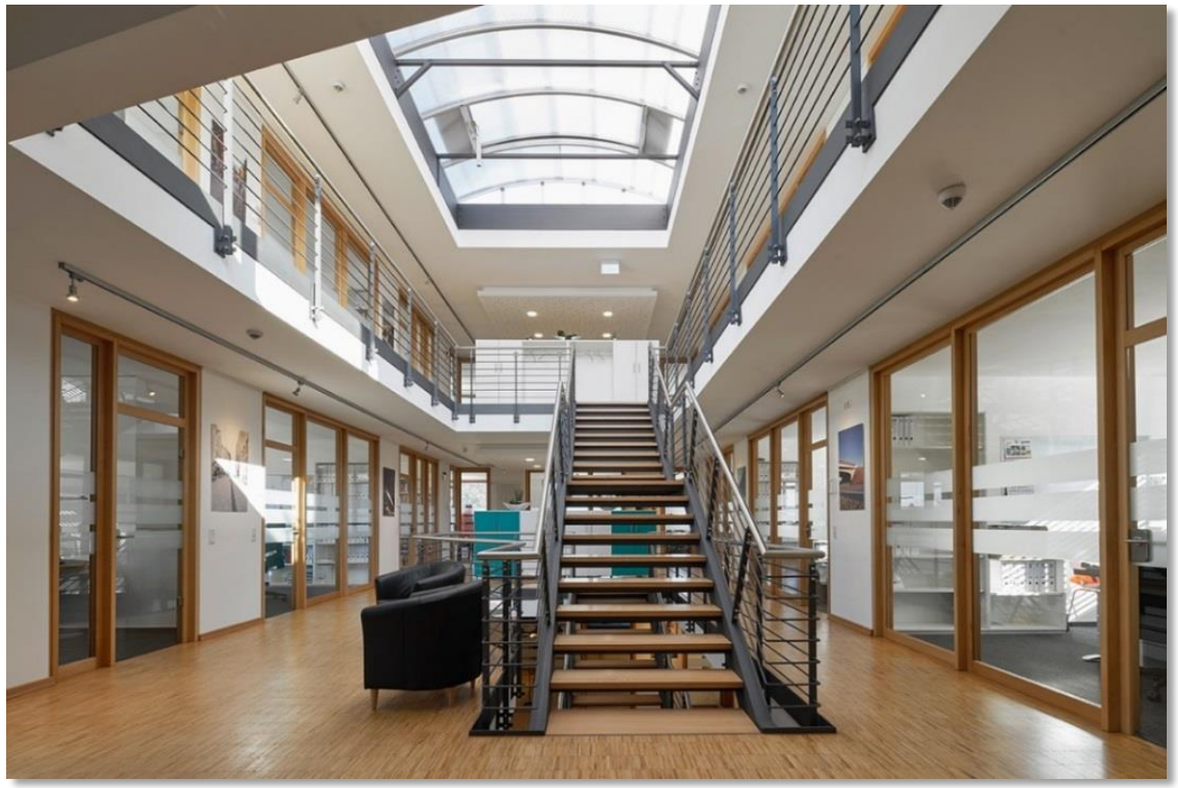
Jahnplatz
Bielefeld

Entwurfsplanung - WissensWerkStatt
Vorstellung der Verkehrsanlagenplanung

Dr.-Ing. Klaus Bockermann

Bielefeld, 1. Oktober 2019

Das Büro



Insgesamt über 100 Mitarbeiter
der Ingenieurgesellschaft am
Hauptsitz in Enger

Das Team

Der Jahnplatz heute

Jahnplatz 2018 (Fotografie - Quelle: Stadt Bielefeld)

Der Jahnplatz historisch

Jahnplatz 1967 (Fotografie - Quelle: Stadt Bielefeld)

Veränderung der Mobilität

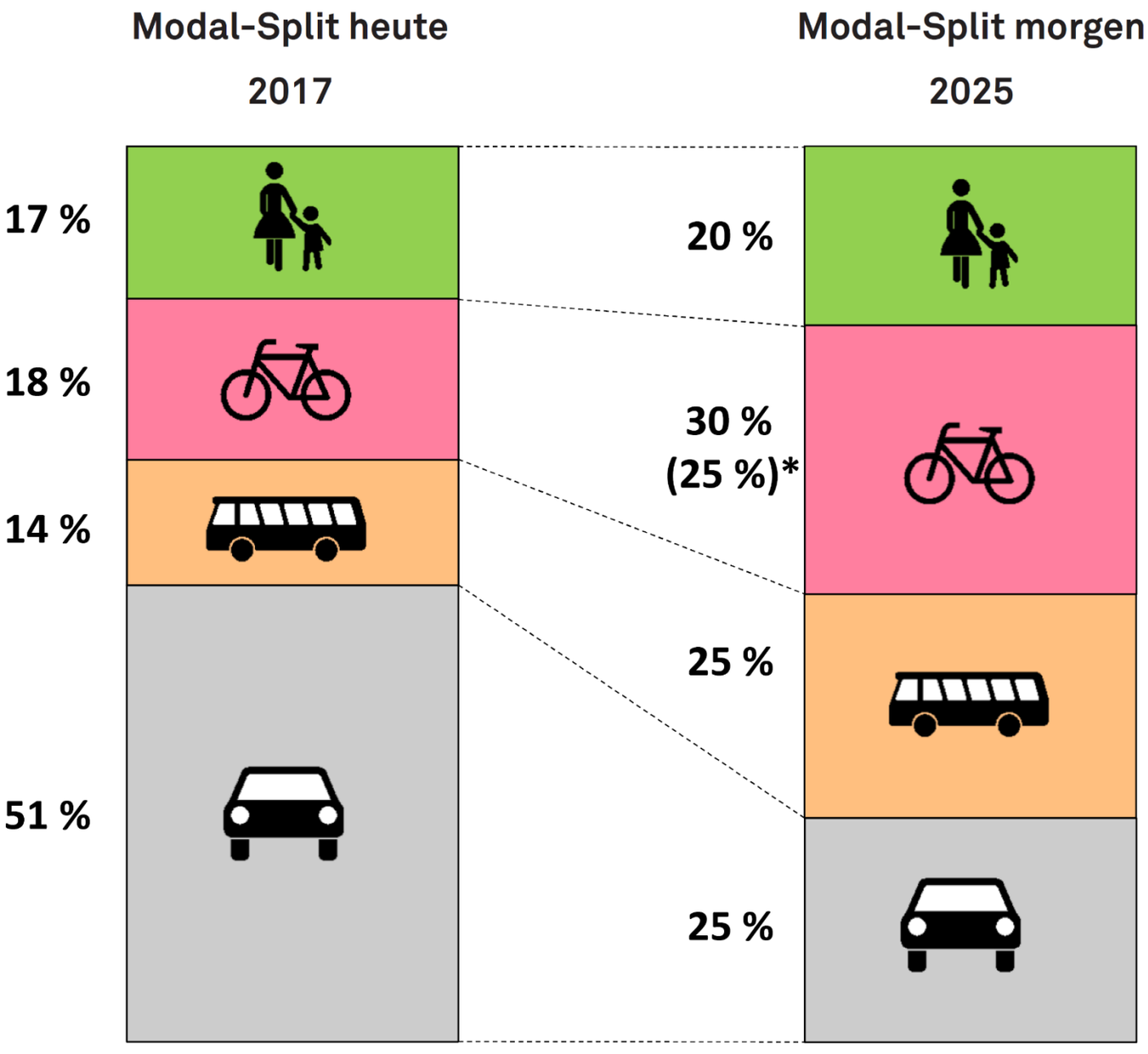
Gesellschaft im Wandel

Mobilitätswende
Motorisierter Individualverkehr (MIV) auf Rückzug
Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) mehr Bedeutung

Luftqualität + Aufenthalt

Der Mensch im Fokus des städtischen Lebens
Neustrukturierung von verkehrlichen Flächen + Aufenthaltsmöglichkeiten

Veränderung der Mobilität



Modal-Split:

Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel

* Beschluss zur Radverkehrsförderung vom 29.09.2016

Veränderung der Mobilität

Der Radverkehr in Bielefeld im Vergleich

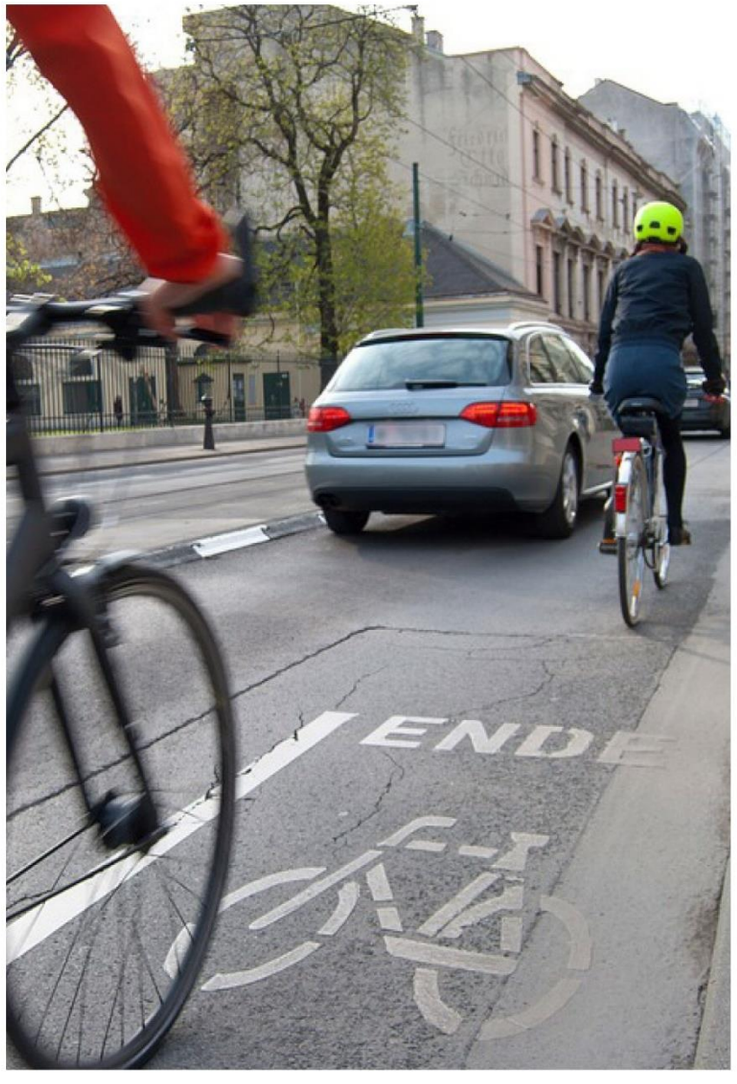
Kopenhagen (DK)

62%
Fahrradanteil
auf täglichen Wegen

Münster (D)

37%
Fahrradanteil
auf täglichen Wegen

Bielefeld (D)



18%
Fahrradanteil
auf täglichen Wegen

Radverkehr

Voraussetzungen für eine Verbesserung des Anteils am Modal-Split (von 18% auf 30%):

ausreichend breite Radspuren (2,0 – 2,5 m pro Richtung)

konsequente Weiterführung an Knotenpunkten

eigene Fahrrad-Signalisierung

glatter Oberflächenbelag ohne Kanten und Versätze (Asphalt)

geringe Steigungen

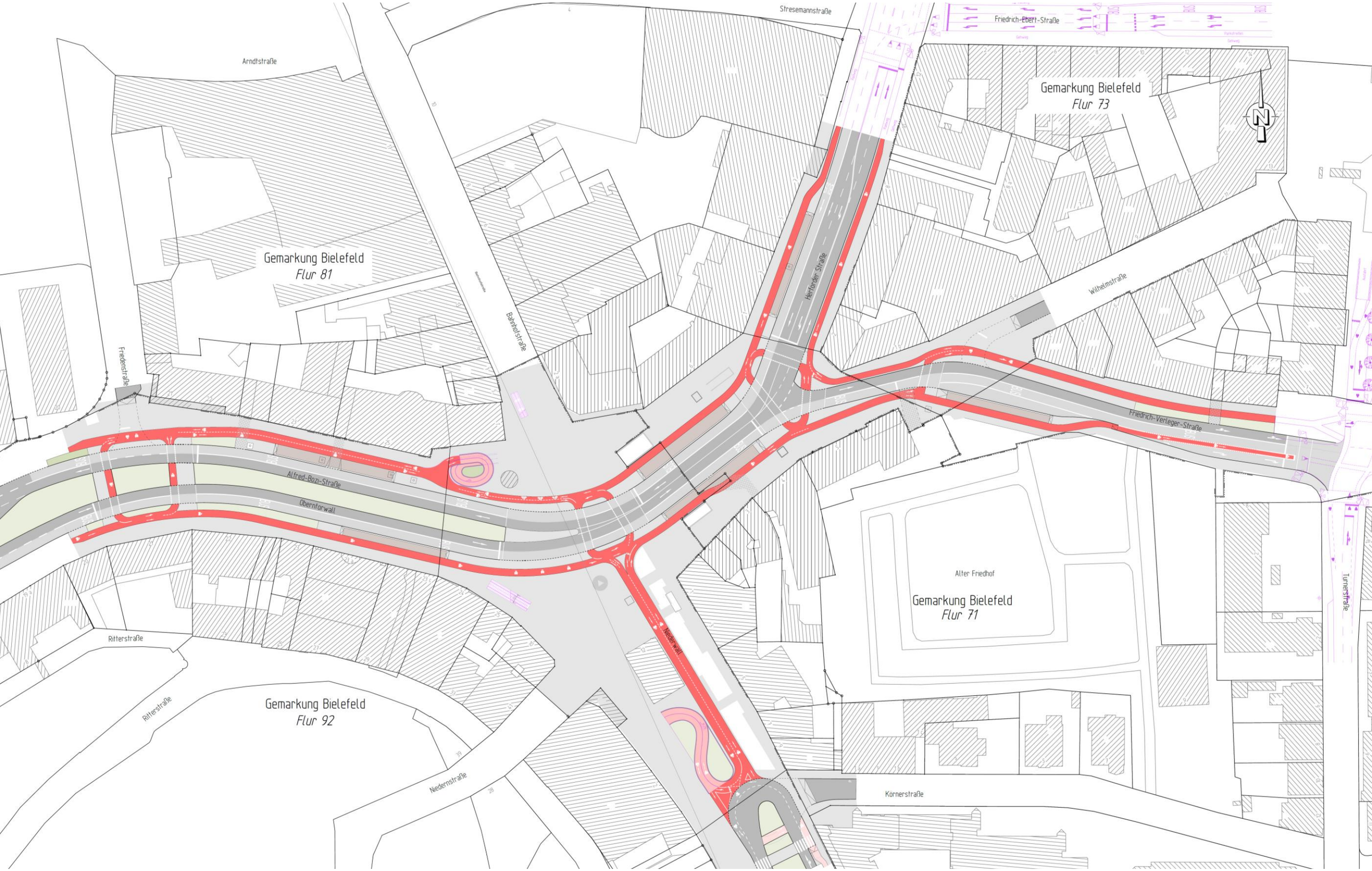
adäquate Abstellmöglichkeiten

Der Radfahrer muss sich als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer auf Augenhöhe mit dem IV fühlen!

Radverkehr

getrenntes Abbiegen

Radverkehrsanlagen



Öffentlicher Personennahverkehr

Voraussetzungen für eine Verbesserung des Anteils am Modal-Split (von 14% auf 25%):

Bushaltestellen im Zielgebiet (nah am Zielort, kompakte Anordnung)

sicher und komfortabel, barrierefrei

eigene Warteflächen für ÖPNV-Gäste

Wetterschutz, hell, freundlich, einladend

Fahrgastinformation

enge Taktzeit

zügige Fahrt im Bus > eigene Busspur, keine Konkurrenz der Verkehrsflächen mit dem IV

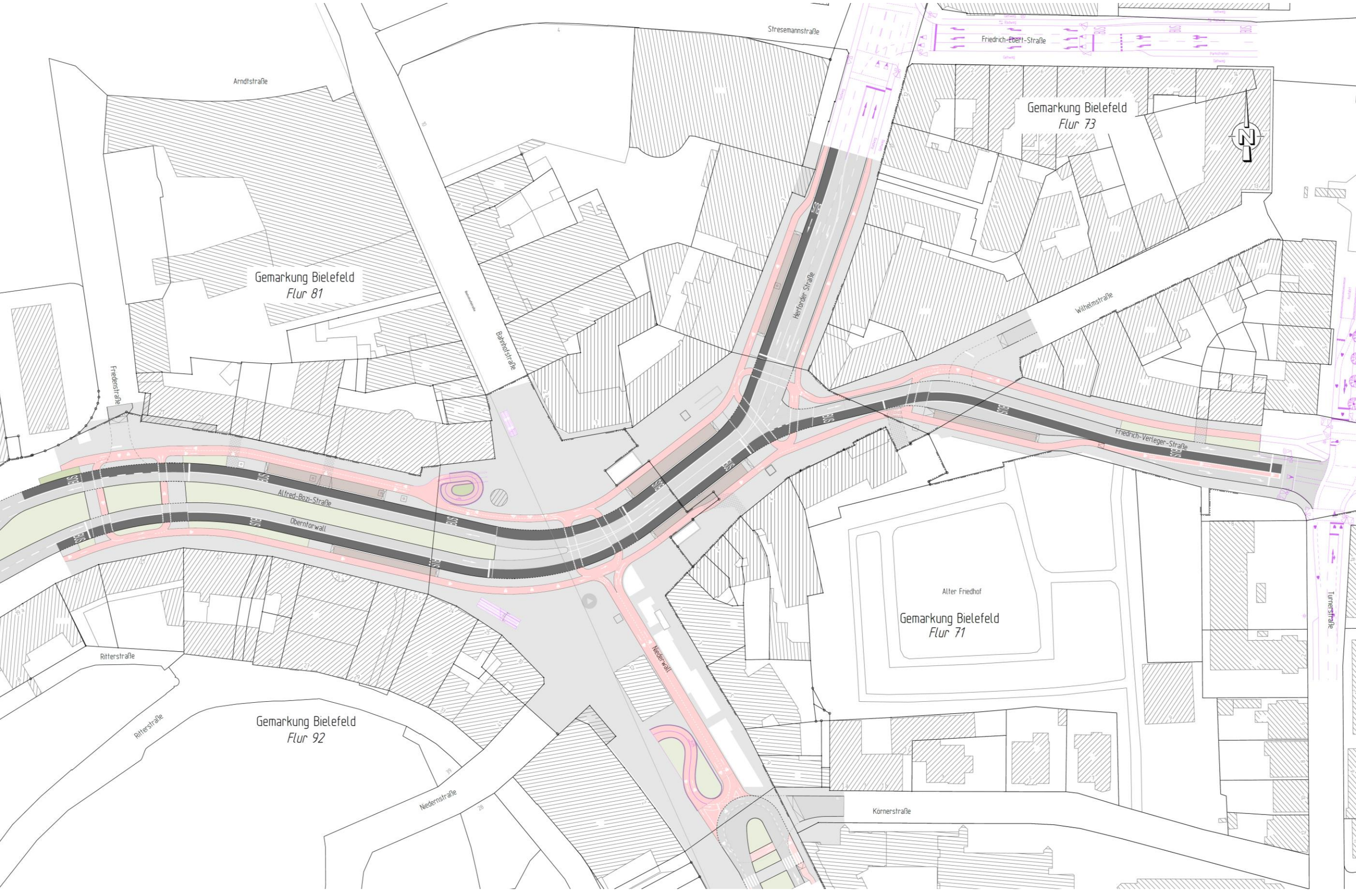
gute Vernetzung und räumliche Nähe zur Stadtbahn

dauerhafte Bauweise der Fahrbahnen

Öffentlicher Personennahverkehr

BOCKERMANN FRITZE

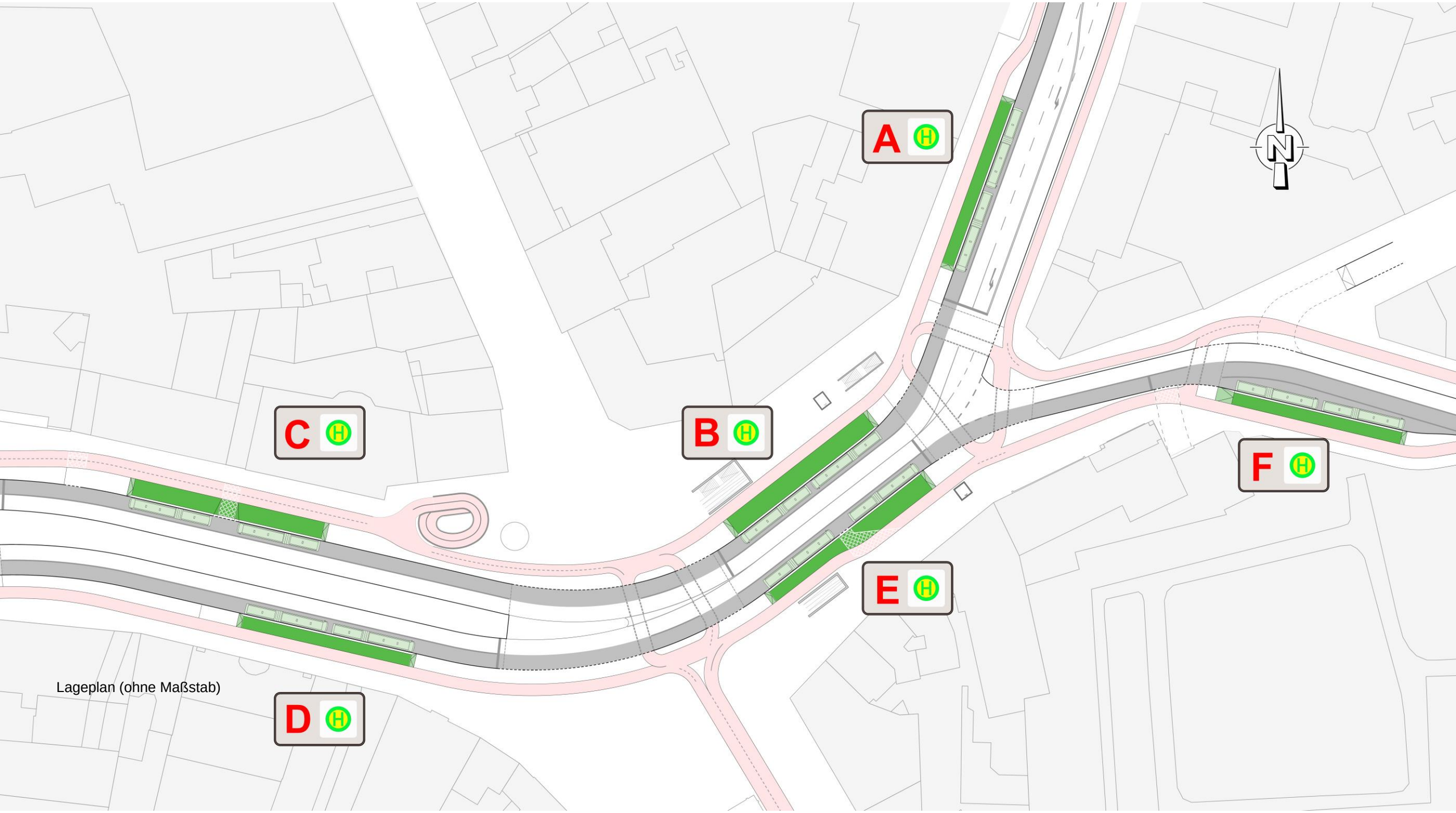
Jahnplatz – Bielefeld
Entwurfsplanung - WissensWerkStatt



Haltestellenbereiche am Jahnplatz

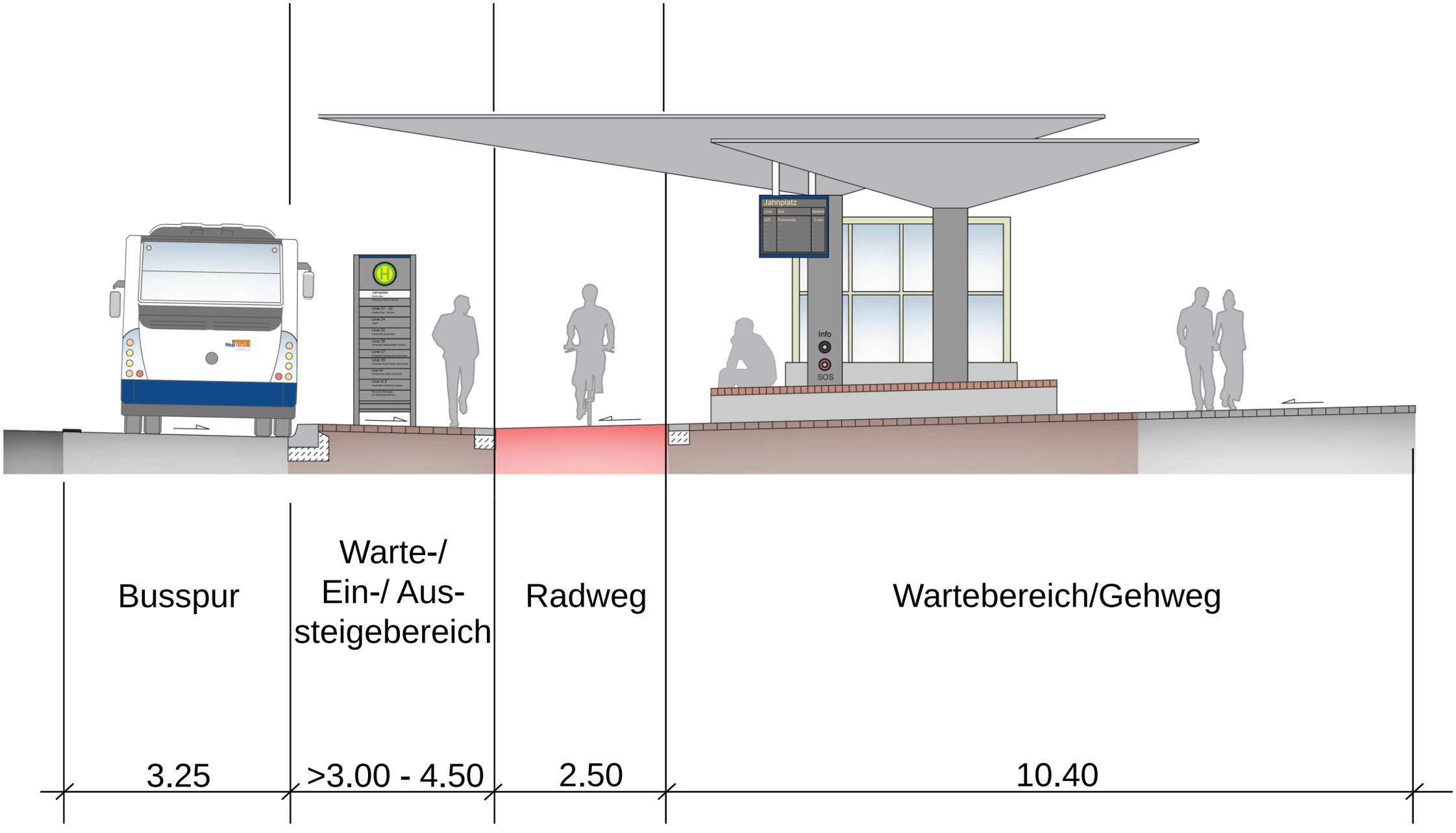
BOCKERMANN FRITZE

Jahnplatz – Bielefeld
Entwurfsplanung - WissensWerkStatt



Lageplan (ohne Maßstab)

Haltestellenbereich



Motorisierter Individualverkehr (IV)

Voraussetzungen für eine Verringerung des Anteils am Modal-Split (von 51% auf 25%):

keine „Verkehrsberuhigung“, sondern individuellen Verkehr weiterhin ermöglichen

allerdings: Durchgangsverkehr auf andere Routen ableiten

Jahnplatz: fließender Verkehr in Nord/Süd-Richtung und entgegen über je eine IV-Spur

Anbindung des Niederwalls nur für Radverkehr und Fußgänger

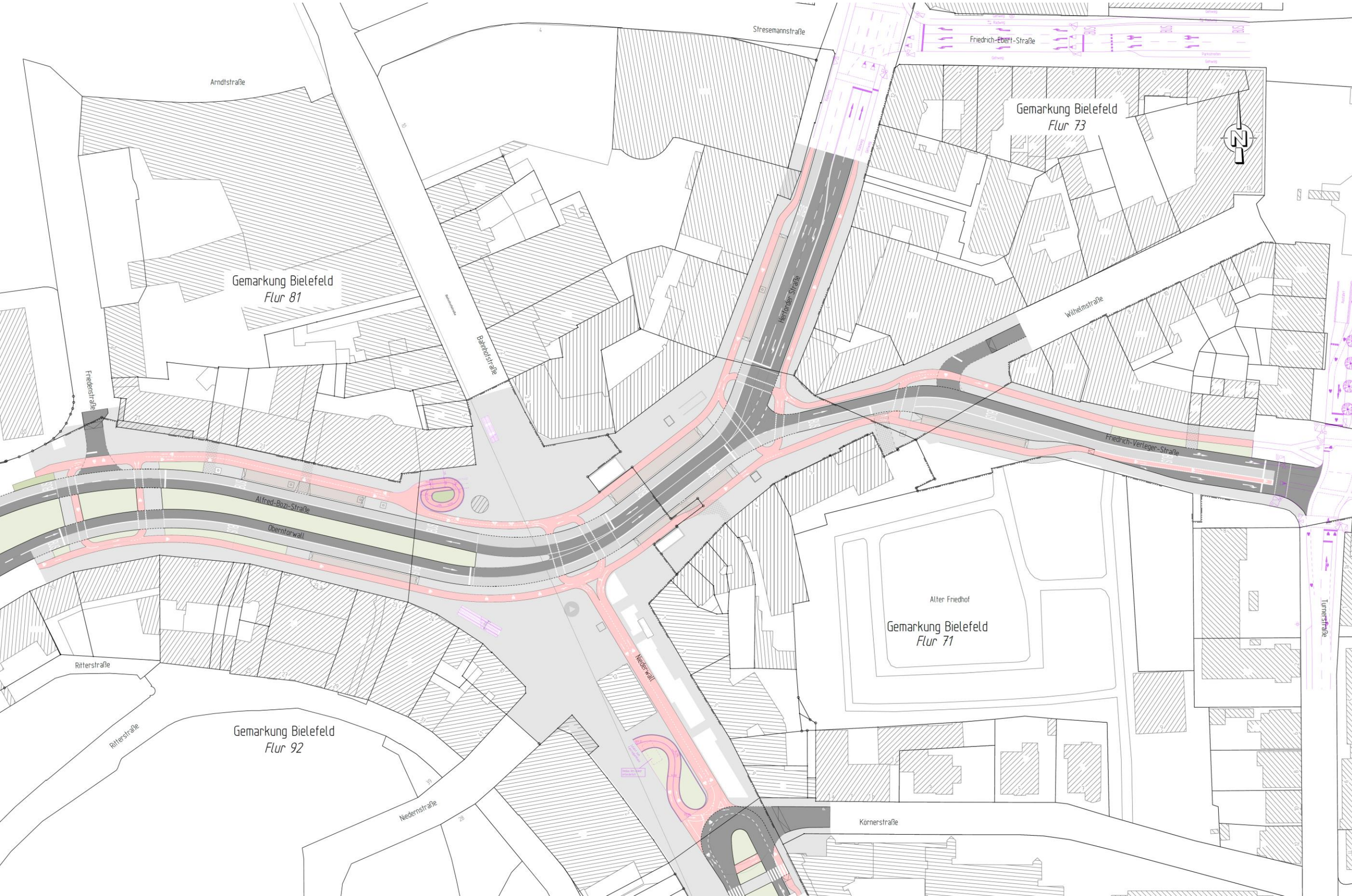
Alternativführungen für den Durchgangsverkehr:

aus Richtung Süden 2 LA-Spuren in die Stapenhorststraße mit leistungsstarker Auffahrt aus den OWD nach Norden

in Richtung Süden über die Walter-Rathenau-Straße und Eckendorfer Straße zum OWD oder über

Herforder Straße und August-Bebel-Straße in Richtung Detmolder Straße

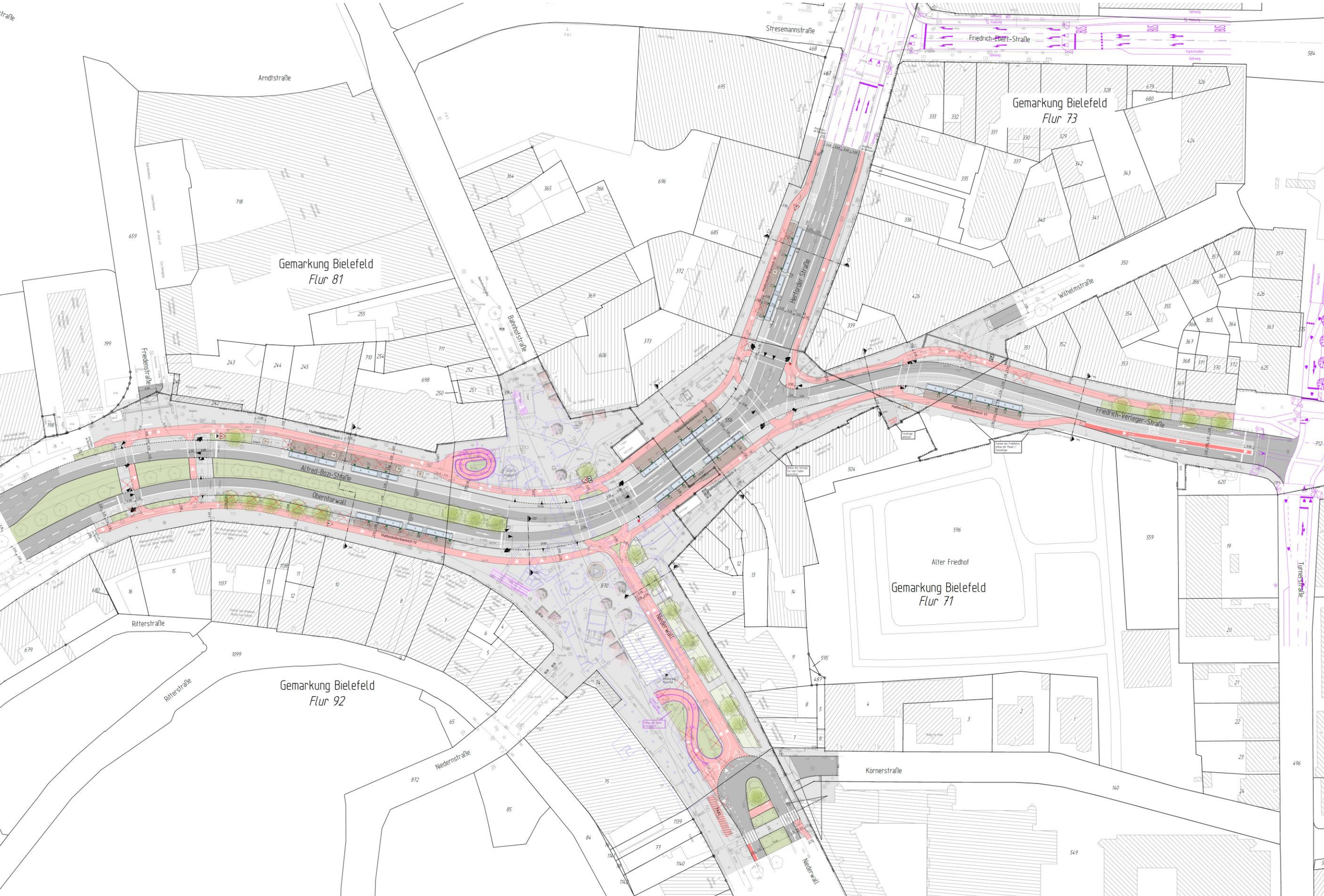
Fahrstreifen für den IV



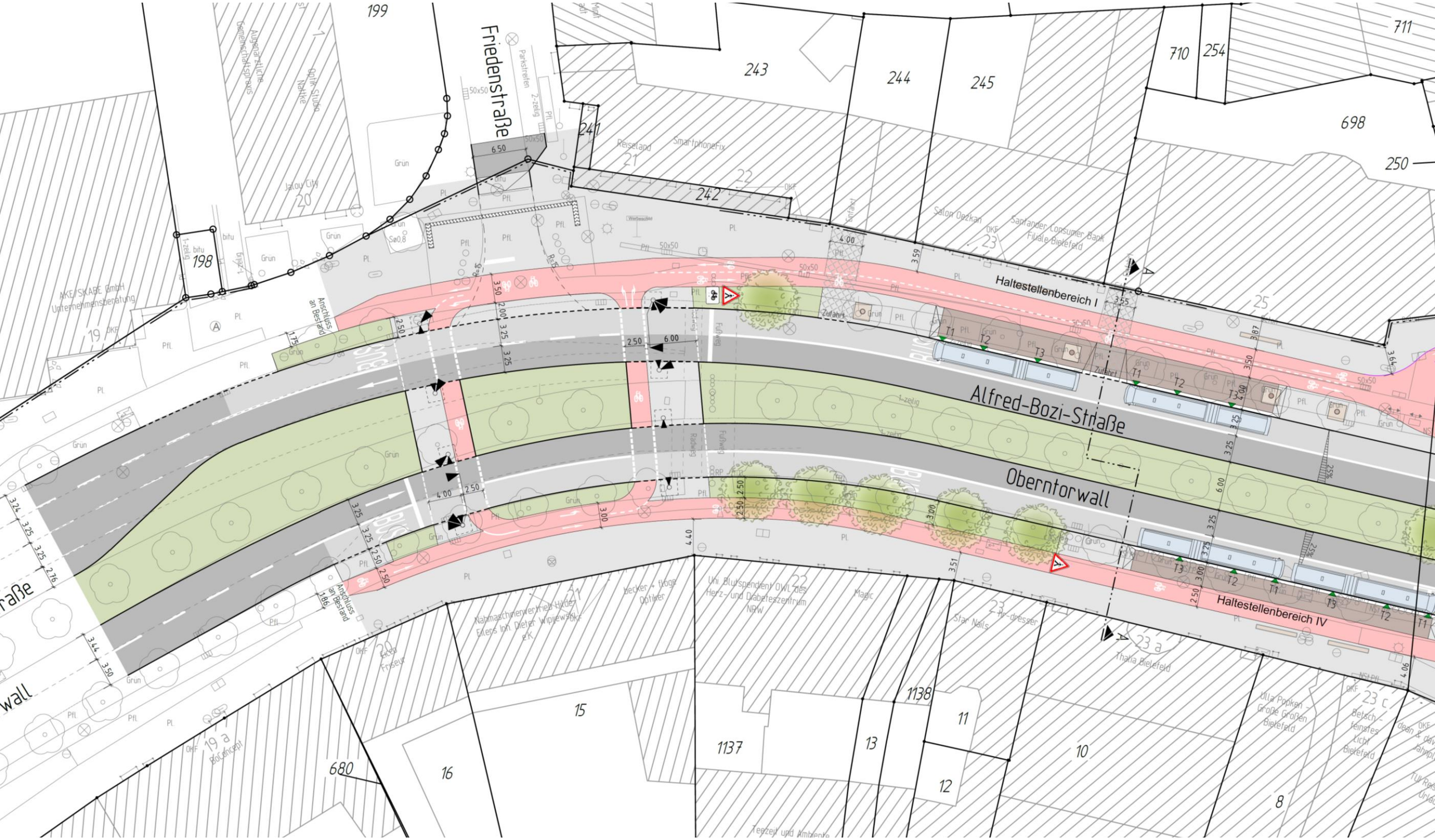
Entwurfsplanung Jahnplatz

BOCKERMANN FRITZE

Jahnplatz – Bielefeld
Entwurfsplanung - WissensWerkStatt



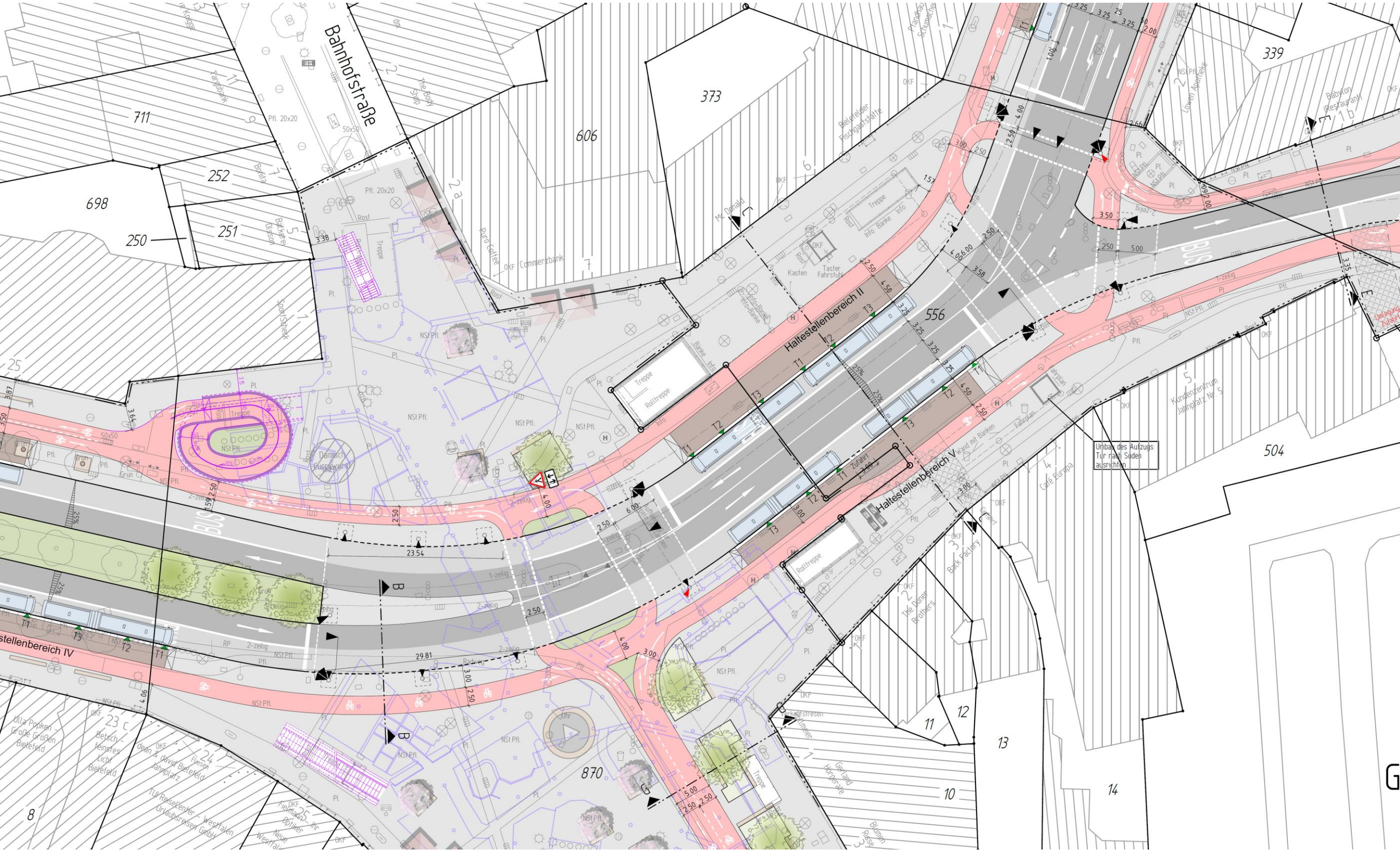
Entwurfsplanung Jahnplatz



Entwurfsplanung Jahnplatz

BOCKERMANN FRITZE

Jahnplatz – Bielefeld
Entwurfsplanung - WissensWerkStatt



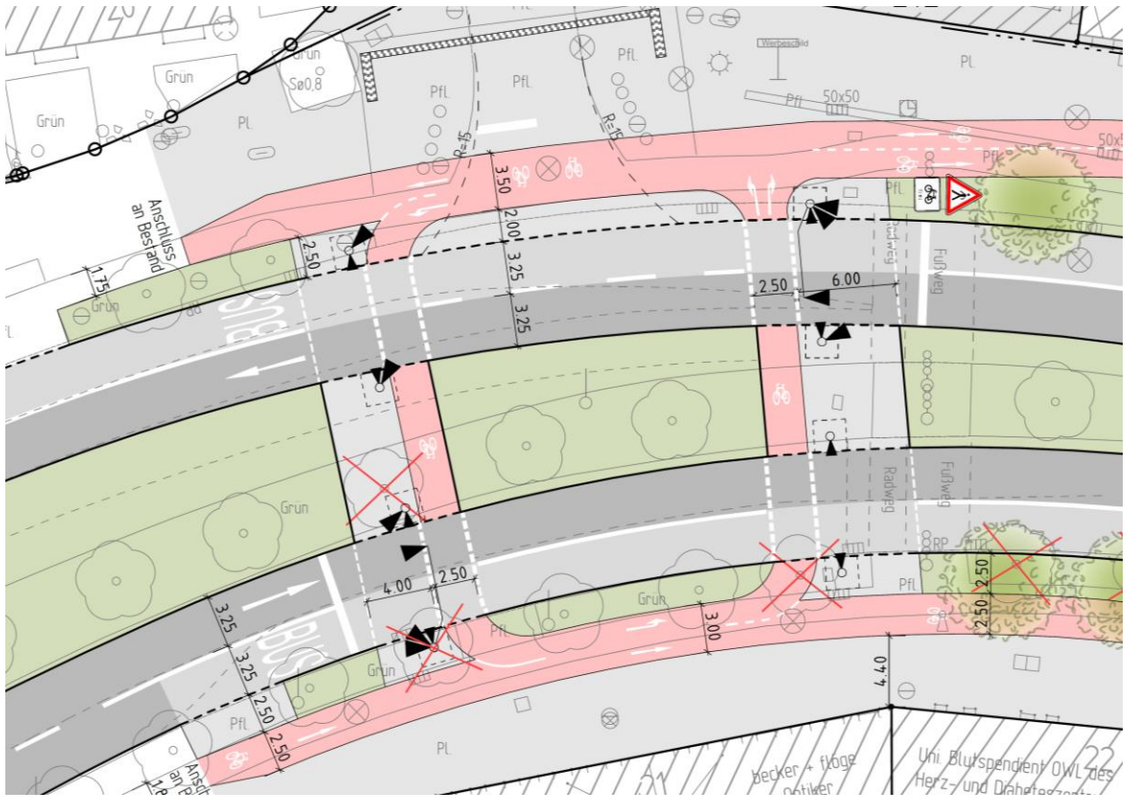
Entwurfsplanung Jahnplatz

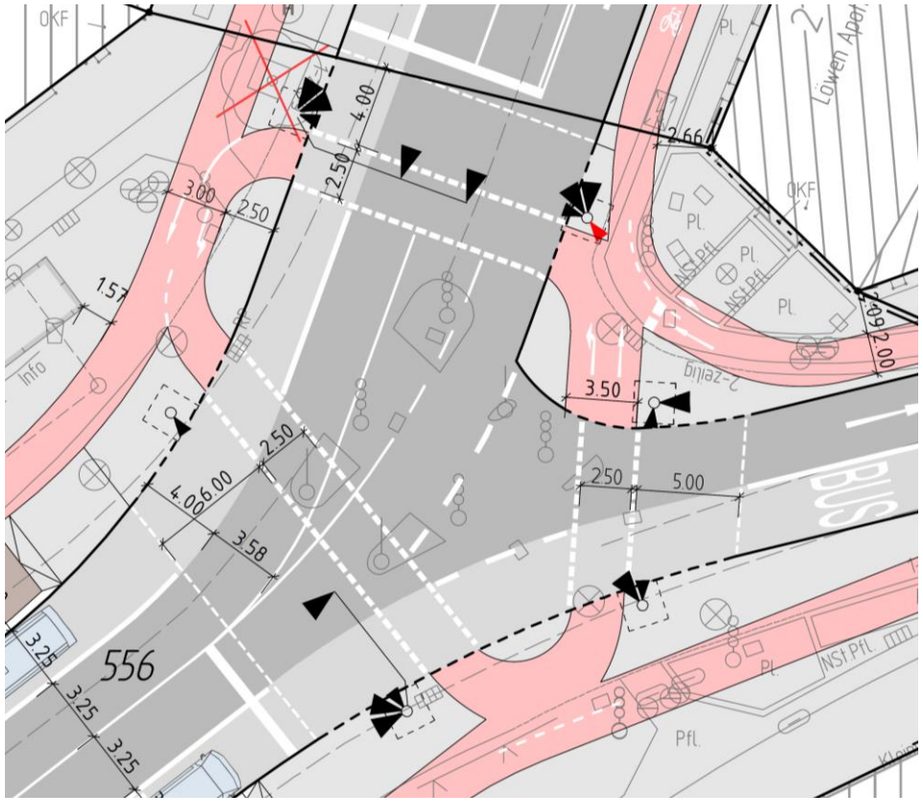
Entwurfsplanung Jahnplatz

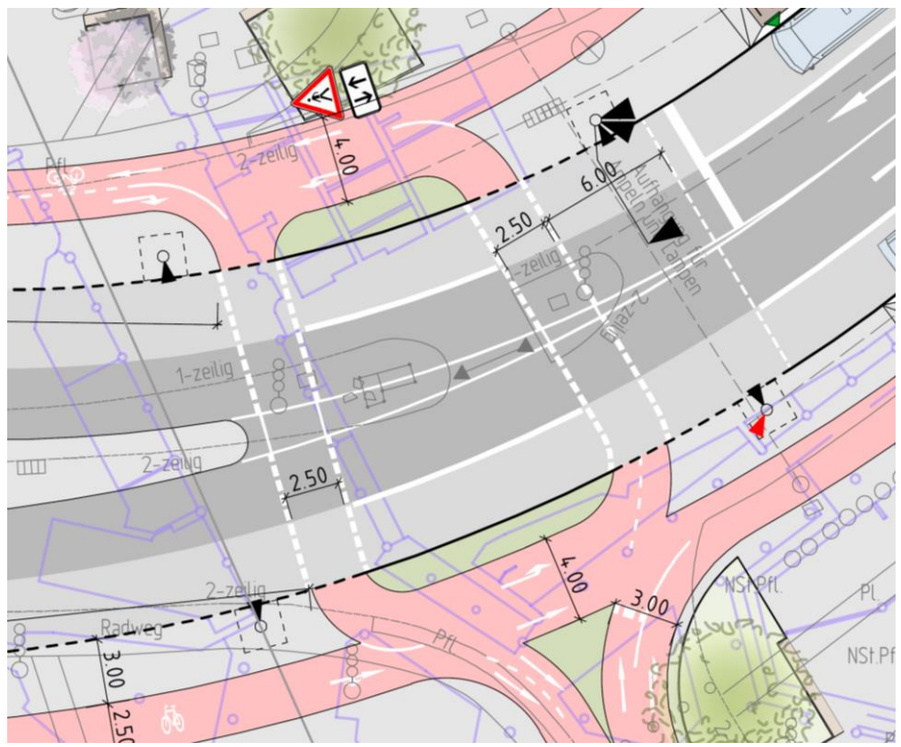
BOCKERMANN FRITZE

Jahnplatz – Bielefeld
Entwurfsplanung - WissensWerkStatt

Radwegeführung „Kopenhagener Modell“

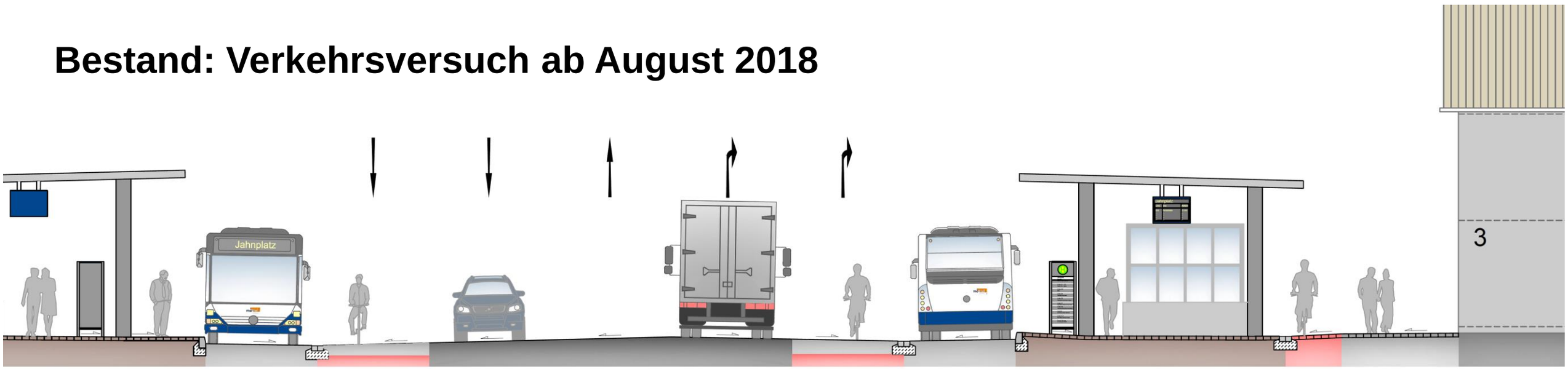






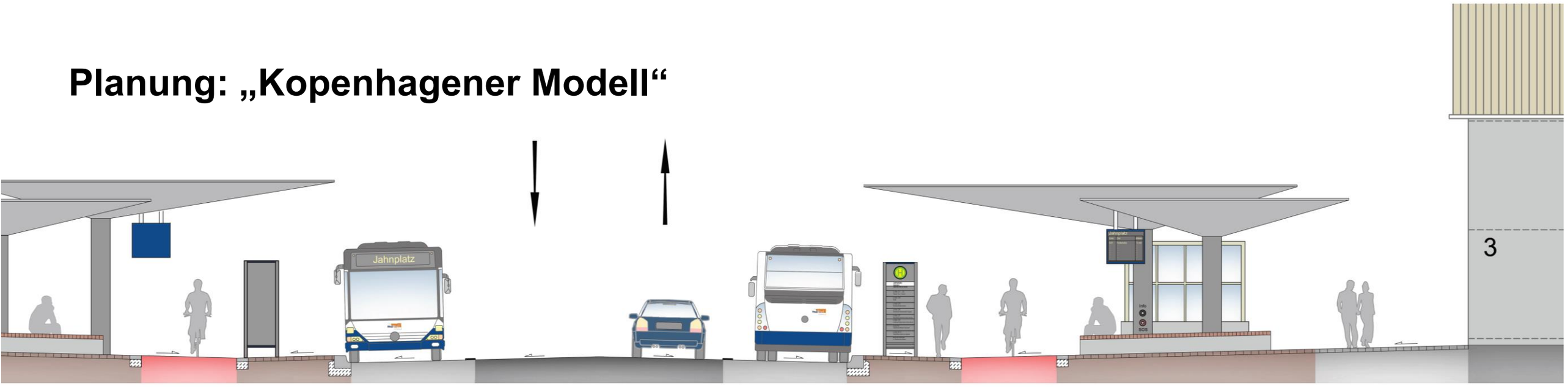
Querschnittsaufteilung

Bestand: Verkehrsversuch ab August 2018



3.00	3.00	9.75	3.00	3.00	7.25	1.50	3.15
Bushalte-stelle	Umwelt-spur	MIV	Umwelt-spur	Bushalte-stelle	Warte-/Ein-/Aussteigebereich	Radweg	Gehweg

Planung: „Kopenhagener Modell“



6.50	3.25	3.00	2.50	10.80
MIV	Bushalte-stelle/ Busspur	Warte-/Ein-/ Aussteige-bereich	Radweg	Wartebereich/Gehweg

Visualisierung

Blick von Norden auf den Haltestellenbereich