

Verbesserung der Situation der Fußgänger in der Innenstadt von Koblenz aus Sicht der Senioren und Behinderten

Projekt des Arbeitskreises Demografie und Stadtentwicklung des Seniorenbeirats der Stadt Koblenz

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 hat der Arbeitskreis Demografie und Stadtentwicklung aus seiner Sicht besonders markante Stellen – zunächst drei in der Innenstadt – ausgewählt, Beobachtungen und Erkenntnisse zusammengetragen und stichwortartig formuliert. Auf Grundlage der Beobachtungen und Erkenntnisse wurden möglichst konkret definierte Empfehlungen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger aus Sicht der Senioren und Behinderten erarbeitet. Abschließend wurden die Ergebnisse einstimmig beschlossen.

Im zweiten Schritt hat der Arbeitskreis Demografie und Stadtentwicklung die Ergebnisse dem Vorstand des Seniorenbeirats zur Beschlussfassung im Plenum und Weitergabe an den Stadtrat und die Stadtverwaltung vorlegt.

Markante Stelle 1: **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 Gegebenheit 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 Busbahnhofsgebiet nicht überschreiten
Auffällige deutliche (verständliche) Beschilderung für PKW im Einfahrtbereich des Parkplatzes vor dem Hauptbahnhof“

Markante Stelle 2:

Kreuzung: Pfulgasse/Görgenstraße/Clemensstraße

(konkrete Stelle: Standort des Fußgängerüberwegs Görgenstraße vor Commerzbank)

I. Beobachtungen und Erkenntnisse

Zu kurzer Aufstellplatz für abbiegende PKW, Fußgängerampel vor Commerzbank und Alnatura sind für „ schnelle Fußgänger“, die Diagonalgrün nutzen wollen und können, schwer zu erkennen

II. Konkrete Empfehlungen des AK Demografie und Stadtentwicklung

An der Kreuzung Pfulgasse/Görgenstraße/Clemensstraße ist angesichts der komplexen Verkehrsanforderungen im Augenblick wohl der beste Kompromiss gefunden. Das Abrücken der Fußgängerfurt wäre nicht fußgängerfreundlich, da sie Fußgänger den direkten Weg gehen wollen. Die Ampel würde dann auch oft übersehen. Außerdem fehlen im Westen (vor Leffers) ausreichende Warteflächen für eine Verschiebung der Querungsstelle.

Wünschenswert aus Sicht der Fußgänger (wie an vielen anderen Stellen in der Innenstadt): „Diagonalgrün“ für Fußgänger durch Schaltung längerer Grünphase/Räumzeit für Fußgänger (Beispiel: Friedrichstr./Kochstr in Berlin Stadtmitte, auch an vielen anderen Stellen in Koblenz schon Realität ohne gesonderte Beschilderung/Markierung)

Verbesserung der Sichtbarkeit der Fußgängerampel vor Commerzbank und Alnatura durch kleine Drehung in der Vertikalachse nach Westen

(Commerzbank) und Norden (Alnatura).

Die laufende Einrichtung von sog. Diagonalüberquerungen wird sehr begrüßt und als Komfort für den Fußgänger empfunden. Das bedeutet, dass die Einrichtung solcher Diagonalüberquerungen an möglichst vielen Kreuzungen empfohlen wird.

Markante Stelle 3: **Saarplatz und Umgebung**

Vorbemerkung:

Der Saarplatz gehört zu den verkehrsreichsten Plätzen in Rheinland-Pfalz. Über 100.000 Pkw befahren täglich die mit dem Saarplatz nördlich direkt verbundene Europabrücke. Hinzu kommen die zahlenmäßig erheblichen Verkehrsbewegungen der östlich und westlich gelegenen Stadtteile von Bussen (ÖPNV), Pkw, Radfahrern und Fußgängern. Konzeption und Ausführung dieses Bauwerks sind ausgerichtet nach den Vorgaben für eine „autogerechte Stadt“, die den Städtebau Mitte des letzten Jahrhunderts bestimmten. Struktur der Bevölkerung und Einstellungen der Menschen haben sich in den gut 60 Jahren seitdem so grundlegend geändert, dass ein Experte kürzlich den Saarplatz ein „innerstädtisches Autobahnkreuz“ nannte. Richtet man sich nach den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen der Menschen, ist die Forderung nach einem Rückbau oder Umbau des Saarplatzes die logische Konsequenz. Losgelöst von den zeitlichen und finanziellen Voraussetzungen für die Realisierung eines derartigen Generationenprojekts gibt es heute dringend notwendige Verbesserungsmaßnahmen. Die im Anschluss vorgetragenen Empfehlungen zur Verbesserung der Situation im Bereich des Saarplatzes und Umgebung konzentrieren sich entsprechend der Aufgabenstellung auf Maßnahmen für Fußgänger aus Sicht der Senioren und Behinderten.

I. Beobachtungen und Erkenntnisse

Rampen zu steil: –durch das Gefälle der Rampen ergeben sich gefährliche Begegnungen mit Radfahrern
Beschilderung teilweise nicht (mehr) zutreffend (vor 10 Jahren überarbeitet) – Beschilderungen inhaltlich und gestalterisch verbessern (gelbe Schrift auf Weiß schlecht lesbar) – Erreichbarkeit “Versorgungsamt“ und große Umwege für Busbenutzer wegen weitem Abstand zur gesicherten Überquerungsstelle (Ampel Schwerzstraße, über 200 m mit Querung zwei weiterer Straßen) - für Rollstuhlfahrer aus Richtung Am Wöllershof / Saarplatzkreisel sogar über 280 m Umweg - Fußgänger queren ungeschützt an der Stelle, wo sich normalerweise bei Kreiseln eine Querung befindet (Fotodokumentation liegt vor) – fehlender Gehweg zwischen der Treppe vom Saarplatz-Tunnel zur Fußgängerbrücke zum Versorgungsamt führt auch hier zu Umwegen und einer unnötigen zweiten Überquerung der Baedekerstraße – dabei häufig Sichtbehinderung durch parkende Kfz.

Ergänzungen und Bestätigungen nach der Abfrage beim Bürgerservicebüro des “Landesversorgungsamts“ - offizielle Bezeichnung LSJV (Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung)

die Beschilderung in der Unterführung ist schlecht, da gelbe Schrift verwendet wurde und insoweit der Kontrast fehlt

- das Leitsystem Brücke – Bürgersteig ist irreführend, da es nicht zum Bürgerservicebüro des LSJV leitet
- ein Leitsystem Bushaltestelle vor dem Haus zum BSB BSB (Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung) fehlt ebenfalls.

II. Konkrete Empfehlungen des AK Demografie und Stadtentwicklung

Generell großer Bedarf für Verbesserung des Fußgängerverkehrs – Abhilfe bei zu steilen Rampen unter besonderer Berücksichtigung von Fußgängern mit Rollatoren und Müttern mit Kinderwagen – auch generell zur Vermeidung der Unfallgefahren im Radverkehr als Folge des zu starken Gefälles - Anregung für eine Querungshilfe oder Überweg mit Bedarfsampelschaltung am Beginn der Moselweißer Str./Einmündung Baedekerstr. – Leitsatz: Verkehrssicherheit steht vor Priorisierung des PKW-Verkehrs -systematische Voruntersuchungen der PKW- und Fußgängerverkehre (Bestandsanalyse) und Lösungsentwicklung einleiten *und dabei die zugesagte Unterstützung und Eigeninitiative des Seniorenbeirats zur Beschleunigung der Maßnahme fest einplanen (eigentlich Aufgabe der Stadt, wird voraussichtlich in Erhebungsprogramm 2017/18 aufgenommen)* – Hinweise und Wegweisungsschilder verbessern, ergänzen und aktualisieren und dabei auch Experten der Behindertenvereinigungen beratend hinzuziehen - Zielverkehr zum "Versorgungsamt" durchgehend beschildern - große Schilder für Sehbehinderte - Hinweis für Fußverkehr aus Raental und Moselweiß zu den jeweiligen Überquerungsstellen der Moselweißer Str.- auch der Umweg zur Bushaltestelle stadteinwärts sollte verkürzt werden - Gehweglücke zwischen Treppe Saarkreisel und Brücke Versorgungsamt schließen.

Ergänzungen und Bestätigungen nach der Abfrage beim Bürgerservicebüro des LSJV (Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung):

- das Leitsystem Brücke – Bürgersteig soll zum Bürgerservicebüro des LSJV (Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung) führen
- ein Leitsystem Bushaltestelle vor dem Haus zum BSB (Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung) fehlt ebenfalls.

Edgar Kühnlenthal 22.02.2018