

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	15.11.2018	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	27.11.2018	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes) Verkehrsversuch Jahnplatz – Evaluierung (Zwischenstand)
Betroffene Produktgruppe ---
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen ---
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan ---
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.) BV Mitte, 11.05.2017, TOP 11, 4641/2014-2020 Stadtentwicklungsausschuss, 23.05.2017, TOP 4.1, 4641/2014-2020 BV Mitte, 05.10.2017, TOP 9, 5301/2014-2020 Stadtentwicklungsausschuss, 17.10.2017, TOP 5.1, 5301/2014-2020 Stadtentwicklungsausschuss, 17.04.2018, TOP 8, mündl. Bericht Stadtentwicklungsausschuss, 29.05.2018, TOP 2.3, Mitteilung
Sachverhalt: Ausgangssituation Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 23.05.2017 mit Blick auf die Stickstoffdioxidbelastung von 49 µg/m³ an der Messstelle Herforder Straße die Umgestaltung des Jahnplatzes beschlossen. Um die Auswirkungen einer Umgestaltung des Jahnplatzes zu zeigen, hat die Verwaltung im September 2017 (DS.-Nr. 5301/2014-2020) zwei Varianten für einen Verkehrsversuch vorgeschlagen. In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 17.10.2017 wurde mehrheitlich die Variante 1 – Bus- und Umweltpur- beschlossen. Aufbauend auf diesem Beschluss erfolgte die Beauftragung eines verkehrstechnischen Gutachtens, um die generelle Realisierung dieser Variante zu zeigen. Mit Vorstellung dieses Gutachtens am 17.04.2018 erfolgte eine Anpassung der Variante 1 auf Anraten des Gutachters.

Vorbereitung

Für den Verkehrsversuch waren bauliche Anpassungen notwendig, die gemäß Mitteilung durch das Amt für Verkehr am 25.06.2018 begannen und pünktlich zum Start des Versuches am 02.08.2018 fertiggestellt werden konnten. Mit Beginn des Versuches erfolgte durch die Mitarbeiter des Amtes für Verkehr eine kontinuierliche Beobachtung des Verkehrsversuches. Die Beobachtungen dienten u.a. der Erkennung von Gefahrensituationen oder Optimierungspotentialen. Zur Dokumentation der Auswirkungen des Verkehrsversuches hat die Verwaltung eine Evaluation durchgeführt. Nachfolgende Fragestellungen sind im Rahmen dieser Evaluierung zu beantworten:

- 1) Welche nachträglichen Anpassungen bzw. Optimierungen wurden durchgeführt?
- 2) Welche Folgen hat die Einrichtung der Umweltspur bzw. die Fahrstreifenreduzierung für den motorisierten Individualverkehr auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer? Wie wirkt sich die Abbindung des Niederwalls auf den Rad- und Fußverkehr aus?
- 3) Welche Auswirkungen auf das Straßennetz sind feststellbar?
- 4) Wie hat sich der Ausstoß von Luftschadstoffen entwickelt?

Die Evaluierung erfolgte zum einen auf Basis von kameragestützten Erhebungen, aber auch durch umfangreiche Vorortbeobachtungen durch städtisches Personal. Der Erhebungszeitraum lag zwischen der KW 31 (Versuchsbeginn) und KW 39. Die Verkehrsbeobachtungen fanden größtenteils zur morgendlichen (7:00 bis 9:00 Uhr) und nachmittäglichen (15:00 bis 17:00 Uhr) Spitzenbelastung statt.

Zu 1) Welche nachträglichen Anpassungen bzw. Optimierungen wurden durchgeführt?

	Was wurde optimiert?	Grund	Umsetzungsdatum
1)	Anpassung Lichtsignalanlage (LSA) Friedenstraße	Verbesserung der Koordinierung für den motorisierten Individualverkehr	
	- Signalprogramm am Nachmittag		06.08.2018
	- Alle übrigen Signalprogramme		10.09.2018
2)	Neues Signal für Rechtsabbieger in der Walther-Rathenau-Straße	Optimierung Streckenverlauf B61	15.08.2018
3)	Ergänzungen der Fahrbahnmarkierung Friedrich-Verleger-Straße	Fehlende Markierung	13.08.2018
4)	Ergänzung von Bus- und Rad Piktogrammen		13.08.2018
5)	Einordnungstafeln in beiden Zufahrten Jahnplatz	Verbesserung der Orientierung	Anordnung ist erfolgt, Umsetzung folgt

Zu 2) Welche Folgen hat die Einrichtung der Umweltspur bzw. die Fahrstreifenreduzierung für den motorisierten Individualverkehr auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer? Wie wirkt sich die Abbindung des Niederwalls auf den Rad- und Fußverkehr aus?

Die Einrichtung der Umweltspur hat überwiegend positive Effekte. In den Beobachtungen konnte festgestellt werden, dass durchschnittlich 35 % der Radfahrer (auf Höhe der Jahnplatz Uhr) die Umweltspur benutzen. Im Bereich des Beginns der Umweltsuren (Elsa-Brändström-Straße und Herforder Straße) liegt der Anteil der Radfahrer, die auf die Umweltspur gewechselt sind bei durchschnittlich 21 %. Einen Konflikt zwischen Fahrradfahrern und Bussen aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen konnte im Beobachtungszeitraum nicht festgestellt werden. Die

Fahrradstraße (Niederwall) wird nach anfänglichen Konflikten zwischen Radfahrern und (unachtsamen) querenden Fußgängern sehr gut angenommen. Die Verkehrsführung fördert jedoch das Falschfahren entgegengesetzt der Fahrtrichtung von Radfahrern auf der südlichen Straßenseite (im Bereich Pizza Hut).

Im Bereich der Spurenreduzierung bzw. am Beginn der Umweltpuren (Elsa-Brändström-Straße und Herforder Straße) konnten keine Rückstauung des fließenden motorisierten Verkehrs festgestellt werden. Die Benutzung der Umweltspur durch haltende PKW wurde hingegen kontinuierlich beobachtet. Eine Benutzung der Umweltspur durch fahrende PKW konnte insbesondere zu Beginn des Verkehrsversuches im Bereich der Abbindung Niederwall festgestellt werden. Wurden im Beobachtungszeitraum im August noch 79 Vorfälle erfasst, reduzierte sich die Zahl im September um ca. zwei Drittel.

Auswirkungen auf Fußgänger generell konnten nicht festgestellt werden. Seit Beginn des Verkehrsversuches gibt es darüber hinaus keinen polizeibekanntem Unfall bzw. Vorfall.

Zu 3) Welche Auswirkungen auf das Straßennetz sind feststellbar?

Die Auswirkungen auf das (umliegende) Straßennetz können aufgrund diverser Baumaßnahmen im Stadtgebiet nicht vollumfänglich ermittelt werden. Als größte Baumaßnahme sind in diesem Kontext die Straßensperrungen im Bereich der DB-Bahnbrücken (Von-der-Recke-Straße und Schildescher Straße), die derzeit saniert werden, zu nennen. Darüber hinaus lässt die Sperrung der August-Bebel-Straße (im Bereich der Carl-Schmidt-Straße) derzeit keine verwertbaren Aussagen zur Verkehrsbelastung der Straßen (Turnerstraße und Teutoburger Straße) östlich des Niederwalles zu.

Gemäß der Anlage 1 ist festzustellen, dass die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV), als auch die Verkehrsbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde im Bereich des Jahnplatzes um ca. 25 % im Vergleich mit einer Zählung aus 2017 gesunken ist. Eine weitere Abnahme der Verkehrsbelastung kann im Bereich der Kreuzung Detmolder Straße/Niederwall gesehen werden. Auswertungen der Induktionsschleifen im Bereich des Willy-Brandt-Platzes zeigen keine starke Erhöhung der Verkehrsbelastungen in diesem Bereich.

Eine deutliche Verkehrszunahme des DTV ist auf der August-Bebel-Straße mit einer Steigerung von ca. 25 % (vor Sperrung der August-Bebel-Straße im Bereich der Carl-Schmidt-Straße) ersichtlich. Die Zunahme im Bereich der Kreuzung Alfred-Bozi-Straße/Stapenhorststraße kann zum einen auf die Sperrung der Von-der-Recke-Straße als auch der Verkehrsverlagerungen infolge des Verkehrsversuches zurückgeführt werden. Die Zunahme auf der Elsa-Brändström-Straße von 18 % ist unter dem Gesichtspunkt zu sehen, dass während der Zählung der Knotenpunkt Mindener Straße/Jöllenbecker Straße ebenfalls eine Baumaßnahme stattgefunden hat. Deshalb wird diese Zählung nach Fertigstellung der Baumaßnahme im Februar bzw. März wiederholt werden.

Die Verkehrsbelastung auf dem Ostwestfalendamm im Bereich der Dauerzählstelle liegt für die Monate August bis Oktober zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor. Die Daten der Induktionsschleifen am östlichen Tunneleingang bzw. -ausgang zeigen jedoch keine nennenswerte Zunahme des Verkehrsaufkommens.

Um die gesamten Auswirkungen des Verkehrsversuches aufzeigen zu können, werden weitere Zählungen, insbesondere im Bereich Turnerstraße, August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße in Abhängigkeit der Wetterlage im Februar bzw. März erfolgen. Darüber hinaus wird auch der Knotenpunkt Mindener Straße/Jöllenbecker gezählt.

Zu 4) Wie hat sich der Ausstoß von Luftschadstoffen entwickelt?

Der Ausstoß der NO₂ Belastungen im Bereich Jahnplatz lagen im Jahresmittelwert 2016 bei 49

$\mu\text{g}/\text{m}^3$, 2017 bei $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Eine Auswertung des Jahresmittelwertes für 2018 liegt seitens des LANUV erst im Januar 2019 vor. Somit kann zum jetzigen Zeitpunkt keine ausreichend gesicherte Aussage zur Entwicklung der Luftschadstoffbelastung getroffen werden.

Ausblick

Aufgrund der beschriebenen Auswirkungen wird der Verkehrsversuch Jahnplatz fortgeführt. Um abschließende Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsbelastungen im umliegenden Straßennetz sowie der Luftschadstoffe darzustellen, wird es voraussichtlich im 1. Quartal 2019 eine weitere Information von der Verwaltung geben.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss