

Stellungnahme zum Mobilitätskonzept Vorderer Westen/Mitte

„Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad sowie dem ÖPNV zu erleichtern und die Parksituation zu verbessern.“

Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

„Das Mobilitätskonzept soll das Prinzip des „Stadtteils der kurzen Wege“ stützen und das vielfältige urbane Stadtleben im öffentlichen Raum stärken und fördern. Dafür sind die Bewohnerinnen des Stadtteils am gesamten Planungsprozess von Beginn an umfassend zu beteiligen.“

Ortsbeirat Vorderer Westen, Beschluss vom 17. Mai 2018 (einstimmig)

Der Vorstand des Kassel-West e.V. begrüßt die Initiative der Stadt Kassel, mit einem Mobilitätskonzept eine Ausgangsbasis für die strategische Gestaltung der zukünftigen Verkehrsentwicklung im Vorderen Westen und angrenzenden Bereichen von Mitte zu erarbeiten. Das 2018 in Auftrag gegebene und nunmehr öffentlich verfügbare Mobilitätskonzept ist eine hilfreiche Bestandsaufnahme der Parkraumverfügbarkeit sowie der Fuß- und Radverkehrssituation im Stadtteil. Aus den verschiedenen Beteiligungsformaten ergeben sich Hinweise auf die wahrgenommenen Defizite und Verbesserungsbedarfe.

Viele der in dem Konzept angesprochenen Probleme bedürfen auch aus unserer Sicht dringend der Abhilfe. Gleichwohl sind weder der Prozess, in dem das Mobilitätskonzept entstanden ist, noch das vorliegende Konzept aus Sicht des Kassel-West e.V. wirklich zufriedenstellend.

Der Planungsprozess

Der Planungs- und Beteiligungsprozess für das Mobilitätskonzept ließ aus Sicht von West e.V. viele Wünsche offen. Auch wenn man die pandemiebedingten Erschwernisse berücksichtigt, ist kaum nachvollziehbar, warum zwischen dem Abschlussworkshop im September 2019 und der Vorstellung des Konzepts im Mai 2021 ein Zeitraum von mehr als anderthalb Jahren liegt. Nach Angabe der Verfasser des Mobilitätskonzepts wurden Akteursgespräche geführt „...mit sozialen Vereinen, die im Quartier aktiv sind, wichtigen Arbeitgebern sowie Wohnungsbaugesellschaften / Wohnungsgenossenschaften“ (S. 58). Offenbar zählte der Verein Kassel West e.V. nicht zu den „relevanten Trägern und Institutionen“. Akteursgespräche zur Vorbereitung des Konzeptes und während des Planungsprozesses - wie im oben zitierten Beschluss des Ortsbeirats gefordert - wurden mit ihm nicht geführt. Mit einigen anderen Akteuren wurde wohl gesprochen. Gesprächsinhalte werden kursorisch benannt, aber weder die konkreten Gesprächspartner noch die konkreten Gesprächsergebnisse. Deshalb geht aus dem Mobilitätskonzept auch nicht hervor, ob angesprochene Veränderungen wie die Mehrfachnutzung privater Parkplätze oder betriebliche Mobilitätskonzepte tatsächlich zugesagt wurden.

Die Inhalte

Auch inhaltlich bleibt das nunmehr veröffentlichte Mobilitätskonzept hinter den Erwartungen zurück. Ein schlüssiges oder gar visionäres Gesamtkonzept, das über die vorab von der Stadt Kassel formulierten Ziele hinausgeht, ist in dem Dokument nicht erkennbar. Selbst der einstimmige Beschluss des Ortsbeirats Vorderer Westen zur Gestaltung der Mobilität im Stadtteil, der auf langjähriger Beschäftigung mit dem Thema beruht, ist in seiner Zielsetzung teilweise deutlicher und differenzierter als das Mobilitätskonzept. Machbarkeit allein reicht aus unserer Sicht nicht aus. Auch hätten die vorgeschlagenen Maßnahmen stärker für den Stadtteil konkretisiert und auf die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden sollen.

Was wir uns vom Mobilitätskonzept erhofft hätten, soll im Folgenden für die Bereiche Fußverkehr, Radverkehr, Neue Mobilität und Kfz-Verkehr verdeutlicht werden.

Fußverkehr

- *Allgemeine Stärkung der dicht vernetzten Fußwegeverbindungen im Stadtteil (Erhöhung der Verkehrssicherheit, z. B. am Bebelplatz)*
- *Erhaltung und Verbesserung der Erlebnis- und Aufenthaltsqualität aller Straßen und Plätze (z. B. am Karl-Marx-Platz, grüne Wanderwege durch den Stadtteil)*
- *Ausbau der Wegeverbindungen zu benachbarten Stadtteilen (z. B. nach Rothenditmold)*

Aus dem Beschluss des OBR Vorderer Westen, 17.05.18

Im Konzept finden sich die üblichen und grundsätzlich richtigen Maßnahmenvorschläge, etwa die Absenkung von Bordsteinkanten oder das Freihalten von Kreuzungen durch Sperrflächen, der Bau von Querungshilfen wie vorgezogene Seitenräume oder Einengungen und die Instandsetzung der Gehweg-Oberflächen.

Dagegen fehlen Aussagen zur wirklichen Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raumes, zum Beispiel durch parkplatzlose Straßenabschnitte (möglich durch Quartiersparkhäuser - siehe die Referenzprojekte Zürich und Dortmund), auch in Verbindung mit breiteren Gehwegen. Und nach der ausführlichen Darstellung des Klimaschutzplans hätte man auch Vorschläge zur Entsiegelung und Begrünung erwartet. Sie werden jedoch nicht gemacht.

Radverkehr

- *Schaffung von sicheren, komfortablen und durchgehenden Radwegeverbindungen (z. B. durch Einrichtung von Fahrradstraßen)*
- *Gestaltung eines verträglichen Miteinanders von Radfahren und Fußgängern sowie Radfahrern und Kfz in allen Straßen*

Aus dem Beschluss des OBR Vorderer Westen, 17.05.18

„Der Ausbau des Radwegenetzes und die fuß- und fahrradfreundliche Neuorganisation von Knotenpunkten gehören zu den Schlüsselmaßnahmen des Mobilitätskonzeptes.“ (S. 86)

Als Maßnahmenvorschläge werden allgemeine und ubiquitäre Selbstverständlichkeiten aufgeführt. Beim konkreten Ortsbezug wird es dagegen vage: Das historische Straßenpflaster sei „nicht nur unkomfortabel, sondern auch gefährlich. Verbesserungen der Bodenbeschaffenheit sind anzustreben.“ (S. 86). Da der Vorderer Westen in weiten Teilen ein Denkmalensemble ist, muss auf das Straßenbild – zu dem das Natursteinpflaster gehört – Rücksicht genommen werden. Hier wären Vorschläge für denkmalverträgliche Lösungen willkommen gewesen, ebenso wie umsetzbare Beispiele für die Schaffung sicherer Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum. Der lapidare Satz „Die eingebrachten Wunschstandorte sind auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen“ bringt uns nicht wirklich weiter.

„Die Regelungen der Stellplatzsatzung sollten kritisch geprüft und angepasst werden.“(S. 86). Offen bleibt, in welcher Hinsicht und mit welchem Ziel.

Neue Mobilität

- *Weitere Entwicklung und Verbesserung der (schon guten) ÖPNV-Verbindungen (z. B. durch Ausbau der Haltestellen zu Mobilitätsstationen mit Leihfahrrädern und E-Bike-Tanke usw.)*
- *Bewerbung des ÖPNV als erste Wahl für die Wege von und zur Stadthalle und zum Bhf Wilhelmshöhe sowie zu den Arbeitsplätzen im Stadtteil*

Aus dem Beschluss des OBR Vorderer Westen, 17.05.18

Dem ÖPNV wird im Konzept kein eigenes Kapitel zugestanden. Die oben zitierten Forderungen aus dem Beschluss des Ortsbeirats Vorderer Westen werden nicht weiterentwickelt, sondern lediglich umformuliert.

„Die eingebrachten Wunschstandorte (für Car-Sharing) sind auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen.“ Wäre nicht exakt diese Prüfung Aufgabe des Mobilitätskonzeptes gewesen?

Kfz-Verkehr

Fahren

Einhaltung angemessener und verträglicher Fahrgeschwindigkeiten in allen Straßen des Stadtteils (z. B. durch Ausweisung weiterer T 30-Zonen / Verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche, aber auch durch wirksame Kontrollen)

Aus dem Beschluss des OBR Vorderer Westen, 17.05.18

Auf dem Maßnahmenplan S. 87 ff. findet sich der Vorschlag, die gesamte Friedrich-Ebert-Straße zur Tempo 30-Zone zu machen. Im Text wird dieser Vorschlag nicht erläutert. Wir begrüßen diese Maßnahme ausdrücklich und wünschen eine zeitnahe Umsetzung.

Parken

Optimierung des Stellplatzangebotes für die Bewohner (z. B. durch Einrichtung von Bewohner-Parkzonen auf der Grundlage einer umfassenden Parkraum-Analyse, Doppelnutzung privater Stellplatzanlagen: Stadthalle / Wintershall u. a.) temporäre Freigabe von einigen Bewohnerparkplätzen - von 10:00-16:00 Uhr - Beispiel Goethestraße/Ecke Germaniastraße u. a.)

Aus dem Beschluss des OBR Vorderer Westen, 17.05.18

Aus dem Mobilitätskonzept geht hervor, dass seine Verfasser den Bestand an Stellplätzen detailliert erfasst haben. Aber was dabei herausgekommen ist, erfahren wir nicht. Es fehlt eine echte Stellplatzbilanz, also eine einfache Tabelle, die öffentliche und private Stellplätze auflistet und ins Verhältnis zur Zahl der angemeldeten Autos setzt. Das errechnete Defizit an Stellplätzen (wenn es denn eines gibt) wird ebenso wenig benannt wie eine Zielzahl für den Kfz-Bestand, die bei funktionierender Neuer Mobilität erreichbar ist.

Einfache Maßnahmen zur verträglichen Stellplatzoptimierung – an vielen Stellen im Untersuchungsgebiet möglich – werden nicht dargestellt.

Die Einrichtung von Parkgebührenzonen wird im Konzept als „kluge und gleichzeitig behutsame Parkraumbewirtschaftung“ zwar erwähnt, aber nicht mit konkreten Vorschlägen unterlegt. Hier hätte man z. B. gern erfahren, ob dies ein geeignetes Mittel im Umgang mit Langzeitparkern (z. B. DB-Reisenden) sein kann.

Das große Problem des Veranstaltungsverkehrs (Stadthalle ohne eigene Parkplätze) wird nicht einmal erwähnt.

Es fehlen Aussagen zur möglichen Entlastung von Straßenabschnitten vom Kfz-Parken durch die empfohlenen Quartiersparkhäuser (zwei gibt es schon, zwei neue werden vorgeschlagen), deren Realisierbarkeit und mögliche Kapazität nicht thematisiert wird.

Offen bleibt auch, ob die Vorschläge zur Mehrfachnutzung von Parkplätzen umsetzbar sind („In einigen Akteursgesprächen wurde grundsätzliche Bereitschaft für intelligente Lösungen signalisiert, Parkplatzreserven nutzbar zu machen“ - von wem?). Einige Möglichkeiten wurden außer Acht gelassen, z. B. die Wintershall-Parkplätze. Es bleibt der Eindruck, dass hier unverbindliche Postulate statt konkreter und realisierbarer Maßnahmen formuliert werden.

Eine abschließende Bilanz, die zeigt, wie sich mit der Realisierung der Maßnahmen die stufenweise Veränderung des Stellplatzpools darstellt, wäre wünschenswert gewesen.

Hunderte Einzelmaßnahmen machen noch kein Konzept

Nach Auffassung des Kassel-West e.V. stellt das vorliegende Mobilitätskonzept nicht mehr dar als eine Sammlung von Anhaltspunkten für punktuelle Verbesserungen der Verkehrssituation im Stadtteil. Der auf den ersten Blick überwältigende Maßnahmenkatalog (die Nummerierung der Einzelpunkte reicht bis 1248!) erweist sich bei näherer Betrachtung als völlig unübersichtlich. Es fehlt die Gliederung in bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen. Es gibt keine Aussagen zum jeweiligen organisatorischen und finanziellen Aufwand. Die Prioritätenliste wurde mit Bezug u. a. auf die Ortsbeiräte aufgestellt. Sie ist allerdings nicht recht nachvollziehbar. Warum finden sich vom Ortsbeirat Vorderer Westen vehement geforderte Maßnahmen wie z. B. „Bessere Querungsmöglichkeiten am August-Bebel-Platz“ und „Stadträumliches Gestaltungskonzept anstatt unkoordinierter Einzelmaßnahmen“ für die Goethestraße erst unter Priorität B? Und warum werden beim Umbau der Goethestraße zur Fahrradstraße (Priorität A) genau diese unkoordinierten Einzelmaßnahmen jetzt ohne abgestimmtes Konzept realisiert? Vielleicht liefert ein Satz unter „Strategische Ausrichtung“ (S. 73) einen Hinweis: „Im Vordergrund künftiger Maßnahmen sollen die kurz- und mittelfristige Machbarkeit stehen.“ Komplexere, aber dringend erforderliche Maßnahmen, die vielleicht auch noch einen Abstimmungsprozess erfordern, fallen dann auf der Prioritätenliste automatisch zurück.

Fazit

Auch nach seiner verspäteten Veröffentlichung fehlt weiterhin ein echtes Mobilitätskonzept für den Vorderen Westen, das eine Strategie hin zu einer nachhaltigen und bürger*innenfreundlichen Mobilität aufzeigt. Der Kassel-West e.V. ist gern bereit, die Akteur*innen in Politik und Verwaltung bei der Entwicklung und Umsetzung eines solchen Konzepts zu unterstützen, wie es ja auch gewünscht ist: „Positiv hervorzuheben ist, dass es im Gebiet viele Akteure gibt, die das Mobilitätskonzept grundsätzlich unterstützen und auch bereit sind, sich einzubringen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten an Lösungen mit zu arbeiten.“ S. 70).

Der Vorstand
Kassel West e.V.