

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Kassel, 18. September 2014
Herr Lehmkühl, Tel.: 12 62
Herr Bischoff, Tel.: 62 22
Frau Bidžan-Cornelius, Tel.: 61 49

Dezernat VI

Eing.: 18. Sep. 2014

Anl. *20*

Frau Maiwald, Tel.: 30 55

Eing. 23. SEP. 2014

- VI -

Anfrage zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr der Fraktion Kasseler Linke
Berichterstatter: Norbert Domes - Vorlage-Nr. 101.17.1365

Situation für FußgängerInnen verbessern

Wir fragen den Magistrat,

1. Wie ist die Beschlusslage der Stadt Kassel zum Thema FußgängerInnen-Tunnel?
2. Wird vom Magistrat die Aussage des Generalverkehrsplans von 1988, dass sich die Fußgänger-tunnel nicht bewährt haben, weiterhin geteilt?
3. Wie sieht die Umsetzungsstrategie und der Zeitplan zur Verbesserung der Situation für Fuß- und RadnutzerInnen bei den verbliebenen restlichen FußgängerInnen-Tunnel aus?
4. Was kostet die Unterhaltung der bestehenden Tunnelanlagen je Standort im Jahr?
5. Was hat die letzte Sanierung mit aufwendig neu installiertem Geländer und Kopf des Tunnels am Holländischen Platz gekostet?
6. Bis wann legt der Magistrat einen tragfähigen Vorschlag zur Lösung der ebenerdigen FußgängerInnen-Querung und deren Kapazitätsprobleme im Bereich der Holländischen Straße vom Holländischen Platz bis zum Halitplatz vor?
7. Wird schon an einer solchen Lösung gearbeitet, damit nach der Fertigstellung des erheblichen Kapazitätsausbaus der Uni Kassel eine sichere, komfortable Lösung baulich umgesetzt ist?

Stellungnahme:

Zu 1.

Der Generalverkehrsplan aus dem Jahr 1990 formuliert Folgendes:

„Die geeignete Art der Überquerungshilfe und deren Sicherung ist im Einzelfall zu prüfen. Dabei ist zu beachten:

- Fußgängerunterführungen haben sich im Hinblick auf die problematische und z. T. unmögliche Bewältigung der Höhenunterschiede für Gehbehinderte und die subjektiv empfundene Sicherheit für Fußgänger/-innen nicht bewährt. Zukünftig werden in Kassel keine neuen Fußgängerunterführungen mehr angelegt; die vorhandenen sollen nach Möglichkeit durch niveaugleiche Anlagen ergänzt oder ersetzt werden.“

Der GVP wurde durch die Stadtverordnetenversammlung am 05. Februar 1990 beschlossen. Ferner existiert eine Beschlussfassung vom 21. Februar 2005 zum Thema „Fußgängerfreundliches Kassel“ mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen für Fußgänger „komfortabler, sicherer und barrierefreier“ zu gestalten.

Seit dem 1. Mai 2002 wird zudem durch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen/ Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) eindeutig gefordert, bauliche Anlagen im Verkehr barrierefrei bei Um- und Neubauten zu gestalten.

Auf die gesonderte Bearbeitung eines Konzeptes zur Schließung von Unterführungen ist verzichtet worden, da dies zeitlich und finanziell zu aufwändig wäre. Im Rahmen der Planungen von Umbaumaßnahmen wird bei jedem Fußgängertunnel im Planungsbereich geprüft, inwieweit er komplett oder teilweise erhalten bleiben muss bzw. umgestaltet werden kann. Ziel ist es, im Rahmen von Umbaumaßnahmen eine städtebauliche Verbesserung zu erreichen, um möglichst umfangreiche Barrierefreiheit anzubieten, aber auch eine verkehrstechnische Optimierung zu erhalten. Hierin liegen Zielkonflikte, die in jedem Projekt einzeln zu lösen und abzuwägen sind.

Beispielhaft zur Vorgehensweise möchten wir ausführen, dass im Zusammenhang mit dem Regio-Tram-Projekt und anderen Baumaßnahmen in jedem Einzelfall geprüft wurde, inwieweit bestehende Unterführungen fußgängerfreundlicher umgestaltet oder entfallen können. Im Ergebnis liegen die Umgestaltungen am Bahnhofsvorplatz, Scheidemannplatz, Holländischen Platz, Rathauskreuzung und der Kreuzung Weserstraße/Ysenburgstraße vor, die nach meiner Auffassung alle nicht nur städtebaulich integriert, sondern auch verkehrlich funktionsfähig und im Sinne des BGG barrierefrei sind.

In der lokalen Agenda 21 (2004) sind Zielsetzungen auf Seite 36 ff. zu weiteren oberirdischen Querungsmöglichkeiten bei noch vorhandenen Fußgängertunneln enthalten.

Zu 2.

Im Falle von anstehenden Umbaumaßnahmen von Kreuzungen, die noch mit Fußgängertunneln ausgestattet sind, wird in Kontinuität des Generalverkehrsplanes aus 1988 regelmäßig geprüft, ob ein Rückbau der Tunnel und eine oberirdische Führung der Fußgänger ermöglicht werden kann.

Zu 3.

Die Möglichkeit der Verfüllung von Fußgängertunneln eröffnet sich nur gelegentlich, so dass die Erstellung einer Umsetzungsstrategie oder eines Zeitplans entbehrlich ist. Einer der nächsten zu entfernenden Tunnel ist der unter dem Platz der Deutschen Einheit und an der Altmarktmarktkreuzung.

Da die allgemeine Problematik von Tunnelanlagen für den Fußgängerverkehr hinlänglich bekannt ist, sollte u. E. die Erarbeitung eines besonderen Konzeptes zur Schließung von Unterführungen nicht als weiterer Aufgabenschwerpunkt definiert werden. Zumal auch mit den vorgenannten Maßnahmen bereits personelle Kapazitäten innerhalb des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes gebunden sind und einige besonders neuralgische Problempunkte mit unterschiedlichen Planungsständen schon weitgehend erörtert und abgestimmt wurden.

Zu 4.

Für die Unterhaltung aller städtischen Brücken- und Ingenieurbauwerke, hierzu zählen auch die Fußgängerunterführungen, stehen jährlich Mittel in Höhe von 350.000,00 Euro zur Verfügung. Eine monetäre Zuordnung auf die einzelnen Unterführungen ist nicht möglich.

Zu 5.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht wurden an der Fußgängerunterführung Holländischer Platz in den Jahren 2013 und 2014 für die Erneuerungen der 167 m langen Gesimse samt Geländer sowie der 159 m Handläufe Mittel in Höhe von 145.248,44 Euro verausgabt.

Zu 6.

In diesem Punkt werden zwei Problemstellungen adressiert:

- a) Querungsbedarf für Fußgänger zwischen Holländischer Platz und Halitplatz
Bereits im Rahmen eines Gutachtens zur Verbesserung der Fuß- und Radwegebeziehungen im Uni-Umfeld wurden auch die Querungsbedarfe, der den Universitätsstandort umgebenden Hauptverkehrsstraßen ermittelt. Zudem wird im Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030 ein Fokus auf die Bereiche Fußverkehr und Verkehrssicherheit gelegt. Beide Papiere werden gegenwärtig aufeinander abgestimmt und dann in die politische Diskussion eingebracht.
- b) Kapazitätsprobleme für Fußgänger am Holländischen Platz
Bereits im Frühjahr wurde die Fußgängerfurt über die Kurt-Wolters-Straße verbreitert, um die Fußgängerströme besonders in den Morgenstunden besser aufnehmen zu können. Im nächsten Jahr ist geplant, auch den freien Rechtsabbieger von der Unteren Königsstraße Richtung Kurt-Wolters-Straße umzugestalten, um die Bedeutung des Fußgängerverkehrs an dieser Stelle zu verdeutlichen. Gleichzeitig wird eine verminderte Geschwindigkeit der abbiegenden Fahrzeuge erreicht. Weitere Kapazitätsprobleme im Fußgängerverkehr bestehen hier momentan nicht.

Zu 7.

Die Kapazitätssteigerungen der Universität Kassel, die sich auch durch die Fertigstellung des Nord-Campus noch einmal erhöhen werden, werden in den oben genannten Plänen berücksichtigt. Durch die Umstellung der Linienführung der Regiotram und der Einführung von Doppeltraktionen auf der Linie 1 wurden die Kapazitäten des ÖPNV bereits auf die zukünftigen Belastungen ausgebaut. In diesem Zusammenhang wurde auch die Haltestelle Holländischer Platz vergrößert und wie unter Punkt 6 b) beschrieben, die Fußgängerfurt der Kurt-Wolters-Straße verbreitert. Auch für die anderen Verkehrsarten wird schon jetzt nach Lösungen gesucht, die – ggf. auch kurzfristig – umgesetzt werden können. Sowohl die Ergebnisse zur Verkehrserschließung des Uni-Umfeldes als auch des VEP Kassel 2030 nehmen Bezug auf die stetig steigenden Fußgängerströme und machen Vorschläge zur Umsetzung in den kommenden Jahren. Eine Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit der Entscheidung der politischen Gremien.



Uwe Bischoff