

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	23.01.2020	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	28.01.2020	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umgestaltung des Jahnplatzes – Bauzeitliches Verkehrskonzept

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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
Rats- Beschluss vom 12.12.2019 TOP 21, Dr. Sachen Nr. 9764/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt das vorgestellte bauzeitliche Verkehrskonzept während der Umgestaltung des Jahnplatzes.

Begründung:

Bauzeitliches Verkehrskonzept während der Umgestaltung (Juli 2020 bis Juni 2022)

Allgemeine Aufgabenstellung

Da die Maßnahme nach Vorgabe des Fördermittelgebers bis Juni 2022 abgeschlossen sein muss, beginnen die Hauptarbeiten im Juli 2020.

Dieses stellt neben der baulichen Aufgabenstellung auch eine **besondere logistische Herausforderung** dar.

Der Gesamtumbau von der Friedenstraße bis zur Friedrich-Ebert-Straße einschließlich Friedrich-Verleger-Straße und der Platzumbau einschließlich Niederwall bis zur Körnerstraße innerhalb von **24 Monaten Bauzeit** erfordert eine sehr effiziente Bauabwicklung innerhalb möglichst großer Bauabschnitte, um parallel arbeiten zu können.

Daher soll in **zwei großen Bauphasen** (Dauer jeweils etwa 1 Jahr) gearbeitet werden. In der ersten Bauphase soll eine Hälfte der gesamten Verkehrsflächen als Baustellenfläche eingerichtet und umgebaut werden, während die noch nicht umgebaute Hälfte als verbleibender Verkehrsraum freigehalten wird.

In der zweiten Bauphase wird der bereits umgebaute Bereich als Verkehrsraum genutzt und die verbleibende Hälfte umgebaut.

Dieses führt auch jeweils zu einer geänderten bauzeitlichen Verkehrsführung.

Bauzeitliche Verkehrsführung

Unter der Randbedingung, dass bauzeitlich nur jeweils zwei der vorhandenen vier Fahrspuren zu nutzen sind, wurden grundsätzliche Überlegungen zur bauzeitlichen Verkehrsführung angestellt.

Es war abzuwägen, ob die beiden verbleibenden Fahrspuren als Einbahnstraße geführt werden sollen oder ob sie im Zweirichtungsverkehr zu nutzen sind.

Nach intensiver Abwägung wurde das Modell mit Nutzung im **Zweirichtungsverkehr** favorisiert.

Mit dem Zweirichtungsverkehr lassen sich die vorhandenen Verkehrs- und Umsteigebeziehungen zwischen den Bussen und der Stadtbahn am zentralen Umsteigepunkt Jahnplatz am besten abwickeln.

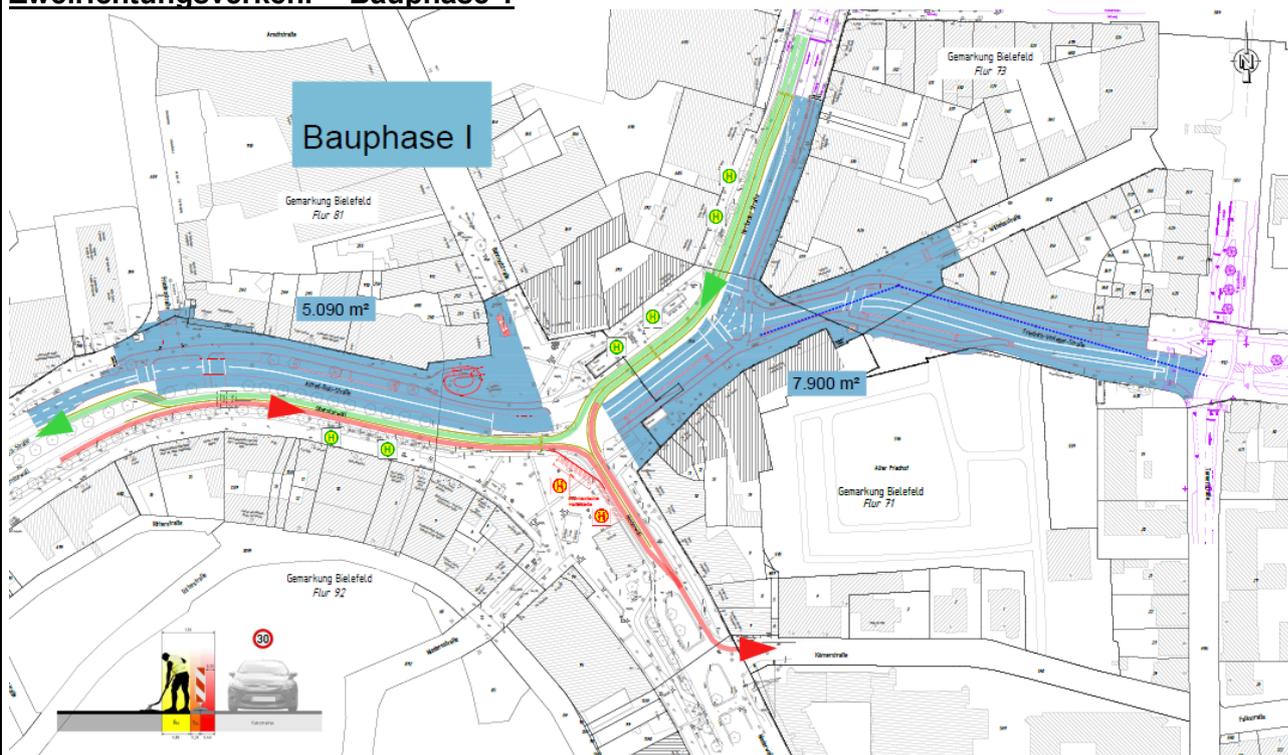
Die Einrichtung einer (zweispurigen) Einbahnrichtung hätte erhebliche Einschränkungen bei der Abwicklung des Busverkehrs und auch bei der Andienung des Lieferverkehrs bedeutet.

Auch Rettungsbelange der Feuerwehr sprachen eindeutig für einen Zweirichtungsverkehr.

Dennoch tritt durch die Verringerung der Anzahl der Spuren von 4 auf 2 eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit auf, wodurch die bisherigen Verkehrsmengen zu reduzieren sind. Daher soll die jeweils verbleibende Fahrspur für an- und abfahrende Busse, für den Lieferverkehr zu ausgewählten Stunden und für den Anliegerverkehr (Einfahrt in die direkt angrenzenden Parkhäuser) freigehalten werden. **Für den Durchgangsverkehr wird die Durchfahrt gesperrt.**

Nachfolgend werden die Bauphasen näher dargestellt und erläutert:

Zweirichtungsverkehr – Bauphase 1



In der 1. Bauphase fahren die Busse und der Anlieger- und Lieferverkehr aus Richtung Westen auf dem Oberntorwall und im Rahmen einer gesonderten Verkehrsführung in den zu öffnenden Niederwall und im weiteren Verlauf in die Körnerstraße. An der Turnerstraße biegen einige Buslinien links ab mit weiterem Verlauf in die Friedrich-Verleger-Straße / Heeper Straße, einige Buslinien biegen rechts ab mit weiterem Verlauf durch Viktoriastraße / Heeper Straße. Durch Fahrversuche mit einem Gelenkbus konnte die Befahrbarkeit der ausgewiesenen Fahrtroute nachgewiesen werden.

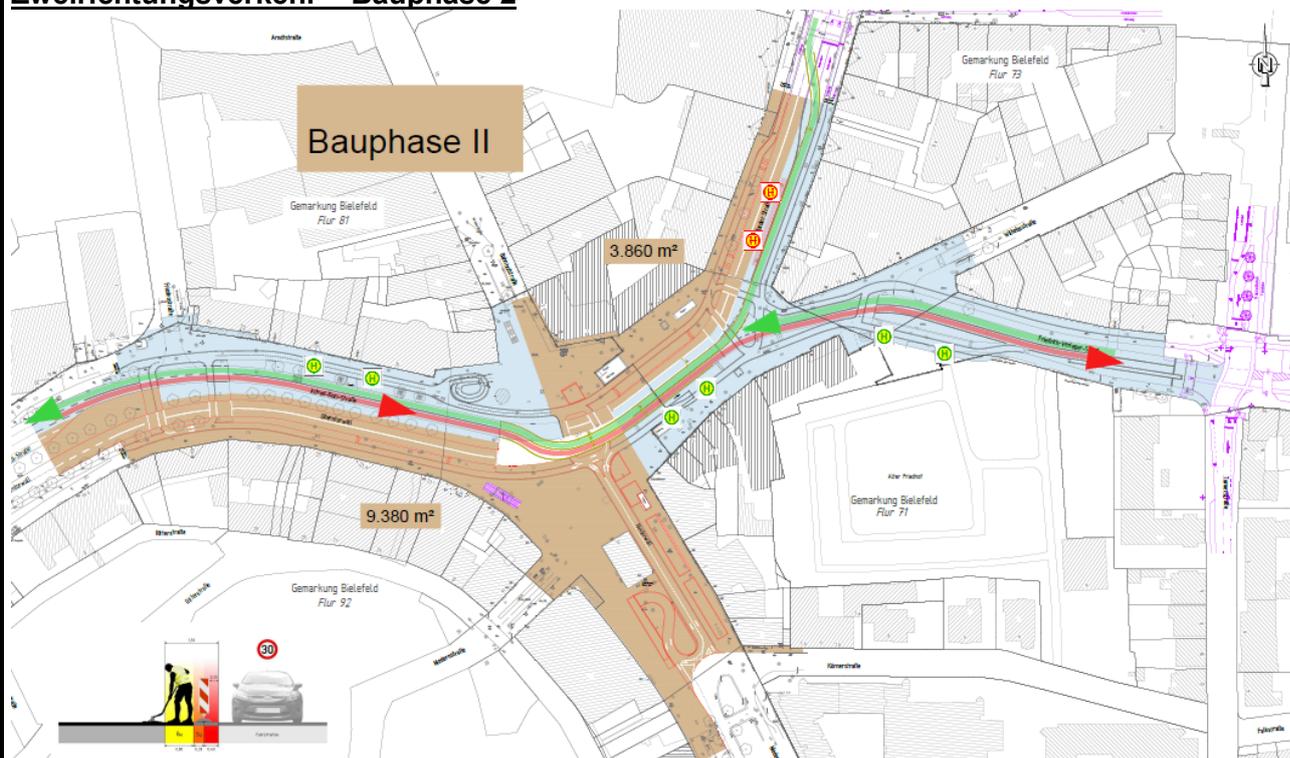
Die Busse und der Anlieger- und Lieferverkehr aus Richtung Osten fahren auf der Nordseite der Herforder Straße über den zentralen Platz auf den Oberntorwall. Die Herforder Straße wird als Einbahnstraße in Richtung Jahnplatz genutzt, um ein Überholen haltender Busse zu ermöglichen.

Während dieser Bauphase kann zwischen der Friedenstraße und dem Niederwall die Nordseite umgebaut werden, zwischen dem Niederwall und der Friedrich-Verleger-Straße die Südseite, sowie die Friedrich-Verleger-Straße. Ferner kann die Südseite der Herforder Straße umgebaut werden.

Durch die erforderliche Vollsperrung der Friedrich-Verleger-Straße kann der Bus und der Anlieger- und Lieferverkehr hier nicht durchgeleitet werden, woraufhin die Sondersituation Niederwall/ Körnerstraße erforderlich wird.

Fußgängerverkehr vor den Gebäuden und das Queren des Jahnplatzes bleiben erhalten, auch durch die weitere Nutzung der Forums-Passage, dieses gilt für beide Bauphasen. Der Radverkehr muss jeweils über die Fahrspur geführt werden.

Zweirichtungsverkehr – Bauphase 2



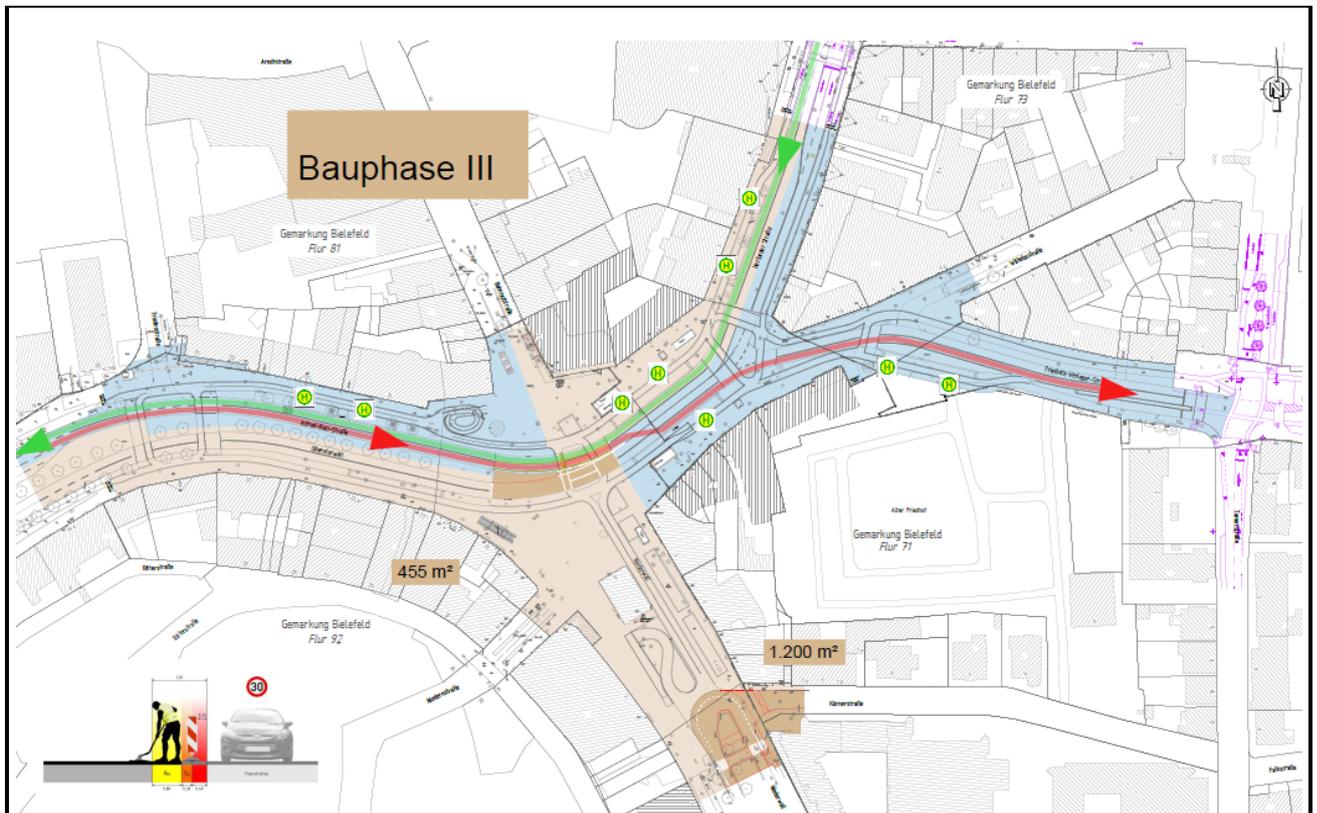
In der 2. Bauphase fahren die Busse und der Anlieger- und Lieferverkehr aus Richtung Westen auf der schon fertig gestellten Nordseite (Alfred-Bozi-Straße) und ab dem Niederwall in die fertig gestellte Friedrich-Verleger-Straße.

Die Busse und der Anlieger- und Lieferverkehr aus Richtung Osten fahren auf der fertig gestellten Südseite der Herforder Straße über den zentralen Platz auf die Alfred-Bozi-Straße.

Während dieser Bauphase kann zwischen der Friedenstraße und dem Niederwall die Südseite umgebaut werden, zwischen dem Niederwall und der Friedrich-Verleger-Straße die Nordseite, sowie die Nordseite der Herforder Straße.

Auf die Führung über den Niederwall / Körnerstraße kann dann verzichtet werden.

Zweirichtungsverkehr – Bauphase 3 (Nachgelagerte Phase in der Hauptbauphase 2)



In der 3. Bauphase, einer nachgelagerten Phase der Hauptbauphase 2, werden abschließend noch die verbliebenen Flächen hergestellt, die auf Grund der Verkehrsführung und erforderlichen Baulogistik in den beiden Hauptbauphasen noch nicht fertiggestellt werden können.

Bewertung der Variante

Der große Vorteil dieser Verkehrsführung ergibt sich in der guten Ausnutzung noch vorhandener Bushaltestellen und der unmittelbaren Nutzung der fertiggestellten Bushaltestepunkte.

Der Jahnplatz ist damit durch den ÖPNV nahezu unverändert gut angebunden und erreichbar. Es besteht auch bauzeitlich eine barrierefreie Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Stadtbahn, verbunden mit einer relativ hohen Fahrplanstabilität. Auch der Lieferverkehr, der Anliegerverkehr, das Anfahren von angrenzenden Parkhäusern und wichtigen Anlaufstellen (Ärztelhäuser) ist möglich.

Die Befahrung der Körnerstraße / Turnerstraße erfordert flankierende Maßnahmen. Hier wird durch Halteverbote und ggfs. bauliche Anpassungen im Knotenbereich für eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit gesorgt.

Die Einrichtung dieser Gesamtverkehrsführung wird jedoch erhebliche Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr haben, der deutlich reduziert werden muss.

Nach aktuellen Auswertungen befahren aktuell etwa 15.500 Kfz täglich den Jahnplatz. Es ist davon auszugehen, dass bauzeitlich durch Bus- und Lieferverkehr etwa 4.500 Kfz verbleiben, so dass etwa 11.000 Kfz verlagert, bzw. reduziert werden müssen.

Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsmenge

Nach den bisherigen Untersuchungen kann während der Baumaßnahme nur durch ein **Maßnahmenbündel** die Verkehrsmenge am Jahnplatz sowie auf den Umleitungsstrecken reduziert werden.

1. Vorlaufende Verlagerung der Verkehrsmengen

Westlich des Jahnplatzes soll die Nutzung des Ostwestfalendamms deutlich gesteigert werden. Die Auffahrt an der Stapenhorststraße soll durch Veränderungen der Markierungen sowie angepasster Signalprogramme in ihrer Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Durch Änderung der Ampelschaltung und Verbesserung der Auf- und Abfahrtsituation an der Stapenhorststraße soll eine Verkehrsverlagerung auf den OWD unterstützt werden.

Östlich des Jahnplatzes soll am Knoten Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße der Linksabbieger ebenfalls in seiner Leistungsfähigkeit gesteigert werden, um die Zufahrt zum Ostwestfalentunnel zu verbessern.

2. Freihalten von Großbaustellen im Umfeld des Jahnplatzes

Durch den Abschluss der Brückenbauarbeiten der DB im Frühjahr 2020 und durch den Verzicht auf planbare Straßenbaustellen rund um den Jahnplatz sollen die verfügbaren Straßen für Ausweichrouten offengehalten werden.

3. Verlagerung auf ÖPNV

Eine mit dem Bielefelder Verkehrsmodell durchgeführte Untersuchung für eine Vollsperrung des Jahnplatzes hat gezeigt, dass sich die verdrängten Verkehre vorrangig den Weg über die Stapenhorststraße / OWD / Walther-Rathenau-Straße / Herforder Straße sowie durch die Notpfortenstraße / Altstadt / Niederwall suchen. Um hier auch während der Baumaßnahme ein leistungsfähiges Netz aufrecht halten zu können, soll durch Verlagerung auf den ÖPNV eine Entlastung herbeigeführt werden.

Hier werden drei Einzelmaßnahmen vorgeschlagen, die im Weiteren noch geprüft werden müssen:

3.1 Einrichtung von zusätzlichen P+R Plätzen in der Nähe von Stadtbahnhaltestellen

Um den Umstieg vom Auto auf die Stadtbahn attraktiver zu gestalten, sollen verfügbare Freiflächen, die in der Nähe von Stadtbahnhaltestellen liegen, als bauzeitliche P+R Plätze eingerichtet werden. Als Beispiele sind vorstellbar:

- Im Bereich Schüco (für P+R aus Richtung Brake / Herford)
- Im Bereich Brackwede Bahnhof (für P+R aus Richtung Ummeln / Brackwede)
- Im Bereich Lohmannshof / Universität (für P+R aus Richtung Dornberg)

3.2 Einrichtung von zusätzlichen P+R-Plätzen mit ergänzendem Bus- Shuttle

Ergänzend zu 3.1 sollen P+R-Plätze mit Bus- Shuttle- Linie eingerichtet werden. Freie Flächen abseits der Stadtbahnlinien sollen ebenfalls als P+R Plätze angelegt werden und zum Umstieg auf Busse genutzt werden. Beispiele könnten sein:

- Im Bereich Radrennbahn mit Bus-Shuttle von der Radrennbahn in die Innenstadt (10 Minuten-Takt)

3.3 Baustellenticket

Zur weiteren Steigerung des Umstiegs auf Stadtbahn und Bus wird erwogen, ein Baustellenticket auszugeben. Hier soll mit einem ermäßigten Fahrpreis gearbeitet werden. Im Detail ist noch zu klären, welcher Nutzerkreis in Frage kommt und wie die Abwicklung erfolgen kann. Hierzu sind wie in den vorgenannten Punkten noch Gespräche mit moBiel zu führen.

4. Weiteres Vorgehen

Das beschriebene Grundkonzept wird im weiteren Planungsprozess noch detaillierter untersucht und präzisiert. Angesichts der gegebenen Randbedingungen ist dieses Konzept jedoch grundsätzlich alternativlos.

Im weiteren Ausschreibungsverfahren für die Hauptarbeiten werden die damit verbundenen Bauphasen und Verkehrssicherungsmaßnahmen rund um den Jahnplatz zugrunde gelegt.

Zusammenfassung:

Durch die Einrichtung von zwei Hauptbauphasen sowie einer nachgelagerten dritten Bauphase und der damit verbundenen bauzeitlichen Verkehrsführung ergibt sich eine vorübergehende Veränderung der Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit Stadtbahn und Bus, sowie für die Anlieger und den Lieferverkehr, sowie die Anfahrbarkeit der Parkhäuser bleibt aber gewährleistet.

Die zentrale Achse Herforder Straße / Oberntorwall / Alfred-Bozi-Straße wird durch eine Ringerschließung über die August-Bebel-Straße, Paulusstraße / Feilenstraße, Mindener Straße / Elsa-Brändström-Straße / Artur-Ladebeck-Straße und Waldhof / Hermannstraße bzw. Kreuzstraße ersetzt. Entsprechend verändert sich auch die Erschließung der verschiedenen Innenstadtparkhäuser. Das Parkleitsystem wird entsprechend angepasst. Auch für kleinere Straßen insbesondere zwischen Niederwall und August-Bebel-Straße ergeben sich Verlagerungen und punktuell auch Mehrbelastungen für einzelne Straßen.

Voraussichtlich besonders stark betroffene Knotenpunkte sind der Knotenpunkt Mindener Straße / Jöllenbecker Straße und mutmaßlich auch der Willy-Brandt-Platz. Hier werden noch vertiefende Detailuntersuchungen erforderlich. Auch der Knotenpunkt August-Bebel-Str. / Paulusstraße wird noch eingehender untersucht werden.

Die Verkehrsverlagerung auf den Ostwestfalendamm wird mit Hochdruck verfolgt und soll bis zur Aufnahme der Hauptbaumaßnahme eingerichtet werden.

Die Maßnahmen zur Verkehrsmengenreduzierung werden im Detail untersucht und in den Gesamtprozess mit einbezogen.

Auch während der Baumaßnahme und zum Zeitpunkt des Wechsels zwischen den beiden Hauptbauphasen werden je nach Bedarf noch Anpassungen erfolgen.

Beigeordnete(r)

Moss