

## Individualer Kraftverkehr

Eine Verbesserung der Lebensqualität für die Menschen ist für die Mehrheit der Bürger Kassels mit einer Verschlechterung ihrer Mobilität nicht in Einklang zu bringen. Deshalb sollte der zur Verfügung stehende Verkehrsraum für alle Verkehrsmittel gleichberechtigt optimiert werden. Infrastrukturwandalismus fanatischer KFZ-Gegner führt weder zu einer Verbesserung des Mobilitätsangebots noch zu einer Verminderung umweltschädlicher Emissionen (Abgase, Feinstaub und Lärm), die bei stockendem Verkehr auf ein Mehrfaches dessen ansteigen, was bei fließendem Verkehr ausgestoßen wird.



Die Vorstellung der Initiatoren des „Radentscheid“ zur Zukunft von Hauptverkehrsstraßen mit vier Fahrstreifen in Kassel.

Provisorische Blockaden mit Umwandlung eines Fahrstreifens in einen Radweg in der Wilhelmshöher Allee, im Steinweg und in der Frankfurter Straße haben mit massiven Staus bewiesen, wie umwelt-, anwohner- und wirtschaftsschädlich solche Maßnahmen sind.

Derzeit wird von den regierenden Parteien SPD und Grüne der Rückbau folgender Hauptverkehrsstraßen geplant oder bereits durchgeführt:

**Kohlenstraße,**  
**Kurt-Schumacher-Straße,**  
**Wilhelmshöher Allee (Brüder-Grimm-Platz und Bahnhof Wilhelmshöhe – 3. Radweg),**  
**Kölnische Straße, Bürgermeister-Brunner-Straße,**  
**Friedrich-Ebert-Straße, Bebelplatz,**  
**Mönchebergstraße (Klinikum),**  
**Baunsbergstraße**



Geht es nach dem Willen von Rot-Grün-Rot, sieht die Zukunft der B251 – Wolfhager Straße – aus wie heute die Breitscheidstraße, nur mit einer mehrfachen Verkehrsbelastung

In der 3. Sitzung des „Klimaschutzrats der Stadt Kassel“, einem politischen Lobbyistengremium, besetzt mit Aktivisten der Decarbonisierungs-Fundamentalistszene und Interessenvertretern, der nur wenig wissenschaftliches Fachpersonal enthält und offiziell ein Beratungsgremium des Magistrats (Stadtregierung) ist, wurde gefordert: Auch der Installateur könne eine Badewanne per Lastenrad transportieren und die Berufsgenossenschaft solle für ihr klimafeindliches Verhalten kritisiert werden, da sie vor der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wegen erhöhtem Ansteckungsrisiko mit Corona-Viren warnt.

Politik mit gesundem Menschenverstand für die Zukunft unserer Stadt als Wirtschaftsstandort und die Lebensqualität der Bürger geht anders.

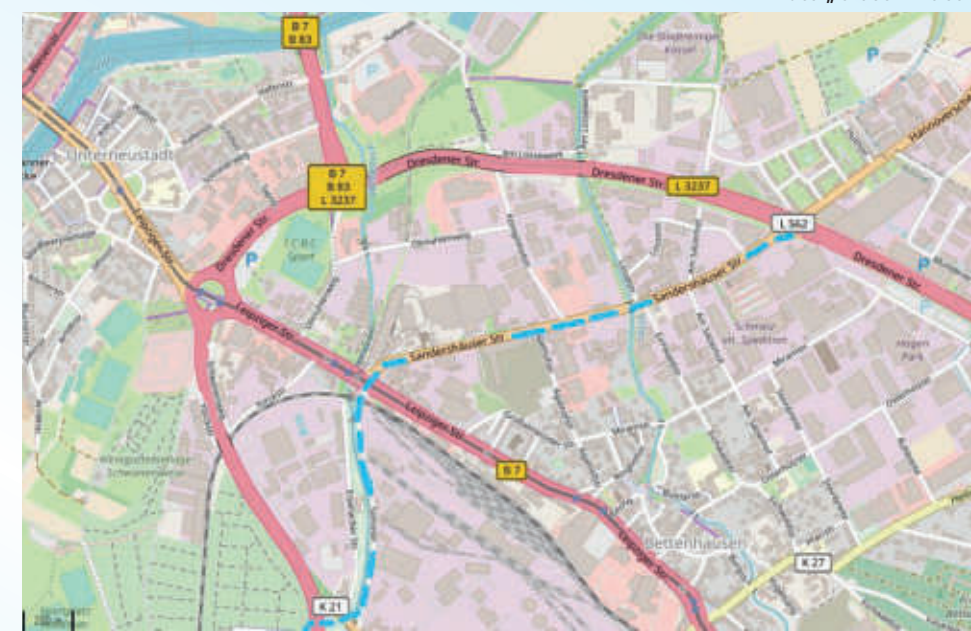
Die notwendigen Voraussetzungen für eine zunehmende Elektromobilität in Kassel werden **nicht** geschaffen, sondern sogar verhindert, wenn bei vielen aktuellen Bebauungsplänen weniger Parkplätze ge-

Die Behauptung, dass E-Autos generell umweltfreundlicher als Verbrenner seien, ist falsch, weshalb wir eine Bevorzugung z. B. beim Parken in Kassel ablehnen. Sollten E-Autos in der Regel über 300Tkm mit einem Akkusatz bewältigen, was derzeit nur durch Flotten mit Tesla-Fahrzeugen in der Praxis belegt wurde, wäre diese Position zu überdenken.



Quelle: ARD

Den KFZ-Pendlerverkehr aus dem Umland und seine Abgas- und Lärmemissionen möchten wir in der Stadt durch eine sinnvollere Verkehrsführung reduzieren – **schneller um die Stadt, zum kürzesten Weg ans Ziel in der Stadt, statt durch die ganze Stadt** –, dafür ist eine stadtnahe, autobahnähnliche Nordwestumgehung unverzichtbar, ebenso für



Alternativer Bypass zur Entlastung des „Großen Kreisel“

eine gute Verkehrsanbindung der Industriebetriebe im Kassler Norden, um die Arbeitsplätze durch eine Verbesserung der Standortattraktivität zu sichern.

Diese soll nach den Lärmschutz- und Emissionsverteilungserkenntnissen aus den letzten 30 Jahren in Geländeeinschnitten auf den Höhenzügen im Norden Kassels geführt und an die A7 angebunden werden. Das in der Ausarbeitung befindliche Konzept werden wir aufgrund der regionalen Bedeutung über die Stadtgrenzen Kassels hinaus auch im Zweckverband Raum Kassel einbringen. Zum Inhalt gehört auch eine geänderte Führung des Durchgangsverkehrs in Wilhelmshöhe – eine nordöstliche Verbindung von Rasenallee und Wilhelmshöher Allee außerhalb des Bergparks. Weltkulturerbe-Erlebnis beim Schloss Wilhelmshöhe und Durchgangsverkehr der Verbindung Harleshausen und Ahnatal mit Wilhelmshöhe passen für uns nicht zusammen.

Auch für den Osten Kassels ist ein Konzept zur Entlastung des Platz-der-Deutschen-Einheit, Großer Kreisel genannt, mit einem „Bypass“ auf der Söhrstraße und Sandershäuser Straße durch die Gewerbegebiete in Arbeit.

# BÜRGERTELEFON UND BÜRGERSPRECHSTUNDE

IHR DIREKTER DRAHT ZUR RATHAUSFRAKTION

**Bürgertelefon: 0160 - 72 78 803**

### Bürgersprechstunde:

Montags, mittwochs und freitags von 15 bis 17 Uhr sowie dienstags und donnerstags von 9:30 Uhr bis 11 Uhr in der Fraktionsgeschäftsstelle im Kasseler Rathaus (Raum W125), individuelle Terminvereinbarungen sind möglich.

### Öffnungszeiten der Fraktionsgeschäftsstelle:

Montag bis Freitag von 9:30 Uhr bis 17 Uhr

### Telefonkontakt zur Fraktionsgeschäftsstelle:

0561 – 787 32 65

### Direkter E-Mail-Kontakt zu den Stadtverordneten:

stadtverordnete@ks.afd-hessen.de

### Direkter E-Mail-Kontakt zum ehrenamtlichen Stadtrat im Magistrat:

thomas.schenk@afd-hessen.de

/AfDFraktionKassel

/AfDFraktion\_KS

[www.afd-fraktion-kassel.de](http://www.afd-fraktion-kassel.de)



**Verkehrspolitikerin, GRÜNE Kassel:**

**„Ich will, dass die Autofahrer im Stau stehen“**

**wir nicht**



IMPRESSUM: Flugblatt der AfD-Rathausfraktion Kassel-Stadt | Obere Königstraße 8 | 34117 Kassel | Telefon: 0561 - 787 32 65 | E-Mail: stadtverordnete@ks.afd-hessen.de | HERAUSGEBER: AfD-Rathausfraktion Kassel-Stadt | U.S.d.P.: Michael Wiefel | Redaktor: Sven R. Dreyer | Auflage: 50.000

## Grüne Verkehrs-behinderungs-Politik

Die Vervielfachung von Schadstoffen, wie Feinstaub und Abgase, nehmen die Grünen als Folge ihres Infrastruktur-Vandalismus ebenso billigend in Kauf wie die steigende Belastung für die Anwohner des Dauerstaus. Auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen übersteigen bei der Doppelbelastung gegenüber fließendem Verkehr, „Klimaschutz“ geht anders, Politik für Lebensqualität und Attraktivität als Wirtschaftsstandort in Kassel auch.

In der 34. Sitzung des „Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr“ am 19. September 2019, dem Fachgremium der Stadtverordnetenversammlung, Ihrer gewählten Bürgervertretung in unserer Stadt, wurde das Hauptziel grüner Verkehrspolitik in Kassel offen ausgesprochen. Die Verkehrspolitikerin der Grünen, Mitglied dieses Gremiums, sagte:

**„Ich will, dass die Autofahrer im Stau stehen“**

**Nicht die von uns angestrebte Optimierung des Verkehrsraums für alle Verkehrsteilnehmer, auch nicht die vorrangige Verbesserung für Radfahrer und Nutzer von Bus und Bahn ist das vordringliche Ziel der Grünen, sondern den ÖPNV zu füllen, den Radverkehr zu vermehren, indem das Befahren der Straßen mit individuell genutzten Kraftfahrzeugen durch grünen Infrastruktur-Vandalismus absichtlich behindert wird. Da spielen dann auch die Umweltfolgen keine Rolle.**

Der Rückbau von derzeit vierspurigen Hauptverkehrsstraßen in beengten Verkehrsräumen, zum Beispiel der Ysenburgstraße und der Leipziger Straße, in zweispurige Hauptverkehrsstraßen mit überbreiten Radwegen, regelrechten Fahrradhighways

mit Überholmöglichkeit, würde den von Grünen gewünschten Verkehrskollaps sicher herbeiführen. Finden es die Radfahrer in Kassel toll, am Dauerstau entlangzufahren und sich an der Wut der Autofahrer und an der Belastung der Anwohner zu ergötzen, die man hofft, für ein Autoverbot zu rekrutieren? Bei der großen Mehrheit der (meist nur Gelegenheits-) Radfahrer glaube ich das nicht.

Dass die regierenden Parteien SPD und Grüne häufig die Planung der Verkehrsinfrastruktur nicht vom Stadtplanungsamt durchführen lassen, sondern an die KVG delegieren, gibt dem städtischen Wirtschaftsunternehmen die Gelegenheit, gemäß seinen wirtschaftlichen Interessen, die Infrastruktur für konkurrierende Verkehrsmittel zu schädigen oder sogar zu zerstören. Dies ist kostengünstiger für das Unternehmen, als mit teuren Investitionen seine Wettbewerbsnachteile zu beheben.

Bei der Planung zur Neugestaltung der Wilhelmshöher Allee von der Ulmen-/Marienstraße bis Fünffensterstraße und des Brüder-Grimm-Platzes sollen die Fahrspuren für den Kraftverkehr von 2 auf 1 Fahrstreifen zurückgebaut werden, evtl. sollen sich auch Straßenbahn und Kraftverkehr einen Fahrstreifen teilen, wie in der Friedrich-Ebert-Straße. Der Bau einer Straßenbahnhaltestelle westlich der Torwache ist auch ohne Rückbau auf einen Fahrstreifen zu realisieren, der Verkehrsraum ist mehr als ausreichend. Die KVG aber beeinflusst Architektenentwürfe für den Brüder-Grimm-Platz durch diese Planung der Haltestelle, plant den Pfropfen auf der Wilhelmshöher Allee, der noch mehr KFZ-Verkehr ins Königstor drückt und dort den Radverkehr erdrückt. Alle Verkehrsmittel außer der Straßenbahn werden dort unattraktiver – Zufall?

## Höchste Zeit für alternative Verkehrs-Infrastruktur-Politik

### Radverkehr

Die Kritik an der derzeitigen Radverkehrs-Infrastruktur, die Radverkehrsführung sei oft unattraktiv, die Verkehrswege oft von minderer Qualität und unzureichend durchgängig, ist sehr berechtigt. Eine solide Gesamtplanung der Radverkehrs-Infrastruktur statt örtlichem Stückwerk zum Behindern anderer Verkehrsmittel wäre dringend erforderlich.

Kassel ist nicht Amsterdam, Münster oder Kopenhagen. Die Topografie unserer Stadt sorgt dafür, dass das Fahrrad für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer kein Alltagsverkehrsmittel wird, sondern Sport und Freizeitgerät bleibt. Die Anschaffung eines zusätzlichen E-Bikes für stabile Schönwetterlagen beschränkt sich auch meist auf bestimmte Kreise von Besserverdienern. Somit ist nicht zu erwarten, dass der Fahrradverkehr in einem Maß zunimmt, dass es sinnvoll wäre, dem motorisierten Verkehr dringend benötigten Verkehrsraum zu nehmen und dem Radverkehr zuzuschlagen.

Zu den Vorlagen des Magistrats und der regierenden Parteien zum Radverkehr in der Stadtverordnetenversammlung habe ich in Redebeiträgen und in den Ausschusssitzungen eindeutig Stellung bezogen, z.B. 101.18.1237, in der unter dem Titel „Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel“ die Senkung des KFZ-Anteils am städtischen Verkehr mit höchster Priorität vorangetrieben werden soll. Unter Förderung des Radverkehrs in Kassel kann man offensichtlich sehr unterschiedliche Ziele verstehen. Normalerweise würde man davon ausgehen, dass eine Radverkehrs-Infrastruktur geschaffen werden soll, die es Radfahrern gestattet,

**schnell, sicher und bequem von ihrem Ausgangsort an ihr Ziel zu gelangen. Normalerweise würde man besonders geeignete Radrouten feststellen und Planungen für deren radgerechten Ausbau vorantreiben und umsetzen.**

Aber hier in Kassel ist nichts normal, es geht nicht in erster Linie um eine funktionale und leistungsfähige Radverkehrs-Infrastruktur. Der Verdacht drängt sich schon lange auf, angesichts der massiven Umwidmung und Reservierung von Verkehrsraum für den Radverkehr, völlig unabhängig vom jeweiligen örtlichen Bedarf. Es war schon lange offensichtlich, dass man den Radverkehr vor allem dort förderte, wo er sich zur Rechtfertigung von Verkehrsbehinderungen für den Kraftverkehr eignete, ohne den Interessen der Radfahrer wirklich gerecht zu werden.

In der Friedrich-Ebert-Straße wird eine Fahrstreifenbreite für den Radverkehr reserviert und der Radfahrer dann in die Wartezonen der ÖPNV-Nutzer geleitet. Der mit diesen Haltestellen blockierte KFZ-Verkehr weicht in das Königstor aus und konkurriert dort mit dem Radverkehr auf einer der attraktivsten Radverkehrsstrecken in Kassel, wo eine gute Radverkehrs-Infrastruktur schmerzlich vermisst wird.

Die Verantwortlichen haben es vollbracht, mit viel

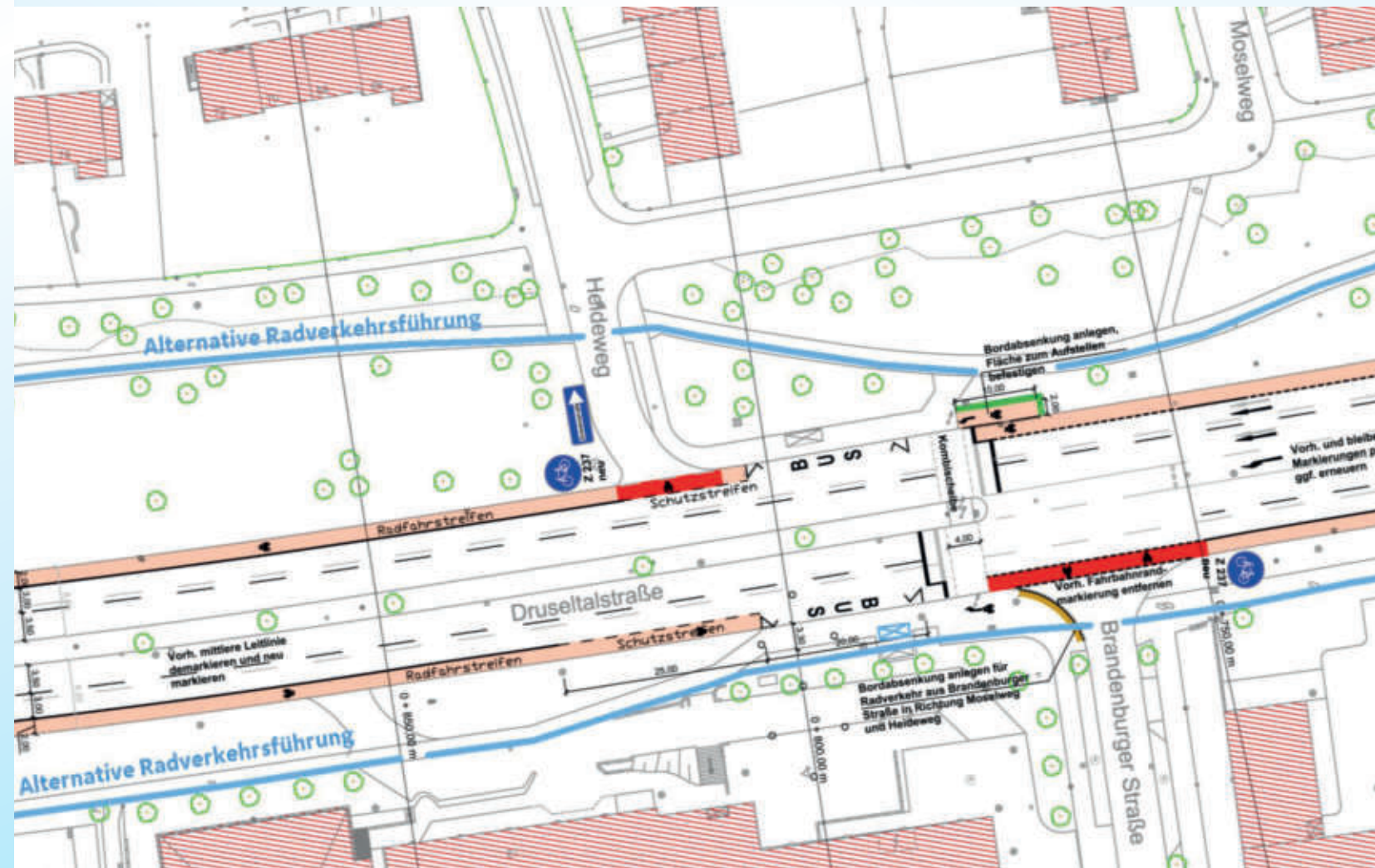
Verkehrsraum und Millionen Euro für alle Verkehrsteilnehmer vermeidbare Nachteile zu erzielen.

Bei der Neugestaltung der Wilhelmshöher Allee von der Ulmen-/Marienstraße bis Fünffensterstraße und des Brüder-Grimm-Platzes wird der geplante Pfropfen auf der Wilhelmshöher Allee noch mehr KFZ-Verkehr ins Königstor drücken und dort den Radverkehr erdrücken. Radwege über den Hügel in der Wilhelmshöher Allee, wo kaum ein Radfahrer fahren möchte, denn den Hügel gibt es im Königstor nicht, sind für niemanden eine Verbesserung.

Das Radverkehrskonzept der Stadt Kassel 2030 ist in einem umfangreichen Prozess mit diversen Interessierten und Lobbygruppen des Radverkehrs entwickelt worden. Das mit Zustimmung der SPD, Grünen, CDU, Linken, FDP&FreieWähler&Priaten am 24.06.2019 beschlossene Konzept (101.18.1345) besteht in großen Teilen aus Maßnahmen, die geprägt sind von einer **Ideologie der Umerziehung. Mit der Zerstörung von Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr sollen die Bürger Kassels zur Nutzung von Fahrrad oder Bus und Bahn genötigt werden.**

Diese Vorgehensweise sorgt für eine Spaltung der Gesellschaft und Aggressionen im Verkehrsraum, ohne gute Resultate für die Radfahrer zu erzielen.

Ein weiteres trauriges Beispiel ist die verkorkste Planung der Radwege in der Druseltalstraße. Die Radfahrer sollen die Steigung auf der Fahrbahn bewältigen, in der trügerischen Sicherheit eines 2 m breiten Fahrstreifens als Radweg neben dem von LKW befahrenen, zu schmalen, rechten Fahrstreifen. Die Möglichkeit, auf einem 10–20 m entfernten parallel verlaufenden Weg angenehm in einer Grünanlage zu fahren, wurde nicht berücksichtigt.



Hier, wie allgemein, befürworten wir einen hochwertigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in den parallel verlaufenden Nebenstraßen oder Wegen. Sollte sich dabei eine leicht erhöhte Flächenversiegelung ergeben, sehen wir das im Gegensatz zu Herrn Verkehrsdezernent Stochla – gemäß seiner Antwort auf unsere Anfrage (101.18.1775) – nicht als Hinderungsgrund für eine attraktive Radverkehrsführung. Auch für die Erschließung von bisher ungenutztem Verkehrsraum für hochwertige Radwege bieten wir unsere Unterstützung an.

Einstell- und Lademöglichkeiten für hochwertige Fahrräder und E-Bikes werden in Kassel dringend gebraucht. Wer stellt sein teures Bike unbesorgt mit einem Fahrradschloss an einen Fahrradbügel? Für sichere, optisch ansprechende und kostengünstige einheitliche Einstellboxen an vielen Standorten in Kassel setzen wir uns ein.

Langfristig befürworten wir die Entwicklung eines Systems zur witterungsgeschützten Führung des Radverkehrs in einer eigenen Ebene über dem derzeit genutzten Verkehrsraum, um bei beengtem Straßenraum Behinderungen für andere Nutzer zu vermeiden und eine Radverkehrs-Infrastruktur der Spitzenklasse mit dem Erhalt von dringend benötigtem Verkehrsraum für andere Verkehrsmittel zu vereinen. Wenn die Chinesen in Chongqing seit Jahren eine Metrolinie auf der Höhe der 8. Etage betreiben, sollte es hier möglich sein, den Radverkehr, wo notwendig, kreuzungsfrei in ca. 5 m Höhe zu führen.



Metrolinie in Chongqing (VR China) Quelle: „Galileo“/ProSieben

## Öffentlicher Personennahverkehr

Für einen attraktiven ÖPNV sind nicht nur die Fahrpreise maßgebend. Die Zeit, um vom Ausgangsort zum Ziel zu gelangen, ist ebenso entscheidend für die Attraktivität von Bahn und Bus, besonders im Wettbewerb mit dem Auto. Die Verbesserung des Angebots auch durch neue Trassen, bessere Integration in Konzepte der Verkehrsmittel-Kombination und Verbesserung der Sicherheit für die Nutzer sehen wir als Weg zu einem ÖPNV einer besseren Zukunft.

Die Verbesserung des Angebots für die Nutzer von Bus und Bahn ist unser Anliegen. Den ÖPNV ausbauen, statt Vandalismus an der Infrastruktur anderer Verkehrsmittel verüben. Wir sehen die Zukunft der Verkehrsmittel in Kassel nicht in der Konkurrenz um Nutzer und Verkehrsraum – das sinnvolle Kombinieren von Verkehrsmitteln bietet die größte Chance auf optimale Lösungen für den individuellen Bedarf. Hierzu gehört ein attraktives Park-and-ride-Konzept für Kassel. Möglichkeiten zur Schaffung von Einrichtungen für einen Einstieg in die Straßenbahn an ÖPNV-Knotenpunkten mit hoher Taktdichte durch mehrere Linien sollten genutzt werden, wie z.B. an der Weserspitze für ein Park-and-ride-Parkhaus in den unteren Etagen einer Neubebauung des Neukaufgeländes, die im „Städtebaulichen Entwicklungskonzept nördöstliches Wesertor“ leider nicht vorgesehen war, deren Aufnahme aber zugesagt wurde (101.18.1770).

Zu den Planungen einer neuen Straßenbahntrasse durch Rothenditmold nach Harleshausen (101.18.880) haben wir im April 2018 die Erweiterung der Machbarkeitsstudie um eine von uns erarbeitete Planungsalternative beantragt (101.18.920). Unser Antrag sah die Machbarkeitsprüfung einer Trassenführung über das aufgelassene Gelände des

Unterstadt-Güterbahnhofs und der Bahnanschlusstasse vor, um dort die Straßenbahn integriert in eine Umgehungsstraße für Rothenditmold zu führen. So sollten Tram und Durchgangsverkehr aus den Engstellen der Wolfhager Straße herausgehalten werden. Der Antrag wurde abgelehnt. Inzwischen wird der Abschnitt unserer Planungsalternative zur Straßenbahnbindung in der Holländischen Straße durch neu genehmigte Bauten (DITIB-Moschee) blockiert.

Derzeit befindet sich unser Verkehrs-Infrastruktur-Konzept zu einer RegioTram-Trasse vom Platz-der-Deutschen-Einheit, Großer Kreisel genannt, über die Waldkappeler Bahn mit Anbindung von Waldau, Buga-Gelände, Messehallen, dez-Einkaufszentrum bis zum ICE-Bahnhof Wilhelmshöhe in Ausarbeitung, in dem ein neuer Fernbusbahnhof am Auestadion (zwischen Grummelbach und Bahntrasse) eingeplant wird. Derzeit haben wir einen Berichts Antrag zur Offenlegung des Inhalts einer Studie der Deutschen Bahn gestellt, die eine Nutzung der Waldkappeler Bahn für den Personen-nahverkehr untersucht und der Pläne des NVV zur Bahnbindung des Flughafens Kassel-Calden (101.18.1778).