



Der Boulevard...Friedrich-Ebert-Straße ?



Louis Kolitz (1845-1914), Die Hohenzollernstraße bei Sonnenuntergang



Der Boulevard...

- ... ist die vollendete Straße, die in ihrer konkreten Gestalt den Begriff der Urbanität schlechthin zum Ausdruck bringt (Donald J. Olson)
- ... ist der Raum für den „demokratischen Stadtfrohsinn“ (Franz Hessel)
- ... ist der Rahmen für den „schattigen Spaziergang“ (Peter Joseph Lenné)
- ... ist Luxus, Welt der Waren und Entfaltung der Bedürfnisse (Klaus Hartung)
- ... ist die Bühne für „die öffentliche Rolle des Zuschauers“ (Richard Sennett).

Der Boulevard ist der Schauplatz des städtischen Lebens.

Er muss daher – nach James Hobrecht – Platz bieten für

“...den wohltuenden Anblick grüner Anlagen“

“...den kleinen Handelsverkehr“

“...den Hauptverkehr“

“...den ruhebedürftigsten Teil der Bevölkerung: Gelehrte, Beamte, Künstler“.

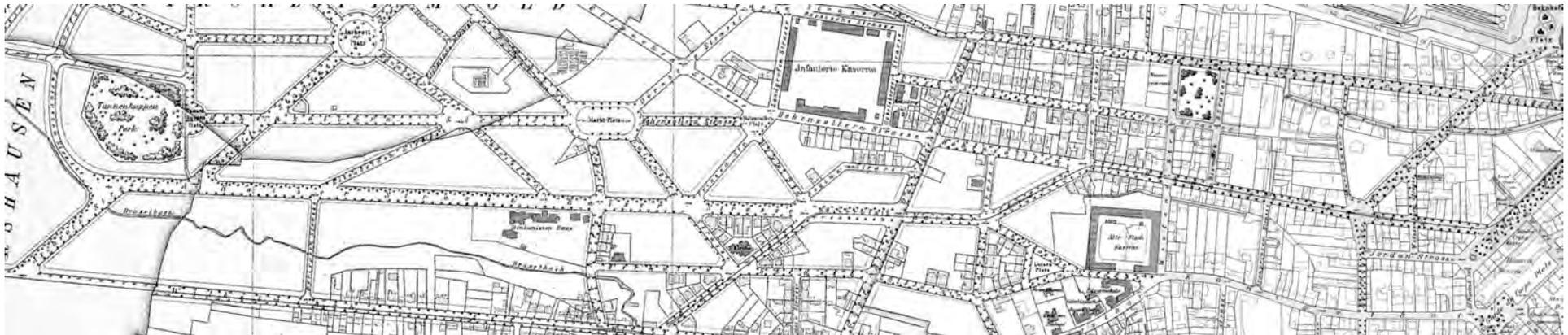
6933. P. Z. PARIS. AVENUE DES CHAMPS



Grundsätzliche Überlegungen: Stadtraum

Die Friedrich-Ebert-Straße ist vom Aschrottpark bis zum Ständeplatz 2,5 Kilometer lang. Sie ist in einzelne Abschnitte gegliedert, die sich in ihrer Bebauung und Nutzung, ihren Straßenprofilen und Gestaltungselementen unterscheiden.

Da sie historisch und faktisch die Hauptachse der westlichen Innenstadt bildet, muss sie als wichtiger Stadtraum insgesamt betrachtet werden, auch wenn in einigen Abschnitten aktuell keine baulichen Maßnahmen vorgesehen sind.



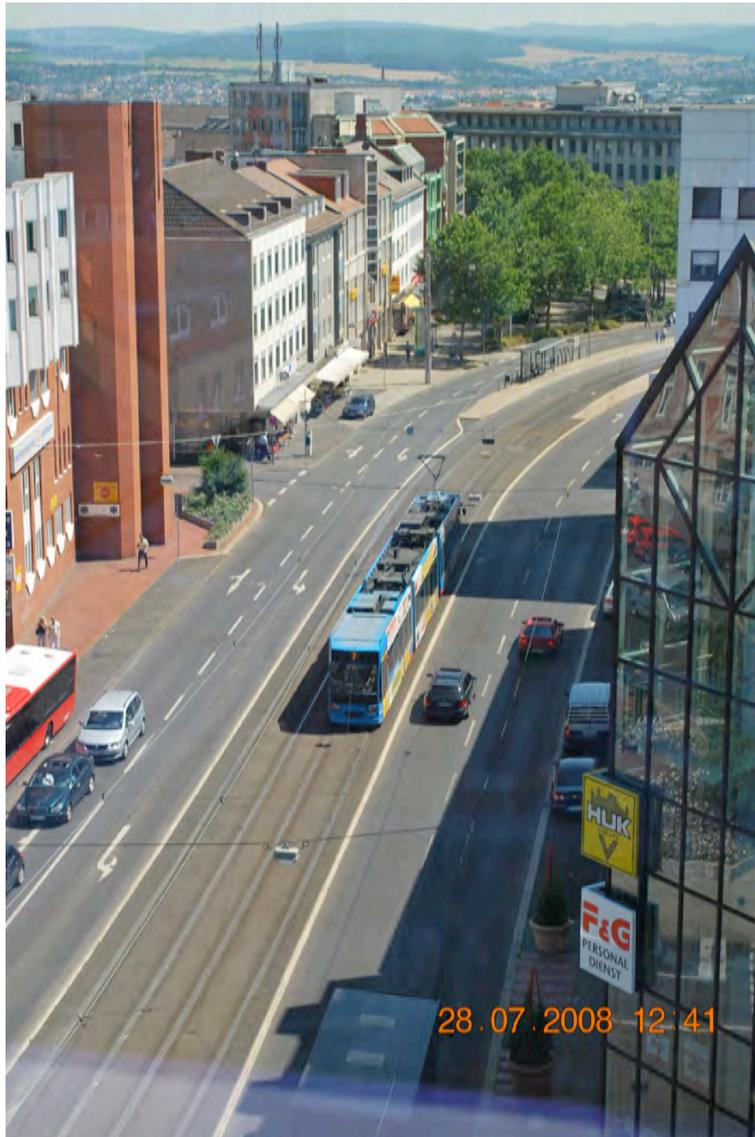
Die Friedrich-Ebert-Straße soll unter Beachtung der spezifischen Raumqualitäten zu einem Stadtraum mit durchgehend starker Identität entwickelt werden.

Dazu können als verbindende Elemente beitragen:

- zwei durchgehende Baumreihen mit einheitlichen Fluchten auch in den unterschiedlich breiten Abschnitten
- besondere Gestaltung der „Scharnierplätze“ Karl-Marx-Platz, Annastraße und Ständeplatz
- einheitliche und charakteristische Gestaltung und Ausstattung des Straßenraums



Grundsätzliche Überlegungen: Stadtraum



Die Befragten wünschen sich mehrheitlich

- mehr Bänke*
- mehr begrünte Flächen*
- mehr Bäume*
- mehr Pflanzkübel*
- mehr kleine Plätze*



Grundsätzliche Überlegungen: Fußgänger



Wenn man von einer „belebten Straße“ spricht, ist eine Straße mit vielen Fußgängern gemeint. Die Attraktivität einer Straße steht und fällt mit ihrer Attraktivität für die Fußgänger, für Einkaufende, Neugierige, Eilige, Müßiggänger, Suchende, Flaneure – und die brauchen für ihre Aktivitäten große, sichere und vielfach nutzbare Flächen. Die Seitenräume sollten daher so breit, die Fahrbahn so gut überquerbar wie möglich sein.

Fahrbahn schlecht überquerbar: 66,9 % der Befragten

Mehr Platz für Fußgänger: 67,2 % der Befragten





Grundsätzliche Überlegungen: Straßenbahn

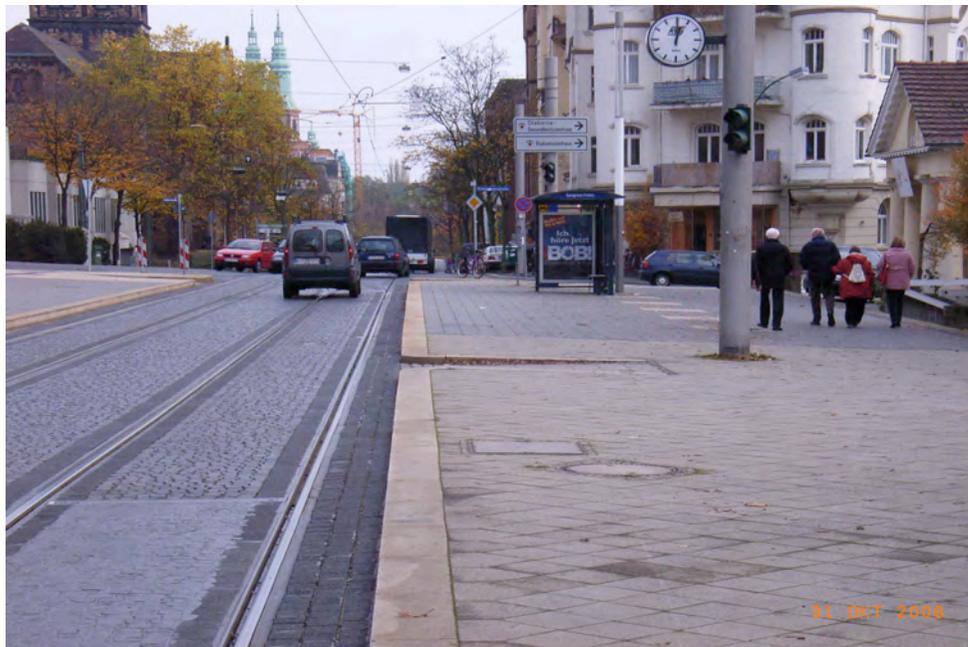
Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine der wichtigsten Straßenbahn-Achsen in Kassel. Die Straßenbahn ist ein unverzichtbares städtisches Verkehrsmittel.

ÖPNV ist sehr gut/gut: 93,7 % der Befragten

Benutzerfreundlichkeit und städtebauliche Integration der Straßenbahn können jedoch noch optimiert werden, vor allem in den Haltestellen-Bereichen.

Insel-Haltestellen: manchmal wird die Bahn verpasst, öde Wartesituation, Platz raubende Lösung mit verkehrstechnischem Erscheinungsbild.

Kap-Haltestellen: ideal für ÖPNV-Benutzer (Warten, Zu- und Ausstieg), gestalterisch gut integrierbar; Autos müssen warten, Straßenbahn als „Pulkführer“.



Grundsätzliche Überlegungen: Straßenbahn



Bei der geplanten Umgestaltung des Ostabschnitts der Friedrich-Ebert-Straße sollten daher die Insel-Haltestellen in Kap-Haltestellen umgebaut werden.

(Zumal die Fahrstreifen sonst an den Haltestellen um jeweils ca. 3,00 m verschwenkt werden müssten.)

Auch innovative Lösungen (wie an der Querallee oder an der Leipziger Straße) sind zu prüfen.



Grundsätzliche Überlegungen: Radfahrer

Für Radfahrer ist die Situation in der Friedrich-Ebert-Straße zwiespältig. Einerseits gibt es fast überall genug Platz auf der Fahrbahn, andererseits verunsichert der oft schnelle und zuweilen rücksichtslose Autoverkehr. Die Folge: Ausweichen auf die teils schmalen Gehwege, Konflikte zwischen Fußgängern und (manchmal rabiaten) Radfahrern, gefährliche Situationen bei einer Rückkehr der Radfahrer auf die Fahrbahn.

Radfahrersituation schlecht / sehr schlecht: 78,3% der Befragten

Ein sicheres und funktionales Angebot für Radfahrer kann Abhilfe schaffen. Empfohlen werden markierte Radfahrstreifen, die die Radler sicher auf der Fahrbahn führen.

Dabei ist auch zu überlegen, ob in geringer belasteten und konfliktarmen Abschnitten auf eigene Radfahrstreifen verzichtet werden kann. Vor allem, wenn dadurch breite, attraktive Seitenräume möglich werden.





Grundsätzliche Überlegungen: Autofahren



Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine wichtige städtische Verkehrsstraße. Der Kfz-Verkehr soll daher bei verträglicher Geschwindigkeit gleichmäßig fließen können.

Dafür ist vielen Straßenabschnitten eine geringere Fahrbahnbreite als jetzt ausreichend, und sie sollte daher auch zugunsten attraktiver Seitenräume auf die notwendigen Maße reduziert werden.

***Fahrbahnbreite ist gut: 59,4 % der Befragten
Für Verringerung der Fahrbahnbreite sind
aber 54,7 % der Befragten...***

Dabei soll der Kfz-Verkehr mit der priorisierten Straßenbahn auf der gleichen Fläche geführt werden (d.h.: kein eigener Gleiskörper).

Schwierig sind immer die Knotenpunkte. Für Annastraße, Karthäuserstraße und Ständeplatz müssen funktional *und* städtebaulich gute Lösungen gefunden werden.

RUNDER TISCH FRIEDRICH-EBERT-STRASSE: RAUMBILDER





Grundsätzliche Überlegungen: Parken und Liefern



Ungegliedertes Längsparken mit übergroßen Fahrzeugabständen. Gehen durch Gliederungselemente (z. B. Bäume) wirklich Parkplätze verloren?

Es gibt fast immer freie Parkplätze. Reicht das Stellplatzangebot wirklich nicht aus?

Funktioniert auch das Schrägparken? Was gewinnt man, was verliert man dabei?





Grundsätzliche Überlegungen: Gestaltung



Die Friedrich-Ebert-Straße ist die zentrale Achse des „Hohenzollernviertels“, das insgesamt eine durchdachte und einheitliche Straßengestaltung aufwies.

Breite Gehwege, Baumreihen und hochwertige Materialien kennzeichneten die gründerzeitlichen Straßenräume und sind, soweit erhalten, bis heute wesentliche Qualitätsmerkmale.

Diese Klarheit und Qualität der Gestaltung ist in der Friedrich-Ebert-Straße großenteils verloren gegangen. Mutmaßliche Gründe: technische und verkehrliche „Sachzwänge“, geringe Finanzmittel, fehlende oder auch schnell wechselnde Gestaltungsvorstellungen.

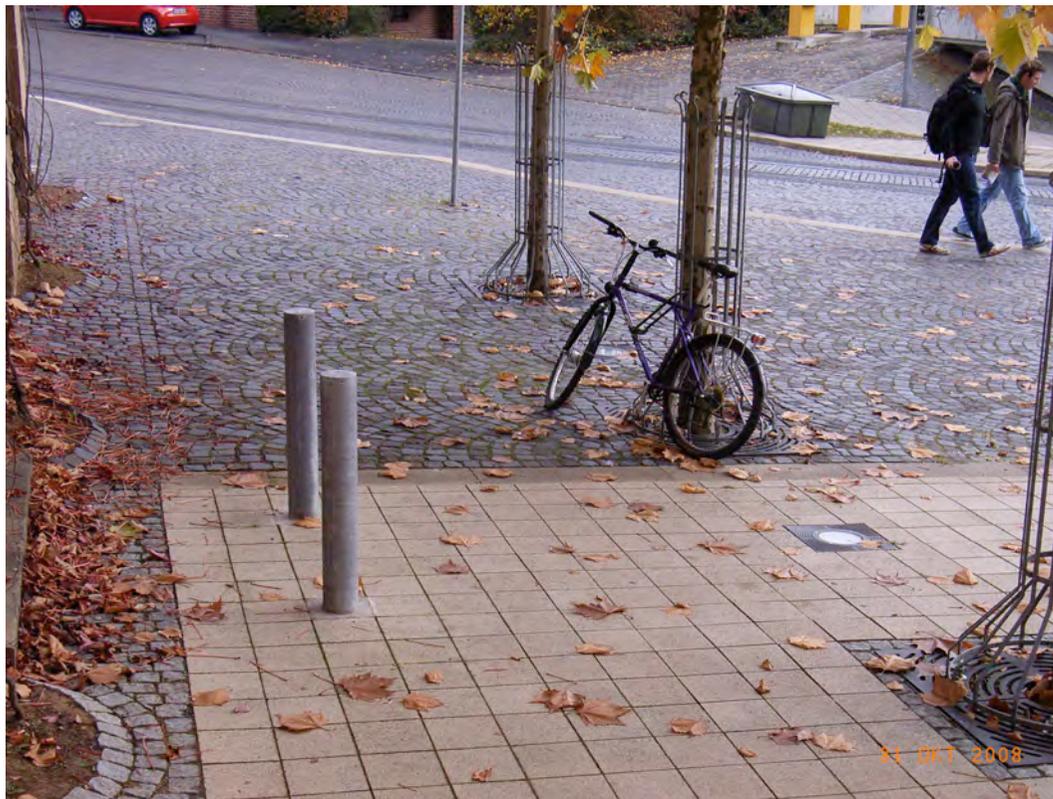


RUNDER TISCH FRIEDRICH-EBERT-STRASSE: RAUMBILDER



Grundsätzliche Überlegungen: Gestaltung

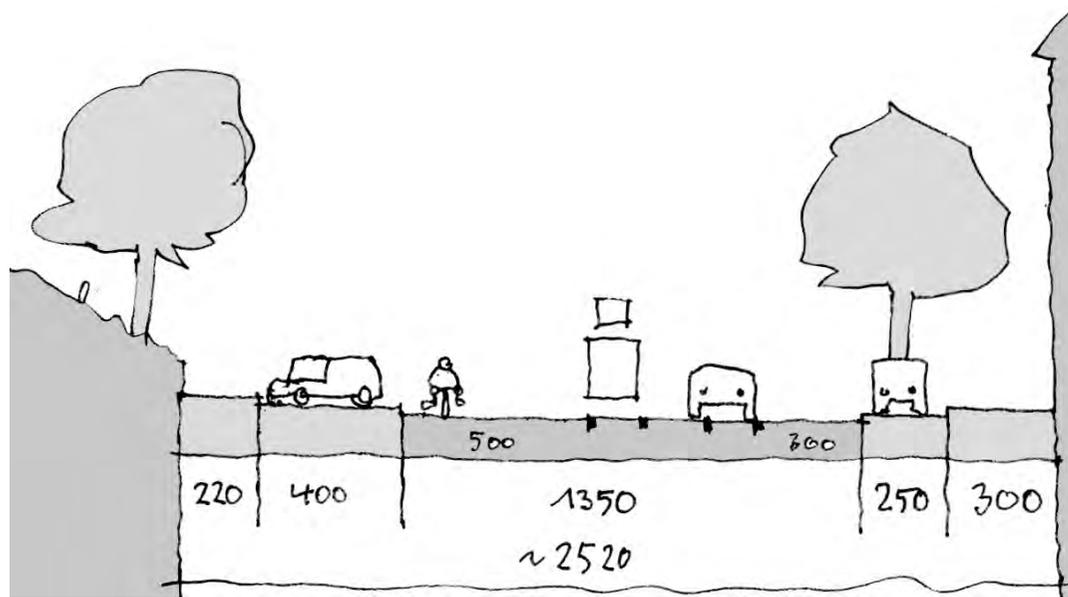
Für alle Abschnitte der Friedrich-Ebert-Straße wird eine ruhige, klare Gestaltung angestrebt. Kennzeichen dieser Gestaltung sind straßenraumprägende Baumreihen, Verwendung nur weniger, aber hochwertiger und charakteristischer Materialien sowie die harmonische Einbindung von Straßenmöbeln und technischen Einbauten.



RUNDER TISCH FRIEDRICH-EBERT-STRASSE: RAUMBILDER

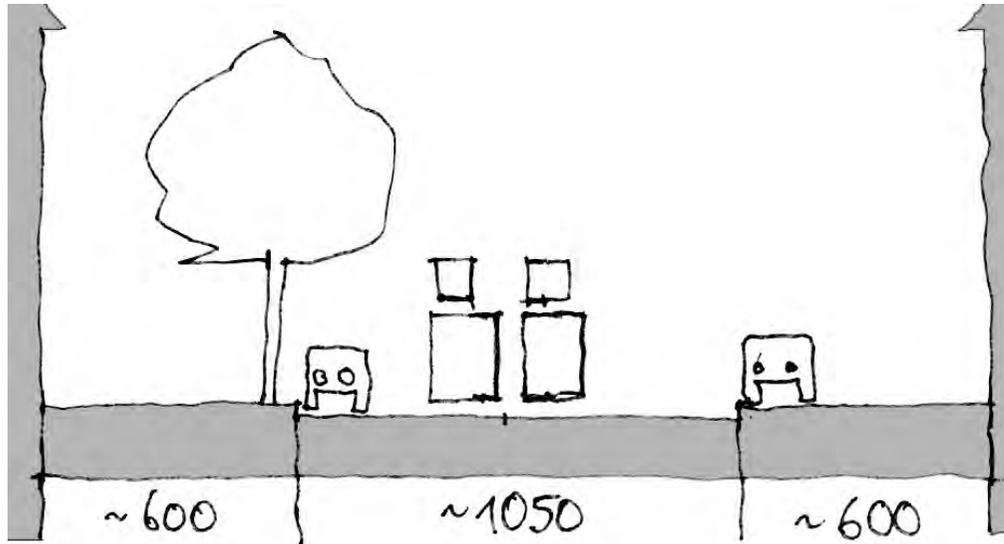


Der Abschnitt zwischen Bebelplatz und Aschrott-Park Straßenraum und Straßenprofil





Der Abschnitt zwischen Karl-Marx-Platz und Bebelplatz Straßenraum und Straßenprofil



Dies ist der einzige Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße, auf dem das ursprüngliche gründerzeitliche Straßenprofil noch erhalten und ablesbar ist.

RUNDER TISCH FRIEDRICH-EBERT-STRASSE: RAUMBILDER

Der Abschnitt zwischen Karl-Marx-Platz und Bebelplatz Seitenräume



Gehwegbreite 6,00 m
(Bebelplatz: 4,00 m;
Obere Königsstraße:
5,00 m)

Nur eine Asphaltfläche,
aber angenehm
viel Platz für alles,
sogar für eine Bau-
stelleneinrichtung....

....aber leider nur hier
auf der Nordseite...

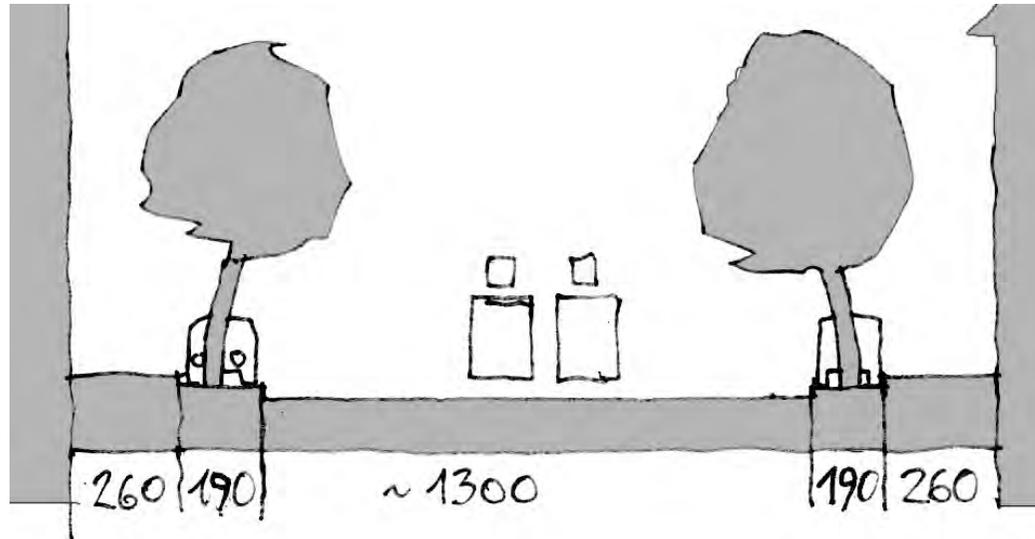


Der Abschnitt zwischen Karl-Marx-Platz und Bebelplatz Seitenräume





Der Abschnitt zwischen Karl-Marx-Platz und Annastraße Straßenraum und Straßenprofil



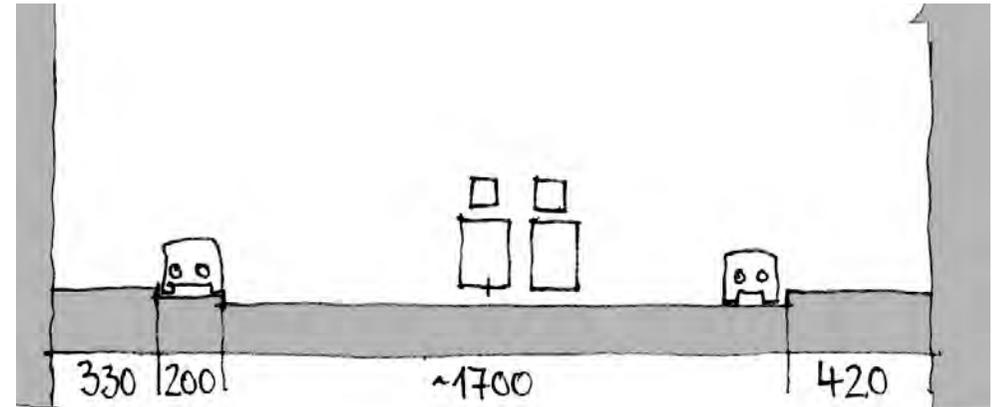


Der Abschnitt zwischen Karl-Marx-Platz und Annastraße Seitenräume

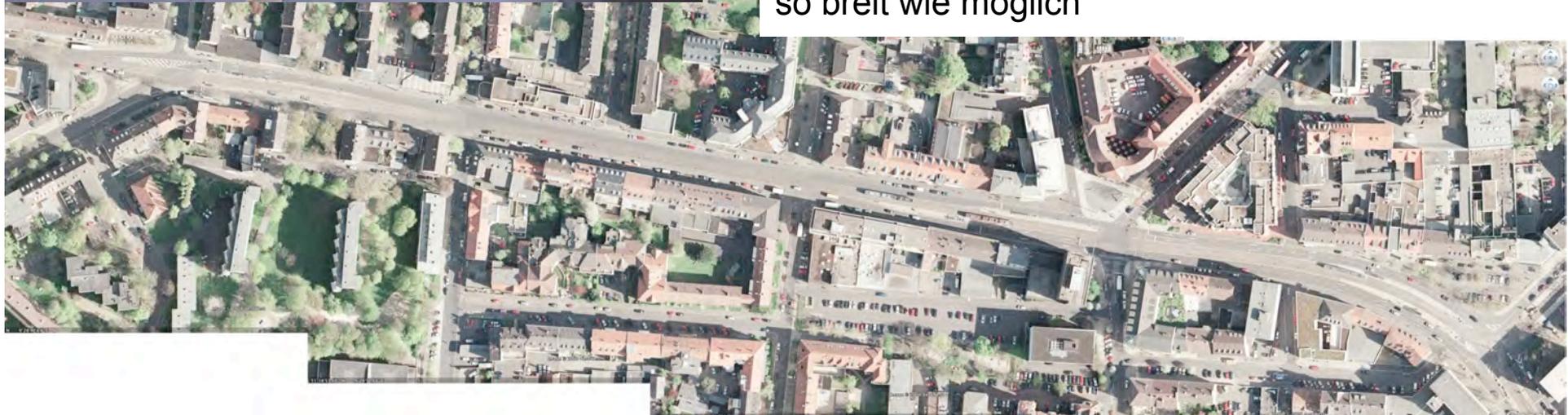




Der Abschnitt zwischen Annastraße und Ständeplatz



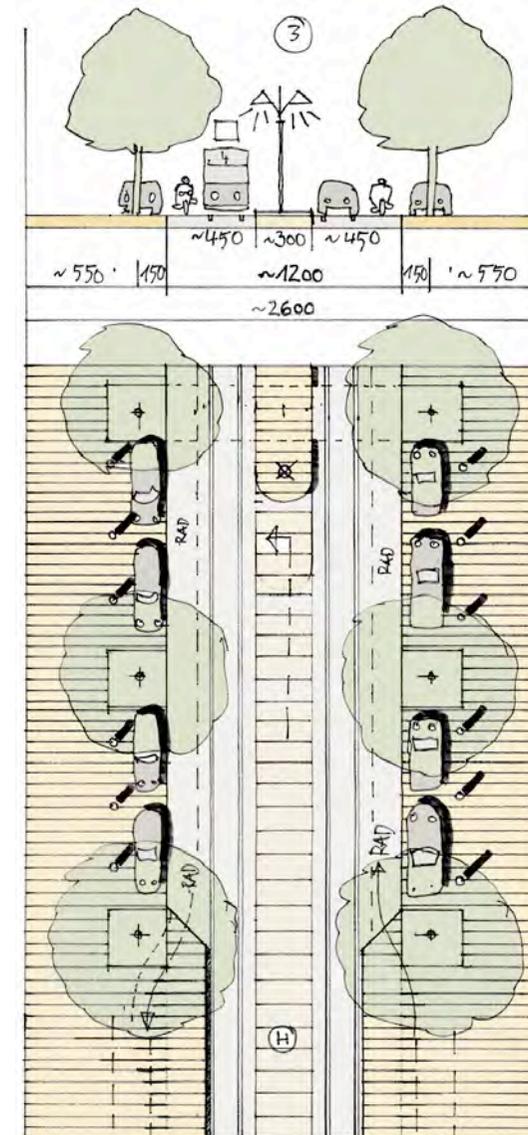
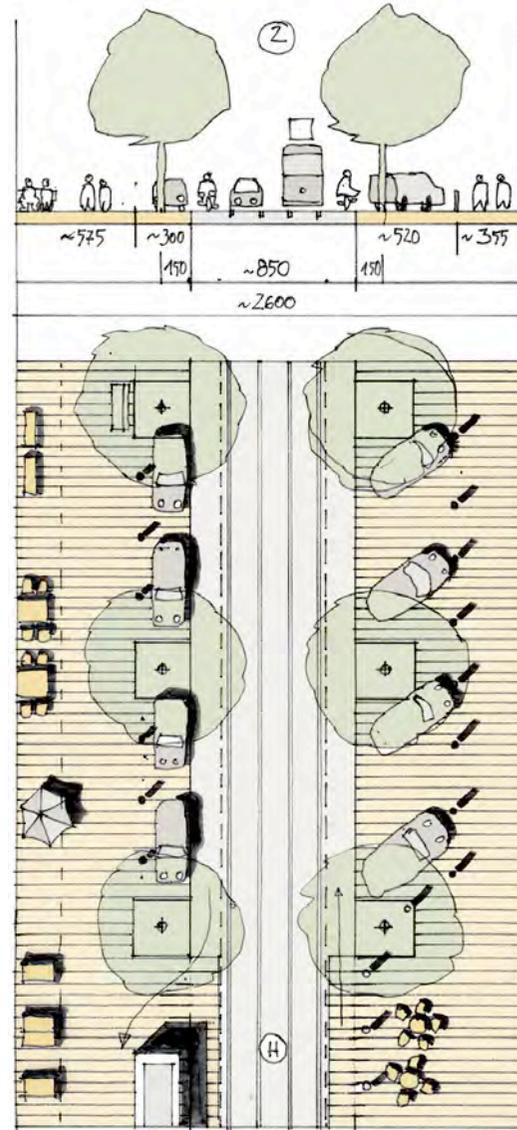
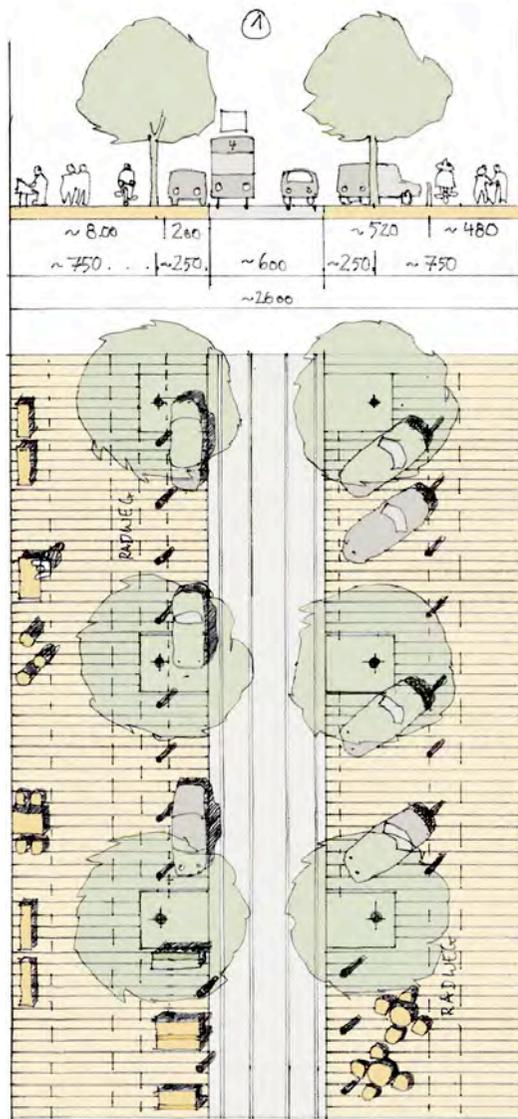
Neuaufteilung der Flächen entsprechend der Bedarfe: Fahrbahn so breit wie nötig, Seitenräume so breit wie möglich





Der Abschnitt zwischen Ständeplatz und Annastraße

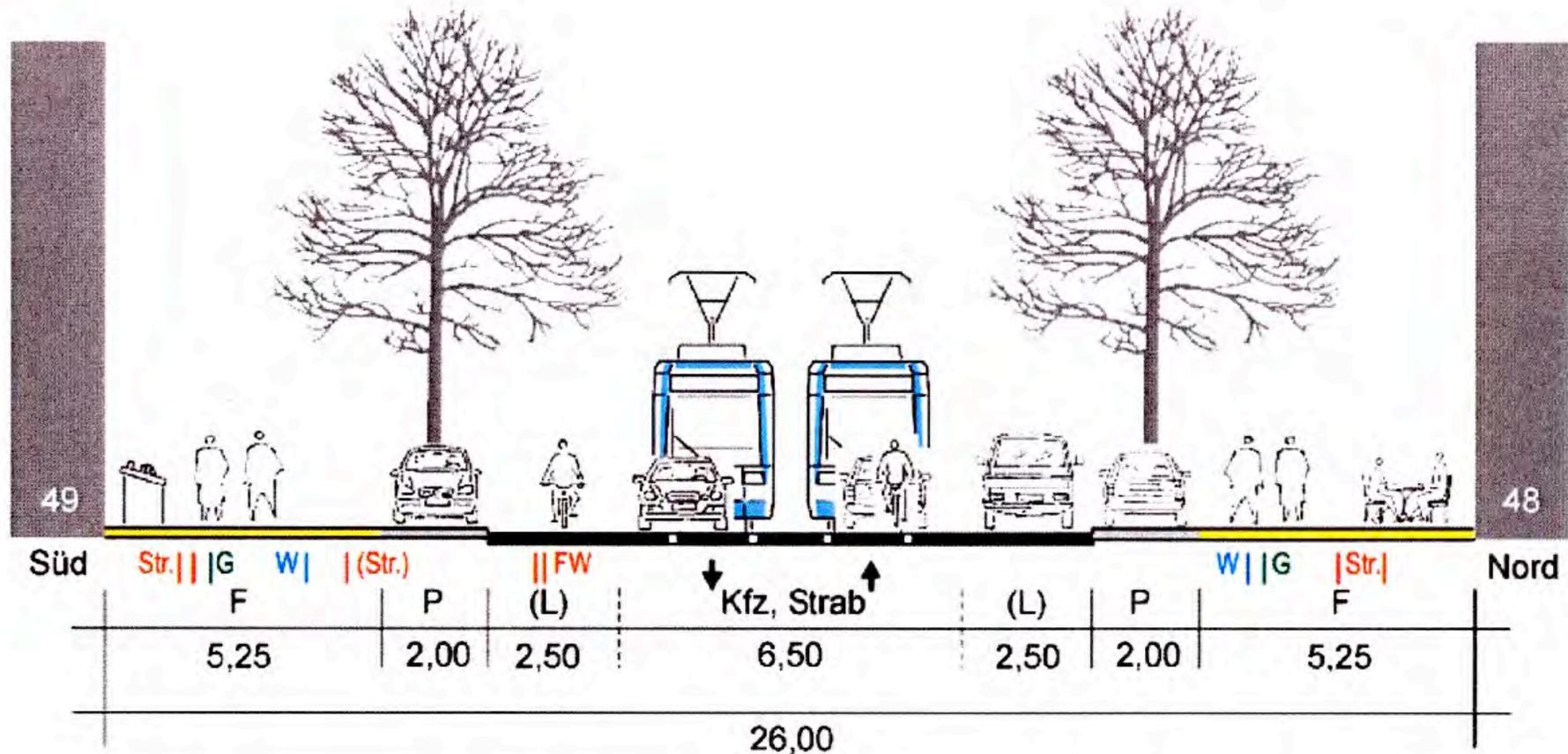
Mögliche Straßenprofile





Der Abschnitt zwischen Ständeplatz und Annastraße

Mögliche Straßenprofile (Büro SHP)



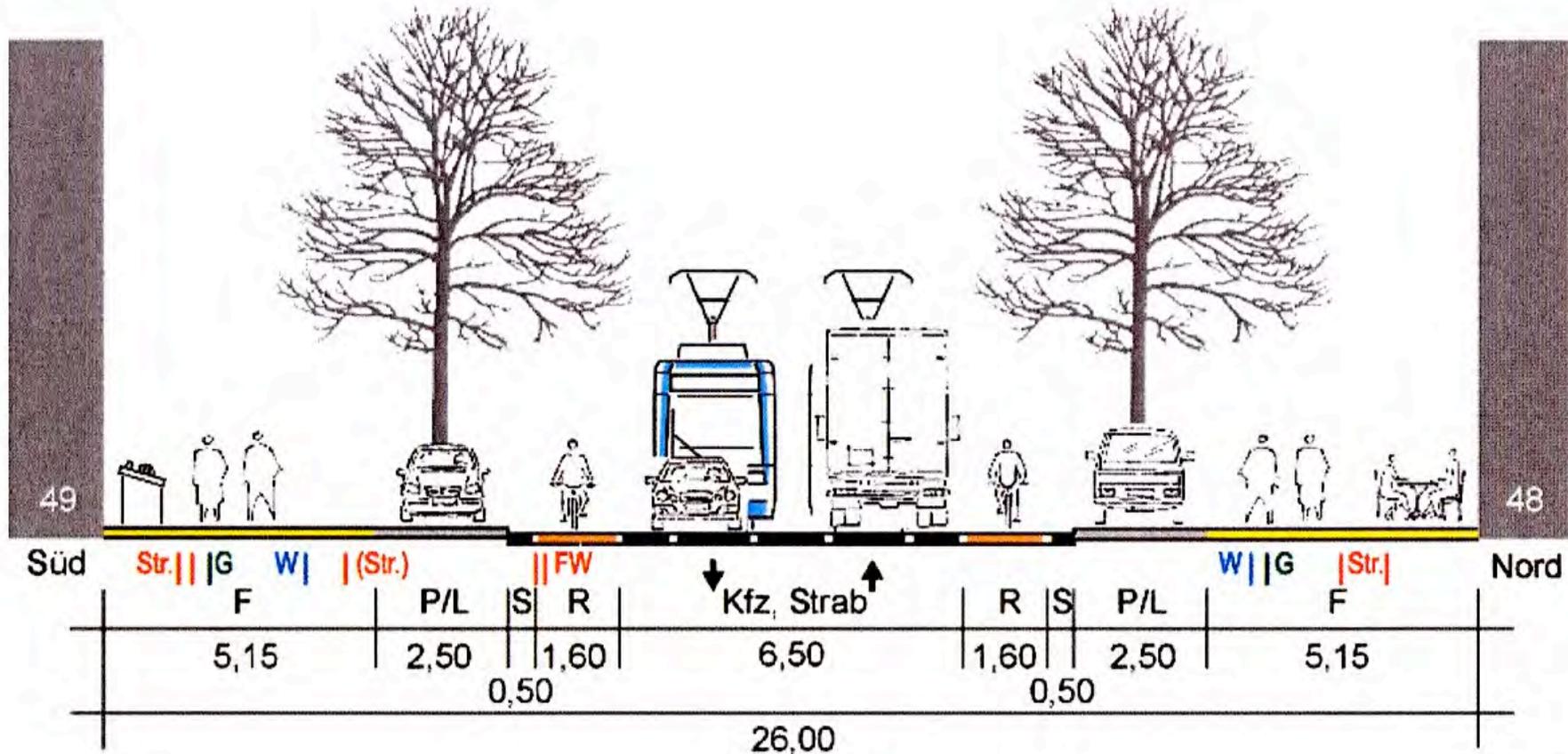
Vorschlag 1: Kein Radfahrstreifen, Liefern und Laden in der 2. Reihe

Fragen: Problematisch für Radfahrer (kein Schutz, Ausweichen auf Gleiskörper); Tram kann rechts überholt werden (Fahrgeschwindigkeiten); Fahrbahnüberquerung??



Der Abschnitt zwischen Ständeplatz und Annastraße

Mögliche Straßenprofile (Büro SHP)



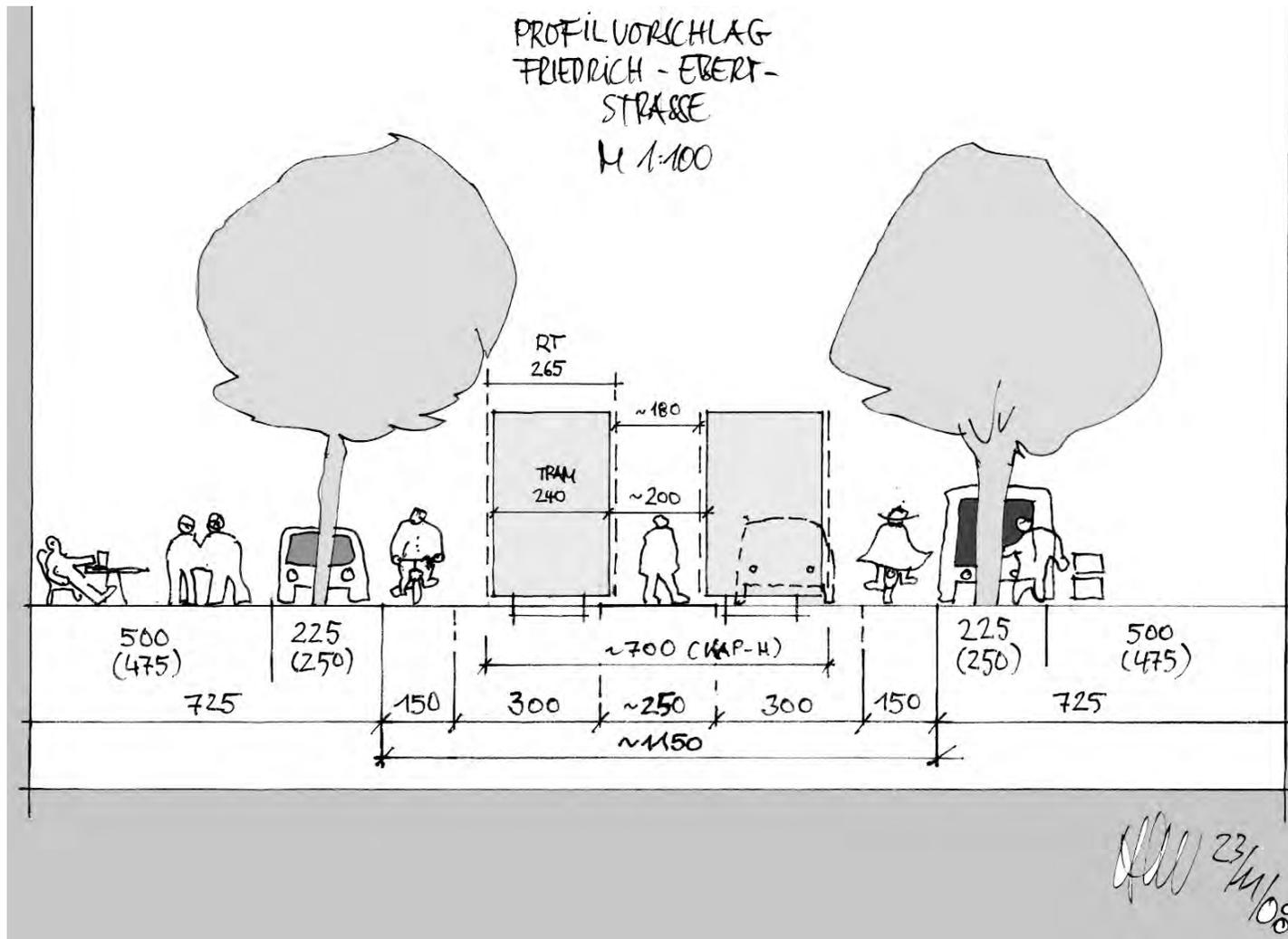
Vorschlag 2: Markierter Radweg

Fragen: Reicht ein Schutzstreifen nicht auch aus? Klappt es mit dem Parken und Anliefern auf doppelt genutzten Flächen? Erleichtert sich die Fahrbahnüberquerung wirklich?



Der Abschnitt zwischen Ständeplatz und Annastraße

Mögliches Straßenprofil: Synthese 1+3



Größerer Abstand
zwischen den Gleis-
trassen: Mittelstrei-
fen als „Sprungin-
sel“ bei Fahrbahn-
Überquerung
Schutzstreifen für
Radfahrer
Fahrbahnfläche
11,50 breit (statt
14,50 m bei Var. 3)





Der Abschnitt zwischen Ständeplatz und Annastraße Straßenraum





Der Abschnitt zwischen Ständeplatz und Annastraße Seitenräume



Fußgänger, Radfahrer (?), parkende Autos; außerdem Platz für Auslagen, Tische und Stühle, Bänke, Fahrradständer

Baumpflanzungen (Reklame soll aber sichtbar bleiben)
Barrierefreie Zugänge zu Wohnungen und Geschäften
Einheitliche Gestaltung, keine „Zerstückelung“ der Flächen





Der Abschnitt zwischen Ständeplatz und Annastraße Seitenräume





Der Abschnitt zwischen Ständeplatz und Annastraße Seitenräume





Der Abschnitt zwischen Ständeplatz und Annastraße Seitenräume





Der Abschnitt zwischen Ständeplatz und Annastraße Seitenräume



RUNDER TISCH FRIEDRICH-EBERT-STRASSE: RAUMBILDER



.....Boulevard Friedrich-Ebert-Straße!



No one denies the place of swiftly moving traffic in the life of a town. It is the universal spread of traffic, the arrogant seizure of *all* roads, that calls for protest.

Gordon Cullen

Ob eine Stadt zivilisiert ist, hängt nicht von der Zahl ihrer Schnellstraßen ab, sondern davon, ob ein Kind auf dem Dreirad unbeschwert überall hin kommt.

Enrique Penelosa

Alle Pariser...sind seit voriger Woche zum Boulevard Malesherbes gepilgert, und wir alle, Reiche und Arme, Arbeiter und Müsiggänger, Alte oder Junge, ob zu Fuß, zu Pferde oder in der Kutsche unterwegs, haben diese neue Straße erkundet. Und wir alle finden sie einfach wunderbar, sehen in ihr ein Werk, das unserer würdig ist.

L'illustration, 13. August 1861