

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	20.02.2020	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	03.03.2020	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	05.03.2020	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umgestaltung des Jahnplatzes – Ausbaustandard

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

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

StEA Beschluss vom 26.06.2018, TOP 8, Drucks.-Nr. 6933/2014-2020
StEA Beschluss vom 02.04.2019, TOP 4.1, Drucks.-Nr. 8077/2014-2020
StEA Information vom 29.10.2019, TOP 11.1, Drucks.-Nr. 9559/2014-2020
Ratsbeschluss vom 12.12.2019, TOP 21, Drucks.-Nr.9764/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte und der Stadtentwicklungsausschuss empfehlen, der Rat beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt, die hier vorgestellte Entwurfsplanung als Ausbaustandard zugrunde zu legen, die Ausschreibung vorzunehmen und im Zeitraum 01.07.2020 – 30.06.2022 baulich umzusetzen.

Begründung:

Der Rat der Stadt Bielefeld hat am 12.12.2019 die Verwaltung beauftragt, die städtebauliche Umgestaltung des Jahnplatzes nach der Variante V2 zu verfolgen. Nach dieser Grundsatzentscheidung wurden die Entwurfspläne weiter detailliert und Empfehlungen der einzelnen Gremien aufgenommen. Offene Punkte wurden aufgegriffen, ausschreibungsreif bearbeitet und in diese Vorlage eingebracht.

Der Verzicht auf die Realisierung des Fahrradparkhauses verbunden mit der Beibehaltung der derzeitigen Zugänge zum Forum wurde in die Planbearbeitung aufgenommen.

Die hier anstehende Beschlussfassung stellt die Grundlage der EU-weiten Bauausschreibung zur Umgestaltung der Jahnplatz-Oberflächen dar.

1. Inhalt des fortgeschriebenen Entwurfsbeschlusses

1.1 Bushaltestellen

Die Anordnung der Bushaltestellen wurde nochmals optimiert. Die Lage der Bushaltestellen vor den Gebäuden SportScheck und Thalia wurde jeweils um etwa 10 Meter in Richtung Osten verlagert, um die fußläufige Anbindung zur Stadtbahnhaltestelle Jahnplatz zu verbessern.

Die Bushaltestelle vor dem Alten Friedhof an der Friedrich-Verleger-Straße wurde vom Friedhof abgerückt, um den Eingriff in den Bereich der Urnengräber auszuschließen.

1.2 Situation Fußgänger*innen / Radfahrer*innen

Die bisherige Planung sah durchgehend asphaltierte Radwege außerhalb der Fahrbahnen innerhalb der Gehwegbereiche vor. Dabei galt eine Bevorrechtigung der Radfahrer*innen auf den Radwegen und damit eine Rücksichtnahme der Fußgänger*innen gegenüber den Radfahrenden.

Dieses wurde vielfach kritisiert und insbesondere von Menschen mit Behinderungen als Gefahrenstelle betrachtet.

Um hier eine Umkehr der Rücksichtnahme zu erreichen, sollen ausgewiesene Querungsstellen über den Radweg als Mischfläche ausgewiesen werden. Damit werden Gehweg- und auch Buseinstiegsflächen, die vom Radweg durchschnitten werden, künftig mit gepflasterten Flächen verbunden. Diese Flächen erhalten dazu einen Leitstreifen, um eine vollständige Barrierefreiheit zu ermöglichen. Die Radfahrenden sind damit gegenüber den querenden Fußgänger*innen wartepflichtig. Zwischen diesen Mischflächen soll der Radweg weiterhin asphaltiert werden, um den Radfahrenden eine eindeutige Führung zu geben und um den Fußgänger*innen die Gehwegflächen eindeutig auszuweisen.

An signifikanten Querungen sollen versenkte Bodenstrahler für zusätzliche Aufmerksamkeit der Radfahrenden sorgen.

1.3 Baumstandorte Ostseite Niederwall

Die bisherige Planung sah künftig aus gestalterischen und ökologischen Gesichtspunkten Baumstandorte entlang des Niederwalls, östlich des Radweges, in Form von Hochbeeten vor. Im Zuge der weiteren Planungen ergaben sich erhebliche Bedenken seitens der Feuerwehr in Bezug auf Rettungsmöglichkeiten an den Gebäuden. Der Mindestabstand von 8,50 m zwischen Fassade und Hochbeeten war nicht einzuhalten.

Ferner wären die Hochbeete auf Kanal- und Leitungsbeständen der Stadtwerke Bielefeld angeordnet. Im Schadensfall hätten die Hochbeete mitsamt den Bewässerungsanlagen und der Bäume wieder entfernt werden müssen. Insbesondere führten jedoch massive Schachtbauwerke der Telekom dazu, von den Planungsvorschlägen endgültig abzurücken.

Um dennoch dem Ziel zusätzlicher Baumpflanzungen zu entsprechen, soll die südlich des Gebäudes PizzaHut vorhandene Baumgruppierung um insgesamt 6 Bäume ergänzt werden.

Um das erforderliche Abstandsmaß zu den Gebäuden und das Freihalten der Leitungszonen in Einklang zu bringen, soll der Zweirichtungsradweg zwischen der Körnerstraße und dem Gebäude PizzaHut aufgeteilt werden. Zwischen den Einrichtungsradwegen soll dann eine zusätzliche Baumreihe platziert werden.

Die ergänzenden Baumstandorte sollen durch Borde eingefasst werden, ähnlich wie die vorhandene Baumgruppe. Auf Hochbeete kann in diesem Fall verzichtet werden.

Durch den Verzicht auf die Hochbeete kann die bisherige Sondernutzung durch die anliegenden Geschäfte weitgehend beibehalten werden. Dieses wurde von Vertretern der Kaufmannschaft außerordentlich begrüßt.

1.4 Mobiles Grün

Die Aufstellung von mobilem Grün in größeren Baumkübeln wird aktuell nicht vorgesehen und soll im späteren Planungsprozess noch einmal behandelt werden, wenn die Gesamtgestaltung abgeschlossen wird.

1.5 Barrierefreiheit

Wie unter 1.2 bereits ausgeführt, ist durch die Wartepflicht der Radfahrer*innen gegenüber den Fußgänger*innen im Bereich des Leitsystems bereits ein Beitrag zur Verbesserung der Barrierefreiheit erreicht worden.

Das Leitsystem zur Gewährleistung der Barrierefreiheit wurde zudem nochmals ausgebaut und verbessert.

Bisher war auf der Ostseite des Jahnplatzes im weiteren Verlauf der östlichen Gebäudefassaden des Niederwalls eine barrierefreie Furt über den Jahnplatz mit Anbindung an die Gebäudeecke der Commerzbank vorgesehen.

Um eingeschränkten Personen, die eine westliche Querungsstelle aufsuchen, nicht unnötige Umwege vorgeben zu müssen, soll auf der Westseite eine zweite barrierefreie Furt etwa zwischen den Gebäuden FielmannOptik und SportScheck eingerichtet werden.

Zusätzlich sollen normgerechte Leitlinien angeordnet werden, um ein vollständig in sich geschlossenes Leitsystem zu erhalten.

Die ursprünglich auf dem Platzbereich vorgesehenen nicht normgerechten Metallschienen zur Unterstützung der Orientierung sollen in normgerechten Rippenplatten ausgeführt werden.

Die taktilen und kontrastierenden Bodenindikatoren sollen innerhalb der nach 2.4 ausgewiesenen Natursteinflächen ebenfalls in Naturstein hergestellt werden. Die Formgebung ist identisch zu den normierten Betonerzeugnissen. Der erforderliche Farbkontrast wird zwischen anthrazit/ schwarzen Steinen und hellgrau/ weißen Natursteinen erreicht und von einer Prüfinstanz belegt.

Zur gestalterischen Vereinheitlichung und darüber hinaus zur dauerhafteren Haltbarkeit soll hier kein Materialbruch zwischen den Bodenindikatoren und dem sonstigen Pflaster vorgenommen werden.

2. Detaillierung der Verkehrsanlagen

2.1 Fahrspur für den Motorisierten Individualverkehr (MIV)

Die jeweils in eine Richtung führende MIV-Spur erhält eine Breite von 3,25 m. Sie wird in Asphaltbauweise für sehr hohe Belastungen (Belastungsklasse BK32) ausgelegt.

Um einen zusätzlichen innovativen Beitrag zur Verbesserung der Schadstoffsituation zu leisten, soll eine NO_x-reduzierende Abstreuerung erfolgen, die beim Einbau der Deckschicht mit eingewalzt wird. Das Abstreumaterial besteht aus gemahlenem Beton, der mit Titandioxid versetzt wird. Nach aktuellen Forschungsberichten kann damit ein 26%iges physikalisches Abbaupotenzial der lokal eingebrachten Stickoxidmenge erzielt werden. Der Mehrpreis beträgt etwa 18 € / qm Fahrbahnfläche. Mechanische Nachteile sind damit nicht verbunden. Die effektive Wirksamkeit des Titandioxids als Katalysator zur Umwandlung von NO_x in unschädliche Kleinstmengen von wasserlöslichem Nitrat ist dabei witterungsabhängig (Photokatalytischer Prozess zur Beschleunigung der chemischen Oxidation). Das Titandioxid wird bei diesem Prozess nicht verbraucht, so dass der Effekt dauerhaft erhalten bleibt.

2.2 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. Auch sie soll durch Beigabe von Titandioxid-Granulat NO_x-reduzierend hergestellt werden.

2.3 Radwege

Die seitlich geführten Radwege erhalten eine Regelbreite von 2,50 m. Nur an wenigen Ausnahmestellen wird auf 2,0 m reduziert, bzw. in Zweirichtungsbereichen auf 4,0 – 5,0 m verbreitert.

Sie 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 den Radwegen, um sie deutlich wahrnehmbar zu gestalten.

Die Trennstreifen verlaufen nahezu höhengleich mit den anschließenden Gehwegflächen. Sie werden lediglich 8-10 mm tiefer angeordnet, um die Wasserführung zu ermöglichen und um die Abläufe innerhalb dieser Trennstreifen anordnen zu können. Der seitliche Trennstreifen bewirkt die notwendige Aufmerksamkeit zur Erkennung der wechselnden Flächen Gehweg / Radweg. Ein Höhenversatz >10 mm wird zur Vermeidung der Stolpergefahr ausgeschlossen. Die Oberfläche der Trennstreifen soll gestockt werden, um sie ertastbar zu machen, jedoch weiterhin sicher und barrierefrei zu queren.

Wie unter 1.2 bereits ausgeführt, werden die Radwege an ausgewiesenen Querungsstellen unterbrochen und mit Gehwegpflaster versehen.

Vor besonders markanten Querungen sollen bündig eingelegte LED-Strahler in den Radwegasphalt eingelegt werden, um Radfahrenden zusätzliche Hinweise zu geben. Die dazu notwendigen Schaltungen und Schaltabhängigkeiten werden im weiteren Planungsprozess bearbeitet.

Durch die Unterbrechung der Radwege durch die vorgenannten gepflasterten Mischflächen sind Radfahrende gegenüber den Fußgänger*innen wartepflichtig. Dadurch wird der stetige Verlauf eingeschränkt und die Geschwindigkeit der Radfahrer*innen gesenkt. Im Falle einer Kollision zwischen beiden Verkehrsteilnehmenden besteht hiermit jedoch eine eindeutige Regelung.

Eine Regelung mit einer Vielzahl von Ampeln an allen Fußgängerquerungen wurde als gestalterisch und funktional nicht geeignet eingeschätzt.

2.4 Gehwegflächen

Die Gehweg- und Platzflächen erhalten ein Natursteinpflaster im Format 14/14 und 14/21 cm bei einer Pflasterstärke von 10 cm. Es soll in einem geometrischen Webverband angeordnet werden.

Innerhalb der zur Auswahl stehenden Farbrichtungen grau oder beige wird vorgeschlagen, changierende Grautöne zu verwenden.

Diese Farbrichtung harmoniert mit den vorhandenen Zugangsanlagen am Jahnplatz, nimmt wesentliche Fassadenfarbrichtungen auf und kann am besten die erforderliche Kontrastwirkung erzielen. Auch wirtschaftliche Vorteile beim Materialpreis sprechen eindeutig dafür (der Materialwert ist etwa 30% günstiger).

Der zentrale Platzbereich und die Wartebereiche unter den Bushaltestellendächern sollen in gebundener Bauweise hergestellt werden. Entgegen ersten Überlegungen, die Tragschicht in Asphaltbauweise herzustellen, soll nach gutachterlicher Empfehlung nunmehr zur Vereinheitlichung der Materialität eine Betontragschicht verwendet werden. Auch sie kann durch Zugabe chemischer Komponenten sehr schnell benutzt und für Baustellenverkehr freigegeben werden. Innerhalb der gebundenen Bauweise werden Trennfugen im Rastermaß von etwa 6 m angeordnet, um Spannungsrisse zu vermeiden.

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. Diese seitlichen Pflasterflächen werden jedoch aufgrund der geringen mechanischen Belastung (keine Befahrung) ebenfalls gebunden gefugt, so dass sie gut begehbar sind.

In den weiter außerhalb anschließenden Straßenbereichen sollen in den Gehwegbereichen Betonplatten 40/40/6 und Betonpflaster 20/10/8 verwendet werden.

2.5 Zufahrten / Taxistände

Im Rahmen der Planungsfortschreibung wurden Zufahrten zu den Ärztehäusern und Zufahrten zu Tiefgaragen und Hofeinfahrten intensiv betrachtet. Die Planung wurde mit Vertretern des Taxigewerbes erörtert und abgestimmt.

Die Anfahrt erfolgt z.T. quer durch die künftigen Bushaltestellen (ähnlich wie bisher), wenn eine Verschiebung nicht möglich war. Auf den rückwärtigen Gehwegen werden an einzelnen Standorten (z.B. vor der Commerzbank / McDonalds zur Erreichbarkeit der Augenklinik und an der Alfred-Bozi-Str. 22 vor dem Ärztehaus) Ein- und Ausstiegsbereiche angeordnet, um einen sicheren Ausstieg z.B. zu Ärztehäusern zu ermöglichen.

Taxistände (10 Stellplätze) werden auch künftig schwerpunktmäßig am Niederwall südlich des Gebäudes PizzaHut auf Höhe der Körnerstraße eingerichtet. In der Wilhelmstraße könnten optional zusätzlich 2 Stellplätze eingerichtet werden.

2.6 Warteeinseln / 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 Radweg niveaugleich angelegt. Sie werden durch den unter 2.3 genannten Trennstreifen abgesetzt. Das Pflaster wird wie in den Gehwegbereichen in Naturstein ausgeführt. Die Busborde werden als Kasseler-Sonderborde aus Granit hergestellt. Vor den Buseinstiegen im zentralen Platzbereich werden am Fahrbahnrand durchgehende Schlitzrinnen angeordnet.

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit werden die Übergänge vom rückwärtigen Wartebereich zum vorderen Einstiegsbereich als Mischfläche in Pflasterbauweise mit Leitstreifen über den Radweg angeordnet. Fußgänger*innen sind damit gegenüber den Radfahrer*innen bevorrechtigt. Zur weiteren Steigerung der Orientierungsmöglichkeit soll ein parallel zur Fahrbahnkante verlaufender Leitstreifen auf den zentralen Einstiegsbereich und die weiteren Querungsstellen verweisen.

2.7 Jahnplatz - Uhr

Der Standort der Jahnplatz-Uhr soll um etwa 5 m nach Südosten verschoben werden. Ferner soll eine umlaufende Sitzbank-Gruppe angeordnet werden. Dadurch sollen die vom Oberntorwall kommenden Radfahrer*innen beim Einbiegen in den Radweg des Niederwalls geleitet werden, die vorgegebene Radwegführung einzuhalten, um nicht die Gehwegfläche zu schneiden. Außerdem kann die umlaufende Sitzbank aus massivem Naturstein als ein stationäres Element bei der Zufahrtskontrolle auf den zentralen Platzbereich herangezogen werden. Seitens der Polizeibehörde wurde eine derartige Konstruktion befürwortet.

3. Weitere Ausschreibungen

Derzeit werden ergänzende Ausschreibungen wie Beweissicherung und SIGEKO- Betreuung (Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination) erarbeitet und für den Wettbewerb vorbereitet.

4. Vorarbeiten der Versorgungsträger

Um den Umfang der Arbeiten innerhalb der 24- monatigen Hauptbauphase auf ein Minimum zu beschränken, werden Arbeiten am Leitungs- und Kanalbestand vorgezogen. Diese Arbeiten begannen im Herbst 2019 und erstrecken sich noch bis Juni 2020.

Die Arbeiten erfordern bereits partielle Eingriffe in den Verkehrsraum, lassen jedoch die Hauptrichtungen weiterhin befahrbar. Über die anstehenden Arbeiten wird laufend informiert.

5. Baumbilanz

Nach aktueller Planung werden insgesamt 23 Bäume gefällt und 31 neue Bäume gepflanzt. Das Entfernen der für Bauphase 1 zwingend erforderlichen Bäume erfolgt noch in der vegetationsfreien Zeit bis Ende Februar 2020.

Es wird weiterhin sehr intensiv abgewogen, welche Bäume zwingend zu entfernen sind und welche auch unter Einschränkung der Standortverhältnisse noch erhalten bleiben können.

6. Baubüro

Während der zweijährigen Bauzeit soll im zentralen Bereich des Jahnplatzes ein Baubüro angemietet werden, das von der städtischen Bauüberwachung und der extern beauftragten Bauüberwachung der Planungsbüros besetzt wird. Von dort sollen alle Überwachungs- und Koordinierungsaufgaben ausgeführt werden, es soll jedoch auch als zentrale Anlaufstelle für Anlieger dienen sowie für Besprechungen und kleinere Informationsveranstaltungen genutzt werden. Sofern geeignete Objekte zur Verfügung stehen, sollte auch angestrebt werden, die Bauleitung der Hauptbaufirma dort mit aufzunehmen.

Damit soll auch das Ziel verfolgt werden, den knapp bemessenen Raum am Jahnplatz bestmöglich für die erforderliche Baulogistik und Fußgängerführung nutzen zu können.

7. Fazit

Die zwischenzeitlich erarbeiteten Ergebnisse haben die Beschlüsse, Anregungen und Bedenken der am Gesamtplanungsprozess Beteiligten aufgenommen. Nach intensiver Abwägung aller Belange wurden sie in diese kompromissorientierte Beschlussfassung eingebracht.

Zur angestrebten Veröffentlichung der Hauptausschreibung und zur termingerechten Umsetzung der Gesamtbaumaßnahme ist die umgehende Beschlussfassung erforderlich.

Untergeordnete Ausführungsdetails können noch während der nächsten Monate ergänzt oder nuanciert werden.

Beigeordneter

Moss