

Bebauungsplan Nr. I/2
'Friedrich-Ebert-Straße -
Ständeplatz bis Goethestraße'
beschleunigtes Verfahren nach § 13 a BauGB

Begründung
mit integriertem
Fachbeitrag Umwelt und Grün

Datum: 05. Februar 2013

Datum Planteil: 22. August 2012

Kassel documenta Stadt

Magistrat der Stadt Kassel
Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz

BAS

Büro für Architektur und Stadtplanung

Impressum:

Auftraggeber:

Kassel documenta Stadt

Magistrat der Stadt Kassel
Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz
- Stadtplanung -
Rathaus der Stadt Kassel
Obere Königstraße 8
34117 Kassel

Bearbeitung:



Büro für Architektur und Stadtplanung

Querallee 43
34119 Kassel
Tel.: 0561.78808-70
Fax: 0561.710405
mail@bas-kassel.com
www.bas-kassel.com

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	5
1.1	Ziel und Zweck der Planung	5
1.2	Planverfahren	5
1.3	Lage des Plangebietes und räumlicher Geltungsbereich	6
2.	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	8
2.1	Regionalplanung	8
2.2	Flächennutzungsplanung (ZRK)	8
2.3	Landschaftsplanung (ZRK)	9
2.4	Bestehendes Planungsrecht	10
2.5	Lärmaktionsplan Nordhessen - Teilplan Straßenverkehr	10
3.	Bestand	13
3.1	Städtebauliche Situation, Geschichte und Denkmalschutz	13
3.2	Erschließung und Verkehr	15
3.3	Aktive Kernbereiche	16
3.4	Technische Infrastruktur	17
3.5	Natur und Umweltschutz	17
3.6	Verkehrslärm - Schalltechnisches Gutachten	21
4.	Planungsziele und Konzept	25
4.1	Städtebauliche Ziele, Leitbild	25
4.2	Entwurf der Straßenplanung	26
4.3	Baumreihen, grünordnerische Maßnahmen	28
4.4	Technische Infrastruktur	29
4.5	Flächenbilanz / Baumbilanz	29
5.	Festsetzungen des Bebauungsplanes	30
5.1	Verkehrsflächen	30
5.2	Baumstandorte - Bestand und Planung	31
6.	Auswirkungen der Planung	33
6.1	Darstellung und Bewertung der Planung in Bezug auf die Schutzgüter	34
7.	Bodenordnung	39
8.	Kosten	39
9.	Verfahren	39
	Literatur und Quellen	

1. Einführung

1.1 Ziel und Zweck der Planung

Die Stadt Kassel beabsichtigt, den östlichen Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße neu zu gestalten. Mit dem geplanten Ausbau soll der Straßenzug als attraktiver städtischer Boulevard gestaltet und als Stadtteilzentrum gestärkt werden.

Ziel der Planung ist es, die Situation für Fußgänger und Radfahrer sowie die Erreichbarkeit der Haltestellen zu verbessern, das Parken neu zu ordnen sowie beidseitig Baumreihen zu pflanzen. Die Straße soll auch nach der Neuordnung der Flächen für den fließenden Verkehr ihre Funktion als innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit ihrer heutigen verkehrlichen Leistungsfähigkeit behalten.

Um die Straßenplanung rechtlich umzusetzen, wird für den als Landesstraße klassifizierten östlichen Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße (L 3420) ein Bebauungsplan aufgestellt. Der Bebauungsplan schafft auf planungsrechtlicher Grundlage das erforderliche Baurecht für den für den Zeitraum 2014/2015 geplanten Ausbau unter Berücksichtigung der vorliegenden Entwurfsplanung.

Inhaltlich basiert der Bebauungsplan auf der parallel erarbeiteten Entwurfsplanung. Er setzt die im Rahmen der Bauleitplanung erforderlichen wesentlichen Inhalte dieser Entwurfsplanung fest. Die weitergehende Detailplanung erfolgt im Zuge der nachfolgenden Straßenplanung.

Der Bebauungsplan macht keine planungsrechtlichen Aussagen zu den an den Straßenraum angrenzenden Siedlungsflächen. Er berücksichtigt aber die entstehenden Wechselbeziehungen (z.B. das Thema Lärm).

1.2 Planverfahren

Der Bebauungsplan wird auf der Grundlage des § 13a BauGB als '**Bebauungsplan der Innenentwicklung**' im '**Vereinfachten Verfahren**' nach §13 BauGB aufgestellt. Die Voraussetzungen für die Anwendung des sog. 'beschleunigten Verfahrens' werden nachfolgend geprüft:

Der geplante Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße ist eine ‚Maßnahme der Innenentwicklung‘, mit der einem ‚Bedarf zur Verwirklichung von Infrastrukturvorkehrungen‘ Rechnung getragen wird. Der geplante Straßenausbau erfolgt im Rahmen des Städtebauförderprogramms 'Aktive Kernbereiche'.

Der Bebauungsplan setzt keine Grundfläche im Sinne des § 19 (2) BauNVO fest.

Die Summe der versiegelten Fläche liegt mit rund 30.000 m² zwar über dem in § 13a Satz 2 Nr. 1 genannten Schwellenwert von 20.000 m². Im vorliegenden Fall erreicht der aktuelle Versiegelungsgrad jedoch bereits annähernd 100 % des Geltungsbereiches. Eine für die Beurteilung maßgebliche zusätzliche Versiegelung ist nicht möglich. Daher ist davon auszugehen, dass der Bebauungsplan keine erheblichen Umweltauswirkungen im Sinne einer zusätzlichen Beeinträchtigung haben wird, die im Sinne des BauGB abwägungsrelevante Tatbestände begründen (vgl. dazu Fachbeitrag Umwelt und Grün sowie Kap. 3.5 'Natur und Umweltschutz', Kap. 5.2 'Baumstandorte', Kap 6 'Auswirkungen der Planung').

Durch die Planung wird kein Vorhaben ermöglicht, welches die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erfordert.

Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter durch den Bebauungsplan bestehen nicht.

Bei der Durchführung im **beschleunigten Verfahren** werden besondere Verfahrensvorschriften wirksam. Insbesondere

- wird von § 2 (4) BauGB 'Durchführung Umweltprüfung' und § 2a BauGB 'Erstellung Umweltbericht' abgesehen; darauf wird bei der Beteiligung der Öffentlichkeit hingewiesen,
- wird zum Teil auf die frühzeitige Beteiligung verzichtet (§ 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB),
- gelten die Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung dieses Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB 'vor der planerischen Entscheidung' erfolgt oder zulässig; ein Ausgleich der durch die Planung begründeten Eingriffe in Natur und Landschaft ist daher nicht erforderlich,
- müssen die Bekanntmachungen einen Hinweis darauf enthalten, dass das Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt werden soll.

Zur Berücksichtigung der Belange von Umweltschutz, Naturschutz und Landschaftspflege gemäß § 1 (6) Nr. 7 BauGB und den in § 1a BauGB genannten Vorschriften zum Umweltschutz i. V. mit § 11 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz wurde ein **Fachbeitrag Umwelt und Grün** erarbeitet und inhaltlich in den Bebauungsplan integriert.

Der **Aufstellungsbeschluss** für den Bebauungsplan I/2 'Friedrich-Ebert-Straße – Ständeplatz bis Goethestraße' ist durch die Stadtverordnetenversammlung am 25.06.2012 erfolgt.

Vorab erfolgte die **Beteiligung der Behörden** und sonstigen **Träger öffentlicher Belange** gemäß § 4 BauGB mit Schreiben vom 25. Juni 2012.

Parallel hat die Stadt eine **vorgezogene Bürgerbeteiligung** durch Aushang des Vorentwurfs vom 30. Juli bis 17. August 2012 durchgeführt.

Die **Beteiligung der Öffentlichkeit** gemäß § 4 (2) BauGB ist erfolgt vom 21. November bis 21. Dezember 2012.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit hat nicht zu Änderungen im Planteil und den Festsetzungen geführt (Datum: 22.08.2012).

Die Begründung wurde in den Kapiteln 3.6 „Verkehrslärm“, 5.2 „Baumstandorte“, 6 „Auswirkungen der Planung (Abschnitte ‚Menschen‘ sowie ‚Lärm‘) und 8 „Kosten“ inhaltlich aktualisiert und im Kap. 7 „Bodenordnung“ redaktionell angepasst.

1.3 Lage des Plangebietes und räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt in den Stadtteilen **Mitte** (östlich der Westendstraße) und **Vorderer Westen** (westlich der Westendstraße).

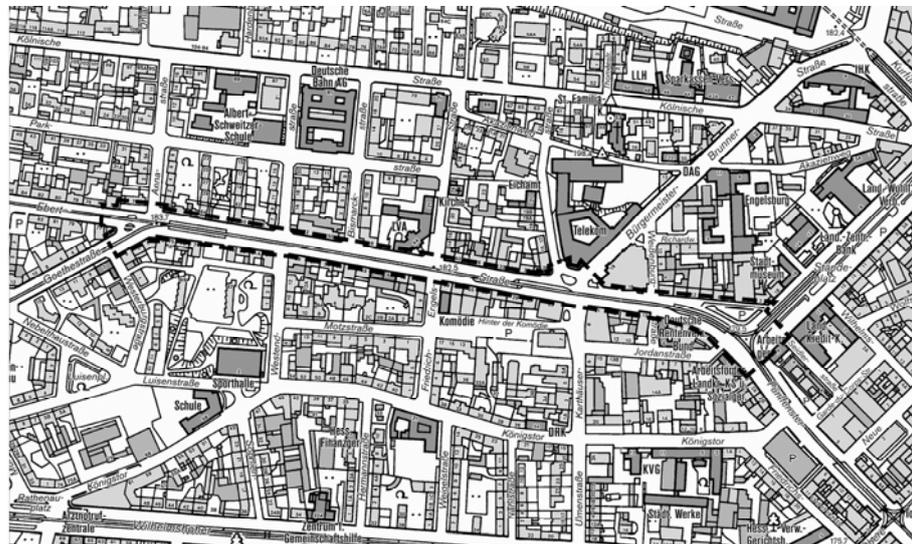
Der Bebauungsplan wird aufgestellt, um den geplanten Straßenumbau planungsrechtlich zu ermöglichen. Der Geltungsbereich ist daher auf die zum Umbau vorgesehene öffentliche Verkehrsfläche beschränkt.

Der Geltungsbereich beinhaltet einen rund 850 m langen Teilabschnitt der Friedrich-Ebert-Straße vom Kreuzungsbereich mit Fünfensterstraße / Ständeplatz im Osten bis zum Kreuzungsbereich mit Goethestraße / Annastraße

im Westen und umfasst ausschließlich öffentliche Flächen. Er reicht auf der Nord- und Südseite jeweils bis zur straßenbegleitenden Bebauungskante bzw. bis zur Grenze der jeweiligen Straßenparzelle. Die Breite des Geltungsbereichs beträgt überwiegend ca. 30 m.

Im Westen wird der Geltungsbereich begrenzt durch eine gedachte Verbindung zwischen der westlichen Grenze des Flurstücks 8/4 und der westlichen Grenze des Flurstücks 16/3 im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße sowie durch eine gedachte Verbindung von der nördlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 580/29 (Westerburgstraße) zur gegenüberliegenden nördlichen Straßenseite der Goethestraße.

Im Osten wird der Geltungsbereich begrenzt durch eine gedachte Verbindung von der nördlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 2/15 (Seidlerstraße) zur gegenüberliegenden nördlichen Straßenseite des Ständeplatzes sowie durch die südöstliche Grenze des Flurstücks 83/27 im Bereich der Fünffensterstraße.



Abgrenzung Geltungsbereich - unmaßstäblich
(Magistrat der Stadt Kassel - Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz
Kartengrundlage: Stadt Kassel - Vermessung und Geoinformation)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt in Flur 4, Flur 9, Flur 50, und Flur 53 und umfasst folgende Flurstücke:

Flur 4: 213/2 (Ständeplatz, tlw., ca. 60,0 m²),

Flur 9: 83/27 (Kreuzungsbereich FES-Fünffensterstraße-Ständeplatz, tlw., ca. 3.358 m²), 74/3, 74/4, 299/18, 39/8 (Bürgermeister-Brunner-Straße, tlw., ca. 81,4 m²), 58/19 (Karthäuserstraße, tlw., ca. 100,0 m²) und 135/2,

Flur 50: 93/14 und 66/74 (Annastraße, tlw., ca. 175,4 m²),

Flur 53: 46/6 (Goethestraße, tlw., ca. 1.160,5 m²), 13 (tlw., ca. 1.140,0 m²), 8/34 und 280/8.

Die Größe des Geltungsbereiches beträgt ca. 30.500 m² Fläche, **rund 3,05 ha.**

2. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Die vorgesehene Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße steht im Einklang zu den übergeordneten Planungsebenen.

2.1 Regionalplanung

Der hier betroffene Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße ist nach der Regionalplan Nordhessen 2009-Darstellung eine 'sonstige regional bedeutsame Straße - Bestand' innerhalb der 'Siedlungsfläche-Bestand'.



Regionalplan-Darstellung (www.rp-kassel.de), unmaßstäblich

Mit der Neugestaltung wird diese verkehrliche Funktion der Friedrich-Ebert-Straße nicht verändert. Daher wird die Planung keine raumplanerisch wirk-same Bedeutung entfalten und steht den Vorgaben der Regionalplanung somit nicht entgegen.

2.2 Flächennutzungsplanung (ZRK)

Die Planzeichnung zum Flächennutzungsplan 2009 des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) stellt die Friedrich-Ebert-Straße einschließlich Führung der Straßenbahn als Verkehrsfläche dar, eingebettet in angrenzende Bau-flächen - Kerngebiet und Mischgebiete.

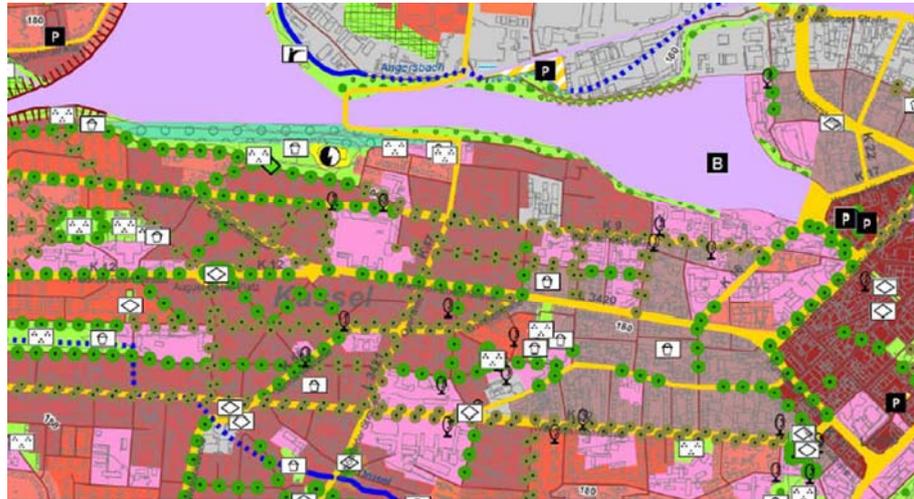


Flächennutzungsplan-Darstellung (ZRK), unmaßstäblich

Ergänzend hierzu wird mit der Themenkarte 'Zentrenstruktur' der Straßen-zug als 'Stadtteilzentrum Friedrich-Ebert-Straße (B2)', die innenstadtnahen Flächen als 'City/Ergänzungsbereich' definiert.

2.3 Landschaftsplanung (ZRK), 2007

Die ZRK-Landschaftsplan-Inhalte wurden teilweise in die Flächendarstellung des FNP übernommen: der Siedlungsflächenbestand (hier etwas differenzierter dargestellt), die übergeordneten Straßenzüge (als Verkehrsflächen), die Grünflächen sowie andere markante Landschaftsbestandteile innerhalb des Siedlungsgefüges (hier insbesondere Baumreihen).



Auszug Karte Realnutzung, ZRK Kassel, unmaßstäblich



Auszug Karte Maßnahmen, ZRK Kassel, unmaßstäblich

Im Hinblick auf die beabsichtigte Neugestaltung ist auf die in der Maßnahmenkarte zum Landschaftsplan enthaltene Darstellung für eine zusätzliche Anpflanzung von Bäumen hinzuweisen.

2.4 Bestehendes Planungsrecht

Mit der Abgrenzung des hier vorliegenden Bebauungsplanes werden zwei vorhandene Bebauungspläne tangiert:

a) B-Plan I/Mitte ('Spielhallen-B-Plan')

umfasst das gesamte Innenstadtgebiet einschließlich Erweiterungsflächen, rechtskräftig seit 1985

Bezogen auf den hier vorliegenden Bebauungsplan enthält der B-Plan Nr. 1-Mitte die Ausweisung der Gebäudeblöcke nördlich der FES als Kerngebiet. Dies betrifft den Abschnitt zwischen Ständeplatz bis Bürgermeister-Brunner-Straße (benannt als Baublöcke 11 und 12). Ziel des Bebauungsplanes ist es, für die straßenseitigen Erdgeschossflächen die Zulässigkeit von Spielhallen nach § 1 (7) 2. in Verbindung mit § 1 (4) 2. BauNVO durch eine entsprechende Textfestsetzung auszuschließen.

Die Straßenflächen der FES und der Bürgermeister-Brunner-Straße liegen bis zur Straßenmitte innerhalb des Geltungsbereiches, ohne dass hierfür planerische Aussagen / Festsetzungen getroffen wurden.

b) Bebauungsplan Nr. II/5

für den Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Straße, Annastraße, Parkstraße und Westendstraße, rechtsverbindlich seit 1967

Abgrenzung teilweise inkl. der angrenzenden Straßenflächen, die entsprechend dem Bestand auch als 'Straßenverkehrsfläche' festgesetzt sind.

Beide vorgenannten Bebauungspläne werden aus redaktionellen Gründen und im Hinblick auf eine eindeutige Abgrenzung des hier vorliegenden Bebauungsplanes in Teilflächen überschrieben, ohne dass sich hieraus materiell-rechtliche Veränderungen ergeben.

2.5 Lärmaktionsplan Nordhessen - Teilplan Straßenverkehr

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm besteht auf Grundlage des § 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) die Verpflichtung eine Lärminderungsplanung durchzuführen. Diese umfasst eine Lärmkartierung sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen.

Im vorliegenden Fall ist insbesondere der 'Teilplan Straßenverkehr' für den Regierungsbezirk Kassel relevant, der 2010 rechtskräftig wurde.

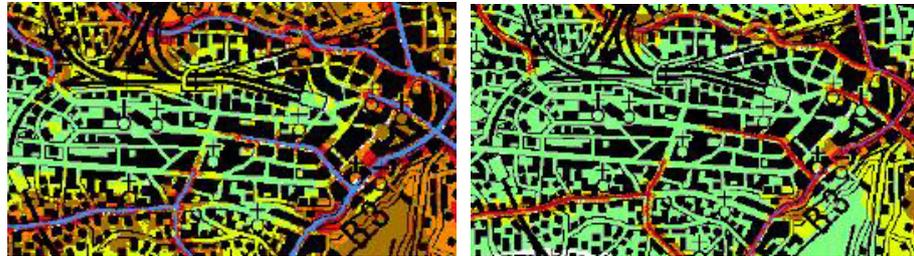
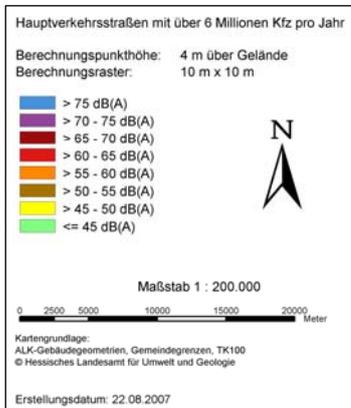
Zur Lärmvorsorge gehört es, bei der Ausweisung neuer Baugebiete an bestehenden Straßen durch vorbeugende Bauleitplanung sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden (Vorsorgegrundsatz). Als Zielwerte gelten hierbei die Orientierungswerte der DIN 18005 'Schallschutz im Städtebau', z.B. für

Allgemeine Wohngebiete	55 dB(A) tags / 45 dB (A) nachts
Mischgebiete	60 dB (A) tags / 50 dB (A) nachts
Kerngebiete	65 dB (A) tags / 55 dB (A) nachts

Die hessischen Regierungspräsidien haben entschieden, nur die kartierten Bereiche der 1. Stufe (Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio. Kfz/Jahr) näher zu untersuchen, in denen so genannte Prüfwerte von $L_{DEN} = 65$ dB (A) und $L_{Night} = 55$ dB (A) für Wohnbevölkerung überschritten sind. Sie werden als Lärmbelastungspunkte bezeichnet.

Voraussetzung hierfür ist zusätzlich eine lokale Betroffenenzahl von mindestens 50 Personen.

Der Straßenzug Friedrich-Ebert-Straße zählt im betreffenden Abschnitt als klassifizierte Landesstraße (L 3420) gemäß Umgebungslärmrichtlinie zu den zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen.



Lärmkartierung Hessen, Straßenlärm in db (A) - links L_{DEN} , rechts L_{Night}
Ausschnitt Kartendarstellung HLUG 2007

Zur Belastungssituation sind in nachfolgender Tabelle als Auszug aus der Lärmkartierung die Betroffenzahlen für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} aufgeführt. Die Lärmkonfliktpunkte sind nach Lärmkennziffer LKZ sortiert.

		Betroffenzahl L_{DEN}			Betroffenzahl L_{Night}			LKZ pro 100 m
		65 – 70	70 – 75	> 75	55 – 60	60 – 65	> 65	
Ortsteil	Straße	dB (A)	dB (A)	dB (A)	dB (A)	dB (A)	dB (A)	
...								...
Fünffensterstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Elfbuchenstraße, Breitscheidstraße	L 3420	170	130	180	210	160	200	350
...								...

L_{DEN} Lärm-Tagesmittelwert (24 Stundenwert, L Day, Evening, Night)
 L_{Night} Lärm-Nachtwert (22 bis 6 Uhr)

Der Höchstwert liegt für die betrachteten Straßen in Kassel bei einer LKZ von 1.300 (Ysenburgstraße, K 44), der niedrigste Wert bei einer LKZ von 10 (Oberzwehren, A 49).

Im vorliegenden Fall ist keine Ausweisung neuer Baugebiete geplant. Im Rahmen der Straßen-Neugestaltung sollen jedoch auch die Rahmenbedingungen aus lärmtechnischer Sicht nach Möglichkeit verbessert werden.

Lärmaktionsplan: Friedrich-Ebert-Straße

Die vorhandene Lärmbelastung durch den Straßenverkehr auf der Friedrich-Ebert-Straße wird vor dem Hintergrund der Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und zur Schaffung einer hohen Wohnqualität im Planungs-Verfahren berücksichtigt. Gerade hohe nächtliche Lärmbelastungen können zu gesundheitlichen Schäden führen und sind hier besonders zu beachten. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Friedrich-Ebert-Straße um ein Stadtteilzentrum mit hohem Geschäfts- und Gewerbeflächenanteil und begrenztem Wohnanteil handelt.

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes wurden vorab Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz geprüft. Für den Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden dort keine besonderen Anforderungen benannt.

Als Möglichkeit wird im Lärmaktionsplan die Reduzierung von Fahrstreifen bzw. der Fahrbahnbreite genannt. Durch die im Rahmen der Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße vorgesehene Bündelung in der Straßenmitte erhöht sich der Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohngebäuden. Die mögliche Lärminderung wird mit 2 bis 3 dB(A) angegeben.

Da der Verkehrslärm in der Regel mit der Geschwindigkeit ansteigt, können in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil bei gleichbleibendem Fahrbahnbelag mit einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h im innerstädtischen Bereich Reduzierungen des Mittelungspegels bis zu 2,4 dB(A) erreicht werden. Eine solche verkehrsregelnde Maßnahme ist allerdings nicht Gegenstand des Bebauungsplan-Verfahrens.

Ein weiteres Minderungspotenzial ergibt sich bei einer Erneuerung der Fahrbahn-Oberflächen. Durch die Wahl eines 'leiseren' Asphalts kann ebenfalls eine Verbesserung erzielt werden. Die Lärminderung kann in günstigen Fällen - abhängig vom Ausgangsbelag - bis max. 4 dB(A) betragen.

3. Bestand

3.1 Städtebauliche Situation, Geschichte und Denkmalschutz

Die Friedrich-Ebert-Straße ist gesäumt von einer unterschiedlichen, meist straßenbegleitenden Bebauung, die überwiegend traufständig ist - in einem Teilbereich jedoch auch giebelständig (mit einer kammartigen Baustruktur). Die Bebauung ist im Durchschnitt viergeschossig, einzelne Gebäude sind jedoch auch deutlich höher (bis zu 8 Geschosse, z.B. FES 25).

Mit der heterogenen Randbebauung aus der Zeit seit etwa 1870 bietet sie einen Querschnitt, der im Geltungsbereich des hier vorliegenden Bebauungsplanes eher durch die Bauten aus der Zeit nach dem 2. Weltkrieg, weiter westlich eher durch die Bauten der Gründerzeit geprägt ist.

Über eine weite Strecke im betreffenden Teilabschnitt ist die Friedrich-Ebert-Straße bestimmt durch die überbreite Fahrbahnfläche, den ungegliederten Straßenraum und die fehlende Begrünung.



Luftbild (Quelle: google earth, 2012)

Die Friedrich-Ebert-Straße (ursprünglich Hohenzollernstraße) ist neben der parallel verlaufenden Wilhelmshöher Allee als die zentrale Achse im Westen der Stadt Kassel angelegt worden. Eine Reihe von städtebaulichen und architektonischen Akzenten verdeutlicht, dass sie schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts von wesentlicher Bedeutung für die Stadtentwicklung war. Dies änderte sich auch durch die Kriegszerstörung nicht. Zahlreiche bedeutende Bauten aus der Nachkriegsmoderne der 1950er Jahre belegen die ungebrochene Dynamik der Friedrich-Ebert-Straße. Ein wesentliches Kennzeichen ist von Beginn an die Mischung aus Geschäfts- und Wohnnutzung und öffentliche Einrichtungen. Auch die Straßenbahn fährt hier bereits seit 1899.

Der Straßenzug Friedrich-Ebert-Straße selbst unterliegt keinem Denkmalschutz, manche der Gebäude sind aber als Kulturdenkmäler erfasst.

Einzeldenkmale angrenzend an den Bebauungsplan sind das Gebäude FES 24 ('ehemalige Oberpostdirektion'), das Gebäude FES 26 ('Nordstern-

haus'), das Gebäude FES 28 (Wohn- und Geschäftshaus), das Gebäude FES 44/46 (Landesversicherungsanstalt), das Gebäude FES 49 (Volkswohl-Haus) und an der westlichen Grenze des Geltungsbereiches das Gebäude FES 77 (Geschäftshaus).



50er Jahre am Ständeplatz und



an der Kreuzung FES-Goethestraße

In ihrem Verlauf ist die Friedrich-Ebert-Straße außerdem Teil einer Gesamtanlage im Bereich von Annastraße / Westendstraße und Teil der Gesamtanlage 'Vorderer Westen'.



Bebauung am sog. Badoglio-Hügel und (nach der Fertigstellung)



die kammartige Baustruktur gegenüber (heute)



Landesversicherungsanstalt



ehem. 'Nordsternhaus'



'alte Hauptpost'
(ehem. Oberpostdirektion)

(Die Informationen zum Denkmalschutz wurden aus der Denkmaltopografie Kassel - Band II entnommen.)

Die Friedrich-Ebert-Straße ist als lineares Stadtteilzentrum zu bezeichnen. Der vergleichsweise hohe Anteil an inhabergeführten Einzelhandelsgeschäften ist eine besondere Qualität. Im Abschnitt des Geltungsbereiches hat sich zudem eine stadtbekannt Kneipenszene etabliert.

Durch die Innenstadt Nähe und die heute vergleichsweise geringe stadträumliche Qualität sind viele Ladengeschäfte aber in ihrer Existenz bedroht. Einige Ladenlokale stehen leer.

3.2 Erschließung und Verkehr

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst mit der Friedrich-Ebert-Straße ausschließlich eine Fläche mit Erschließungs- und Verkehrsfunktion. Die Friedrich-Ebert-Straße ist im Straßennetz der Stadt Kassel als Hauptverkehrsstraße kategorisiert, gleichwohl ist die Verkehrsbedeutung geringer als in den parallelen Straßenzügen Wilhelmshöher Allee und Breitscheidstraße/Kölnische Straße.

ÖPNV

Die Friedrich-Ebert-Straße wird von drei Straßenbahnlinien bedient. Aus der Innenstadt kommend werden neben dem Bahnhof Wilhelmshöhe vor allem die Stadtteile West, Wilhelmshöhe und Kirchditmold mit Fahrzeiten bis max. 10 Minuten erreicht. Die Linien verkehren jeweils im 15-Minuten-Takt.



Ausschnitt Netzplan der KVG, Stand 01/2012

Damit ist die Linienführung eine wesentliche Alternativroute zur Wilhelmshöher Allee.

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich die Haltestellen 'Ständeplatz', 'Karthäuserstraße' und 'Annastraße', deren Erreichbarkeit durch die vorhandene Lage in der Fahrbahnmitte aber nicht optimal ist und Benutzerfreundlichkeit einschränkt.

Zudem entstehen im bisher ungegliederten Straßenraum durch die gleichberechtigte Mitbenutzung der Schienentrasse durch abbiegende Kfz häufig Probleme, die sich auch auf die Taktfrequenz im ÖPNV negativ auswirken.

KFZ-Verkehr

Im Abschnitt bis zum Karl-Marx-Platz ist die Friedrich-Ebert-Straße als klassifizierte Landesstraße (L 3240) und Hauptverkehrsstraße nach dem Generalverkehrsplan (GVP) von übergeordneter Bedeutung auch für den motorisierten Verkehr. Das Verkehrsaufkommen beträgt bis zu 17.600 Kfz/Tag (Verkehrserhebung Sept. 2008). Es gilt Tempo 50.

Parkplätze sind ungegliedert am Fahrbahnrand angeordnet. Abschnittsweise sind – z.B. an Haltestellen - keine Stellplätze vorhanden.

Fuß- und Radverkehr

Wegen des fast höhengleichen Verlaufs stellt die Friedrich-Ebert-Straße in diesem Abschnitt eine unverzichtbare Verbindung zwischen einigen westlichen Stadtteilen und der Innenstadt dar und hat auch aufgrund ihrer Funktion als Hauptgeschäftsstraße eine wichtige Bedeutung für Fußgänger und Radfahrer.

Eine separate Radwegführung ist nicht vorhanden, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt, was häufig zu Konfliktsituationen führt.

Im Hinblick auf die Umfeldnutzungen bestehen wichtige Querbezüge, die Einfluss nehmen auf das Verhalten von Radfahrern und Fußgängern.

Wegen des beidseitigen Geschäftsbesatzes besteht zusätzlich ein starkes Überquerungsbedürfnis. Gesicherte Überquerungsmöglichkeiten sind nur an den signalisierten Knotenpunkten und an den Haltestellen vorhanden. Dazwischen wird die Fahrbahn jeweils häufig frei überquert.

Die Analyse der Ist-Situation ergibt zusammenfassend folgende funktionale Mängel, deren Beseitigung zur Grundlage für die Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße wird:

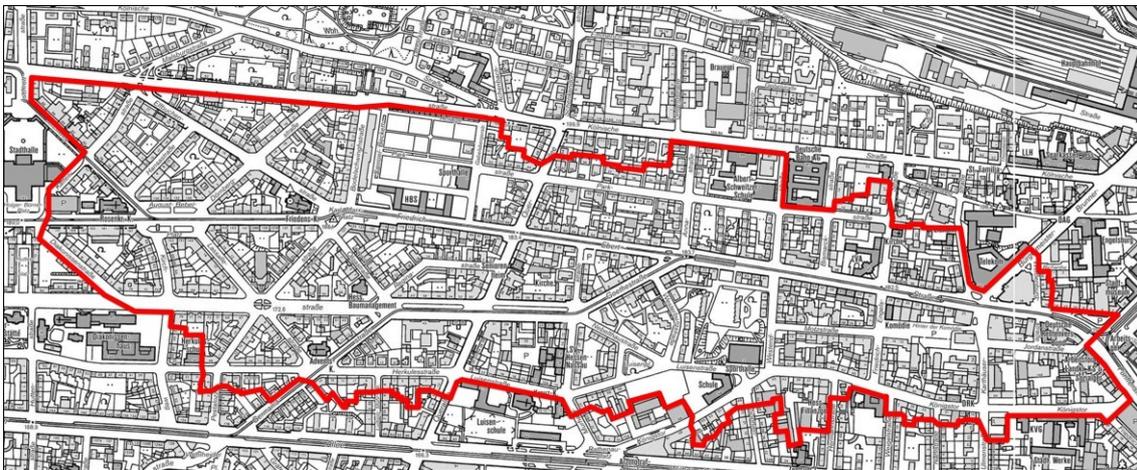
- schmale Seitenräume im Hinblick auf die Geschäftsnutzungen
- geringe Aufenthaltsqualität
- unbefriedigende, teilweise konflikträchtige, Situation für den Radverkehr
- schlechte Überquerbarkeit der Fahrbahn außerhalb der gesicherten Furten bei auffällig hohem Bedarf auf der ganzen Strecke
- überdurchschnittlich hohe Unfallzahl mit Beteiligung Straßenbahn / Kfz.

3.3 Aktive Kernbereiche

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt bis auf den Kreuzungsbereich Friedrich-Ebert-Straße / Ständeplatz / Fünffensterstraße vollständig innerhalb des Gebietes, das 2008 in das Städtebau-Förderprogramm 'Aktive Kernbereiche in Hessen' aufgenommen wurde.

Die Stadt Kassel hat durch die Aufnahme in das Förderprogramm die einmalige Chance, mit finanzieller Unterstützung des Landes den drohenden Verlust von Attraktivität und Lebensqualität des Quartiers rund um die Friedrich-Ebert-Straße, die Goethestraße und die Germaniastraße aufzuhalten und seiner Entwicklung neue Perspektiven zu geben.

Die Planungen sehen vor, den kompletten Straßenzug Friedrich-Ebert-Straße (vom Ständeplatz bis zum Bebelplatz) sowie den Straßenzug Goethestraße - Germaniastraße von der Friedrich-Ebert-Straße bis zur Herkulesstraße durch Umgestaltung aufzuwerten.



Abgrenzung des Fördergebiets 'Aktive Kernbereiche', unmaßstäblich

3.4 Technische Infrastruktur

Im Straßenraum der Friedrich-Ebert-Straßen verlaufen alle Leitungstrassen der für diesen Teil des Stadtgebietes relevanten Ver- und Entsorgungsunternehmen, teilweise auch mit gesamtstädtischer Bedeutung:

- Abwasserentsorgung, Kanaltrassen
- Fernwärme
- Gas
- Wasserversorgung
- Stromversorgung
- Telekommunikation.

Im Zuge der Baumaßnahme werden voraussichtlich die meisten Leitungen erneuert bzw. vorhandene Leitungssysteme ergänzt.

Details hierzu werden im Rahmen der Straßenplanung geklärt und betreffen das Bebauungsplanverfahren nicht.

3.5 Natur und Umweltschutz

3.5.1 Naturräumliche Situation

Topografie

Das Plangebiet erstreckt sich über rund 850 m Länge am Fuße des Katzenbergs. Das Gelände fällt in diesem Bereich der Stadt deutlich von Nord nach Süd. Die Friedrich-Ebert-Straße verläuft innerhalb des Geltungsbereichs hangparallel. Die Straße steigt von Osten nach Westen nur leicht an. Vom Ständeplatz (im Bereich der Haltestelle ca. 181 m üNNH.) bis zur Weißenburgstraße (ca. 184 m üNNH.) beträgt die Steigung ca. 2 %. Im weiteren Verlauf fällt die Straße etwa bis zur Einmündung 'Westendstraße' wieder auf etwa 181 m üNNH - dies entspricht auf diesem Abschnitt einem Gefälle von ca. 0,6 %. Bis zur westlichen Grenze des Geltungsbereiches steigt die Friedrich-Ebert-Straße wieder auf etwa 184 m üNNH, also um ca. 1,3 %.

Geologie und Boden

Die geologischen Voraussetzungen sind für die geplante Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße ohne Bedeutung.

Das Plangebiet ist fast vollständig versiegelt. Der hohe Versiegelungsgrad wirkt sich vor allem nachteilig auf den Wasserhaushalt und die klimatischen Gegebenheiten des Plangebietes aus.

Nach Angaben des Hessischen Kampfmittelräumdienstes befindet sich das Plangebiet in einem Bombenabwurfgebiet. Es muss grundsätzlich vom Vorhandensein von Kampfmitteln ausgegangen werden. Im Vorfeld von Baumaßnahmen ist eine systematische Überprüfung auf Kampfmittel erforderlich. Auf dem Planblatt des Bebauungsplans wird unter Hinweise 'Punkt 1 Bombenabwurfgebiet' auf diesen Sachverhalt hingewiesen.

Die Untere Wasserbehörde weist ergänzend darauf hin, dass im gesamten Bereich mit Blindgängern und mit PAK belasteten Auffüllungen gerechnet werden muss. Auf dem Grundstück Friedrich-Ebert-Straße 24 ist darüber hinaus ein Schadensfall mit wassergefährdenden Stoffen bekannt, dessen Auswirkungen möglicherweise auch bis in den Straßenraum hinreichen können.

Auf dem Planblatt des Bebauungsplans wird unter Hinweise 'Punkt 2 Bodenverunreinigungen' auf den Handlungsbedarf bei Bodenverunreinigungen und dem Auftreten wassergefährdender Stoffe und die entsprechende Meldepflicht im Verdachtsfall hingewiesen. Entsorgungsarbeiten müssen entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen und richtliniengerecht

ausgeführt werden. Ansonsten sind im Planbereich und in dessen näherer Umgebung (ca. 100 m) weder Altablagerungen oder Altstandorte noch Grundwasserschadensfälle bekannt (Stellungnahme RP Kassel).

Wasser und Wasserhaushalt

Im Plangebiet gibt es keine Oberflächengewässer.

Der Geltungsbereich befindet sich innerhalb der quantitativen Schutzzone B2 - äußere Zone - des mit Verordnung vom 02.10.2006 (StAnz. 46/2006, S. 2634) amtlich festgesetzten Heilquellenschutzgebietes für die staatlich anerkannte Heilquelle 'TB Wilhelmshöhe 3', Gemarkung Wahlershausen der Stadt Kassel zugunsten der Thermalsolebad Kassel GmbH, Kassel.

Beschränkungen für die Planungen ergeben sich hieraus nicht. Innerhalb der Schutzzone B2 wären lediglich Bohrungen, die tiefer als 50 m unter NHN in den Untergrund eindringen (beispielsweise für Erdwärmenutzung), genehmigungspflichtig.

Zur Lage des Grundwasserspiegels gibt es keine Informationen. Aufgrund der topografischen Situation ist jedoch nicht mit oberflächennahem Grundwasser zu rechnen.

Lokales Klima

Weil das Plangebiet fast vollständig versiegelt ist und in den dicht besiedelten Kernbereich der Stadt eingebettet ist, kann eine positive klimawirksame Bedeutung im heutigen Zustand ausgeschlossen werden.

In der Themenkarte 'Klimaschutzflächen' zum Flächennutzungsplan (2008) ist die 'Klimaökologische Wertigkeit' der Flächen im Verbandsgebiet dargestellt.

Die Friedrich-Ebert-Straße gehört demnach nicht zum Luftleitbahnsystem und ist auch nicht Teil eines Kaltluftentstehungsgebiets. Das Plangebiet ist entsprechend vollständig dem besiedelten Bereich ohne weitere Klimafunktion zugeordnet.

In der Klimafunktionskarte des ZRK (2009) wird das Plangebiet als 'Überwärmungsgebiet der 1. Kategorie (dichte Bebauung mit wenig Vegetation in den Freiräumen) bzw. die stadtnäheren Flächen sogar als Überwärmungsgebiet der 2. Kategorie (stark verdichtete Innenstadtbereiche/City) bezeichnet.

Als Handlungsziele werden angegeben:

- Schaffung von Vegetationsflächen und Grünfassaden,
- im Freiraum Schatten fördern,
- Strömungsrichtungen in unmittelbarer Nachbarschaft beachten,
- bauliche Verdichtung bei Berücksichtigung dieser Vorgaben möglich

Dies bestätigt auch die Themenkarte 'Klimaschutzflächen' zum Flächennutzungsplan (FNP 2007) des Zweckverbands Raum Kassel (ZRK), in der keinerlei Hinweise bezogen auf das Plangebiet enthalten sind.

Durch die geplante Neugestaltung des Straßenzuges sind relevante negative stadtklimatische Auswirkungen nicht zu erwarten.

3.5.2 Freiraumsituation, Arten und Lebensräume

Vegetation / Biotopstrukturen

Gebiete mit Natura 2000-Schutzstatus (weder FFH-Gebiete, Gebiete nach Vogelschutz-Richtlinie) sind von der Planung nicht betroffen.

Die Fläche des Geltungsbereiches ist fast vollständig versiegelt.

Außer den durchgehend asphaltierten Fahrbahn- und Gehwegflächen tauchen nur in kleineren Teilbereichen andere Oberflächen auf wie z. B. die

Kiesfläche vor dem Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 70 (ca. 90 m²) oder Pflasterklinker im Gehwegbereich der sog. 'Kaufburg' (ca. 250 m²) oder Natursteingroßpflaster im Bereich der Stellplätze vor den Gebäuden FES 61 - 75 (ca. 180 m²).

Darüber hinaus gibt es kleinere Heckenpflanzungen, einzelne Sträucher oder Pflanzbeete im Gehwegbereich der 'Kaufburg' (zusammen ca. 100 m²) und zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und dem Parkplatzbereich vor den Gebäuden FES 2 - 10 (ca. 200 m²) sowie die vorhandenen Baumscheiben, die als offene Flächen zu bewerten sind (zusammen ca. 300 m²), insgesamt knapp 2 % des Plangebietes.

Im Gesamtbild vermittelt der betroffene Straßenabschnitt einen unbegrünten Eindruck, 'Großgrün' scheint zu fehlen. Doch im Geltungsbereich gibt es über 50 Bäume, einige Einzelbäume und auch Baumgruppen (vgl. hierzu auch 3.5.3):

- 6 Bäume im Kreuzungsbereich FES-Goethestraße, hiervon 3 Platanen (*platanus x acerifolia*, Kronendurchmesser 5 - 8 m, StU 45 cm und 87 - 95 cm, Vitalität 1) auf Verkehrsinseln und 3 Linden (*tilia x euchlora*, Kronendurchmesser 4 - 10 m, StU ca. 70 cm, Vit. 1) auf der südlichen Straßenseite der Goethestraße in Verbindung mit Parkplatzseitenstreifen
- Reihe bestehend aus 7 x Blumen-Esche (*fraxinus ornus*, Kronendurchmesser 5 - 6 m, StU 3 x ca. 40 - 45 cm, 4 x ca. 72 - 80 cm, Vitalität meist 1, teilweise nur 2) vor dem Gebäude FES 70
- 2 Baumhasel (*corylus colurna*, Kronendurchmesser 6 m, StU ca. 55 cm, Vitalität 2) im Einmündungsbereich der Annastraße
- Reihe bestehend aus 7 Platanen (*platanus x acerifolia*, Kronendurchmesser 7 - 13, StU zw. 90 - 120 cm, Vitalität überwiegend 2) vor den Gebäuden FES 61 - 75, in Verbindung mit dem Parkplatzseitenstreifen
- 1 Platane (*platanus x acerifolia*, Kronendurchmesser 17, StU ca. 210 cm, Vitalität 2) zwischen Haus FES 60 und 64
- 2 Platanen (*platanus x acerifolia*, Kronendurchmesser 14 m, StU zw. 135 - 147 cm, Vitalität 1/2) neben FES 24 in der Bürgermeister-Brunner-Straße
- 1 japanische Zierkirsche (*prunus serrulata*, mehrstämmig, Kronendurchmesser 2, StU u. a. 2 x 25 - 30 cm, Vitalität 1), in Pflanzfläche auf der südl. Seite der Bürgermeister-Brunner-Straße, Bereich 'ehem. Kaufburg'
- Reihe bestehend aus 5 x Felsenbirne, z. T. jüngere Nachpflanzungen (*amelanchier laevis*, Kronendurchmesser 2 - 6 m, StU 3 x 12 - 14 cm und 2 x 50 - 55 cm, Vitalität überwiegend 2) vor den Gebäuden FES 2 - 10
- Gruppe bestehend aus 17 x Platanen (*platanus x acerifolia*, Kronendurchmesser 8 - 13 m, StU 60 - 90 cm, einzelne Bäume bis 170 cm, Vit. 1/2, Baum Nr. 14 nur 3) im Zusammenhang mit der Stellplatzanlage
- 3 Platanen (*platanus x acerifolia*, Kronendurchmesser 11 - 14 m, StU zw. 80 - 125 cm, Vitalität 1) vor dem Gebäude Ständeplatz 23 als Teil einer Reihe in der Fünffensterstraße
- 2 Bäume vor dem Gebäude Ständeplatz 19, 1x Platane (*platanus x acerifolia*, Kronendurchmesser 17, Vit. 1), 1x Winterlinde (*tilia cordata*, Kronendurchmesser 12, Vit. 2) sowie
- 1 Platane (*platanus x acerifolia*, Kronendurchmesser 14 m, Vit. 1) im Bereich der Stellplatzanlage bei der Haltestelle 'Stadtmuseum'



aus: Fachbeitrag Umwelt und Grün, Ausschnitt zeichnerische Darstellung

Die vorgenannten Bäume konzentrieren sich insbesondere im Bereich des Ständeplatzes sowie im erweiterten Kreuzungsbereich der Friedrich-Ebert-Straße mit Annastraße und Goethestraße - also an den Endpunkten des hier vorliegenden Plangebietes. Vor allem der mittlere Abschnitt ist tatsächlich fast unbegrünt.

Die Standortbedingungen der vorhandenen Bäume sind durchweg als nicht optimal zu bezeichnen, was sich in Einzelfällen wie z.B. bei manchen Bäumen der Blumen-Eschen-Reihe an einer zurückgebliebenen Wuchsentwicklung zeigt.

Im Baumkataster der Stadt Kassel wird die Vitalität durchweg mit 1 oder 2 angegeben. Nennenswerte Schädigungen sind an den Bäumen jedoch nicht festzustellen.

Fauna

Das Plangebiet ist kein ausgewiesenes Natura 2000-Gebiet und eindeutig keiner der Kategorien von natürlichen Lebensräumen entsprechend Natura 2000 / FFH-Richtlinie - Anhang I zuzuordnen.

Neben dem extrem hohen Versiegelungsgrad steht eine besonders intensive Nutzung dieses Stadtraumes durch den Menschen dem Vorkommen von Tieren allgemein entgegen.

Daher kann als sicher angenommen werden, dass im Hinblick auf § 44 (1) BNatSchG - das Plangebiet aufgrund der Standorteigenschaften keinen streng geschützten Arten oder nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) geschützten Arten und/oder europäischen Vogelarten als Lebensraum dient.

Freiraum / Erholung

Das Plangebiet ist nicht nur öffentliche Verkehrsfläche. Der Straßenraum ist auch städtischer Freiraum.

Die Friedrich-Ebert-Straße ist ein lebendiger Aufenthaltsraum und den ganzen Tag wichtiger Treffpunkt für einen Teil der Bevölkerung aus Stadt und Umland. Zu besonderen Anlässen wird die Friedrich-Ebert-Straße zur 'Partymeile' und erhält damit eine gesamtstädtische Bedeutung.

Als eine der Hauptgeschäftstraßen im Stadtgebiet deckt die Friedrich-Ebert-Straße mit ihrem vielfältigen Angebot im Bereich 'Freizeitverhalten' auch das Segment 'Einkaufen als Freizeitbeschäftigung' ab.

Die Erholungsfunktion wird allerdings durch die Dominanz der verkehrlichen Nutzung stark eingeschränkt. Hohes Verkehrsaufkommen, fehlende bzw. schlechte Querungsmöglichkeiten (auch in Verbindung mit den Straßenbahn-Haltestellen) und unzureichende Ausstattung mit Bäumen minimieren die Aufenthaltsqualität.

3.5.3 Kunstwerk 7000 Eichen

Einige der vorhandenen Bäume sind Teil des nach § 2 (1) HDSchG als Kultur- und Gartendenkmal unter Schutz gestellten Gesamtkunstwerks '7000 Eichen', welches auf dem Documenta-Beitrag von Joseph Beuys (1982) gründet.

Hierzu gehören 6 Platanen auf der Nordseite der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich der Kreuzung 'Ständeplatz' (Erstpflanzung 1983), die Reihe vor dem Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 70, bestehend aus 7 Blumen-Eschen (Erstpflanzung 1986) und eine Platane vor dem Gebäude der Commerzbank im Einmündungsbereich der Goethestraße in die Friedrich-Ebert-Straße (Erstpflanzung 1986).

Die vorliegende Entwurfsplanung berücksichtigt die geschützten Baumstandorte.

Darüber hinaus sind bei den Baumaßnahmen eventuell besondere Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Hierzu ist das als Untere Denkmalschutzbehörde für Gartendenkmale zuständige Umwelt- und Gartenamt zu kontaktieren.

3.6 Verkehrslärm - Schalltechnisches Gutachten

Schalltechnisches Gutachten

Zur Prüfung der bestehenden und zukünftigen Verkehrslärmsituation im Plangebiet und zur Klärung der Frage, ob die Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV für den Straßenausbau zur Anwendung kommt, hat die Stadt eine entsprechende Untersuchung durchführen lassen:

„Schalltechnisches Gutachten zum Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße“, LK Argus Kassel GmbH, Kassel, Juli 2012

Der Verkehrslärm wurde in einer sehr detaillierten und genauen Berechnungsweise für die insgesamt 72 an den Geltungsbereich des Bebauungsplans angrenzenden Gebäude berechnet, wobei hier alle Stockwerke berücksichtigt wurden und man somit auf 335 Immissionsorte kommt. Das Gutachten hat die Lärmsituation ausgehend von den Berechnungsanforderungen der 16. BImSchV getrennt für den Straßen- und den Schienenverkehr betrachtet und ergänzend eine dem Ausbau-Ergebnis entsprechende Summenbetrachtung vorgenommen. Die im Lärmaktionsplan zur Lärmminde rung vorgeschlagene Reduzierung der Fahrbahnbreite (siehe Kap. 2.5) wird bei der vorliegenden Planung berücksichtigt. Zudem wird die Pflasterung der Gleiskörper, die teilweise bei Überhol-, Vorbeifahrt- und Abbiegevorgängen durch die Kfz überfahren werden, durch Asphalt ersetzt. Dadurch kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass an ca. 80% der Immissionsorte eine Verbesserung der Lärmsituation um bis zu 1,8 dB(A) gegeben ist. Durch eine nicht über die gesamte Strecke symmetrische Verschiebung der Straßenachsen kommt es an ca. 20% der Immissionsorte zu Erhöhungen um bis zu maximal 0,6 dB(A):

„Mit dem geplanten Umbau der Friedrich-Ebert-Straße ist entsprechend der Berechnungen nach den Vorschriften der 16. BImSchV mehrheitlich eine Reduzierung der Lärmbelastungen verbunden.“ (LK Argus, S.34)

„Die Beurteilungspegel des Straßenverkehrs liegen im Bestandsfall an den Gebäuden der 1. Reihe der Friedrich-Ebert-Straße zwischen 65,8 und 70,8 dB(A) am Tag und 57,1 bis 62,1 dB(A) in der Nacht. Mit dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße ändert sich die akustische Situation nur wenig. Die gebäudenahen Fahrstreifen rücken überwiegend von der Bebauung ab, die gebäudefernen Fahrstreifen an die Bebauung heran. Da der Straßenquerschnitt im Bestand nicht überall symmetrisch aufgebaut ist und mit der Verlegung der Fahrbahnen in die Fahrbahnmitte z.T. ergänzende akustische Effekte auftreten, ergeben sich durch die neue Lage der Fahrstreifen Zu- und Abnahmen der Lärmbelastung. Die Zunahmen liegen bei maximal 0,7 dB(A), die Abnahmen erreichen in den Bereichen, in denen der überfahrbare Pflasterbelag durch Asphalt ersetzt wird (Einmündung Goethestraße), bis 2,1 dB(A).(…) Der überwiegende Teil der Zunahmen beträgt 0,1 dB(A)“ (LK Argus, S. 16/17)

Zunahmen über 0,1 dB(A) liegen an 7 Immissionsorten vor.

„Die Beurteilungspegel des Straßenbahnverkehrs erreichen im Bestandsfall bis 65,9 dB(A) am Tag und 59,1 dB(A) in der Nacht. Mit dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße ändert sich auch bei der von der Straßenbahn verursachten Lärmbelastung wenig. Durch das Auseinanderziehen der Gleise rücken die gebäudenahen Gleisachsen überwiegend an die Bebauung heran, die gebäudefernen Gleisachsen von der Bebauung ab. Durch die neue Lage der Gleisachsen ergeben sich Zu- und Abnahmen der Lärmbelastung. Die Zunahmen liegen bei maximal +0,5 dB(A), die Abnahmen bei -0,6 dB(A). Im Mittel über alle Immissionspunkte liegt die Veränderung bei + 0,05 dB(A). Über die Hälfte der Zunahmen beträgt 0,1 dB(A).“ (LK Argus, S.17/18)

„Die Summenbetrachtung der Lärmbelastungen durch den Straßen- und Straßenbahnverkehr ergeben (im Bestand) Beurteilungspegel bis zu 71,1 dB(A) am Tag und 62,4 dB(A) in der Nacht.“ (LK Argus, S.19)

Zusammenfassend gilt:

Mit dem geplanten Umbau der Friedrich-Ebert-Straße ist entsprechend der Berechnungen nach den Vorschriften der 16. BImSchV mehrheitlich eine Reduzierung der Lärmbelastung verbunden.

Die Zunahmen liegen bei maximal 0,6 dB(A), die Abnahme bei -1,8 dB(A), an keinem Immissionspunkt wird der Beurteilungspegel um 3 dB(A) erhöht.

„Die maximalen Beurteilungspegel durch den Verkehr gesamt im Planungsfall liegen für die Immissionspunkte mit Erhöhung des Beurteilungspegels bei 70 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (jeweils aufgerundet).“ (LK Argus, S. 21, 28, 34)

Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV

„Erhöhungen der Beurteilungspegel auf bzw. über 70/60 dB(A) lösen entsprechend der 16. BImSchV einen Anspruch auf Lärmschutz aus, wenn sie durch einen erheblichen baulichen Eingriff ausgelöst werden. Dann handelt es sich um eine wesentliche Änderung im Sinne der Verordnung.“ (LK Argus, S. 34). „Der Eingriff muss auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen“ (LK Argus, S.24).

Die genannte Erhöhung ist an 8 Immissionspunkten (an insgesamt 3 Gebäuden) gegeben. Daher wurde im Gutachten die Frage, ob die 16. BImSchV anzuwenden ist, konkret geprüft:

„Im Ergebnis können die Planungen in diesen Bereichen nicht als erhebliche bauliche Eingriffe im Sinn der 16. BImSchV bewertet werden, da die verkehrliche Leistungsfähigkeit nicht gesteigert wird und die Lärmquellen nicht maßgeblich an die Bebauung heranrücken. Die ermittelten Erhöhungen der Beurteilungspegel, die alle unter 1 dB(A) betragen, resultieren aus zum Teil geringfügigen oder unsymmetrischen Verschiebungen der Fahrbahn- und Gleismittelachsen. Für die Umbauplanungen der Friedrich-Ebert-Straße ist die Anwendung der 16. BImSchV, die für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege) gilt, nicht gegeben.“ (LK Argus, S. 34)

Diese gutachterliche Bewertung resultiert aus der Tatsache, dass der vorhandene Straßenraum zwar baulich vollständig neu hergestellt wird, dabei aber nicht in die verkehrliche Struktur der Straße eingegriffen wird. Die heutige zweispurige innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahnbetrieb bleibt in dieser Verkehrsfunktion unverändert bestehen. Ebenso unverändert bleibt die räumliche Lage und Dimensionierung der Straße. Auch zukünftig bleibt die Friedrich-Ebert-Straße hier eine zweispurige Straße mit Straßenbahn. Die Fahrbahn verbleibt innerhalb der heutigen Fahrbahnflächen, die begrenzenden Radfahrstreifen rücken überall in den heutigen Fahrbahnraum hinein und reduzieren diesen damit. Im Übergangsbereich zum Ständeplatz verbleiben die Kfz-Fahrstreifen in ihrer heutigen Lage, rücken aber auch (mit einer Ausnahme vor Gebäude FES 12) nicht näher an die Bebauung heran.

Mit dem Ausbau werden für den bisher ungegliedert im Fahrbahnraum stattfindenden ruhenden Verkehr und Radverkehr eigene Flächen gestaltet. Ein Mittelstreifen und neue Oberflächenbeläge verbessern die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr, Bäume schaffen ein neues Straßenbild. All dies sind gestalterische Maßnahmen, die die Sicherheit und die optische Qualität der Straße erhöhen, aber nicht in ihre verkehrliche Funktion und Struktur eingreifen. Durch den Wegfall des bisher zum Teil als zusätzlicher Fahrstreifen genutzten überfahrbaren separaten Gleiskörpers erfolgt letztlich sogar eine Reduzierung für den Kfz-Verkehr, die im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit durch die zukünftige Pulkführerschaft der Tram ausgeglichen wird.

Mit dem Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße ist damit weder eine Leistungssteigerung noch ein erheblicher baulicher Eingriff in die verkehrliche Struktur der Straße gegeben.

Städtebauliche Beurteilung

Grundsätzlich ist die Lärmsituation an der Friedrich-Ebert-Straße als unbefriedigend und laut zu bezeichnen. An dieser bestehenden Ausgangssituation ändert sich mit dem geplanten Ausbau nichts Wesentliches. Die zu erwartenden Veränderungen liegen überwiegend im Bereich von 0,1 dB(A). Lediglich am Abzweig der Goethestraße wird eine deutlichere Reduzierung erreicht, da für den abbiegenden Verkehr das gepflasterte Gleisbett wegfällt. Bei den bestehenden und zukünftigen Belastungswerten von bis zu 71 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht sind die Grenzen zur Gesundheitsgefährdung erreicht.

Dieses Ergebnis bestätigt noch mal die dem Ausbau zugrunde liegende Entscheidung, keine verkehrliche Leistungssteigerung der Straße anzustreben, sondern die Aufenthalts- und Gestaltqualität der Straße auszubauen. Die daraus resultierende Stärkung der nichtmotorisierten Verkehrsarten bietet in Verbindung mit der demographischen Entwicklung und dem sich gesellschaftlich abzeichnenden Imageverlustes des motorisierten Verkehrs die

mittelfristige Perspektive auf abnehmende (Kfz)-Verkehrsmengen und damit auch Lärmbelastungen.

Mit einer innerstädtischen Straßenplanung sollte, wenn immer die Möglichkeit besteht, auch eine Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner (ohne durch Verkehrsverlagerung andere Anwohner einer erhöhten Lärmbelastung auszusetzen) erfolgen. Dies kann durch die vorgesehene Planung durch die im Lärmaktionsplan vorgeschlagene Reduzierung der Fahrbahnbreite bei ca. 80% der Anwohner erreicht werden. Die an einigen Immissionsorten berechnete leichte Erhöhung der Lärmbelastung ist unbefriedigend. Um an allen Immissionsorten eine Reduzierung der Geräuschbelastung zu erreichen, hat sich die Stadt Kassel dazu entschlossen, die in der Fachliteratur als lärmarmen Fahrbahnbelag für den Einsatz innerorts genannte Deckschicht AC 8 D S einzubauen. Dieser weist einen bei innerorts üblichen Geschwindigkeiten um ca. 2 dB(A) geringeren Emissionspegel auf als der den Berechnungen zugrunde gelegte Referenzbelag. (Die lärmindernde Wirkung ist u.a. beschrieben in: Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Einsatzmöglichkeiten lärmindernder Asphaltdeckschichten innerorts, Workshop 4.3.2010, Bundesanstalt für Straßenwesen; Straßenoberflächen für die Lärminderung innerorts, Fachaufsatz in der Zeitschrift Straße und Autobahn, Januar 2010)

Mit dieser auch im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahme wird im gesamten Untersuchungsgebiet eine Minderung des Verkehrslärms um mindestens 1 dB(A) bis zu 4 dB(A) erreicht. Die Voraussetzung zur Anwendung der 16.BImSchV, dass eine Erhöhung des Verkehrslärms vorhanden sein muss, ist damit nicht gegeben.

Außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans ergibt sich aus den Ergebnissen des vorliegenden Gutachtens, dass bei zukünftigen Bebauungsplan-Verfahren für an die Friedrich-Ebert-Straße angrenzende Bebauung davon auszugehen ist, dass in solchen Bebauungsplänen passive Schallschutzmaßnahmen festzusetzen sind.

Unabhängig von Bebauungsplan-Festsetzungen wird den Gebäudeeigentümern an der Friedrich-Ebert-Straße empfohlen, bei Instandsetzungs- und Umbauarbeiten an ihren Gebäuden auf die Lärmbelastung der Straße durch Berücksichtigung von passiven Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster und lärmreduzierende Fassaden zu reagieren.

4. Planungsziele und Konzept

4.1 Städtebauliche Ziele, Leitbild

Für die Friedrich-Ebert-Straße besteht seit längerer Zeit das Ziel, diese durch einen Ausbau als Quartierszentrum zu stärken. Um der zunehmenden Verödung des Stadtraumes, den Leerständen und dem sozialen Niedergang entgegenzuwirken, soll eine Straßenraum-Umgestaltung erfolgen.

Die Stadt hat im Jahr 2009 mit breiter Beteiligung eine Vorplanung für einen Straßenausbau erarbeitet. Die Stadtverordnetenversammlung hat diese Planung durch Beschluss vom 05.10.2009 zur Basis der weiteren Umgestaltungsplanung gemacht.

Ziel ist ein als Boulevard gestalteter attraktiver Straßenraum mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität. Wesentliche Planungselemente sind die Bündelung von Fahrbahn und Gleiskörper, ein Mittelstreifen als Querungshilfe, Fahrradstreifen, geordnete Parkstreifen, besser erreichbare Haltestellen, attraktive Gehwege und beidseitige Baumreihen.

Im Rahmen der seit 2008 bestehenden Initiative 'Runder Tisch Friedrich-Ebert-Straße' wurden folgende vier Leitziele erarbeitet:

- Leitziel: Boulevard Friedrich-Ebert-Straße
 - Attraktiver, anregender Straßenraum mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität
 - Boulevard zum Flanieren und Verweilen
 - Alleincharakter
 - Beleuchtungskonzept
- Leitziel: Straßenraum für alle
 - Breite Gehwege für große Nutzungsvielfalt
 - Sichere, möglichst linienhafte Überquerbarkeit
 - Bessere Erreichbarkeit der Haltestellen
 - Verbesserung der Situation für Radfahrer
 - Erhalt/Neuordnung des Stellplatzangebotes
 - Liefern/Laden ohne Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer
- Leitziel: Besondere Wohnqualität
 - Aufwertung als wohnungsnaher Freiraum
- Leitziel: Lebendige Straße
 - Straßenraum als Begegnungsraum
 - Verbesserung für Außenbewirtung und Warenpräsentation

Die Friedrich-Ebert-Straße soll nach dem Ausbau ihre verkehrliche Leistungsfähigkeit als innerstädtische Hauptverkehrsstraße behalten. Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit ist dabei nicht Ziel der Planung. Es wird davon ausgegangen, dass die Belastungszahlen Bestand und Planung im Wesentlichen gleich sein werden.

4.2 Entwurf der Straßenplanung

Basis für die Festsetzungen des Bebauungsplans ist die aus der Vorentwurfsplanung resultierende Entwurfsplanung für den Straßenumbau. Grundprinzip dieser Planung ist eine **gemeinsame Kfz- und Gleistrasse**.

Im Hinblick auf die verkehrliche Funktion wurde die Leistungsfähigkeit ausgehend von der heutigen Belastung im Rahmen der Vorplanung durch eine Verkehrssimulation nachgewiesen (Verkehrssimulation Friedrich-Ebert-Straße/Goethestraße, SHP, 2009). Die Prognosebelastung ist mit der Bestandsbelastung identisch.

„Die Ergebnisse der Verkehrssimulation zeigen, dass eine Abwicklung des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs unter Berücksichtigung einer vollständigen Priorisierung der auf der Friedrich-Ebert-Straße verkehrenden ÖPNV-Linien mit ausreichender Verkehrsqualität erfolgen kann.“ (SHP, 2009/2, S.20).

Diese Qualität bleibt auch bei einer um 10 % erhöhten Analyse-Verkehrsstärke bestehen, so dass der angestrebte Erhalt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit hinreichend gewährleistet ist.

Als wichtiges funktionales und gestalterisches Element ist ein durchgehender **Mittelstreifen** vorgesehen. Dieser dient – ergänzend zu den vorhandenen Lichtsignalanlagen – als linienhafte Überquerungshilfe für Fußgänger. Der Mittelstreifen soll so ausgeführt werden, dass er für Rettungsfahrzeuge überfahrbar bleibt.

Als weiteres neues Element soll eine durchgängige Radverkehrsführung auf **Radfahrstreifen** hinzukommen. Diese sind für den Kfz-Verkehr nur zum Erreichen der Parkplätze und Lieferzonen und beim Abbiegen überfahrbar.

Beidseitig werden die **Parkplätze** in durchgängigen Park- und Baumstreifen angeordnet.

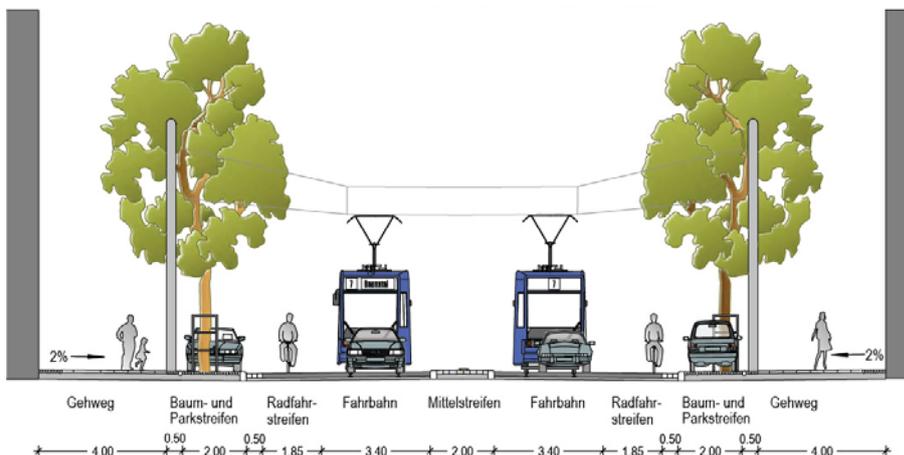


Abb. Regelquerschnitt (Entwurfsplanung Arge PLF - KVC - Oppermann GmbH)

Beidseitige 4,25 m bis über 5 m breite **Gehwege** unterstützen den Boulevardcharakter und bieten Raum für Geschäftsauslagen, Freisitzbereiche und vielfältige Aktivitäten. In vielen Abschnitten der Friedrich-Ebert-Straße werden die Gehwege breiter als im heutigen Bestand. In den übrigen Abschnitten erhöht sich ihre Aufenthaltsqualität bei i.d.R. gleichbleibender Breite durch den höhengleich geplanten vorgelagerten Park- und Baumstreifen. In Einmündungen und Kreuzungsbereichen werden die Querungen durch einen Zugewinn an Gehwegflächen erleichtert.

Die Straßenbahn-**Haltestellen** Annastraße und Karthäuserstraße werden in die Gewegbereiche integriert und barrierefrei hergestellt. Der Radverkehr wird hier in Fahrbahnnähe über den Haltestellenbereich geführt.

Eine durchgehende Bepflanzung als **beidseitige Allee** wertet den Straßenraum auf.

Die konkrete Ausgestaltung des Querschnitts, die Detailplanung zum Stellplatzkonzept, Lieferzonen, Außennutzungen, den Haltestellen und der Oberflächengestaltung erfolgt in der weiteren Straßenplanung.

Der Bebauungsplan sichert die zentralen Elemente Straßenbahn und Baumpflanzungen und setzt die besonderen Platzbereiche fest. Er schafft damit die Grundlage für die weitere Konkretisierung der Straßenplanung.

Sicherheit / Feuerwehr

Die Friedrich-Ebert-Straße hat als Verkehrsachse in der Stadt eine zentrale Funktion im Einsatzkonzept der Feuerwehr – sie wird im Einsatzfall von beiden in Kassel vorhandenen Rettungswachen genutzt. Eine durchgängige Befahrbarkeit ist auch in Konfliktsituationen (liegendegebliebenes Kraftfahrzeug, Stau, stehende Straßenbahn(en)) sicherzustellen. Die Straßenplanung berücksichtigt dies mit der Anlage des Mittelstreifens, der baulich so ausgeführt werden soll, dass er von Rettungsfahrzeugen in Längsrichtung befahren werden kann. Lediglich an den Köpfen des Mittelstreifens werden Verkehrszeichen stehen.

Im Alarmfall Feuerwehr mit Kfz-Verkehr wird der Feuerwehr für Ihre Einsatzfahrt in der Regel die Fahrbahn zur Verfügung stehen, da der Kfz-Verkehr für die Vorbeifahrt auf den seitlichen Radfahrstreifen ausweichen kann. Der Mittelstreifen steht hier zusätzlich zur Verfügung für Sondersituationen.

Im Alarmfall Feuerwehr mit stehender Tram (Haltestelle) ist an der Haltestelle Annastraße als ‚Engstelle‘ der Straßenquerschnitt mit gegenüberliegender Haltestelle so dimensioniert, dass auch bei in beiden Richtungen haltenden Straßenbahnen die Einsatzfahrzeuge über den Mittelstreifen zwischen den stehenden Bahnen hindurchfahren können (verfügbares Lichtraumprofil: 4,14 Meter bei 2,40 m breiten Trams).

Zusätzlich dazu wird die Stadt in Abstimmung mit der KVG eine Einflussnahme der Lichtzeichenanlagen in der Friedrich-Ebert-Straße durch die Einsatzleitstelle der Feuerwehr vorsehen.

Neben diesen stadtübergreifenden Sicherheitsaspekten sind in der Planung auch die Sicherheitsanforderungen vor Ort relevant. Die Sicherstellung des baurechtlich erforderlichen zweiten Rettungsweges aus den Gebäuden im Straßenzug setzt den Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen voraus. Der Abstand von den Gebäudefassaden zum Fahrbahnrand beträgt zumeist zwischen 7 - 8 m. Der Abstand zwischen einzelnen Bäumen beträgt durchgängig mindestens 13 m, meist rund 19 m. Deren angestrebte schmalkronige Wuchsform erleichtert die Erreichbarkeit der Gebäude in oberen Geschossebenen.

Bei der weiteren Konkretisierung zur Straßenplanung (Ausführungsplanung) sind die Belange der Feuerwehr im Detail im Hinblick auf die Alarmfahrten, die Baum- und Maststandorte und die Abspannungen zu prüfen (Rettungswegen). Bei Bedarf ist die Planung anzupassen. Die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan erlauben bei den Baumstandorten Standortanpassungen und in Ausnahmefällen auch den Verzicht auf einzelne Standorte. Bordlinien und die Lage der Haltestellen sind lediglich nachrichtlich dargestellt und keine Grundzüge der Planung.

Die ausreichende Löschwasserversorgung (DVGW, Arbeitsblatt W 405) wird im Zuge der Erneuerung der Leitungssysteme unter Beteiligung der Feuerwehr bei der weiteren Straßenplanung berücksichtigt.

4.3 Baumreihen, grünordnerische Maßnahmen

Die negative Ausgangssituation in Bezug auf die betroffenen Schutzgüter (vgl. Kap. 3.5 'Natur und Umweltschutz') kann durch geeignete Maßnahmen in Abwägung mit den funktionalen Erfordernissen an einen innerstädtischen Straßenraum reduziert bzw. teilweise kompensiert werden.

Die geplante Neuanpflanzung zweier straßenbegleitender Baumreihen mit insgesamt über 70 Bäumen stellt als zentraler Entwurfsbestandteil einen wesentlichen Anteil hierbei dar. Die neue Allee steht im Einklang mit den Vorgaben übergeordneter Zielvorstellungen für den bebauten Siedlungsbe- reich und berücksichtigt die standortbedingten Potenziale.

- **Sicherung Bestandsbäume:**

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde der Erhalt von möglichst vielen Bestandsbäumen berücksichtigt. Insbesondere werden alle Bäume, die Teil des 7000-Eichen-Kunstwerks sind, in die Neugestaltung überführt und in den Bebauungsplan entsprechend übernommen. Zur Fällung vorgesehen sind 8 Bäume auf der Südseite der FES zwischen Goethestraße und Westendstraße. Diese Baumstandorte sollen zukünftig in der Baumflucht der geplanten neuen Allee liegen und entsprechend neu angelegt werden.

- **Qualität der Baumstandorte**

Die Qualität der Baumstandorte ist im Rahmen der weiteren Straßenplanung zu sichern (Größe der Pflanzflächen, Schutz der Baumscheiben, Anfahrschutz, Berücksichtigung der Leitungstrassen, Leitungs- und Wurzelschutz, Herstellung von durchwurzelbarem Substrat unter den Parkplatzflächen).

- **Standorteignung der Bäume**

Mit der Verwendung von stadterprobten standortgeeigneten Baumarten kann eine stabile Bereicherung der Lebensgrundlage für die einheimische Fauna und ihre Lebensgemeinschaften geschaffen werden.

Für die neu anzupflanzenden Alleebäume soll eine Baumart mit schmaler Krone gewählt werden. Bevorzugt werden sollen Bäume, die durch ihre Wuchsform und ein weniger dichtes Blattwerk den Anliegerbelangen nach ausreichender Belichtung Rechnung trägt. Gleichzeitig ist bei der Baumauswahl der durch die umfangreichen Leitungslagen nur eingeschränkt zur Verfügung stehende Wurzelwuchsraum zu berücksichtigen.

Die nachfolgende Artenliste enthält als Vorschlag standortgeeignete Baumarten für die geplante Allee. Sie benennt darüber hinaus die bereits im Plangebiet vorhandenen Baumarten, um Nachpflanzungen der gleichen Art zu berücksichtigen.

Es wird empfohlen, die im Folgenden angegebene Mindestqualität zu berücksichtigen, um möglichst kurzfristig bereits einen umweltnützlichen Effekt durch die Bepflanzung zu erreichen.

Artenliste bevorzugt zu verwendender Baumarten (Empfehlung)

Acer platanoides	Spitzahorn	('Cleveland')
Amelanchier arborea	Felsenbirne	('Robin Hill')
Amelanchier laevis	Felsenbirne	
Carpinus betulus	Pyramiden-Hainbuche	('Fastigiata')
Corylus colurna	Baumhasel	
Fraxinus excelsior	Esche	('Atlas' und 'Westhofs Glorie')
Fraxinus ornus	Blumen-Esche	(auch Rotterdam)
Gleditsia triacanthos	Gleditschie	('Skyline')
Liquidambar styraciflua	Amberbaum	
Platanus x acerifolia	Platane	
Robinia pseudoacacia	Robinie	
Tilia cordata	Winterlinde	('Erecta' und 'Rancho')
Tilia cordata	Amerikanische Stadtlinde	('Greenspire')
Tilia x euchlora	Krim-Linde	

Mindestqualität: Hochstamm, STU 16-18 cm

Weitere oder gänzlich andere Möglichkeiten für eine Verbesserung bestehen in dem räumlich begrenzten Geltungsbereich nicht und können auch nicht durch weitere Flächeninanspruchnahme in der näheren Umgebung geschaffen werden.

4.4 Technische Infrastruktur

Da sich alle Leitungstrassen auch zukünftig im öffentlichen Straßenraum befinden, besteht diesbezüglich kein planungsrechtlicher Regelungsbedarf.

4.5 Flächenbilanz / Baumbilanz

Flächenbilanz	Bestand	Planung
Verkehrsfläche, ca.	30.500 m ²	30.500 m ²
Geltungsbereich gesamt, ca.	30.500 m ²	30.500 m ²
Bäume:		
Anzahl Bestand bzw. Erhaltung	54 St.	46 St.
Anzahl Planung / Neupflanzung		<u>74 St.</u>
Summe Bäume Plangebiet		120 Bäume
Zuwachs zum Bestand:	= plus 66 Bäume	

In der Flächenbilanz zum Bebauungsplan besteht zwischen Bestand und Planung kein Unterschied.

Die Anzahl der Bäume erhöht sich durch die Planung deutlich.

Der zukünftige qualitative Zugewinn für das Plangebiet ergibt sich neben der positiven Baumbilanz aus den Effekten der Straßenplanung insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr.

5. Festsetzungen des Bebauungsplanes

Die Festsetzungen dienen der planungsrechtlichen Absicherung der zuvor beschriebenen Ziele und stellen eine geordnete städtebauliche Entwicklung sicher. Die Planungsinhalte werden durch zeichnerische und textliche Festsetzungen nach § 9 (1) BauGB vorgenommen.

5.1 Verkehrsflächen

Der Geltungsbereich wird zu 100 % als Verkehrsfläche festgesetzt.

Hiervon entfallen

- ca. 29.500 m² auf die als Straßenverkehrsfläche festgesetzte Fläche und
- ca. 1.000 m² auf die als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung 'Fußgängerbereich' festgesetzte Flächen

Die Ausweisung als Verkehrsfläche entspricht der Bestandssituation, der von dieser ausgehenden vorliegenden Entwurfsplanung für die Umgestaltung und den Vorgaben der übergeordneten Planung. Im Sinne der Sicherung der städtebaulichen Ordnung ist der grundsätzliche Zweck der Flächennutzung für den Geltungsbereich nicht in Frage zu stellen. Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine als Landesstraße klassifizierte innerstädtische Hauptverkehrsstraße und soll als solche planungsrechtlich gesichert werden. Andere Flächenausweisungen scheiden aus.

Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung: Fußgängerbereiche

Mit der flächenhaften Ausweisung einzelner Fußgängerbereiche werden drei Teilflächen im Randbereich der Friedrich-Ebert-Straße innerhalb der Nutzung als Straßenverkehrsfläche besonders hervorgehoben. Ihre planungsrechtliche Sicherung erfolgt, um an diesen Stellen eine besondere Qualität im Hinblick auf die Gestaltung und in der Folge eine höhere Aufenthaltsqualität zu erzeugen.

Grundsätzlich sollen aus funktionaler Sicht erforderliche andere Nutzungen weiterhin zulässig sein. Insbesondere schließt die Festsetzung nicht aus, dass die Flächen für Liefervorgänge oder Rettungsverkehre genutzt werden, soweit ihre Gestaltung dies zulässt.

Die drei Teilflächen sind durch unterschiedliche Voraussetzungen geprägt. Das individuelle Erscheinungsbild soll durch die Neugestaltung verstärkt und mit den funktionalen Anforderungen besser in Einklang gebracht werden. Details hierzu werden im Rahmen des Entwurfsplanungs-Prozesses festgelegt. Es sind im Einzelnen:

- Platzbereich vor dem Gebäude FES 70
Die Fläche befindet sich auf der nördlichen Straßenseite an Rand. Die nach Süden ausgerichtete Fläche lädt zum Verweilen ein und wird schon seit Längerem durch den angrenzenden Café-Betrieb gastronomisch genutzt. Die hierfür nachträglich befestigte Fläche schränkt jedoch auch die Wuchsbedingungen der Blumen-Eschen-Reihe ('Beuys-Bäume') ein. Im Rahmen der Umgestaltung sollen sowohl die Belange der Baumreihe berücksichtigt als auch die Aufenthaltsfunktion gestärkt werden.
- Platz vor der ehemaligen Oberpostdirektion, FES 24
Die Fläche wird dominiert von der imposanten Fassade des historischen Gebäudes und ist heute schon als 'Platzfläche' gestaltet. Die Fläche befindet sich am Rande eines Kreuzungsbereiches und ist ein Knotenpunkt für verschiedene Fußwegbeziehungen.

Durch diese verkehrliche Funktion dominiert hat sie weniger eine Aufenthalts- und eher eine gestalterische Platzfunktion, die durch die Festsetzung gesichert werden soll.

- Platz vor dem Gebäude FES 10 - 14

Die dritte Teilfläche entsteht erst mit der Umgestaltung durch eine direktere Anbindung der hier bisher vorhandenen Stellplatzausfahrt an die Friedrich-Ebert-Straße. Hier kann durch eine straßenräumliche Platzgestaltung ein kleiner ‚Auftakt‘ für den Straßenzug gestaltet werden. Auch sind hier die Voraussetzungen für eine Außenbewirtschaftung aufgrund der Südausrichtung gut und Motivation für eine besondere Gestaltung.

Straßenbahn

Auf der Grundlage der Entwurfsplanung wird die neue Führung der Straßenbahn verbindlich in der Planzeichnung durch Aufnahme der beiden neuen Gleiskörper-Achsen festgesetzt.

Die im Rahmen der Neugestaltung vorgesehene Neuaufteilung des Straßenraumes führt zu einer Verlegung der bisherigen Trassenführung, um zwischen den Gleisen einen Mittelstreifen als Querungshilfe anlegen zu können. Wesentliches Element des neuen Boulevards ist in der Folge eine gemeinsame Führung von Kfz-Verkehr und Straßenbahntrasse.

Der Bebauungsplan sichert damit die Funktion der Friedrich-Ebert-Straße als Straßenbahnstrecke und setzt die entsprechende Vorgabe des Flächennutzungsplans um.

Ohne Regelungscharakter - lediglich als Hinweis - wird die zukünftige Lage der Haltestellen übernommen.

Hinweise: Darstellung der Straßenraum-Aufteilung

Mit der nachrichtlichen Darstellung wesentlicher Linien der Straßenplanung im Bebauungsplan wird das zukünftige Planungskonzept erkennbar. Insbesondere werden das Element eines Mittelstreifens als Querungshilfe und die Lage der Straßenbahn-Haltestellen sichtbar.

Die detaillierte und abschließende Planung und Abstimmung dieser Entwurfselemente erfolgt im Zuge der weiteren Straßenplanung auf Grundlage dieses Bebauungsplans.

5.2 Baumstandorte - Bestand und Planung

Mit dem Leitbild 'Boulevard' verbunden ist die Grundidee einer durchgängigen beidseitigen Allee. Die erhaltenswerten Bäume und die neu geplanten Bäume werden verbindlich auf der Grundlage der Entwurfsplanung zeichnerisch festgesetzt. Durch die Festsetzung ergibt sich eine positive Bilanz von über 60 Bäumen gegenüber dem aktuellen Bestand.

Im südwestlichen Abschnitt der FES vergrößert sich mit der als Ersatz für die vorhandene Baumreihe festgesetzten Flucht im Verlauf der neuen Allee der Abstand der Bäume zu den angrenzenden Gebäuden.

Für die im Planteil festgesetzten Baumstandorte wird durch textliche Festsetzung (Nr. 1.1, Satz 1) die Möglichkeit eröffnet, Standorte im Zuge der weiteren Straßenplanung räumlich anzupassen. Damit sollen Standortverschiebungen ermöglicht werden, die sich insbesondere aus der konkreten Stellplatzplanung oder der Konkretisierung der Trassensummenplanung ergeben können. Gestalterischer Maßstab für mögliche Verschiebungen ist der Erhalt der geplanten Struktur einer beidseitig bepflanzten Allee.

Auf der Grundlage von Satz 2 der Festsetzung Nr. 1.1 kann in besonders begründeten Zwangslagen auch auf einzelne Baumstandorte im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung ersatzlos verzichtet werden. Als Gründe sind hier in erster Linie wesentliche bau- oder sicherheitstechnische Belange zu nennen, die sich zum Beispiel aus Anforderungen der Feuerwehr zur Erreichbarkeit von Gebäuden oder aus unerwarteten Konflikten mit Leitungslagen im Rahmen der Bauausführung ergeben können. Vor einem ersatzlosen Verzicht ist die Möglichkeit einer Verschiebung zu prüfen.

Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass die festgesetzten Baumstandorte im Wesentlichen realisiert werden können. Sie basieren auf einem bereits fortgeschrittenen Stand der Straßen- und der Trassensummenplanung.

Mit einer weiteren textlichen Festsetzung wird auf das Ziel der Erhaltung, Pflege und Erneuerung der geplanten neuen Straßenraumqualität als Baumallee verwiesen.

Es ist allerdings erforderlich, einen großen Teil der Bäume über die vorhandenen und geplanten Kanaltrassen zu pflanzen, da im Untergrund keine besser geeigneten Kanaltrassen zur Verfügung stehen. Dies kann später bei Instandsetzungen im Kanalnetz oder bei einer Kanalsanierung in der heute üblichen offenen Bauweise zu Problemen führen. Im Konfliktfall muss die Stadt gegebenenfalls bereit sein, Bäume für die Durchführung einer Baumaßnahme zunächst aufzugeben und nachpflanzen zu lassen.

Qualität der Pflanzungen

Für alle Pflanzungen wird auf die Artenliste verwiesen, die als Empfehlung standortgeeignete Bäume benennt.

Mit der Verwendung von stadterprobten Baumarten kann eine stabile Bereicherung der Lebensgrundlagen für die einheimische Fauna und ihre Lebensgemeinschaften geschaffen werden. Darüber hinaus ist eine dem Standort angepasste Vegetation am wenigsten krankheitsanfällig und pflegebedürftig.

Mit dem Hinweis auf die Pflanzenqualität soll gesichert werden, dass sich die Neuanpflanzungen schnell entwickeln und dass sich die positiven Effekte der Bepflanzung möglichst frühzeitig einstellen.

Bei Verlust sind Ersatzpflanzungen vorzunehmen, die in ihren positiven Auswirkungen der ursprünglichen Bepflanzung gleichkommen und den städtebaulichen, freiraumplanerischen und naturschutzfachlichen Wert wieder herstellen.

Im Übrigen gelten die technischen Regeln zur fachgerechten Ausführung von Baumpflanzungen.

6. Auswirkungen der Planung

Die geplante Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße löst nach derzeitigem Erkenntnisstand keine negative Bilanz im Sinne von Umwelt- und Naturschutzrecht aus. Der Bebauungsplan fixiert durch seine Festsetzungen Verkehrsflächen in einem Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße, der auch heute zu annähernd 100 % als Verkehrsfläche genutzt und ausgebaut wurde.

Gemäß § 1a Baugesetzbuch sind im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege abzuwägen.

Geboten sind der sparsame Umgang mit Grund und Boden sowie die Begrenzung von Bodenversiegelung auf das notwendige Maß. Zu berücksichtigen sind die Vermeidung und der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft (Eingriffsregelung nach Bundesnaturschutzgesetz).

Durch die Planung begründete Eingriffe in Natur und Landschaft, die sich aus der Aufstellung eines Bebauungsplanes zur Innenentwicklung auf der Grundlage von § 13a BauGB ergeben könnten, müssen nach § 13a (2) Nr. 4 BauGB jedoch nicht ausgeglichen werden, da sie als im Sinne des § 1a (3) Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig gelten.

Im Rahmen der grünordnerischen Bearbeitung werden die durch das Projekt verursachten positiven und negativen Auswirkungen im naturschutzfachlichen Sinn bewertet. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter des Naturschutzrechts werden beurteilt und mögliche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen benannt.

Die geplante Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße soll - soweit es die Funktion dieses Stadtraumes zulässt - auch durch begleitende grünordnerische Maßnahmen aufgewertet werden. Der Bebauungsplan integriert den hierzu parallel erstellten Fachbeitrag 'Umwelt und Grün' im Sinne des § 11 Bundesnaturschutzgesetz. Konkret beinhaltet dies das Pflanzen von Bäumen. Im Geltungsbereich ergibt sich darüber hinaus keine sinnvolle Möglichkeit, im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft auszuweisen und/oder Flächen mit entsprechenden umweltnützlichen Maßnahmen zu belegen. Es finden allerdings auch über die durch Neupflanzungen ausgeglichene Fällung von 8 Bäumen hinaus keine Eingriffe statt.

Bezogen auf die Schutzgüter Fauna und Flora sowie die Artenvielfalt liegen bisher keine Erkenntnisse zum Plangebiet vor. Hier könnte auch eine auf den Standort bezogene Untersuchung voraussichtlich keine Informationen liefern.

Auf zusätzliche Fachgutachten soll verzichtet werden, weil:

- der mit der Planung vorbereitete Eingriff auf in gleicher Weise bereits versiegelten Flächen stattfindet und eindeutig keinen erhaltenswerten Lebensraumtyp im naturschutzfachlichen Sinn vollständig zerstört,
- die von der Planung betroffenen Flächen eindeutig keine speziellen oder besonderen Lebensraumqualitäten bieten, aus der sich eine Einzigartigkeit ableiten ließe,
- für die Beurteilung der von der Planung betroffenen Flächen auch auf Erfahrungswerte bezogen auf Flächen mit vergleichbaren Standortbedingungen herangezogen werden können.

Um eine Beurteilung über die Eingriffe im Plangebiet zu ermöglichen, wurde in Kap. 3.5 'Natur und Umweltschutz' der Bestand in dem hierfür erforderlichen Umfang dargestellt.

Eine exakte Biotoptypen-Ermittlung im Sinne einer rechnerischen Bilanzierung auf der Grundlage der Kompensationsverordnung (KV - Anlage 3) ist für das hier vorliegende Vorhaben nicht erforderlich.

Auch auf eine zeichnerische Darstellung soll verzichtet werden. Die möglichen Darstellungsinhalte - lassen sich ebenso gut textlich wiedergeben.

6.1 Darstellung und Bewertung der Planung in Bezug auf die Schutzgüter

Die wesentlichen durch die Umsetzung des Vorhabens bedingten Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter (Prognose) werden im Folgenden kurz dargestellt.

Landschaftsbild, städtebauliches Erscheinungsbild

Die Umsetzung der Straßenraum-Neugestaltung wird das städtebauliche Erscheinungsbild maßgeblich verändern. Die über weite Strecken monotone Asphaltfläche erhält eine sich am 'Boulevard-Bild' orientierende Gliederung mit deutlich reduziertem Fahrbahnquerschnitt und beidseitigen Baumreihen.

Zu diesem Zweck müssen 8 Bäume entfernt werden. Die Entwurfsplanung sieht im Plangebiet insgesamt 74 neue Bäume vor – und damit ein Plus von 66 Bäumen. Die zukünftige Friedrich-Ebert-Straße wird hierdurch zur Allee und deutlich an Wert gewinnen. Das Entfernen der vorhandenen Platanen-Reihe ist aus stadtgestalterischer Sicht kurzfristig als Verlust zu bezeichnen, wird aber mittel- und langfristig durch das Gesamtergebnis mehr als kompensiert.

Die Auswirkungen der Planung sind daher insgesamt bezogen auf die Qualität des Stadtraumes/ -bildes positiv zu sehen.

Menschen – Gesundheit, Verkehr und wirtschaftliche Situation

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind nach § 1 (6) Nr. 1 BauGB 'die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ... zu berücksichtigen'.

Die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität steht im Mittelpunkt der Umgestaltung.

Negative gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Menschen und ihre Gesundheit entstehen zeitlich begrenzt nur während der Bauphase durch Lärm und Dreck, ansonsten sind durch die Neugestaltung keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Beim Verlust von 8 Bäumen wirkt sich die Neuanpflanzung von 74 zusätzlichen Bäumen in der Summe mit einer stadträumlichen und lokalklimatischen Verbesserung positiv für Bewohner und Besucher aus.

Die Stadt erwartet von dem Ausbau keine wesentliche Änderung der Verkehrsmenge im Straßenzug. Entsprechend ist auch keine wesentliche Verkehrsverlagerung in andere Straßen zu erwarten. Durch den Wegfall der direkten Wendemöglichkeit innerhalb der Straße wird es in geringem Umfang zu Wendefahrten im angrenzenden Straßennetz kommen. Diese Wendefahrten werden sich auf verschiedene Straßen verteilen und dort nicht zu einer wesentlichen Verkehrserhöhung führen.

Als weitere verkehrliche Auswirkung ist durch die Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV eine Steigerung dieser Verkehre zu erwarten.

Negative Beeinträchtigungen wirtschaftlicher Art vor allem für die anliegenden Geschäfte können während der Bauphase nicht ausgeschlossen werden. Mit dem Ziel, an diesem Punkt die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, ist der konkrete Bauablauf von Anfang auch Thema im Rahmen der Beteiligung der betroffenen Geschäftstreibenden.

Die durch den Umbau aufgewertete Friedrich-Ebert-Straße soll den Standort insbesondere im Hinblick auf die Geschäftssituation langfristig stabilisieren. Hiervon profitieren neben den Gewerbetreibenden, die hier Beschäftigten sowie die hier lebenden Menschen.

Lärm

Grundsätzlich ist die Lärmsituation an der Friedrich-Ebert-Straße als unbefriedigend und laut zu bezeichnen.

Die durch ein detailliertes schalltechnisches Gutachten ermittelte Lärmbelastung durch den Straßen- und Straßenbahnverkehr ergibt im Bestand Beurteilungspegel bis zu 71,1 dB(A) am Tag und 62,4 dB(A) in der Nacht. An dieser bestehenden Ausgangssituation ändert sich mit dem geplanten Ausbau nichts Wesentliches.

An ca. 80% der Immissionsorte kann eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden. An ca. 20% der Immissionsorte kommt es zu Erhöhungen um bis zu maximal 0,6 dB(A). Die zu erwartenden Veränderungen liegen insgesamt aber überwiegend im Bereich von lediglich 0,1 dB(A). Nur am Abzweig der Goethestraße wird eine deutlichere Reduzierung erreicht, da für den abbiegenden Verkehr das gepflasterte Gleisbett wegfällt. Die maximalen Beurteilungspegel durch den Verkehr gesamt im Planungsfall liegen bei 70 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts.

Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden werden durch den geplanten Ausbau nicht ausgelöst, da dieser nicht in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV fällt.

Die Stadt wird aber zur Verbesserung der gutachterlich dargestellten Situation einen nach den Forderungen des Lärmaktionsplanes als lärmindernd anerkannten Oberflächenbelag in der Friedrich-Ebert-Straße verwenden. Das schalltechnische Gutachten weist ergänzend darauf hin, dass auch mit dem Wegfall des heutigen gepflasterten Gleiskörpers – der heute als Ausweichfahrstreifen genutzt wird – eine (nicht rechnerisch erfasste) Lärminderung verbunden sein wird.

Im Rahmen des hier vorliegenden Bebauungsplanverfahrens soll weder die verkehrliche Bedeutung der Friedrich-Ebert-Straße in Frage gestellt werden noch kann die hieraus resultierende allgemein belastende Lärmsituation der Friedrich-Ebert-Straße grundsätzlich gelöst werden. Auf der Grundlage der Gutachten-Ergebnisse wird in Verbindung mit dem lärmarmen Asphalt aber von einer geringen Verbesserung der Lärmsituation auszugehen sein. .

Die Reduzierung der durchschnittlichen Immissionswerte führt insgesamt zu positiven Auswirkungen in Bezug auf die Lärmsituation.

Erholung und Freizeit

An der grundsätzlichen Bedeutung des Plangebietes für Erholung und Freizeit wird die geplante Neugestaltung nichts ändern.

Diese Freizeit-Qualität wird bei der Gesamtmaßnahme berücksichtigt und ist wesentliche Motivation für die Neugestaltung, mit der insbesondere die Auf-

enthaltsqualität deutlich verbessert werden soll. Hierzu tragen vor allem die in Teilen breiteren Gehwegbereiche und die beidseitigen Baumreihen bei.

Verbesserungen wird es auch für die Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs geben. So wird für Fußgänger zukünftig die Querung der Straße deutlich erleichtert. Für Radfahrer wird der separat geführte Radstreifen einen Zuwachs an Sicherheit im Straßenverkehr bedeuten.

Die Auswirkungen der Planung sind daher insgesamt auch bezogen auf die Freizeit- und Erholungsfunktion des Stadtraumes Friedrich-Ebert-Straße' positiv zu sehen.

Biotopstrukturen - Fauna und Flora

Die besondere Ausprägung des Plangebietes mit seinem extrem hohen Versiegelungsgrad und seiner sehr intensiven Beanspruchung durch den Menschen führt dazu, dass die Fläche - abgesehen von vorhandenen und geplanten Bäumen - kaum einen Wert für Fauna und Flora hat.

Gebiete mit Natura 2000-Schutzstatus (weder FFH-Gebiete noch Gebiete nach Vogelschutz-Richtlinie) sind von der Planung nicht betroffen. Ebenso werden regionalplanerische Ziele oder übergeordnete Ziele der Landschaftsplanung nicht beeinträchtigt.

Es werden keine einzigartigen Lebensräume durch das Vorhaben zerstört oder so betroffen, dass einzelne Tierpopulationen oder Pflanzenarten in ihrer Existenz bedroht werden.

Aufgrund der bisherigen Nutzung und dem Charakter der Flächen liefert die Fläche keine Anhaltspunkte für solche Lebensraumtypen, die wegen ihrer Besonderheit unbedingt schützenswert wären. Folglich werden durch die Planung keine Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG ausgelöst. Daher ist eine Beantragung und Prüfung einer Ausnahmezulassung nach § 45 (7) BNatSchG nicht erforderlich.

Aus diesem Grund erscheint es angemessen, auf spezielle Untersuchungen im Hinblick auf bestimmte Arten zu verzichten.

Fauna (Tiere)

Die durch die Planung verursachten Nachteile für die vorhandene Fauna werden die Tierarten am meisten treffen, die gerade die anthropogen geprägten Stadtquartiere von hoher Dichte und Intensität suchen - im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind aber selbst weniger intensiv genutzte Nischenräume und Brachflächen nicht zu finden.

Diese evtl. in Frage kommenden Tiere - Nachweise liegen hierfür bisher nicht vor - gelten überwiegend als besonders anpassungsfähig. Die aufgrund der lokalen Standortbedingungen möglicherweise vorkommenden überwiegend euryöken / ubiquitären Arten sind durch die übergeordnete Naturschutzgesetzgebung jedoch nicht besonders geschützt, ihre Bestände meist nicht bedroht.

Die geplante Umgestaltung verändert die Lebensbedingungen nicht grundsätzlich. Die Friedrich-Ebert-Straße ist auch zukünftig ein für Tiere unattraktiver Raum in der Stadt.

Mit der Neuanpflanzung einer Doppelbaumreihe wird nicht nur der Wegfall von 7 Platanen ausgeglichen, sondern es wird ein neues 'grünes Element' in den Straßenraum eingebracht, welches mittel- und langfristig die Straße auch als Lebensraum - insbesondere für Vögel - attraktiver macht.

Die Auswirkungen sind daher in Bezug auf Tiere positiv zu sehen.

Flora (Vegetation)

Naturschutzfachlich wertvolle Flächen und/oder Biotoptypen sind von der Planung eindeutig nicht betroffen.

Nach der vorliegenden Entwurfsplanung sollen die meisten Einzelbäume und Baumgruppen (überwiegend Platanen) in die Planung integriert werden. Dies ist sowohl im Hinblick auf das Stadt- und Landschaftsbild wie auch aus naturschutzfachlicher Sicht zu begrüßen.

Die Platanenreihe auf der Südseite der FES ist nicht in die zukünftige Gestaltung zu integrieren, wird aber durch die Neuanpflanzung von mehr als 70 Bäumen mehr als kompensiert.

Der bisher über weite Strecken unbegrünte Straßenraum wird hierdurch an Wert - auch aus naturschutzfachlicher Sicht - gewinnen.

Negative Auswirkungen in erheblichem Umfang sind daher insgesamt für Fauna und Flora aus den vorgenannten Gründen nicht zu erwarten.

Im Gegenteil: Mit der deutlichen Erhöhung der Anzahl der Bäume insgesamt können bisher vorhandene Defizite reduziert und vorhandene Qualitäten gestärkt werden.

Boden

Das derzeit fast vollständig versiegelte Plangebiet wird sich in Bezug auf das Schutzgut 'Boden' durch die Neugestaltung nur geringfügig verändern. Auch nach der Umgestaltung ist das überwiegende Plangebiet aufgrund der Funktion als 'Straße' in annähernd gleichem Maße versiegelt.

Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden nachteiligen Auswirkungen für das Kleinklima (Aufheizung) und für den Wasserhaushalt (Reduzierung Grundwasserneubildungsrate, Erhöhung Abflussgeschwindigkeit) können mit der Umgestaltung nicht nennenswert verringert werden, auch wenn der Anteil der asphaltierten Fahrbahflächen etwas reduziert wird.

Insgesamt ist bezogen auf das Schutzgut 'Boden' daher von einer Stabilisierung des negativen Zustands auszugehen.

Wasser

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Weil der durchschnittliche Grundwasserspiegel weit unter der Geländeoberfläche liegt, sind negative Veränderungen für das Grundwasser auszuschließen.

Durch die Lage im Heilquellenschutzgebiet ergeben sich in Bezug auf die Neugestaltung der Straße keine Beschränkungen.

Der derzeitige Versiegelungsgrad beeinträchtigt eine flächige Versickerung von anfallendem Niederschlagswasser. Dies wird sich durch die Neugestaltung - Reduzierung von asphaltierten Flächen zugunsten von gepflasterten Bereichen - nur geringfügig positiv verändern.

Zusammenfassend sind daher keine nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut 'Wasser' zu erwarten.

Luft, Klima

Das Plangebiet hat zur Zeit keine positive Bedeutung für das Klima. Der hohe Versiegelungsgrad ist Ausgangspunkt für mögliche Verbesserungen.

Auch die Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße wird die klimatische Situation diesbezüglich nicht wesentlich verändern.

Positive Effekte für die Schutzgüter 'Luft' und 'Klima' können sich aber ab dem Zeitpunkt bemerkbar machen, wenn die geplanten Neuanpflanzungen

den Verlust von Bestandsbäumen kompensiert haben. Langfristig wird die beidseitige Baumreihe zu einer spürbaren Verringerung des Aufheizungsgrades und zu einer Verbesserung der Luftqualität führen.

Wechselwirkungen

Das Vorhaben führt zu keinen über die normalen ökosystemaren Zusammenhänge hinaus gehenden nachteiligen Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Schutzgütern.

Sach- und Kulturgüter

Im Geltungsbereich gibt es keine schutzwürdigen Sach- und Kulturgüter (Einzeldenkmal).

Die Entwurfsplanung nimmt aber konkreten Bezug auf die als Gesamtanlage ausgewiesene 1950er-Jahre-Bebauung im Bereich zwischen Annastraße und Westendstraße. Für den über den Straßenraum hinwegreichenden Komplex stellt die Umgestaltung eine Chance dar, zwischenzeitlich verloren gegangene Bezüge wieder herzustellen. Dies ist positiv zu bewerten.

Direkte Auswirkungen des hier vorliegenden Bebauungsplanes sind jedoch nicht festzustellen.

Die im Geltungsbereich vorhandenen Bäume des '7000 Eichen'-Kunstwerks werden in die Neugestaltung integriert und als erhaltenswerte Bäume festgesetzt. Wenn bei der Bauausführung entsprechende Schutzmaßnahmen ergriffen werden, können Schäden sowohl für das Gesamtkunstwerk wie auch für die einzelnen Bäume ausgeschlossen werden.

Zusammenfassung

Die Veränderungen für die Schutzgüter sind ausgehend von der geringen Bedeutung des Plangebiets für Natur- und Landschaftsschutz aufgrund des aktuellen Zustands zu beurteilen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die negativen Beeinträchtigungen insbesondere in Verbindung mit dem heute schon hohen Versiegelungsgrad zusammenhängen. Dies betrifft vor allem die Schutzgüter Boden und Wasser. Mit der geplanten Umgestaltung wird an diesem Punkt keine wesentliche Verbesserung erreicht. Dem stehen die funktionalen Anforderungen eines innerstädtischen Straßenraumes entgegen. Eine Verschlechterung tritt aber ebenfalls nicht ein.

Geringfügige Verbesserungen können aufgrund der umfangreichen Neuanpflanzungen für die Fauna im Allgemeinen, insbesondere aber für die im Stadtgebiet vorkommenden Arten der Avifauna, erwartet werden.

Die vorgesehenen neuen Bäume werden als städtische Form eine neue Grünstruktur im Stadtgebiet darstellen und das Vegetationsangebot positiv beeinflussen.

Die Umgestaltung wird in verschiedenen Facetten besonders aber den Menschen zu Gute kommen. Neben dem Kernziel der Maßnahme, der Attraktivierung des Stadtraumes durch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität, wird davon ausgegangen, dass sich – abgesehen von den mit der Bauphase verbundenen Beeinträchtigungen - auch die Lebens- und Arbeitsbedingungen in Bezug auf Lärmimmissionen und in Bezug auf das Lokalklima spürbar verbessern werden. Mit der Neuaufteilung der Verkehrsflächen werden auch positive Auswirkungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) spürbar werden. Auch dies steigert die Lebensqualität in der Stadt.

7. Bodenordnung

Der Bebauungsplan umfasst ausschließlich öffentliche Flächen. Maßnahmen der Bodenordnung sind nicht erforderlich.

Die Straßenplanung schlägt an einigen Stellen Anpassungen der Oberflächen auf angrenzenden privaten Grundstücksflächen vor. Diese Anpassungen sollen im Einvernehmen mit den Eigentümern erfolgen. Entsprechend bedarf es keiner Einbeziehung dieser Flächen in den Geltungsbereich des Bebauungsplans.

8. Kosten

Die Durchführung des geplanten Straßenumbaus ist eine Baumaßnahme der Stadt Kassel in Zusammenarbeit mit der KVG. Ergänzend erfolgen Baumaßnahmen durch die beteiligten Leitungsträger.

Die Finanzierung der städtischen Straßenausbaumaßnahme erfolgt über KAG, GVFG/FAG sowie über das Städtebauförderprogramm 'Aktive Kernbereiche' mit entsprechenden Eigenmitteln der Stadt.

Eine verbindliche Kostensumme, die Maßnahmen- und Kostenanteile von Stadt und KVG und die Höhe der einzelnen Finanzierungsanteile werden frühzeitig vor dem geplanten Baubeginn erarbeitet und stehen noch nicht fest. Als gemeinsamer Kostenansatz von Stadt und KVG kann derzeit von ca. 15 – 16 Mio. € ausgegangen werden.

9. Verfahren

Das Bauleitplanverfahren wird auf der Grundlage der Anwendung des § 13 BauGB für das beschleunigte Verfahren mit den folgenden Verfahrensschritten durchgeführt:

25.06.2012	Aufstellungsbeschluss
03.08.2012	Fristende Trägerbeteiligung nach § 4 BauGB (Anschreiben vom 25.06.2012)
30.07. bis 17.08.2012	vorgezogene Bürgerbeteiligung
12.11.2012	Entwurfs- und Offenlegungsbeschluss
21.11. bis 21.12.2012	Öffentliche Auslegung
.....	Satzungsbeschluss

aufgestellt

Kassel, den 26.04.2013

Kassel, den 05.02.2013

gez. Spangenberg
(Stadt Kassel)

gez. Möller
(Planverfasser)

Literatur- und Quellen

Magistrat der Stadt Kassel - Umwelt- und Gartenamt: Baumkataster

Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hrsg.): Kulturdenkmäler in Hessen, Stadt Kassel II, Wiesbaden 2005

LK Argus Kassel, Schalltechnisches Gutachten zum Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße, Kassel 2012

Magistrat der Stadt Kassel: Kassel im Dialog, Kassel, 2009

SHP Ingenieure: Erläuterungsbericht zur Vorplanung, Hannover, 2009/1

SHP Ingenieure: Verkehrssimulation Friedrich-Ebert-Straße/Goethestraße, Hannover, 2009/2

Regierungspräsidium Kassel: Lärmaktionsplan Nordhessen (bearbeitet von LK Argus Kassel/Berlin), Kassel, 2010