

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Seniorenrat	20.11.2019	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	20.11.2019	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	28.11.2019	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	03.12.2019	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	12.12.2019	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umgestaltung des Jahnplatzes

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, 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

Beschlussvorschlag:

Der Seniorenbeirat, der Beirat für Behindertenfragen, die Bezirksvertretung Mitte und der Stadtentwicklungsausschuss empfehlen, der Rat der Stadt Bielefeld beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung, Variante V2 (Busführung in beiden Richtungen durch die Friedrich- Verleger Straße) die weiteren Detailplanungen zu erstellen und die Vergabe der Bauleistungen vorzubereiten mit der Zielsetzung, die Umbaumaßnahme von Juli 2020 bis Juni 2022 durchzuführen.

Begründung:

Der Stadtentwicklungsausschuss hat am 26.06.2018 die Verwaltung beauftragt, die städtebauliche Umgestaltung des Jahnplatzes vorzubereiten und durchzuführen. In dem Zusammenhang wurden umfangreiche Ziele und Strukturelemente beschlossen. Die darauf aufbauende Planung hat diese aufgegriffen. In der **Anlage 1** ist eine Gegenüberstellung der Vorgaben und derzeitigen Planungsstände abgebildet.

Am 02.04.2019 erfolgte im Stadtentwicklungsausschuss die Beschlussfassung zur Fortschreibung der Planung nach dem s.g. „Kopenhagener Modell“ des Ing. Büros Bockermann Fritze, sowie der Freianlagenplanung des Büros Kortemeier Brokmann. In der **Anlage 2** erfolgt eine Gegenüberstellung der Vorgaben und der derzeitigen Planung.

Aufgrund der verbindlichen zuschusstechnischen Vorgabe, die Gesamtbaumaßnahme „Umgestaltung Jahnplatz“ bis zum 30.06.2022 abzuschließen, ist unter Zugrundelegung einer 24 - monatigen Bauzeit ein Baubeginn der Hauptarbeiten im Juli 2020 erforderlich. Dieses setzt voraus, dass die Hauptausschreibung zum 01.03.2020 in den EU- Wettbewerb gebracht wird. Dieses wiederum erfordert einen zeitnahen Beschluss der vorliegenden Entwurfsplanung, s. **Anlage 3** und die Freigabe zur Einleitung der anstehenden Bauvergabeverfahren.

1. Inhalt des Entwurfsbeschlusses

Hier wird auf die wesentlichen Beschlusspunkte und Änderungen gesondert eingegangen:

1.1 Planerische Optimierungen

1.1.1 Busführung in beiden Richtungen in der Friedrich- Verleger Straße Variante 2

Das bisherige Konzept nach Variante 1, s. **Anlage 4**, sah eine Einbahnrichtung vom Jahnplatz in die Friedrich- Verleger Straße für den Bus und für den MIV auf einer jeweils eigenen Fahrspur vor. In der Alfred-Bozi-Straße war auf der Südseite vor „Thalia“ und auf der Nordseite vor „SportScheck“ jeweils eine Bushaltestelle mit 3 Busstellplätzen vorgesehen. Dies ist aber aus Sicht von moBiel nicht leistungsfähig genug bzw. nicht praxistauglich, da der der letzte Bus immer auf die zwei vor ihm stehende Busse warten müsste um vor der Abfahrt an den vorderen barrierefreien Einstiegsplatz vorfahren zu können.

In einer von moBiel angeregten Variante 2, s. **Anlage 5**, wurde die Friedrich-Verleger-Straße für eine Befahrung mit Bussen im Beidrichtungsverkehr ausgelegt, verbunden mit einer zusätzlichen Bushaltestelle auf der Nordseite. Dadurch konnten die Bushaltestellen vor „Thalia“ und „SportScheck“ auf jeweils zwei Busstellplätze reduziert werden.

Die Vorteile der Variante 2 ergeben sich wie folgt:

- Der Jahnplatz kann von Osten aus direkter angefahren werden, es ist keine Schleife über die Friedrich-Ebert-Straße erforderlich
- Der Nachtbusverkehr mit Rendezvous- Verkehr kann nur bei der Variante 2 durchgeführt werden
- Die Reduzierung von drei auf 2 Busstellplätze ermöglicht eine schnellere Abfahrt des hinteren Busses und erfüllt aufgrund der geraden Einstiegsanten auch erstmals den gesetzlich vorgeschriebenen vollständig barrierefreien Ein- bzw. Ausstieg.
- Die Umsteigewege zur Stadtbahn-Station Jahnplatz sind damit vom neuen Haltebereich kürzer
- Es kann die Kapazität für die Abwicklung zukünftiger Buskonzepte erweitert werden

- Die Stadtbahnvorhaltetrasse in der Friedrich-Verleger-Str. aus Richtung Kesselbrink kann schon direkt vom Bus genutzt werden

In der Variante 2 ergeben sich folgende Problemstellungen:

- Die Gegenrichtung der Busse erfordert eine weitere Lichtsignalanlagen-Phase und wirkt sich auf den Knoten Friedrich-Verleger Straße / Herforder Straße aus
- Die Anordnung einer zusätzlichen nördlichen Bushaltestelle erfordert für die umsteigenden Fahrgäste zur Stadtbahn eine Querung der Friedrich-Verleger Straße
- Durch die Anordnung der Bushaltestelle entfallen dort vorgesehene Baumpflanzungen
- Die verbleibende Spur in Richtung Kesselbrink wird durch den MIV und die Busse genutzt

In einem intensiven Abwägungsprozess wurden die mit den Varianten verbundenen verkehrlichen Auswirkungen untersucht. Dazu wurden mithilfe des allgemein anerkannten Simulationsprogramms VISSIM sämtliche relevanten Verkehrsdaten berücksichtigt und gegeneinander abgewogen.

Es wurden für beide Varianten die jeweils erreichbaren Verkehrsqualitäten für den MIV, den ÖPNV und den Fußgänger / Radfahrer untersucht.

Die Verkehrsmenge wurde in Anlehnung an den angestrebten Modal Split und der tatsächlich bereits heute eingetretenen Verkehrsmengenreduzierung von 17.000 Fahrzeugen (Sept 2018) auf 15.500 (Mai 2019) mit 12.000 Kfz/ Tag angesetzt.

Die Anzahl der Busse wurde nach aktuellem Stand mit 20 % beaufschlagt, die Anzahl der Radfahrer gegenüber dem heutigen Stand vervierfacht.

Unter diesem Aspekt erwies sich die Variante 2 hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit als nahezu gleichwertig mit der Variante 1.

Zu beachten ist dabei, dass bei den Simulationsberechnungen von einem Festzeitumlauf der Signalsteuerung ausgegangen wurde. Dieser ist durch Veränderung und individueller Anpassung auf Anforderung noch zu optimieren.

Die detaillierten Ergebnisse der Gegenüberstellung bezüglich der Verkehrsqualitäten in Abhängigkeit von den unterstellten Verkehrsmengen sind der **Anlage 6** zu entnehmen.

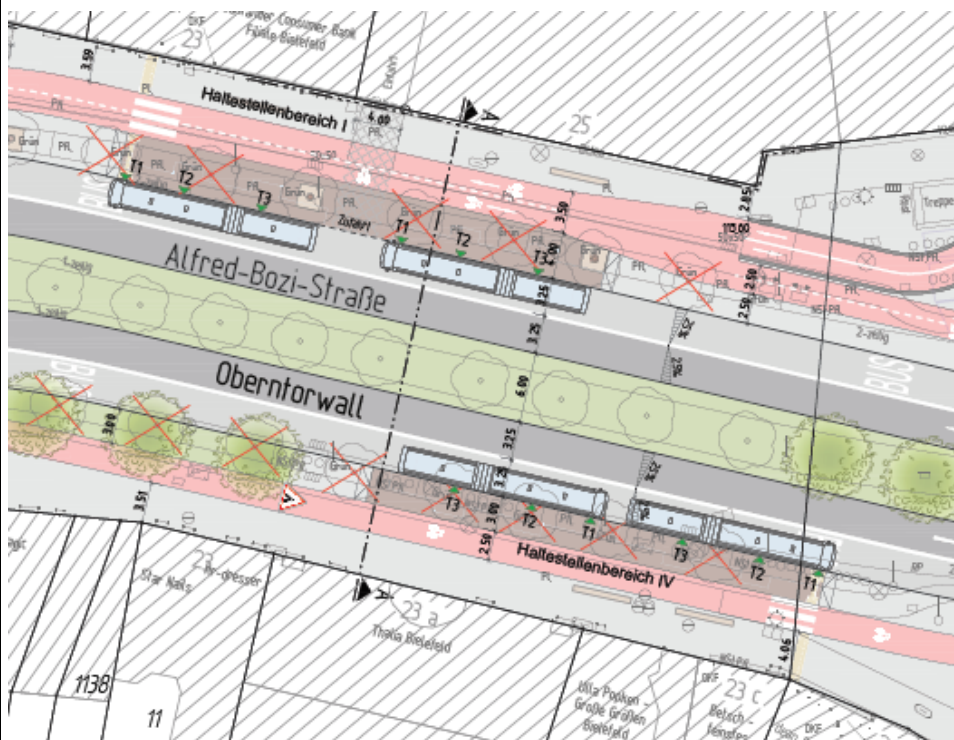
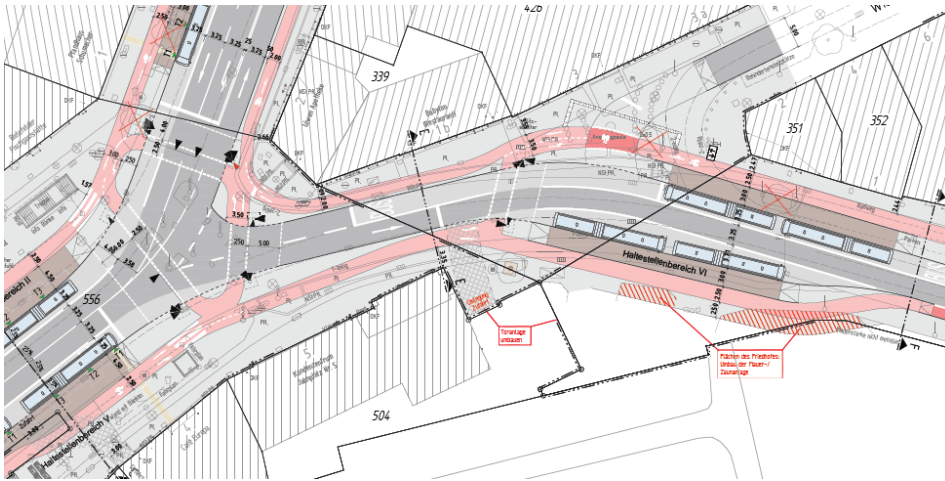
Die zusätzliche Querung für umsteigende Fahrgäste wurde als verträglich eingestuft, zumal der Weg zum unterirdischen Bahnsteig der Stadtbahn über den südlichen Aufzug kürzer ist, als von den Haltestellen vor „Thalia“ oder „SportScheck“.

Die Reduzierung der geplanten Baumanzahl wirkt sich in der Gesamt- Baumbilanz (ca.70 Bäume) im vertretbaren Umfang aus, zumal der Standort auf der Kanaltrasse ohnehin kritisch gesehen wird.

Die gemeinsame Nutzung der Spur in Richtung Kesselbrink wird durch eine „intelligente“ Steuerung geregelt, der Bus bekommt gegenüber dem MIV ein vorgezogenes Grünsignal.

Ergebnis:

In der Gesamtabwägung stellt sich die Variante 2 als verkehrstechnisch nahezu gleichwertig dar, aufgrund der erheblichen Vorteile hinsichtlich der Busführung und dem Ziel, den ÖPNV deutlich zu verbessern, wird die Variante 2 zur Ausführung vorgeschlagen.



1.1.2 Zweirichtungsradweg Alfred-Bozi-Straße Nordseite

Aufgrund eines erwarteten hohen Radverkehrsaufkommens zwischen der Friedenstraße (Universität) und der Bahnhofstraße (Jahnplatz Zentrum) in Verbindung mit dem geplanten Fahrradparkhaus BI- CYCLE mit einer nordwestlich des Parkhauses geplanten Zufahrtsspindel soll in diesem Abschnitt als Ausnahme ein Zweirichtungsradweg, s. Darstellung in der **Anlage 4 und 5**, angelegt werden. Damit wird auch die bisherige Radwegführung westlich der Friedenstraße in zwei Richtungen fortgesetzt.

An der Querungsstelle der nördlichen Bushaltestelle sollen die Radfahrer durch Bodenindikatoren auf die querenden Fahrgäste aufmerksam gemacht werden.
Weitere Hinweise siehe Abschnitt Radwege.



1.2 Planerische Fortschreibungen

1.2.1 Hochbeete Ostseite Niederwall

Seitens des Büros Kortemeier Brokmann wurden Baumstandorte entlang des Niederwalls, östlich des Radweges, vorgeschlagen, s. **Anlage 7**. Aufgrund der geringen Überdeckung der Gebäudedecke des Forums und der hochverdichteten Leitungsbestände, können dort keine niveaugleichen Baumstandorte realisiert werden.

Um dennoch den erforderlichen Wurzelraum zu schaffen, wurden Baumstandorte in Hochbeeten vorgeschlagen. Nur dadurch lassen sich Bäume an diesen Standorten realisieren.

Neben den höheren Kosten zur Schaffung der Hochbeete ist eine dauerhafte Bewässerung und ein höherer Pflegeaufwand erforderlich.

Um eine Durchwurzelung der unteren Kanal- und Leitungstrassen zu verhindern, soll unterhalb der Wurzelbereiche lehmhaltiger Flüssigboden eingebracht werden, welcher eine Versickerung noch zulässt und Stauansätze verhindert.

Die Anordnung der Hochbeete nimmt Rücksicht auf die Anliefersituation der anliegenden Geschäfte und auch auf die Rettungsbelange der Feuerwehr.

Aufgrund der hohen ökologischen und klimatischen Vorteile wird die Anordnung der Baumreihe in Hochbeeten empfohlen.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass bei späteren größeren Leitungs- oder Kanalsanierungen einzelne oder mehrere Bäume ggfs. bauzeitlich entfernt werden müssen.

1.2.2 Mobiles Grün

Auf dem zentralen Platzbereich sind weitere untergeordnete Baumstandorte vorgesehen. Da einerseits der verfügbare Wurzelraum auf der Decke des heutigen Forums keine nachhaltige Baumentwicklung zulässt und andererseits im Rahmen von besonderen Veranstaltungen solche Standorte kritisch sind, ist hier mobiles Grün vorgesehen, s. **Anlage 8**. Es sollen Bäume /

Sträucher in großen Baumkübeln mit umlaufenden Sitzmöglichkeiten geschaffen werden, die im Bedarfsfall durch Radlader / Mobilkräne versetzt werden können.

1.2.3 Barrierefreiheit

In mehreren Fachgesprächen unter Einbeziehung des Büros für Integrierte Sozialplanung und Prävention wurden die barrierefreien Wegebeziehungen mit entsprechender Ausgestaltung erarbeitet. Neben der breiten auf der Westseite gelegenen Hauptquerungsstelle über den Jahnplatz soll es auf der Ostseite einen barrierefreien Übergang geben. Dieser bindet auch die anschließenden Bushaltestellen und die Stadtbahnzugänge an. Ebenso werden die weiteren Bushaltestellen außerhalb des zentralen Platzes barrierefrei angebunden, s. **Anlage 9**. Die kontrastierenden und taktilen Elemente entsprechen in ihrer Ausprägung den geltenden Leitlinien. Zur Verdeutlichung von weiteren Querungen im Platzbereich werden Leitelemente eingesetzt.

1.2.4 Infrastruktur für Veranstaltungen auf dem Jahnplatz

Im weiteren Abstimmungsprozess wird mit Bielefeld Marketing die Art und der Umfang der erforderlichen und technisch realisierbaren Infrastruktur für künftige Nutzungen abgestimmt. Erste Abstimmungen dazu erfolgten bereits.

1.3 Detaillierung der Verkehrsanlagen

1.3.1 Fahrspur MIV

Die jeweils in eine Richtung führende MIV- Spur erhält eine Breite von 3,25 m. Sie wird in Asphaltbauweise der Belastungsklasse Bk 100 (Alfred-Bozi-Straße / Jahnplatz / Herforder Straße) und Bk 25 in der Friedrich- Verleger Straße ausgelegt.

1.3.2 Bussonderfahrstreifen

Die jeweils in eine Richtung führenden Bussonderfahrstreifen werden aufgrund der erhöhten Brems- und Anfahrbelastung in Betonbauweise erstellt. Sie erhält eine Breite von 3,25 m. Die Belastungsklassen Bk entsprechen den Asphaltbauweisen gem. Ziff. 1.3.1.

1.3.3 Radwege

Die seitlich geführten Radwege erhalten eine Regelbreite von 2,50 m. Nur an wenigen Ausnahmestellen wird auf 2,0 m reduziert. Sie werden bis auf die Ausnahme nach Ziffer 1.1.2 als Einrichtungsradweg geführt. Die Radfahrstreifen 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.

Sie verlaufen höhengleich mit den anschließenden Gehwegflächen. Der seitliche Trennstreifen bewirkt die notwendige Aufmerksamkeit zur Erkennung der wechselnden Flächen. Ein Höhenversatz wird zur Vermeidung der Stolpergefahr ausgeschlossen.

In Bereichen, in denen die Radwege unmittelbar an Buswarteinseln vorbeiführen, d.h. im Bereich verstärkter Fahrgastwechsel, soll der Radfahrer und auch der querende Fahrgast durch Bodenindikatoren auf den Bereich aufmerksam gemacht werden. Hier wird noch im Detail geprüft, in welcher Form diese aufgebracht werden können (haptische Markierungen, Leuchtkörper etc.).

1.3.4 Gehwegflächen

Die Gehweg- und Platzflächen erhalten ein Natursteinpflaster im Format 14/14 und 14/21 cm. Es soll in einem geometrischen Webverband angeordnet werden. Dazu wurden Musterflächen auf dem städtischen Bauhof Am Wiehagen angelegt. Die Farbrichtung kann zwischen drei Grautönen oder 3 Beigetönen gewählt werden. **Die Farbentscheidung ist nicht Bestandteil dieser Beschlussvorlage und wird erst zu einem späteren Zeitpunkt zur Entscheidungsfindung vorgelegt. Hier stehen noch Kostengegenüberstellungen an.**

Der zentrale Platzbereich und die Wartebereiche unter den Bushaltestellendächern sollen in gebundener Bauweise hergestellt werden.
Dafür sprechen folgende Argumente: Die geringen Aufbauhöhen über der Gebäudedecke des Forums schließen eine Regelbauweise in ungebundener Bauweise aus, hier kann nur mit einer gebundenen Tragschicht eine normgerechte Stabilität erreicht werden.
Nach dem Herstellen der flächenhaften gebundenen Tragschicht (Asphalttragschicht) kann der Bereich sofort provisorisch genutzt werden ohne wieder zerstört zu werden.
Eine gebundene Bauweise bietet dauerhaft die höchste Qualität hinsichtlich Sauberkeit und Dauerhaftigkeit und stellt den geringsten Pflegeaufwand dar.

Mit der gebundenen Bauweise wird eine hohe Wasserdichtigkeit erreicht, dieses reduziert dauerhaft die Beanspruchung der vorhandenen Bauwerksabdichtungen.
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 gefügt, so dass sie gut begehbar sind.

Außerhalb des zentralen Platzbereiches werden in weniger intensiv genutzten Bereichen und außerhalb der Forum- Gebäudekörpers, d.h. in Bereichen mit ausreichender Aufbauhöhe, auch ungebundene Bauweisen hergestellt. Das Steinmaterial und das Erscheinungsbild sind identisch.

Außerhalb des Jahnplatzes (Herforder Straße, Friedrich-Verleger-Straße) werden die Gehwege in den üblichen Betonplatten 40/40/6 cm und Betonpflaster 20/10/8 cm hergestellt. **Die genauen Abgrenzungen werden noch festgelegt. Hier werden auch Kostenbetrachtungen mitberücksichtigt.**

1.3.5 Warteinseln / Bussteige

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 Radfahrstreifen niveaugleich angelegt. Sie werden durch den unter 1.2.3 genannten Trennstreifen abgesetzt. Das Pflaster wird wie in den Gehwegbereichen in Naturstein ausgeführt. Die Busborde werden als Kasseler- Rundborde mit Granitvorsatz hergestellt. Vor den Buseinstiegen im zentralen Platzbereich werden durchgehende Schlitzrinnen angeordnet, um einen maximalen Spritzschutz gegenüber den wartenden Fahrgästen zu ermöglichen.

1.3.6 Elemente der Barrierefreiheit

Die Elemente der Barrierefreiheit (farblich kontrastierende Steine, taktile Steine) werden innerhalb der Natursteinflächen auch aus Naturstein hergestellt.

1.3.7 Taxistände und Zufahrten zu Ärztehäusern

Es werden rund um den Jahnplatz Taxistände vorgesehen. Diese werden hauptsächlich im Niederwall südlich der geplanten Radfahrrampe angeordnet. Die endgültige Positionierung hängt noch von der Grundsatzentscheidung zum Fahrradparkhaus ab. Weitere Taxistände sind in der Wilhelmstraße, s. Darstellungen in der **Anlage 10**.

Zufahrten zu Ärztehäusern werden durch Nutzung und Ausbau bereits vorhandener Zufahrten realisiert. In den rückwärtigen Gehwegflächen werden entsprechende Haltemöglichkeiten ausgewiesen.

1.4 Spätere Beschlussfassungen

Die vorgenannten Beschlussempfehlungen umfassen den Teil der Hauptausschreibung, der unmittelbar zum 1.3.2020 ausgeschrieben werden muss.

Es stehen noch Detailplanungen, wie z.B. die Deckenhöhenplanung, Oberflächenentwässerung, Farbfestlegung, Möblierung, Beleuchtungsplanung, Lichtsignalanlagenplanung etc. aus.

Diese weiteren Planungen werden in den nächsten Monaten durchgeführt und gesondert als Beschlussvorlage eingebracht.

1.5 Bauzeitliches Logistikkonzept

Die bauliche Umsetzung der Hauptarbeiten erfolgt im Zeitraum Juli 2020 bis Juni 2022. Es soll in zwei großen Bauphasen (Dauer jeweils etwa 1 Jahr) gearbeitet werden. Eine Hälfte wird jeweils umgebaut, die andere für den verbleibenden Verkehr freigehalten.

Das Amt für Verkehr wird in einer vorlaufenden Informationsvorlage über mögliche Varianten informieren und nachfolgend einen Beschlussvorschlag zur Umsetzung erarbeiten.

2. Weitere Planungen

2.1 Objektplanung Haltestellendächer

Für die Planung der Haltestellendächer wurde das Architekturbüro Wannemacher Möller, Bielefeld beauftragt, erste Gespräche wurden aufgenommen.

Es werden intensive Abstimmungen mit der Feuerwehr und einem Brandschutzsachverständigen geführt, um die möglichen Dachstandorte und deren Ausdehnungen festlegen zu können. Sobald hier erste Planungsideen vorliegen, wird das Amt für Verkehr informieren.

2.2 Tragwerksplanung

Die Tragwerksplanung wurde an das Ing. Büro Möller, Minden beauftragt. Diese wird eng mit der Objektplanung abgestimmt.

2.3 Lichtplanung

Mit der Lichtplanung wurde das Ing. Büro Homburg, Bielefeld beauftragt. Diese Planung wird sowohl mit der Verkehrsanlagenplanung, als auch mit der Freiraum- und Objektplanung verbunden. Das Amt für Verkehr wird zeitnah über den Planungsforgang informieren.

2.4 Beauftragung weiterer Planungsstufen

Das Amt für Verkehr wird die bereits beschlossenen nächsten Planungsstufen B (Vorbereitung und Mitwirkung bei der Vergabe) zur kontinuierlichen Fortsetzung der Gesamtplanung an die Büros Bockermann + Fritze und Kortemeier Brokmann verbindlich beauftragen.

3. Fahrradparkhaus BI- CYCLE

Sofern die Realisierung des Fahrradparkhauses grundsätzlich beschlossen wird, wird dieses Zusatzvorhaben mit der laufenden Jahnplatzplanung verknüpft. Die Planungsergebnisse und die Bauabläufe werden aufeinander abgestimmt.

Der Umgang mit den vorhandenen Zugängen zum bisherigen Forum richtet sich nach der Entscheidung zum Fahrradparkhaus. In dem Zusammenhang sind Rückbau, Umbau und Neubau von einzelnen Zugängen innerhalb des Jahnplatzes zu planen und zu entscheiden.

4. Fördersituation

Das Ministerium hat mit Wirkung zum 01.10.2019 den zuschussunschädlichen vorzeitigen Maßnahmenbeginn bewilligt. Der Projektförderzeitraum wurde bis zum 30.06.2022 eingeräumt. Es wird ausgeschlossen, dass der Förderzeitraum verlängert werden kann. Sollte der Förderzeitraum überschritten werden, drohen die Fördermittel verloren zu gehen. Auf diese zeitliche Restriktion sind alle weiteren Schritte auszurichten.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss