

Modernisierung der **FULDATALSTRASSE**

Die 1897 als Pferdebahn eröffnete Strecke nach Wolfsanger hat nicht nur eine lange Tradition. Sie kann nach den unsicheren Perspektiven in den siebziger Jahren nun auch hoffnungsvoll in die Zukunft blicken, vermerkt doch der Nahverkehrsplan der Stadt Kassel eine mittelfristige Verlängerung der Trasse über die Fulda zum Niestetaler Ortsteil Sandershausen. Hierfür war eine schrittweise Modernisierung der Lebensader Wolfsangers unabdinglich.

Bislang präsentierte sich die Gleisstraße in der Fuldatalstraße noch weitgehend im Nachkriegszustand – eingleisig mit Ausweichen an jeder Haltestelle und Bahnsteigen zu schmal zum Warten. Im Abschnitt zwischen „Ostring“ und der „Böttnerstraße“ lag das 60 Jahre alte und völlig marode Gleis ohne Abgrenzung mitten im Straßenraum, so dass es dort immer wieder zu Konflikten mit dem Individualverkehr kam. Gefährliche Situationen entstanden auch häufig an der Haltestelle „Alte Stadtgrenze“, an der die Fahrgäste zum Ein- und Aussteigen ungeschützt auf die Straße treten mussten.

Ganz anders sah es bei den Fahrbahnen für den Autoverkehr aus. Die vierspurige Einfallstraße war aus heutiger Sicht überdimensioniert, denn trotz großzügigen Beparkens der äußeren Fahrspur hatte die Durchlässigkeit nicht gelitten. Doch auch die üppige Dimensionierung der Fahrbahnen konnte nicht darüber hinwegtäuschen, dass der automobil orientierte Ausbau schon lange her war und die Fahrbahn längst wieder grundhaft saniert werden musste.



Bei der Planung einer neuen Fuldatalstraße bestanden die Aufgabenparameter darin, klare Fahrwege für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen, die Engpasssituationen im Bereich der Straßenbahninfrastruktur aufzuheben, die Fahrbahnen dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen anzupassen, den ruhenden Verkehr neu zu ordnen sowie attraktive Räume für Fußgänger und Radler zu schaffen.

Der umzubauende Abschnitt hatte eine Länge von ca. 1,5 km. In diesem Abschnitt wurde die Gleisstraße zulasten des Motorisierten Individualverkehrs durchgehend zweigleisig ausgebaut. Im Bereich zwischen „Ostring“ und der „Fuldatalstraße 36“ war der Straßenraum zu schmal, um alle Verkehrsteilnehmer gleichzeitig und gleichberechtigt aufzunehmen. Hier wurde das bereits aus der Leipziger Straße bekannte Prinzip der dynamischen Straßenraumfreigabe angewandt. Verkehrt dort keine Bahn, so gehört die Fahrbahnfläche dem Pkw-Verkehr. Kommt z. B. eine Tram aus der Innenstadt, so werden die Autofahrer an der Signalanlage „Weserspitze“ angehalten. Sobald die Tram aus der Haltestelle „Weserspitze“ in den besagten Abschnitt bevorrechtigt eingefahren ist, schaltet die Ampel für den Kraftfahrzeugverkehr wieder auf grün und die Fahrzeuge folgen der Bahn.

Innerhalb dieses gemeinsamen Verkehrsbereiches liegt auch die Haltestelle „Alte Stadtgrenze“, die in der alten Lage erhalten blieb und mit ausreichender Aufstellfläche und modernem Fahrgastkomfort auf dem Gehweg angeordnet wurde. Die Schienen liegen allerdings nicht mehr in der Fahrbahnmitte, sondern jeweils am Fahrbahnrand, so dass, anders als früher, ein gefahrloser und barrierefreier Fahrgastwechsel möglich ist. Im übrigen Ausbaubereich steht der Tram ein eigener Bahnkörper zur Verfügung. Die Haltestellen sind in der Mitte des Straßenraumes angeordnet, ausreichend breit dimensioniert und selbstverständlich ebenfalls barrierefrei.

Der Umbau der Haltestellen schloss in der Synergie auch Verbesserungen für den Busverkehr ein. So wurde die Haltestelle „Alte Stadtgrenze“ mit dem Kasseler Sonderbord ausgerüstet, um sie im Schwachverkehr auch mit Bussen barrierefrei anfahren zu können. „Am Fasanenhof“ wurden Niederflur-Bushaltestellen am Fahrbahnrand neu errichtet und an der „Fuldatalstraße“ nutzt der Bus stadteinwärts die Tram-Haltestelle nun mit. Stadtauswärts existierte bereits eine erhöhte Bushaltestelle im „Wolfsgraben“.

Wichtiger Bestandteil bei der Modernisierung der Fuldatalstraße waren Verbesserungen für den Fußverkehr, samt Querungsmöglichkeiten. Eine barrierefreie Neuerung stellen die geteilten Fußgängerquerungen an allen Haltestellen dar. Geteilt bedeutet, es gibt einen vollständig abgesenkten Bereich für Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen, während die verbleibende Querungsfläche einen klar ertastbaren Bordanschlag für blinde und sehbehinderte Menschen erhalten hat. Zum Auffinden der Querung wurden taktile und kontrastierende Platten verbaut.



Im Bereich des unabhängigen Bahnkörpers wurde die neue Gleistrasse als Rasengleis ausgeführt. Dies reduziert die Schallentwicklung der Tram erheblich, verbessert das Mikroklima und bindet den Gleiskörper harmonisch in den Straßenzug ein. Von der Begrünung ausgenommen wurden nur die Haltestellenbereiche, da dort der Rasen durch die Hitze der Fahrmotoren verbrennen würde.



Zwischen den Haltestellen „Am Fasanenhof“ und „Fuldatalstraße“ wurde der Alleecharakter des Straßenzuges durch Baumpflanzungen auf der stadteinwärtigen Seite unterstützt. Dazwischen eingegliederte Parkplätze geben dem Parken eine neue Ordnung.

Im gesamten Ausbauabschnitt wurden beidseitig Radverkehrsanlagen geschaffen. Die Radfahrstreifen wurden dabei weitestgehend auf Fahrbahnniveau angeordnet und nur an einigen wenigen Engstellen funktional mit dem Gehweg zusammengefasst.

Die Fuldatalstraße ist ein schönes Beispiel dafür, wie ein ganzer Straßenzug städtebaulich von der Ausbauplanung einer Tram-Trasse profitieren kann.

| | |
|------------------|---|
| Auftraggeber: | Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG, Stadt Kassel |
| Baukosten: | 9,1 Mio. € |
| Planungsvolumen: | 0,85 Mio. € |
| Leistungsphasen: | 1 – 9 |
| Planung: | 2004 – 2008 |
| Fertigstellung: | 2008 |

Ansprechpartner der Auftraggeber:

| | |
|----------------------------|----------------------------------|
| KVG | Stadt Kassel |
| Reiner Blobel | Sonja Ehrenfried |
| Fon: +49 (0)561 3089-301 | Fon: +49 (0)561 787-6160 |
| Mail: reiner.blobel@kvg.de | Mail: sonja.ehrenfried@kassel.de |