



Mit Tempo-30-Zonen sollen Lärm und mangelnde Verkehrssicherheit wie hier an der Holländischen Straße vermindert werden. Für das Hauptziel des Verkehrsplans 2030, den Autoverkehr in Kassel generell zu senken, sind Tempo-30-Zonen weniger geeignet. Foto: Fischer

Weniger Autos in der Stadt

Verkehrsplan will nicht nur Tempo-30-Zonen – Eher geht es um Alternativen zum Auto

VON BORIS NAUMANN

KASSEL. Die vorgeschlagenen Tempo-30-Zonen auf der Holländischen, Frankfurter und Wolfhäger Straße befeuern nach wie vor die Debatte um den Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP).

Dabei ginge es im VEP um Tempo-30-Zonen nur am Rande, sagte jetzt im Verkehrsausschuss Jens Rümenapp vom Hamburger Planungsbüro GGR. „Hauptziel des VEP ist die Reduzierung des Autoverkehrs von aktuell 43 auf etwa 35 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen in den nächsten 15 bis 20 Jahren“, sagte Rümenapp. Das entspricht 36 000 Autofahrten.

Erreicht werde das mit dem Ausbau von Tram-, Bus- und Radwegeverbindungen. Durch neue Tramlinien nach Waldau und Harleshausen sowie eine Tramverlängerung bis zum Bahnhof Ihringshausen könne Pendlerverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden.



Jens Rümenapp

27 000 Mehrfahrten

Weitere Tramverlängerungen bis nach Lohfelden und Sandershausen – kombiniert mit dem Ausbau des Busnetzes – führten insgesamt zu 27 000 Mehrfahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Würden darüber hinaus die Radwege in Kassel vervollständigt und zudem Premiumradwege für Pendler aus Baunatal, Kaufungen und Vellmar angelegt, ließen sich weitere 7000 Fahrten mit dem Auto vermeiden, bei Nutzung von E-Bikes sogar 33 000 Fahrten. „Wir wollen keinen dazu zwingen, sein Auto stehen zu lassen. Es soll lediglich das An-

gebot gemacht werden, Tram, Bus oder Fahrrad an Stellen zu nutzen, wo es bislang nicht möglich war“, sagte Stadtbaurat Christof Nolda (Grüne). Vehement wehrte er sich gegen die Vorwürfe der CDU-Fraktion, das gesamte VEP basiere

auf falschen Zahlen. „Das Gegenteil ist der Fall.“ Noch nie sei die Datenlage zur Analyse der verkehrlichen Situation so umfangreich gewesen wie beim VEP. Daher seien auch relativ präzise Prognosen möglich.

Rümenapp ergänzte, aktuell würden viele verschiedene Szenarien durchgerechnet. Angestrebt würden letztlich Varianten, die mit möglichst geringem Investitionsaufwand maximal große Effekte erzielten.

Darüber streiten die Fraktionen

• Verkehrsaufkommen:

CDU: „In Kassel ist die Zahl der Autos stark angestiegen – von 97 000 im Jahr 2008 auf 109 000 in Jahr 2013. Der Verkehr in Kassel wird also nicht ab-, sondern eher zunehmen.“
Grüne: „Es stimmt, dass es mehr Autos gibt. Jedoch legen sie weniger Kilometer zurück. Das liegt am demografischen Wandel. Zwar haben mehr Menschen ein Auto, dazu zählen aber häufiger Senioren, die keine Berufsfahrer mehr sind. Hinzu kommt der Bevölkerungsrückgang im Umland, der zu einer Reduzierung des Pendlerverkehrs führt.“

• Tempo-30-Zonen:

FDP, SPD, CDU: „Tempo-30-Zonen verursachen Staus und damit Schleichverkehr durch die Wohngebiete.“
Linke: „Tempo-30-Zonen führen nicht zu Staus, sondern zu einer Verlangsamung des Verkehrs. Langsame Autos fahren mit kleineren Abständen zueinander, so dass die Kapazität der Straße durch Tempo 30 sogar noch erhöht wird.“

• Verkehrslärm:

CDU: „Tempo-30-Zonen führen zu einer Lärmreduktion von nur zwei Dezibel. Das ist für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar.“
Grüne: „Auch wenn zwei Dezibel weniger nicht direkt hörbar sind, so sind sie doch gesundheitsrelevant. Jede Lärminderung erhöht die Lebensqualität.“



Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zählt zu den wichtigen Zielen des Verkehrsplans 2030. Das Bild zeigt die seit Dezember fahrende Doppeltram der Linie 1 am Holländischen Platz. Foto: Skupio

• Straßennetz:

CDU: „Das Kasseler Straßennetz ist schlecht entwickelt. Der komplette überregionale Verkehr kann nicht über Tangenten um den Stadtkern herumfahren, sondern muss immer durch die Innenstadt.“
Grüne: „Das stimmt nicht, 80 Prozent des Verkehrs in der Innenstadt sind Mittel- und Kurzstreckenfahrten, die mit überregionalem Verkehr nichts zu tun haben. Der überregionale Verkehr nutzt die Autobahnen rund um Kassel.“

• Verkehrsplanung:

CDU: „Verkehr optimieren heißt, auch gute Bedingungen für einen reibungslosen Autoverkehr zu schaffen.“
Grüne: „Verkehr optimieren heißt, wo es geht, Individualverkehr zu vermeiden. Jeder,

der mit Tram, Bus oder Fahrrad fährt, sorgt letztlich für mehr Platz auf den Straßen.“

• Investitionen:

CDU: „Die Stadt unterbreitet Vorschläge, die unbezahlbar sind. Allein der Bau der geplanten Fahrrad-Premiumwege verschlingt Millionen.“
Grüne: „Der VEP ist ein Entwicklungsplan. Er spiegelt Entwicklungsziele wider. Er sagt also, wenn investiert werden kann und soll, in welche Richtung diese Investition gehen kann. Damit ist noch nicht gesagt, dass Vorschläge zum jetzigen Zeitpunkt finanzierbar sind. Das Problem der Unbezahlbarkeit träte auch auf, wenn der VEP nicht Premium-Fahrradwege, sondern zum Beispiel autogerechtere Straßen favorisieren würde.“

FDP fordert intelligente Ampelsteuerung

KASSEL. Die Kasseler FDP fordert angesichts der vielen Baustellen in der Innenstadt, die Verkehrssteuerung umgehend zu optimieren. Die Stadt scheine auf den Autoverkehr im Baustellenmodus nicht vorbereitet zu sein, sagt Heinz-Gunter Drubel, ver-

kehrspolitischer Sprecher der Liberalen.

Dabei sei erst vor wenigen Jahren ein Verkehrssteuerungsrechner angeschafft worden. „Es muss doch möglich sein, besonders auf den Hauptverkehrsstraßen durch entsprechend verlängerte



Heinz-G. Drubel

Grünphasen Staus zu vermindern“, sagt Drubel. Überhaupt sei künftig eine intelligente Verkehrssteuerung absolut

notwendig. Dadurch würden Stauzeiten entzerrt und vermieden sowie auch der Kohlendioxidausstoß und die Feinstaubbelastung verringert – „vom gewonnenen Zeiteffekt für die Verkehrsteilnehmer ganz zu schweigen“, sagt Drubel. (bon)