Innenstadt bieten die Szenarien 2 (Fahrspurreduzierung) und 3-2 (Abbindung des Niederwalls) darüber hinaus Möglichkeiten für eine städtebauliche Aufwertung. Diese beiden Szenarien erhalten eine gute Bewertung und wurden deshalb im Szenario 5 kombiniert und optimiert. Dieses Szenario 5 erhält insgesamt die beste Bewertung. Der Verkehr lässt sich mit geringen Eingriffen in das innerstädtische Verkehrsnetz abwickeln und es ergeben sich Vorteile für den Fuß- und Radverkehr.

Auch das Szenario 4, die Vollsperrung des Jahnplatzes, erhält eine gute Bewertung. Hier wäre zwar wegen der relativ großen Verkehrsverlagerungen eine umfassende Neuordnung der Verkehrsbeziehungen in der Innenstadt erforderlich. Wenn eine solche Neuordnung realisiert werden kann, gewährt die komplette Sperrung des Jahnplatzes für den MIV die größten Vorteile für die städtebauliche Umgestaltung des Jahnplatzes.

Abbildung 8: Zusammenstellung der Bewertung (aus dem Verkehrsgutachten Jahnplatz)

	Sz 2	Sz 3-1	Sz 3-2	Sz 3-3	Sz 4	Sz 5
Verlagerungswirkung	+	-	0	-	-	0
Zusammenhang Straßennetz	++	0	+	-	0	+
Integration Straßenbahn	+	+	+	-	++	+
Städtebauliche Aufwertung	+ / 0	++	+ / 0	0	++	++
Trennwirkung FGZ	0	++	+	0	++	+
Punktzahl	8	7	7	-3	8	9
Gesamtbewertung	+	+ / 0	+ / 0	-	+	+

2.6 Auswirkungen auf Lärm und Luft

Neben den verkehrstechnischen Aspekten der durch eine Umgestaltung des Jahnplatzes ausgelösten Verlagerungen von Verkehr wurden auch die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt abgeschätzt.

Das Verkehrsmodell zeigt, dass die Auswirkungen auch im weitest gehenden Fall einer Sperrung des Jahnplatzes für den motorisierten individuellen Verkehr im Wesentlichen auf den inneren Stadtbereich begrenzt bleiben.

Während alle Szenarien den Straßenzug Herforder Straße / Jahnplatz / Alfred-Bozi-Straße / Oberntorwall / Artur-Ladebeck-Straße entlasten, sind an den anderen Abschnitten Zuwächse der Immissionen zu erwarten. Hierbei insbesondere der:

- Ostwestfallendamm (B61)
- die Feilenstraße
- sowie die August-Bebel-Straße

zu nennen.

In Bezug auf Lärm ergeben sich Steigerungen, die nicht wahrnehmbar sind. Dies ist darauf zurück zu führen, dass erst bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens ein wahrnehmbarer Effekt zu verzeichnen ist. Im Einzelfall, explizit während einer Vollsperrung des Jahnplatzes, ist u.a. für die August-Bebel Straße und die Herforder Straße zwischen Jahnplatz und Friedrich-Ebert-Straße eine Feinuntersuchung notwendig.

Wiederrum ergibt sich ein Verminderungseffekt infolge der Vollsperrung des Jahnplatzes, auf den Straßen in denen der Verkehr abnimmt. Hier nehmen die Umweltbelastungen am Jahnplatz, zum Teil am Niederwall und auf dem Abschnitt Jahnplatz/Friedensstraße deutlich ab.

3. Zusammenfassung

Das Verkehrsgutachten Jahnplatz zeigt anhand einer verkehrstechnischen Analyse auf, dass die Integration einer oberirdischen Stadtbahntrasse und eine Neuaufteilung des Verkehrsraums zu Gunsten der Fußgänger und Radfahrer durch eine Verkehrsreduzierung am Jahnplatz möglich sind

Für die vertiefenden Untersuchungen ergeben sich zwei Vorzugsszenarien:

- Szenario 4: Vollsperrung des Jahnplatzes für den allgemeinen MIV.
- Szenario 5: Einspurige Führung je Fahrtrichtung im Zuge Oberntorwall/ Alfred-Bozi-Straße und der Herforder Straße sowie Abbindung des Niederwalls.

Während das Szenario 4 wegen der weitest gehenden Verkehrsberuhigung am Jahnplatz eine komplette Neuverteilung des Verkehrs im Untersuchungsgebiet zur Folge hat, bleiben im Szenario 5 die relevanten Verkehrsbeziehungen erhalten.

In Bezug auf die städtebaulichen Entwicklungspotenziale, den ÖPNV sowie für die Fußgänger und Radfahrer hätte die Vollsperrung des Jahnplatzes die größten Vorteile.

Im Szenario 5 wird die Verkehrsreduzierung am Jahnplatz eine Erhöhung des Widerstandes für den MIV erzeugen, wodurch der Durchgangverkehr auf Alternativrouten verdrängt wird. Die Anteile (Zählung 22%, Modell 25%) des Durchgangverkehrs werden sich auf den Ostwestfallendamm sowie auf Alternativrouten außerhalb des Untersuchungsgebietes

gleichmäßig verlagern.

In allen untersuchten Szenarien hat die Verkehrsreduzierung am Jahnplatz nur auf das Straßennetz der Innenstadt relevante Auswirkungen. Nur der Durchgangsverkehr wird auf das Netz außerhalb des Untersuchungsgebietes verdrängt. Weil der Anteil des Durchgangsverkehrs jedoch mit rund 25% relativ gering ist, sind außerhalb des Untersuchungsgebietes keine signifikanten Veränderungen in der Verkehrsverteilung zu erwarten. Eine Erweiterung des bisher definierten Untersuchungsgebietes ist für die weiterführenden Untersuchungen deshalb nicht erforderlich.

4. Weiteres Vorgehen

Zur abschließenden Beurteilung der Vor- und Nachteile sowie der Umsetzbarkeit beider Szenarien sind weiterführende und vertiefende Untersuchungen erforderlich. Hierzu gehören die detaillierte Untersuchung der durch die Verlagerung des Verkehrs mehrbelasteten Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen sowie die Untersuchung der städtebaulichen Potenziale. Für das Szenario Vollsperrung ist zudem ein Konzept zur Steuerung und Neuverteilung des Verkehrs in der Innenstadt zu entwickeln.

In der Untersuchung zu den städtebaulichen Potenzialen, die eine Verkehrsberuhigung am Jahnplatz bietet, sollen auch die Synergien der Bürgerbeteiligung aus dem Kommunikationsprozess zur Stadtbahnplanung sowie zum Masterplan Innenstadt einbezogen werden.

Die Verwaltung empfiehlt, das Büro BBW mit der weiterführenden verkehrstechnischen Untersuchung der Szenarien 4 und 5 zu beauftragen. Außerdem sollen durch ein Stadtplanungsbüro die städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten des Jahnplatzes untersucht und erarbeitet werden.

Um den zukünftigen Verkehrsablauf anschaulich darzustellen, ist das Verkehrsgeschehen realistisch und in Echtzeit in einer mikroskopischen Verkehrssimulation abzubilden. Diese Überprüfung dient der Veranschaulichung der Ergebnisse aus den Verkehrsgutachten Jahnplatz.

Die Ergebnisse des vorliegenden Verkehrsgutachtens Jahnplatz sowie der folgenden vertiefenden Untersuchungen sollen in der Machbarkeitsstudie Grüner Stadtring, die von moBiel im Rahmen der Planung der Stadtbahnlinie 5 beauftragt wird, berücksichtigt und weiter entwickelt werden.

Die weiteren Untersuchungen werden voraussichtlich bis Mitte 2014 erfolgen und anschließend den politischen Gremien vorgestellt werden.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss