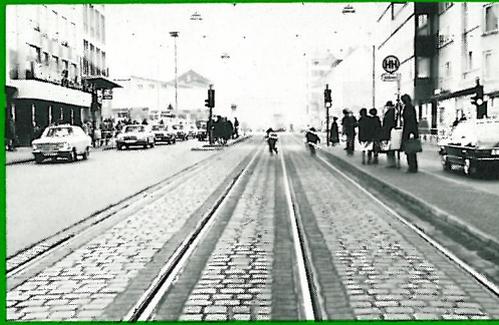
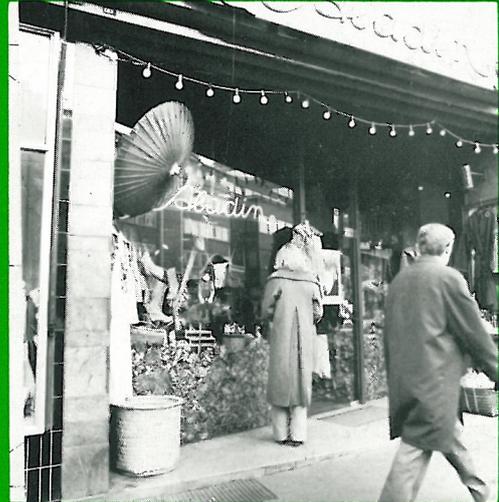


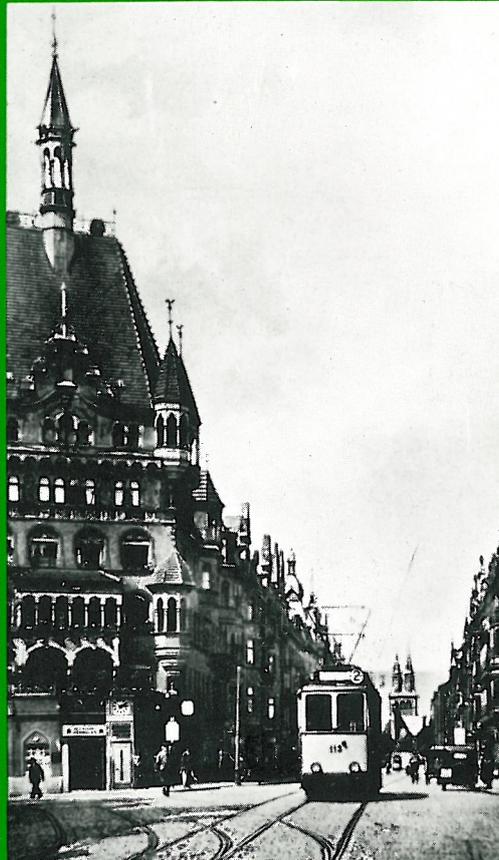


plant + baut



Zur Diskussion:

Ausbau der
Friedrich-Ebert-Straße



Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Das Interesse der Bürger unserer Stadt an der Gestaltung ihrer Umwelt nimmt erfreulicherweise immer mehr zu. Diesem Umstand hat auch der Gesetzgeber durch Ergänzung und Änderung des Bundesbaugesetzes und der Baunutzungsordnung Rechnung getragen.

Der Bürger erhält dadurch ein reales Mitspracherecht bei der Planung seiner Stadt. In der letzten Zeit standen aber wiederholt auch Ausbaupläne für innerstädtische Straßen im Mittelpunkt öffentlichen Interesses.

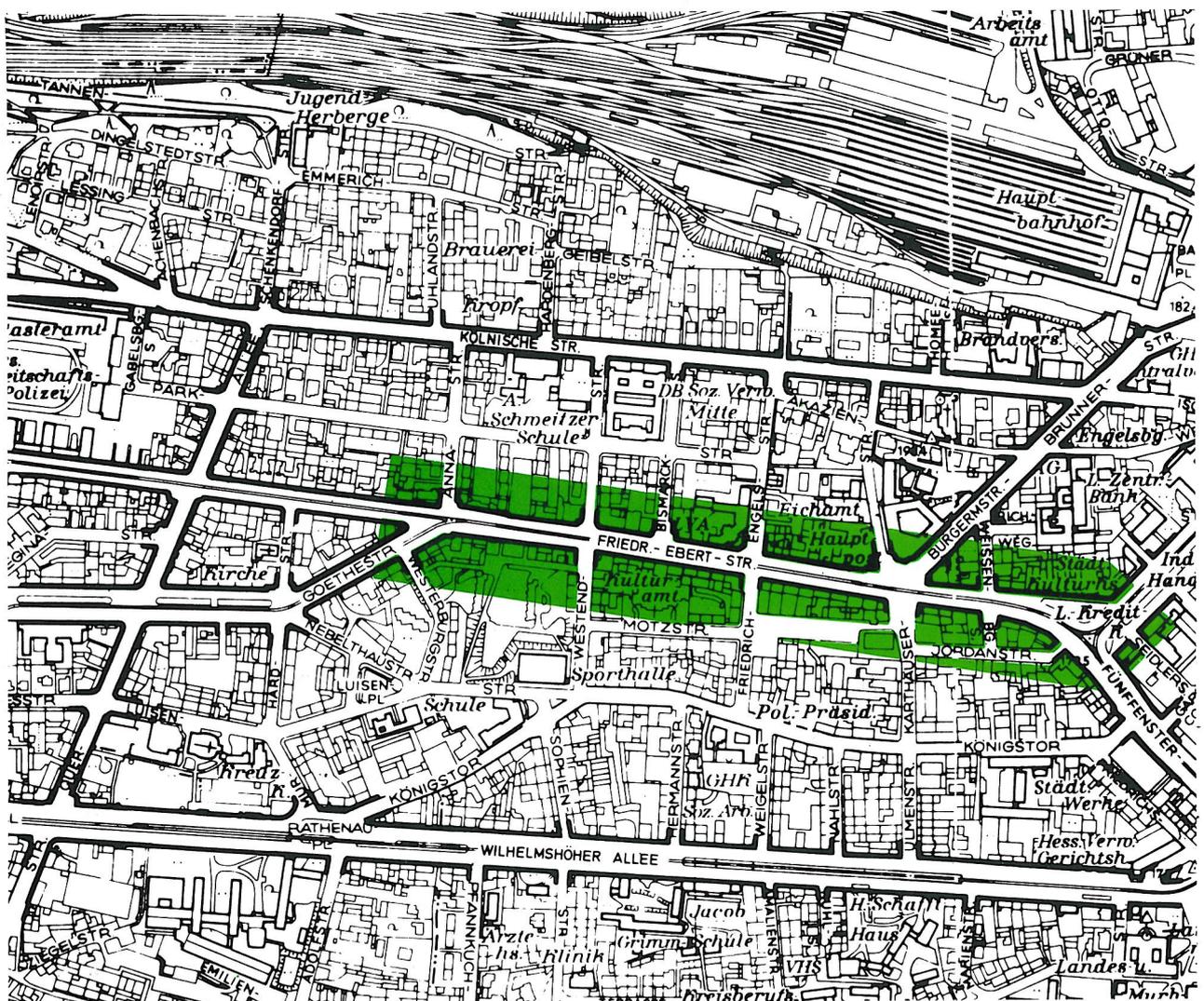
Da der Ausbau bedeutender Straßen für die Gestaltbildung einer Stadt ebenso wichtig ist, wie etwa die Planung eines Wohnquartiers, will die Stadt Kassel erstmals versuchen, einem größeren Kreis von interessierten Bürgern die planerischen Möglichkeiten für Ausbau und Gestaltung dieser Straße nahezubringen.

Ich hoffe, mit dieser Informationsschrift eine Diskussion auf möglichst breiter Basis zu eröffnen, an deren Abschluß ein Straßenausbau stehen wird, der die Zustimmung einer großen Mehrheit der Bürger dieser Stadt findet.

Ihr



Carsten Coordes
Stadtrat für Bauwesen und Stadtentwicklung



Übersichtslageplan etwa 1:10000

Gestaltung: Uli Kreh

Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße

Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine der wichtigsten Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen des westlichen Stadtgebietes.

Der hier täglich fließende Kraftfahrzeugverkehr (1974 waren es 19400 PKW-Einheiten, bis 1985 werden 25200 PKW-Einheiten täglich vorausgesetzt) ist **Zielverkehr** in die Gebiete beiderseits der Friedrich-Ebert-Straße sowie Geschäftsverkehr und Kundenverkehr, der in dieser Straße selbst erzeugt wird, ist **Quellverkehr** aus den Gebieten beiderseits der Friedrich-Ebert-Straße, ist **Durchgangsverkehr** von Westen in die Innenstadt und darüber hinaus und ist **Binnenverkehr** zwischen den Stadtteilen, die die Friedrich-Ebert-Straße miteinander verbindet.

Zwischen Bebelplatz und Ständeplatz nimmt die Belastung innerhalb von vier Abschnitten sprunghaft zu:

1. Abschnitt: August-Bebel-Platz bis Karl-Marx-Platz
2. Abschnitt: Karl-Marx-Platz bis Goethestraße
3. Abschnitt: **Goethestraße bis Karthäuserstraße**
4. Abschnitt: **Karthäuserstraße bis Ständeplatz**

In dem hier zur Diskussion gestellten Teil der Friedrich-Ebert-Straße geht es um die Abschnitte 3 und 4.

Neben dem Kraftfahrzeugverkehr wird dieser Straßenabschnitt von fünf Straßenbahnlinien (Linien 2, 3, 4, 6 und 8) belastet.

Während von Goethestraße bis Westendstraße beiderseits der Friedrich-Ebert-Straße die Wohnbebauung überwiegt, sind von der Westendstraße bis zum Ständeplatz vorwiegend Geschäfte, Büros und andere Dienstleistungsbetriebe angesiedelt. Das betrifft aber nicht nur die Bauzeilen auf beiden Straßenseiten, sondern setzt sich bis in die Tiefe der Baugebiete beiderseits der Friedrich-Ebert-Straße fort.

Der Ausbauzustand und damit auch die Sicherheit des Verkehrs und aller Verkehrsteilnehmer auf der Friedrich-Ebert-Straße sind schlecht.

Die Fahrbahndecke ist an vielen Stellen geflickt, auf den gepflasterten Teilstrecken erzeugt der Kraftfahrzeugverkehr hohe Rollgeräusche, die Fußgänger haben wenig Bewegungsraum, teils durch zu schmale Bürgersteige, teils durch parkende PKW's auf den breiteren Bürgersteigen. Linksabbiegende PKW's behindern die Straßenbahn, führen zu Zwangsbremssungen, zu schmale Haltestelleninseln für die Straßenbahnfahrgäste machen das öffentliche Nahverkehrsmittel auch nicht attraktiver, in „zweiter Reihe“ parkende oder haltende Fahrzeuge behindern den „fließenden Verkehr“, Fußgänger finden kaum gesicherte Überwege usw.

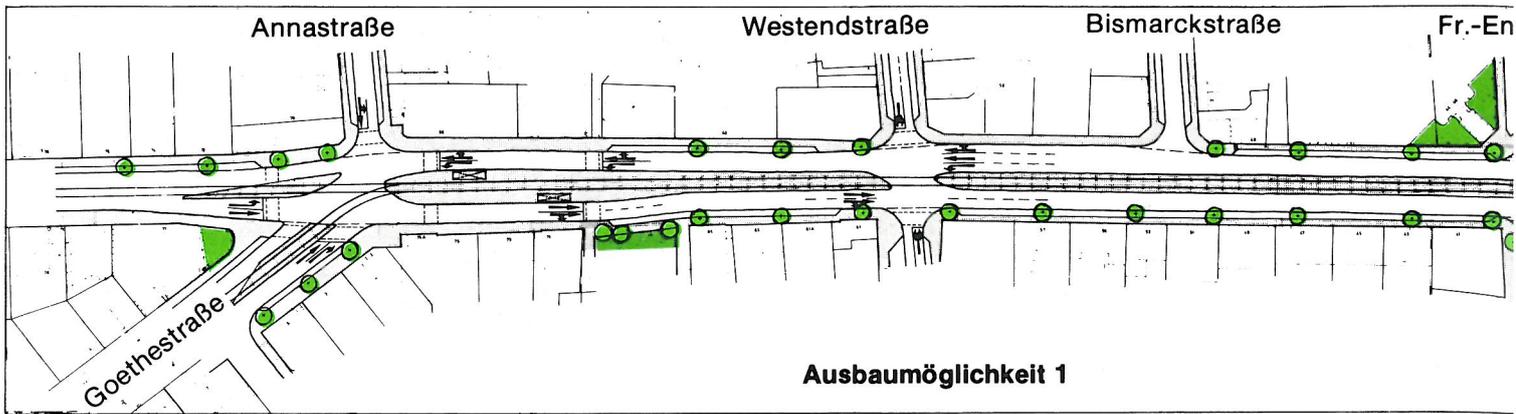
Die Fotos auf den Umschlagseiten geben von diesen schlechten Verkehrsverhältnissen nachhaltige Eindrücke.

Die Friedrich-Ebert-Straße soll deswegen ausgebaut werden. Unter der Voraussetzung, daß die Verkehrsverhältnisse nachhaltig verbessert werden, geben Land Hessen und der Bund erhebliche Zuschüsse zu den Ausbaukosten.

Neben der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse würde auch der von der Straße ausgehende Verkehrslärm bei einem entsprechenden Ausbau verringert.

Der nach dem maßgebenden Berechnungsgrundlagen ausgehende Straßenlärm beträgt heute etwa 73 dB (A). Unter Annahme, daß das Straßenpflaster durch eine Asphaltdecke ersetzt wird, wird selbst bei zunehmender Verkehrsdichte der äquivalente Dauerschallpegel auf 71 dB (A) spürbar absinken.

Wie sollte die Friedrich-Ebert-Straße denn nun ausgebaut werden, damit für alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, PKW's, LKW's, Straßenbahnen, „fließender“ und „ruhender“ Verkehr) die Verkehrsverhältnisse gleichermaßen verbessert werden, damit auch noch was übrig bleibt für die Gestaltung dieses „Lebensraumes“ (Bäume!)?

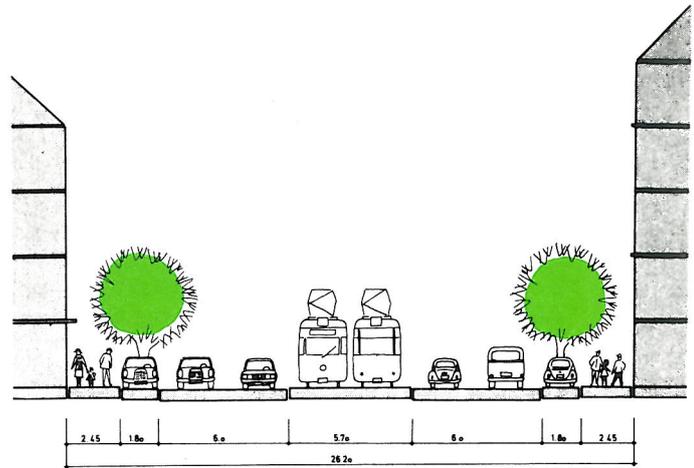
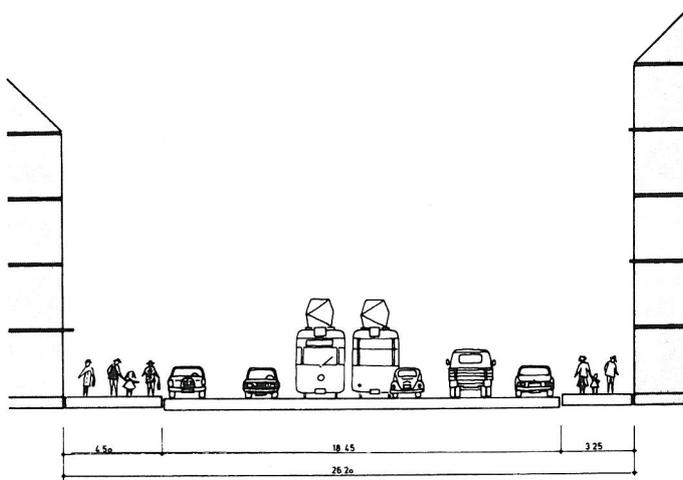


Ausbaumöglichkeit 1

Denkbar sind im Prinzip drei Ausbaumöglichkeiten

Ausbaumöglichkeit 1

Vierspuriger Ausbau, besonderer Gleiskörper beiderseits 1,80m breite Parkbuchten mit Baumpflanzungen
beiderseits 2,45 bis 3,65m breite Bürgersteige



Heutiger Zustand

(nicht im Lageplan dargestellt)

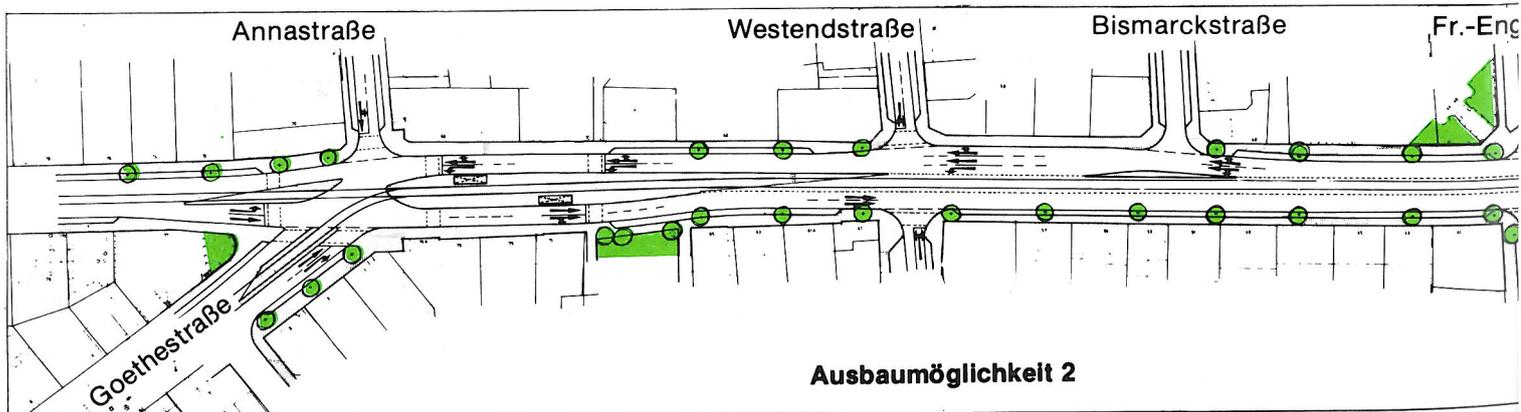
Im engsten Bereich (in Höhe Landesversicherungsanstalt) ist die Friedrich-Ebert-Straße 26,20m breit

Die heutige Aufteilung des Straßenraumes (von Seite der Landesversicherungsanstalt aus)

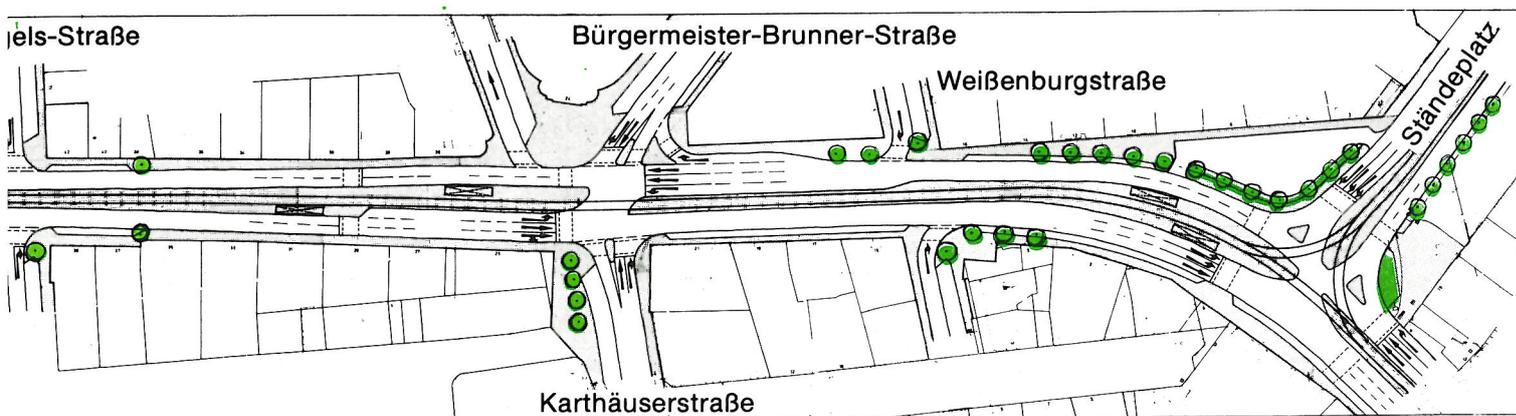
3,25m Bürgersteig

18,45m Fahrbahn mit eingepflasterter Gleiszone

4,50m Bürgersteig

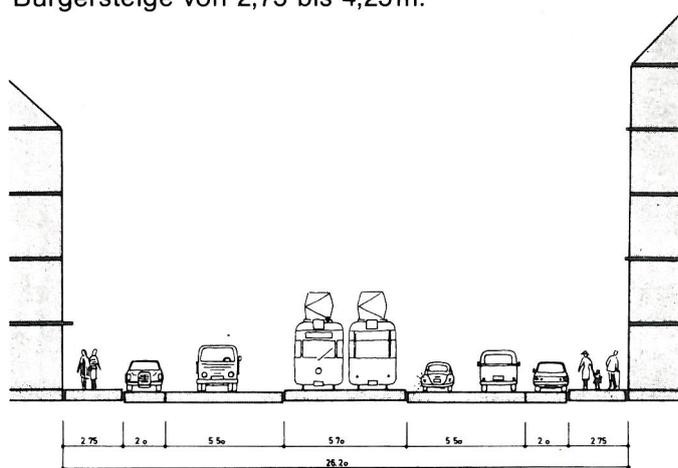
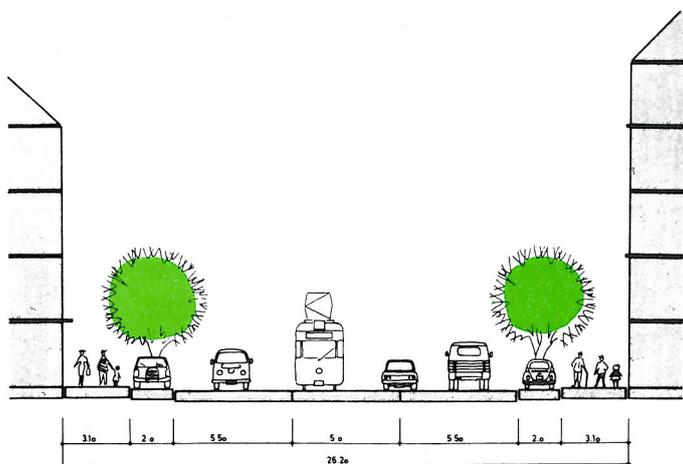


Ausbaumöglichkeit 2



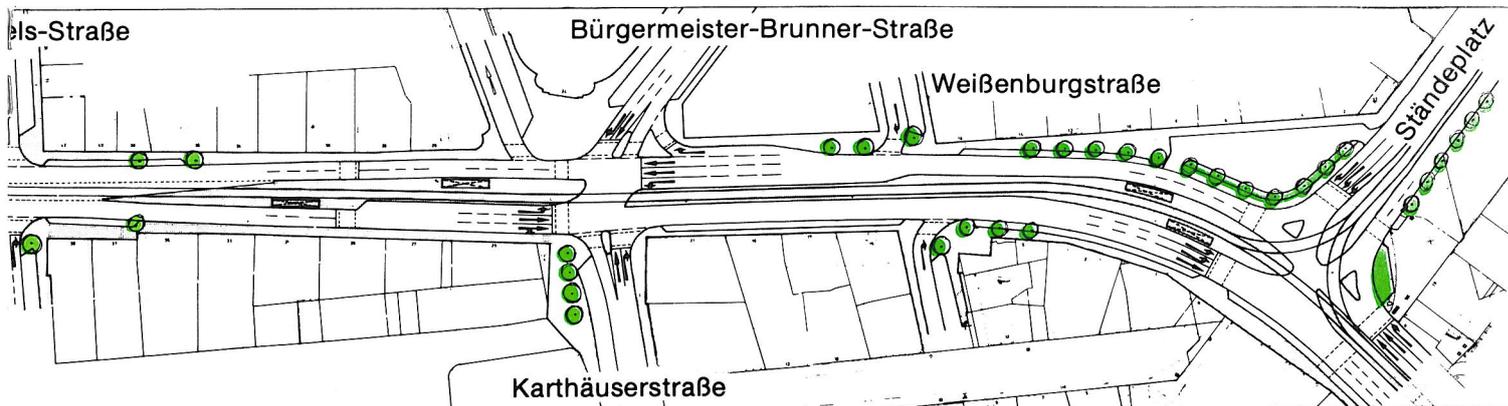
Ausbaumöglichkeit 3

(nicht im Lageplan dargestellt) Vierspuriger Ausbau, besonderer Gleiskörper, beiderseits Randparken auf der 7,50m breiten Fahrbahn, keine Baumpflanzungen, beiderseits Bürgersteige von 2,75 bis 4,25m.



Ausbaumöglichkeit 2

Vierspuriger Ausbau ohne besonderen Gleiskörper (nur eingepflasterte Gleiszone)
 beiderseits 2,0m breite Parkbuchten mit Baumpflanzungen
 beiderseits Bürgersteige von 3,10 bis 4,65m Breite

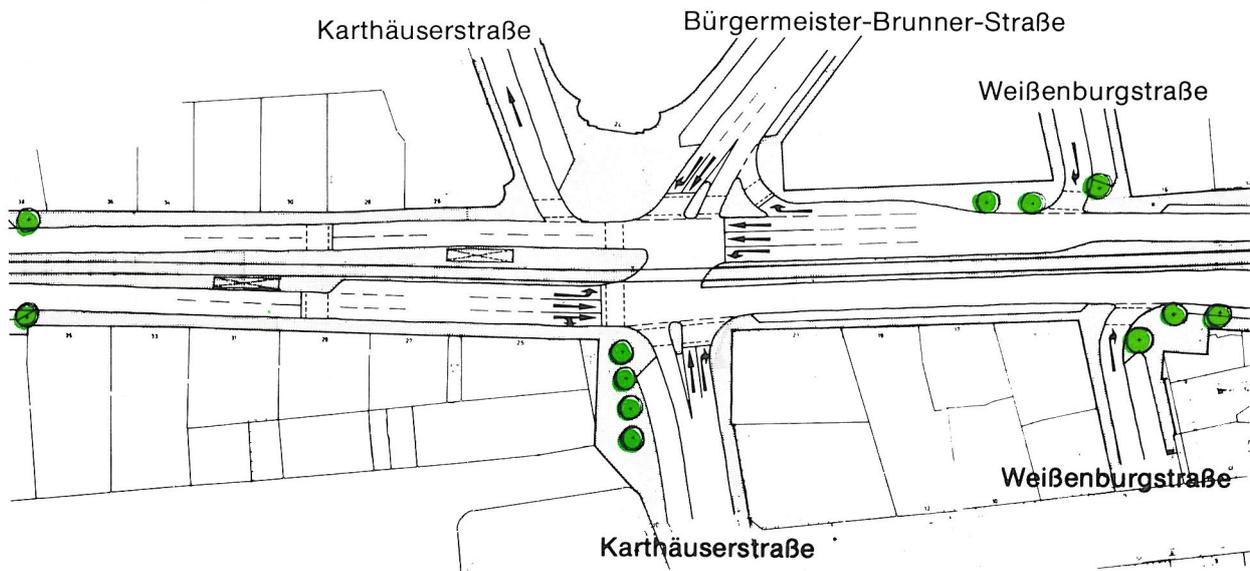


Für die Knotenpunkte Bürgermeister-Brunner-Straße/Karthäuserstraße, Westendstraße und Annastraße/Goethestraße sollte grundsätzlich gelten, daß die in den Knotenpunkt einfahrende Straßenbahn nicht durch den Kraftfahrzeugverkehr behindert wird. Das heißt, auch wenn generell kein besonderer Gleiskörper für die Straßenbahn ausgeführt wird, sollte die Straßenbahn in den Knotenpunkt einfahrend doch einen

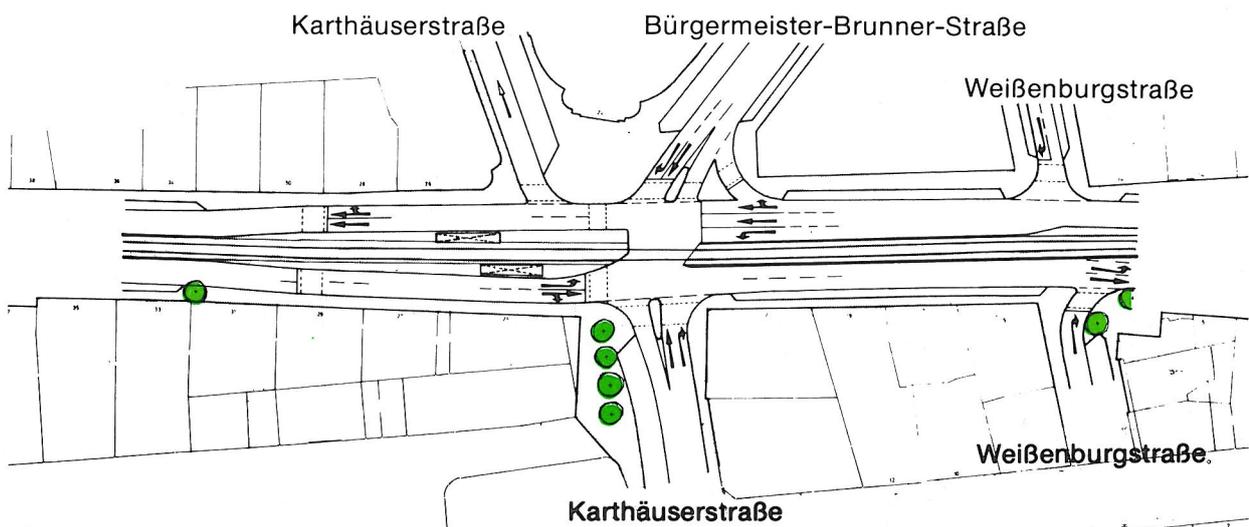
eigenen Gleiskörper erhalten und, falls Lichtsignalanlagen vorgesehen werden müssen, straßenbahnabhängig auf „Freie Fahrt“ schalten können. Die sehr schmalen Straßenbahnhalteiniseln an den Haltestellen Annastraße und Karthäuserstraße sollten möglichst verbreitert werden und Fahrgastunterstände erhalten (von 1,50m auf mindestens 2,50m Breite).

Kreuzung Bürgermeister-Brunner-Straße/ Karthäuserstraße

eine Ausbaumöglichkeit



und eine andere Ausbaumöglichkeit



Für die Anzahl der Aufstellspuren in den Knotenpunkten gibt es ebenfalls verschiedene Möglichkeiten:

- entweder auf Kosten von Parkbuchten, breiten Bürgersteigen und Straßenbahnhalteinseln möglichst viele Fahrspuren für alle Fahrbeziehungen
- oder Reduzierung der Abbiegespuren zugunsten breiterer Bürgersteige und Straßenbahnhalteinseln unter Inkaufnahme gelegentlicher Behinderungen des fließenden Verkehrs durch abbiegende Fahrzeuge.

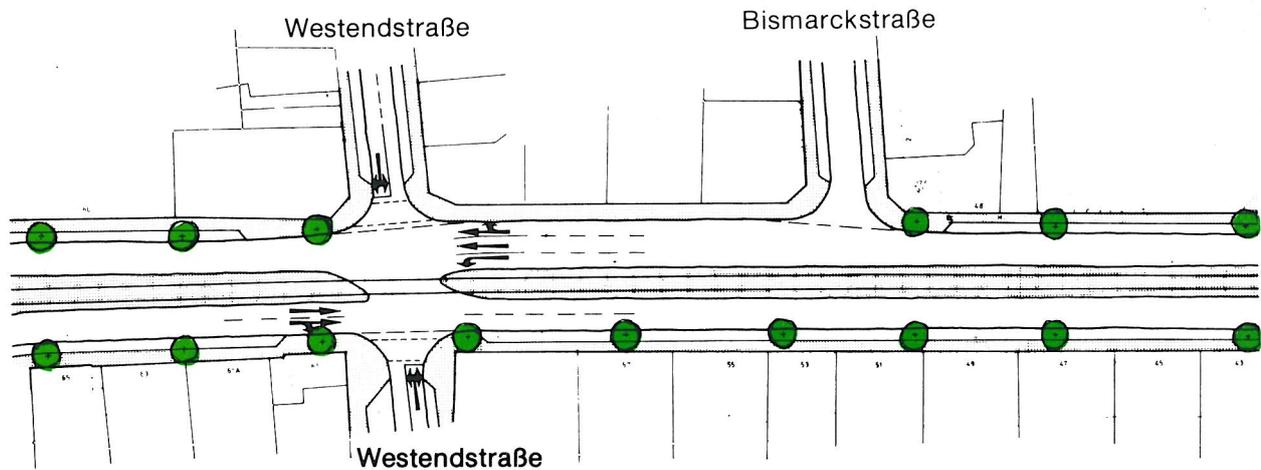
Eine maximale Befriedigung aller Bedürfnisse:

- breite Bürgersteige für den Fußgänger**
- möglichst viele Parkplätze für Berufs- und Einkaufsverkehr**
- viele Fahrspuren für den „fließenden“ Verkehr**
- eigene Gleiskörper und sichere Haltestellen für den öffentlichen Nahverkehr**
- viel Grün für eine freundliche Umwelt**

ist bei dem vorhandenen, beschränkten Raumangebot in der Friedrich-Ebert-Straße nicht möglich. Die öffentliche Diskussion über Gestaltung und Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße soll dazu beitragen, aus der Summe der maximalen Forderungen tragbare Kompromisse abzuleiten, die den städtischen Gremien die für den Ausbau dieser Straße erforderlichen Beschlüsse erleichtern.

Kreuzung Westendstraße

eine Ausbaumöglichkeit



und eine andere Ausbaumöglichkeit

