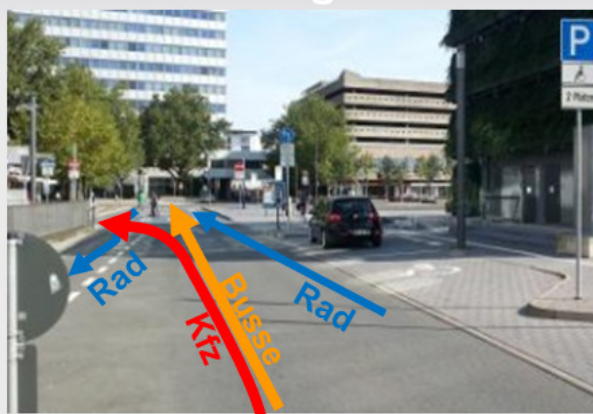




1. **Situation nach Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses**
2. **Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr**
 - 2.1 Quartier-Zielverkehr
 - 2.2 Quartier-Quellverkehr
 - 2.3 Durchgangsverkehr
3. **Auswirkungen auf den Busverkehr**
4. **Auswirkungen auf den Radverkehr**
5. **Auswirkungen auf den querenden Fußgängerverkehr**
6. **Auswirkungen auf den Stadtraum**
7. **Kosten**
8. **Gesamtbewertung**

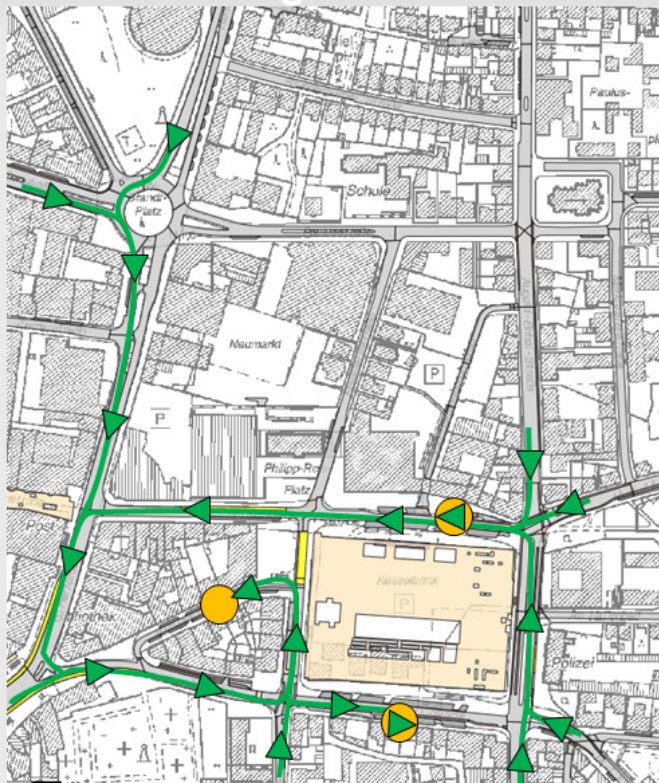


1. Situation nach Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses





2. Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr

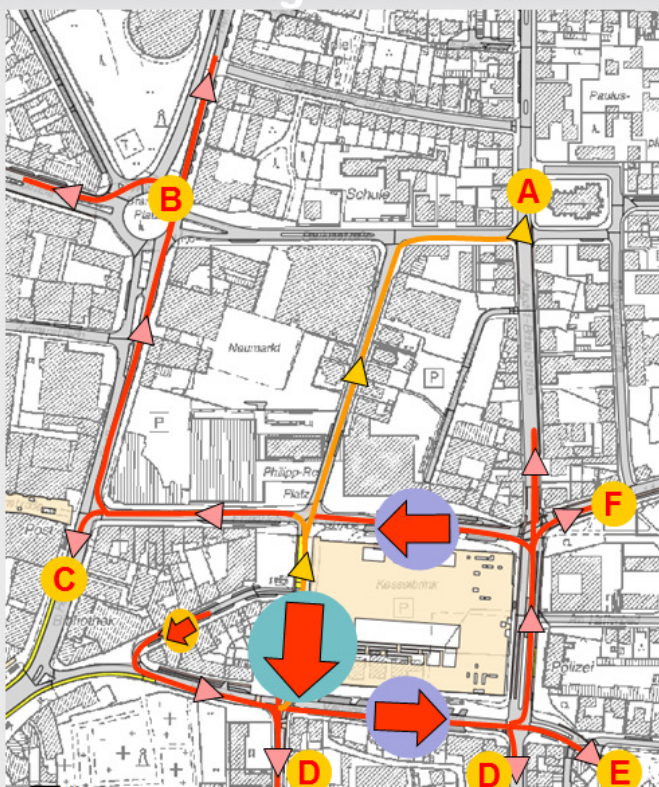


2.1 Kfz-Zielverkehr, öffentl. Stellplätze

- **Zielverkehr** zur Wilhelmstraße:
Keine Veränderung
- **Zielverkehr** zur Parkgarage:
Keine Veränderung
- **Zielverkehr** zu den Straßen-Stellplätzen am Kesselbrink:
Keine Veränderung



2. Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr

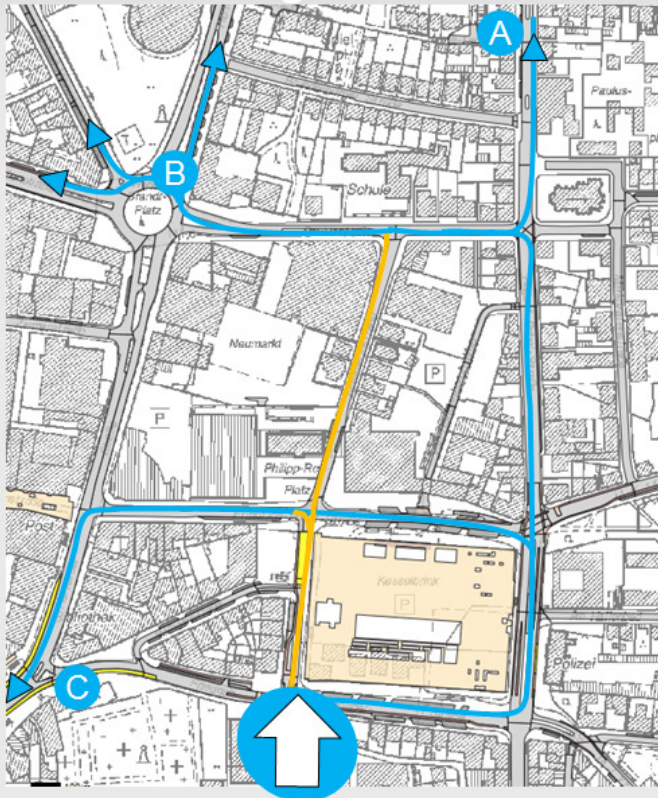


2.2 Quellverkehr, öffentl. Stellplätze

- **Quellverkehr** der Parkgarage (383 Stellplätze):
Keine Verbesserung
- **Quellverkehr** der Straße rund um Kesselbrink:
96 Stellplätze (N =47 S=49)
Keine Verbesserung
- **Quellverkehr** aus der Wilhelmstraße (29 Stellplätze):
 - A** Richtung Herforder Str.
Ersparnis rd. 100m Fahrstrecke + 1 Ampel (LSA)
 - B** Richtung Willy-Brandt-Platz - OWD
 - C** Richtung Jahnplatz Süd
Ersparnis rd. 400m Fahrstrecke + 2 Ampeln (LSA)
 - D** Richtung Süd (Detmolder Straße)
 - E** Richtung Ost (Heeper Straße)
 - F** Richtung Ost (Werner-Bock-Straße)
Keine Verbesserung



2. Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr



2.3 Durchgangsverkehr

(Quellverkehr aus der Turnerstraße)

- A** Richtung Nord Herforder Straße
Ersparnis rd. 100m Fahrstrecke + 1 Ampel (LSA)
- B** Richtung Willy-Brandt-Platz –OWD
- C** Richtung Jahnplatz Süd
Ersparnis rd. 400m Fahrstrecke + 2 Ampeln (LSA)



2. Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr



2.4 Fazit

Keine Vorteile für den Zielverkehr

Geringe Vorteile für den Quellverkehr

- für rund 6% der öffentl. Stellplätze (29 von 508)
- davon für ca. 50% der Fahrbeziehungen (Ziele W und N)
- Umfahrung von 1-2 Lichtsignalanlagen

Einige Vorteile für den Kfz-Verkehr aus der Turnerstraße:

- Umfahrung von 1-2 Lichtsignalanlagen



3. Auswirkungen auf den Busverkehr



3.1 Stellungnahme der moBiel GmbH:

Die Nutzung der heutigen Busspur durch Kfz führt zu

- Behinderung der früher ausfahrenden „zweiten“ Busse, erforderliches Warten auf ersten Bus
- Erfordernis, die Kfz-Spur jeweils vor der Bus-Spur freizugeben, das führt zu einer verzögerten Busbeschleunigung am Knoten.

3.2 Erfahrungen aus der Vergangenheit

Rückstaus im Kfz-Verkehr durch ggf. bevorrechtigte Fußgängerquerungen (vergl. 5.) bewirken...

- Behinderung der Einfahrt der Busse in den Straßenabschnitt nördlich der Wilhelmstraße



4. Auswirkungen auf den Radverkehr



4.1 Stellungnahme des ADFC:

Barrierewirkung: Negative Situation vor dem Umbau würde durch Öffnung wiederhergestellt.

Radverkehrsnetz: Befürchtung der Unterbrechung des NRW-Radnetzes und kommunalen Radnetzes, sofern die Fahrbahn in FR Süd nicht mehr dem Radverkehr zur Verfügung stünde.

Verkehrsverhalten: Eine Rücknahme der Beruhigung und Verstetigung des Fahrbahnverkehrs insgesamt wird befürchtet.

Akzeptanz: Kritik der Kraftfahrer ist nicht einhellig, auch die Vorteile werden gesehen. Die Kraftfahrer stellen sich auf die Situation ein.

4.2 weitere Aspekte

- Führung im Mischverkehr: Heutige Führung auf der linken Busspur wird zur Führung im Mischverkehr mit allen Kfz, ggf. im Rückstau der Lichtsignalanlage.
- Qualitätsvorsprung Radverkehr: Die schnellere (umwegeärmere) Führung gegenüber dem innerstädtischen Kfz-Verkehr geht verloren.



5. Auswirkungen auf den querenden Fußgängerverkehr



Bestand

umgesetzte
Planung



Szenario

Freigabe
Kfz-Verkehr
in FR Nord

Erfahrungen aus der Vergangenheit:

- Verringerung der Kfz-Zeitlücken zum Queren
- Bedarf einer Sicherung der Querung; Optionen:
 - Mittelinsel?
 - unmöglich
(Querschnittsbreite, Agora)
 - FGÜ („Zebrastrreifen“)?
 - Negative Erfahrungen aus den
1990er Jahren (Rückstaus)
 - kein geeigneter Platz
(Gewährleistung Barrierefreiheit)



6. Auswirkungen auf den Stadtraum



Stadträumliche Ziele der Neugestaltung

- Auflösung der „Insellage“
- Anbindung an die Innenstadt und Ravensberger Park / „Gelenkfunktion“ des Platzes
- Verbesserung der Investitionsbereitschaft im Umfeld
- Projekte: Umbau Volksbank, Umbau Telekomgebäude, Neubau Hotels am Neumarkt, Haus d. Wissenschaft

Rückzahlung

Städtebauförderung erforderlich



7. Kosten

7.1 Umsetzung im Bestand

Anpassung der Lichtsignalanlage

ca. 20.000 €

Ummarkierung / –beschilderung

ca. 2.000 €

7.2 Straßenvollumbau

... Kosten wären ggf. zu ermitteln

7.3 Städtebaufördermittel

Bei Umgestaltung zugunsten des Kfz-Verkehr müssten anteilig Fördermittel zurückgezahlt werden. Auf der Basis von rd. 250.000 € Straßenbaukosten wird von einer Rückzahlung von Fördergeldern in Höhe von 225.000 € ausgegangen.



8. Gesamtbewertung

Kfz-Verkehr:

Zielverkehr: keine Erleichterungen

Quellverkehr: nur geringe Erleichterungen

Durchgangsverkehr: einige Erleichterungen

Busverkehr:

starke Verschlechterungen

Radverkehr:

starke Verschlechterungen

querender Fußgängerverkehr:

starke Verschlechterungen

Stadtraum:

deutliche Verschlechterungen

Kosten:

geringe Umrüstungskosten im Bestand

hohe Umbaukosten bei Umbau

keine Verträglichkeit mit der Städtebauförderung

