

11. April 2019
1 von 4

Radverkehrskonzept der Stadt Kassel 2030

Der Ortsvorsteher stellt eine Stellungnahme zum Radverkehrskonzept vor, die in der anschließenden Diskussion um mehrere Punkte erweitert wird:

Stellungnahme des Ortsbeirats Rothenditmold vom 11. April 2019 zum Radverkehrskonzept der Stadt Kassel 2030

Der Fußgänger- und Radverkehr in Kassel steht seit vielen Monaten im Fokus der Stadtbevölkerung, dem täglichen Verkehrskollaps in den Hauptverkehrszeiten, der Bedrohung der Gesundheit durch Luftverschmutzung und Lärm und der Belastung des öffentlichen Raums durch stehenden und fahrenden Kfz-Verkehr zu begegnen. Selbstverständlich gehört dazu auch ein Umdenken im Bewusstsein der Bevölkerung. Insofern begrüßt der Ortsbeirat die Analysen im Radverkehrskonzept der Stadt Kassel 2030 (RVK), kritisiert aber die bisherige Unverbindlichkeit der Maßnahmen. Entscheidend ist, ob tatsächlich und entschieden an die Verlagerung des Verkehrs der Stadt Kassel durch Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Radwegenetzes gegangen wird.

Unter den drei Säulen im RVK „Infrastruktur“, „Service“ und „Öffentlichkeitsarbeit“ ist der Ausbau der Infrastruktur das eigentliche Kriterium der Wahrheit, ob das Verkehrskonzept der Stadt Kassel wirklich den Modal Split zugunsten des Radverkehrs verändern wird. Das Ziel, den Verkehrsanteil des Radfahrens bis 2030 auf 11 – 14 Prozent zu steigern, ist angesichts des bereits von 7 auf 9 Prozent gesteigerten Anteils in den Jahren 2008 bis 2013 als viel zu gering einzustufen, wenn das Ziel von 11 Prozent nicht sogar schon heute erreicht ist.

Es müssen deutlich mehr finanzielle Mittel in die Förderung von Fußgänger- und Radverkehr investiert werden, um langfristig wiederum Kosten für Gesundheit der Bevölkerung und Kosten für Sanierung von Straßen zu sparen.

1. Infrastruktur

In der Säule „Infrastruktur“ liegt keine der untersuchten beispielhaften 20 Streckenabschnitten und 5 Knotenpunkten (inclusive Steckbriefen) im Stadtteil Rothenditmold. Das Radverkehrskonzept versteht sich als Umsetzungsstrategie und nicht als Umsetzungsplanung. Die vorgestellten Maßnahmen verstehen sich deshalb auch nicht als Prioritätenliste für konkrete Maßnahmen im Stadtgebiet.

Darin sieht der Ortsbeirat Rothenditmold eine Chance, umgehend Maßnahmen für den Raddurchgangsverkehr in Rothenditmold zu entwickeln. Wer von West nach Ost durch den Stadtteil Rothenditmold in die Stadtmitte kommen möchte, muss entweder den Stadtteil umfahren oder landet zwangsläufig auf der für

Radfahrende gefährlichen Wolfhager Straße. Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer entlang der Wolfhager Straße sollen nicht erst dann erfolgen, wenn die Straßenbahn nach Harleshausen gebaut wird, sondern sind Sofortmaßnahmen erforderlich. Dazu könnte der teilweise Rückbau der Schwellen im östlichen Bereich der Naumburger Straße gehören, sodass Lastenfahräder und Radfahrende dieses Stück als Alternative zur Wolfhager Straße zumindest bis zur Brandaustraße besser und sicherer nutzen können.

Die im Haupt- und Nebenroutennetz der Stadt als Hauptroute ausgewiesene Strecke über die Angersbachstraße und die Schillerstraße zum Hauptbahnhof ist am Knotenpunkt Angersbachstraße, Philippistraße und Schillerstraße derzeit mit einem Durchfahrtsverbot für Radfahrende in Richtung Schillerstraße gesperrt, einmal abgesehen davon, dass es für die Route bislang keinerlei Beschilderung gibt. Der Ortsbeirat fordert Sofortmaßnahmen, die Schillerstraße als Fahrradstraße einzurichten. Das könnte, solange die nicht mehr nutzbare Eisenbahnbrücke zwischen Philippistraße und Schillerstraße noch besteht, eine Ampelregelung sein, die dem Kfz-Verkehr Richtung Rothenditmold die Durchfahrt nur auf Anforderung frei gibt und Radfahrende in der Gegenrichtung nur in diesem Fall vor der Durchfahrt stoppt. Radfahrende in beide Richtungen haben ansonsten freie Fahrt.

Der Ortsbeirat stellt die Frage, welche Anstrengungen von Seiten der Stadt unternommen wurden, die seit vielen Jahren von der Stadt und vom Ortsbeirat unterstützte geplante Umwandlung der Schillerstraße in eine Fahrradstraße umzusetzen. Nachdem die Schillerstraße selbst mit Mitteln der Sozialen Stadt saniert wurde, stockt der Umbau an der Gefahrenstelle der alten Brücke am Angersbach.

Die als zweite Hauptverkehrsroute von der Philippistraße über die Tannenstraße zur Querallee ausgewiesene Verbindung muss im Bereich der Brücke, wo Radfahrende den deutlich erhöhten Bord mit Fußgängern teilen, und für den bergabführenden Radverkehr sicherer gemacht werden. Trotz hoher Geschwindigkeit im bergabführenden Radverkehr wird dort weiterhin gefährlich durch Kraftfahrzeuge überholt.

Für die Nebenstrecke Wiener Straße/Gelnhäuser Straße kann in weiten Abschnitten der Bereich für Fußgänger auch für Fuß- und Radverkehr freigegeben werden. Straßenquerungen und notwendige Wechsel auf die Fahrbahn sind farblich und durch Absenkung von Bordsteinen deutlich nutzerfreundlich zu gestalten.

Die Nebenstrecke über die Marburger Straße und Witzenhäuser Straße zur Mombachbrücke/Wolfhager Straße weist bisher keinerlei Merkmale eines geförderten Radverkehrs auf.

Der Ortsbeirat erinnert an seinen Vorschlag, parallel zur Mombachstraße eine Wegeverbindung zum Unterstadtbahnhof nur für Fuß- und Radverkehr zu gestalten. Diese Strecke kann an die Angersbachstraße angeschlossen werden.

3 von 4

Die Angersbachstraße selbst als Hauptverkehrsweg genügt diesen Anforderungen in keinster Weise.

2. Service

Mit der Valentin-Traudt-Schule und dem Hessenkolleg müssen Gespräche geführt werden, wie der Schulweg mit dem Fahrrad gefördert werden kann. Dazu gehören Empfehlungen für sichere Nebenstrecken und geschützte Abstellanlagen auf dem Schulgelände. An der Valentin-Traudt-Schule ist großer Nachholbedarf. Das kann auch durch das Angebot einer Fahrradwerkstatt im Rahmen des Ganztagsunterrichts gefördert werden. Auch die Überdachung der jetzigen Abstellplätze wäre eine geeignete Maßnahme.

Im Bereich des Rothenbergs, Häslers-Siedlung, gibt es so gut wie keine Anlehnbügel, obwohl gerade hier in den letzten Jahren intensiv in Kfz-Stellflächen investiert wurde.

Auch Einkaufsmärkte sollten verpflichtet werden, Anlehnbügel statt lediglich kleinerer Klemmhalterungen für das Vorderrad anzubieten, die meistens ungeeignet sind, Fahrräder zu halten und zu sichern.

Rund um das Henschelareal (Mr. Wilson, Henschel- und Technikmuseum) sucht man Anlehnbügel vergeblich, dagegen werden die Anlehnbügel nördlich des Ottokar-Knierim-Platzes so gut wie nie genutzt.

Bei der Planung von Anlehnbügel muss mit dem Ortsbeirat gesprochen werden.

Der Fahrrad-Container auf dem Spielplatz Heußnerstraße kann besser gefördert und sollte öfters angeboten werden. Die Reparaturangeboten dort werden von Kindern und Jugendlichen aber auch Erwachsenen sehr gut angenommen.

Die Wegweisungen im Stadtteil entbehren nicht einer gewissen Komik und sind oft irreführend. Auch hier soll bei einer grundlegenden Erneuerung mit dem Ortsbeirat gesprochen werden. Das Marienkrankenhaus als Bezugspunkt für die Mitte Rothenditmolds ist ungeeignet.

3. Öffentlichkeitsarbeit

Die Unterstützung von Kampagnen der Interessensverbände und anderer zur Förderung des Radverkehrs muss über das Informationssystem der Stadt zur Selbstverständlichkeit werden (Schwimmnudelriding, Radeln zum Markthallenfest, u.a.).

Die Stadt muss selbst professionell geplante Kampagnen zur Förderung des Radfahrens durchführen. Dazu gehört auch die frühzeitigere Bewerbung des Stadtradelns als in den letzten Jahren.

Es wird angeregt, dass im Stadtteil ansässige Unternehmen ihren Beschäftigten Leihfahrräder anbieten.

Für die Vielzahl der erdachten Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit mit Hauptakteur Stadt Kassel erscheint die personelle Ausstattung als zu gering.

Hans Roth
Ortsvorsteher

Michael Schwab
Schriftführer