

Niederschrift

**über die gemeinsame Sitzung der Bezirksvertretung Mitte und des
Stadtentwicklungsausschusses**

am 21.10.2013

Tagungsort: Großer Saal im Neuen Rathaus

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 18:50 Uhr

Anwesend:

Bezirksvertretung Mitte

Herr Gutknecht
Herr Henningsen

Stellv. Bezirksbürgermeister
Stellv. Bezirksbürgermeister

CDU

Frau Heckeroth
Herr Meichsner

SPD

Herr Emmerich
Herr Hastaedt

Bündnis 90/Die Grünen

Frau Bauer
Herr Bowitz
Herr Gutwald
Frau Zeitvogel-Steffen

BfB

Herr Klemme
Herr Micketeit

(bis 18:30 Uhr)

Die Linke

Herr Straetmanns

(bis 18:40 Uhr)

Stadtentwicklungsausschuss

CDU

Herr Hoffmann
Herr Kleinesdar
Herr Meichsner
Herr Nettelstroth, Stellv. Vorsitzender

SPD

Frau Brinkmann
Herr Fortmeier, Vorsitzender

Herr Grube
Herr Müller

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Dieter Gutknecht
Herr Jens Julkowski-Keppler
Frau Marianne Weiß

FDP

Herr Friedhelm Bolte

Die Linke

Herr Matthias Benni Stiesch

Bürgernähe

Herr Martin Schmelz

Beratende Mitglieder

Frau Barbara Pape
Herr Dr. Wolfgang Tiemann

Beratende Mitglieder

Bürgernähe

Herr Schmelz

Seniorenrat

Herr Dr. Tiemann

BfB

Frau Pape, bis 18.00 Uhr

Verwaltung:

Herr Thiel	Amt für Verkehr
Herr Kricke	Büro des Rates
Frau Ostermann	Bauamt, Schriftführerin

Gäste

Herr Dr.-Ing. Weiser	Brilon, Bondzio, Weiser, Ing.-Büro für Verkehrswesen
Herr Dipl. Ing. Sillus	Brilon, Bondzio, Weiser, Ing.-Büro für Verkehrswesen

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt die Anwesenden und erklärt, dass er sich mit dem Stellvertretenden Bezirksvorsteher der Bezirksvertretung Mitte, Herrn Gutknecht, dahingehend verständigt habe, dass er die Sitzung leiten werde. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde.

Herr Fortmeier schlägt vor, Frau Ostermann zur Schriftführerin der gemeinsamen Sitzung zu bestellen.

- Der Ausschuss und die Bezirksvertretung sind einverstanden -

Zu Punkt 1 Vorstellung Verkehrsgutachten Jahnplatz

Herr Fortmeier begrüßt Herrn Dr. Weiser vom Büro Brilon, Bondzio, Weiser.

Herr Thiel erläutert einleitend, dass es im Stadtentwicklungsausschuss im Rahmen des Masterplanes Innenstadt und der Stadtbahn Heepen, Sennestadt Beschlüsse gegeben habe, den Jahnplatz verkehrlich gutachterlich untersuchen zu lassen. Man habe das Leistungsbild politisch beraten lassen und mit den eingebrachten Änderungen sei das Leistungsbild dann ausgeschrieben worden. Gegen Ende des Jahres 2012 sei dann der Auftrag an das Büro Brilon, Bondzio, Weiser erteilt worden. Das Gutachten sei inzwischen abgearbeitet und in digitaler Form an die Ausschussmitglieder verteilt worden. Das Gutachten sei aber auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden. Inhaltlich gehe es um die Frage der Stadtbahnintegration in den Jahnplatz und um die Frage, welche verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Ferner sollte untersucht werden, welche städtebaulichen Chancen sich aus einer Verkehrsberuhigung des Jahnplatzes ergeben. Heute gehe es um die Vorstellung des Gutachtens und um Fragen hierzu. Für die Novembersitzungen werde eine Vorlage erarbeitet, in der das weitere Vorgehen erörtert wird.

Herr Dr. Weiser erläutert zu seinem Kollegen Herrn Sillus, dass dieser der Projektleiter für dieses Gutachten gewesen sei. Dieser habe seinen Urlaub unterbrochen um heute das Gutachten vorstellen zu können, sei aber Opfer einer Sperrung der A2 geworden und er hoffe, dass er gleich noch erscheine.

Anschließend stellt Herr Dr. Weiser ausführlich das Gutachten anhand einer Power-Point-Präsentation vor. Diese Präsentation ist ins Informationssystem eingestellt. Das Arbeitsprogramm sei im Januar mit einer umfangreichen Zählung gestartet. Durch eine Kennzeichenerfassung habe man nicht nur die Zahl der Fahrzeuge am Jahnplatz, sondern auch die eingenommenen Wege erfasst. Es sei nicht nur der Kfz-Verkehr an den verschiedenen Knotenpunkten und Parkhauseinfahrten gezählt worden, sondern auch die Fußgänger und Radfahrer. Es sei von 6-22 Uhr gezählt worden. An der zentralen Querungsstelle am Jahnplatz habe man bis zu 1700 Fußgänger/h gezählt. Das höchste Verkehrsaufkommen sei um 17.00 Uhr festzustellen. Er sei froh, dass dieses Ergebnis mit den letzten Zählungen übereinstimme, die aus Anlass des "Kesselbrinks" durchgeführt wurden. Insgesamt sei aber festzustellen, dass das Gesamtverkehrsaufkommen im Verhältnis zu älteren Zählungen leicht abgenommen habe. Das Schwerverkehrsaufkommen im Bereich Jahnplatz sei mit rd. 6 % erfreulich gering. Der überwiegende Anteil hiervon sind die Busse, die in vielen Linien über den Jahnplatz fahren. Insgesamt nutzen an einem Werktag 120.000 Fahrgäste des ÖPNV den Jahnplatz. Hier liege die Spitzenstunde zwischen 13 Uhr und 14 Uhr.

Anschließend erläutert Herr Dr. Weiser die verkehrstechnischen Berechnungen und die Auslastung der Knotenpunkte. Im Anschluss stellt er ausführlich die 6 untersuchten Szenarien vor. Die Bandbreite reicht von geringfügigen Eingriffen in den Autoverkehr bis zum autofreien Jahnplatz. Am besten abgeschnitten habe die Kombination aus den Szenarien 2 und 3.2. Bei dieser Variante wird der Niederwall abgebunden. Die Hauptfahrtrichtungen auf dem Jahnplatz zwischen Alfred-Bozi-Straße und Herforder Straße und Friedrich-Verleger-Straße bleiben mit je einer Spur offen.

Herr Meichsner stellt fest, dass sich die unterschiedlichen Prämissen nur auf den Individualverkehr beziehen und er fragt, wie die Stadtbahn Linie 5 mit eingeflochten werden kann. Weiter fragt er, ob die sich demnächst im Citybereich ergebenden Veränderungen bereits berücksichtigt wurden. Er meine damit den zusätzlichen Linksabbieger in die Herforder Straße, die größeren Parkhäuser und die sich voraussichtlich wesentlich erhöhende Verkaufsfläche in der Innenstadt. Er frage, wie sich diese Einwirkungen mit einer möglichen Sperrung des Jahnplatzes vertragen.

Herr Grube erinnert, dass bereits seit mehr als 100 Jahren sehr viel über den Jahnplatz diskutiert werde. Dieses sei nicht verwunderlich, weil es sich um den zentralen Verkehrsknotenpunkt der Stadt handle. Er frage, was zu tun sei, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Die Menschen aus dem Umland sollen gerne nach Bielefeld kommen und sie sollen auch noch weiterhin kommen. Wenn die Linie 5 oberirdisch über den Jahnplatz geführt wird, müsse irgendetwas mit dem Jahnplatz geschehen. Dieses könne nur zu Ungunsten des Individualverkehrs geschehen. Man habe bereits jetzt knifflige Punkte im Stadtbahnbereich am Adenauerplatz und am Landgericht. Jeden Tag gebe es dort für die Autofahrer Rückstauungen. Auch die August-Bebel-Straße wird demnächst mehr Verkehr zu verkraften haben. Die Vorschläge zur Variante 5 müssen in der Zukunft noch verfeinert diskutiert werden. Er bitte dringend, bei diesem Projekt auch den Einzelhandel mitzunehmen, der sich um die Erreichbarkeit der City sorgt. Dieses Projekt müsse in großer Eintracht diskutiert werden.

Herr Julkowski-Keppler zeigt sich überrascht von den vorgestellten Zahlen zum Verkehrsaufkommen des Jahnplatzes. Es sei der Platz mit dem größten Fußgängeraufkommen in dieser Stadt. Der derzeitige bauliche Zustand werde diesen Anforderungen allerdings nicht gerecht. Im Vortrag seien die erheblichen Auswirkungen auf andere Straßen dargestellt worden, wenn der Individualverkehr vom Jahnplatz genommen wird. Dieses sei prozentual dargestellt worden. Für die Bewertung sei es hilfreich, wenn diese Auswirkungen in konkreten Zahlen dargestellt werden könnten.

Herr Schmelz äußert sich erstaunt über die Zahl der den Jahnplatz querenden Fahrzeuge, weil "Kenner" diesen Platz meiden. Wegen der vielen Ampeln sei die Querung zeitaufwendig. Er bezweifle, dass der

Durchgangsverkehr nur 20 bis 25 % betrage und der Rest Innenstadtziele anfare. Im Gutachten stehe auch, dass nur die Hälfte der Parkhäuser ausgeschildert sind. Eine bessere Ausschilderung würde schon zu einer Reduzierung der Durchgangsverkehre führen. Eine Verkehrsqualität müsse auch für Fußgänger und Radfahrer hergestellt werden. Dem Gutachten entnehme er, dass in Bielefeld in Zukunft der Verkehr abnehmen soll. Er frage, ob es für diese Aussage eine Begründung gebe.

Herr Dr. Weiser teilt mit, dass er versucht habe im Vortrag herauszuarbeiten, dass zunächst nur ein Variantenvergleich erfolgt ist und weitere erheblich vertiefende methodische Betrachtungen für notwendig gehalten werden. Die Verkehrsqualität werde bereits heute als unzureichend wahrgenommen, wenn von langen Rückstauungen die Rede ist. Viele vertiefende Fragen seien noch nicht geprüft worden. Hierzu müssten weitere Bearbeitungsschritte folgen. Die Feststellungen, dass die Durchgangsverkehre über den Jahnplatz in überraschend geringer Zahl stattfinden sagen aus, dass es also nicht so ein Vergnügen sei über den Jahnplatz zu fahren und das es bessere Verbindungen, wie den Ostwestfalendamm gebe. Individuelles Verhalten, wie z.B. welches Parkhaus bevorzugt wird, könne nicht berücksichtigt werden. Das Modell werde vereinfacht. Man habe die Kenntnis, dass sich im City-Bereich Veränderungen ergeben werden. Diese möglichen Veränderungen im Citybereich seien nicht im Detail einbezogen worden. Man habe das Prognosemodell der Stadt genutzt, hierin sei die Gesamtentwicklung als Paket enthalten gewesen. Man habe die Zählungen im Januar durchgeführt, weil es sich hierbei um ein Zeitfenster handelte, wo keine starken Beeinträchtigungen durch Baustellen vorhanden waren. Der ÖPNV sei bei den Zählungen berücksichtigt worden. Sicherlich seien in dieser Jahreszeit weniger Fußgänger und Radfahrer unterwegs gewesen. Diese seien in ihrer Anzahl allerdings für die Gestaltung des Knotenpunktes und der Signalanlagen nicht so maßgeblich wie die Kraftfahrzeuge. Bezüglich des angesprochenen Durchgangsverkehres teile er mit, dass dieser meistens überschätzt werde. Für die einzelnen Knotenpunkte liegen natürlich auch die konkreten Zahlen vor. Diese werden auch für die einzelnen Berechnungen benötigt. Er habe für die heutige Sitzung angenommen, dass es plastischer sei, mit Prozentwerten zu arbeiten.

Herr Bolte stellt fest, dass der Jahnplatz, so wie er sich jetzt darstelle, nicht bleiben kann. Es handele sich nicht um einen Platz, wo man sich gerne aufhält. Er frage, ob auch geprüft werde, die Busse nicht mehr über den Jahnplatz fahren zu lassen.

Herr Stiesch sieht eine große Chance in diesem Projekt und ist zuversichtlich, dass die Besucher der Innenstadt nicht wegbleiben. Sie werden den ÖPNV benutzen, oder mit dem Rad und zu Fuß in die Innenstadt kommen. Er frage, ob es mehr Leute gebe, die auf das Auto verzichten, wenn man den Jahnplatz für den Durchgangsverkehr schließe.

Herr Dr. Weiser antwortet, dass dieses so geprüft wurde. Hierzu müsse man sich mit dem gesamten Busliniennetz eingehend auseinandersetzen. Es sei zu erwarten, dass eine neue Stadtbahn über

den Jahnplatz auch einiges aus dem Busverkehr übernimmt.

Herr Hoffmann stellt fest, dass bei allen vorgestellten Szenarien die Bielefelder Nachteile in Kauf nehmen müssen. Er überlege, welche Vorteile sich für die Bürger ergeben könnten. Er sehe einen Vorteil darin, wenn kurz- oder mittelfristig eine steigende Aufenthaltsqualität auf dem Jahnplatz erreicht werden kann.

Herr Meichsner äußert seine Zweifel, ob die Ausweichrouten, z.B. die Kreuzung am Landgericht überhaupt noch Verkehr aufnehmen können. Wenn der Niederwall gesperrt werde, sehe er erhebliche Auswirkungen auf die Turnerstraße und die umliegenden Wohngebiete. Außerdem wirken sich die vorgestellten Szenarien kontraproduktiv auf den Luftreinhalteplan aus. Der Luftreinhalteplan schreibe doch vor, dass der Verkehr "verflüssigt" werden soll. Man wolle doch die Altstadt und die City auch für das Umland als attraktive Einkaufszonen anbieten.

Herr Dr. Weiser antwortet auf die Einwände von Herrn Meichsner, dass eine übergeordnete Betrachtung durchgeführt wurde. Die Untersuchung habe aufgezeigt, welche Szenarien möglich und machbar sind. Er könne Informationen geben, welche Konsequenzen verschiedene Lösungen haben. Er empfehle lediglich, welche Variante einer vertiefenden Untersuchung unterzogen werden soll. Für eine Detaillösung seien noch weitere, vertiefende Untersuchungen erforderlich. Auf die anderen Fragen antwortet er, dass man nicht vorhersagen könne, wie viele Autofahrer auf das Fahrrad oder den ÖPNV umsteigen. Hier gebe es Erwartungen, die in Erfüllung gehen können, die aber nicht vorherzusehen sind. Sicherlich sei durch die Attraktivitätssteigerung der Stadtbahn ein langfristiger Effekt zu erwarten, bei dem sich die Erkenntnis durchsetzt, dass es sich in die Innenstadt sehr gut mit der Stadtbahn fährt. Der Jahnplatz habe seine Bedeutung als Umsteigepunkt für den ÖPNV. Er werde auch dieser zentrale Umsteigepunkt bleiben und als solches ein Verkehrsplatz bleiben. Er werde sich nicht zu einem Marktplatz entwickeln. Dieser Platz habe seine Funktion und man müsse sehen, dass man ihn optimal gestalte. Die Erreichbarkeit der Innenstadt hänge nicht davon ab, ob der Jahnplatz durchquert werden kann.

Herr Schmelz beantragt, die Sitzung zu unterbrechen, damit aus dem Publikum die Möglichkeit hat, Fragen an den Gutachter zu stellen.

Herr Nettelstroth bezweifelt, dass mit einer einspurigen Führung des Verkehrs über den Jahnplatz die Leistungsfähigkeit erhalten bleiben kann. Viele Wegebeziehungen aus Rathaus heraus, werden über Jahnplatz abgebildet, weil es die kürzeste Strecke ist.

Herr Fortmeier fasst zusammen, dass niemand im Glauben war, dass heute alles geklärt ist. Man befinde sich jetzt im Verfahren und sei auf weitere Ergebnisse gespannt. In diesem Jahr müsse keine Entscheidung getroffen werden. Er beendet die Sitzung. Das Publikum hat anschließend die Möglichkeit Fragen an die Gutachter zu stellen.

- Der Ausschuss und die Bezirksvertretung nehmen Kenntnis -

...

Fortmeier
Vorsitzender Stadtentwicklungsausschuss

Gutknecht
Stellv. Bezirksbürgermeister

Ostermann, Schriftführerin