

Tempo 30 scheidet die Geister

50 Besucher diskutierten beim Bürgerforum mit Planern die Zukunft des Verkehrs

BAD WILHELMSHÖHE. Weniger Lärm, weniger Autos, mehr Fahrräder, Busse und Bahnen auf Kassels Straßen, mehr Platz und Sicherheit für Fußgänger: Das sind zentrale Ziele bis zum Jahr 2030, die die von der Stadt beauftragten Autoren des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) gesetzt haben. Doch wie in anderen Stadtteilen prallen da auch in Harleshausen, Kirchditmold, Jungfernkopf oder Bad Wilhelmshöhe die unterschiedlichen Interessen aufeinander.

Während des Bürgerbeteiligungsforums im Wilhelmshöhe Gymnasium schieden sich unter den rund 50 Besuchern beim schon andernorts heiß diskutierten Thema Tempo 30



Dietrich Asbach

auf Hauptstraßen die Geister. Als „Unsinn“ bezeichnete Reinhold Dux die Vorschläge zur Einführung von Tempo 30 auf Kasseler Hauptstraßen. Das werde mehr Dreck, mehr Staus und Abgase geben, prophezeite der Rechtsanwalt und fand in einer Arbeitsgruppe, die mit den Planern der Stadt diskutierte, von einigen Bürgern Zustimmung. Dietrich Asbach wies darauf hin, dass es in Kassel keine Ringstraße gebe, die für Entlastung Sorge: „Alles muss durch die Stadt.“



Kristina Manek

Für andere ist die Sache nicht so eindeutig. Es bestehe die Gefahr, dass beispielsweise der Schleichverkehr durch Wahlershausen wachse, wenn auf der Wilhelmshöher Allee Tempo 30 eingeführt werde, meinte Kristina Manek. Andererseits: Sie habe festgestellt, dass sie schon jetzt bei Stadttouren kaum einen Tempodurchschnitt von 30 Kilometern erreiche, Tempo 50 könne man schon jetzt wegen des dichten Verkehrs oft gar nicht fahren. Ein anderer Bürger setzte sich



Jens Rümenapp

für Tempo 30 ein, weil das die Feinstaubbelastung mindere. Da widersprach allerdings der Planer Jens Rümenapp: Dass es durch ein reduziertes Tempo weniger Staub gebe, sei nicht gewiss. Dafür bringe es den Bürgern mehr Sicherheit und weniger Lärm, sagte er.

Zu den Verkehrsproblemen im Kasseler Westen und Norden gab es aus den Reihen der Besucher eine Flut von Vorschlägen: Im Bereich Teichstraße/Berliner Brücke in Kirchditmold müsse Fußgän-

ger- und Radverkehr so entflochten werden, dass sich beide Gruppen nicht mehr ins Gehege kommen. Kirchditmold brauche eine Konrad-Verleihstation und eine sicherere Radroute in die Innenstadt.

In Harleshausen fehlten weitere sichere Querungsmöglichkeiten für Passanten. Die Busspur auf der Wolfhager Straße solle verlängert, oder gleich eine Tramlinie in diesen Stadtteil verlängert werden. Man werde alle Anregungen prüfen, versprach Stadtbaurat Christof Nolda (Grüne). Die politische Diskussion um die Verkehrsplanung wird nächstes Jahr beginnen. (pdi)

Fotos: Dilling



Tempo 30 auf der Holländischen Straße: Bislang ist dies nur eine Fotomontage, das Verkehrskonzept aber enthält genau diesen Vorschlag.

Archivfoto: Herzog/Montage: Jordan

Verkehrsfluss mit Tempo 30

Zum viel diskutierten Verkehrskonzept für Kassel erreichten uns weitere Zuschriften

Endlich hat die Kasseler Stadtverwaltung in aller Objektivität eine Möglichkeit gefunden, die Stadt vom Autoverkehr zu befreien.

Ich würde noch weiter gehen und das ganze Stadtgebiet zur Tempo-30-Zone machen. Das hätte noch zwei weitere Vorteile. Erstens würde die Stadtverwaltung viele Schilder und damit Geld sparen. Man müsste nur noch an den Einfallstraßen Tempo-30-Schilder aufstellen. Zweitens könnte man wahrscheinlich Millionen Euro in die Stadtkasse blitzen.

Oh, und drittens, Kassel käme ins Guinnessbuch der Rekorde: Erste Tempo-30-Stadt der Welt? Kassel, nur weiter so!
Axel Kühnemann, Kassel

Jetzt auch noch so ein Verkehrskonzept. Aufregen lohnt sich (...) nicht, da man meines Erachtens solche Prognosen einfach als unrealistisch bezeichnen darf. Was ist in fünf, in zehn, in 20 Jahren? Geschweige denn in 30 Jahren?

Was soll Tempo 30? Man landet doch heute schon alle paar Meter vor einer roten Ampel. Rechnet man sich die Zeit aus, die man benötigt, um die Holländische oder beispielsweise die Frankfurter Straße zu passieren, kommt man nicht einmal auf 30 Kilo-

meter pro Stunde. Fährt man mit dem Auto durch das Königstor, darf man heute schon getrost mit zehn bis 20 Kilometer pro Stunde hinter-, nebeneinander fahrenden Radfahrern hinterherschleichen. Tolle Aussichten.

In der Friedrich-Ebert-Straße schließen die Geschäfte oder schließen zum Teil samstags gänzlich wegen der ewigen Baustelle. Tolle Aussichten. Vielleicht fahren dann auch gar keine mit Benzin angetriebenen Fahrzeuge mehr, weil es kein Benzin mehr gibt. Das ist alles Utopie...

Roland Gundlach, Kassel

Tempo-30-Abschnitte in der Frankfurter und Holländischen Straße - wie soll es ohne ständige Überwachung gelingen, dass sich Verkehrsteilnehmer in den Straßenabschnitten, in denen Tempo 30 gilt, auch wirklich an Tempo 30 halten? Ich fahre jeden Sonntag nach Vellmar und darf erleben, dass sich in der Holländischen Straße nur wenige an Tempo 50 halten. Auch in der Brüder-Grimm-Straße in Vellmar, wo Tempo 30 gilt, fahren die meisten schneller, wie eine Tafel mit grünem und rotem Gesicht anzeigt. Auch wenn Sie in Lohfelden in der Berliner Straße oder Langen Straße (beides Tempo 30) unterwegs sind,

können Sie erleben, dass vielen Autofahrern Tempo 30 zu langsam ist. (...) Solange sich kein Umdenken bei den Verkehrsteilnehmern einstellt, solange nützen auch keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen etwas.

Klaus Zdarsky, Lohfelden

Die gesamte Debatte über Tempo 30 auf Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen und auch der Selbstversuch der HNA-Redaktion kann nur funktionieren, wenn man akzeptiert, dass der Autoverkehr immer der schnellste sein muss. Aber steht das denn irgendwo? Ist individuelle Schnelligkeit mehr wert als Lärmvermeidung, die vielen zugute kommt? Geht der Kampf um Minuten immer vor, egal wie viele schwere Unfälle damit vermieden werden könnten? Muss das Auto denn immer „freie Fahrt“ haben, auch wenn dies bedeutet, dass andere an den Rand gedrängt werden?

In der gleichen Ausgabe der HNA steht, dass viele Kinder ihren Schulweg aufgrund der starken Verkehrsbelastung als beängstigend erleben. Dagegen wollen wir natürlich etwas unternehmen - aber sind wir auch bereit, dafür 30 zu fahren? Verkehr geht immer nur solidarisch und nie nur in-

dividuell - das sollte uns allen ein paar Minuten mehr wert sein! Für weniger Lärm, weniger schwere Unfälle und mehr Aufenthaltsqualität für alle auf den Straßen.

Dr. Kerstin Wolff, Kassel

Es gibt viele Vorteile für eine Höchstgeschwindigkeit Tempo 30. Zum Beispiel ist es eine Geschwindigkeit, bei der so gut wie niemand mehr stirbt. Wird schneller gefahren, steigt die Tötungswahrscheinlichkeit eines Fußgängers rapide an.

Tempo 30 ist auch eine Schwellengeschwindigkeit für Lärm. Oberhalb 30 Kilometer/ Stunde dominieren die Rollgeräusche der Pkw. Dann sind auch Elektroautos nicht mehr leiser.

Es gibt berechnete Ängste von Autofahrern, langsamer vorwärts zu kommen. Der Selbstversuch der HNA-Redakteure zeigt, dass man durchaus in manchen Fällen mit Tempo 30 schneller ist als mit Tempo 50. Wichtiger ist, dass durch Ampeln der Verkehrsfluss nicht behindert wird. Bei Tempo 30 muss bei intelligenter Signalschaltung die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht sinken.

So findet in Graz innerorts Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit große Akzeptanz.

Herbert Clemens, Kassel