

# Aktiv und gemeinsam die Zukunft gestalten

Neue Perspektiven für das Quartier rund um die Friedrich-Ebert-Straße, Goethestraße und Germaniastraße



Liebe Bürgerinnen und Bürger, das Quartier rund um die Friedrich-Ebert-Straße und Goethestraße ist mit vielen urbanen Qualitäten und Potenzialen ausgestattet: es ist ein attraktiver Wohn- und Geschäftsstandort, geprägt von gründerzeitlicher und 50-iger Jahre Bebauung, einer Vielzahl von Restaurants, Kneipen und Cafés, buntem kulturellen Leben, einer in unserer Stadt einmaligen Dichte an inhabergeführten Geschäften – und nicht zuletzt von seiner lebendigen Bürgerschaft, die sich für die Zukunft ihres Stadtteils engagiert.

Dennoch stehen seit einiger Zeit zahlreiche Ladengeschäfte leer. Die Stadt Kassel hat durch die Aufnahme des Quartiers in das Förderprogramm „Aktive Kernbereiche in Hessen“ nun die einmalige Chance, mit finanzieller Unterstützung des Landes den drohenden Verlust von Attraktivität und Lebensqualität dieses Quartiers aufzuhalten und seiner Entwicklung neue Perspektiven zu geben. Auch in Zukunft sollen die Menschen ein ideales Umfeld zum Wohnen, Leben, Arbeiten und Einkaufen vorfinden. Dafür werden wir in den nächsten Monaten die Eckpunkte eines Entwicklungsprogramms für das Quartier gemeinsam mit den Eigentümern, den Anwohnerinnen und Anwohnern und den Geschäftsleuten erarbeiten. Im gesamten Gebiet werden Impulse gesetzt, sodass nicht nur seine Bewohner, sondern alle Kasseler Bürger sich gerne dort aufhalten und es für Einkäufe und Besorgungen nutzen. Auch die Attraktivität als Dienstleistungsstandort steigt.

Die Gestaltung der öffentlichen Verkehrs- und Freiflächen mit Blick auf ihre Sicherheit und Aufenthaltsqualität folgt dem Ziel, vielfältiges Leben in der Innenstadt und innen-



Schon heute ein beliebter Treffpunkt: Die Friedrich-Ebert-Straße in Höhe der Haltestelle Annastraße

stadtnahen Bereichen zu fördern und auch den Bedürfnissen einer älter werdenden Gesellschaft gerecht zu werden. Ein wichtiger Baustein in diesem Konzept ist der geplante Umbau der Friedrich-Ebert-Straße sowie der Goethe- und Germaniastraße. In ihm finden städtebauliche Maßnahmen der vergangenen Jahre, wie die Neugestaltung von Karl-Marx-Platz, Goethestern, dem Platz an der Alten Hauptpost oder die neue Straßenbahnhaltestelle Friedrich-Ebert-Straße / Querallee ihre Fortsetzung.

Durch den Umbau der Friedrich-Ebert-Straße und der Goethestraße sollen Straßenräume entstehen, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer entsprechen und eine hohe Verkehrssicherheit bieten. Ein begrünter Straßenraum, der zum gern und vielfältig genutzten, wohnungsnahen Freiraum wird. Eine lebendige Straße, die Platz für besondere

und spontane Nutzung bietet. Und vom Bebelplatz bis zum Ständeplatz eine Einkaufsmeile, ein Boulevard, der durch seine besondere Atmosphäre zum Flanieren und Verweilen einlädt.

Diese erste Zeitung informiert über den aktuellen Planungsstand und die nächsten Schritte. Ich freue mich im Rahmen der breit angelegten Bürgerbeteiligung auf viele Anregungen und Hinweise.

Ihr

Norbert Witte,  
Stadtbaurat

## Die Basis für die Quartiersentwicklung

### Die Menschen reden miteinander

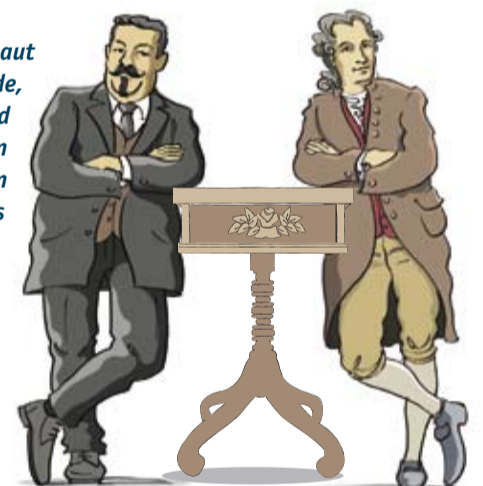


„Da können alle mitmachen“

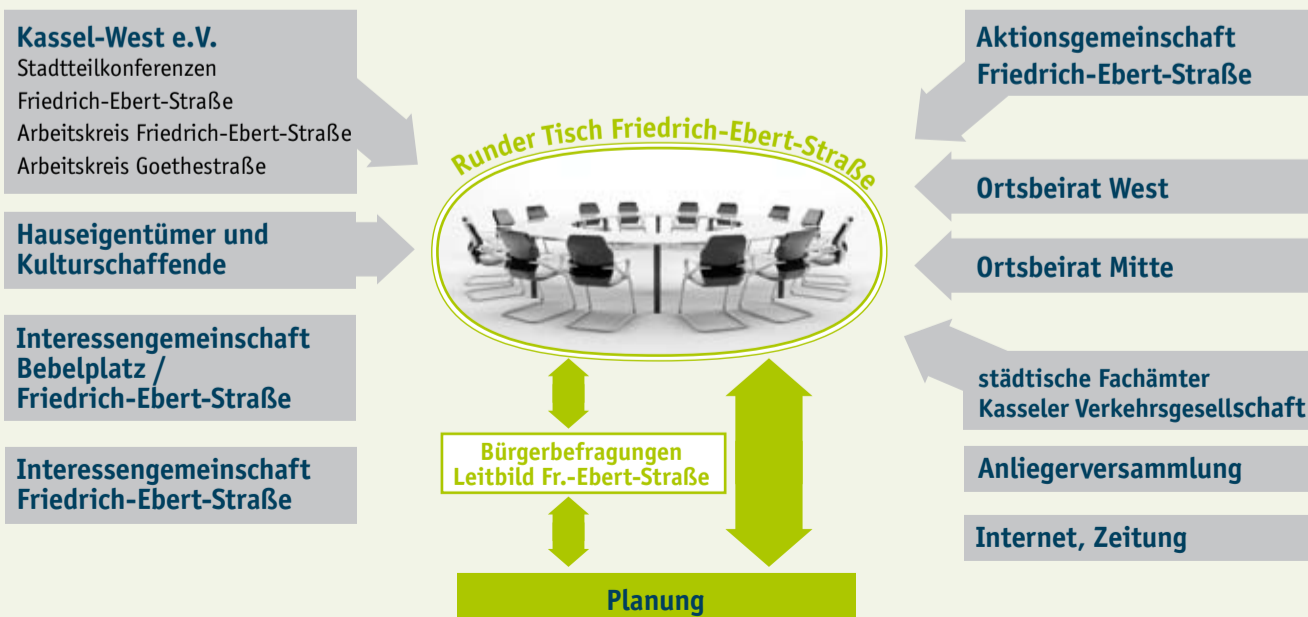
Das Besondere des Projektes ist, dass alle Akteure zunächst unabhängig voneinander, aber zeitgleich nach kreativen und langfristigen Lösungen für die vorhandenen Probleme im Quartier suchen. Eigentümer, Geschäftsleute, Anwohner, Stadtteilakteure und die Kommune haben bereits die Initiative ergriffen und erkannt, dass eine dauerhafte und für alle

gedeihliche Entwicklung nur durch gemeinsames Handeln gelingen kann. Dabei kann auf eine vorhandene Organisations- und Kommunikationsstruktur mit Förderverein, Stadtteilkonferenzen, Arbeitskreisen und Interessengemeinschaften zurückgegriffen werden. Zentral gesteuert wird der gesamte Prozess von einem Runden Tisch, der auch die unten rechts vorgestellte Umfrage initiiert hat.

„In Kassel soll umgebaut werden. Wir beide, Friedrich Ebert und Johann Wolfgang von Goethe, nehmen den Umbau der nach uns benannten Straßen für Sie genauer unter die Lupe.“



### Die Kommunikationsstruktur im Quartier



## Ideen für den Umbau

Im Auftrag des „Runden Tisches Friedrich-Ebert-Straße“ hat das Büro für Sozialforschung Kassel eine Anliegerbefragung zum Thema: „Belebung und Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße“ durchgeführt. Dabei kritisierte ein Großteil der Befragten den – zumindest in Teilbereichen – schlechten Zustand der Straße. Handlungsbedarf sehen die Anwohner, Eigentümer und Geschäftsleute bei der Verkehrsführung und Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße insgesamt. Als unattraktiv und für das Quartier schlecht empfindet ein Großteil der Befragten den hohen Leerstand bei den Geschäftsräumen und den häufigen Inhaberwechsel.

Um das Quartier aufzuwerten, wurden am häufigsten genannt: eine stärkere Begrünung, ein neues Beleuchtungskonzept, attraktive Ruhezeiten mit Parkbänken sowie breitere Gehwege mit Platz für Straßencafés. Ferner kam der Wunsch auf, mit mehr Zebrastreifen oder Ampeln Fußgängern den Weg auf die andere Straßenseite zu erleichtern. Gefragt sind auch Parkbuchten und Radwege. 1 000 Fragebögen wurden für die Befragung im August 2008 verteilt, 155 kamen zurück.

## Quartiersentwicklung Friedrich-Ebert-Straße & Goethestraße

# Auf einen Blick: So soll der Straßenumbau aussehen

Die Leitziele für die Umbauten der Friedrich-Ebert-Straße und Goethestraße



Die Vision einer neuen Friedrich-Ebert-Straße an der Ecke Friedrich-Engels-Straße. Für Fußgänger wird die Überquerung der Straße einfacher



Der Gestaltungsvorschlag für die Goethestraße zwischen Murhardstraße und Germaniastraße. Die breite Promenade lädt zum Sitzen vor der Haustür ein

Für die Friedrich-Ebert-Straße wurden vom „Runden Tisch Friedrich-Ebert-Straße“ sechs Leitziele erarbeitet:

### 1. Boulevard Friedrich-Ebert-Straße:

Attraktiver Straßenraum mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität, eine Hauptgeschäftsstraße zum Flanieren und Verweilen

### 2. Straßenraum für Alle:

Breite Gehwege und sichere Überquerbarkeit, bessere Erreichbarkeit der Haltestellen und Verbesserung der Situation für Radfahrer, Erhalt und Neuordnung des Stellplatzangebotes und Anlieferung ohne Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer

### 3. Attraktive Angebote, bunte Vielfalt:

Erhalt und Ausbau von Vielfalt, Besonderheit und hoher

Qualität der Einzelhandelsangebote als stadtweit spezifisches Merkmal

### 4. Dienstleistungszentrum Friedrich-Ebert-Straße:

Optimaler innerstädtischer Standort für Verwaltungen, Büros, Praxen, Ateliers

### 5. Besondere Wohnqualität:

Aufwertung der Straße als wohnungsnaher Freiraum, Erhalt der städtischen Wohnqualität

### 6. Lebendige Straße:

Straßenraum als Begegnungsraum und für Aktionen, Verbesserung für die Außenbewirtung und die Warenpräsentation

Mit der Situation in der Goethestraße hat sich der Arbeitskreis Goethestraße im Verein Kassel-West e.V. sowie ein Planerworkshop eingehend befasst. Ziele für die Goethestraße sind:

» Herausarbeiten der besonderen stadträumlichen Qualität, Verbesserung des Wohnumfeldes

» Verbesserung der Überquerbarkeit für Fußgänger und Verbesserung der Situation für Radfahrer

» Reduzierung überdimensionierter Fahrbahnflächen und Kreuzungsbereiche

» Erhalt und Neuordnung des Stellplatzangebotes und Erhalt des Baumbestandes

## Fördermittel für die Finanzierung

„Wer soll das bezahlen?“



Ziel ist es, die Finanzierung auf mehrere Schultern zu verteilen und möglichst viele Fördermittel zu erhalten, damit die Anteile für Anlieger so gering wie möglich ausfallen. Die Baukosten sollen zum Großteil aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes finanziert werden.

Etwa 90 Millionen Euro vergibt das Land Hessen jährlich aus diesem Programm als Fördermittel für kommunale Verkehrsprojekte. Aus dem Städtebauförderprogramm „Aktive Kernbereiche in Hessen“ fließen weitere Landes- und Bundesmittel in den Straßenumbau. Diese Förderung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat das Ziel, „die Unverwechselbarkeit und das

urbane Leben in den Zentren und Kernbereichen mit seiner Vielfalt aus Einzelhandel, Dienstleistung, Handwerk, Kultur, Gastronomie und Wohnen nachhaltig zu stärken“.

Hinzu kommen Eigenmittel der Stadt sowie Anliegerbeiträge. Ohne die Fördergelder kann der Umbau der Friedrich-Ebert-Straße und der Goethestraße in den nächsten Jahren nicht erfolgen.

Die notwendigen Beschlüsse der städtischen Gremien müssen zügig gefasst werden. Nur so kann der Zeitplan für die angestrebte günstige Finanzierung angewendet werden.

## Die Ergebnisse der Verkehrssimulation

Die Umsetzung des vorliegenden Gestaltungskonzeptes ist „aus verkehrlicher Sicht“ möglich: So lautet das Fazit einer Verkehrssimulation, durchgeführt vom Büro SHP Ingenieure, Hannover. Das Simulationsmodell spiegelt die Abwicklung des Verkehrs entlang der Friedrich-Ebert-Straße für das vorgeschlagene Gestaltungskonzept wider. Basis für die Modellrechnungen war das bei einer Verkehrszählung ermittelte Fahrzeugaufkommen zur Spitzenstunde zwischen 16.30 Uhr und 17.30 Uhr sowie die Maßgabe, dass der öffentliche Personennahverkehr Priorität hat.

Die Simulation ergab für die Kreuzungspunkte einen ausreichenden Fluss des Kraftfahrzeugverkehrs mit überwiegend nur geringen Wartezeiten. Auch bei seltenen, ungünstigen Konstellationen bleibt der Verkehrsfluss stabil. Die Rückstaulängen betragen im Mittel 11 Meter bis 27 Meter, das entspricht etwa zwei bis fünf Autos. Die maximalen Rückstaulängen können auf Grund der guten Verkehrs-

qualitäten zügig abgebaut werden. Beeinträchtigungen durch Linksabbiegeverkehr an den Kreuzungspunkten sind gering.

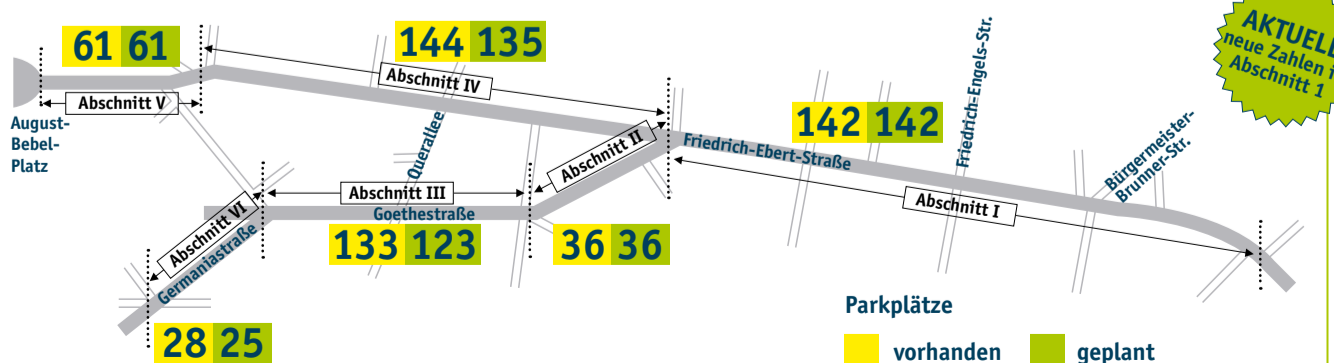
Die zukünftigen Fahrzeiten des Kraftfahrzeugverkehrs im Bereich Ständeplatz / Murhard- oder Nebelthaustraße werden gemessen an der heutigen Verkehrssituation im Durchschnitt nur um +/- 20 Sekunden variieren. Verkehrsstörungen durch Park- und Liefervorgänge sind möglich, aber sie beeinflussen den Verkehr nur unwesentlich. Für Radfahrer und Fußgänger werden die Bedingungen deutlich verbessert.

„Der moderne Mensch ist automobil. Werden da nicht alle im Stau stehen?“

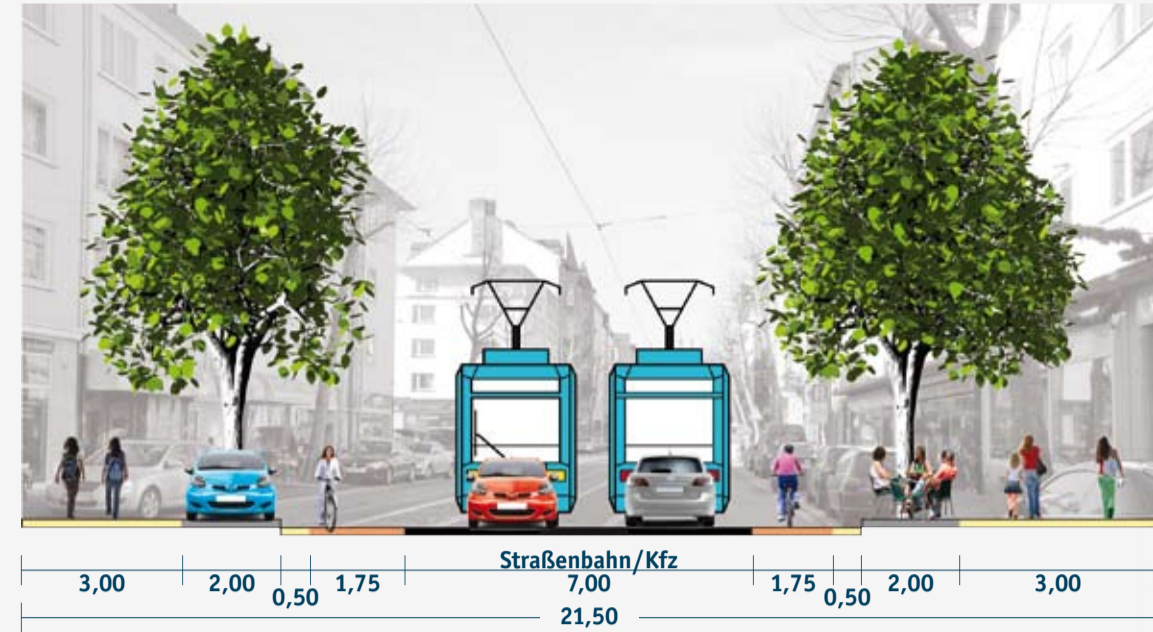


## Parkplätze in der Friedrich-Ebert-Straße und Goethestraße

Die Grafik macht es deutlich: In der Friedrich-Ebert-Straße, zwischen Annastraße und Ständeplatz, werden keine Parkplätze entfallen. Insgesamt entfallen nach dem Umbau von den vorhandenen 544 Parkplätzen ganze 22. Und die Bilanz lässt sich noch ergänzen: Die Anzahl an Bäumen erhöht sich um etwa 80! Die Parkplätze sind nach Straßenabschnitten aufgezeigt.



Abschnitt IV, Friedrich-Ebert-Straße



Friedrich-Ebert-Straße Kreuzungsbereich Goethestraße



Das Wesentliche am Gesamtkonzept für die Friedrich-Ebert-Straße ist die Führung des Kraftfahrzeugverkehrs und der Straßenbahn auf einem gemeinsamen Fahrstreifen, die beidseitige Radverkehrsführung und die durchgehende Baumpflanzung mit Alleecharakter. Die Parkplätze und Lieferzonen sind höhengleich im Seitenraum angeordnet, so dass die Flächen von Fußgängern bzw. als Freisitzbereiche für die Gastronomie (nach Genehmigung) mitbenutzt werden können. Die vorhandenen Platanen werden erhalten. Durch eine Ampelanlage wird auch im Einmündungsbereich der Goethestraße die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer wesentlich erhöht. Das Rechtsabbiegen von der Friedrich-Ebert-Straße in die Goethestraße ist weiterhin möglich.

- Fußgängerwege/Mittelstreifen
  - Radverkehrsanlage
  - Gehwegüberfahrt
- Planungsstand April 2009

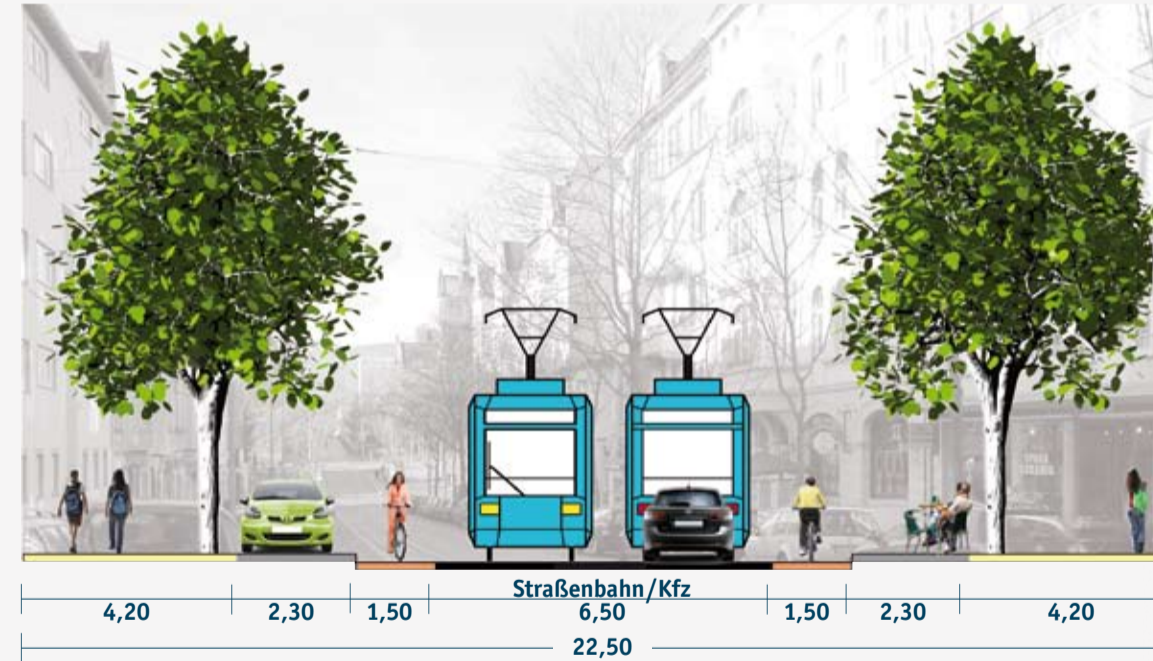
### Daten und Fakten zum Verkehr

Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine so genannte klassifizierte Hauptverkehrsstraße. Ihr westlicher Bereich sowie der Straßenzug Germaniastraße und Goethestraße werden innerhalb von 24 Stunden von etwa 10 000 bis 11 300 Kraftfahrzeugen befahren. Mit bis zu 17 600 Kraftfahrzeugen täglich ist der östliche Abschnitt deutlich stärker belastet. So die Ergebnisse einer Verkehrserhebung im Juni und September 2008. Als Lieferfahrzeuge kommen überwiegend leichte Nutzfahrzeuge und PKW zum Einsatz, Fahrzeuge über 3,5 Tonnen machen einen Anteil von rund 18 Prozent aus. Im Gebiet verkehren drei Straßenbahnlinien (4, 7, 8) jeweils im 15-Minuten-Takt. In der Germaniastraße und im westlichen Abschnitt der Goethestraße verkehren jeweils halbstündlich die Buslinien 25 und 27.

## Fördergebiet Aktiver Kernbereich Friedrich-Ebert-Straße & Goethestraße



Abschnitt V, Friedrich-Ebert-Straße

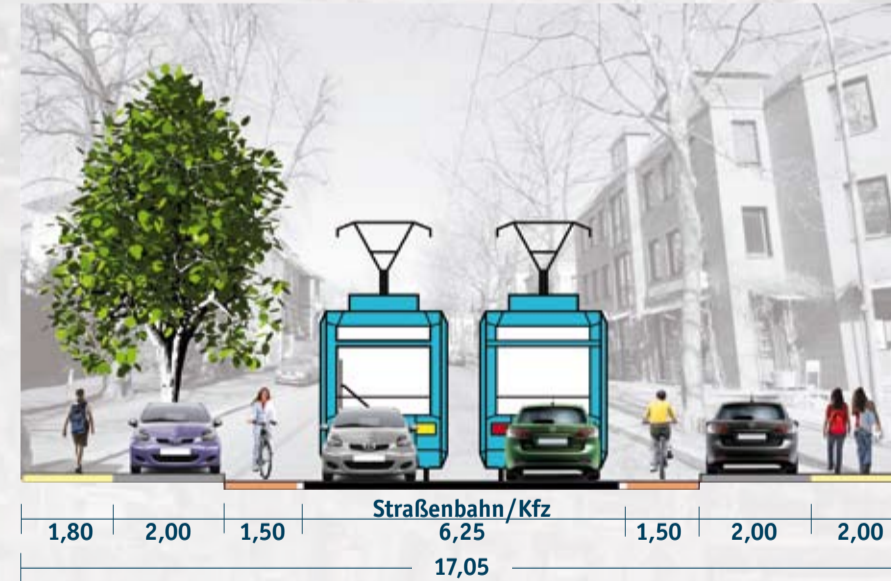


Kreuzungsbereich Karl-Marx-Platz und Friedrich-Ebert-Straße



Das Umbaukonzept für den Straßenraum ist durchgängig bis zum August-Bebel-Platz. Im Hinblick auf die Geschäftszeilen auf beiden Seiten und den hohen Anteil an Wohnnutzung sind möglichst breite Seitenräume bei Erhalt der Parkplatzanzahl das Ziel. Aus denkmalpflegerischen Gründen wird zudem ein symmetrischer Querschnitt angestrebt. Es wird deshalb vorgeschlagen, die vorhandene Baumreihe auf der Nordseite aufzugeben und beidseitig Baumreihen neu zu pflanzen. Ein zusätzlicher Zebastreifen in Höhe der Samuel-Beckett-Anlage erleichtert die Überquerung der Friedrich-Ebert-Straße.

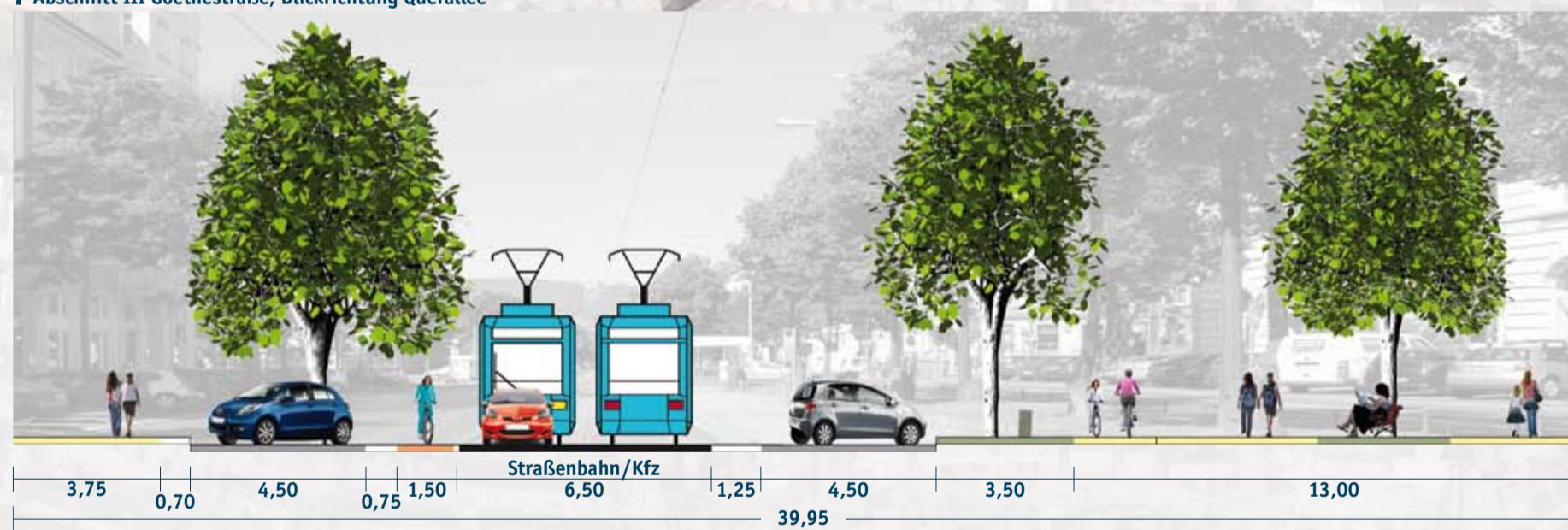
Abschnitt VI Germaniastraße



Kreuzungsbereich Goethestraße - Germaniastraße - Olgastraße



Im Hinblick auf den schmalen Straßenraum und den relativ hohen Parkdruck wird ein Straßenquerschnitt mit beidseitigen, niveaugleichen in den Seitenräumen angeordneten Parkplätzen vorgeschlagen. Dafür muss der nordwestliche Gehweg jedoch verschmälert werden; die Baumreihe auf der Südostseite muss ausgetichtet werden (jeder zweite Baum). Straßenbahn und Kraftfahrzeugverkehr teilen sich hier die Fahrbahn. In beiden Fahrtrichtungen wird eine Fläche für Radfahrer markiert. Der Kreuzungsbereich wird städtebaulich völlig neu geordnet und für alle Verkehrsteilnehmer Klarheit geschaffen. Eine Fußgängerampel sichert die Überquerung in diesem Bereich. Es wird die gestalterische Aufwertung als Platz mit hoher Aufenthaltsqualität vorgeschlagen. Zur sicheren Überquerung soll es eine Fußgängerampel an der Ecke Germaniastraße/Herkulesstraße geben.

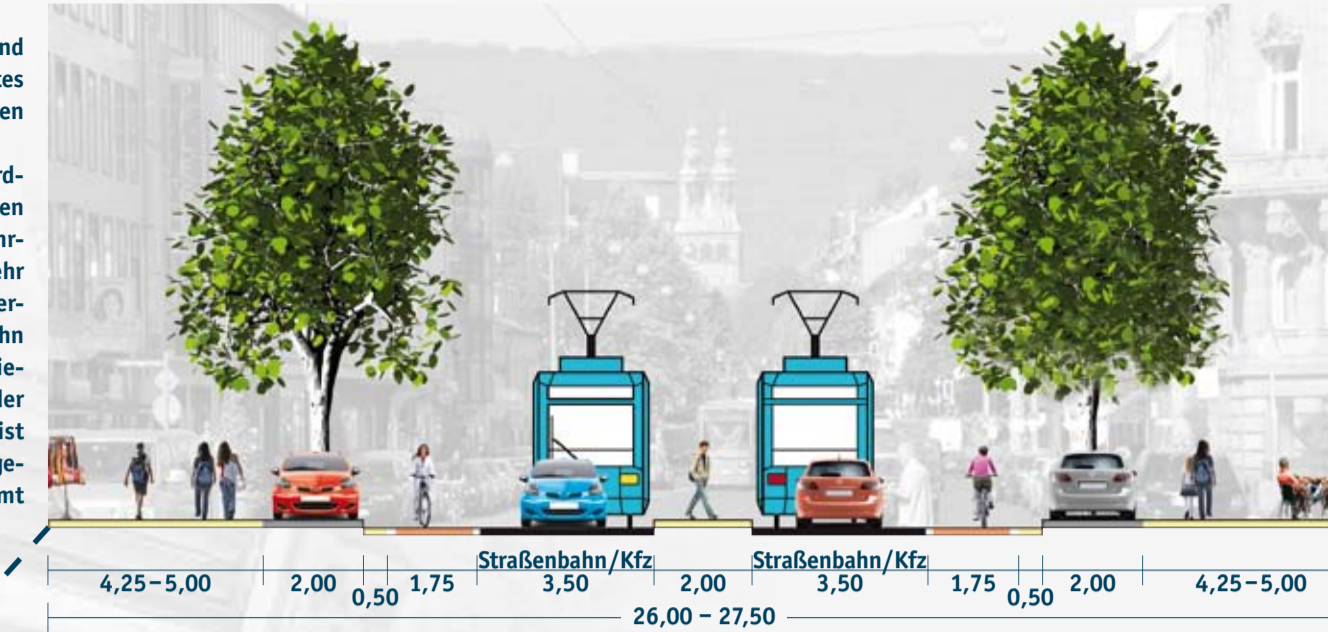


Kreuzungsbereich Goethestraße - Querallee



Der Querschnitt zeigt den Gestaltungsvorschlag für die Goethestraße im Bereich zwischen Murhardstraße und Germaniastraße. Markant ist in Anlehnung an das historische Straßenbild die asymmetrische Aufteilung des Straßenraumes mit einer breiten Promenade auf der Nordseite. Hier ergibt sich eine interessante Vorzone für die meist gründerzeitliche Wohnbebauung. Auch hier nutzen Straßenbahn und Kraftfahrzeuge eine Fahrbahn. Geparkt wird in Schrägaufstellung zur Fahrbahn. Fahrrad fährt man in beiden Richtungen auf der Promenade, stadteinwärts zusätzlich auf Fahrbahnhöhe. Wesentlich für den Straßenumbau der Goethestraße insgesamt ist die Umgestaltung der zur Zeit sehr großzügigen und unsicheren Kreuzungsbereiche. Die Einmündungen werden deutlicher gefasst. Die Straßenbahnhaltestelle wird barrierefrei umgestaltet und die Sicherheit beim Ein- und Aussteigen wesentlich verbessert. Der Verkehr wird im Kreuzungsbereich durch eine Ampelanlage geregelt.

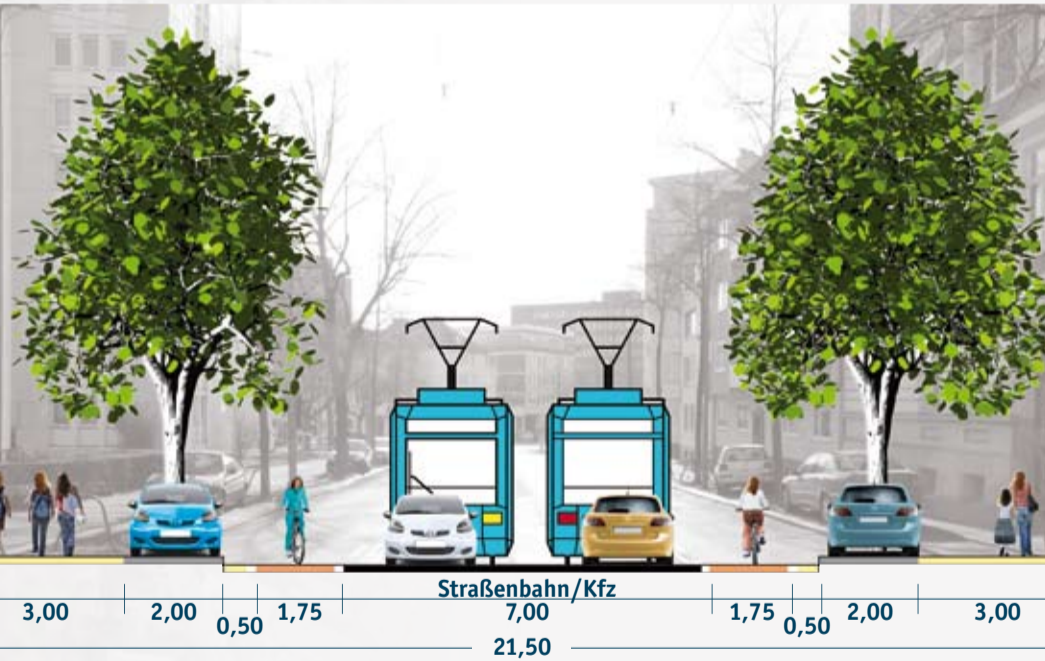
Abschnitt I, Friedrich-Ebert-Straße



Kreuzungsbereich Friedrich-Ebert-Straße und Friedrich-Engels-Straße



Querschnitt, Abschnitt II Goethestraße



Kreuzungsbereich Goethestraße und Murhardstraße



In diesem Abschnitt wird das Konzept der Straßenaufteilung der Friedrich-Ebert-Straße weitergeführt. Der heutige Querschnitt bleibt im Wesentlichen erhalten. Straßenbahn und Kraftfahrzeugverkehr teilen sich die Fahrbahn, der Radverkehr wird in beiden Richtungen auf einer eigenen Fläche geführt. Der Kreuzungsbereich wird für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlicher und sicherer. Alle vorhandenen Bäume können erhalten werden.

## Quartiersentwicklung Friedrich-Ebert-Straße & Goethestraße

# Aktiver Kernbereich: Ein Quartier macht sich fit

Mit dem Förderprogramm „Aktive Kernbereiche in Hessen“ sollen zentrale Versorgungsbereiche als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben erhalten und entwickelt werden. Dabei sollen die Individualität und die besonderen Merkmale dieser Bereiche geschützt und sie als Zentren des öffentlichen Lebens gefestigt werden.

Heute wird das Quartier um die Friedrich-Ebert- und Goethestraße als attraktiver Stadtteil mit einer hohen Lebensqualität von seinen Bewohnern und Besuchern sehr geschätzt. Diese Wertschätzung wird besonders deutlich in dem hohen Engagement der Bürgerinnen und Bürger für ihr Quartier. Die besonderen Merkmale sind seine hohe städtebauliche und architektonische Qualität der Gründerzeitbebauung und die Vielfalt und Kleinteiligkeit von Facheinzelhandel, Dienstleistungen und Gewerbe. Aus dieser Mischung ergibt sich das rege Leben auf den Straßen und Plätzen.

Diese Qualitäten aber sind in Gefahr. Seit Jahren ist zunehmender Leerstand bzw. ein häufiger Wechsel von Einzelhandelsgeschäften und eine Veränderung des Branchenmix von qualitativ hochwertigen inhabergeführten Geschäften zu den sogenannten „Ketten“ zu beobachten. Parallel dazu wird der Verfall des öffentlichen Raumes, insbesondere im Straßenraum, deutlich sichtbar. Wenn die bislang hohe Attraktivität und Lebensqualität in dem Quartier erhalten werden soll, ist es jetzt Zeit gemeinsam zu handeln.

Das Förderprogramm „Aktive Kernbereiche in Hessen“ bietet ausgezeichnete Möglichkeiten, den beschriebenen Entwicklungen entgegenzuwirken und so den Wert des gesamten Quartiers bis hin zu den einzelnen Geschäftslagen und Grundstücken zu erhalten bzw. zu steigern. Dazu soll die lokale Ökonomie gefördert und wertvolle Büro-, Handels- und Gewerbeflächen zurückgewonnen werden (Leerstands- und Flächenmanagement). Seitens der Geschäftsinhaber soll durch ein möglichst einheitliches bzw. abgestimmtes Auftreten die MARKE Friedrich-Ebert-Straße als Synonym für die Qualität inhabergeführter Geschäfte aufgebaut werden. Durch Modernisierungsmaßnahmen und Ergänzungen im Wohnungsbau soll die Bevölkerungsstruktur stabilisiert werden. Mit dem Um- und Ausbau der öffentlichen Infrastruktur (Straßen, Plätze und Grünflächen) wird schließlich der notwendige attraktive Rahmen für die zukünftige Entwicklung hergestellt. Insgesamt bedeutet dies, Investitionen der öffentlichen Hand und privatwirtschaftliches Engagement miteinander zu verknüpfen und abzustimmen. Diese Zielsetzungen sollen als ein erster Ansatz mit den nachfolgend beschriebenen exemplarischen Maßnahmen erreicht werden.

» Zum Thema der Neu- und Umnutzung gehören u.a. das ehemalige Gebäude des Finanzamtes und das einstige Gebäude der Gartenbauberufsgenossenschaft in der Goethestraße, die Wäscherei Welscher in der Bodelschwingstraße sowie die Kaufburg oder die Ladenflächen in der Friedrich-Ebert-Straße 86 – 90.

» Zusätzlicher Wohnraum könnte durch Nachverdichtung im Geschosswohnungsbau z.B. auf dem Motzberg gewonnen werden. Mit der Samuel-Beckett-Anlage entsteht derzeit ein neues Gebiet mit gemischter Nutzung.

» Durch Modernisierung bestehender Wohnungen sollen diese auf den zeitgemäßen Standard gebracht werden. Hier sind die Eigentümer aufgerufen, ihre Maßnahmen in das Förderprogramm einzubringen.

» Die Neugestaltung und Aufwertung der vorhandenen Grünflächen (z.B. zwischen Albert-Schweitzer-Schule im Norden und Königstorschule im Süden) ergibt neue Freiraumqualitäten. Durch ihre Vernetzung entstehen durchgängig nutzbare Freiflächen und Wege im Stadtteil.

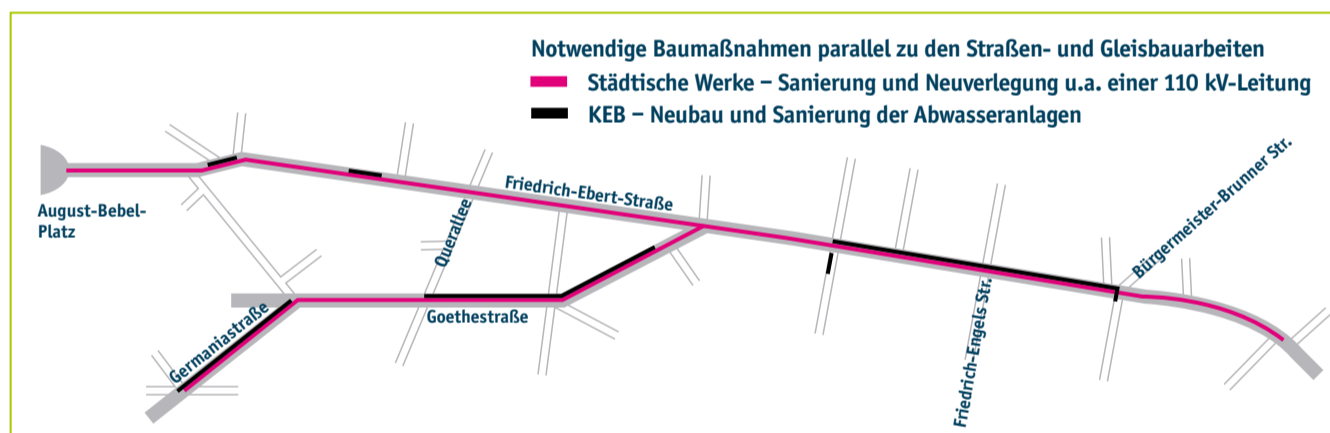
» Durch den Straßenumbau soll die lebendige und vielseitige Nutzung des öffentlichen Raumes gestärkt werden. Dazu gehört auch das Einrichten von Wirtschaftsgärten für die ortsansässige Gastronomie.

In der öffentlichen Wahrnehmung spielt der geplante Umbau der Friedrich-Ebert-Straße die zentrale Rolle. Er ist aber nur ein Teil eines breit angelegten Entwicklungsprogramms für das Quartier.

### Ihr Ansprechpartner

Amt Stadtplanung und Bauaufsicht  
Carlo Frohnapfel, Telefon (0561) 787-6113,  
carlo.frohnapfel@stadt-kassel.de

## Notwendige Baumaßnahmen: Es gibt viel zu tun!



Neben den anstehenden Straßen- und Gleisbauarbeiten nimmt die Städtische Werke AG einen Austausch aller Leitungen und den Bau einer 110 kV Starkstromleitung vor. Der Kasseler Entwässerungsbetrieb (KEB) plant die notwendigen Bauarbeiten

Die Schwächen des Gebietes liegen vor allem in der Straßenraumaufteilung und einem zum Teil mangelhaften Zustand von Fahrbahnen und Gehwegen, etwa zwischen Karl-Marx-Platz und August-Bebel-Platz sowie in der Goethe- und Germaniastraße. Auch der Sanierungsbedarf der vielen Ver- und Entsorgungsleitungen ist erheblich. So sollen beispielsweise die Energie- und Kanalanlagen durch die Städtische Werke AG und den Kasseler Entwässerungsbetrieb (KEB) im Zuge eines Umbaus in vielen Teilen der Straßen umfassend saniert werden. Ebenso müssen Anlagen der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) saniert oder erneuert werden. Der Straßenraum ist wenig attraktiv und bietet weder für Verkehrsteilnehmer noch für Anlieger gute Nutzungsmöglichkeiten. Beispiel dafür ist der funktionslose Grünstreifen in der Goethestraße. Auch sind die Haltestellen in der Goethe- und Annastraße nicht barrierefrei gestaltet und stellen aufgrund ihrer Lage und z. T. fehlender Querungsmöglichkeit ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer dar. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang besonders der Unfallpunkt Goethestraße / Querallee. In vielen Bereichen der Germania- und Goethestraße und ganz besonders entlang der Friedrich-Ebert-Straße bis hin zum Nachbarstadtteil Mitte, ist für Fußgänger keine gefahrlose Überquerung möglich.

Solche für Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen bestehenden Sicherheitsdefizite sind auch in anderen Teilbereichen des Quartiers zu bemängeln. Die Stadt Kassel möchte die Gelegenheit nutzen und durch die Verknüpfung aller Maßnahmen die Straßenräume zeitgemäß gestalten und die Verkehrssicherheit erhöhen. Dabei werden alle Beteiligten (siehe Grafik links oben) an einem Strang ziehen, um die Beeinträchtigungen für Anwohner und Geschäftsleute so gering wie möglich zu halten.



Die Goethestraße: der Blick vom Kreuzungsbereich Murhardstraße Richtung Querallee. Der begrünte Mittelstreifen in der Goethestraße hat fast keine Funktion



Die Friedrich-Ebert-Straße zwischen Ständeplatz und Goethestraße. In vielen Bereichen ist die Überquerung der Fahrbahn für Fußgänger nicht gefahrlos möglich



Unübersichtlich und städtebaulich unzureichend: Straßenraum im Kreuzungsbereich Goethe-, Germania-, Olga- und Reginastraße



Die Haltestelle in der Goethestraße: Fahrgäste steigen auf der Fahrbahn aus. Sie ist nicht barrierefrei nutzbar



Die Haltestelle Annastraße: Die Breite ist derzeit nicht ausreichend. Sicherheit und Komfort müssen verbessert werden

# Fragen, Kritik, Anregungen und Meinungen: Anlieger melden sich zu Wort



In den Ortsbeiräten West und Mitte wurden die Unterlagen zur Planung intensiv studiert und diskutiert



Anliegerversammlung im Februar 2009: Stadtbaurat Norbert Witte erläutert die Planung und beantwortet Fragen



**Wolfgang Rudolph,**  
Ortsvorsteher West

„Wir befinden uns mitten im Prozess des demografischen Wandels. Wenn die Lebensqualität und Urbanität der an der Straße liegenden Wohnquartiere auch in Zukunft Bestand haben sollen, muss deren stärkster Vorteil erhalten bleiben: Einkauf, Freizeitgestaltung und die Inanspruchnahme von Dienstleistungen auf kurzem Weg, sozusagen, um die Ecke“



**Patrick Hartmann,**  
Ortsvorsteher Mitte

„Wenn allein der Pkw-Durchfluss durch die Straße deren Probleme lösen würde, müsste der Abschnitt mit der höchsten Pkw-Frequenz, Ständeplatz bis Annastraße, über blühenden Einzelhandel verfügen. Dort ist aber der Ladenleerstand am größten“.



**Frank Fornaçon,**  
Anlieger

„Seit langem wird unter Beteiligung vieler Anwohner öffentlich über die Notwendigkeit diskutiert, der Hauptachse des Viertels ein neues Gesicht zu geben. Damit soll die Lebensqualität gesteigert und die Verbundenheit mit dem Quartier gestärkt werden. Für Vermieter und Einzelhändler wird so eine langfristige Werterhaltung ihres Standortes gesichert. Die überraschende Möglichkeit, der Straße ein neues Gesicht zu geben, ist eine Chance, die auf keinen Fall vertan werden darf“.



**Dieter Creutzburg,**  
Hauseigentümer

„Der Wert unserer Immobilien hängt ganz entscheidend auch vom Zustand des Straßenumfeldes und der vorhandenen Infrastruktur ab. Stadtverwaltung und Anlieger müssen hier an einem Strang ziehen, natürlich ohne dass es uns alle überfordert. Maßvolle Investitionen aber sind notwendig“.

Zwei Anliegerversammlungen am 12. und 24. Februar und die Vorstellung der Planungen in den Ortsbeiräten Mitte und West gaben Eigentümern, Anwohnern und Geschäftsleuten Gelegenheit, ihre Meinung zu den Umbauplänen zu äußern. Viele der dort gestellten Fragen sowie der Anregungen spielen auch in Leserbriefen und Diskussionsforen eine wichtige Rolle.

**Wenn sich Autos und Straßenbahnen eine Spur teilen müssen, scheinen Staus vorprogrammiert. Wie soll verhindert werden, dass der Verkehr auf andere Straßen ausweicht?**  
Die Verkehrssimulation zeigt, dass selbst in Spitzenzeiten keine wirklich problematischen Rückstaus zu erwarten sind. Ausreichende Verkehrsqualitätsstufen sind auch zukünftig an allen Knotenpunkten gegeben. Die Autofahrer werden folglich keinen Grund haben, sich andere Wege zu suchen. Gleichwohl dürfen wir nicht ignorieren, dass gerade im Straßenverkehr die subjektive Wahrnehmung eine außerordentlich wichtige Rolle spielt. Der gefühlte Stau und die gefühlte Behinderung sind oft der Auslöser dafür, sich andere Wege zu suchen. Hier müssen wir sowohl den Autofahrern als auch den Geschäftsleuten und Eigentümern bereits in der Planungsphase deutlich machen, dass es keinen Grund zur Sorge gibt. Wir wollen die Autofahrer und damit einen wichtigen Teil der Kunden nicht aus der Friedrich-Ebert-Straße vertreiben. Das würde der notwendigen Belebung der Straße widersprechen.

**Schon seit langem wird im Quartier die schlechte Parkplatzsituation bemängelt. Statt mehr Parkraum zu schaffen, sollen aber sogar Parkplätze verschwinden...**

Im ersten Entwurf sollten 50 von 544 vorhandenen Parkplätzen wegfallen. Obwohl es sich dabei nur um rund neun Prozent handelt, hat dies zu heftigen Protesten geführt. Inzwischen haben wir mit den beiden Ortsbeiräten Mitte und



**Ulrich Fiedler,**  
Geschäftsmann

„Ich als selbständiger Friseur befürworte den Um- und Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße, weil es dringend notwendig ist, dass Erscheinungsbild und Struktur der Straße den modernen Erfordernissen angepasst werden. Meine Kunden, die auf gutes Styling und professionelle Arbeit Wert legen, wünschen ein attraktives Umfeld vorzufinden. Die Stellplatzsituation verschlechtert sich für meine Kunden nicht, weil durch geordnetes Parken wahrscheinlich viel mehr Parkraum zur Verfügung stehen wird, als jetzt, wo jeder parkt, wie er will. Eine Rennstrecke brauche ich nicht, ich brauche Verweilzonen, damit die Menschen durch meine Außenwerbung auf mich aufmerksam werden. Wenn das Angebot stimmt, werden die Kunden kommen und eine attraktive Einkaufsstraße schätzen lernen. Ich handle immer nach dem Prinzip NIPSILD: „nicht in Problemen, sondern in Lösungen denken“ und so werde ich die schwierige Zeit des Umbaus auch angehen.“

West eine konsensfähige Lösung entwickelt. So soll in der Goethestraße auf eine zweite Haltestelle verzichtet werden, sodass hier nur noch 10 statt 22 Stellplätze wegfallen. Zwischen Annastraße und Ständeplatz ist nach mehrfacher Überarbeitung der Planung heute klar, dass kein Parkplatz entfallen wird. Dies wird in die Aktualisierungen der Planung aufgenommen.

**Mehr Grün entlang der Straßen ist grundsätzlich zu begrüßen. Aber könnte man sich auf Bäume mit kleinen Kronen einigen, um die Häuser nicht zu sehr zu verschatten?**

Der Baumbestand wird mit etwa 80 zusätzlichen Bäumen deutlich erhöht. Bei der Auswahl der neu zu pflanzenden Bäume werden Baumarten mit schmaler Silhouette bevorzugt. Bei der Diskussion um „kleine Kronen“ darf man nicht vergessen, dass das Blätterdach Feinstaub aus der Luft filtert und auch ansonsten das Mikroklima der Straße positiv beeinflusst. Hier ist die Abwägung zwischen ökologischem Nutzen und befürchteter Verschattung entscheidend. Zusätzlich muss aber auch bedacht werden, dass die 26 Meter breite Friedrich-Ebert-Straße Bäume mit angemessener Größe benötigt, um eine gute Wirkung als Straßenraum zu erreichen.

**Viele Geschäftsleute sehen sich durch eine zweieinhalbjährige Bauzeit und damit einhergehende Verkehrsbehinderungen in ihrer Existenz bedroht. Sind hier Lösungen in Sicht?**  
Diese Problematik hatten wir von Anfang an im Blick.

**Otto und Erika Mauz,**  
Hauseigentümer

„Zeit, dass sich in der Friedrich-Ebert-Straße was ändert! Wir sind froh, dass sich in der Friedrich-Ebert-Straße endlich was bewegt. Bis in die 80er Jahre haben wir selbst einen Friseursalon in unserem Haus betrieben. Wir wissen deshalb, was es bedeutet, in der Friedrich-Ebert-Straße einen Betrieb erfolgreich zu führen und eine Immobilie zu bewirtschaften und zu erhalten. Seit Jahren beobachten wir mit Sorge, wie die Friedrich-Ebert-Straße nach und nach ausblutet, wie immer mehr Geschäfte leer stehen und das Image der Straße zunehmend schlechter wird. Wenn wir den Wert unserer Immobilien erhalten oder sogar steigern wollen, muss endlich was passieren. Deshalb können wir es auch in keiner Weise nachvollziehen, warum jetzt so viele Eigentümer und Geschäftsleute sich gegen die Umbaupläne wenden. Ob es wohl am Geld liegt? Dass wir als Eigentümer den Umbau mitfinanzieren müssen und dass dabei die Kosten im Rahmen bleiben müssen, ist selbstverständlich. Wir sollten die Zukunft nicht zerreden sondern alle gemeinsam an einem Strang ziehen, damit der Umbau für uns alle das Bestmögliche bringt.“

*„Wie soll der Dichter bei Baustellenlärm denken? Oder der Kaufmann während der Bauphase seine Geschäfte machen?“*



Der Umbau soll daher stets in kleinen, eng begrenzten Abschnitten erfolgen. Dadurch können Beeinträchtigungen für Ladengeschäfte und andere Anlieger auf relativ kurze Zeiträume beschränkt werden. Durch ein sehr gutes Baustellenmanagement werden die Bauzeiten in Kooperation mit den Anliegern auf ein Minimum reduziert.

**Ein Teil der Planungen stützt sich auf Ergebnisse einer Anliegerbefragung. Warum wurden seinerzeit nicht alle Betroffenen angeschrieben?**

Es wurden rund 1000 Fragebögen verteilt. Tatsächlich hatten und haben alle Anlieger Gelegenheit, Anregungen und Kritik einzubringen. Dafür bieten die Anliegerversammlungen eine Plattform und auch verschiedene Interessengemeinschaften und Arbeitskreise.

**Warum muss sich der Autoverkehr einen Fahrstreifen mit der Bahn teilen und wieso sollen separate Radfahrstreifen angelegt werden?**

Nur durch die Doppelnutzung der Straßenflächen durch Straßenbahnen und Autos ergeben sich die von vielen Geschäftsleuten gewünschten Gestaltungsspielräume für die Gehwege! Weil eine Mindestfahrbahnbreite zwischen Parkstreifen und Schienen zum Beispiel für Rettungsfahrzeuge ohnehin benötigt wird, die jedoch für eine reguläre Spur zu schmal wäre, eröffnet sich die Möglichkeit, diese Fläche durchgängig für Radverkehrsanlagen sinnvoll zu nutzen. Auch wird diese Fläche benötigt, damit Fußgänger, die aus dem Park- und Ladestreifen kommen, nicht direkt auf der Fahrbahn stehen, sondern zunächst Blickkontakt zu den Autofahrern aufnehmen können, bevor sie weiter gehen.

**Wie kann der Lieferverkehr ohne Behinderungen abgewickelt werden, wenn dem Autoverkehr nur ein Fahrstreifen zur Verfügung steht?**

**Sebastian Bleisch,**  
Hauseigentümer

„Ich bin erst seit neun Jahren mit der Liegenschaft befasst, habe aber doch in den Jahren konkret die Vernachlässigung der FES und den Geschäftsleerstand sowie das sinkende Niveau beobachten müssen, so dass Sie sich meiner Unterstützung für Ihren Plan gewiss sein können. Ein baumgesäumter Boulevard mit Einzelhandel für den täglichen Bedarf, Dienstleistungen, Handwerk, Kultur und Gastronomie bis auf die verbreiterten Bürgersteige hinaus wird der FES eine zukunftsstrahlende Attraktivität vermitteln, die sonst nirgends in dem Wohngebiet so tipfig angesiedelt werden könnte.“

Zunächst einmal werden in jedem Abschnitt Ladezonen ausgewiesen. Darüber hinaus sind die Straßenquerschnitte so angelegt, dass selbst wenn es zu einem widerrechtlichen „Halten“ in zweiter Reihe käme, der Verkehrsablauf nicht behindert würde.

**Ständig wird davon gesprochen, dass ein erhöhter Mittelstreifen in der Friedrich-Ebert-Straße Fußgängern das Überqueren erleichtert. Aber wie sollen beispielsweise Ältere mit einem Rollator diese zusätzlichen Bordsteine bewältigen?**

Bei dieser Erhöhung sprechen wir von etwa sechs Zentimetern. Zusätzlich wird der Mittelstreifen nicht nur an Überwegen, sondern in regelmäßigen Abständen in den Kreuzungsbereichen abgesenkt. Dadurch stellen wir barrierefreie Querschnittsmöglichkeiten sicher.

**Wie ist man auf diesen Mittelstreifen gekommen?**

Wir wollen, dass die Menschen möglichst überall in der vorderen Friedrich-Ebert-Straße diese sicher überqueren können ohne größere Umwege machen zu müssen. Das liegt auch im Interesse der Geschäftsleute, wenn die Kunden schnell die Geschäfte erreichen – „da spring ich schnell noch rüber“. Der Mittelstreifen ist die beste Lösung. Zudem brauchen wir keine zusätzlichen Lichtsignalanlagen, die den Verkehrsablauf insbesondere für die Autofahrer massiv stören würden.

**Warum und wie sollen Haltestellen umgebaut werden?**

Bei der sogenannten Kaphaltestelle wird der Gehweg bis an die Gleise vorgezogen. Fahrgäste können so sicherer und bequemer Ein- und Aussteigen, da ein Überqueren der Fahrbahn entfällt. Die Wartefläche wird vergrößert und die Straßenbahn kann so barrierefrei erreicht werden.

**Viele Anlieger fühlen sich vom vorliegenden Zeitplan unter Druck gesetzt. Warum muss alles so hopplahopp gehen?**

Die Planungen laufen schon seit einem Jahr, wobei sehr zügig auch die Interessengemeinschaften und Fördervereine im Quartier mit einbezogen wurden. Und auch jetzt ist noch nichts in Beton gegossen. Wir führen das Verfahren als Dialog, dessen Ergebnisse weitere Anpassungen auslösen können. Damit wir Mittel des Landes aus dem Fördertopf „Aktive Kernbereiche in Hessen“ bekommen, sind allerdings Beschlüsse erforderlich.

**Elfriede Becker,**  
Geschäftsfrau

„Wir brauchen eine schöne Einkaufsstraße, sauber und ansprechend gestaltet, wenn möglich mit Baumpflanzungen oder Blumenkübeln. Berücksichtigt werden sollen ausreichende Parkplätze und ein guter Verkehrsfluss. Herausragende Gebäude sollten angestrahlt werden. Ganz wichtig: Bauzeit eingrenzen, sonst endet das für die Geschäfte tödlich, und Kosten für Hauseigentümer in Grenzen halten. Es darf keine Chance vertan werden, der Umbau muss erfolgen, nach einigen Korrekturen der Vorplanung – das müssen alle Beteiligten erkennen.“

**Franziska Flögel,**  
Anwohnerin

„Als Stadtteil West-Bewohnerin und intensive Nutzerin der Friedrich-Ebert-Straße (zu Fuß, mit Rad, mit Straßenbahn und auch mit PKW) gefällt mir der Vorschlag zur Neugestaltung sehr gut. Ich denke, dass die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Obwohl in unserer örtlichen Presse überwiegend die negativen Stimmen zu Wort kommen, hoffe ich, dass in Zukunft ein konstruktiver Dialog bezüglich der Planung geführt werden kann.“



**Prof. Wolfgang Haller,**  
SHP Ingenieure

„Der Entwurf enthält als innovatives Element einen Mittelstreifen, der an fast allen Stellen ein problemloses und sicheres Überqueren der Friedrich-Ebert-Straße ermöglicht. Dadurch können an einigen Stellen Ampeln entfallen, die den Verkehr unnötig behindern würden. Das Konzept stellt einen flüssigen aber angemessenen langsamen Verkehrsablauf im Kraftfahrzeugverkehr sicher. Die Verkehrssimulation bestätigt, dass es für die Straßenbahnen zu sehr wenig Störungen kommen wird. Die Straßenbahnen bekommen freie Fahrt und werden dadurch künftig noch attraktiver sein als heute. Insgesamt entsteht ein Boulevard mit Bäumen und vielen Parkmöglichkeiten für Kunden. Die Gestaltung wird zur Stärkung des Quartiers beitragen.“

## Ihre Ansprechpartner

Straßenverkehrsamt der Stadt Kassel  
Heiko Lehmkühl, Telefon (0561) 787-12.62  
heiko.lehmkuhl@stadt-kassel.de  
Simone Fedderke, Telefon (0561) 787-30.56  
simone.fedderke@stadt-kassel.de

## Impressum

Herausgeber: Magistrat der Stadt Kassel, Obere Königsstraße 8, 34117 Kassel, Telefon (0561) 787-1231, Fax 787-87, E-Mail: presse@stadt-kassel.de | www.stadt-kassel.de.

Konzeption und Redaktion: EYEDEXE GmbH | Straßenverkehrsamt: Simone Fedderke, Heiko Lehmkühl | Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: Petra Bohnenkamp | Amt für Stadtplanung und Bauaufsicht: Carlo Frohnapfel.

Bildnachweis: © Stadt Kassel, Vermessung und Geoinformation, Nr.968; Visualisierungen SHP Ingenieure; Harry Soremski; privat; Amt für Stadtplanung und Bauaufsicht; EYEDEXE; Illustrationen Andreas Terglane

Gestaltung: EYEDEXE GmbH

Stand: April 2009

Infos im Internet: Download dieser und weiterer Informationen zum Thema unter [www.stadt-kassel.de](http://www.stadt-kassel.de)