

Jahnplatz

Bielefeld

Konzeptstudie Verkehrsanlagen

Überarbeitung und Varianten

Bielefeld, den 30. Oktober 2018

Der Jahnplatz heute



Jahnplatz 2018 (Fotografie - Quelle: Stadt Bielefeld)

Visualisierung



Blick von Süden auf den Jahnplatz

Visualisierung

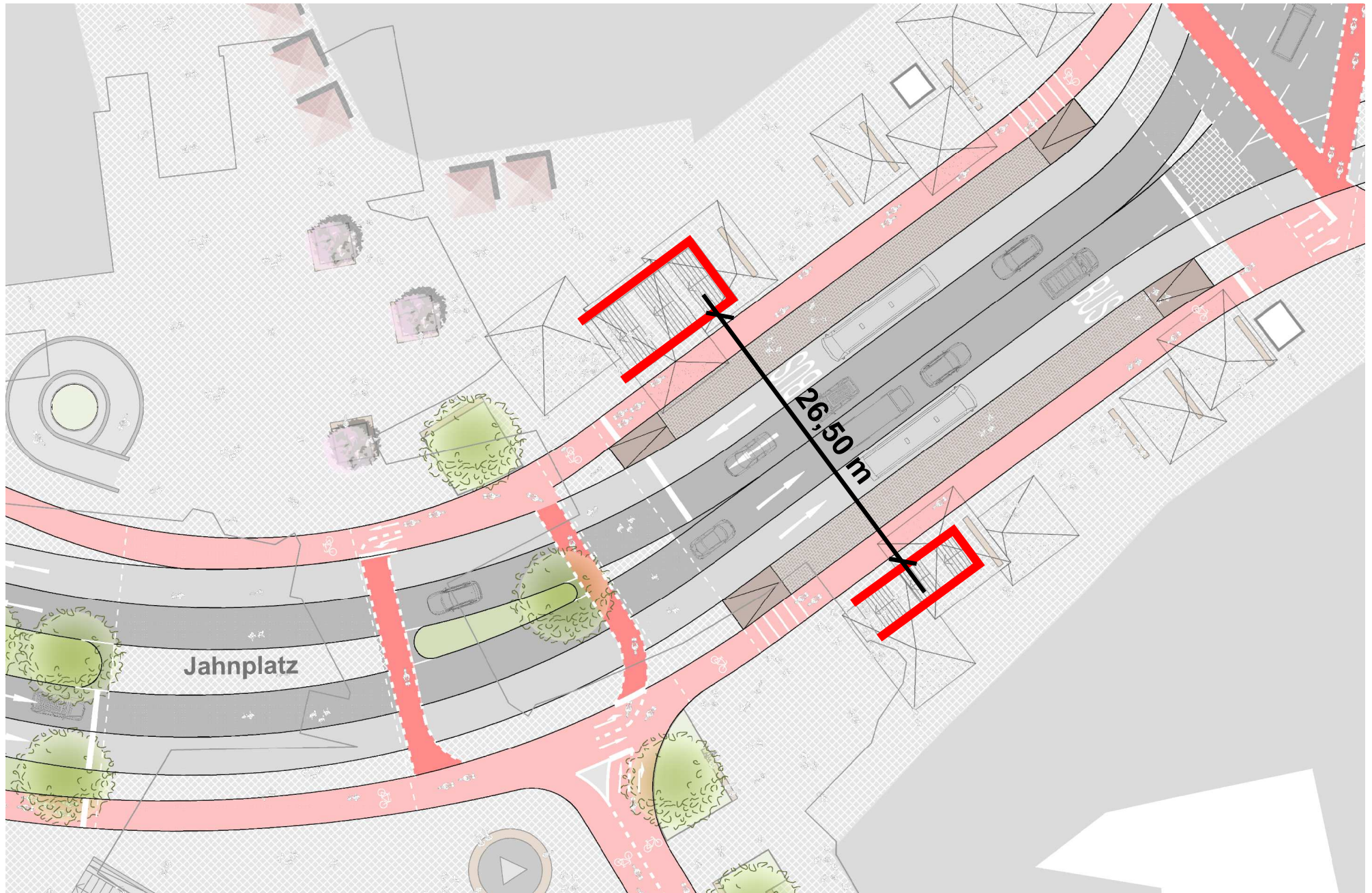


Blick von Norden auf den Haltestellenbereich

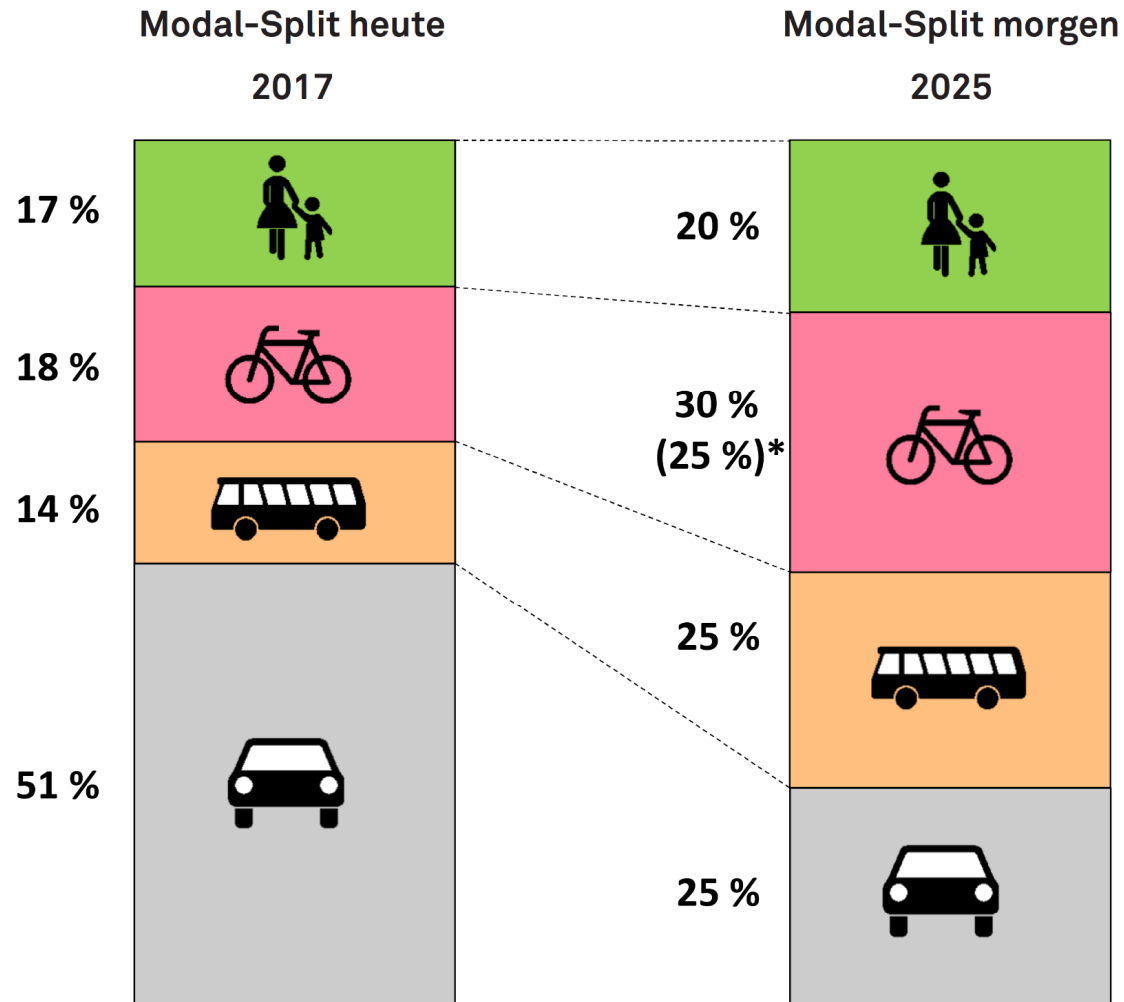
ANSTIFTUNG WANNENWAPPE – MÖLPE UND
BILDFELD I MÜNSTER

[illegible]

Konzeptstudie Jahnplatz



Veränderung der Mobilität



Modal-Split:

Verteilung des Transportaufkommens
auf verschiedene Verkehrsmittel

* Beschluss zur Radverkehrsförderung vom 29.09.2016

Haltestellenbereiche heute



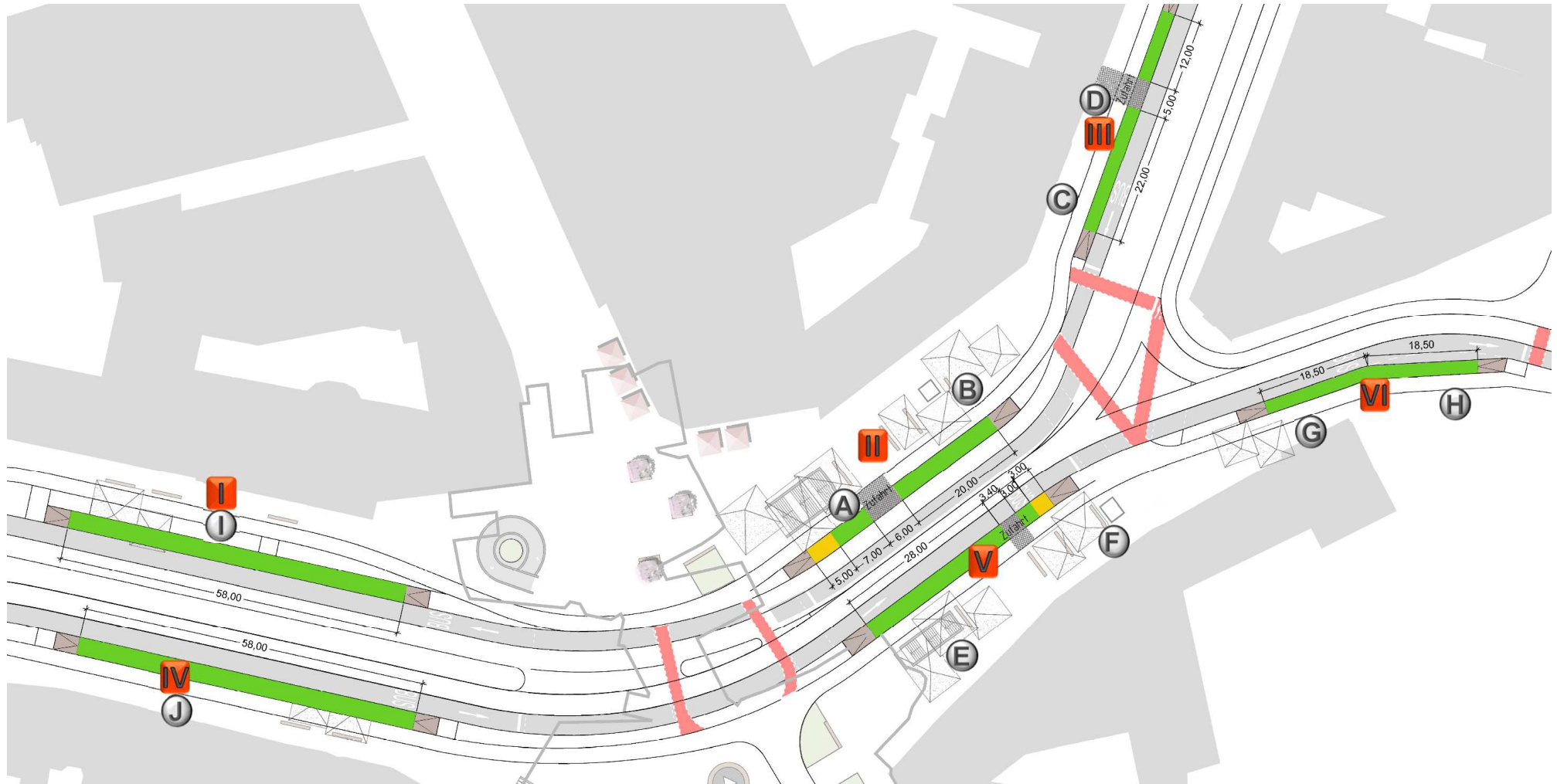
Lageplan (ohne Maßstab)



Referenzbilder



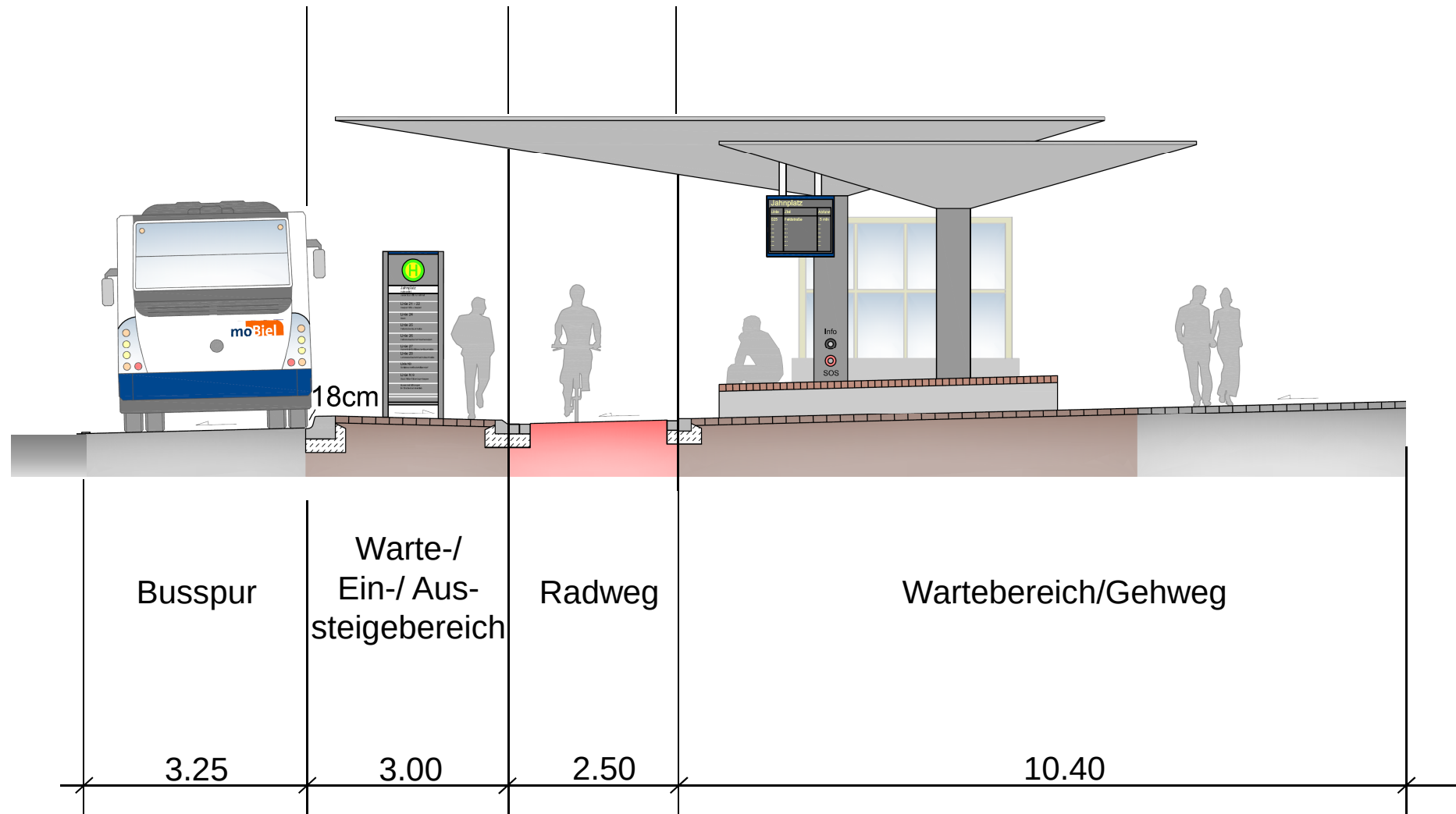
Haltestellenbereiche neu



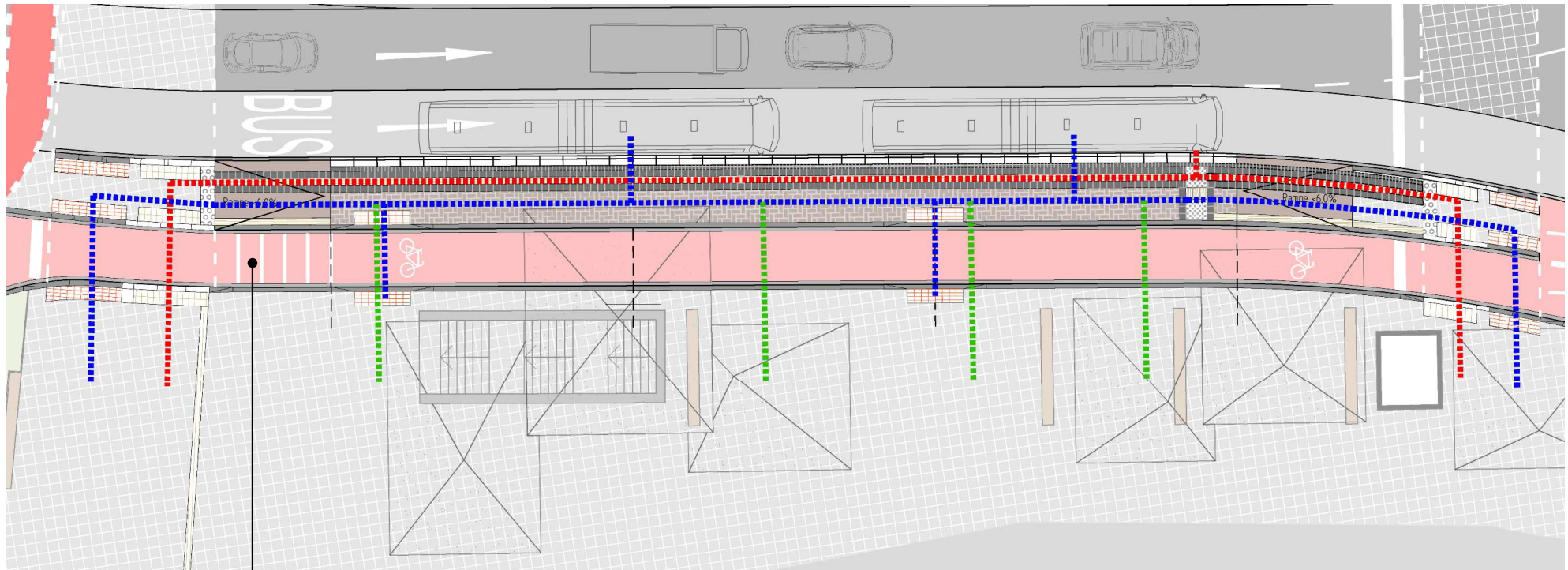
Lageplan (ohne Maßstab)

	<i>Summe</i>
■ paralleles Halten möglich	245 m
■ teilweise paralleles Halten möglich	8 m
■ kein paralleles Halten möglich	0 m
	253 m

Haltestellenbereich



Wegebeziehung ÖPNV



Lageplan (ohne Maßstab)

-   Personen *ohne* Mobilitätseinschränkung
-   Personen mit Sehschwäche/Blinde
-   Personen mit Gehschwäche



Referenzbild

Wegebeziehungen für nicht mobilitätseingeschränkte Personen

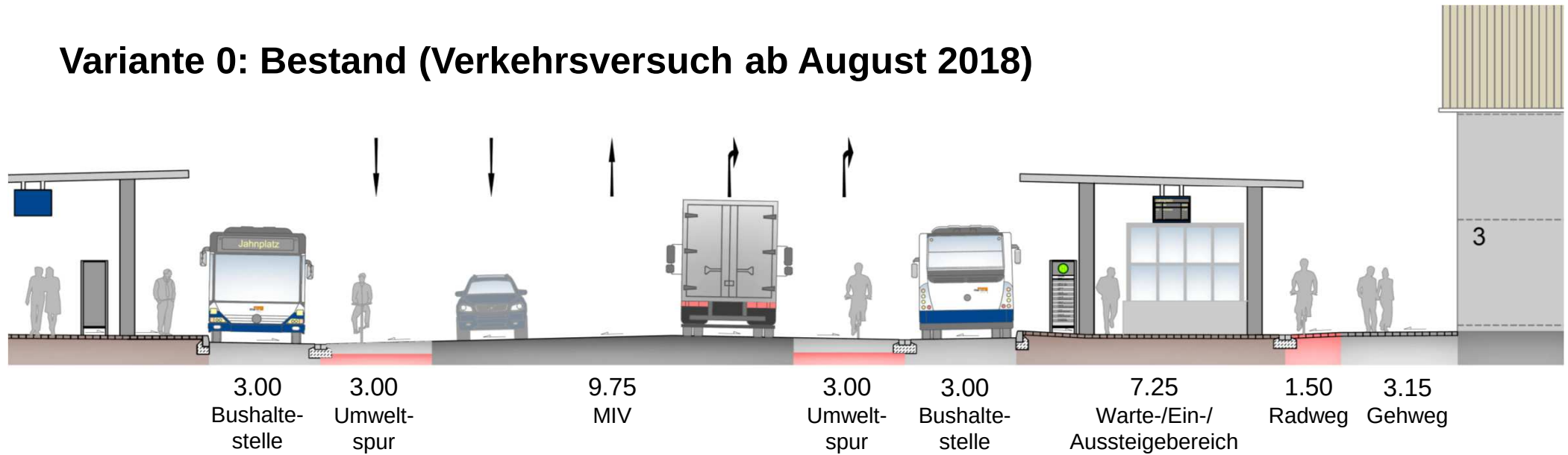
- Querung des Radweges auf Sicht jederzeit und auf ganzer Länge des Bussteiges möglich

Wegebeziehungen für mobilitätseingeschränkte Personen

- taktile Leitelemente für Personen mit Sehschwäche; Führung über die gesicherte Furt
- zahlreiche Bordabsenkungen im Bereich der Zugänge zum Bussteig

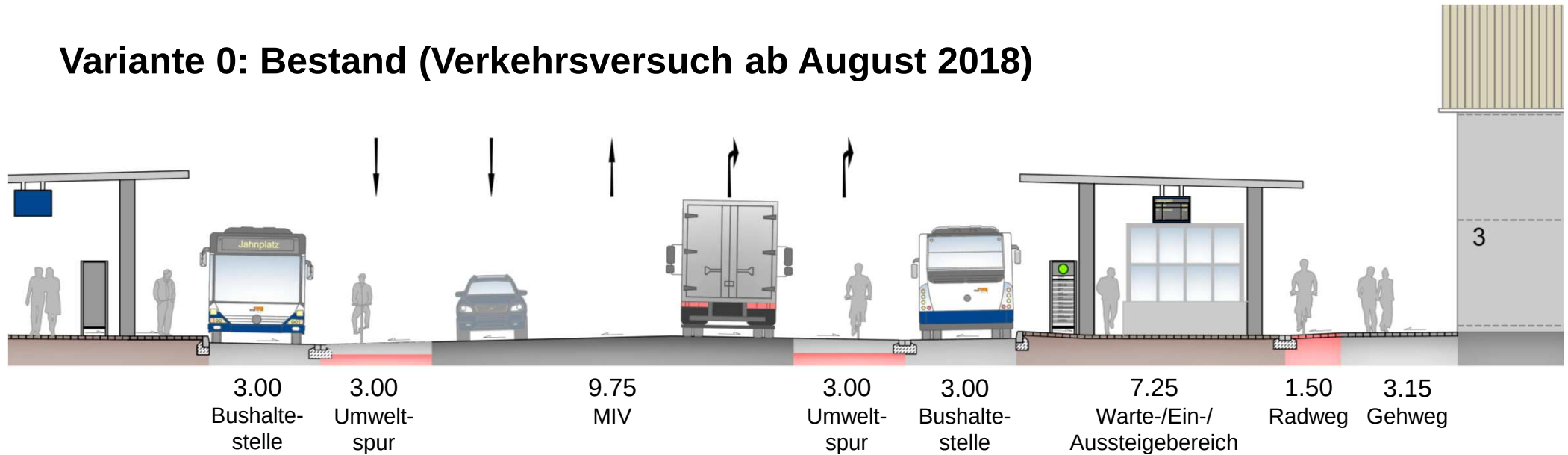
Querschnittsaufteilung

Variante 0: Bestand (Verkehrsversuch ab August 2018)

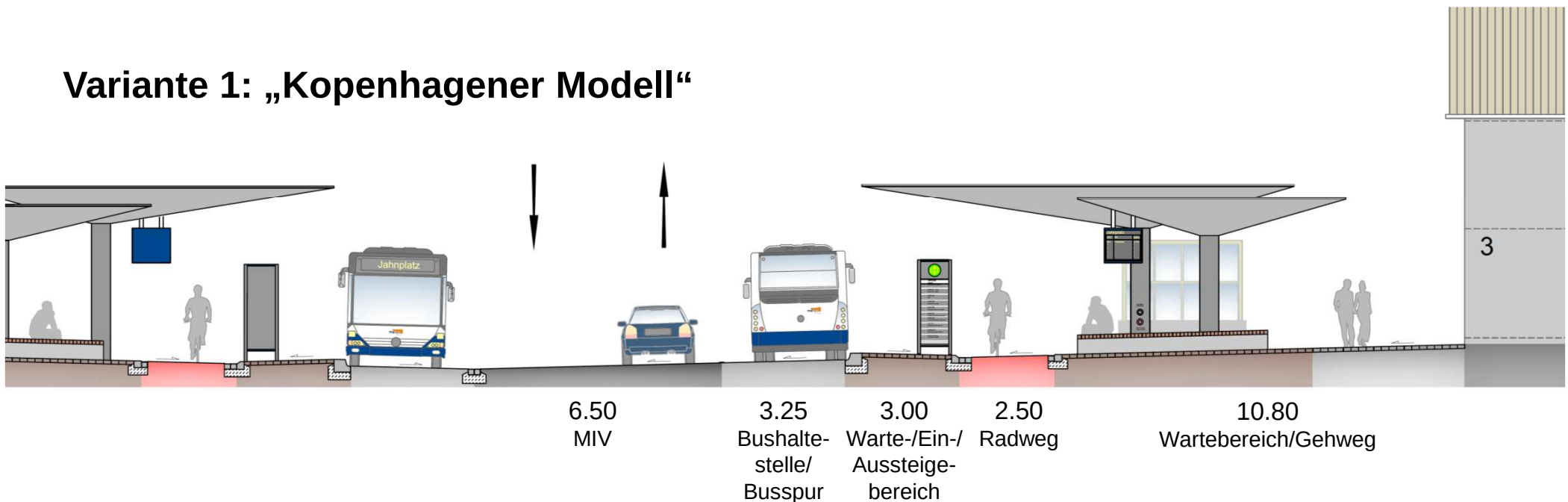


Querschnittsaufteilung

Variante 0: Bestand (Verkehrsversuch ab August 2018)

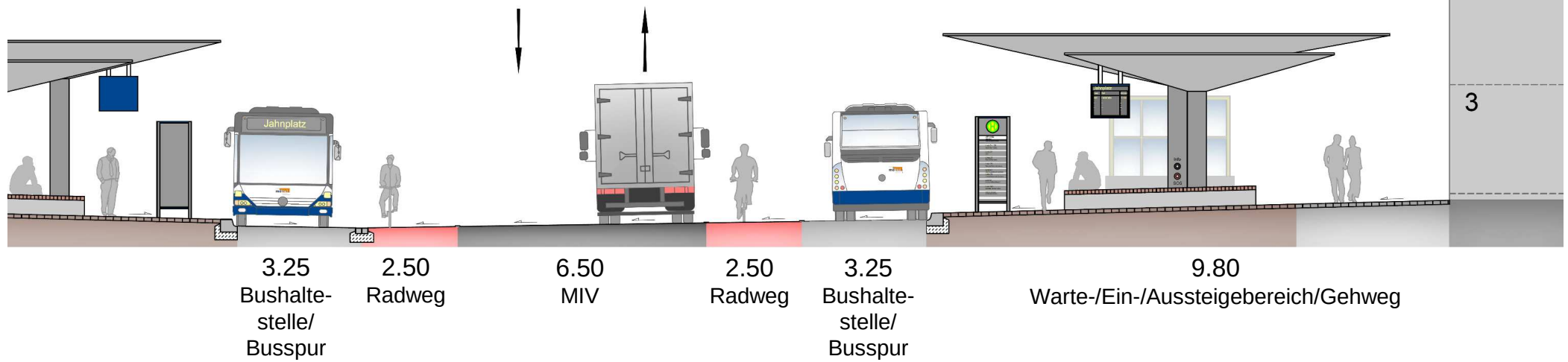


Variante 1: „Kopenhagener Modell“



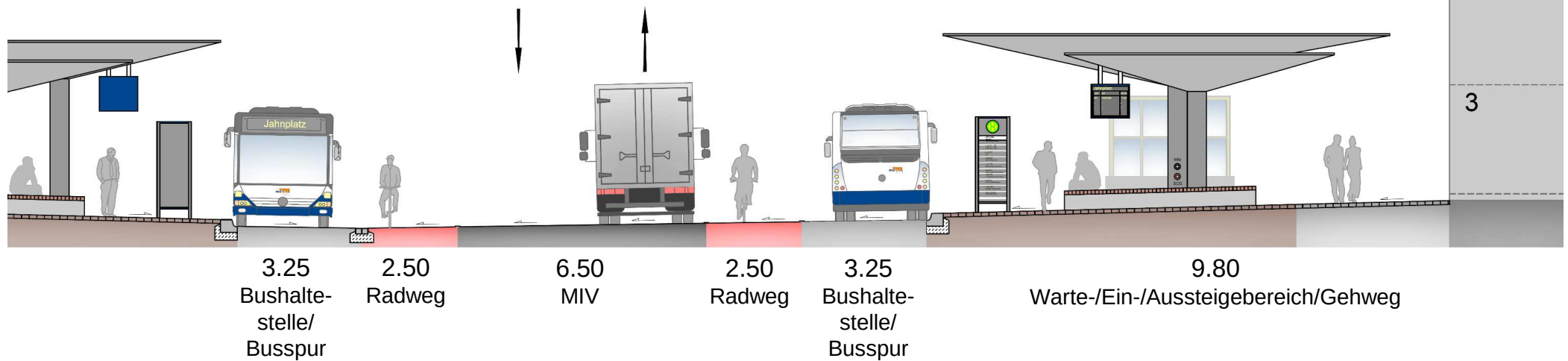
Querschnittsaufteilung

Variante 2: Radfahrstreifen fahrbahnseitig

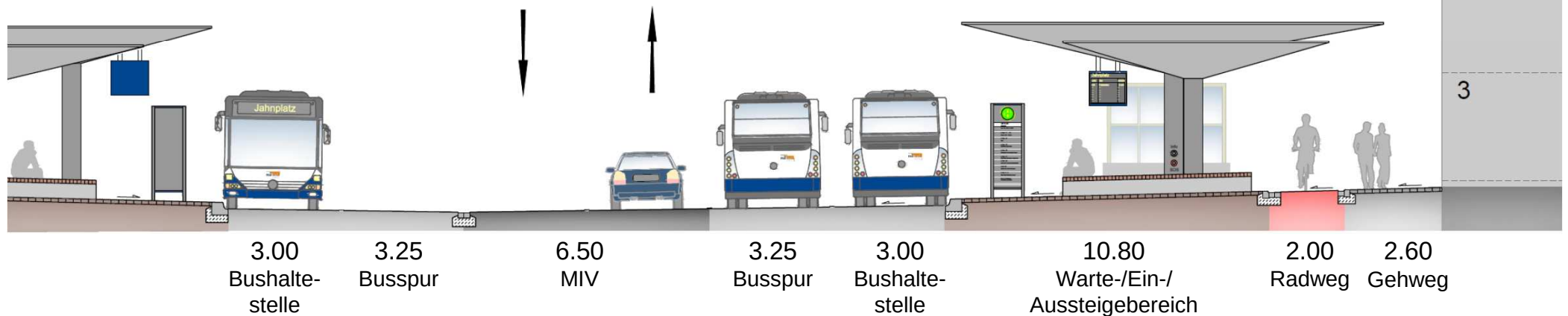


Querschnittsaufteilung

Variante 2: Radfahrstreifen fahrbahnseitig



Variante 3: Radfahrstreifen am Gehweg



Bewertungsmatrix

	Beurteilungskriterien	Variante 0 Verkehrs- versuch		Variante 1 „Kopen- hagener Modell“		Variante 2 Radfahr- streifen fahrbahn- seitig		Variante 3 Radfahr- streifen am Gehweg		
1	Radverkehr									
1.1	Eigene, exklusive Verkehrsfläche	+		+++		+++		++		
1.2	Durchgängigkeit der Radverkehrsanlage am Knotenpunkt	++		+++		+		++		
1.3	Ausreichende, großzügige Breite der Radverkehrsanlage	++(+)		+++		+++		+		
1.4	Klarheit der Wegeführung	++		+++		+++		+		
1.5	Konfliktpotential beim Queren oder Überholen von oder durch andere Verkehrsträger	++		++		++		++		
1.6	Subjektives Sicherheitsgefühl	+		+++		+		++		
	Maximal 18 Punkte	10,5	58%	17	94%	13	72 %	10	56 %	
2	ÖPNV, Busverkehr									
2.1	Abwicklung des Busverkehrs auf eigener Busspur	+		+++		+++		+++		
2.2	Haltepositionen zusätzlich zur Busspur	+++		+		+		+++		
2.3	Anzahl und Anfahrbarkeit der Haltepositionen	+		+++		+++		+++		
2.4	Wegelänge zum Einsteigefeld für mobilitätseingeschränkte Menschen	+++		++		+++		+++		
2.5	Aufenthaltsqualität und Raumangebot	+		+++		+++		+		
2.6	Oberirdische Stadtbahntrasse, Kompatibilität	+		+++		+++		++		
2.7	Gemeinsamer Warte- und Einstiegsbereich	X		-		X		X		
2.8	Getrennte Warte- und Einstiegsbereiche	-		X		-		-		
	Maximal 18 Punkte	10	56 %	15	83%	16	89%	15	83 %	

Bewertungsmatrix

	Beurteilungskriterien	Variante 0 Verkehrs- versuch		Variante 1 „Kopen- hagener Modell“		Variante 2 Radfahr- streifen fahrbahn- seitig		Variante 3 Radfahr- streifen am Gehweg		
1	Radverkehr									
1.1	Eigene, exklusive Verkehrsfläche	+		+++		+++		++		
1.2	Durchgängigkeit der Radverkehrsanlage am Knotenpunkt	++		+++		+		++		
1.3	Ausreichende, großzügige Breite der Radverkehrsanlage	++(+)		+++		+++		+		
1.4	Klarheit der Wegeföhrung	++		+++		+++		+		
1.5	Konfliktpotential beim Queren oder Überholen von oder durch andere Verkehrsträger	++		++		++		++		
1.6	Subjektives Sicherheitsgefühl	+		+++		+		++		
	Maximal 18 Punkte	10,5	58%	17	94%	13	72 %	10	56 %	
2	ÖPNV, Busverkehr									
2.1	Abwicklung des Busverkehrs auf eigener Busspur	+		+++		+++		+++		
2.2	Haltepositionen zusätzlich zur Busspur	+++		+		+		+++		
2.3	Anzahl und Anfahrbbarkeit der Haltepositionen	+		+++		+++		+++		
2.4	Wegelänge zum Einsteigefeld für mobilitätseingeschränkte Menschen	+++		++		+++		+++		
2.5	Aufenthaltsqualität und Raumangebot	+		+++		+++		+		
2.6	Oberirdische Stadtbahntrasse, Kompatibilität	+		+++		+++		++		
2.7	Gemeinsamer Warte- und Einstiegsbereich	X		-		X		X		
2.8	Getrennte Warte- und Einstiegsbereiche	-		X		-		-		
	Maximal 18 Punkte	10	56 %	15	83%	16	89%	15	83 %	

Bewertungsmatrix

	Beurteilungskriterien	Variante 0 Verkehrs- versuch		Variante 1 „Kopen- hagener Modell“		Variante 2 Radfahr- streifen fahrbahn- seitig		Variante 3 Radfahr- streifen am Gehweg	
3	Fußgänger								
3.1	Exklusive, großzügige Gehwege	+		+++		+++		+	
3.2	Gute, großzügige Querungsmöglichkeiten über den Jahnplatz	+		+++		+++		++	
3.3	Aufenthaltsqualität	+		+++		+++		+	
3.4	Verkehrssicherheit	+		+++		++		+	
3.5	Offenheit und Einsehbarkeit	+		+++		+++		++	
3.6	Begrünungs- und Ausstattungsmöglichkeit	+		+++		++		+	
	Maximal 18 Punkte	6	33 %	18	100 %	16	89 %	8	44 %
4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)								
4.1	Exklusivität der MIV-Spur	+++		++		++		+++	
4.2	Sicherheit	++		+++		++		+++	
4.3	Klarheit und Schlüssigkeit der Spurführung	+		+++		++		+++	
	Maximal 9 Punkte	6	67 %	8	89 %	6	67 %	9	100 %
	Summe Punkte	32,5		59		51		42	

Bewertungsmatrix

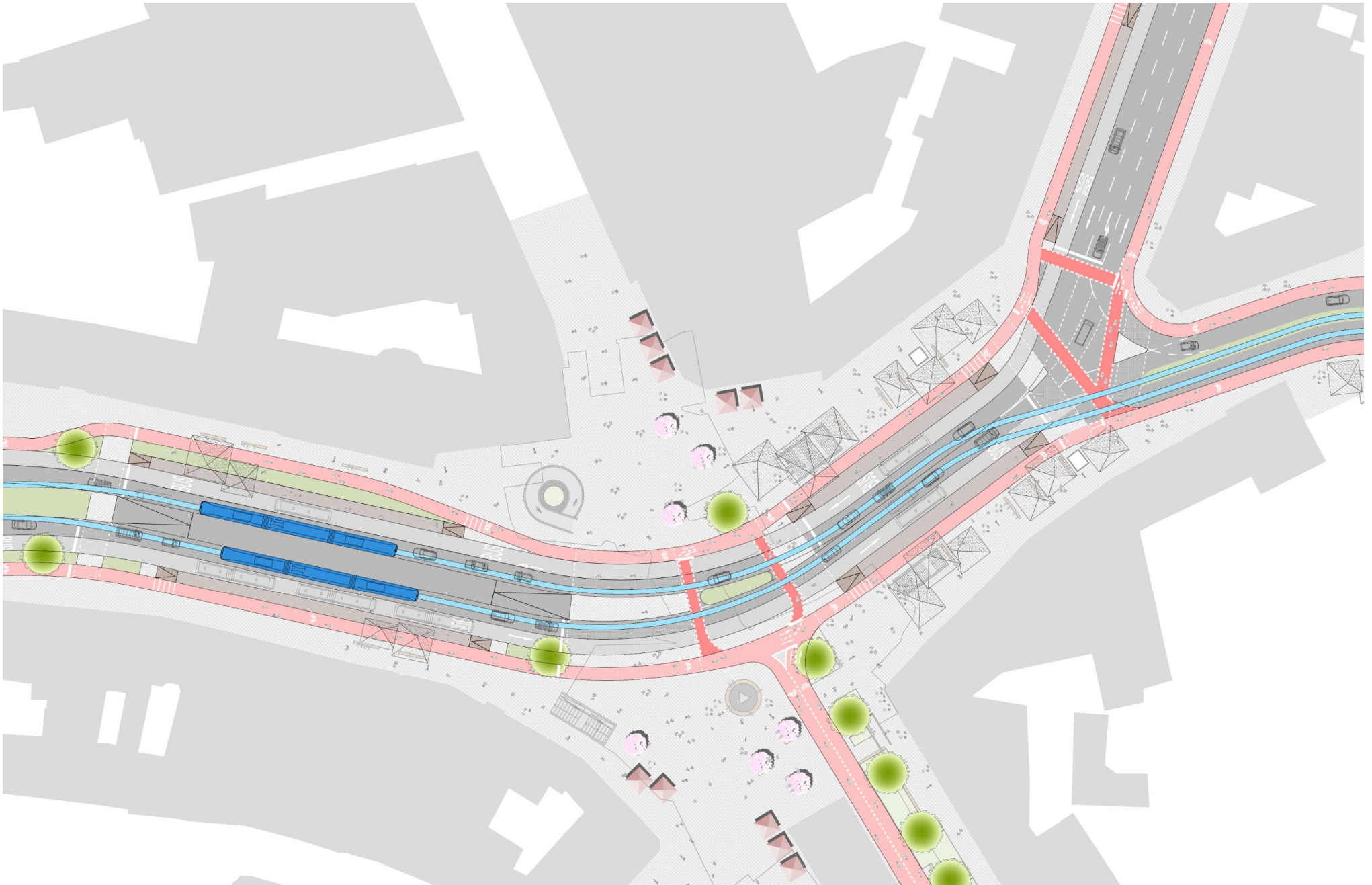
	Beurteilungskriterien	Variante 0 Verkehrs- versuch		Variante 1 „Kopen- hagener Modell“		Variante 2 Radfahr- streifen fahrbahn- seitig		Variante 3 Radfahr- streifen am Gehweg	
3	Fußgänger								
3.1	Exklusive, großzügige Gehwege	+		+++		+++		+	
3.2	Gute, großzügige Querungsmöglichkeiten über den Jahnplatz	+		+++		+++		++	
3.3	Aufenthaltsqualität	+		+++		+++		+	
3.4	Verkehrssicherheit	+		+++		++		+	
3.5	Offenheit und Einsehbarkeit	+		+++		+++		++	
3.6	Begrünungs- und Ausstattungsmöglichkeit	+		+++		++		+	
	Maximal 18 Punkte	6	33 %	18	100 %	16	89 %	8	44 %
4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)								
4.1	Exklusivität der MIV-Spur	+++		++		++		+++	
4.2	Sicherheit	++		+++		++		+++	
4.3	Klarheit und Schlüssigkeit der Spurführung	+		+++		++		+++	
	Maximal 9 Punkte	6	67 %	8	89 %	6	67 %	9	100 %
	Summe Punkte	32,5		59		51		42	

Bewertungsmatrix

	Beurteilungskriterien	Variante 0 Verkehrs- versuch		Variante 1 „Kopen- hagener Modell“		Variante 2 Radfahr- streifen fahrbahn- seitig		Variante 3 Radfahr- streifen am Gehweg	
3	Fußgänger								
3.1	Exklusive, großzügige Gehwege	+		+++		+++		+	
3.2	Gute, großzügige Querungsmöglichkeiten über den Jahnplatz	+		+++		+++		++	
3.3	Aufenthaltsqualität	+		+++		+++		+	
3.4	Verkehrssicherheit	+		+++		++		+	
3.5	Offenheit und Einsehbarkeit	+		+++		+++		++	
3.6	Begrünungs- und Ausstattungsmöglichkeit	+		+++		++		+	
	Maximal 18 Punkte	6	33 %	18	100 %	16	89 %	8	44 %
4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)								
4.1	Exklusivität der MIV-Spur	+++		++		++		+++	
4.2	Sicherheit	++		+++		++		+++	
4.3	Klarheit und Schlüssigkeit der Spurführung	+		+++		++		+++	
	Maximal 9 Punkte	6	67 %	8	89 %	6	67 %	9	100 %
	Summe Punkte	32,5		59		51		42	
	Zielerfüllung	52 %		94 %		81 %		67 %	

Vision Stadtbahn:

2. Entwicklungsstufe: Durchfahrt zum Kesselbrink



Vision Stadtbahn:

1. Entwicklungsstufe: Kopfbahnhof Jahnplatz



- Planung nach der Variante 1 „Kopenhagener Modell“ voranbringen
- Anpassung der Verkehrslenkung auch außerhalb des Jahnplatzes (Anbindung OWD) konkretisieren
- Verkehrsfluss im Bereich innerstädtischer Ausweichrouten durch LSA-Steuerung optimieren
- Weiterverfolgung der Umnutzung des Jahnplatz Forums zur Fahrradparkgarage
- Anpassung und Optimierung des Straßen gebundenen ÖPNVs (Bus) an die neugestaltete Haltestellensituation am Jahnplatz
- Vision Stadtbahn mit Variante Kopfbahnhof planerisch vertiefen und baldmöglichst realisieren
- Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit schnell intensivieren