

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	19.09.2017	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	05.10.2017	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verkehrsversuch Jahnplatz – mögliche Formen der Verkehrsführung

Betroffene Produktgruppe

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

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

Stadtentwicklungsausschuss, 25.04.2017, 4641 (abgesetzt)
BV Mitte, 11.05.2017, 4641
Stadtentwicklungsausschuss, 23.05.2017, 4641

Sachverhalt:

Ausgangssituation

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 23.05.2017 mit Blick auf die Stickstoffdioxidbelastung von 49 µg/m³ an der Messstelle Herforder Straße die Umgestaltung des Jahnplatzes beschlossen. Hierfür wurde das Szenario 5 „Fahrstreifenreduktion und Sperrung Süd“ aus der Untersuchung „Stadtbahn 2030 – Verkehrsgutachten Jahnplatz“ zugrunde gelegt. Weiter wurde beschlossen, auf dieser Basis zwei verschiedene Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu untersuchen. Damit hierdurch ein wirksamer Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität erreicht werden kann, sollen die Maßnahmen eng mit der Bezirksregierung abgestimmt werden.

Aktueller Planungsstand

Das Amt für Verkehr hat auf Grundlage des Beschlusses zwei Möglichkeiten der Verkehrsführung entwickelt und dafür neben den oben dargestellten Festsetzungen folgende Parameter zugrunde gelegt:

- Das unmittelbare Versuchsgebiet umfasst den Jahnplatz selbst mit den angrenzenden Straßen ab der Elsa-Brändström-Straße bis zur Friedrich-Ebert-Straße sowie die Friedrich-Verleger-Straße bis Höhe Wilhelmstraße und den Niederwall bis zur Wendefahrbahn des begrünten Mittelstreifens.
- Als besondere **verkehrliche Herausforderung** steht die Bedeutung des Jahnplatzes als zentraler und wichtigster ÖPNV-Verknüpfungspunkt im Mittelpunkt. Die heutigen Bushaltespositionen bleiben daher weiterhin bestehen.
- Als bedeutende **verkehrliche Mängel** werden die unterdimensionierten und mangelhaften Radverkehrsanlagen im zentralen Platzbereich, die daraus resultierenden Konflikte mit dem Fußgängerverkehr sowie die umwegigen und zeitaufwändigen Fußgängerquerungen identifiziert.
- Es werden bestandsnahe Lösungen mit nur geringfügigen baulichen Anpassungen der verkehrlichen Anlagen aufgezeigt.
- Der städtebauliche und gestalterische Zustand findet im derzeitigen Planungsstadium noch keine Berücksichtigung. Eine Veränderung der heutigen Situation kann erst mit einem Vollumbau erfolgen.

Variantenbeschreibung

Variante 1 - Bus- und Umweltpur

In dieser Variante werden der Bus- und Radverkehr in weiten Teilen gemeinsam auf einer sogenannten Umweltpur geführt. In Fahrtrichtung Nord-Süd beginnt diese hinter der Friedrich-Ebert-Straße und verläuft über den Jahnplatz hinweg in die Alfred-Bozi-Straße. An der Friedenstraße wird der Radverkehr zurück auf die Nebenanlage geführt und der Bus befährt eine eigene Busspur bis zur Elsa-Brändström-Straße. In umgekehrter Fahrtrichtung beginnt die Umweltpur hinter dem Knoten Elsa-Brändström-Straße, führt über den zentralen Platzbereich in die Friedrich-Verleger-Straße Richtung Kesselbrink. Weiter in der Herforder Straße wird der Radverkehr dann wieder auf die Nebenanlagen in den Bestand überführt (Anlage 1).

Variante 2 - Radfahrstreifen

Der Radverkehr wird straßenbündig auf Radfahrstreifen geführt. Der Busverkehr fließt im Kfz-Verkehr mit und wird in den Verflechtungsbereichen, wo beide Verkehrsarten auf eine gemeinsame Anlage zusammengeführt werden, als sogenannter „Pulkführer“ signaltechnisch bevorrechtigt. Der Radfahrstreifen beginnt von Norden kommend hinter der Friedrich-Ebert-Straße und verläuft über den Jahnplatz durchgängig bis zur Elsa-Brändström-Straße. In Gegenrichtung beginnt der Radfahrstreifen hinter der Elsa-Brändström-Straße und wird über den zentralen Platzbereich hinweg in die Friedrich-Verleger-Straße weitergeführt. In der Herforder Straße wird wie in Variante 1 der Radverkehr in den Bestand überführt. (Anlage 2).

Beiden Varianten liegt die Abbindung des Niederwalls, der auf einem Teilabschnitt als Fahrradstraße umgewidmet wird, zugrunde. In den Anschlussbereichen zwischen Bestand und Verkehrsversuch sind entsprechende Anpassungen hinsichtlich der Spuraufteilung und der Wegweisung erforderlich.

Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Verkehrsversuchs

Die dargestellten Möglichkeiten zur Verkehrsführung beeinflussen den Verkehrsablauf nicht nur im unmittelbaren Untersuchungsgebiet sondern auch darüber hinaus. Für eine belastbare Prognose zu Verkehrsverlagerungen sowie zur Einschätzung der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen, ist eine vertiefende verkehrstechnische Untersuchung erforderlich. Diese liefert wichtige Erkenntnisse für eine sorgfältige Vorbereitung des Verkehrsversuchs, dessen erklärtes Ziel sein soll, als Grundlage für eine tragfähige bleibende Lösung zu dienen.

Zur Durchführung von Verkehrsversuchen wird aus planerischer Sicht grundsätzlich empfohlen, den Beginn in verkehrsarme Zeiten zu legen, wie sie sich beispielsweise in den Schulferien einstellen. Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass Ende Oktober dieses Jahres das Einkaufszentrum „LOOM“ eröffnen wird und im November die verkaufsstärkste Zeit des Jahres für die Innenstadtkaufmannschaft, das „Weihnachtsgeschäft“, beginnt.

Die vertiefende verkehrstechnische Untersuchung könnte im Februar / März des kommenden Jahres vorgelegt werden, so dass nach politischer Diskussion und Beschlussfassung eine Umsetzung im Frühjahr 2018 möglich wäre.

Anregungen und Bedenken zu den beiden vorgelegten Varianten werden entgegengenommen und soweit möglich bereits im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung geprüft.

Zusätzlich ist noch darauf hinzuweisen, dass sich für die Anschlussbereiche der Planung weitere sinnvolle Gestaltungsmöglichkeiten ergeben werden, über die aber erst im Rahmen der Bewertung des Verkehrsversuches beraten und entschieden werden sollte.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss