

Kassel, den 25.02.2026

Sehr geehrte Frau Grimm,
sehr geehrter Herr Dr. Förster,

zum Abschnitt KS 4 der geplanten Radschnellverbindung Kassel–Vellmar nimmt der BUND Kassel wie folgt Stellung.

Der BUND begrüßt, dass eine bessere Radverbindung nach Vellmar geplant ist. Abgelehnt wird jedoch, wenn dafür zusätzliche Flächen versiegelt werden sollen. Insbesondere lehnt der BUND einen Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet ab.

Begründung:

Es gibt bereits jetzt ausreichend Straßenraum zwischen Kassel und Vellmar. Durch Verkehrslenkung und Regelung ist es möglich, dem Fahrradverkehr mehr Raum zu geben und ihn so attraktiver zu machen.

Es ist aus Sicht des BUND nicht zielführend, im Sinne des Klimaschutzes den Radverkehr zu fördern und gleichzeitig durch Flächenversiegelung negative Auswirkungen auf Klima, Wasser, und Boden herbeizuführen, nur weil Förderbedingungen ökologischere Varianten verhindern.

Wir sprechen uns klar für die Variante 4.1 – Herabstufung der Bunsenstraße (K 15) und der Niedervellmarer Straße (L 3386) zur Fahrradstraße aus (aus der 251218_Variantenabwägung_KS4).

Variante 4.1 setzt konsequent auf die Nutzung des bestehenden Straßenraums. Durch die Herabstufung beider Straßen zu Gemeindestraßen und die Einrichtung als Fahrradstraßen kann dem Radverkehr deutlich mehr Raum und Priorität eingeräumt werden – ohne zusätzliche Flächenversiegelung und ohne Eingriffe in angrenzende Schutzbereiche.

Darüber hinaus setzt die Herabstufung beider Straßen ein verkehrspolitisches Signal: Der Durchgangsverkehr verliert Vorrang, der Umweltverbund gewinnt. Dies erhöht zugleich den Druck, den öffentlichen Nahverkehr in Richtung Vellmar und die angrenzenden Gemeinden sowie im Pendelverkehr deutlich offensiver zu verbessern – etwa durch dichtere Taktungen, bessere Anschlüsse und attraktivere Direktverbindungen. Eine echte Verkehrswende entsteht nur im Zusammenspiel aus sicherer Radinfrastruktur und einem leistungsfähigen Nahverkehr.

Aus Sicht des BUND ist entscheidend:

Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet sind zu vermeiden.

Weitere bauliche Maßnahmen mit zusätzlicher Versiegelung sind zu unterlassen.

Bestehender Straßenraum ist vorrangig umzunutzen, bevor neue Flächen in Anspruch genommen werden.

Die Führung einer schnellen Radwegeverbindung im Ahnagrünzug führt zu unnötigen, massiven Konflikten mit Fußgängern, spielenden Kindern und Hunden.

Der Bau eines Radwegs in der unmittelbaren Nähe des Gewässers wird abgelehnt. Neue zu erhaltende Zwangspunkte zu schaffen verstößt gegen die in der WRRL Richtlinie geforderte natürliche Gewässerdynamik.

Eine nachhaltige Mobilitätsstrategie darf nicht neue Flächen verbrauchen, wenn eine Umverteilung des vorhandenen Straßenraums möglich ist. Variante 4.1 verbindet Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Gesundheitsschutz und Naturschutz in konsistenter Weise.

Der BUND Kassel spricht sich daher nachdrücklich für die Umsetzung dieser Variante aus.

Mit freundlichen Grüßen

Mit freundlichen Grüßen Stefan Bitsch