

Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Hessen e. V., Kreisverband Kassel

zum

geplanten Umbau des Knotens Schönfelder Straße / Sternbergstraße / Ludwig-Mond-Straße / Heinrich-Heine-Straße

Kassel, 13. Juli 2015

Der BUND lehnt den Knotenumbau in der aktuell geplanten Form ab. Sehr problematisch wird die völlig unzureichende und gefährliche Führung sowie Einbindung des Radverkehrs in das Verkehrsgeschehen dieses Knotens entlang aller Kreuzungsarme gesehen. Zusätzlich sei an dieser Stelle auf die Probleme der grundsätzlich fehlenden Eignung der Schönfelder Straße – und in ihrer Verlängerung die Querallee – für den Radverkehr, aufgrund hoher Kfz-Belastungen und fehlender Flächenverfügbarkeit für sichere Radverkehrsanlagen in beiden Straßenräumen, hingewiesen.

Mit einer durchschnittlich täglichen Verkehrsmenge (DTV) von 24.000 Kfz, ist die in weiten Teilen zweistreifige Schönfelder Straße bereits heute am oberen Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, auch wenn an Knotenpunkten zusätzliche Aufstellstreifen hinzukommen. Selbst im Zielszenario des Verkehrsentwicklungsplans Stadt Kassel 2030 ist keine signifikante Herabsenkung der Verkehrsmengen für diesen Straßenabschnitt zu erwarten (1.400 Kfz weniger gegenüber der heutigen Situation). Von daher kann für diesen Bereich auch künftig keine Eignung für die Anlage von Radwegen gesehen werden. Da bei DTV > 10.000 Kfz die Anlage eigener Radverkehrsanlagen verpflichtend ist, ist eine Hauptroutenführung durch die Schönfelder Straße erstens – lässt man geltende Planungsrichtlinien außer Acht – hochgefährlich und zweitens aufgrund mangelnder Straßenraumbreite schlichtweg unmöglich.

Das vom BUND Kassel erarbeitete Radverkehrskonzept, das dieser Stellungnahme als Anlage beigefügt ist, zeigt in diesem Bereich des Kasseler Hauptstraßennetzes Alternativen zum Radverkehrshaupt- und –nebenroutennetz des VEP auf: Die Flaschenhalsituation für den Kfz-Verkehr, die auch dem Radverkehr keinen zusätzlichen Verkehrsraum zur Verfügung stellen kann, wird durch Führung der Radrouten westlich dieses Bereiches entlang der Bodelschwingh-, Pestalozzi- und Friedenstraße umgangen. Bei diesen Straßen handelt es sich ausnahmslos um Nebenstraßen, gleichzeitig wird die für den Radverkehr schwierige topographische Situation entlang der Querallee – Steigungen bis 12 % – durch diese Führungsvariante deutlich abgemildert, auch wird so das Stadtteilzentrum Wehlheiden gut an das Radroutennetz Kassels angebunden.

Von daher wird seitens des BUND dringend empfohlen, sich an den Radverkehrsplanungen des BUND für diesen Bereich zu orientieren, und die Schönfelder Straße, als auch die Querallee aus dem Radverkehrsnetz zu nehmen. Somit würde sich der für den Umbau anvisierte Knoten für den Radverkehr auf einen T-förmigen Kreuzungsbereich beschränken, wenn man den Radverkehr aus oder in die Heinrich-Heine-Straße noch mit in das Kreuzungskonzept integriert.

Weiteres Unverständnis wirft die Beibehaltung der Busbucht, der an diesem Knoten, stadteinwärts auf der Ludwig-Mond-Straße, gelegenen Bushaltestelle auf (Haltestelle Sternbergstraße). Das Resultat zeigt sich im aktuellen Entwurf für diesen Knotenumbau, dass an dieser Stelle kein Platz für eine ordentliche Radverkehrsanlage bleibt, und der Radverkehr sich in

diesem Bereich den Gehweg mit den Fußgängern teilen muss. Darüber hinaus bleibt die Einbindung des Radverkehrs in den eigentlichen Kreuzungsbereich mangelhaft: Indirekte Radverkehrsführungen über die Fußgängerfurten des Knotenbereichs stellen keine vernünftige Lösung dar.

Eine Kaphaltestelle erscheint an dieser Stelle wesentlich sinnvoller zu sein: Zum einen kann in Verbindung mit einer ÖV-Vorrangschaltung der Lichtsignalanlagen der Bus als Pulkführer vorneweg fahren, zum anderen besteht für heranfahrende Busse in möglichen Stausituationen die Möglichkeit, dass der motorisierte Individualverkehr durch eine lange Grünsignalphase aus dem Kreuzungsbereich abfließen kann, um dem Bus die rechtzeitige Einfahrt in die Haltestelle zu sichern. Gerade in Engstellen im Straßennetz ist die Steuerung des Kfz-Verkehrsflusses durch Pulkführerschaft des öffentlichen Verkehrs sehr wichtig.

Für den Radverkehr könnte durch den Verzicht auf eine Busbucht im Haltestellenbereich so auch der nötige Flächenbedarf für eine eigene Radverkehrsanlage, inklusive der Einbindung des Radverkehrs in den Knotenbereich, zur Verfügung gestellt werden: eine T-förmige, dreiarmige Kreuzung für den Radverkehr (Sternbergstraße, Heinrich-Heine-Straße und Ludwig-Mond-Straße) und für den Kfz-Verkehr eine vierarmige Kreuzung.

Die Planungen für diesen Knotenumbau können hinsichtlich der Einbindung des Radverkehrs in diesen Kreuzungsbereich nicht überzeugen und besitzen nur eine Alibifunktion, etwas für den Radverkehr in Kassel unternommen zu haben: Eine Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr stellt der aktuelle Entwurf jedenfalls nicht dar, komfortable und sichere Radverkehrsführung sieht anders aus. Besonders bedauerlich hierbei ist, dass wenn der Umbau dieser Kreuzung nach dem aktuellen Entwurf erst umgesetzt ist, eine Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse an dieser Stelle für mehrere Jahrzehnte nahezu ausgeschlossen werden kann. Von daher müssen zum vorliegenden Konzept der Stadt Kassel dringend Alternativen im Rahmen eines regulären Beteiligungsverfahrens der Bürger und Umweltverbände diskutiert werden, bevor die Planungen abgeschlossen sind.