

Universitätsstadt Gießen · Dezernat III · Postfach 11 08 20 · 35353 Gießen

Herrn
Stadtverordnetenvorsteher

Hausanschrift:

Aulweg 45
35392 Gießen

- Auskunft erteilt: Herr Stadtrat Rausch
- Zimmer-Nr.: 126
- Telefon: 0641/306-1004/1005
- Telefax: 0641/306-2004
- E-Mail: trausch@giessen.de

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen
III-R./si.- (-66-)

Datum
02. September 2008

Erneuerung von vier Rolltreppen (Fahrtreppen) an der Fußgängerüberführung Selterstor - STV/1788/2008 sowie Fragenkatalog der FDP-Fraktion aus dem Bauausschuss dazu
hier: Schreiben von Prof. Fischer-Schlemm vom 11.08.2008

Der Magistrat hat das Schreiben vom 11.08.2008, das in der Presse zu lesen war, nicht erhalten. Die Tiefbauverwaltung hat dazu und zu dem Fragenkatalog folgende Ausführungen gemacht:

Vor Beantwortung der detaillierten Fragen möchten wir kurz zu den in den Jahren 1995 bis 1996 ausgeführten Sanierungsarbeiten und den von Herrn Fischer-Schlemm gemachten Anmerkungen zur Versachlichung die tatsächlichen Kosten benennen:

Die Vergabesumme der Sanierungsarbeiten betrug 750.000 DM. Durch folgende Umstände erhöhten sich die Gesamtkosten um weitere 630.000 DM auf 1.380.000 DM:

- zusätzliche Leistungen zur Beseitigung von Erstellungsmängeln aus dem Jahre 1968 in Höhe von 185.000 DM

- zusätzliche notwendige Betonsanierungen, die erst nach Freilegung der Betonkonstruktion erkennbar wurden in Höhe von 195.000 DM
- Ausführungsänderungen nach Ausschreibung durch Anforderungen Baudezernent und OB wie Abbruch Treppenanlage vor Darree, Erneuerung der Geländer, höherwertigere Gehwegbefestigung auf Überführung, Veränderung im Bauablauf mit Kostenumfang von 350.000 DM (alle Angaben sind Bruttokosten).

Zu den Fragen:

Zu 1)

Die Ausführungen von Herrn Fischer-Schlemm sind so nicht plausibel. Die von ihm vorgeschlagene Einrichtung von ebenerdigen Fußgängerfurten stellt gegenüber einer planfreien Fußgängerführung die weniger sichere Form dar, zumal die in diesem Bereich täglich querenden enorm starken Fußgängerströme neben deutlich verlängerten Grünzeiten (mehr als 20.000 Personen innerhalb von 12 Stunden) auch baulich mehr Aufstell- und Bewegungsraum benötigen, als wie sie bei Verwendung von Mindestbreiten nach dem Regelwerk entsprechend der Skizze von Herrn Fischer-Schlemm erkennbar sind. Durch die von Herrn Fischer-Schlemm vorgeschlagenen Phasenbildung mit separaten Fußgängerphasen kommt es zu Ausschlüssen von bisher verträglichen Strömen:

- a) Der Rechtsabbieger Frankfurter Straße in Richtung Südanlage kann nicht mehr gleichzeitig mit dem Linksabbieger Frankfurter Straße in Richtung Westanlage freigegeben werden, da dieser Rechtsabbieger mit dem Fußgänger über die Südanlage feindlich ist.
- b) Der Linksabbieger Südanlage in Richtung Frankfurter Straße kann nicht mehr gleichzeitig mit dem Geradeausverkehr der Südanlage freigegeben werden, da dieser Geradeausverkehr mit dem Fußgänger über die Westanlage feindlich ist.
- c) Der bisher frei abfließende Rechtsabbieger Westanlage in Richtung Frankfurter Straße kann nicht mehr gleichzeitig mit dem Geradeausverkehr der Westanlage

freigegeben werden, da dieser Rechtsabbieger mit dem Fußgänger über die Frankfurter Straße feindlich ist.

Diese Ausschlüsse bisher verträglicher Ströme bei gleichzeitiger Erhöhung von Grünzeiten, veränderten Zwischen- und Räumzeiten zur Einrichtung der Fußgängerfurten steht im Widerspruch zu der von Herrn Fischer-Schlemm behaupteten zusätzlicher Reserven des ohnehin in seiner Leistungsfähigkeit ausgelasteten Knotenpunktes.

Die Grenze der Leistungsfähigkeit ist im Ist-Zustand bei bestimmten Verkehrsströmen schon fast erreicht bzw. überschritten (z. B.: Linksabbieger aus der Frankfurter Str.).

Auch eine Erweiterung durch eine zusätzliche Linksabbiegespur bringt hier nicht die gewünschte Entlastung, da durch den Ausbau der Frankfurter Straße und die Wieseckbrücke Zwangspunkte vorhanden sind, die eine erforderliche Länge zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit nicht ermöglichen.

Die Fußgängerfurten führen in fast allen Zufahrten über 6 Fahrspuren (außer Westanlage 5 Fahrspuren).

Die Furten werden aufgrund der hohen Fußgängerzahl (3945 Fußgänger/3 Stunden Zählung Februar 2000) entsprechend breit und sehbehindertengerecht ausgebaut, d. h. bei der Berechnung der Freigabe- und Zwischenzeiten wird eine geringere Geschwindigkeit zugrunde gelegt, was eine Erhöhung der Freigabe- und somit auch Zwischenzeiten zur Folge hat (Überlastung des Knotenpunktes).

Um den schwächsten Verkehrsteilnehmern eine entspr. Sicherheit zu bieten, darf hier eine Wartezeit von 25-35s nicht überschritten werden (Level of service).

Die von Herrn Fischer-Schlemm angesprochene mittlere Wartezeit von 45s ist aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar. Es kommt dadurch zu „Rotlichtfußgängern“.

Des Weiteren sollten die Mittelinseln mindestens eine Breite von 2,50 m aufweisen, um den Fußgängern, die bei den langen Querungstrecken, nicht die ganze Fahrbahn überqueren können, eine Wartemöglichkeit zu geben.

Die verkehrsgerechte Anordnung der Fußgängerfurten erfordert eine komplette Überplanung des Knotenpunktes.

Durch die Verlegung der Haltebalken erhöhen sich die Zwischenzeiten, der Stauraum verringert sich. Die dadurch entstehenden Rückstaus haben negative Auswirkungen auf den kompletten Anlagenring.

Durch den Zeitmehrbedarf für die Fußgängerphasen können die notwendigen Zeitversätze für die „Grüne Welle“ nicht mehr eingehalten werden.

Die ÖPNV-Programme wie auch die der Feuerwehrfahrstraße müssen angepasst werden. Eine Optimierung dieser Programme erfolgte erst im Zuge der Einrichtung „Neustädter Tor“ aufgrund der zu erwartenden höheren Verkehrsmenge.

Die Berücksichtigung von Busspuren und Radwegen wurde bei der Planung von Herrn Fischer-Schlemm völlig außer acht gelassen.

Die Andienung durch Schwerverkehr ist durch die reduzierte Fahrbahnbreite nur schwer möglich.

Gänzlich unplausibel sind die Kostenangaben zum Umbau des Knotenpunktes, da die von Herrn Fischer-Schlemm geschätzten Kosten in Höhe von 350.000 EUR in keinsten Weise dem tatsächlich notwendigen Umbauaufwand und dessen Kosten entsprechen. Einzig die Kosten des Abbruchs können mit 300.000 EUR als annähernd realistisch eingeschätzt werden.

Zu 2)

Neben den Abbrucharbeiten werden im Wesentlichen folgende Straßenbauarbeiten erforderlich:

- Die Einrichtung einer zweiten Linksabbiegespur in der Frankfurter Straße in Richtung Westanlage erfordert den Abbruch der Mittelinsel mit grundhaften Anpassungen der Randbereiche beider Richtungsfahrbahnen der Frankfurter Straße bis etwa zur Wieseckbrücke. Die Verlegung der mittigen

Straßenbeleuchtung, der Straßenentwässerung und die Anpassung des unterirdischen Leitungsnetzes werden dadurch bedingt. Der Fahrbahnrand einschließlich des angrenzenden Gehweges und deren Entwässerung vor der Dresdner Bank sind wegen Verschiebung der Richtungsfahrbahn ebenfalls grundhaft anzupassen. Auch hier ist der Leitungsbestand zu sichern oder gar umzuverlegen.

- Die Veränderung des Fahrbahnrandes der Südanlage / Westanlage auf Seite des Selterstor und die Verbreiterung des Gehweges erfordert eine grundhafte Ausführung. Auch hier sind Arbeiten an der Straßenentwässerung und am Leitungsbestand nötig.
- Entlang des Fahrbahnteilers in der Westanlage wird deren Randeinfassung sowie der Fahrbahnbereich grundhaft anzupassen sein.
- Im Bereich von zuvor vorhanden und nicht mehr benötigten Verkehrsinseln / Fahrbahnteilern im Fahrbahnbereich unterhalb der Überführung sind grundhafte Arbeiten erforderlich.
- Durch Einrichtung der Fußgängerfurten wird die Anordnung der Signalgebermasten in der Mitte der Furten notwendig und aufgrund der weiteren veränderten Knotenpunkt-Geometrie wird eine komplette Erneuerung der Lichtsignalanlage einschließlich deren Schachtbauwerke sowie Verkabelungen und Schleifen erforderlich.
- Mit Abbruch des Selterstor muss die wegweisende Beschilderung in Form von Tabellenwegweisern oder Schilderbrücken neu aufgebaut werden.
- Entgegen der Behauptung von Herrn Fischer-Schlemm wird wegen den vielen baulichen Anpassungen der Einbau einer neuen Fahrbahndecke für den gesamten Knotenpunktbereich erforderlich, um auch sog. Phantommarkierung zu vermeiden.
- Die Markierungsarbeiten und zusätzliche Leuchtenstandorte der Straßenbeleuchtung gehören ebenso zu Umbauumfang wie weitere punktuelle Gehwegsanierungsarbeiten im Bereich der zurückzubauenden Treppen und Aufzugsbereiche.

Neben den Straßenbauarbeiten und deren Planungsleistungen werden auch umfangreiche verkehrstechnische und verkehrsplanerische Leistungen erforderlich:

- Planung der neuen LSA-Steuerung des Knotenpunktes sowie der LSA-Steuerung der unmittelbar benachbarten Knotenpunkte wegen der Koordinierung zur grünen Welle.
- Programmierung und Implementierung der neuen LSA-Steuerung durch die Signalbaufirma.
- Programmierung von Umleitungs- und Bauphasenprogrammen
- Verkehrssicherung und Ausweisung von Umleitungen für I- und ÖPN-Verkehre.

Zusätzlich werden Kosten für Rückbaumaßnahmen der bisher baulich angeschlossenen Gebäudeteile am Gebäude Karstadt und gegenüber beim Aufzug sowie für Entwurfsvermessung und Beweissicherung notwendig.

Zu 3)

Die geschätzten Gesamtkosten in Anlehnung an aktuelle Baumaßnahmen (Umbau Berliner Platz; U-Turn Ostanlage / Wiesenstraße) belaufen sich auf geschätzte 850.000 EUR. Sie belegen, dass alleine wegen des zu berücksichtigten Gesamtumfangs und den gestiegenen Anforderungen an die Verkehrstechnik ein Umbau zu den von Herrn Fischer-Schlemm geschätzten 350.000 EUR nicht realistisch ist.

Im Übrigen muss darauf hingewiesen werden, dass eine solch große komplexe Ampelsteuerung etc. ebenfalls jährliche Wartungskosten verschlingt und keinesfalls kostenneutral abgewickelt werden kann.

Auch müsste ein Abriss und die nachfolgenden verkehrstechnischen Planungen von einem entsprechenden Stadtverordnetenbeschluss begleitet werden.

gez.

R a u s c h
(Stadtrat)