

Anregungen des BUND Kassel zum VEP-Forum am 19.05.

Handlungsfeld A: Fußverkehr und öffentlicher Raum

*A5 Unterführungen und Angsträume
und*

*D 4.5 Umgestaltung des Knotens Frankfurter Straße/Fünffensterstraße
(Trompete)*

- **Trompete Ergänzung**
Abbau der bestehenden Unterführung.

Handlungsfeld B: Radverkehr

B1 Erweiterung eines Haupt- und Nebenroutennetzes

Klare Gliederung in ein Haupt- und Nebenroutennetz. Benennung der Kriterien und Ausstattungsqualität für die verschiedenen Ebenen des Radroutennetzes.

Es ist nicht ersichtlich an welchen Kriterien sich bei der Planung des Haupt- und Nebenroutennetzes orientiert wurde, außer dem Fokus der Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen. So fehlt beispielsweise die Aufnahme der für den Radverkehr wichtigen Eugen-Richter-Straße (Süsterfeld-Helleböhn) als Hauptroute, hingegen ist die höchstens zweitrangige Verbindung von Nordshausen nach Brasselsberg über den für den Radverkehr topographisch sehr ungünstigen Verlauf über die Korbacher Straße, Hohefeldstraße und Nordshäuser Straße in der höchsten Netzkategorie der Hauptrouten zu finden. Auch ist die Führung entlang der Schönfelder Straße / Querallee, entweder durch zu hohe Kfz-Verkehrsmengen oder durch zu schmale Straßenräume (zweistreifig mit beidseitig anschließenden Längsparkständen), für die Ausweisung als Radverkehrshauptroute nicht empfehlenswert. Durch die relativ enge Maschenweite des Nebenroutennetzes ist zu vermuten, dass sich diese Netzebene langfristig auf Ausschilderungsmaßnahmen beschränken wird.

Als Vergleich sind anliegend zwei Karten zum Radverkehrskonzept des BUND Kassel zu finden, das den Ansatz einer klareren Gliederung des Hauptroutennetzes des Radverkehrs in zwei Radialnetzebenen (Mittelzentrenverbindungen und Stadtteil- bzw. Grundzentrenverbindungen) und eine Ring- bzw. Tangentialnetzebene verfolgt. Die Orientierung am Alltagsverkehr entlang von Hauptstraßen war zwar auch sehr wichtig, nur wurde versucht Nadelöhrsituationen wie z.B. die eben angesprochene Führung des Radverkehrs entlang der Querallee relativ umwegfrei, dafür mit Anbindung an das Stadtteilzentrum Wehlheiden, zu umfahren.

So entsteht zwar ein relativ weitmaschiges Netz, das in Verbindung mit der bereits heute vorhandenen Wegweisung jedoch mehr als zufriedenstellend wäre, eigene hochwertige,

sichere und komfortable Radverkehrsanlagen entlang der Premium- und Vorrangrouten selbstverständlich vorausgesetzt (siehe dazu die angehängte Karte "Radverkehrskonzept, Karte II - Führungsformen und Auswahl wichtiger Maßnahmen").

Handlungsfeld C: Öffentlicher Personennahverkehr

C2 Ausbau des Tramnetzes

- **Verlängerung nach Kassel-Waldau**
Waldau-Tram ist nur in Verbindung mit dem Neubau eines Tramstreckenabschnittes nach Lohfelden sinnvoll. Herabstufung der Priorität auf 3, nach dem Nahverkehrsplan hat dieser Korridor nur die Verkehrsbedeutung der Stufe 2 und in Waldau der Stufe 3.
- **Verlängerung nach Kassel-Harleshausen**
Dieser Streckenneubau sollte die höchste Priorität haben. Dieser Korridor der Verkehrsbedeutung Stufe 1, laut Nahverkehrsplan, ist bisher der einzige ohne Tramversorgung.
- **Verlängerung der Linie 1 zum Schloss Wilhelmshöhe**
Kostengünstige Variante, um die fehlenden Transportkapazitäten zum Schlossplateau zu schaffen und dem Autochaos entgegenzuwirken.
- **Anbindung der Region an die Stadt Kassel**
Benennung konkret umzusetzender Tramverlängerungen nach Ihringshausen, Lohfelden und Sandershausen.
- **Streichung der Prüfung der Herkulesbahn**
Diese seit Jahren im Raum stehende Prüfung sollte dieser Plan schon leisten haben.

Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr

D1 Definition eines Vorbehaltsnetzes

- In der Karte zum Vorbehaltsnetz wurde lediglich der Status Quo des heutigen Hauptstraßennetzes in Funktionskategorien des Kfz-Verkehrs überführt. Es fehlen Ansätze für einen stadtverträglicheren Kfz-Verkehr, damit wichtige Straßenräume in urbanen Quartieren vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr entlastet und entsprechend stadtverträglich umgebaut werden können - für bessere Bedingungen hinsichtlich Fuß- und Radverkehr aber auch mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt.

D4.1 Programm zur Umgestaltung von Knotenpunkten in Kreisverkehre

- Streichen der Maßnahme, Knotenpunkte in Kreisverkehrsplätze umzubauen. Die Umgestaltung der aufgeführten Knotenpunkte in Kreisverkehrsplätze ist nicht sinnvoll, da die Umsetzung zum einen teuer ist und nur für den MIV eine brauchbare Lösung darstellt. Für Fußgänger und Radfahrer stellen Kreisverkehre in der Regel Hindernisse dar, da sie nur unbefriedigend in den Ablauf eines Kreisverkehrs integriert werden können: schlechtere Querbarkeit der Knoten und Umwege wären

für diese Verkehrsarten die Folge. Außerdem ließen sich für die Umgestaltung eines einzigen Knotenpunktes zum Kreisverkehrsplatz rund zwei Kilometer Radwege bauen.

D4.6 Umgestaltung Druseltalstraße zw. Eugen-Richter- und Bertha-von-Suttner-Straße

- Streichen der Maßnahme Linksabbiegeausbau. Weitere Leistungssteigerungen von Kreuzungen zugunsten des MIV stehen den Umweltzielen des VEP entgegen.

D7 Parkraumplanung

- **Vorderer Westen - Ausweitung der Parkplatzkapazitäten durch Quartiersgaragen und Öffnung von privaten Stellflächen**
Entschiedene Ablehnung dieser Maßnahmen. Neue Stellplätze sind für den Vorderen Westen absolut unverträglich und stellen einen Zielkonflikt hinsichtlich Lärminderung, Luftreinhaltung und besserer Eignung des Stadtteils für mehr Radverkehr dar. Maßnahmen, die der Reduzierung des Kfz-Verkehrs entgegenwirken verhindern auch das vom VEP beabsichtigte Modal Shifting hin zu höheren Anteilen der Verkehrsarten des Umweltverbunds.
- **Anpassung Stellplatzsatzung**
Ziel ist die Ausweisung von Bereichen, in denen neue Parkplätze als unverträglich ausgeschlossen werden. Reduzierung der zu bauenden Stellplätze in den anderen Bereichen. Einsatz der Ablöse der nachzuweisenden Stellplätze für Maßnahmen im Bereich des Fuß- und Radverkehrs.

D9 Parkregelungen in den Stadtteilzentren

- Ausweisungsregelung von Carsharing-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum.

Grundsätzlich fehlen Ansätze zum Rückbau von Parkständen im öffentlichen Straßenraum, damit einhergehend die Entsiegelung und Begrünung, in dicht bebauten innerstädtischen Bereichen und Gründerzeitquartieren.