



**Fahrgastverband
PRO BAHN**

Regionalverband Nordhessen

Postfach 41 02 34

34064 Kassel

Tel.: 0561 / 51009001

Fax: 0561 / 22078108

Mail : nordhessen@pro-bahn-hessen.de

www.pro-bahn-hessen.de



Positionspapier zur baulichen Zukunft der Verkehrsstation der Deutschen Bahn

Kassel-Wilhelmshöhe

Forderungen nach einem weitreichenden Ausbau und Umbau

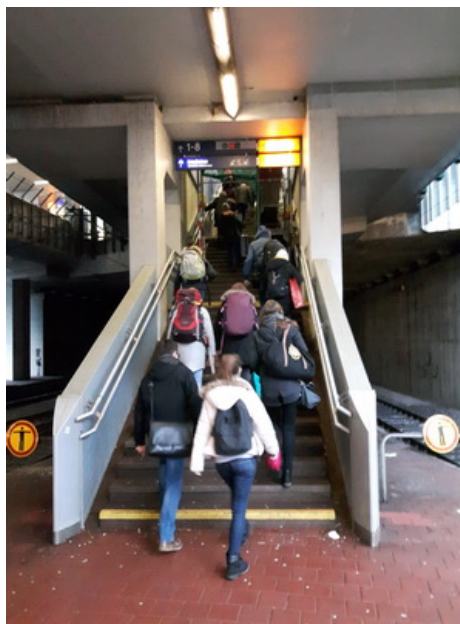
Kassel, am 20.11.2018 und am 01.02.2019

Einführung:

Voran sei gestellt, dass diese Positionierung „nicht“ den Bahnhofsvorplatz, offiziell Willy-Brandt-Platz genannt, mit der großen Straßenbahnstation sowie den Bushaltestellen der KVG und des NVV beinhaltet. Dies ist ein städtisches Areal und bedarf einer gesonderten Betrachtung. Extra betrachten möchten wir an anderer Stelle auch den im östlichen Bereich liegenden Reisebus-Parkplatz, welcher heute als Fernbushaltestelle genutzt wird. Inwieweit dieser einer völlig anderen Nutzung zugeführt wird, muss in die Diskussion eingebracht werden.

Um was geht es hier? Es geht auch nicht darum, welche Zuggattung in dem bedeutenden Bahnhof hält, sondern wie die von den Fahrgästen genutzten Flächen im Bahnhofsgelände, in dem als „Verkehrsstation“ deklarierten Areal durch bauliche Maßnahmen deutlich optimiert werden können. Aus Sicht des PRO BAHN Regionalverbandes Nordhessen ist rund drei Jahrzehnte nach Bau und Inbetriebnahme des Bahnhofs für Fernverkehr und Nahverkehr im Stadtteil Wilhelmshöhe die Zeit gekommen, dass wieder ein deutlicher Betrag in einen Umbau und Ausbau investiert werden muss. Viele Teilbereiche haben sich als schlecht oder unzureichend nutzbar erwiesen.

Diese Punkte stellen einen Gesamtorschlag dar, aus dem Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe eine Bahnstation werden zu lassen, welche insbesondere von der Kasseler Bevölkerung, ja von den Fahrgästen insgesamt anerkannt und geliebt wird.



Punkt 1: Rolltreppen anstelle Betontreppen an den nördlichen Enden der vier Bahnsteige

Anstelle der heute vorhandenen Treppen am nördlichen Ende der Bahnsteige (Abschnitt G) sollten diese abgebrochen und durch **Rolltreppen** ersetzt werden.

Die beiden mittleren Bahnsteige (3+4 sowie 7+8) weisen an der Stelle eine Gesamtbreite von 8,70 m auf, die Treppen sind 3,00 m breit, die eigentlichen Treppenstufen 2,50 m. Es lässt sich also durch den seitlichen Neuaufbau der Stützwände eine breitere zweiteilige Rolltreppenanlage (Auf- und Abfahrt) errichten. Der Fuß der Rolltreppe kann genau an der Stelle des heutigen Treppenfußes erfolgen. Im Fall der beiden äußeren Bahnsteige (1+2 sowie 9+10) verjüngt sich die Bahnsteigbreite im nördlichen Bereich etwas stärker, so dass die Position der Rolltreppen um 2,00 m nach Süden verschoben werden muss. Die seitlichen Betriebsstege können noch breit genug gehalten werden.

Punkt 1 (Fortsetzung):

Links und rechts der heutigen oberen Aufgänge der Treppen, hin zur Treppenhalle beträgt die Breite der seitlich vorhandenen Flächen jeweils 3,50 m. Durch Umsetzung des Punktes 3 werden Ausweichflächen geschaffen, um so ausreichend Fläche für die Fahrgäste zu schaffen, welche weiterhin die Rampen nutzen.

Wir gehen jedoch davon aus, dass sich im Fall von Rolltreppen wesentliche Teile der Fahrgastströme auf diese verlagern und nicht mehr die Rampen nutzen werden. Einer der deutlichen Kritikpunkte, welchen die Fahrgäste gegenüber dem Fahrgastverband PRO BAHN äußern, sind die langen Rampen. Sie sind für Menschen mit Einschränkungen nur beschwerlich überwindbar, verursachen im Verhältnis lange Umsteigewege. Einen Trolley diese Rampen hinaufzuziehen, dies können nicht alle Fahrgäste bewältigen.

Aufzüge am Nordende der Bahnsteige stellen keine Alternative dar, da die Fahrgastzahlen im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, die Ein- und Aus- und Umstiegswahlen, insbesondere im Fernverkehr zu hoch sind. Lange Wartezeiten und das Verpassen von Anschlusszügen wären die Folge. Eine Rolltreppe kann ein Mehrfaches an Menschen gleichzeitig, im Verhältnis zu einem Aufzug transportieren. Zudem gibt es ja Aufzüge im südlichen Bereich des Bahnhofs (Punkt 5).



Punkt 2: Neubau von Turmtreppenhäusern kurz hinter dem unteren Ende der Rampe

Etwa 10 Meter südlich des unteren Endes der Rampen, in Höhe der Bahnsteigabschnitte E, sollten neue Turmtreppenhäuser entstehen. Diese vier Treppenhäuser über den Bahnsteigen kommen mitten im Parkdeck heraus. Dazu müssen Parkplätze weichen.

Da im Fall des Abbruchs der Treppen an den nördlichen Bahnsteigenden wohl weitere Fluchtwege von den Bahnsteigen entstehen müssen, bedarf es dieser zusätzlichen Treppenhäuser. Somit würden zwei Rettungswege bestehen, selbst wenn die Eingangs- und Wandelhalle brennen oder auch anderweitig nicht begehbar sein sollte.

Zwischen den Stützen der Bahnsteige befindet sich eine lichte Breite von 8,00 m, zieht man die Halterungen ab, sind es noch 7,60 m. Die Treppenhäuser können in die Zwischenräume zwischen den Stützen platziert werden, so dass noch eine Breite von 4,00 m verbleibt, es ist ausreichend Raum, dass sich die Fahrgäste nicht behindern und Fahrgäste die Stelle passieren können.



Punkt 3: Überbauung der Nischen zwischen den oberen Abgängen der Rampen

Überbauung der Nischen über den Gleisen, d.h. zwischen den Zugängen zu den Gleisen 1+2 sowie 3+4 auf der einen Seite sowie den Gleisen 7+8 sowie 9+10 auf der anderen Seite. Diese Öffnungen sind wahrlich nicht sinnvoll, verursachen nur Krach in der Empfangs- und Wandelhalle, weil gerade darunter die Loks ihre Position haben. Hier können weitere Aufenthalts- und Begegnungsflächen im Sinne der Fahrgäste sowie für auf die Bahnsteige fahrende Betriebsfahrzeuge entstehen.

Mit der neuen Aufteilung der Gesamtfläche des Parkdecks und der (teilweisen) Überbauung der heutigen großen Öffnung (Punkt. 4) können hier für die sich fußläufig oder mit Rollstuhl aufhaltenden Personen neue Flächen mit angenehmen Übergängen entstehen. Einerseits Richtung Westen zur Berta-von-Suttner-Straße, evtl. zusätzlich mit einem neuen Fußgängersteg über derselbigen bis zum westlichen Parkplatz vor dem Einkaufscenter (Tegut-Markt), andererseits Richtung Osten zu dem heute als Fernbushaltestelle genutzten Warteplatz für Reisebusse und den angrenzenden Bereich Intercity-Hotel sowie die Wohnhäuser des Grüner Waldwegs.



Punkt 4: Teil-Schließung oder Komplett-Schließung der großen Öffnung in der Mitte

Eine ganz große Öffnung liegt mittig über den Gleisen 4, 5, 6 und 7. Dieses große Loch sorgt am meisten für den starken Durchzug und den entsprechenden Ruf des Fernverkehrs- und Regionalverkehrsbahnhofs als „Bahnhof der Winde“. Zumindest ein Teil dieser Öffnung kann überbaut

Punkt 4 (Fortsetzung):

werden. Die Masten der Oberleitung sind zwar höher als die seitlich vorhandenen Decken zwischen Parkdeck und Bahnsteig- bzw. Gleisanlagen (1-4 bzw. 7-10). Jedoch gerade die Konstruktionen über den Gleisen 2, 3, 8 und 9 zeigen die technischen Möglichkeiten auf, andere Oberleitungs-konstruktionen „unter eine neue Decke“ hängen zu können.

Hier können einerseits Ersatz-Stellplätze für PKW entstehen, das gesamte Parkdeck aber fußgängerfreundlicher werden und breitere Aufenthaltsbereiche entstehen, auch vor dem Hintergrund der Inklusion und Barrierefreiheit. Mobilitätseingeschränkte Menschen müssen auf dem Parkdeck heute in weiten Teilen auf die Fahrbahn ausweichen.

**Punkt 5: Barrierefreies Vorfeld vor den südlichen Treppenhäusern bzw. Aufzügen**

Die vier vorhandenen Turm-Treppenhäuser mit Personenaufzügen am südlichen Ende des Parkdecks (Höhe Bahnsteig-Abschnitte C) bedürfen „oben“ auf Höhe des Parkdecks einer inkludierten Erneuerung. Die Stege zu den Aufzügen sind unzureichend schmal und können verbreitert werden. Die Wegführung des Querwegs von der Parkdeck-Ein- und Ausfahrt Berta-von Suttner-Straße, entlang der Zuführungen zu den vier Aufzügen bzw. südlichen Treppenhäusern, muss komplett neu angelegt werden. Sie ist viel zu schmal, es ist kein Begegnung von Personen oder gar Rollstühlen möglich. Die Kante ist zur Fahrbahn hin zu hoch, wenn man den schmalen Gehweg bewertet. Eine Verbreiterung des Gehwegs mit inkludierten Absenkungen zur Parkdeck-Fahrbahn führt zur Reduzierung der Verkehrsfläche, welche durch die (teilweisen) Schließung der großen Öffnung aufgefangen werden kann.

Punkt 6: Aufstellung von kleineren geschlossenen Warteräumen auf den Bahnsteigen

Auf den vier Bahnsteigen müssen dringend kleinere geschlossene Warteräume installiert werden, da der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe weiterhin eine offene zugige Gesamtanlage sein wird. Als Beispiel können die Bahnsteig-Wartehallen des Bahnhofs Göttingen dienen.



Punkt 7: Neubau eines großen Warteraums und einer DB-Lounge auf der neuen Dachfläche

Dennoch bedarf es einer großen Lösung für einen Warteraum im Bereich der Empfangs- und Wandelhalle. Der PRO BAHN Regionalverband Nordhessen hat zwar im Jahr 2014 die beiden kleinen gläsernen Aufenthaltsräume am Ein- und Ausgang gegenüber der Gleisabgänge 7-10 durchgesetzt. Das ist jedoch nur eine Notlösung. Wenn denn die große Öffnung eine Teil- oder Vollabdeckung erhält, kann in Höhe der Wandelhalle, des heutigen „Markt im Bahnhof“ direkt neben dem Wandelgang ein neuer größerer Warteraum errichtet werden. Er kann durchaus tageslichtdurchflutet sein, um die Aufenthaltsqualität und den Tageslichteinfall in die Empfangs- und Wandelhalle beizubehalten.

Es bietet sich an, wegen der größeren Fläche hier auch eine DB-Lounge zu errichten. Die zahlreichen Umsteigebeziehungen zwischen Fernverkehr und Fernverkehr sowie Fernverkehr und Nahverkehr bzw. städtischem Verkehr rechtfertigt eine solche Einrichtung.



Punkt 8: Neue, helle und nachhaltige Gesamtbeleuchtung

Die Beleuchtung in den Fahrgastaufenthaltsbereichen muss deutlich verbessert werden. Dies gilt eigentlich für alle Bereiche, jedoch insbesondere für die Rampen und die Bahnsteige aber auch das Parkdeck. Die Beleuchtung stammt fast komplett noch aus der Eröffnungszeit vor rund 3 Jahrzehnten. Mögen die Leuchtmittel heute in Teilen Energiesparlampen sein, so ist dies jedoch keine grundlegende Erneuerung. Es muss alles viel viel heller werden und nach Kriterien berechnet werden, dass auch ältere und sehbehinderte Menschen sich ohne fremde Hilfe oder intensivere Hilfsmittel dort aufhalten können. Andere Bahnhöfe sind viel viel heller ausgeleuchtet. Es bedarf eines kompletten zeitgemäßen und nachhaltigen Beleuchtungskonzepts.



Punkt 9: Einlassung eines durchgängigen Taktiles Leitsystems

Die Bahnsteige haben bis heute in dem überdachten Abschnitt kein Taktiles Leitsystem, es ist nur eine Darstellung der Abstandsfläche mit Farbe vorhanden, so wie das vor vielen Jahrzehnten überall üblich war. Damit muss Schluss sein. Es bedarf nicht nur des taktiles Streifens als Abstand zur Bahnsteigkante, sondern überall dort, wo sehbehinderte, ja Menschen ohne jedwedes Augenlicht unterwegs sind, müssen die taktiles Streifen eingebaut werden. Das gilt von dem Eintritt in den in den Bahnhof ausgehend, vom städt. Bereich bis zum Bahnsteig. LED-Bänder in die Taktiles Streifen, z.B. entlang der Bahnsteigkanten, sind zur Verstärkung, auch für normal Sehende, einzulassen

Punkt 10: Deutliche Optimierung der Beschilderung/Wegweisung

Die Beschilderung des Bahnhofs entspricht zwar den Vorgaben für Verkehrsstationen der Deutschen Bahn mit ihren inzwischen dunkelblauen Tafeln mit weißer Schrift. Jedoch ist diese deutlich verbesserungsbedürftig. Es muss auf die verschiedenen Ausgänge, gerade auch die Zuwegung-Nord und die Zuwegung-Süd zu dem Parkdeck hingewiesen werden. Zudem ist durch Einlassungen auf dem Boden eine Laufrichtung deutlicher zu machen, die Schilder der verschiedenen Ausgangsmöglichkeiten sind auf den Bahnsteigen größer zu gestalten.

In diesem Zusammenhang ist die dynamische Fahrgastinformation auszubauen, gerade an den Zugängen, dem Eintritt in die Verkehrsstation bedarf es für den Fahrgast schon Informationen über die ankommenden und abfahrenden Züge.

Kassel, 20.11.2018 und 01.02.2019



Diese Ausarbeitung ist das Ergebnis von Beratungen und Entscheidungen zu Treffen des PRO BAHN Regionalverbandes Nordhessen am 20.11.2018 und 01.02.2019

Druck und Vervielfältigung nur mit Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Verfasser und Urheber des Positionspapiers:

PRO BAHN Regionalverband Nordhessen

in der PRO BAHN Regionenvereinigung NOM - Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V.

Postfach 41 02 34, 34064 Kassel

Regionalsprecher RV Nordhessen: Dieter Kleinschmidt, Ewald Biedenbach

Regionalvorstand NOM: Thomas Kraft, Werner Filzinger, Dieter Kleinschmidt, Barbara Filzinger