

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	08.12.2020	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	02.02.2021	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Umgestaltung Wilhelmstraße
hier: Änderung der Kfz-Verkehrsführung in der Straße Kesselbrink**

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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

Stadtentwicklungsausschuss, 31.01.2017, Top 4.4, Drucksachen-Nr. 3886/2014-2020
Bezirksvertretung Mitte, 21.02.2019, Top 9, Drucksachen-Nr. 8025/2014-2020
Stadtentwicklungsausschuss, 04.03.2019, Top 6, Drucksachen-Nr. 8025/2014-2020
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz, 19.03.2019, Top 6, Drucksachen-Nr. 8025/2014-2020
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz, 03.09.2019, Top 8, Drucksachen-Nr. 9117/2014-2020
Bezirksvertretung Mitte, 12.09.2019, Top 12, Drucksachen-Nr. 9117/2014-2020
Stadtentwicklungsausschuss, 17.09.2019, Top 18, Drucksachen-Nr. 9117/2014-2020
Bezirksvertretung Mitte, 04.06.2020, Top 13, Drucksachen-Nr. 10977/2014-2020
Stadtentwicklungsausschuss, 09.06.2020, Top 16, Drucksachen-Nr. 10977/2014-2020
Bezirksvertretung Mitte, 27.08.2020, Top 3.5, Mitteilung
Stadtentwicklungsausschuss, 01.09.2020, Top 2.8, Mitteilung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

Der Variante 3 für die Änderung der Kfz-Verkehrsführung in der Straße Kesselbrink als Grundlage für die Planungen zur Umgestaltung der Wilhelmstraße wird zugestimmt.

Begründung:

Ausgangssituation

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 9. Juni 2020 auf Empfehlung der Bezirksvertretung Mitte Folgendes beschlossen:

- Im Zuge des Umbaus der „WissensWerkStadt“ erfolgt eine Abbindung der Wilhelmstraße.
- Eine entsprechende Änderung der Verkehrsführung, die detaillierten Planungen für eine Abbindung sowie die Umgestaltung der Wilhelmstraße sollen in weiteren Schritten durch die Verwaltung erarbeitet werden. Hierzu ist ein Verkehrskonzept zu erstellen.
- Die Ergebnisse werden den politischen Gremien anschließend zur Beschlussfassung vorgelegt.

Anlass für die Umgestaltung der Wilhelmstraße sind neben den Erfordernissen aus dem Aufbau der „WissensWerkStadt“ (Herstellung eines attraktiven „Vorplatzes“) die Empfehlungen aus dem Reallabor „Verkehrsräume umverteilen“ aus dem Jahr 2018. Im Rahmen des Reallabors wurden Leitbilder, Ziele und Empfehlungen für eine Neugestaltung der Wilhelmstraße erarbeitet, um den öffentlichen Raum vielfältiger nutzbar zu machen (vgl. Drucksachen-Nr. 8025/2014-2020).

Vor der Einführung der Baustellenverkehrsregelung im Rahmen des Jahnplatzumbaus war die Wilhelmstraße für den Kfz-Verkehr als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Friedrich-Verleger-Straße befahrbar. Für den Radverkehr waren beide Fahrtrichtungen freigegeben. In der Straße Kesselbrink war für den Kfz-Verkehr lediglich ein Linksabbiegen in die Wilhelmstraße zulässig. Bus- und Radverkehr konnten durch eine entsprechende Beschilderung geradeaus in Richtung Friedrich-Ebert-Straße fahren.

Die Lage der Wilhelmstraße im innerstädtischen Kontext sowie die Verkehrsregelungen für den Kfz-Verkehr können dem beiliegenden Übersichtsplan entnommen werden.

Bei einer Abbindung für den Kfz-Verkehr in Höhe der „WissensWerkStadt“ und der damit unterbundenen Ausfahrt auf die Friedrich-Verleger-Straße müsste die Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr aufgehoben und eine Ausfahrt in Richtung der Straße Kesselbrink ermöglicht werden, um die Ein-/Ausfahrt zu den Grundstücken Wilhelmstraße 9, 11 (Volksbank) und 14 auch weiterhin gewährleisten zu können.

Die Aufhebung der bisherigen Einbahnstraßenregelung und die Ausfahrt der Kfz von der Wilhelmstraße in die Straße Kesselbrink macht eine Änderung der Kfz-Verkehrsführung in der Straße Kesselbrink erforderlich.

Ziele Umgestaltung Kesselbrink

Bei einer Änderung der Kfz-Verkehrsführung in der Straße Kesselbrink ist zu beachten, dass die der Neugestaltung des Kesselbrinks im Jahr 2013 zugrunde gelegten Ziele gewahrt bleiben (Verbesserung der Anbindung des Kesselbrinks an das Wilhelmstraßenquartier / die City, Aufhebung der „Insellage“ des Kesselbrinks). Diese Ziele sollten durch eine komfortable Querung der Straße Kesselbrink für den Fußverkehr und die weitest gehende Sperrung der Straße für den Kfz-Verkehr erreicht werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss hat die Ziele der Planung in seiner Sitzung am 31. Januar 2017 bestätigt und ist einer von der Bezirksvertretung Mitte empfohlenen Öffnung der Straße Kesselbrink für den Kfz-Verkehr im Abschnitt Wilhelmstraße – Friedrich-Ebert-Straße nicht gefolgt (Drucksachen-Nr. 3372/2014-2020).

Verkehrszählung

Am Donnerstag, 3. und Samstag, 5. September 2020 wurden Verkehrszählungen in der Straße Kesselbrink (Querschnittszählung, Anzahl Fußgängerquerungen), der Wilhelmstraße (Querschnittszählung) und an den Zufahrten zu den Innenhöfen von Haus-Nr. 9, 11 und 14 (Anzahl der Ein- und Ausfahrten) durchgeführt. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen sind in dem beiliegenden Übersichtsplan dargestellt.

Wesentliches Ergebnis ist, dass die Straße Kesselbrink zw. Wilhelmstraße und Friedrich-Ebert-Straße am Donnerstag, 3. September von rd. 8.000 Fußgängern/24h und am Samstag,

5. September von rd. 16.000 Fußgängern/24h gequert wurde.

Die Verkehrsbelastung der Straße Kesselbrink zw. Friedrich-Verleger-Straße und Wilhelmstraße war am 3. höher als am 5. September. Es wurden rd. 800 Radfahrende/24h, rd. 150 Busse/24h und rd. 1.000 Kfz/24h gezählt. Von den 1.000 Kfz/24 fuhren rd. 500 Kfz/24 regelwidrig geradeaus in Richtung Friedrich-Ebert-Straße.

In der Wilhelmstraße wurden am 3. September in 24h rd. 4.400 Fußgänger, rd. 300 Radfahrende und rd. 1.100 Kfz ermittelt. Am 5. September lag die Fußgängerfrequenz mit rd. 6.300 Fußgängern/24h noch einmal deutlich höher. Die Anzahl der Kfz-Ein- und Ausfahrten zu den Innenhöfen von Haus-Nr. 9, 11 und 14 lag am 3. September mit rd. 400 Ein-/Ausfahrten/24h doppelt so hoch wie am 5. September (rd. 200 Ein-/ Ausfahrten/24h).

ÖPNV / Busverkehr

Im Zuge des Jahnplatzumbaus wird in der Friedrich-Verleger-Straße zw. Kesselbrink und Jahnplatz eine neue Busspur in Fahrtrichtung Jahnplatz eingeführt. Dadurch verringert sich voraussichtlich die Anzahl der Busse in der Straße Kesselbrink deutlich. Es verbleiben in der Hauptverkehrszeit voraussichtlich max.15 Fahrten/h.

Bei der genannten Anzahl an Fahrten/h ist die heute vorhandene zusätzliche Busspur neben den zwei Buswartepositionen entbehrlich. Ob weiterhin zwei Buswartepositionen erforderlich sind, wird unter Berücksichtigung zusätzlicher Bushalte für die „WissensWerkStadt“ (Ein-/ Ausstieg von Schülergruppen) im weiteren Verfahren geprüft. Konkretisierungen dieser Überlegungen werden im Rahmen der weiteren Planungen erarbeitet und den politischen Gremien vorgestellt.

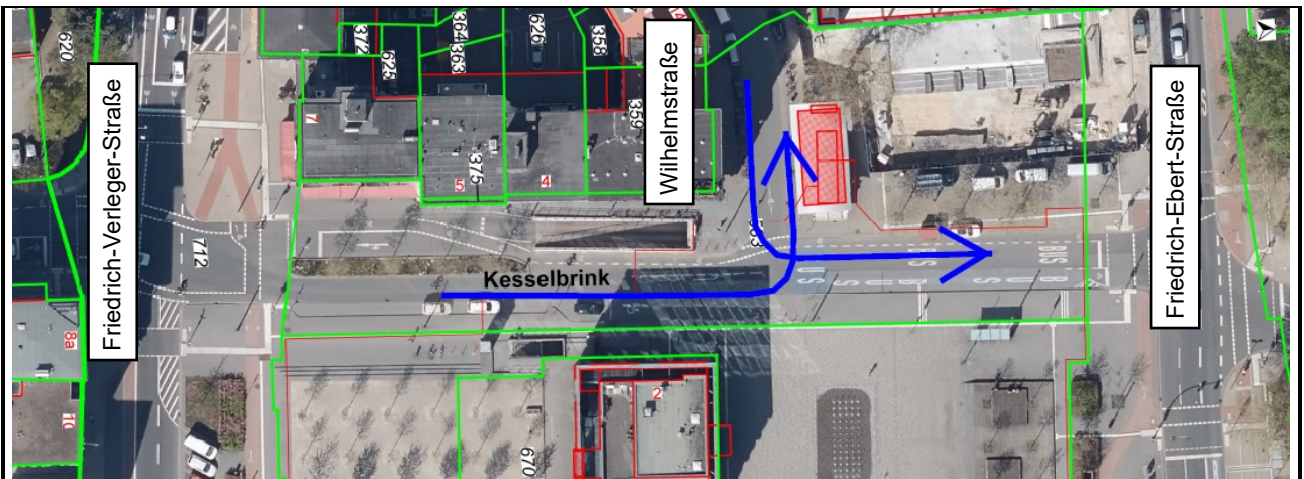
Varianten Kfz-Verkehrsführung in der Straße Kesselbrink

Aufbauend auf den vorgenannten Zielen und Empfehlungen hat die Verwaltung in einer Arbeitsgruppe bestehend aus Bauamt, moBiel GmbH und Amt für Verkehr verschiedene Varianten für eine Führung des Kfz-Verkehrs im Bereich der Straße Kesselbrink erarbeitet, die im Folgenden näher beschrieben und bewertet werden.

Die vergleichenden Bewertungen beziehen sich dabei auf die ursprüngliche Verkehrsführung (vgl. Anlage 1) vor Einführung der Baustellenregelung im Rahmen des Jahnplatzumbaus.

Variante 1a – analog derzeitiger Baustellenverkehrsregelung

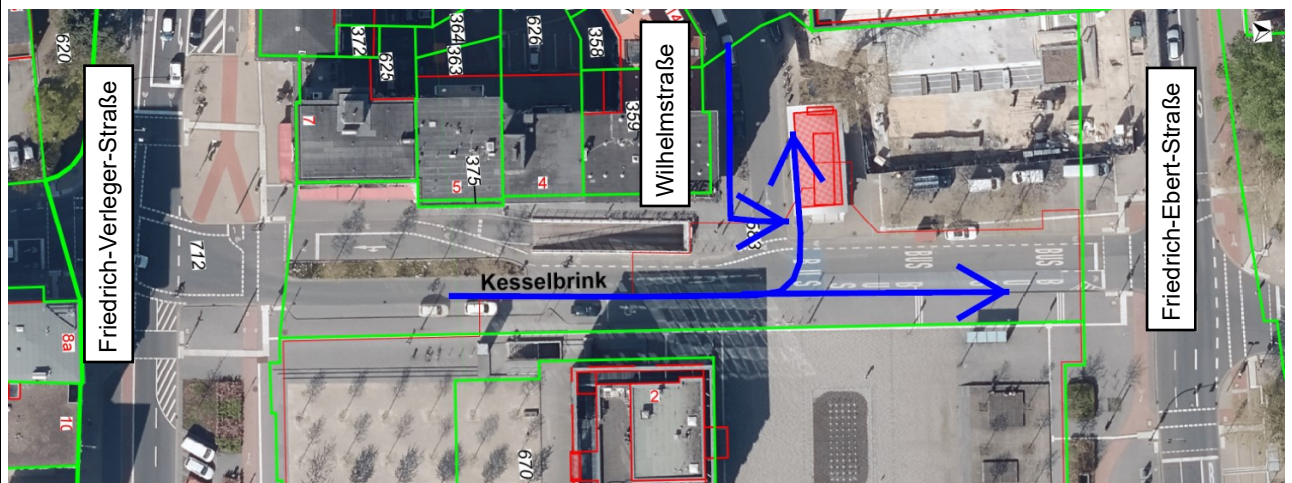
Die Variante 1a sieht entsprechend der derzeitigen Baustellenverkehrsregelung im Rahmen des Jahnplatzumbaus vor, dass lediglich ein Linksabbiegen von der Straße Kesselbrink in die Wilhelmstraße zulässig ist. Eine Durchfahrt von der Friedrich-Verleger-Straße geradeaus in Richtung Friedrich-Ebert-Straße ist unzulässig. Der aus der Wilhelmstraße ausfahrende Verkehr wird durch ein Linksabbiegegebot in Richtung Friedrich-Ebert-Straße abgeleitet.



Nachteilig bei dieser Variante ist, dass derzeit das Linksabbiegegebot in Richtung Wilhelmstraße von nahezu der Hälfte der Kfz missachtet wird und diese geradeaus in Richtung Friedrich-Ebert-Straße fahren. Durch die Ableitung des Kfz-Verkehrs aus der Wilhelmstraße in Richtung Friedrich-Ebert-Straße erhöht sich die Verkehrsbelastung in der Straße Kesselbrink gegenüber dem ursprünglichen Zustand geringfügig und führt zu einer geringfügigen Verschlechterung der Querbarkeit der Fahrbahn für den Fußverkehr. Positiv ist, dass diese Verkehrsregelung ohne Umbauarbeiten am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße und in der Straße Kesselbrink umgesetzt werden kann.

Variante 1b – Einbahnstraße in Richtung Friedrich-Ebert-Straße

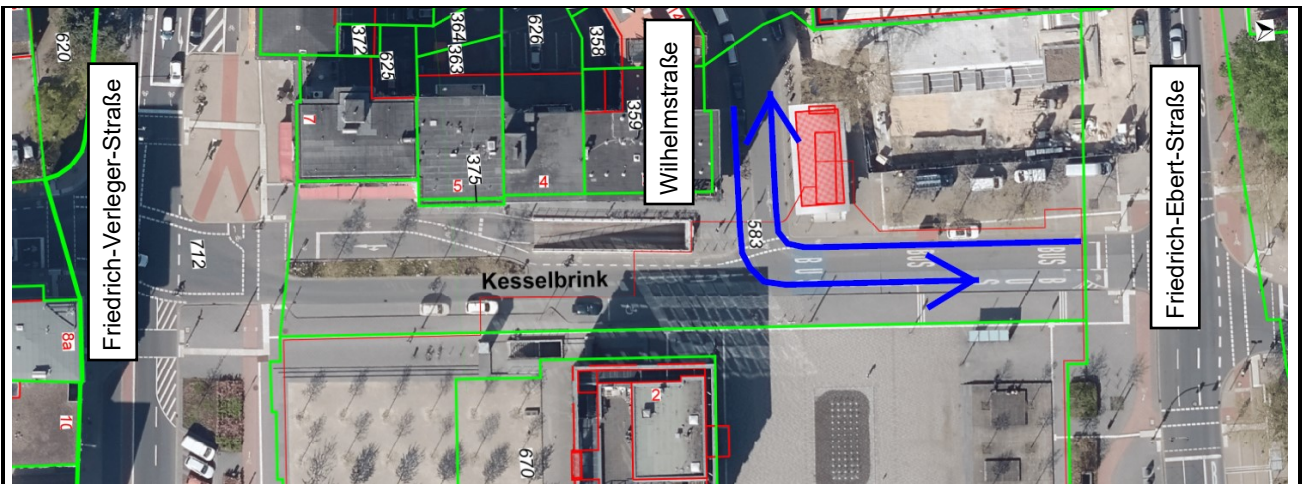
Die Variante 1b ermöglicht gegenüber der Variante 1a zusätzlich die Durchfahrt von der Friedrich-Verleger-Straße in Richtung Friedrich-Ebert-Straße.



Bei dieser Variante erhöht sich das Kfz-Verkehrsaufkommen deutlich (Zunahme Durchgangsverkehr) und führt somit zu einer deutlichen Verschlechterung der Querbarkeit der Fahrbahn für den Fußverkehr. Positiv ist, dass dadurch der Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Friedrich-Verleger-Straße entlastet wird. Durch die Freigabe der Durchfahrt wird die Kfz-Verkehrsführung eindeutiger und ein Missbrauch vermieden.

Variante 2 – Ein-/Ausfahrt in Richtung Friedrich-Ebert-Straße

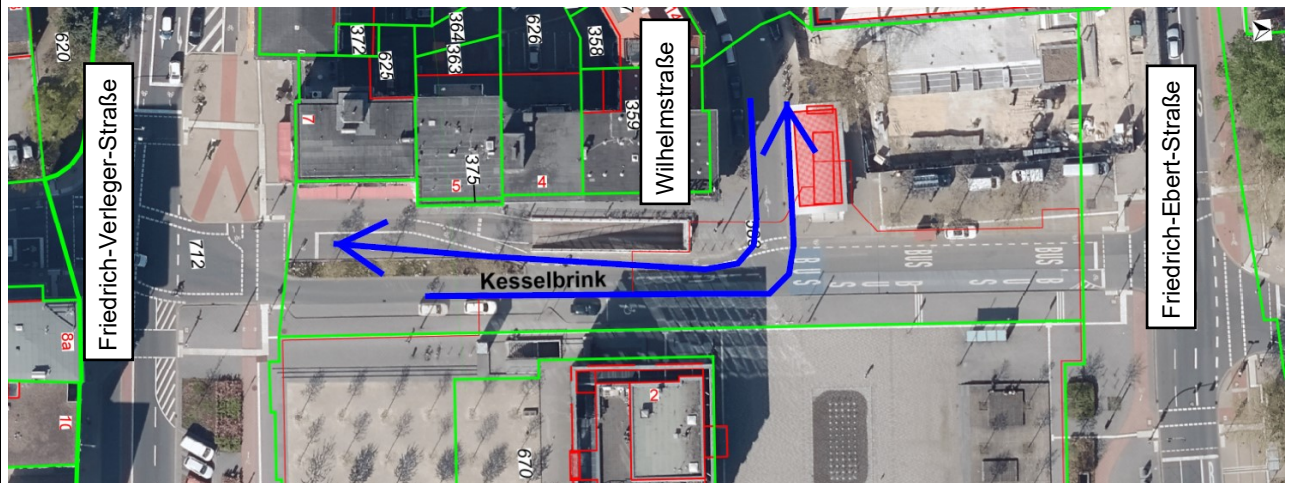
Bei der Variante 2 wird der Kfz-Verkehr in die / aus der Wilhelmstraße in Richtung Friedrich-Ebert-Straße abgeleitet. Zusätzlich zum Bus-/Radverkehr bleibt für Taxen (wie auch für den Bus- und Radverkehr) eine Einfahrt von der Friedrich-Verleger-Straße in die Straße Kesselbrink möglich, um die Taxenstände auf der Westseite des Kesselbrink zu erreichen.



Diese Variante führt aufgrund der Verlagerung des Kfz-Verkehrs in dem Abschnitt mit dem höchsten Fußgänger-Querungsbedarf zu einer Verschlechterung für den Fußverkehr. Darüber hinaus sind durch den Kfz-Beidrichtungsverkehr zw. Wilhelmstraße und Friedrich-Ebert-Straße bauliche Anpassungen im Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße und im Querschnitt der Straße Kesselbrink erforderlich. Die Querung des Fußgänger-/Radfahrer-Stroms südlich der Friedrich-Ebert-Straße durch linksabbiegende Kfz in die Straße Kesselbrink erhöht die Komplexität des Knotenpunktes. Zudem ist eine Missachtung des Verbotes der Einfahrt in der Straße Kesselbrink aus Richtung Turnerstraße / Friedrich-Verleger-Straße zu erwarten.

Variante 3 – Ein-/Ausfahrt in Richtung Friedrich-Verleger-Straße

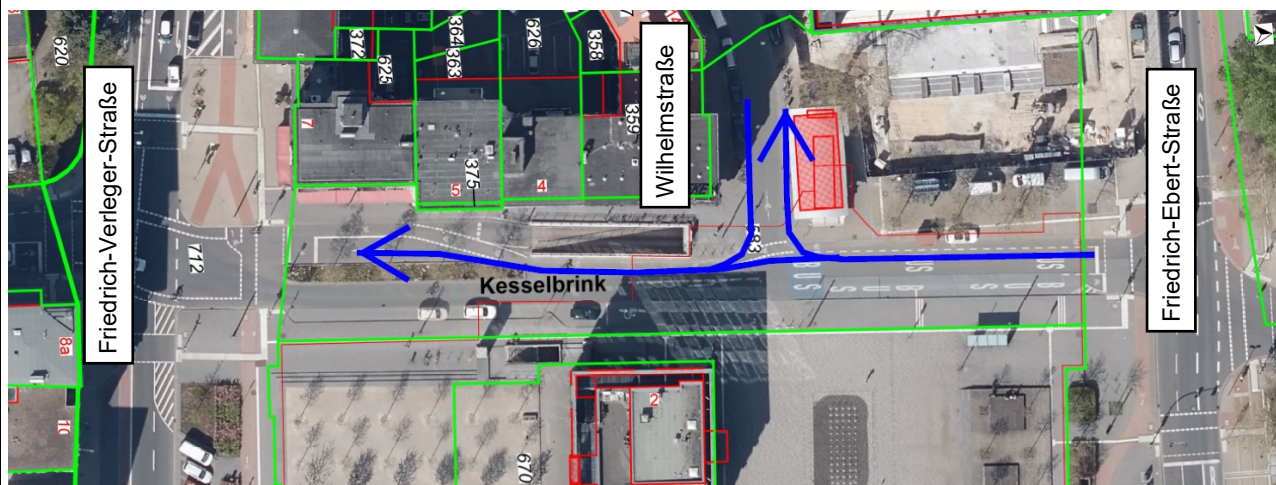
Die Variante 3 sieht eine Ableitung des Kfz-Verkehrs aus der Wilhelmstraße in Richtung Friedrich-Verleger-Straße vor. Die Zufahrt zur Wilhelmstraße erfolgt wie bisher aus Richtung Friedrich-Verleger-Straße.



Diese Variante ermöglicht ein nahezu ungehindertes Queren der Fahrbahn im Abschnitt Wilhelmstraße – Friedrich-Ebert-Straße. Gegenüber den übrigen Varianten wird die Komplexität des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße durch den fehlenden Kfz-Verkehr in der Straße Kesselbrink verringert. Die vorhandene Fahrbahnbreite im Abschnitt Wilhelmstraße – Friedrich-Ebert-Straße ist verkehrlich nicht mehr erforderlich und kann für Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden. Bei dieser Variante ist ein Rückbau des Inselkopfes der Mittelinsel in Höhe der Tiefgaragen-Ausfahrt inkl. der Entfall eines Baumes erforderlich, um eine Befahrung für Kfz zu ermöglichen.

Variante 4 – Einbahnstraße in Richtung Friedrich-Verleger-Straße

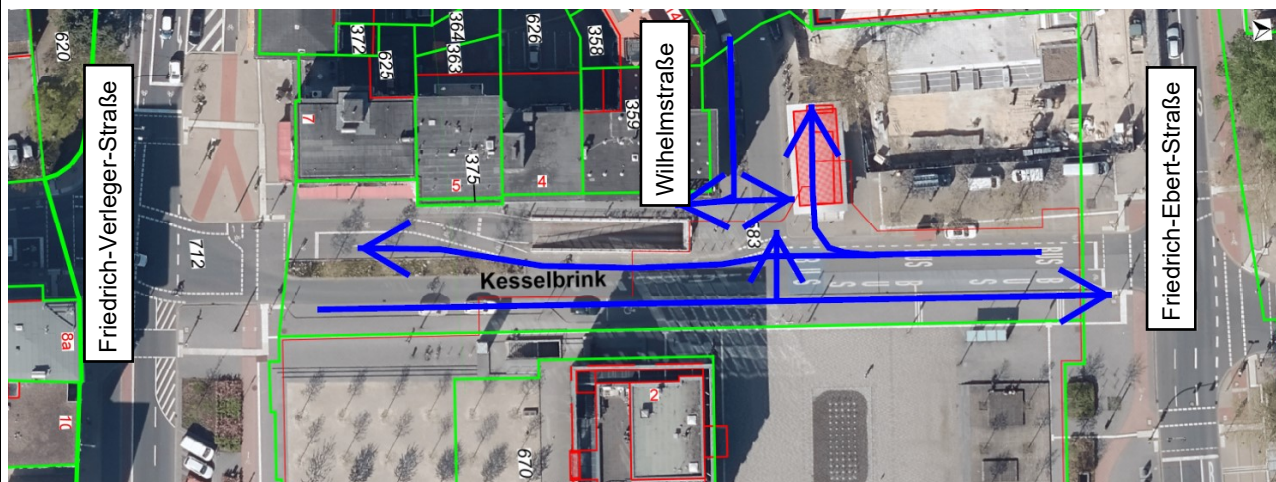
Die Variante 4 ermöglicht eine Durchfahrt von der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Friedrich-Verleger-Straße. Zusätzlich zum Bus-/Radverkehr bleibt für Taxen (wie auch für den Bus- und Radverkehr) eine Einfahrt von der Friedrich-Verleger-Straße in die Straße Kesselbrink möglich, um die Taxenstände auf der Westseite des Kesselbrink zu erreichen.



Bei dieser Variante erhöhte sich das Kfz-Verkehrsaufkommen voraussichtlich deutlich (Zunahme Durchgangsverkehr) und führt somit zu einer deutlichen Verschlechterung der Querbarkeit der Fahrbahn für den Fußverkehr. Darüber hinaus erhöht sich die Komplexität des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße durch die die Querung des Fußgänger-/Radfahrer-Stroms südlich der Friedrich-Ebert-Straße durch linksabbiegende Kfz in die Straße Kesselbrink. Zudem ist eine Missachtung des Verbotes der Einfahrt in der Straße Kesselbrink aus Richtung Turnerstraße / Friedrich-Verleger-Straße zu erwarten. Für den Kfz-Verkehr positiv zu bewerten ist, dass bei dieser Variante eine Umfahrung des Kesselbrinks (gegen den Uhrzeigersinn) möglich ist.

Variante 5 – Öffnung in beide Fahrrichtungen

Bei der Variante 5 wird die Straße Kesselbrink in beide Fahrrichtungen für den Kfz-Verkehr freigegeben.



Es steht zu erwarten, dass sich das Kfz-Verkehrsaufkommen deutlich gegenüber dem Ist-Zustand erhöht (Durchgangsverkehr). Damit verschlechtert sich die Querbarkeit der Fahrbahn für den Fußverkehr spürbar. Darüber hinaus sind bauliche Anpassungen im Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße, im Querschnitt der Straße Kesselbrink zw. Wilhelmstraße und Friedrich-Ebert-Straße sowie Rückbau des Inselkopfes der Mittelinsel in Höhe der Tiefgaragen-Ausfahrt inkl. des Entfalls eines Baumes erforderlich. Die Querung des Fußgänger-/Radfahrer-Stroms südlich der Friedrich-

Ebert-Straße durch linksabbiegende Kfz in die Straße Kesselbrink und die Ausfahrt von Kfz aus der Straße Kesselbrink erhöhen die Komplexität des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße deutlich. Diese Variante widerspricht den Zielen der Planung, welche der Umgestaltung des Kesselbrinks zugrunde liegen.

Variantenempfehlung

Nachfolgend sind die oben beschriebenen Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten tabellarisch zusammengefasst.

	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Berücksichtigung Ziele Planung Umgestaltung Kesselbrink	o	-	o	+	-	-
Mögliche Verbesserungen für den Fuß-/Radverkehr	-	-	-	+	-	-
Erhalt Aufenthaltsqualität Vorplatz Volksbank	-	-	-	+	-	-
Umfang Umbauarbeiten	+	+	-	-	-	-
Verringerung Komplexität Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße	+	+	-	+	-	-
Fahrwegverkürzungen für den Kfz-Verkehr	o	+	-	-	+	+

+ = sehr gut bis gut o = befriedigend bis ausreichend - = mangelhaft

Die nähere Betrachtung der Kfz-Verkehrsbeziehungen im Umfeld des Kesselbrink ergibt, dass die Erstellung eines (Kfz-) Verkehrskonzeptes keine zusätzlichen Erkenntnisse erbringt, da die Auswirkungen auf die Qualität des (Kfz-) Verkehrsablaufes in den Knotenpunkten im Umfeld des Kesselbrinks bei den Varianten 1a, 2 und 3 als vernachlässigbar eingeschätzt werden.

Lediglich bei den Varianten 1b, 4 und 5 sind signifikante Kfz-Verkehrsverlagerungen und damit Auswirkungen auf angrenzende Streckenabschnitte und Knotenpunkte zu erwarten. Diese Varianten weisen jedoch unerwünschte Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität und die Anbindung des Kesselbrinks an das Wilhelmstraßenquartier/die City auf (Ziel der Umgestaltung des Kesselbrinks), so dass sie nicht für eine Umsetzung empfohlen werden können.

In der Summe weist die Variante 3 die besten Bewertungen auf. Die Variante 3 für die Führung des Kfz-Verkehrs in der Straße Kesselbrink wird als Grundlage für die Planungen zur Umgestaltung der Wilhelmstraße zur Umsetzung empfohlen.

Weiteres Vorgehen

Nach Beschlussfassung über die Kfz-Verkehrsführung in der Straße Kesselbrink erfolgen die Planungen zur Umgestaltung der Wilhelmstraße, zum Rückbau der Mittelinsel in der Straße Kesselbrink sowie für Verbesserungen für den Fuß-/Radverkehr in der Straße Kesselbrink im Abschnitt Wilhelmstraße – Friedrich-Ebert-Straße.

Das Amt für Verkehr beabsichtigt Anfang des Jahres 2021 mit Unterstützung eines externen Büros Workshops zur Erarbeitung einer Planung unter Beteiligung von Bürgern, Anwohner, ansässigen Geschäftsleuten und politischen Vertretern durchzuführen. Anschließend soll die erarbeitete Planung den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Ziel ist es, Ende September 2021 einen Zuwendungsantrag auf Städtebauförderung bei der

Bezirksregierung Detmold einzureichen. Mit einem Förderbescheid ist im 2. Halbjahr 2022 zu rechnen, so dass die Durchführung des Großteils der Bauarbeiten zur Umgestaltung der Wilhelmstraße im Laufe des Jahres 2023 erfolgen kann. Gegebenenfalls werden die Straßenbauarbeiten im Bereich der „WissensWerkStadt“ vorab durchgeführt, um zu der Inbetriebnahme der „WissensWerkStadt“ Ende des Jahres 2022 abgeschlossen zu sein.

Anlage

Beigeordneter

Moss