

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	31.10.2019	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	29.10.2019	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### Umgestaltung des Jahnplatzes-Sachstand

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

--

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

StEA Beschluss vom 26.06.2018, TOP 8, Dr. Sachen Nr. 6933/2014-2020  
StEA Beschluss vom 02.04.2019, TOP 4.1, Dr. Sachen Nr. 8077/2014-2020

### Sachstand:

Das Projekt Umgestaltung Jahnplatz wird von allen Beteiligten mit Hochdruck bearbeitet, annähernd täglich finden dazu in den unterschiedlichen Arbeitsgruppen Fachgespräche mit den Beteiligten statt. Der extrem enge Gesamtprojektzeitrahmen erfordert ein sehr zielorientiertes Arbeiten und eine jeweils umgehende Entscheidungsfindung. Diese Informationsvorlage soll den aktuellen Sachstand darstellen und auf die Fülle der anstehenden Entscheidungen hinweisen. Es handelt sich hierbei noch nicht um Festlegungen, sondern um derzeitige Bearbeitungen und Tendenzen. Sie sollen in der nächsten Sitzung verbindlich beschlossen werden.

#### 1. Gesamtzeitplan

01.10.2019	Beginn der Vorlaufarbeiten (Versorgungsträger)
Bis Mitte Nov 2019:	Erarbeitung der wesentlichen Entwurfsgrundlagen zur Verkehrsanlagen- und Freiraumplanung.
	Beteiligung der vorlaufenden politischen Gremien
03.12.2019	Entwurfsbeschluss durch den StEA
Bis 29.02.2020	Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für Hauptgewerke
Bis 30.06.2020	Vergabephase für EU- weite Hauptausschreibung
	Abschluss der vorlaufenden Arbeiten (Versorgungsträger)
01.07.2020	Angestrebter Baubeginn der Hauptarbeiten Umgestaltung Jahnplatz
01.07.2021	Geplanter Baubeginn Fahrradparkhaus, sofern grundsätzlich beschlossen
30.06.2022	Fertigstellung der Hauptarbeiten Umgestaltung Jahnplatz
30.06.2023	Fertigstellung Fahrradparkhaus

## 2. Inhalt des Entwurfsbeschlusses

### 2.1 Grundsatzlösung

Die vom StEA am 02.04.2019 beschlossene Grundsatzlösung nach dem „Kopenhagener Modell“ wurde in den letzten Monaten fortgeschrieben, optimiert und detailliert. Darauf aufbauend soll der Entwurfsbeschluss die wesentlichen Festlegungen treffen, um danach die Ausschreibungsunterlagen und die Ausführungsplanung erstellen zu können.

### 2.2 Planerische Optimierungen

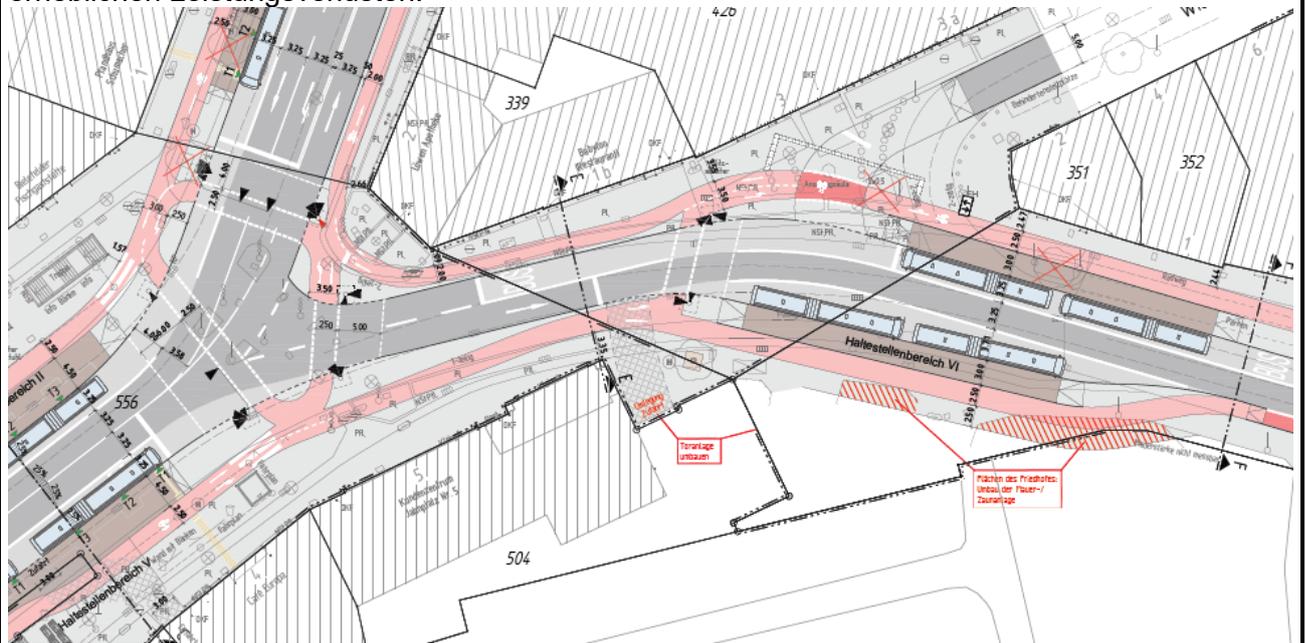
Folgende Detailpunkte befinden sich derzeit noch in einer Optimierungs- und Abstimmungsphase

#### 2.2.1 Verlagerung von Bushaltestellen

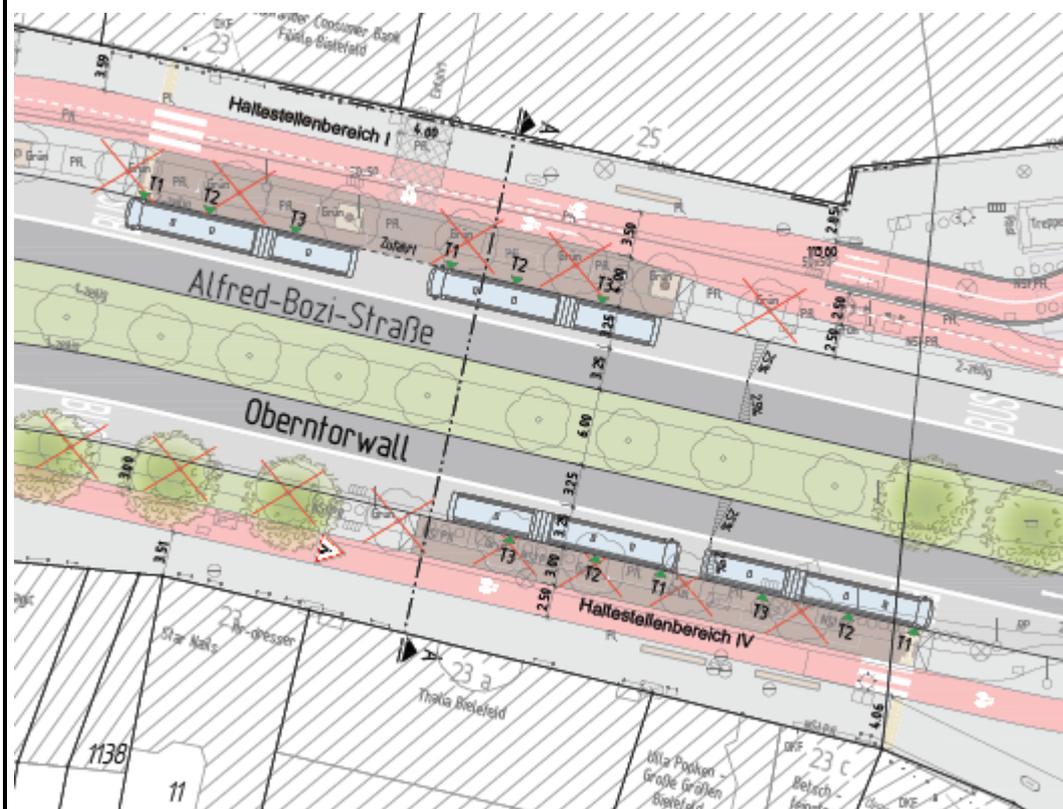
Das bisher beschlossene Konzept sieht die Aufstellung von 3 hintereinanderstehenden Busse in der Alfred-Bozi-Straße auf der Südseite vor „Thalia“ und auf der Nordseite vor „SportScheck“ vor. Da die Busse jeweils vor der Abfahrt zum vorderen Einstiegspunkt vorfahren müssen, muss der letzte Bus auf zwei vor ihm stehende Busse warten.



Die moBiel schlug vor, diese beiden Standorte auf jeweils 2 Busplätze zu reduzieren. Als Ausgleich wurde ein zusätzlicher Standort auf der Nordseite der Friedrich-Verleger-Straße angeregt, verbunden mit der Notwendigkeit, dass in der Straße eine zusätzliche gegenläufige Busspur eingerichtet wird mit der Fortsetzung der Busführung in Richtung Alfred-Bozi-Straße. Die damit verbundene Querung der Herforder Straße stellt eine weitere Belastung (zusätzliche Ampelphase) des Knotens Herforder Straße / Friedrich-Verleger-Straße dar und führt ggfs. zu erheblichen Leistungsverlusten.



Da dieser Eingriff rein planerisch nicht zu abwägen war, wurde ein Zusatzauftrag zur mikroskopischen Simulation erteilt. Hierbei sollen die relevanten Fahrbeziehungen der bisherigen und der von moBiel vorgeschlagenen neuen Planung gegenübergestellt werden. Mit dem Ergebnis wird zum 29.10.19 gerechnet. Danach kann entschieden werden, ob eine Entzerrung der Busaufstellung in dieser Weise möglich ist.



## 2.2.2 Beidrichtungsrادweg Alfred-Bozi-Straße Nordseite

Grundsätzlich sollen alle Radwege (mit Ausnahme am Niederwall) als Einrichtungsrادweg geführt werden. Aufgrund der beabsichtigten Realisierung eines Fahrradparkhauses kam die Überlegung auf, den Radfahrern\*innen von Nordwesten einen Beidrichtungsrادweg zur Einfahrt auf der Nordwestseite anzubieten, um die Erreichbarkeit zu verbessern.



In diesem Zusammenhang ist noch abzuwägen, wie die Fußgängerquerung eines Beidrichtungsrادweges zu beurteilen ist.

## 2.3 Planerische Fortschreibungen

### 2.3.1 Hochbeete Ostseite Niederwall

Seitens des Büros Kortemeier Brokmann wurden Hochbeete auf der Ostseite des Niederwalls vorgeschlagen. Der vorhandene eingeschränkte Wurzelraum wäre für Baumanpflanzungen nicht ausreichend, nur durch zusätzlich aufgebraachte Erdkörper könnten Bäume realisiert werden. Hier werden derzeit noch die technischen Rahmenbedingungen untersucht. Die dortigen Leitungs- und Kanältrassen sind zum Teil zu verlegen, dennoch wird bei der dauerhaften Überbauung von Kanältrassen ein deutlich höherer baulicher Aufwand bei späteren Kanälreparaturen / -auswechslungen entstehen.

### 2.3.2 Mobiles Grün

Auf dem zentralen Platzbereich sind weitere untergeordnete Baumstandorte vorgesehen. Da einerseits der verfügbare Wurzelraum auf der Decke des heutigen Forums keine nachhaltige Baumentwicklung zulässt und andererseits im Rahmen von besonderen Veranstaltungen solche Standorte kritisch sind, ist hier mobiles Grün vorgesehen. Es sollen Bäume / Sträucher in großen Baumkübeln mit umlaufenden Sitzmöglichkeiten geschaffen werden, die im Bedarfsfall durch Radlader / Mobilkräne versetzt werden können.

### 2.3.4 Barrierefreiheit

In mehreren Fachgesprächen unter Einbeziehung des Büros für Integrierte Sozialplanung und Prävention wurden die barrierefreien Wegebeziehungen mit entsprechender Ausgestaltung erarbeitet. Neben der breiten auf der Westseite gelegenen Hauptquerungsstelle über den

Jahnplatz soll es auf der Ostseite einen barrierefreien Übergang geben. Dieser bindet auch die anschließenden Bushaltestellen und die Stadtbahnzugänge an. Ebenso werden die weiteren Bushaltestellen außerhalb des zentralen Platzes barrierefrei angebunden. Die kontrastierenden und taktilen Elemente entsprechen in ihrer Ausprägung den geltenden Leitlinien. Zur Verdeutlichung von weiteren Querungen im Platzbereich werden Leitelemente eingesetzt.

#### 2.3.5 Veranstaltungen auf dem Jahnplatz

Es fanden Abstimmungen mit Bielefeld Marketing statt. Es können nur noch bis Juni 2020 Veranstaltungen auf dem Jahnplatz stattfinden und erst nach Abschluss aller Hauptarbeiten können wieder durchgeführt werden.

Es wurde auch abgefragt, welche Infrastruktur für künftige Nutzungen zu berücksichtigen sind.

## 2.4 Detaillierung der Verkehrsanlagen

### 2.4.1 Fahrspur MIV

Die jeweils in eine Richtung führende MIV- Spur erhält eine Breite von 3,25 m. Sie wird in Asphaltbauweise der Belastungsklasse B ausgelegt.

### 2.4.2 Busfahr- und Bushaltespur

Die jeweils in eine Richtung führende Busfahr- und Bushaltespur wird aufgrund der erhöhten Brems- und Anfahrbelastung in Betonbauweise erstellt. Sie erhält eine Breite von 3,25 m.

### 2.4.3 Radfahrstreifen

Die seitlich geführten Radfahrstreifen erhalten eine Regelbreite von 2,50 m. Nur an wenigen Ausnahmestellen wird auf 2,0 m reduziert. Sie werden bis auf die Ausnahme nach Ziffer 2.2.2 als Einrichtungsweg geführt. Die Radfahrstreifen werden in Asphaltbauweise erstellt, um eine komfortable Oberfläche zu erreichen und um sie gegenüber dem Gehwegbelag abzusetzen. Grundsätzlich verlaufen taktil und optisch abgesetzte Naturstein- Trennstreifen beidseitig neben dem Radfahrstreifen, um sie deutlich wahrnehmbar zu gestalten.

### 2.4.4 Gehwegflächen

Die Gehweg- und Platzflächen erhalten ein Natursteinpflaster im Format 14/21 cm. Es soll in einem geometrischen Webverband angeordnet werden. Dazu werden aktuell Musterflächen auf dem städtischen Bauhof geschaffen. Die Farbrichtung kann zwischen drei Grautönen oder 3 Beigetönen gewählt werden.

Der zentrale Platzbereich und die Wartebereiche unter den Bushaltestellendächern sollen in gebundener Bauweise hergestellt werden.

Dafür sprechen folgende Argumente: Einerseits schränken die über der Forumdecke geringen Aufbauhöhen eine Regelbauweise in ungebundener Bauweise ein, hier kann nur mit einer gebundenen Tragschicht eine normgerechte Stabilität erreicht werden.

Nach dem Herstellen der flächenhaften gebundenen Tragschicht (Asphalttragschicht) kann der Bereich sofort provisorisch genutzt werden ohne wieder zerstört zu werden.

Eine gebundene Bauweise bietet dauerhaft die höchste Qualität hinsichtlich Sauberkeit, Pflegeaufwand und Dauerhaftigkeit.

Mit der gebundenen Bauweise wird eine hohe Wasserdichtigkeit erreicht, dieses reduziert dauerhaft die Beanspruchung der vorhandenen Bauwerksabdichtungen.

Außerhalb der gebundenen Bauweise soll vor den angrenzenden Gebäuden aus schalltechnischen und bauphysikalischen Gründen ein umlaufender Pflasterstreifen von 1 m Breite in ungebundener Bauweise angeordnet werden, damit dort Nacharbeiten an Leitungen mit weniger Aufwand verbunden sind.

#### 2.4.5 Warteinseln / Buseinstiege

Im unmittelbaren Ein- und Ausstiegsbereich der Busse werden 3 bis 5 m breite Einstiegsinseln angelegt. Sie erhalten zur Busspur einen 18 cm Buskappanschlag und werden zum rückwärtigen

Radfahrstreifen niveaugleich angelegt. Sie werden durch den unter 2.4.3 genannten Trennstreifen abgesetzt. Das Pflaster wird wie in den Gehwegbereichen in Naturstein ausgeführt. Die Busborde werden als Kasseler- Rundborde mit Granitvorsatz hergestellt. Vor den Buseinstiegen im zentralen Platzbereich werden durchgehende Schlitzrinnen angeordnet, um einen maximalen Spritzschutz gegenüber den wartenden Fahrgästen zu ermöglichen.

#### 2.4.6 Elemente der Barrierefreiheit

Die Elemente der Barrierefreiheit farblich kontrastierende Steine, (taktile Steine) werden innerhalb der Natursteinflächen auch aus Naturstein hergestellt.

### 2.5 Bauzeitliches Logistikkonzept

Die bauliche Umsetzung der Hauptarbeiten erfolgt im Zeitraum Juli 2020 bis Juni 2022. Es soll in zwei großen Bauphasen (Dauer jeweils etwa 1 Jahr) gearbeitet werden. Eine Hälfte wird jeweils umgebaut, die andere für den verbleibenden Verkehr freigehalten.

Das Amt für Verkehr erarbeitet derzeit ein Gesamtkonzept.

## 3. Sachstand weiterer Planungen

### 3.1 Objektplanung Haltestellendächer

Die Planung der Haltestellendächer soll in Kürze erteilt werden.

Die Planung nimmt alle Belange der Funktionalität, der Gestaltung, der Wartungsfreundlichkeit und der technischen Realisierbarkeit auf, ferner erfolgen Abstimmungen hinsichtlich der Aufrechterhaltung von Rettungseinsätzen vor den umliegenden Gebäuden.

Es wird das Ziel verfolgt, innerhalb der jeweiligen Hauptbauphasen auch die Haltestellendächer aufzustellen.

### 3.2 Tragwerksplanung

Die Tragwerksplanung soll in Kürze beauftragt werden. Es soll innerhalb eines gemeinsamen Planungsprozesses zwischen allen an der Planung Beteiligten eine optimierte Tragwerksplanung erstellt werden, bei der die technische Realisierbarkeit und die Wirtschaftlichkeit im besonderen Fokus stehen.

### 3.3 Lichtplanung

Es soll in Kürze eine Lichtplanung beauftragt werden, die sowohl die Grundbeleuchtung, als auch Effektbeleuchtungen beinhaltet. Sie soll auch die Beleuchtung der Haltestellendächer enthalten, um die neue Gestaltungsarchitektur in Szene zu setzen.

#### **4. Fahrradparkhaus BI-CYCLE**

Sofern die Realisierung des Fahrradparkhauses grundsätzlich beschlossen wird, wird dieses Zusatzvorhaben mit der laufenden Jahnplatzplanung verknüpft. Die Planungsergebnisse und die Bauabläufe werden aufeinander abgestimmt.

#### **5. Fördersituation**

Am 07.10.19 wurde vom Ministerium der vorzeitig zuschussunschädliche Baubeginn zugesagt. Der Projektförderzeitraum wurde bis zum 30.06.2022 eingeräumt. Darauf sind alle weiteren Schritte auszurichten.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
-----------------------------------	--

Moss