

TOP 4:

Fortsetzung des Projekts zur Verbesserung der Situation der Fußgänger in der Innenstadt von Koblenz aus Sicht der Senioren und Behinderten:

Endgültige Formulierung der schriftlichen Empfehlung für den ersten Bereich Zentraler Omnibusbahnhof zur Weitergabe an den Seniorenbeirat

„Grundsätzliche Erklärung des Projekts:  
Aufgabenstellung, Ziel und Vorgehensweise

Wie viele alte Menschen und Kinder auf Straßen und Plätzen zu Fuß unterwegs sind, daran erkennt man die Lebensqualität einer Stadt. Diese Feststellung des berühmten dänischen Architekten und Stadtplaners Jan Gehl ist auch Leitsatz für die aktuelle und zukünftige Arbeit des AK DuS des Seniorenbeirats. Der Arbeitskreis Demografie und Stadtentwicklung des Seniorenbeirats sieht es als eine wichtige Aufgabe an, die Situation für Fußgänger In Koblenz aus Sicht der Senioren und Behinderten zu analysieren und sich bei Bedarf für Verbesserungen einzusetzen.

Die Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr ist auch ein Hauptthema des aktuell in Entwicklung stehenden Verkehrsentwicklungsplans (VEP) mit dem Zeithorizont Jahr 2030. So sieht sich der Seniorenbeirat mit seinen Zielen in voller Übereinstimmung mit dem AK VEP.

Im ersten Schritt wird er zu markanten Stellen – zunächst in der Innenstadt – seine Beobachtungen und Erkenntnisse zusammentragen und stichwortartig formulieren. Sie sind die Begründung für möglichst konkret definierte Empfehlungen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger aus Sicht der Senioren und Behinderten.

Sobald die Ergebnisse für eine markante Stelle erarbeitet sind, wird der Arbeitskreis DuS im zweiten Schritt diese dem Plenum des Seniorenbeirats vorlegen. Im Plenum wird abschließend auf dieser Grundlage eine Empfehlung zur Weitergabe an den Stadtrat und die Stadtverwaltung entwickelt.

Markante Stelle: Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) und angrenzende Bereiche

Vorbemerkung:

Die aus den 90er Jahren stammende Grundkonzeption und die daraus folgende bauliche Gestaltung des Geländes vor dem und um den Bahnhof sowie des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) und der angrenzenden Bereiche genügen bei weitem nicht mehr den aktuellen und zukünftigen Anforderungen. Dies gilt besonders mit Blick auf das aktuell vorhandene Gefährdungspotential in vielen Bereichen. Die hier vorgetragenen Beobachtungen und Erkenntnisse sind ein alltäglich sich wiederholender Beleg für diese Feststellungen. Die logische – aber angesichts der finanziellen Situation der Kommunen vollkommen illusionäre – Konsequenz daraus wäre die Forderung nach einer neuen zukunftssträchtigen Neuordnung der Bereiche. Besonders hinderlich für grundsätzliche Verbesserungsmaßnahmen ist das Platzgebäude vor dem Bahnhof. Eine Erweiterung der ZOB Fläche in Richtung Bahnhof sowie die Erschließung des vorhandenen großen

Raumpotentials auf dem heute funktionsarmen Gelände zwischen dem Platzgebäude und dem Hauptbahnhof sind damit verbaut.

Die im Anschluss vorgetragenen „Empfehlungen zur Verbesserung der Situation im Bereich des Zentralen Busbahnhofs für Fußgänger aus Sicht der Senioren und Behinderten“ orientieren sich demzufolge daran, daß diese aus der Vergangenheit stammende bauliche Gegenbenheit nicht zu ändern ist.

## I. Beobachtungen und Erkenntnisse

“Die einst offiziell angelegte Wegführung“ für Fußgänger ist ein theoretischer Vorschlag, “heutiger intuitiver Weg“ der Fußgänger läuft vollkommen anders – Achse Hauptbahnhof/Rhein wichtig für alle Fußgänger inkl. den Touristen - fußläufige Erschließung von Krankenhaus, Arbeitsplätzen, Schulen, Wohngebiet läuft ungeordnet und mit hohem Sicherheitsrisiko über Busbahnhof und angrenzende Fahrbereiche – zu hohe Geschwindigkeit der Busse - wegen zu hoher Geschwindigkeit des MIV besondere Gefahrenstelle für Fußgänger vor dem Kurt-Esser-Haus und hier zusätzlich an den Bereichen mit abgesenkter Bordsteinkante (Insel zwischen den Fahrbahnen der Straße und des Busbahnhofs zu schmal) - Busse nehmen zu wenig Rücksicht auf die Fußgänger- schlechte Begehbarkeit der kleinteiligen Pflaster in verschiedenen Bereichen

fehlende Abfallbehälter in Bereiche A und D - möglicherweise erhöhter Reinigungsbedarf wegen sog. Problemgruppen

fehlende Beleuchtung der Fahrpläne im ZOB

Einfahrtbereich des Parkplatzes vor dem Hauptbahnhof: Viele Autofahrer biegen nach dem Einfahrtspunkt des Parkplatzes nach rechts ab und erhöhen somit unnötig das Verkehrsaufkommen im Bereich des Busbahnhofs

## II. Konkrete Empfehlungen des AK Demografie und Stadtentwicklung

Entwicklung aller Maßnahmen in Kooperation mit dem ÖPNV

Einrichtung von Überquerungshilfen – besser Zebrastreifen - an den Kopfstellen im Süden und Norden und vor allen: über die am nördlichen Kopf der Insel - auch zusätzliche Einrichtung von Überquerungspunkten zwischen “Sägezähnen-Haltepunkten“ (Ausbildung von entsprechenden Haltepunkten der Busse in der Form von Sägezähnen) und dabei Sichtbeziehungen beachten - Fußweg Rhein- Hbf muss gastfreundlich und auf beiden Straßenseiten barrierefrei sein - Haltestellen müssen schnell erreichbar sein, besonders bei Verbindung Zug/Bus

Beleuchtung der Fahrpläne einrichten (Beispiel Mayen!)

Aufstellung zusätzlicher geeigneter Abfallbehälter z. B. auch mit Flaschenringen

Leitung des Fußgängerverkehrs über gute Beschilderung in wichtige Einrichtungen (Fußgängerleitsystem ergänzen, zur Route Hbf - Krankenhaus Ev. Stift und zurück)

Herstellung von zusätzlichen, seitlichen Bordsteinabsenkungen an der Mittelinsel des Zentralen Omnibusbahnhofs) – vor allem im Norden (in der Achse des Gehwegs Markenbildchenweg)

Wiederherstellung des Zebrasteifens zwischen Kurt-Esser-Haus und ehemaligem Apothekenstandort (während der BUGA angeboten)

grundsätzliche Regulierung des heute „chaotischen“ Fahrradverkehrs mit hohem Gefährdungspotential für alle Verkehrsteilnehmer

alle Maßnahmen sollen in allen Teilen – d.h. auch in Bezug auf Barrierefreiheit und Begehrbarkeit von Pflaster - nach gültigen DIN Normen erfolgen

Einbindung von Umbaumaßnahmen in die laufenden und geplanten Baumaßnahmen zur Herstellung barrierefreier Haltestellen bis 2022

Einbindung von Maßnahmen (Beschilderungen, Querungshilfen, Zebrastreifen) in die geplanten Maßnahmen des Projekts „Großfestung Koblenz“

Prüfung von Finanzierungsmöglichkeiten durch Verbindung mit Maßnahmen im Rahmen des Projekts „Großfestung Koblenz“ (damit sinnvolle Teilhabe aller Bürger an den Investitionen dieses Projekts)

Einbindung des ZOB in ein Rundfahrangebot/Rundfahrticket zu den einzelnen Festungspunkten beim Projekt „Großfestung Koblenz“

Einrichtung eines 30 km/h- Bereiches auf der einspurigen Fahrstraße direkt vor dem Kurt-Esser-Haus - Überwachung und Aufklärung, dass die Busse die 20km/h-Beschränkung im Busbahnhofsbereich nicht überschreiten

Auffällige deutliche (verständliche) Beschilderung für PKW im Einfahrtbereich des Parkplatzes vor dem Hauptbahnhof“