

Sachstand Umgestaltung Platz der Deutschen Einheit



Quellen: Gutachten, BBW GmbH



Notwendigkeit einer Umgestaltung:

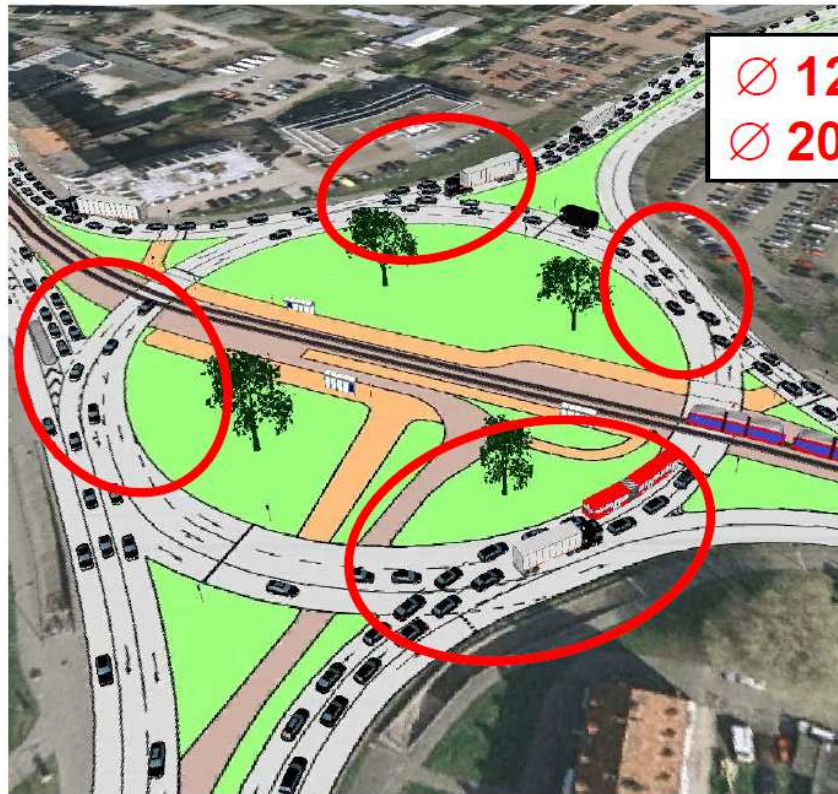
- Zwingende Grundsanierung der Verkehrsflächen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Schaffung Barrierefreiheit
- Verbesserung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten



Grundsanierung



Verkehrssicherheit



Ø 125 Unfälle pro Jahr
Ø 20 Verletzte pro Jahr



Unfallauswertung am Kreisell
2006 - 2013

Barrierefreiheit



Verkehrsqualität



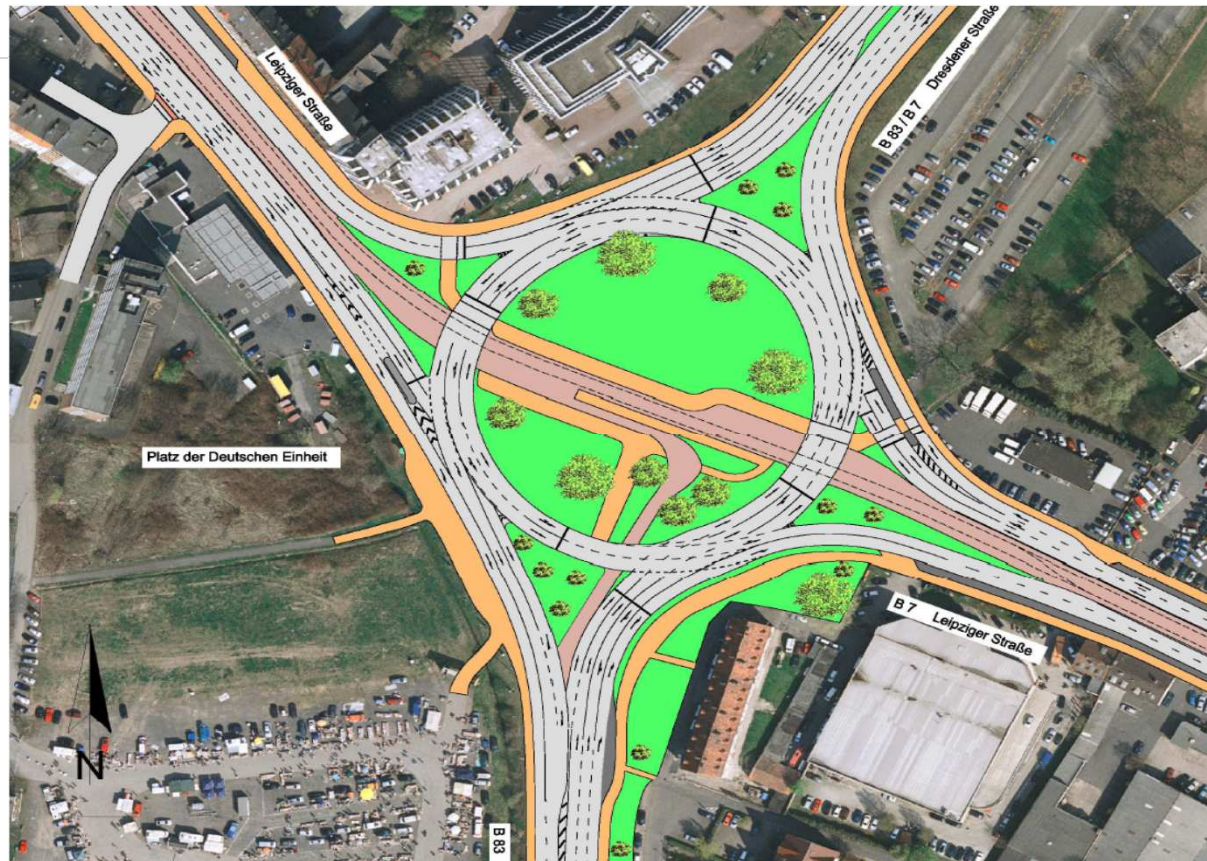
Verkehrsqualität



Planungsvarianten (aus Gutachten BBW GmbH, 2011)

- Vollsignalisierter Kreisverkehr
- Kreuzung mit LSA
- Kreuzung mit LSA und Brücke

Vollsignalisierter
Kreisverkehr



Kreuzung
mit LSA

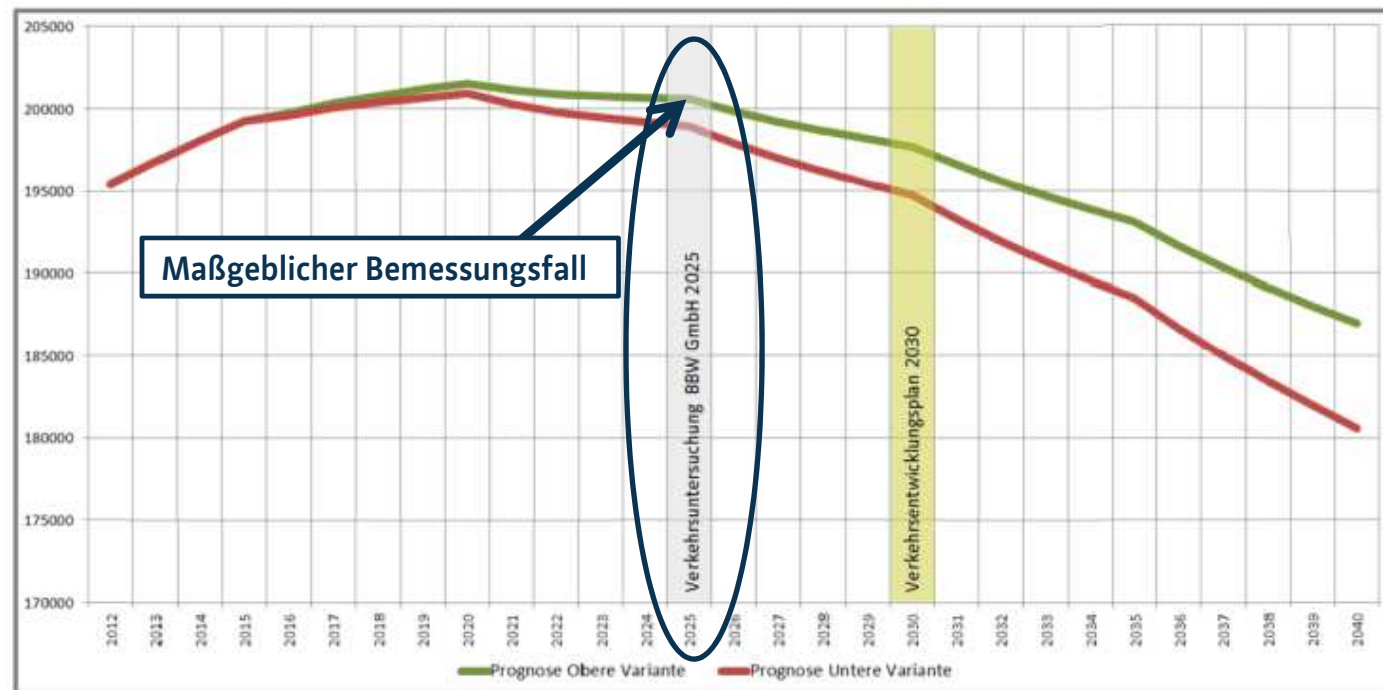


Kreuzung mit LSA und Brücke



Bevölkerungsprognose der Stadt Kassel 2012 bis 2040

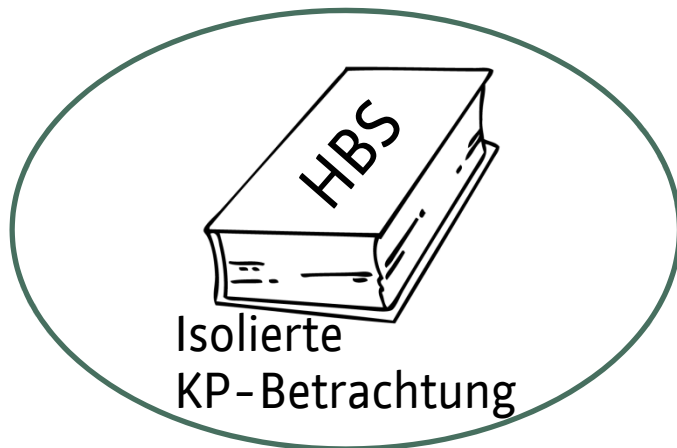
Quelle: eigene Darstellung nach Stadt Kassel Fachstelle Statistik 2014: Prognose zur Bevölkerung für die Stadt Kassel 2013 bis 2040



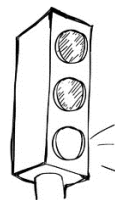
Verkehr in der Spitzenstunde 2010 und 2025

Spitzenstunde [Kfz/h]		2010	2025
morgens	Nord	1.300	1.350
	Ost	850	750
	Süd	1.200	1.350
	West	1.150	1.150
nachmittags	Nord	1.300	1.450
	Ost	1.050	950
	Süd	1.000	1.150
	West	1.900	1.900

Verkehrliche Wirkungen



V1: Kreisverkehr



V2: KP mit LSA



V3: KP mit Brücke

Verkehrsqualität an den einzelnen Zufahrten nach HBS



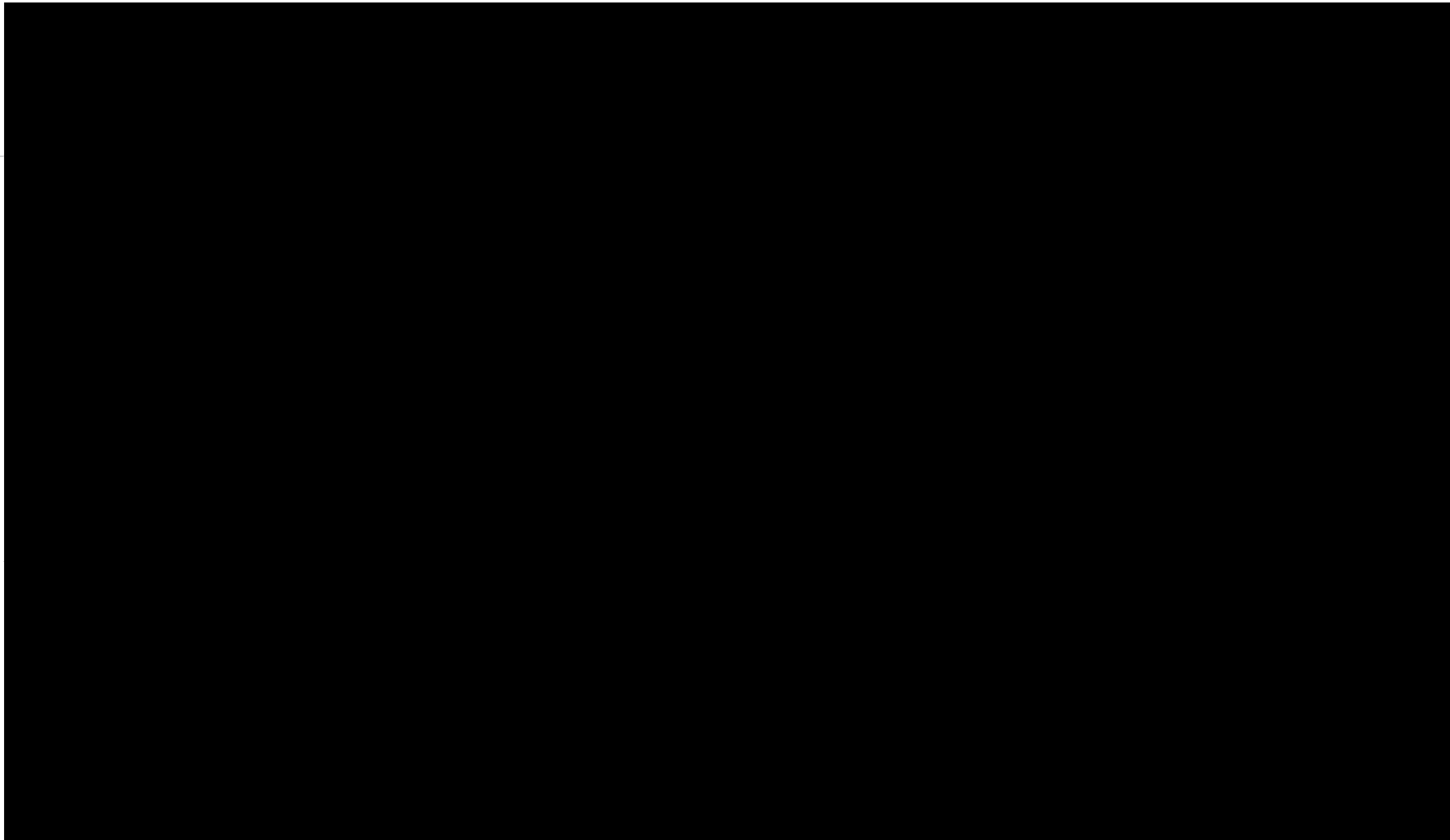
Analyse 2010,
nach HBS

Prognose 2025,
nach HBS



Prognose 2030,
nach HBS

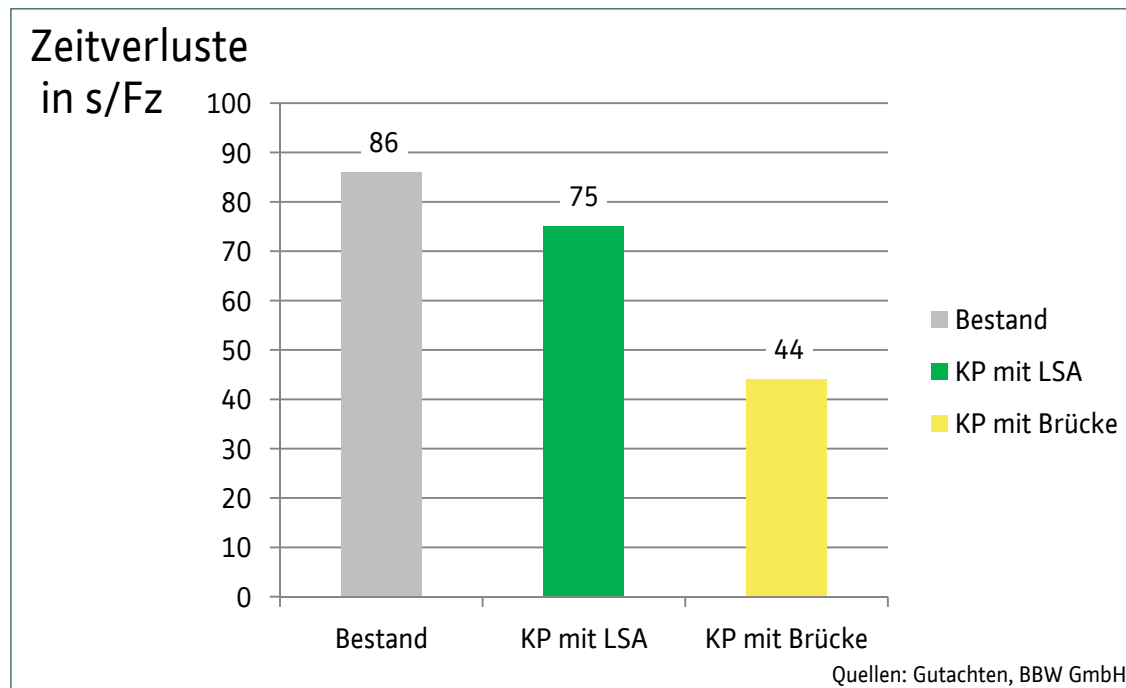






17 Umgestaltung des Platz der Deutschen Einheit • Straßenverkehrs- und Tiefbauamt • Daniela Both • 15. Januar 2015

Gewichtetes Mittel der mittleren Verlustzeiten im Variantenvergleich (BBW GmbH 2011)



-> beide Varianten führen zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität !

Verkehrsqualität



- Fußgänger- und Radverkehr mit beiden Varianten deutliche Verbesserung von
 - Barrierefreiheit
 - Verkehrssicherheit
- ÖPNV von Brückenbauwerk nicht betroffen

Fazit Verkehrsqualität



Jede Variante wird eine deutliche Verbesserung geben!



Das Maß der Verbesserung ist unterschiedlich.

Städtebauliche Integration

- Trennwirkung auf die Stadtteile
- Schaffung von Angsträumen





Wirtschaftlichkeit

Bewertung des Volkswirtschaftlichen Nutzens:

(Bewertungsverfahren nach Empfehlung für Wirtschaftsuntersuchungen an Straßen)

KP mit LSA -> 3,0

KP mit Brücke -> 3,6

Kassel documenta Stadt

Bewertung des stadtwirtschaftlichen Nutzen unter Berücksichtigung der Investitionskosten, Betriebs- und Unterhaltungskosten !!!!

Stadtwirtschaftlichkeit

Variante	Baukosten	Planungskosten		Gesamt- kosten	Eigenanteil (mind.) Planungskosten + 15 % Baukosten
		HOAI 1-4	HOAI 1-9		
KP <u>ohne</u> Bauwerk	10,9 Mio €	0,42 Mio €	1,33 Mio €	12,2 Mio €	2,96 Mio €
KP <u>mit</u> Bauwerk	21,1 Mio €	1,03 Mio €	2,74 Mio €	23,4 Mio €	5,91 Mio €
Differenz in €	+ 10,2 Mio €	+ 0,61 Mio €	+1,41 Mio €	+11,2 Mio €	2,95 Mio €
Steigerung in %	+ 94 %	+ 145 %	+ 106 %	+ 92 %	+ 100 %

Zusätzliche Leistungen:

- Ingenieurbauwerk und Tragwerksplanung
- Erweitertes Bodengutachten und hydraulische Stellungnahme



Empfehlung

	KP ohne Bauwerk	KP mit Bauwerk
Verkehrsqualität	4	3
Städtebauliche Auswirkungen	3	4
Verkehrssicherheit	2	2
Umweltauswirkungen Lärm/Luft	3	4
Wirtschaftlichkeit	1	6
	2,6	3,8

Bewertungsmatrix der Umbauvarianten ohne Wichtung

**- > Bevorzugung der Planungsvariante:
plangleich signalisierter Knotenpunkt**



Empfehlung

- EU-weite Ausschreibung zur Umgestaltung des PDE ohne Brückenbauwerk:
 - Vorplanung
 - polit. Beschluss zur Konkretisierung der Knotenpunktgestaltung ohne Brückenbauwerk
 - Entwurfsplanung
 - Genehmigungsplanung
- Ausschreibung der weiteren Planungs- und Bauleistungen ...